

www.zysk.com.pl

ZYSK I S-KA

WYDAWNICTWO

Bohdan Arct - pilot myśliwski, który po II wojnie światowej spisał swoje przygody. Alarm w St. Omer to zbiór jego opowiadań, ułożonych według chronologii wydarzeń wojennych.

Uczestnicząc w bitwie o Anglię, Arct był świadkiem narodzin dwóch legend - Dywizjonu 303, który stanowił kwintesencję polskiego ducha walki, oraz Douglasa Badera - brytyjskiego lotnika, który pomimo amputacji obu nóg latał na Spitfire'ach i został asem myśliwskim. Zestrzelony i więziony w niemieckich obozach, Bader raz za razem próbował ucieczki. Zdesperowani hitlerowcy musieli zabrać pilotowi protezy, aby uniemożliwić mu dalsze próby.

Cyrk Skalskiego to historia elity polskich lotników, która walcząc na niebie Afryki Północnej pomogła rozgromić armię Lisa Pustyni - Erwina Rommla.

W ostatniej fazie wojny nazistowskie Niemcy podjęły desperacką próbę zniszczenia Londynu przy użyciu swojej wunderwaffe - pocisków raketowych V-1. W opowiadaniu W pościgu za V-1 polskim myśliwcom przyjdzie stanąć do walki z tą bezduszną maszyną.

ISBN 978-83-7506-561-9

Książki historyczne Bohdana Arcta oparte były nie tylko na niezwykle barwnych wspomnieniach, ale mają również dokumentalny charakter. Arct, doskonały obserwator życia i sytuacji wojennych, korzystał też z kronik, dzienników, wspomnień współtowarzyszy i wreszcie dokumentów. (...) Arct budził zainteresowanie zawodowych historyków, którzy z wielkim szacunkiem i uznaniem przyjmowali każdą jego książkę. Jemu też powierzono opracowanie problematyki lotniczej w pierwszej syntezie Wojna wyzwoleńcza narodu polskiego 1939-1945 wydanej przez Wojskowy Instytut Historyczny. Arct był bowiem wybitnym pisarzem polskim w zakresie problematyki lotniczej, wniósł trwałe wartości do polskiej literatury historycznej.

Prof. dr hab. Piotr Matusak

(z recenzji wydawniczej do książki Bohdana Arcta Alarm w St. Omer. Pisarz, pilot, kronikarz dziejów lotnictwa)

Bohdan Arct

Alarm w St. Omer

ZYSK I S-KA WYDAWNICTWO

Copyright © Ryszard Arct 2010 All rights reserved

Redaktor prowadzący Tomasz Zysk

Projekt okładki Mariusz Kula

Fotografie na okładce © Thomas Wagner - Fotolia.com iStockphoto / Rob Howarth

Skład i łamanie Jarosław Szumski

Wydanie I w tej edycji

ISBN 978-83-7506-561-9

Zysk i S-ka Wydawnictwo ul. Wielka 10, 61-774 Poznań tel. 61 853 27 51, 61 853 27 67 dział handlowy, tel./faks 61 855 06 90 sklep@zysk.com.pl www.zysk.com.pl

OD AUTORA

Oddając do druku ten zbiór opowieści, uważam, że Czytelnikowi należy się kilka słów wyjaśnienia. Opowieści są oczywiście lotnicze, raz jeszcze poruszam w nich tematykę wojenną. Dobór nie jest przypadkowy i mam nadzieję, iż w pewnej mierze daje dodatkowy, niejako uzupełniający obraz działalności naszego lotnictwa w czasie ubiegłej wojny, gdyż cała treść tomu opiera się na stwierdzonych i udokumentowanych faktach.

Niektóre opowiadania były już publikowane, ukazywały się w dużych nakładach jako oddzielne książeczki i wyczerpywały się szybko, toteż wznowienie ich w niniejszym zbiorze nie będzie chyba błędem, tym bardziej że zostały one przeze mnie poprawione i częściowo uzupełnione. Inne, jak: „Dziwna wojna”, „Turyści Sikorskiego”, „Alarm w St. Omer” po raz pierwszy oglądają światło dzienne w wydaniu książkowym.

Mam nadzieję, że Czytelnik znajdzie na stronach tej książki trochę ciekawych i nieznanych Mu faktów. Mam również nadzieję, że po przeczytaniu tomu zajrzy jeszcze kiedyś do niego — a to przecież jest zawsze jednym z najgorętszych pragnień każdego autora.

Bohdan Arct

I

Gdy wybuchła wojna, znajdowałem się na pierwszym, najniższym szczeblu długiej i wysokiej drabiny lotniczej. Byłem pilotem, nawet pilotem wojskowym, ale pożał się Boże jakim pilotem! Ot, tyle że powietrza trzymałem się jako tako, potrafiłem wystartować na starym, wysłużonym Potezie, umiałem wykonać jakiś mało znaczący lot i powrócić na lotnisko. Walki powietrzne, angażowanie wroga, akrobacja, nowoczesna taktyka lotnicza pozostawały dla mnie wówczas w sferze marzeń, wydawałoby się, marzeń nigdy nieosiągalnych, niemożliwych do spełnienia.

Gdy rozpoczęła się wojna, miałem dwadzieścia pięć lat i piastowałem zaszczytny tytuł podporucznika pilota rezerwy. Niezbyt łatwo było wtedy taki tytuł uzyskać, mimo że był on niczym weksel bez pokrycia. Cóż, amatorów i entuzjastów latania nigdy w Polsce nie brakowało, młodzież zawsze garnęła się do podniebnego rzemiosła, pasjonowała się awiacją, zachwycała wyczynami naszych czołowych pilotów, doskonale znała każdy rekordowy lot Orlińskiego, Żwirki, Wigury, Skarżyńskiego czy też Bajana. Ale zapał i entuzjazm młodocianych kandydatów nie pozostawał w żadnym stosunku do możliwości dostania się w szeregi „rycerzy przestworzy”. Na przeszkodzie stawał przede wszystkim fatalny stan techniczny, brak odpowiedniego sprzętu i — co może najważniejsze — brak zrozumienia doniosłości lotnictwa u ówczesnych najwyższych władz państwowych. Dość powiedzieć, że gdy w roku 1933, odbywając po zdaniu egzaminu dojrzałości obowiązkową roczną służbę wojskową, starałem się dostać do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, spośród trzech setek ochotników do Dęblina przyjęto zaledwie około czterdziestu*. Dla reszty zabrakło miejsca, mimo że wielu odrzuconych legitymowało się przeszkoleniem

* Ówczesne przepisy mówiły, iż jeżeli mężczyzna z cenzusem zgłosi się przedterminowo i ochotniczo do odbycia służby wojskowej, będzie miał prawo wyboru broni.

szybowcowym, a nawet samolotowym w aeroklubach i kursach lotniczego

Przysposobienia Wojskowego.

Miałem jednak ów przysłowiowy łut szczęścia. Po przejściu trzydniowych, bardzo skrupulatnych badań lekarsko-lotniczych w Warszawie, w ówczesnej „Cebuli”, czyli w Centrum Badań Le-karsko-Lotniczych, dowiedziałem się w początku stycznia 1934, że w ciągu kilku dni mam się zameldować w Dęblinie, gdzie z piechocińskiego strzelca z cenzusem zmienię się w prawdziwego, stuprocentowego lotnika!

Moje pierwsze, tragikomiczne „podrygi” powietrzne w Dęblinie opisałem już w innej książce*, toteż teraz ograniczę się tylko do stwierdzenia faktu, bardzo dla mnie wówczas doniosłego, natomiast mniej doniosłego dla całości polskiego lotnictwa, a mianowicie do tego, że po odbyciu przeszkolenia na kilku kolejnych typach samolotów, poczynając od „przedpotopowego” Morane'a**, a skończywszy na Potezie XVH***, uzyskałem tytuł pilota oraz stopień kaprała podchorążego rezerwy i we wrześniu 1934 roku zostałem zwolniony z wojska.

Staropolskie przysłowie: „chłop strzela, a Bóg kule nosi” można z powodzeniem zastosować do mnie, lepsze jednak zastosowanie miałoby przysłowie o przekuwaniu miecza na lemiesz. Tak się bowiem złożyło, iż dwukrotnie „przekuwałem” narzędzia pracy. Przyznać muszę, że lotnictwo w czasach przedwojennych nie zostało przeze mnie obrane jako zawód. Moje dążenia szły w innym kierunku. Dlatego też po powrocie „do cywila” rozpocząłem studia w Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, w pracowni graficznej nieżyjącego już profesora Edmunda Bartłomiejczyka. Zamierzałem zostać artystą-grafikiem i uszczęśliwiać bliźnich ilustracyjno-okładkowo-plakatowymi bohomazami****. Latanie było tylko swego rodzaju „hobby”, a w latach dzielących mój kurs pilotażu od wybuchu wojny odbywałem dosyć rzadko tak zwane loty ochotnicze

* B. Arct: Rycerze biało-czerwonej szachownicy. Warszawa, 1960.

** Mowa o samolocie Morane-Saulnier z roku 1928, wyposażonym w silnik o mocy 80 KM. Był to dwumiejscowy szkolny górnopłat (parasol), rozwijał prędkość 130 km/godz.

*** Był to dwumiejscowy półtorapłat liniowy i szkolny z roku 1925, posiadający prędkość maksymalną 200 km/godz.

**** Akademię Sztuk Pięknych ukończyłem tuż przed wybuchem wojny.

— 9 —

(treningowe) w warszawskim pułku oraz, również dosyć rzadko, kilkutygodniowe ćwiczenia wojskowe w Piątym Pułku Lotniczym w Lidzie, dokąd miałem stały przydział. O pisaniu książek lub choćby mikroskopijskich nowel, opowiadań czy artykułów prasowych nawet nie marzyłem.

Tak więc dopiero w początkach wojny „przekułem” pędzel i ołówek artysty na drążek sterowy samolotu, po zakończeniu wojny „przekułem” drążek sterowy na pióro literata, dokładniej zaś się wyrażając, na maszynę do pisania, jako że mój charakter pisma jest tak podły, iż sam siebie nie potrafię zrozumieć, i z tej przyczyny wszystkie dotychczasowe książki już w pierwszej redakcji „popełniałem”, stukając w klawisze „remingtona”.

Gdy na skutek ogłoszenia powszechnej mobilizacji w Polsce ubrałem się w mundur lotniczy i spakowałem niewielką walizeczkę, a potem, pożegnawszy się z rodziną i

przyjaciółmi, wsiadłem wieczorem do pociągu odchodzącego do Lidy, bilans mych lotniczych osiągnięć i wiadomości przedstawiał się nader opłakanie:

1. Około 150 wylatanych godzin na samolotach przestarzałych i powolnych, z reguły nieuzbrojonych.
2. Około 5 godzin wylatanych w nocy.
3. Minimum wiadomości teoretycznych z dziedziny aeronautyki, historii lotnictwa itp.
4. Kilka teoretycznych wiadomości z dziedziny spadochroniarstwa, ilość ćwiczebnych skoków — 0.
5. Wiadomości o taktyce bojowej i roli lotnictwa w nowoczesnej wojnie — 0.
6. Umiejętność strzelania powietrznego — 0.
7. Przeszkolenie w akrobacji powietrznej — 0.
8. Znajomość polskich samolotów bojowych — 0.
9. Znajomość samolotów niemieckich i ich osiągnięć — 0.
10. Przeświadczenie o wyższości polskiego lotnictwa nad hitlerowskim — 100%.

Z takim dorobkiem lotniczym wyruszałem na wojnę, święcie przekonany, że zakończy się ona pogromem nieprzyjaciela, że nasze napowietrzne asy rozbiją w proch i w pył butną Luftwaffe i że

— 10

za kilka tygodni, a najdalej za parę miesięcy, powrócę triumfalnie do domu, zdejmę mundur i zabiorę się pełną parą do przerwanej pracy artystycznej. Skądże mogłem wiedzieć, ja, mizerny pod-poruczniczyna rezerwy, jak przedstawiał się istotny obraz sytuacji w powietrzu, co byliśmy w stanie przeciwstawić hitlerowskiemu uderzeniu? Czyż mogłem znać treść tajnych i poufnych rozkazów i meldunków napływających z naszego wywiadu, przerażonego ilością i jakością hitlerowskiego sprzętu lotniczego? Czy mogłem się spodziewać, że polskie pościgowce PZL P-11* niedorównywały prędkością niemieckim samolotom bombowym, które miały doganiać i zestrzeliwać? Jak pomieścić mi się miało w głowie, że myśliwskie Messerschmitty Me-109** były szybsze od naszych „Jedenastek” o blisko dwieście kilometrów na godzinę? Skąd mogłem mieć pojęcie o piekielnej jakościowej i ilościowej dysproporcji uzbrojenia? Przecież przestrzeganie zasad tajemnicy wojskowej posuwało się tak daleko, że większość polskich oficerów rezerwy lotnictwa nie mogła się zbliżyć na lotnisku do „Karasia”*** na odległość mniejszą niż pięćdziesiąt metrów, a do „Łosia”**** tylko na metrów sto! O tych maszynach nic nam na ćwiczeniach nie mówiono, chociaż opisy ich można było wyczytać w każdym niemieckim piśmie lotniczym, dostępnym... we wszystkich kioskach warszawskich (trzeba było jednak o tym wiedzieć!).

Tak więc zarówno ja, jak i setki innych rezerwistów lotnictwa podążaliśmy do naszych jednostek z niczym niezamąconym optymizmem, a dłużące się godziny jazdy kolejowej skracaliśmy opowiadaniem o tandecie niemieckich czołgów i samolotów, o szaleństwie Hitlera, armatach z masła i tym podobnych nonsensach.

* PZL P-11, budowany od roku 1933, był jednomiejscowym, jednosilnikowym górnopłatem myśliwskim, wyposażonym w 2 lub 4 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 390 km/godz.

** Messerschmitt Me-109 E, budowany od roku 1938 i użyty w dużych ilościach we

wrześniu 1939, był jednomiejscowym, jednosilnikowym dolnopłatem myśliwskim, uzbrojonym w 2 działka 20 mm oraz 2 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 550 km/godz.

*** PZL P-23 „Karaś”, budowany od roku 1936, był trzymiejscowym, jednosilnikowym dolnopłatem bombowym, uzbrojonym w 3 karabiny maszynowe. Posiadał udźwig bomb 600 kg, prędkość maksymalną 340 km/godz.

**** PZL P-37 „Łoś”, budowany od roku 1937, był dwusilnikowym dolnopłatem bombowym, uzbrojonym w 6 karabinów maszynowych, jego prędkość maksymalna dochodziła do 460 km/godz., udźwig bomb wynosił 1800 kg.

— 11 —

Tymczasem zas' na rozlicznych lotniskach, rozlokowanych wzdłuż polskich granic, trwały ostateczne przygotowania do powietrznego najazdu: mechanicy Luftwaffe dokonywali końcowych inspekcji maszyn, uzbrajali je, podwieszali pod kadłuby bomby. Personel latający wysłuchiwał instrukcji i zaznajamiał się z celami z góry upatrzonymi, samoloty rozpoznawcze, po odbyciu lotu na wysokości niedostępnej dla polskich pościgowców, przywoziły najświeższe wiadomości o rozlokowaniu i ruchach naszych oddziałów,

o sytuacji na kolejach i lotniskach.

Do ataku na Polskę Niemcy przygotowały potężną powietrzną armadę, liczącą łącznie 3781 samolotów nowoczesnych, szybkich

1 doskonale uzbrojonych. Na siłę tę składało się 30 grup bombowych (1180 samolotów), 13 grup myśliwskich (771 samolotów), 9 grup bombowców nurkujących (336 samolotów), 10 grup niszczycielskich (408 samolotów), 1 grupa szturmowa (40 samolotów), 23 eskadry dalekiego rozpoznania (597 samolotów), 30 grup bliskiego rozpoznania (324 samoloty), formacje lotnictwa morskiego (240 samolotów) i jednostki specjalne (55 samolotów)*.

Przeciw tej potędze, największej ówczesnej potędze lotniczej świata, zdołaliśmy wystawić zaledwie 390 samolotów bojowych, znacznie powolniejszych, przeważnie przestarzałych, gorzej uzbrojonych i nieposiadających odpowiedniej bazy zaopatrzeniowej. Samoloty te były rozlokowane następująco: lotnictwo bombowe — 9 eskadr (86 samolotów), lotnictwo myśliwskie — 15 eskadr (150 samolotów), lotnictwo rozpoznawcze i obserwacyjne — 19 eskadr (154 samoloty)**.

Wyniki spotkania tych dwóch powietrznych przeciwników łatwo można było przewidzieć, oczywiście znając faktyczny układ sił. Ja o tym układzie pojęcia nie miałem.

* G. W. Feuchter, Geschichte des Lufkriegs, Bonn 1954.

** Wł. Żaczekiewicz, Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r., Warszawa 1947.

— 12 —

II

O świcie 31 sierpnia znalazłem się na lidzkim lotnisku, zameldowałem w dowództwie i dowiedziałem się, jakie zadania czekają mnie w najbliższej przyszłości. Zadania te nie wydały mi się zbyt trudne ani przekraczające moje skromne możliwości... na razie.

Z rozkazu władz wyższych, a mnie bliżej nieznanym, zostałem dowódcą 10. plutonu Łącznikowego, wyposażonego w 3 samoloty RWD-8, samochód osobowy i

ciężarowy. Personel tej jednostki składał się z 3 pilotów rezerwy, włącznie ze mną, i z około 40 żołnierzy.

Ze względu na konieczność zachowania tajemnicy wojskowej, tego koszmarnego straszaka owych czasów, nie poinformowano mnie, dokąd mam lecieć, nie powiedziano również, jak i kiedy mój pluton zostanie użyty. Nie martwiło mnie to jednak, byłem młody i naiwny, miałem wiele zaufania do dowódców, wierzyłem władzom na ślepo. Nie martwiłem się też, iż moje samoloty, poczciwe „Erwudziaki”, choć doskonale nadawały się do szkolenia i turystyki, posiadały skromniutką prędkość, dochodzącą zaledwie do 170 kilometrów na godzinę, a o zamontowaniu na nich jakiegokolwiek broni pokładowej nikt nigdy nie słyszał. Zastanowił mnie jednak fakt, że gdy przejmowałem dowództwo plutonu, poinformowano mnie, iż na całą jednostkę przypadał tylko jeden pistolet i jeden karabin. Pistolet przeznaczono dla mnie — dowódcy, karabin dla czterdziestu żołnierzy!

Nieco zaniepokojony udałem się do magazynu pułkowego, słusznie czy niesłusznie mniemając, iż jeden pistolet i jeden karabin to trochę za mało, by ruszać na wojnę i rozgromiać Luftwaffe. Niestety, magazynier, otyły sierżant o dobrodusznym wyrazie twarzy, zameldował służbiście, że niezmiernie żałuje, współczuje i rozumie, ale instrukcje nie przewidują, by 10. Pluton Łącznikowy otrzymał jakiegokolwiek dodatkowe uzbrojenie. Po półgodzinnych naleganiach, perswazjach i nawet przekleństwach zrozumiałem, że nic nie wskóram. Ale jeden pistolet i jeden karabin nadal wydawały mi się niewystarczające. Byłem wściekły i bezsilny.

— Sierżancie, może macie w magazynie jakąś inną broń? — spytałem na zakończenie.

— 13 —

— Mamy, panie poruczniku, ale nie dla pana.

Do reszty straciłem zimną krew. Siląc się na ironię rzuciłem:

— Może więc macie łuki i strzały? Lepsze to niż gołe ręce!

— Niestety, panie poruczniku, regulamin nie przewiduje ani łuków, ani strzał dla 10. Plutonu Łącznikowego.

Opuściłem magazyn, nakazałem ludziom czekać na dalsze rozkazy, na które sam zresztą czekałem, i udałem się na kwaterę w nowym budynku koszarowym, wzniesionym w pobliżu hangaru eskadry treningowej, na samym krańcu lotniska. Mimo incydentu z bronią nie straciłem entuzjazmu i optymizmu, zresztą wojny jeszcze nie było i cała „ impreza ” zakończyć się mogła rozjechaniem się do domów. Tak przynajmniej myślałem ja oraz wielu mych kolegów rezerwistów, a co ciekawsze, spora część oficerów zawodowych w Lidzie.

Źle spałem tej nocy. Przeczucie, jakaś dziwna intuicja i skomplikowane senne majaki mówiły mi, że „ impreza ” rozpocznie się na dobre i że bynajmniej nie zakończy się ani szybko, ani zbyt pomyślnie. Około północy zdołałem otrząsnąć się z ponurych i przygnębiających myśli, ale po to tylko, by aż do świtu kręcić się i wiercić na twardym posłaniu, po którym rojami skakały wielkie i wygodniałe pchły.

Gdy rano umyty, ogolony i odświeżony stałem przed budynkiem, zastanawiając się, czy mam się zameldować w dowództwie i przypomnieć o istnieniu plutonu, czy też zgodnie z instrukcjami biernie wyczekiwać na dalsze rozkazy, dobiegł mych uszu szum lotniczych silników. Powietrze było zamglone, widoczność niezbyt dobra, toteż

nic dziwnego, iż stojący koło mnie podoficerowie piloci, doświadczeni instruktorzy treningowej eskadry, przypatrzawszy się sylwetkom nadlatujących samolotów, oświadczyli jednogłośnie i autorytatywnie:

— To nasze „Łosie”. Ładnie lecą!

Maszyny przeleciały, zginęły z oczu za horyzontem, a w pół godziny później nadszedł do Lidy meldunek:

„Most na Niemnie zbombardowany!”

Rozpoczęła się więc wojna, która trwać miała kilka tygodni, lecz trwała lat blisko sześć. Wojna, która miała być triumfalnym marszem na Berlin, spowodowała niesłychane zniszczenie naszego

— 14 —

kraju, klęskę i długie, jakże długie miesiące rozpaczliwej walki

0 odzyskanie niepodległości.

Mimo że w Lidzie nikt, począwszy od dowódcy, a skończywszy na ostatnim szeregowcu rezerwy, nie miał już żadnych wątpliwości co do intencji Hitlera, mój pluton łącznikowy — trzy RWD-8

1 czterdziestu ludzi obsługi — trwał nadal w stanie wyczekiwania. Maszyny ustawiono przed jednym z hangarów, ludzie rozlokowali się w pobliżu, siedząc na trawie, ćmiąc papierosy i gawędząc na przeróżne tematy, oczywiście przede wszystkim na temat wojny. Rozkazy w dalszym ciągu nie przychodziły, a ściślej mówiąc, przyszedł jeden: czekać. Jakiś oficer z dowództwa powiadomił mnie, iż po południu o godzinie drugiej sam pułkownik przeprowadzi z nami odprawę, odbierze dodatkową przysięgę i wyśle nas w drogę.

— Dokąd?

— Tajemnica wojskowa. Pan rozumie, panie poruczniku.

O godzinie drugiej pułkownik nie zjawił się przed plutonem, zapewne z tej prostej przyczyny, iż nad Lidą zjawiły się samoloty. Tym razem nikt nie mówił, że to nasze „Łosie”. Formacja około trzydziestu Dornierów Do-17*, lecąc w równym, idealnym szyku, nadeszła nad lotnisko.

Wraz z żołnierzami plutonu wskoczyłem do płytkiego, na pół wykończonego rowu przeciwlotniczego, skuliłem się, przyłgnałem do wilgotnej ziemi. Serce waliło mi jak oszalałe, nie tak jednak głośno, bym nie dosłyszał pierwszych, złowieszczych odgłosów wybuchu bomb.

Pierwsza seria padła daleko, po drugiej stronie lotniska, niczym kupa ziemniaków wysypywanych z worka. Druga seria padła bliżej. Teraz pomiędzy wybuchami bomb dosłyszałem anemiczne, rzadkie wystrzały artyleryjskie. To obrona przeciwlotnicza, kilka dychawicznych działek bez celowników, bo te nie nadeszły na czas, a może... może ich instrukcja nie przewidywała? A samoloty? Nasze dzielne, piękne, niezwykłe „Jedenastki”? Myśliwska eskadra piątego pułku stacjonowała na Porubanku w Wilnie.

* Dornier Do-17 E, budowany od roku 1937, był dwusilnikowym średniopłatem bombowym, posiadającym uzbrojenie 3 karabinów maszynowych, udźwig bomb 2000 kg i prędkość maksymalną 400 km/godz.

— 15

W Lidzie mechanicy wygrzebali skądś starego P-7* i wyremontowali go w porę —

teraz, po drugiej serii bomb, płonął na środku lotniska.

Trzecia seria bomb tuż obok, niemal w mym przeciwlotniczym rowie. Ogłuszający huk i wstrząs, fontanny ziemi, szarpnięcie, potworny pęd powietrza i po chwili jęki. Na dnie rowu leżą dziwnie skrecone postaci, niektóre wyciągnięte nieruchomo, inne czołgają się, inne wreszcie, ogarnięte paniką, wyskakują na zewnątrz, wypadają z rowu i gnają przed siebie, gdzie oczy poniosą, byle dalej od hangarów, byle wyszukać jakieś schronienie, które, w ich mniemaniu, lepsze jest od dotychczasowego. Strach, obezwładniający, dominujący nad wszelkimi innymi odczuciami!

Wypadłem wraz z resztą ludzi, popędziłem ku wysokiemu ogrodzeniu, potykając się po drodze, przewracając, podnosząc i znów sadząc wielkimi skokami. Ktoś w pobliżu krzyknął przeraźliwie:

— Gaz! Gaz!

Od strony hangaru eskadry treningowej ciągnęły gęste kłęby dymu o drażniącym, ostrym zapachu. Bez namysłu chwyciłem za maskę i począłem ją niezdarnie nakładać, nie mogąc odpowiednio dopasować, a po nałożeniu zrywając ją ponownie dla złapania oddechu. Potknąłem się wreszcie i padłem w krzakach w pobliżu latrynowego dołu, w którym ktoś grzebał się ociężale, klnąc i złorzecząc najdosadniejszymi wyrazami.

Dornierey wykonały wielkie okrążenie i po raz drugi zaatakowały lotnisko, teraz ostrzeliwując je z broni pokładowej. Szczekanie karabinów maszynowych nie wydało mi się tak groźne jak bombardowanie. Ochłonąłem nieco, podniosłem głowę i starałem się rozeznać w sytuacji. Trudno było jednak się zorientować. Nad hangarami ciągle widniały chmury dymu, coś się tam paliło, płomienie buchały w górę wysokimi, strzelistymi językami.

— To nie gaz, to moje „Erwudziaki” — krzyknąłem na głos.

Zerwałem się i pobiegłem w stronę samolotów. Koło mnie biegli inni ludzie, którzy widać również ochłonęli z pierwotnej paniki. Dornierey zakończyły „zabawę” i bezkarnie odleciały, nie ponosząc

* PZL P-7, budowany od roku 1930, był jednosilnikowym jednomiejscowym górnopłatem myśliwskim, uzbrojonym w 2 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 325 km/godz.

— 16

żadnej szkody ze strony niecelnych działek małego kalibru (bez celowników). ^

Ratowanie maszyn było niemożliwe. Zrezygnowaliśmy z gaszenia dopalających się szkieleatów, trzeba było zająć się ludźmi. Zabitych ułożyliśmy rzędem pod hangarem, rannych odwieźliśmy do pułkowej izby chorych. Zebrałem pluton. Brakowało kilkunastu: paru zginęło, reszta była ranna.

— Czy dalej czekamy, panie poruczniku? — spytał jeden z mych pilotów.

— Tak, czekamy.

Dowódca pułku zjawił się wreszcie pod wieczór. Dokonał przeglądu plutonu, odebrał dodatkową przysięgę, zarządził, by oddziałek natychmiast przeniósł się na pobliskie lotnisko zapasowe.

— Tam otrzyma pan nowe samoloty, panie poruczniku — zakomunikował.

— „Erwudziaki”, panie pułkowniku?

- Tak. Z tamtego lotniska odleci pan do celu.
- Dokąd, panie pułkowniku?
- Rozkazy otrzyma pan we właściwym czasie.

Późnym wieczorem dotarliśmy osobowym wozem i ciężarówką na lotnisko zapasowe, zameldowaliśmy się i po wyszukaniu kwater próbowaliśmy usnąć. To jednak było bardzo trudne. Przeżycia pierwszego dnia wojny były zbyt głębokie, zbyt niespodziewane, zmuszały do zastanowienia, napawały obawą i niepewnością. Przeżycia te były upokarzające, dawały przedsmak późniejszych, jeszcze bardziej przygniatających doznań. Strach, panika i bezsilność — oto moje pierwsze uczucia wojenne. Inne, takie jak wściekłość, nienawiść i pragnienie walki, nadejść miały później.

Nie byłem odosobniony w swym upokorzeniu, nie tylko ja uciekałem owego dnia przed nieprzyjacielskimi samolotami. Podobne sceny odbywały się niemal na wszystkich polskich lotniskach, w podobny sposób niemal wszyscy nasi lotnicy rozpoczynali wojenne przygody. Niemal wszyscy, ale nie wszyscy. Jednostki bojowe bowiem, specjalnie myśliwskie, przeniesione zawczasu na lotniska polowe, spędziły 1 września w sposób bardzo pracowity i ofiarny.

Pierwsze naloty niemieckie poszły już o godzinie 4 rano na

— 17 —

Toruń i Puck, a później na Chojnice, Starogard, Bydgoszcz, Brodnicę, Gdynię, Kraków, Poznań, Łódź i Warszawę. Naloty te, chociaż przeprowadzone przeważającymi siłami, nie były bezkarne. Już we wczesnych godzinach rannych pierwszy samolot niemiecki, zestrzelony przez polskiego pilota, spadł w płomieniach do ziemi. Zwycięzcą był porucznik Aleksander Gabszewicz, późniejszy czołowy myśliwiec i dowódca myśliwskich jednostek. Niemal jednocześnie odniósł swe pierwsze zwycięstwo podporucznik Stanisław Skalski. Gdy po zapadnięciu mroku podliczono wyniki, okazało się, że 1 września polscy myśliwcy zestrzelili 24 samoloty wroga. Największą ilością zwycięstw poszczycić się mogła w obronie Warszawy Brygada Pościgowa: 13 pewnych zwycięstw, 2 prawdopodobne i 1 maszyna wroga uszkodzona. Brygada poniosła jednak poważne straty: 2 pilotów zabitych, 8 rannych, 10 samolotów własnych zniszczonych, około 20 niezdatnych do użytku na skutek uszkodzeń. Podobne straty miały i inne nasze jednostki. Człowiek znający te wyniki z łatwością mógł przewidzieć, iż w przeciągu bardzo krótkiego czasu polskie lotnictwo bojowe wykruszy się do tego stopnia, iż praktycznie przestanie istnieć.

Ja wyników owych nie znałem i nie mogłem znać. Gdybym zaś znał, wierzyłbym nadal, iż lada godzina z ukrytych hangarów wytoczą się setki i tysiące wspaniałych polskich samolotów i ruszą do boju, strącając każdą maszynę ośmielającą się wtargnąć na nasze niebo.

III

Rzecz wyjaśniła się już z samego rana 2 września, gdy otrzymałem dla plutonu trzy nowe RWD-8 i gdy przybył goniec z dowództwa w Lidzie z rozkazami dla mnie. Tym razem uznano widać, iż nie sposób utrzymać dalej tajemnicę wojskową, toteż oznajmiono mi, że wraz z pilotami, kapralem Knapikiem i kapralem Dukalskim, mam natychmiast odlecieć na lotnisko Lublinek pod Łodzią i zameldować się do

dyspozycji sztabu armii „Łódź”. Obsługa techniczna załadowała się wraz z samochodami na pociąg i ruszyła w długą drogę, my zaś oraz trzech mechaników czekaliśmy na

— 18 —

dogodny moment startu. Dopiero o godzinie 14 udało się nam wydostać w powietrze, do tej pory bowiem bezustannie latali nad nami Niemcy.

Według podanej marszruty doleciałem na czele trójki „Er-wudziaków” do Białegostoku, gdzie mieliśmy uzupełnić benzynę przed dalszym skokiem do Warszawy. Cóż, w Białymstoku polska artyleria poczęstowała nas gęstą strzelaniną, szczęśliwie niecelną, gdy zaś udało się wylądować, zorientowaliśmy się, iż lotnisko było ewakuowane. Po długich poszukiwaniach napotkałem jakiegoś cywila z białoczerwoną opaską na rękę — jedyne go przedstawiciela władzy lotniskowej. Na żądanie benzyny wzruszył wymownie ramionami. Z łatwością domyśliłem się, co oznaczał ten gest.

— Przecież rozkazano, bym tutaj lądował! — krzyknąłem w rozpacz, bo nie mogło mi się pomieścić w głowie, że już drugiego dnia wojny panował taki bałagan. Cywil ponownie wzruszył ramionami.

— Nikt panu nie broni lądować — odparł flegmatycznie.

— Ale benzyna...

— Nie ma.

— Gdzie mogę dostać?

— Nie wiem.

— Gdzie mam szukać dowództwa lotniska?

Cywil wydał pierś.

— W chwili obecnej ja jestem dowództwem.

— Niech więc pan da benzyny!

Chwila zastanowienia i uprzejma propozycja:

— Ostatecznie, czemu nie... zrobię wyjątek. Mogę panu dać kilka litrów benzyny samochodowej.

Niestety, tego rodzaju paliwo nie nadawało się do moich samolotów, co więcej, kilka litrów byłoby przysłowioną kroplą w morzu. Teraz więc ja wzruszyłem ramionami i w towarzystwie kaprali zawróciłem do maszyn. Nie zdołaliśmy do nich dojść. W górze znów rozprysły wybuchy szrapneli, nad lotniskiem ukazał się pojedynczy Dornier i nie znalazłszy innego godnego siebie obiektu, zainteresował się „Erwudziakami”.

Leżeliśmy w głębokim rowie kanalizacyjnym i bezsilnie przypatrywaliśmy się, jak bomby padały dokoła naszych samolotów.

— 19 —

Nie trafiły jednak, a Dornier, bądź znudzony się zabawą, bądź z braku paliwa, odleciał, oczywiście bez przeszkody ze strony obrony przeciwlotniczej, bo i ta, jak w Lidzie, nie miała dział o dostatecznej doniosłości.

Doszedłem do wniosku, że nie ma co dłużej robić w Białymstoku. Postanowiłem popробować szczęścia i lecąc w kierunku Warszawy po właściwej trasie, wydostać benzynę na jakimś przygodnym lotnisku. Tak też zrobiliśmy. Idąc na małej wysokości, by nie dostrzegli nas niemieccy lotnicy, pod wieczór dobrnęliśmy w

poblize Małkini. Teraz paliwomierz mego „Erwudziaka” wskazywał niemal zero, więc rozejrzałem się, odnalazłem sporą łączkę, kiwnąłem kilka razy skrzydłami i podszedłem do lądowania. Kaprale poszli w moje ślady. Podkołowaliśmy maszyny na skraj łąki, ukryliśmy je w zaroślach, przykryli gałęziami. Już w tej fazie kampanii wiedzieliśmy doskonale, że wszędobylscy lotnicy Luftwaffe mają dobre oczy i wobec dziwnej łatwości w docieraniu do najdalszych zakątków naszego kraju mogą tropić niemal każdy polski samolot i bez trudu zniszczyć go na ziemi.

— Co dalej, panie poruczniku? — spytał kapral Dukalski, gdy staliśmy pod drzewami i zaciągaliśmy się papierosami, ciekawie rozglądając się dokoła, by wysledzić jakiś znak życia w pobliskich lasach.

— Co dalej? — powtórzyłem pytanie i dla zyskania na czasie przytknąłem zapalnik do papierosa, chociaż palił się doskonale.

— Właśnie. Co dalej?

— Hm, cóż, znajdziemy jakiś oddział wojskowy, w Małkini musi być garnizon. Dostaniemy się tam i sprawa załatwiona.

Dukalski spojrzał na mnie spod oka, jakby niezbyt dowierzając optymistycznemu zapewnieniu, ale nie miał czasu się odezwać. Z gęstwiny wypadł na czele gromady żołnierzy oficer z wycelowanym pistoletem i w stalowym hełmie na głowie. Doskoczył do nas i przerywanym ze zdyszenia głosem począł domagać się natychmiastowej odpowiedzi na pytania, które wytrząsał jak z rogu obfitości. Skąd tu się wzięliśmy, dlaczego, co mamy zamiar robić, jak się nazywamy, dlaczego nosimy szaro-niebieskie mundury, z jakiej jednostki pochodzimy, dokąd idziemy, jakie

— 20 —

mamy dokumenty, a jeżeli ich nie mamy, to dlaczego?... Aż dziw, że nie spytał o imię mojej prababki i datę rozpoczęcia pierwszej wojny światowej.

Rozmowa, początkowo obustronnie bardzo gwałtowna, przybrała wreszcie bardziej ludzki charakter, gdy zaś oficer przekonał się, że nie byliśmy niemieckimi spadochroniarzami ani dywersantami, gdy wytłumaczyliśmy mu, że samoloty RWD-8 — to maszyny polskie (nigdy o nich poprzednio nie słyszał), zapanował nastrój niemal przyjacielski. Okazało się, że oficer, kapitan rezerwy, opiekował się jakimiś taborami w przyległych lasach i doglądał spędu rekwirowanych koni. O ile jednak miał do dyspozycji kilkadziesiąt zwierząt, brakowało mu jakiegokolwiek pojazdu mechanicznego, a na prośbę o podwiezienie mnie do Małkini, odległej o sześć czy siedem kilometrów, wzruszył ramionami jak ów cywil w Białymstoku.

— Ale wie pan co, panie poruczniku? Pożyczę panu jakąś szkapę. Przecież umie pan jeździć konno?

— Tak, umiem, ale...

— Sprawa załatwiona — przerwał kapitan i zwrócił się do żołnierzy, wydając im rozkazy.

W pół godziny później, gdy na niebie rozblęły pierwsze gwiazdy, a kapral Dukalski wraz z mechanikami rozlokował się wygodnie w opuszczonej i na pół rozwalonej stodole (Knapik pozostał na warcie przy maszynach), siedziałem na grzbiecie łaciatej kobyły i żwawym truchtem podążałem ku niewidocznej w ciemnościach Małkini. Kobyła była owszem, niczego, dobrze spasiona i o pogodnym, rzekłbym, wesołym usposobieniu. Gdy wyjechałem na szosę, bez zbytecznego przynaglania przeszła z

truchtu w galop. Cieszyłem się w myśli, że za pomocą tak niezwykłego środka lokomocji rozwiążę sprawę benzyny, gdy wydarzyła się rzecz najzupełniej niespodziewana, to znaczy niespodziewana dla mnie. Jak się okazało później, łaciata kobyła była zarekwirowana tego samego dnia, a zagroda jej prawego właściciela mieściła się opodal Małkini, nieco w bok od szosy. Stąd zwierzę tak chętnie zgodziło się na galop, a jeszcze chętniej i bez uprzedzenia skręciło w prawo w jakąś pełną dróżkę. Rezultat był łatwy do odgadnięcia. W ułamku sekundy

— 21 —

zaryłem nosem w ziemi i gubiąc czapkę, wylądowałem na wznak, kobyła zaś, rżąc z uciechy, zginęła w nocnej czerni.

Wstałem, otrzepałem się, obmacałem po bokach i klnąc na czym świat stoi, pomaszerowałem szosą, uważając, tym razem słusznie, że czasem własne nogi są najlepszym i najpewniejszym sposobem przenoszenia się z jednej miejscowości do drugiej. Około godziny jedenastej w nocy dotarłem do miasta, odszukałem komendę garnizonu, wyperswadowałem zaspanemu podoficerowi, by zbudził dyżurnego oficera, temu zaś, by zaalarmował komendanta. Rozprawa z tym ostatnim trwała pełną godzinę, ale i jemu wytłumaczyłem, że nie jestem niemieckim szpiegiem. Komendant okazał się człowiekiem uczynnym i energicznym. Dał mi do dyspozycji ciężarówkę z obsługą, wysłał wiadomość do Lidy, mnie zaś skierował na jakieś lotnisko myśliwskie, znajdujące się o kilkadziesiąt kilometrów od Małkini.

Na lotnisku bez większego trudu otrzymałem beczkę benzyny, powróciłem do mych ludzi i samolotów i o świcie miałem wszystkie trzy „Erwudziaki” zaopatrzone w paliwo i gotowe do startu. Rozbudziłem pogrążonych w błogim śnie podoficerów, ruszyliśmy do maszyn.

— Ano, trzeci dzień wojny — mruknął ziewając Knapik. — Co nam przyniesie?

— To samo, co dzień pierwszy i drugi. — Dukalski nie był nastrojony zbyt optymistycznie.

— Najwyższy czas, by nasi alianci się obudzili — westchnął Knapik.

— Kto wie, czy na Zachodzie nie rozpoczęła się już ofensywa? — wtrąciłem. Dukalski potrząsnął w milczeniu głową, ale Knapik podchwycił:

— Jak ruszy się Francja, jak pójdzie Anglia, Hitlerowi portki spadną.

W maju 1939 roku naczelne dowództwo francuskie zobowiązało się do rozpoczęcia intensywnej ofensywy powietrznej z chwilą wybuchu wojny. Po trzech dniach armia francuska miała ruszyć do ataku, a piętnastego dnia swej mobilizacji uderzyć wszystkimi siłami. Poza tym mieliśmy otrzymać od Francji sześćdziesiąt lekkich

22 —

bombowców, a od Anglii samoloty myśliwskie typu Hawker „Hurricane”*. Na razie jednak, skutkiem kompletnego braku wiadomości z frontu i mętnych komunikatów warszawskiego radia, nie wiedzieliśmy nawet, jaki przebieg miały dotychczasowe walki na granicy. Kto z nas mógł wówczas przewidzieć, że żadne z przyrzeczeń nie zostanie wypełnione i że Polska w zupełnej samotności staczać będzie rozpaczliwe i beznadziejne zmagania? Ani kapral Dukalski, ani kapral Knapik, ani nawet ja nie mieliśmy pojęcia, iż niemiecka przewaga liczebna jednostek piechoty była półtora-krotna, pod względem artylerii trzykrotna, a w lotnictwie i broni pancernej ośmiokrotna. Była to przewaga liczebna, przewaga jakościowa sprzętu wszelakiego

rodzaju była jeszcze większa. Dziś, po przeszło dwudziestu latach od rozpoczęcia wojny, wiadomo, iż z tych przyczyn, jak również z powodu złego położenia geograficznego kraju, fałszywej polityki i fatalnego planu obrony — tragiczna kampania wrześniowa była właściwie przegrana w momencie jej rozpoczęcia**. Wtedy jednak, o świcie 3 września, wydawało się nam, że ciągle byliśmy „silni, zwarci, gotowi”.

IV

W moim wojennym pamiętniku pod datą 3.9.1939 zanotowałem:

„Wystartowaliśmy o godzinie 5 i lecąc nad samą ziemią dla uniknięcia maszyn niemieckich, dobrnęliśmy do Warszawy na Okęcie. Lotnisko zbombardowane, pełno lejów na polu wlotów, obsługa je zasypuje. Nie miałem nawet czasu zatelefonować do domu, dowiedzieć się, co się dzieje z moimi najbliższymi. Samoloty uzupełniono błyskawicznie i wystartowaliśmy dalej. Pod Skierniewicami znów nas ostrzelano, tak jak w Białymstoku. Tym razem

* Samolot Hawker „Hurricane”, budowany od roku 1935, był jednym z najpowszechniej używanych myśliwców drugiej wojny światowej. Produkowano go seryjnie od roku 1937. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy dolnopłat, uzbrojony w 8 karabinów maszynowych (poszczególne wersje miały uzbrojenie różne), jego prędkość maksymalna dochodziła do 545 km/godz (wersja Mk IIA).

** W. Supiński, Od Westerplatte do Hiroszimy, Poznań 1960.

— 23

mniej dla nas szczęśliwie, bo zestrzelono kaprała Dukalskiego, a lecącego z nim mechanika raniono w nogę.

Taka to była wojna, karykaturalnie wykoślawiona, koszmarna, niezrozumiała, niemal nierealna. Potworna tragedia mieszała się z groteską. Skrajny pesymizm przemieniał się nagle w żywiołowy optymizm. Fantastyczna plotka dominowała nad prawdą. „Silni, zwarci, gotowi...”. „Trzydzieści »Łosi« zbombardowało Berlin”. „Zniszczono połowę niemieckich czołgów pod Częstochową!”. „Francja i Wielka Brytania wypowiedziały wojnę Niemcom” (to przynajmniej było prawdą). „Wielka ofensywa na Zachodzie!”. „Wojska francuskie przełamały linię Zygfryda”. „Polska kawaleria zawładnęła »Prusami Wschodnimi« (to reperkusja desperackiego rajdu kawalerzystów i szarż z lancami na czołgi). „Francuskie bombowce wylądowały w Polsce, bombardując po drodze Berlin” (ciągle ten Berlin!). „Brytyjska Royal Navy zatopiła całość Krieg-smarine!”...

Do Lublinka dolecieliśmy w dwie maszyny. Miałem pewne trudności z odnalezieniem tego lotniska. Nie znałem go poprzednio, oczywiście nie poinformowano mnie w Lidzie, z której strony Łodzi się znajduje, a żadnych map nie wydano, bo... po co mapy? Zresztą gdyby przedwcześnie zaopatrzone mnie w mapy właściwych rejonów, mógłbym się domyśleć, dokąd lecę, a tajemnica wojskowa... W każdym razie zmuszony byłem lądować na polu pod Łodzią, a potem gdy kapral Knapik krążył w górze, zasięgałem języka. Po wystartowaniu bez żadnego trudu odnalazłem Lubli-nek. Wylądowaliśmy, ukryliśmy maszyny w lasku, obłożyliśmy je gałęziami.

W Lublinku była szkoła pilotażu. Za budynkami był lasek, w nim ukryte samochody i samoloty, za laskiem parę domów mieszkalnych, gdzie otrzymaliśmy kwatery. Na

lotnisku, poza szkołą, stacjonowała eskadra rozpoznawcza na „Czaplach”* — spotkałem tam jednego z moich kolegów z podchorążówki, porucznika Szyszkowskiego.

* RWD-14 „Czapla”, budowany od roku 1936, był jednosilnikowym, dwumiejscowym górnopłatem obserwacyjnym i rozpoznawczym, uzbrojonym w 2 karabiny maszynowe. Posiadał prędkość maksymalną 247 km/godz. Użyto go we wrześniu 1939 roku w ograniczonych ilościach (28 sztuk).

— 24 —

Niemal natychmiast po wylądowaniu odwieziono mnie autem do dowództwa lotnictwa armii „Łódź”, zameldowałem się u pułkownika Iwaszkiewicza, ten zaś przekazał mnie pułkownikowi Iżyckiemu*, memu dawnemu wykładowcy z Dębłina. Otrzymałem masę różnorodnych instrukcji, map i planów, zapewniano mnie, że winni ostrzelania i strącenia Dukalskiego zostaną surowo ukarani. Wreszcie zostałem przydzielony do dyspozycji szefa łączności, pułkownika Malinowskiego. Moim zadaniem miało być przewożenie meldunków do Naczelnego Dowództwa i przywożenie stamtąd rozkazów, poza tym miałem utrzymywać łączność z sąsiednimi armiami.

Po upomnieniu, że oficer winien być zawsze ogolony (faktycznie, brodę porastała mi dwudniowa szczecina, bo jak i czym miałem się golić?), pułkownik Malinowski przeprowadził mnie do eleganckiej jadalni sztabu, gdzie, czując się nieswojo w otoczeniu wystrojonych jak z nitki sztabowców, łapczywie zjadłem smaczny posiłek — nie wiem, czy nazwać to śniadaniem, czy też obiadem. Wróciłem autem do Lublinka, sprawdziłem, czy ludzie mają odpowiednie kwatery i pożywienie, rozdałem im fasowane papierosy i wieczorem, zmęczony śmiertelnie, rzuciłem się na łóżko, zasypiając natychmiast.

Od świtu następnego dnia czekałem na rozkazy, spodziewając się naiwnie, że czeka mnie masa pracy i że rzeczywiście mój uszczuplony pluton na coś się przyda. W południe doczekałem się bombardowania Łodzi przez Dorniery, szkody jednak, według meldunków, były znikome, a Niemcy, przelatując nad nami, nie zauważyli zamaskowanego lotniska. Może zresztą i zauważyli, ale mieli ważniejsze zadania do wykonania.

Okolo godziny 13 otrzymałem rozkaz, by wysłać do Warszawy jedną maszynę z kurierem. Poleciał Knapik, zdecydowałem bowiem, iż powinienem czekać na nadejście mego rzutu kołowego, o którym mimo wszelkich usiłowań nie mogłem dostać żadnych wiadomości. Knapik nie wrócił do wieczora, ale nie miałem czasu zbyt wiele przejmować się jego losem. W jednej z przerw pomiędzy przelotami nieprzyjacielskich samolotów zjawiał się u mnie

* Pułkownik Maciej Iżycki (później generał brygady) był od roku 1943 dowódcą polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii. Po wojnie popełnił tam samobójstwo.

— 25 —

wygalowany oficer piechoty i oznajmił, iż trzymana przez niego w ręce nowiutka teczka ze świńskiej skóry zawiera arcyważne dokumenty, które jak najszybciej powinny się znaleźć w dowództwie w Warszawie. Po sprawdzeniu w sztabie tożsamości oficera zaproponowałem, iż przewiozę go samolotem na Okęcie, bo przecież właśnie do tego celu przeznaczono mój pluton. Oficer podejrzliwie

przypatrzył się „Erwudziakowi”, mocno się speszył, gdy się dowiedział o braku broni pokładowej, jeszcze bardziej się speszył na wiadomość o prędkości mego Pegaza, gdy zaś napomknąłem, że poprzedniego dnia jeden z mych podoficerów został zestrzelony przez polską artylerię na trasie Warszawa-Lublinek, oficer zakręcił się, bąknął coś o konieczności powrotu na chwilę do sztabu, odjechał swym autem i... więcej go w życiu nie spotkałem.

Po południu wraz z Witkiem Szyszkowskim* brałem udział w dwóch kolejnych obławach na dywersantów, którzy systematycznie ostrzeliwali lotnisko, a wieczorami puszczali rakiety i przeróżne świetlne sygnały, zapewne porozumiewając się ze swymi ziomkami. Niestety, ani te obławy, ani późniejsze, nocne, nie przyniosły żadnych rezultatów.

Pod wieczór, gdy w oddali rozległy się głuche odgłosy wystrzałów artyleryjskich, a pogłoski przyniosły wieść o zbliżaniu się dużego zgrupowania czołgów atakujących front armii „Łódź”, powrócił kapral Dukalski. Był cały i zdrow, ale jego mechanik pozostał w szpitalu. Dukalski jednak maszyny nie otrzymał. Gdy w dowództwie wspomniałem o przydzieleniu plutonowi brakującego samolotu, pułkownik Iżycki poklepał mnie po plecach, zapewnił, iż w najbliższej przyszłości samolot otrzymam i... na tym się skończyło. Minął jeszcze jeden, czwarty już, dzień wojny.

Następny ranek przyniósł pewne wydarzenia, może niezbyt doniosłe, ale tego rodzaju, iż człowiekowi umięjącemu wysnuwać odpowiednie wnioski powinny nasunąć pewne przypuszczenia. Mnie wydarzenia owe nie mówiły nic.

Rano powrócił Knapik, przetrzymany w Warszawie przez naloty Luftwaffe. W południe bombardowano Łódź, nieco później lotnisko Widzew, gdzie stacjonowała jedna z naszych eskadr

* Zginął w locie bojowym w roku 1942.

myśliwskich czy też nawet cały dywizjon. Messerschmitty ostrzeliwały również i Lublinek, ale bezskutecznie.

Pod wieczór na lotnisku zapanował dziwny, niezrozumiały dla mnie ruch. Samoloty szkolne odleciały pod Grójec, eskadra „Czapli” poczęła zwijać manatki i opuściła Lublinek przed zmierzchem. Pozostało tylko kilku oficerów, telefoniści, kilku wyrostków z lotniczego PW i... mój pluton, to znaczy dwie maszyny, trzech pilotów i dwóch mechaników. Natomiast w nocy zjawił się wreszcie rzut kołowy — auto osobowe, ciężarówka i ludzie. Znalazłem okazję, by zajrzeć do mej walizki, ogolić się i zmienić bieliznę. Tyle korzyści z obsługi naziemnej, o północy bowiem na skutek telefonicznego rozkazu rzut kołowy odjechał, kierując się gdzieś pod Żyrardów.

Poczęło mnie to wszystko nieco niepokoić, tym bardziej iż Dukalski wcale niedwuznacznie przebąkiwał o przerwaniu frontu i ogólnej ewakuacji. Raz jeszcze połączyłem się telefonicznie z dowództwem. Pułkownik Iżycki nie spał mimo późnej pory.

— Dobrze, że pan dzwoni, poruczniku — powiedział. — Co u was słychać? Podzieliłem się z nim obawami. Pułkownik nie stracił dobrego humoru, wydało mi się, iż wprost tryskał z niego optymizm.

— W porządku, panie poruczniku, proszę niczym się nie przejmować. Działamy zgodnie z planem. Być może, hm, przeniesiemy pana gdzieś bliżej nas, będzie nam

się lepiej współpracować. Tak, poruczniku, niech pan spokojnie idzie spać, jutro z samego rana otrzyma pan stosowne rozkazy. Nie zapomnimy o panu, proszę być tego pewnym.

Czy mogłem przypuszczać, iż to zapewnienie nie miało pokrycia i że obietnica nigdy nie zostanie dotrzymana?

V

Niespokojna to była noc, niemal bezsenna, spędzana przy ciągle narastającym grzmocie dział. Któraż jednak z wrześnieowych nocy była spokojna?

Zerwałem się o świcie, pobiegłem do budynku dowództwa, teraz zupełnie pustego z wyjątkiem pokoju telefonistów, w którym przy aparatach siedziało dwóch żołnierzy o niepewnym, jakby wystraszonej spojrzeniu. Objasnili mi, że od godziny usiłowali nawiązać łączność telefoniczną ze sztabem w Łodzi — bez rezultatu. Było to doprawdy niepokojące, bo przecież nie tak dawno pułkownik Iżycki z tegoż sztabu zapewniał, iż nie zapomni o swym łącznikowym plutonie.

— Co mamy robić, panie poruczniku? — spytał jeden z telefonistów.

Ba, żebym sam wiedział, co należało robić!

— Próbujcie dalej — doradziłem.

— Ale, panie poruczniku, stąd wszyscy już się ewakuowali, podobno Niemcy blisko...

— Niemców jeszcze nie widać, a na lotnisku jest nadal mój pluton — starałem się dodać mu otuchy, ale oświadczenie wypadło blado.

Wyszedłem z budynku, sprawdziłem gotowość samolotów i ludzi, wypilem kubek czarnej, żołnierskiej kawy, którą Knapik z Dukalskim zdołali jakimś cudem zagotować. Zawróciłem do budynku dowództwa, do telefonistów.

— Jest łączność z Łodzią?

— Nie ma. Ale otrzymaliśmy przed chwilą fonogram z Warszawy, z Naczelnego Dowództwa. Są rozkazy dla sztabu armii „Łódź” — telefonista podał mi zapisaną kartkę papieru.

— Trzeba to przekazać do sztabu — powiedziałem.

— Jak, panie poruczniku?

— Jakoś się postaram, skoro wasz cholerny telefon nawala.

Zawiadomiłem kaprali, że jadę do Łodzi, skrajem lotniska dostałem się do szosy, przystanąłem. Niemal nieprzerwanym sznurem ciągnęły w stronę Łodzi samochody, motocykle, ciężarówki, chłopskie furmanki i nawet ręczne wózki — wszystko przepełnione uciekinierami i ich dobytkiem. Bez trudu zatrzymałem jedno z aut i w ten sposób dojechałem do celu, prosząc kierowcę, by odwiózł mnie na Julianów, gdzie mieścił się sztab armii. Ulice miasta zatłoczone były ludźmi ratującymi się przed nadciągającym wrogiem, nastrój panikarski, jedna plotka potworniejsza od drugiej,

a prawda, gdy udało się ją wyłuskać, była równie groźna. Jak się dowiedziałem, w mieście nie znajdowała się już żadna wojskowa jednostka — poza wycofującymi się w nieładzie grupkami żołnierzy, tak samo zdezorientowanych jak cywile. Komenda garnizonu — pusta, policja uciekła. Gdy dotarłem do okazałej willi, w której jeszcze poprzedniego dnia urzędował sztab, okazało się, iż budynku po prostu nie ma. Został zrównany z ziemią przez bombardowanie. Stojącą opodal willę, zajmowaną

poprzednio przez dowództwo lotnictwa armii, zastałem pustą i ewakuowaną. Pozostał tylko zafrasowany sierżant i kilku żołnierzy. Zajęci byli paleniem jakichś papierów — dokumentów, meldunków czy też rozkazów. Sztab lotnictwa, jak poinformował mnie sierżant, wyjechał nad ranem i, co ciekawe, nie powiadomił sierżanta, do jakiej udawał się miejscowości.

Zakląłem pod nosem, sierżant spojrział na mnie badawczo.

— Nabrali mnie — oświadczyłem krótko.

Sierżant wykrzywił się.

— Nie pana jednego — mruknął cierpko.

Pomyślałem wtedy, że widocznie nie zawsze należy wierzyć zapewnieniom oficerów sztabowych, szczególnie gdy ich własna skóra jest w niebezpieczeństwie.

Wy tłumaczyłem sobie jednak, chociaż z pewnym trudem, iż najwidoczniej pułkownik Iżycki miał ważniejsze sprawy na głowie niż interesowanie się opuszczonym plutonem łącznikowym, pozostawionym własnemu losowi na wyewakuowanym lotnisku, na którym lada chwila mogły pojawić się nieprzyjacielskie czołgi. Niemniej jednak trudno było myśleć o obronie lotniska, skoro moja „jednostka” została pozbawiona jedyne go karabinu, zabranego przez rzut kołowy, a jeden pistolet, trzech pilotów rezerwy, dwóch mechaników i dwa RWD-8 nie zdołałyby powstrzymać ataku, który przełamał front całej armii.

— Wraca pan na lotnisko, panie poruczniku? — spytał sierżant, widząc, iż zabieram się do wyjścia.

— Tak, oczywiście — odparłem ze zdziwieniem.

— Wilkowi w paszczę — burknął, ale powstrzymał się od dalszych komentarzy. Wzruszyłem ramionami, znalazłem się na ulicy. O ile jednak łatwo było dostać się z Lublinka do Łodzi, to droga powrotna „pod

— 29 —

prąd” okazała się bardziej skomplikowana. Kilka wojskowych samochodów przejechało koło mnie mimo nader wymownych znaków. Zdziwiłem się bardzo, widząc, że w samochodach piętrzyły się jakieś bety, kołdry, pierzyny i walizki, a obok umundurowanych mężczyzn siedziały elegancko ubrane panie. Nie miałem jednak czasu na wysnuwanie wniosków i refleksji na temat tych „bojowych” pojazdów. Szedłem tak długo w kierunku wylotu miasta, aż wreszcie udało mi się zatrzymać auto z czterema policjantami, uzbrojonymi po zęby. Jeden z nich był oficerem, toteż zwróciłem się do niego, prosząc o podwiezienie na Lublinek.

— Nie zajmie to panom więcej niż pół godziny — namawiałem uprzejmie. Oficer policji stanowczo odmówił.

— Panie poruczniku, nie wie pan, co pan mówi! Tam za nami piekło! Niemieckie czołgi, artyleria, piechota... wszystko wali tutaj! Jedź, pan, lepiej z nami, ratuj się! Jakoś dopchamy się do Warszawy!

Pomyślałem sobie, że czterej policjanci bardziej przydaliby się tutaj, w Łodzi, bo przecież utrzymywanie publicznego porządku — to ich właściwe zadanie, ale nie było ani czasu, ani sposobności na argumentowanie. Na rozkaz oficera auto ruszyło z miejsca, pozostawiając mnie na jezdni.

Pomaszerowałem dalej. Byłem już na przedmieściach, gdy znów udało mi się zatrzymać samochód. I tym razem natknąłem się na trójkę policjantów, równie

uzbrojoną jak poprzednia czwórka. Oficera pomiędzy nimi nie było.

Uważnie wysłuchali gorączkowych wywodów, popatrzyli po sobie.

— Nic z tego, panie poruczniku — powiedział po namyśle jeden z nich. — Mamy wyraźne rozkazy ewakuacji.

Poczytałem tracić zimną krew. Nalegałem tak stanowczo, że wreszcie najstarszy stopniem przedstawiciel władzy wychylił się z auta i grubiańsko mnie odepchnął.

— Odczep się, pan, panie wojskowy. Porządku pan nie znasz? Idź, pan, w swoją drogę, bo... — nie dokończył groźby.

Byłem tak oburzony, że niezbyt zdawałem sobie sprawę z tego, co wydarzyło się w następnych sekundach. Rzuciłem się na powrót

— 30 —

do samochodu, policjant sięgnął po pałkę. Bez zastanowienia wyrwałem pistolet z kabury, wycelowałem w brzuch przedstawiciela władzy i starając się opanować drżenie głosu, warknąłem:

— Zawracajcie. Jedziemy na lotnisko — tu dorzuciłem mocno soczyste wyrażenie, mogące odnosić się zarówno bezpośrednio do policjantów, jak i do ich najbliższych rodzin.

O dziwo, poskutkowało! Gdy uprzytomniłem sobie, iż z nie-nabitego pistoletu nie miałbym w razie zbrojnego starcia wielkiej pociechy, kierowca posłusznie wykręcił wóz, otworzył drzwi i zaprosił mnie do wnętrza.

— Siadaj pan, jakoś damy radę.

Schowałem pistolet do kabury. Incydent zakończył się bezkrwawo, chociaż mogłem porządnie oberwać gumową pałką.

Na lotnisku nie zastałem prawie nikogo. Pozostał Knapik przy swej maszynie i kilku nedorostków z PW. Telefoniści, Dukalski i mechanicy nie wytrzymali nerwowo i nie czekając mego powrotu, ewakuowali się na własną rękę.

— Prędeż, panie poruczniku, jak pragnę zdrowia! — przynagłał mnie Knapik, błądy jak ściana. — Podobno szkopy już za tamtym laskiem — wskazał ręką w kierunku, gdzie przed kilku dniami ukrywaliśmy nasze „Erwudziaki”.

Auto z policjantami zniknęło na szosie w tumanach kurzu. Podbiegliśmy do maszyn.

— Chcecie lecieć z nami? — zwróciłem się do dwóch asystujących nam chłopców z przysposobienia.

— Dokąd? — spytał jeden z nich.

Miałem do wyboru dwie możliwości. Albo lecieć pod Żyrardów i szukać sztabu, który gdzieś tam powinien się znajdować, o ile nie ewakuował się dalej, albo też dostać się do Warszawy i zameldować się w dowództwie lotnictwa, by otrzymać stamtąd instrukcje co do dalszych mych losów i zadań. Wybrałem oczywiście drugie rozwiązanie.

— Do Warszawy — odpowiedziałem chłopcu. Porozumiał się wzrokiem z kolegą.

— Zostaniemy. My tutejsi.

Kiwnąłem głową, dałem znak Knapikowi. Przed zajęciem miejsc w maszynach przypomniałem:

— 31 —

— Niech pan leci nisko, jak najniżej. Wie pan, Niemcy, no i swoi. Trudniej im będzie do nas strzelać. Niech się pan mnie trzyma blisko. Omijając miasta, może

jakoś dolecimy.

— Może...

Za laskiem rozbłysła oślepiająca eksplozja, rozległy się głośnie wybuchy i głuchy, dziwny odgłos motorów.

— Czołgi!

Wskoczyliśmy do kabin, chłopcy z PW zakręcili śmigła i nie czekając na nasz start, puścili się pędem ku pobliskim budynkom. Dodałem gazu, wykołowałem na skraj lotniska. Kątem oka dojrzałem maszynę Knapika tuż obok.

Natychmiast po starcie wykręciłem na kurs, starając się trzymać na wysokości wierzchołków drzew. Starannie omijałem miasteczka i większe osiedla, pilnie uważałem na skupiska wojsk. Obawiałem się nie tyle Niemców, co własnych żołnierzy. Doświadczenie uczyło, że strzelają do wszystkiego, co w powietrzu. Piloci Luftwaffe latali szybko i wysoko, więc nikt im krzywdy nie robił. Nasze maszyny, idąc nisko i powoli, były bardziej wystawione na ogień własnych oddziałów.

Natomiast przy locie tuż nad ziemią tak zwanym kosynierem samolot pozostawał raczej krótko w polu widzenia ludzi z ziemi i z tej przyczyny miał większe szanse uniknięcia ognia.

Po kilku minutach, zajęty nawigowaniem, straciłem Knapika z oczu. Może odszedł gdzieś w bok, może próbował własnej nawigacji, może go zestrzelono. Nigdy w życiu już tego człowieka nie spotkałem i nie znam jego dalszych losów.

Natomiast moje własne losy były, rzecz można, tragicomiczne. Oczywiście określenia tego można użyć teraz, z perspektywy czasu. Wtedy bynajmniej sytuacja nie wydała mi się tragicomiczna. Tragiczna — tak. Komiczna — stanowczo nie!

Przelatywałem nad jakimś sporym lasem, w środku którego szła dosyć szeroka, piaszczysta droga, wiodąca prosto po moim kursie. Wiedziałem, że gdzieś niedaleko, po lewej stronie, powinny być Skierniewice, ale nie miałem zamiaru tam skręcać. Polska artyleria strzelała w Skierniewicach zbyt celnie. Wzdłuż piaszczystej drogi maszerowały niewielkie grupki żołnierzy — naszych żołnierzy, wycofujących się, widać, pod naporem wroga bądź też zagubionych, poszukujących swych oddziałów.

Na odgłos lotniczego silnika

— 32 —

podnosili głowy, niektórzy, rozpoznając na skrzydłach „Erwudzia-ka” biało-czerwone szachownice, machali rękami. Niektórzy jednak podnosili nie tylko głowy, ale i karabiny. Strzelali!

I własnie taki pojedynczy, karabinowy strzał trafił w mój silnik, przebił przewody paliwowe. W kabinie, chociaż odkrytej, rozszedł się mdławy zapach benzyny, silnik zacharkotał i stanął, śmigło się zatrzymało! Pojedynczy, oddany nieomal na oślep strzał! Można powiedzieć — strzał mistrzowski... gdyby został oddany w kierunku samolotu wroga.

Nie było czasu na myślenie o jakimkolwiek manewrze, o wydostaniu się na otwartą przestrzeń. Maszyna straciła momentalnie wysokość, poszła do ziemi. Starłem się ją utrzymać nad środkiem drogi, ale, prawdę mówiąc, nie panowałem nad sytuacją.

Skrzydła zawadziły o drzewa i oderwały się z przeraźliwym trzaskiem, kadłub wraz ze mną poszedł siłą rozpędu do przodu. Załamało się podwozie, coś zachrupotało, zachrzęściło. Uderzyłem czołem w burtę kabiny, nie straciłem jednak przytomności.

Nastała kompletna cisza, tylko w dali dudniła artyleria i huczały silniki. Znikli gdzieś żołnierze, byłem sam.

Wygramoliłem się z kabiny, na nieco chwiejnych nogach stanąłem obok szczątków samolotu. Odszedłem w bok, drżącymi palcami wyjąłem papierosa, zapaliłem. Tak szóstego dnia wojny zostałem zestrzelony w okolicach Skierniewic przez naszych polskich żołnierzy! Czy mogłem przypuszczać, że podobnych przypadków było więcej? Czy mogłem się domyślać, że i mnie czeka jeszcze jedno przeżycie tego rodzaju?

VI

Nie bardzo wiedziałem, co ze sobą robić. Zrezygnowałem ze spalenia maszyny, była tak zniszczona, że nieprzyjaciel i tak nie miałby z niej pociechy. Przemknęła mi przez głowę myśl, by odszukać owych piechocińców i wyładować na nich żal i złość. Nie miało to jednak sensu. Gdzie ich zresztą szukać? Czy ich winą było, że nie znali sylwetek samolotów, bo nad ich głowami nie przelatywały polskie maszyny, lecz bezustannie nękały ich Messerschmitty,

— 33

Dornieri, Heinkle i Junkersy? Czyją winą było, że ludzie ci uciekali w rozsypce, w straszliwym bałaganie, w całkowitej dezorganizacji? Dlaczego nie byli w stanie dalej walczyć, powstrzymać wroga, zwyciężyć? Ani oni, ani ja nie byliśmy „silni, zwarci, gotowi”!

Należało rozejrzeć się, poszukać ludzkich śladów, postarać się o jakiś środek lokomocji i dostać się do Warszawy.

Rozglądałem się właśnie, gdy ze zdumieniem zauważyłem, że w lesie, dosyć tutaj rzadkim, ukradkiem poruszają się jakieś postacie. Zbliżały się do mnie, w ruchach ich było coś podejrzanego, zagadkowego. Gdy rozejrzałem się jeszcze lepiej, stwierdziłem, że postaci jest wiele, otaczają mnie regularnym kołem, coraz się zacieśniającym.

— Czyżby to była oblawa? Czyżby brali mnie za Niemca?

Tak było w istocie. Ludzki krąg zamknął się, zwarł dokoła mnie.

Stałem wobec gromady podskierniewickich chłopów, uzbrojonych w widły, siekiery i kłonicie. Jeden z nich, sołtys, jak się później okazało, rozpoczął badanie, reszta zdradzała niedwuznaczną chęć użycia wideł, siekier i kłonic i wypróbowania ich na moim karku.

Długo musiałem przekonywać chłopów. Nie pomagała ani legitymacja oficerska, ani szczątki samolotu z polskimi znakami rozpoznawczymi. Dopiero gdy „wzięto mnie do niewoli”, ale zapomniano o odebraniu pistoletu, powiedziałem, siłąc się na uśmiech:

— Patrzcie, gdybym był Niemcem, mógłbym kilku z was zastrzelić!

To przemówiło im do rozsądku. Sołtys poskrobał się w głowę, wyciągnął rękę.

— Przepraszamy, panie poruczniku — powiedział ze wstydem. — Ale tyle się tych cholerników dokoła włóczy...

Po prawej stronie, wysoko, na bezchmurnym niebie leciała formacja bombowców Luftwaffe. Uszu naszych doszło głuche dudnienie wybuchów bomb. Na horyzoncie ukazała się stale narastająca łuna.

— Tamtych łapcie, tamtych bierzcie do niewoli! — zawołałem, wskazując

niemieckie samoloty.

Sołtys ponuro potrząsnął głową.

— My już próbowali. Było takich trzech, co ich nasi stręcili. Dopadliśmy, ale uciekli, psiejuchy, jeszcze kilku ludzi zranili.

— 34 —

Sołtys w asyście całej gromady wyprowadził mnie na szosę, sam zatrzymał jakiś motocykl, na którego siodełku jechał młody człowiek w mundurze leśnika. Uciekał spod Poznania, chciał dostać się do Warszawy, chciał walczyć. Był podoficerem rezerwy, ale nie zdołał odszukać swej jednostki.

Wsiadłem na motocykl, na tylne siodełko, ruszyliśmy. W pół godziny później wjeżdżaliśmy do Skierniewic. W obszernym budynku w rynku, gdzie, o dziwo, jeszcze nadal kwaterowała komenda garnizonu, powiedziano mi, że łączność telefoniczna z Warszawą została zerwana, a Skierniewice były już kilkakrotnie bombardowane przez wroga.

— Jasny szlag! — zaklął kierowca, spoglądając na tylne koło.

Koło opierało się płasko na „kocich łbach” bruku. Dętka musiała zostać przebita w drodze.

— Zabierajmy się do roboty, za pół godziny pojedziemy dalej — zdecydował leśnik.

Oparliśmy motocykl o betonową studzienkę na środku rynku i przypiekani przez wrześnie słońce, żwawo zajęliśmy się reperacją. Praca została bardzo szybko przerwana. Znajomy już dźwięk silników zmusił nas do podniesienia głów. Leciały trzy trójki Dor-nierów. Szły wprost na Skierniewice.

— Pójdą na Warszawę, nic nam nie zrobią — oświadczył optymistycznie leśnik. Bombowce faktycznie przeleciały, ale zaraz za miastem zawróciły. Posypały się bomby. Padały niezwykle celnie w drewniane budynki, druzgocząc dachy i ściany, wznecając pożary. Nie mieliśmy się gdzie schronić, na ucieczkę było za późno. Skuliliśmy się za studzienką i bezsilnie oczekiwaliśmy na rozwój wypadków. Tym razem nie bałem się. Nad uczuciem strachu zadominowały uczucia równie głębokie i silne: nienawiść, wściekłość i pragnienie zemsty.

Dorniere przeleciały, ponownie zawróciły, by rozpocząć ostrzeliwanie nieszczęsnego miasteczka z broni pokładowej. Szły teraz znacznie niżej, żeby strzelcy mieli lepszą możliwość celowania. Po bruku koło nas poczęły stukać pociski, rykoszety wychodziły w powietrze z przeraźliwym gwizdem. Z głowami uniesionymi w górę, by dostrzec w porę, z którego samolotu strzelają — czołgaliśmy się z leśnikiem dokoła studzienki, znajdując raz z jednej, raz z drugiej

strony wątpliwą osłonę przed strzałami. Cóż, udało się. Ani my, ani motocykl nie ponieśliśmy szkody. Natomiast niemal całe miasteczko zostało zniszczone, a spory wojskowy szpital, mieszczący się w pobliskim parku, ucierpiał bodaj najbardziej. Pośpiesznie dokończyliśmy naprawy motoru. Wskoczyliśmy na siodełka i przedzierając się przez zasłane gruzem ulice, wydostaliśmy się na warszawską szosę. Tutaj — widok oglądany już przeze mnie pod Łodzią. Tłumy uciekinierów, samochody, furmanki. Z boku drogi i w rowach roztrzaskane auta, szczątki rowerów i innych pojazdów, trupy mężczyzn, kobiet, dzieci...

W pewnym momencie, gdy dojechaliśmy do małego zagajnika, natknęliśmy się na

niecodzienny widok. Brzegiem szosy posuwała się powoli grupa umundurowanych starszych panów. Na naramiennikach ich widniały dystynkcje oficerów sztabowych, nie zauważyłem pomiędzy nimi stopnia niższego od majora. Grupa szła w szyku bojowym, z ubezpieczeniem z przodu i z tyłu, ale zamiast uzbrojenia każdy ze sztabowców dzierżył w garści sporą sosnową gałąź, często tak wielką, że ugiął się pod jej ciężarem. Co kilka chwil grupa przystawała, a wtedy głowy zadzierały się w górę, zapewne wypatrując nieprzyjacielskich samolotów, gałęzie zaś opierały się o ziemię — znieruchomiała grupa udawała... lasek! Nie mogłem powstrzymać się od żywiołowego wybuchu śmiechu, chociaż nie bardzo mi wtedy było do wesołości. Dopiero później dowiedziałem się, iż podobnych widoków na polskich drogach oglądać można było więcej, a nazwa „leśne dziadki”, nadana przez personel bojowy bezrobotnym i wiekowym sztabowcom, przetrwała całą wojnę i była powszechnie używana zarówno w Paryżu, jak i w Londynie, gdzie panowie ci, co prawda, już bez sosnowych gałęzi, z równym strachem spoglądali na niebo, nadal wypatrując na nim wrogich samolotów*.

Do Warszawy wjechaliśmy w nocy, przemknęliśmy ciemnymi, nieoświetlonymi ulicami, zatrzymaliśmy się przed komendą miasta. Chciałem się zameldować i otrzymać instrukcje, mój leśnik zamierzał wystarać się o przydział do jednostki bojowej.

Niestety, dyżurny oficer bezradnie rozłożył ręce.

* 0, „leśnych dziadkach” wspomina również Wł. Kisielewski w książce *Od Torunia do Londynu*, Warszawa 1958.

— 36 —

— Panie poruczniku — powiedział przygnębionym głosem. — Takich jak pan mamy dziennie setki. Nic nie poradzimy, niech pan sam zatroszczy się o siebie.

— Może pojedę do dowództwa lotnictwa? — podsunąłem.

— Tak, tak — podchwycił z ulgą oficer. — Tak będzie najlepiej. Niech się pan zamelduje tam z samego rana.

— A ja? — wtrącił leśnik.

— My tutaj, w komendzie, mamy bardzo słabą łączność z jednostkami. Niech pan ich sam poszuka, chociaż... wątpię, by znalazła się dla pana jakaś broń. Brakuje nam karabinów, nie mówiąc już o innych rzeczach...

Pozegnałem się z leśnikiem, pomaszerowałem do mego mieszkania na Saskiej Kępie. Jak się po drodze dowiedziałem, do Warszawy zbliżał się niemiecki zagon pancerny i rozpoczęto już barykadowanie wylotów ulic. Nie wiedziałem, czy temu wierzyć, nie chciało mi się pomieścić w głowie, by po sześciu dniach było aż tak źle.

Tymczasem rzączywiście po sześciu dniach wojny ogólna sytuacja strategiczna w Polsce była nad wyraz ciężka. Chociaż żadna z naszych armii nie została jeszcze kompletnie rozbita, wszystkie oskrzydłono, wszystkie znajdowały się w odwrocie, jakkolwiek próby zorganizowania przez Polaków obrony były niweczone przez zmotoryzowaną piechotę i artylerię przeciwnika, a skoncentrowane natarcia czołgów łamały wszystko, nie posiadaliśmy bowiem dostatecznej ilości broni przeciwpancernej. Co więcej, nasze wycofujące się jednostki były często wyprzedzane i okrążane przez niemieckie kolumny zmotoryzowane. Działalność Luftwaffe, zdobywającej coraz większą przewagę, dezorganizowała transporty

kolejowe, uniemożliwiała przerzucanie wojsk, paraliżowała ruchy rezerw. Nasze lotnictwo poniosło przerażające, decydujące straty. Prawda, że w pierwszych dniach walczyło z poświęceniem i odniosło pewne, czasem bardzo cenne sukcesy. W dniach 1-3 września 32. Eskadra Rozpoznawcza dokonała rozpoznania głównego uderzenia niemieckich kolumn pancernych ze Śląska w kierunku na Radomsko i Piotrków. 41. Eskadra Rozpoznawcza wyśledziła nieprzyjacielskie uderzenie z Prus Wschodnich w kierunku Przasnysza. Dnia 2 września lotnictwo myśliwskie zestrzeliło ogółem

— 37 —

21 samolotów niemieckich, a 6. Eskadra Bombowa 6. pułku lotniczego skutecznie bombardowała niemieckie kolumny pancerne w rejonie Częstochowa-Kłobuck-Herby (tracąc zresztą 10 samolotów). W dniach 2-4 września 31. Eskadra Rozpoznawcza rozpoznała ruch nieprzyjacielskich kolumn uderzających ze Słowacji i zbombardowała je w okolicach Nowego Targu. Jednostki bombowe 2. pułku lotniczego 3 września atakowały skutecznie oddziały pancerne w rejonie Radomska. 4 września Brygada Bombowa zadała poważne straty nieprzyjacielskiej broni pancernej, głównie w rejonie Radomska i Wielunia, straciła jednak 12 samolotów. Następnego dnia ta sama Brygada uczestniczyła w 13 wyprawach bombowych przeciw czołgom i oddziałom zmotoryzowanym, a eskadry rozpoznawcze i towarzyszące wyśledziły i atakowały przeciwnika w rejonie Chorzele i Jędrzejów. Ale stan dywizjonów i eskadr malał z dnia na dzień, z godziny na godzinę, niektóre jednostki w ogóle przestały istnieć. Stan Brygady Pościgowej w dniu 8 września, już po wchłonięciu niemal wszystkich dywizjonów myśliwskich poszczególnych armii, wynosił zaledwie 16 samolotów gotowych do walki*. Myśliwski dywizjon toruński, jeden z najlepszych bojowych jednostek polskich, do wieczora 6 września zestrzelił 20 i uszkodził 7 samolotów nieprzyjacielskich, tracąc 5 pilotów, ale straty w sprzęcie były znacznie większe, a w dodatku niezastąpione, bo... zapasowego sprzętu nie było**.

Mimo wszystko jednak, nie znając wówczas istotnego stanu rzeczy, wierzyłem i wbrew własnym doświadczeniom nie wątpiłem w zwycięstwo. Miałem rację. Zwycięstwo przyszło, ale... w sześć lat później!

VII

Jeszcze jedna, niemal nieprzespana noc. Zagadałem się wieczorem w domu do późna, było o czym mówić. Dzieliłem się z rodziną swymi przeżyciami, wysłuchiwałem ich wrażeń i dziejów

* J. Baykowski, Polskie Sity Powietrzne w Wielkiej Brytanii, Londyn 1947.

** T. Rolski, Uwaga wszystkie samoloty!, Warszawa 1959.

— 38 —

pierwszych dni wojny w Warszawie. Wstać zaś musiałem przed świtem, bo chciałem wcześniej zameldować się w dowództwie lotnictwa, a miejska komunikacja praktycznie przestała już istnieć.

Na wszelki wypadek poszedłem najpierw na komendę miasta, gdzie zameldowałem się poprzedniego wieczoru. Nie mieli dla mnie żadnych wiadomości, zapomnieli nawet, iż w ogóle istniał taki osobnik jak podporucznik rezerwy Bohdan Arct, dowódca nieistniejącego 10. plutonu Łącznikowego. Jakieś auto podwiozło mnie na

ulicę Rakowiecką, gdzie w nowym, wielkim budynku mieściło się dowództwo lotnictwa. Złożyłem meldunek z mych przygód generałowi Kalkusowi*, do którego jakoś się dostałem bez zbytniego trudu. Generał miał jednak ważniejsze sprawy do załatwienia niż wydawanie instrukcji podporucznikowi rezerwy, nawet takiemu, o którym zapomniał sztab armii i którego zestrzelili polscy żołnierze.

— Zamelduje się pan u pułkownika Iżyckiego, poruczniku — powiedział, wysłuchawszy mego krótkiego sprawozdania.

— Pułkownika Iżyckiego? — spytałem zdumiony. — Ależ on...

— To wszystko, poruczniku Arct — uciał dowódca.

Wyszedłem z wytworzonego gabinetu, w którym chociaż na chwilę można było zapomnieć o wojnie. Na korytarzu natknąłem się na... pułkownika Iżyckiego! Był wyświeżony, wygolony, pachnący wodą kolońską, szeroko uśmiechnięty. Zanim zdołałem ochłonąć, powitał mnie przyjaźnie, kordialnie:

— Kogo widzę? Porucznik Arct! Widzi pan, dostałem się tutaj przed panem, chociaż nie miałem samolotu.

Nie byłem w stanie powiedzieć nic ani o jego obietnicy w Łodzi, ani o moim locie do Warszawy. Pułkownik nie przejął się moim upartym milczeniem.

— Jak słyszałem, stracił pan kontakt ze swym plutonem. To niedobrze, poruczniku, gdy dowódca gubi swych ludzi. Ale trudno, wykorzystamy pana tutaj jako kuriera dowództwa. Niech pan przejdzie na lotnisko mokotowskie, używamy go teraz dla maszyn lekkich. Otrzyma pan tam odpowiednie rozkazy.

* Gen. bryg. Wł. Kalkus był w okresie 23 III—26 X 1939 dowódcą polskiego lotnictwa.

— 39 —

„Może i ma rację — pomyślałem — ale z tym gubieniem ludzi było jakoś inaczej...”

Na lotnisku zameldowałem się u oficera, porucznika nawigatora, dowodzącego skleconą naprędce jednostką łącznikową. Znajdowało się w niej kilku pilotów, rezerwistów jak i ja, sprzęt mieliśmy różnoraki, przeważnie wysłużone RWD-8 oraz R-XIII\ Roboty tego dnia miałem sporo. Już o godzinie 10 rano poleciałem z innymi pilotami pod Konstancin, skąd sprowadziliśmy lotem dwa RWD-13**, porzucone w polu. W ten sposób nasza jednostka wzbogaciła się o dwie dobre maszyny. W samo południe wystartowałem na następny lot. Trzeba było odstawić jakiegoś oficera piechoty do transportu kolejowego pod Radomiem. Wybrano mnie.

Z kierunku, w którym leciałem, spodziewano się nadejścia czołgów niemieckich, toteż zarówno mój pasażer, jak i ja bystro rozglądaliśmy się w czasie lotu i nie powiem, byśmy czuli się zbyt pewni siebie. Ale wyprawa miała przebieg najzupełniej spokojny, nawet Polacy do nas nie strzelali. Odnalazłem właściwy pociąg, wylądowałem w pobliżu niego na łączce, oficer piechoty wysiadł. Wystartowałem bez przeszkód i wróciłem na Mokotów.

Następne kilka godzin spędziłem wraz z innymi kolegami w dziwny sposób.

Dyżurowaliśmy przez cały czas przy samolotach, lada chwila bowiem mogły nadejść rozkazy. Ale Niemcy nie próżnowali i w ciągu popołudnia dokonali kilkakrotnych nalotów na Warszawę, dosyć intensywnie interesując się lotniskiem mokotowskim. System alarmowy pracował jeszcze względnie dobrze, toteż przed każdorazowym nalotem wyły syreny, a my, jak i pozostała obsługa lotniska, goniliśmy galopem do

schronu, odległego o kilkaset metrów. Gdy nalot mijał, a syreny ogłaszały koniec niebezpieczeństwa, wracaliśmy, również galopem, do samolotów, by sprawdzić, czy jeszcze istnieją, i by kontynuować dyżur. Naloty powtarzały się regularnie i w małych odstępach czasu, przypuszczam więc, że po

* Samolot Lublin R-XIII, budowany od roku 1930, był jednosilnikowym, dwumiejscowym górnopłatem rozpoznawczym i łącznikowym, wyposażonym zwykle w 1-2 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 160 km/godz.

** Samolot RWD-13, budowany od roku 1935, był jednosilnikowym, trzymiejscowym górnopłatem turystycznym, używanym poza Polską w Brazylii, Wenezueli i Palestynie i produkowanym z licencji w Jugosławii. Posiadał prędkość maksymalną 210 km/godz.

— 40 —

tygodniu podobnej zabawy wyrobiłbym się na średniodystansowca światowej sławy. Pod wieczór raz jeszcze wystartowałem, znów lecąc pod Radom, znów lot odbył się bez przeszkód. Gdy zaś zapadł mrok, zwolniono nas ze służby, nakazując, by zjawić się na lotnisku o świcie. Po bardzo długim i uciążliwym marszu dostałem się na Saską Kępę, gdzie tymczasem sytuacja mocno się zmieniła. Na ulicy Miedzeszyńskiej stały gotowe już barykady, a niefortunnie dom, w którym mieszkałem, znalazł się poza nimi, na przedpolu przyszłej obrony. Dlatego też po krótkiej naradzie postanowiłem przenieść mych najbliższych do śródmieścia. Pośpiesznie spakowaliśmy trochę niezbędnych rzeczy i opuściliśmy mieszkanie. Przedostanie się przez most Poniatowskiego na lewą stronę Wisły przedstawiało problem. Na Pragę ciągnęły samochody i furmanki nieprzerwanym sznurem, my zaś szliśmy w stronę przeciwną. Przelotowość mostu pogarszał fakt, iż w jezdni widniało kilkanaście dziur po bombach lotniczych, pośpiesznie łatanych przez brygady robotników. Udało się jednak i po północy dotarliśmy do Nowego Światu, gdzie umieściłem mych najbliższych w mieszkaniu stryja*. Następnego dnia mieli przenieść się do schronu Komunalnej Kasy Oszczędności.

Śmiertelnie zmęczony położyłem się na trzygodzinny wypoczynek. Była to ostatnia noc spędzona z rodziną. Czekwały mnie długie lata rozłąki. Wojna przyniosła nieszczęścia nie tylko natury militarnej, politycznej i ekonomicznej. Porozrywała więzy pozornie niezniszczalne, zmieniła uczucia pozornie trwałe jak opoka.

VIII

Mój wojenny pamiętnik pod datą 8 września 1939 roku mówi:

„Byłem na lotnisku przed wschodem słońca. Już o godzinie 6 poleciałem pod Siedlce, by ściągnąć do Warszawy jeszcze trzech pilotów łącznikowych ze stacjonującego tam plutonu. Wylądowałem na polowym lotnisku pośród lasów, ale powrót do Warszawy

* Mój stryj, Stanisław Arct, był wtedy prezesem firmy wydawniczej „M. Arct”.

— 41 —

był możliwy dopiero wieczorem, gdyż Niemcy bez przerwy latali wzdłuż szosy Warszawa-Siedlce, bezustannie bombardując drogę i ostrzeliwując okoliczne laski. Strzelali do wszystkich i do wszystkiego: do kobiet i dzieci, nawet do bydła pasącego się na łąkach.

Wracaliśmy z trzema dodatkowymi maszynami pod wieczór. Po drodze widziałem

płonące Siedlce, Kałuszyn, Mińsk i Pragę. Na Mokotowie wylądowaliśmy o zmierzchu, na Okęciu byli już podobno Niemcy. Słysząc ciągły pojedynek artylerii, pociski obu stron przelatują akurat nad naszymi głowami. Czekamy na dalsze rozkazy..."

Czekaliśmy dosyć długo. Nie puszczono nas tego dnia na noc do miasta, zasiedliśmy w pustym pokoju w dowództwie na Rakowieckiej, ćmiliśmy papierosy, drzemaliśmy. W nocy sztab rozpoczął ewakuację. Wreszcie gdzieś około drugiej po północy do pokoju wszedł porucznik nawigator, dowódca naszej jednostki.

— Proszę panów, idziemy na lotnisko — obwieścił.

Zerwaliśmy się z miejsc. Jakiś mniej zdyscyplinowany pilot zapytał:

— Na jaką cholere na lotnisko? Nocne loty czy jak?

Porucznik, nie zwracając uwagi na formę pytania, skinął głową.

— Tak, rodzaj nocnych lotów. Tutaj robi się za ciasno, mogą nam zniszczyć samoloty. Lecimy wszyscy do Brześcia nad Bugiem.

Przypomniałem sobie, że sprowadzeni przeze mnie nowi piloci łącznikowi, podoficerowie rezerwy, w ogóle nie mieli pojęcia o nocnych lotach. Podzieliłem się tym spostrzeżeniem z dowódcą.

— Trudno — odparł z niezmaconym spokojem. — Wojna. Nie ma czasu na treningi. Zresztą — uśmiechnął się krzywo — będzie jasno.

Znaczenie jego słów pojąłem dopiero na lotnisku.

Brnęliśmy w zupełnych ciemnościach, na ulicy widniały jakieś przeszkody, poruszali się tam ludzie. W pewnej chwili porucznik przystanął i mruknął do nas:

— Uważajcie, tu są miny.

Łatwo było powiedzieć, trudniej uważać, bo nic nie było widać. Jakoś jednak nikt nie nadepnął na minę i wszyscy dotarliśmy

— 42 —

do maszyn. Porucznik miał rację. W Warszawie było tyle pożarów, że otwarte pole mokotowskie oświetlone było wcale nieźle. O ile pamiętam, najwięcej światła dawał Teatr Letni, płonący niczym pochodnia.

Porucznik nawigator podszedł do mnie.

— Polecę z panem — powiedział. — Na tej maszynie — wskazał stojący obok nas R-XIII. — Wystartujemy ostatni, po wszystkich. Zaraz wyznaczę kolejność.

Na tej właśnie maszynie latałem poprzedniego dnia pod Siedlce, wiedziałem więc doskonale, że nie miała zamontowanej busoli i żadnych innych przyrządów pokładowych, bez których nocne loty stają się karykaturalne.

— Damy sobie radę bez busoli — oznajmił optymistycznie porucznik, gdy podzieliłem się z nim wątpliwościami.

— Tak jest. A kurs, mapy?

Zafrasował się. Map nie było, pewnie zabrał je w czasie ewakuacji sztab, nikt nie pomyślał w porę, by dostarczyć je pilotom. Kurs do Brześcia nad Bugiem? Twarz porucznika była całkiem poważna, gdy powiedział:

— Widzi pan księżyc?

— Widzę, oczywiście...

— Weźmie pan kurs na dwa palce w prawo od księżyca i dolecimy.

— Czy to żarty?

— Nie, to smutna konieczność. Zresztą w razie potrzeby roz-pytamy się po drodze.

— A inni? Niektórzy piloci mają jeszcze mniej doświadczenia ode mnie.

— Ale mają busole.

Dalsza dyskusja pośród artyleryjskiego grzmotu była bezcelowa. Dowódca wypuścił pierwszy samolot na start. Leciało dwóch kaprali rezerwy, właśnie tych spod Siedlec. Ich „Erwudziak” ruszył z miejsca, nabrał prędkości i nagle na środku lotniska skapotował, przewrócił się na plecy, a z jego silnika buchnął płomień, ogarniając momentalnie cały płatowiec. O jakimkolwiek ratunku mowy nie było.

— Jeden mniej — mruknął ktoś w ciemności.

— 43 —

— Będzie jaśniej dla nas — dorzucił inny głos ponuro.

Samoloty szły w górę jeden po drugim. Przypatrywałem się ich startom z zaciśniętymi zębami, czekałem na następną kraksę, zapomniałem o tym, że sam miałem za sobą zaledwie pięć godzin nocnych lotów, wykonywanych oczywiście w zgoła odmiennych warunkach.

Dowódca położył mi rękę na ramieniu. W świetle pożarowych ogni twarz jego wydawała mi się blada i jakby skurczona.

— Teraz my — szepnął.

Wsiedliśmy do kabin, zapięliśmy pasy. Spadochrony? Któż by w tamtych czasach myślał o spadochronie, szczególnie na maszynach łącznikowych?! Nie było ich, zresztą na co miałyby się przydać w lotach na wysokości kilku, najwyżej kilkunastu metrów?

Dodałem gazu, wyprowadziłem maszynę w powietrze, wykręciłem na wschód, faktycznie kierując się na dwa palce w prawo od księżycy, bo innego kursu nie znałem. W górze swąd spalenizny i dymy. Po przeleceniu Wisły — ciemność, w której z trudem rozróżniłem kreskę widnokregu, według której starałem się zachować równowagę samolotu.

Byłem śmiertelnie znużony, kilka kolejnych niemal nieprzespanych nocy dawało się we znaki. Lot zdawał się monotony, trudności w pilotowaniu nie miałem. W pewnym momencie uprzytomniłem sobie z przerażeniem, że... budzę się! Tak, naprawdę zasnąłem, prowadząc samolot! Nie wiem, czy spałem sekundę, czy kilka minut. Dość że spałem! Maszyna jednak leciała równo, nie straciła wysokości i prawdopodobnie nie zmieniła kursu. Prawdopodobnie, bo księżyc zdążył się już schować, a na wschodzie niebo różowiało — wstawał dzień.

Gdy się rozwidniło, znajdowaliśmy się nad polami z rozsianymi tu i ówdzie wioskami. Żadnych punktów orientacyjnych, zresztą okolic nie znałem, a mapy zabrał sztab. Odwróciłem się i porozumiałem się wzrokiem i gestami z moim pasażerem. Kilkakrotnie pokazałem ręką w dół, dając znać, że chcę wylądować i rozpytać o położenie. Kiwnął głową, zgadzając się na propozycję.

Wyszukałem odpowiednie pole, przeszedłem nad nim najpierw na małej wysokości, by sprawdzić, czy nie znajdują się jakieś ukryte przeszkody, wykonałem ponowne okrążenie i usiadłem gładko. Po

44 —

kilku minutach podbiegli do nas chłopci. Okazało się, że wylądowałem w odległości

sześciu kilometrów od Brześcia!

I po cóż w samolocie busola i mapy? Wystarczy przecież kurs na dwa palce w prawo od księżycy.

A oto zapisek w mym pamiętniku z dnia 9 września 1939 roku:

„Zameldowaliśmy się w dowództwie, gdzie kazano czekać na rozkazy. Wobec tego poszliśmy spać na kwatery w hotelu oficerskim. Mimo paru nalotów spaliśmy jak zabici do wieczora, zjedliśmy kolację i spaliśmy do rana. Było to moje pierwsze porządne spanie od początku wojny. Jedzenie smakowało nadzwyczajnie, bo do tej pory przeważnie żyłem na żołnierskiej kawie, do której wypalałem ogromną ilość papierosów.

Reszty maszyn z Warszawy nie spotkaliśmy”.

Do dzisiejszego dnia nie znam losów ani tych maszyn, ani ich pilotów.

IX

Dziesiąty września... Rano zaopatrzyłem się w kantine w trochę niezbędnych drobiazgów, jak szczoteczka do zębów i przybory do golenia, bo mój bagaż wraz z rzutem kołowym plutonu wędrował gdzieś po kraju i nie miałem pojęcia, czy i kiedy zobaczę jeszcze własną walizkę. Przed południem wysłano mnie na pobliskie lądowisko, na którym stacjonował pluton łącznikowy, dowodzony przez porucznika Michałowskiego. Tak więc przemieniłem się z dowórcy samodzielnej „jednostki” w zwykłego pilota, zresztą, prawdę mówiąc, mało mnie obchodziła ta „degradacja”. Już w pół godziny później otrzymałem rozkaz startu. Dano mi maszynę RWD-5* i nakazano odszukać w Wysokim Mazowieckim sztab armii „Narew”, by uzyskać stamtąd wiadomości

* RWD-5, budowany od roku 1931, był jednosilnikowym, dwumiejscowym górnopłatem turystycznym, posiadającym prędkość maksymalną 210 km/godz. W roku 1933 na typie RWD-5 bis przeleciał nad południowym Atlantykiem major Skarżyński.

— 45 —

o miejscu postoju jednej z eskadr liniowych. Na RWD-5 nigdy w życiu nie latałem.

— Nic nie szkodzi, poruczniku — powiedział Michałowski. — Te wszystkie samolociki to jakby bliźniaki. Zresztą — zastanowił się, widząc, że niezbyt byłem zbudowany jego wywodem — dam panu pilota, który zna się na „piątkach”. We dwójkę będzie wam raźniej.

Rzeczywiście, we dwójkę było raźniej. Kapral rezerwy Kuć, wysoki i chudy chłopak o łobuzerskim wyrazie twarzy i uśmiechniętych, rozbieganych oczach, zajął miejsce za sterami, a ja usadowiłem się za nim. Weszliśmy w górę i na małej wysokości, jak zawsze, przybraliśmy kurs północny, ku Wysokiemu Mazowieckiemu. Nie trzeba dodawać, że starannie unikaliśmy skupisk ludzkich, specjalnie zaś oddziałów wojskowych. Nauka nie poszła w las.

Ponieważ tym razem nie zapomniano o wydaniu nam map, bez trudu odszukaliśmy Wysokie Mazowieckie, a w jego pobliżu sporą łączkę, na której można było wylądować. Gdy tylko silnik się zatrzymał, a maszyna dokończyła dobieg, usłyszeliśmy artyleryjski ogień, dochodzący z niewielkiej odległości. Popatrzyliśmy na siebie.

— Czołgi?

— Chyba. Ale skoro tutaj są czołgi, to nie ma sztabu.

— Co robimy?

— Szukamy, przecież nie będziemy wracać z pustymi rękami.

Na skraju łączki ukazało się dwóch policjantów na rowerach.

Podjechali do nas. Dowiedzieliśmy się, że hitlerowskie czołgi są istotnie pod miastem, ale po przeciwnej stronie, więc jak się pośpieszymy, możemy się jeszcze dostać do sztabu, okupującego kilka zabudowań w odległości kilometra od nas. Jeden z policjantów ofiarował się pożyczyć rower.

— Jadę — powiedziałem i zwróciłem się do kaprała: — Niech pan tutaj poczeka. Na wszelki wypadek proszę ustawić maszynę w zaroślach i być gotowym do startu. Licho wie, jak będzie z tymi czołgami.

— W porządku, panie poruczniku. Nie dam się.

Siadłem na rower, dojechałem do zabudowań. Tutaj jednak czekała mnie pierwsza niespodzianka. Pusto, głucho, samotny sierżant palący papierosy. Widok dobrze znany i bardzo charakterystyczny.

— Dawno odjechali? — spytałem.

Sierżant był zbyt zajęty, by bawić się w dłuższą rozmowę.

— Dwie godziny temu.

— Gdzie ich szukać?

— Gdzieś pod Bielskiem.

— Ma pan dokładne wiadomości o ich nowym miejscu postoju?

— Nie, ale w Bielsku wszystkiego się pan dowie.

— Radzi więc pan lecieć do Bielska?

— Oczywiście i to prędko — sierżant wyjrzał przez okno i nagle porzucił papiery.

— Bardzo prędko, panie poruczniku, zaraz!

Wyjrzałem i ja na zewnątrz i przestałem indagować podoficera. Z lasku szło kilka czołgów prosto na łączkę z moim „Erwudzia-kciem”. Dopadłem roweru, pedałowalem jak szalony. Przy odrobinie szczęścia mogłem pozostać niezauważony, przy dalszej odrobinie szczęścia mogło się udać wystartowanie.

Śmigło samolotu już się kręciło, kaprał Kuć dawał gwałtowne znaki. Nie potrzebowałem przynaglenia, gnałem, jak tylko siły pozwalały. Byłem w pobliżu maszyny, gdy Niemcy zauważyli mnie, zauważyli również z pewnością gotowego do lotu „Erwudziaka”. Z wylotów luf czołgowych trysnęły dymki. Strzelali jednak niecelnie. Zdołałem dojechać do samolotu, rzuciłem rower na trawę, wskoczyłem do kabiny. Kuć momentalnie dodał gazu, ruszyliśmy z miejsca.

— Wal pan prosto na nich — wrzasnąłem, przekrzykując szum silnika. — Będą mieli krótszy obstrzał!

Zbliżaliśmy się do czołgów z niezwykłą prędkością, maszyna ciągle toczyła się po ziemi, Niemcy ciągle strzelali, celując coraz lepiej. W pewnej chwili grudki ziemi z wyrwanego pociskiem leja zadudniły po płatowcu. Ale wreszcie Kuć wyrwał samolot w górę i przelatując tuż nad wieżyczkami czołgów, przydusił go ponownie do ziemi. Jeszcze kilka sekund i byliśmy nad lasem, wyszliśmy z pola widzenia wroga i wykonawszy szerokie okrążenie, skierowaliśmy się do Bielska Podlaskiego.

— 47 —

Otarłem pot z czoła, uśmiechnęliśmy się do siebie. Udało się. Okazało się jednak

wkrótce, że radość była przedwczesna. Opodal Brańska wyskoczyliśmy niespodziewanie nad tor kolejowy, na którym stał długi pociąg wojskowy.

— Skręcaj pan! — zawołałem.

Kuć szarpnął drążkiem, było jednak za późno. W dole odezwało się kilka karabinów maszynowych, zamontowanych na platformach wagonów. Te strzały okazały się celniejsze niż pociski niemieckich czołgów. Po skrzydłach zabębniło, kilka serii trafiło w tablicę przyrządów pokładowych, kilka ułokowało się na podwoziu.

— Będzie bieda z lądowaniem — zauważyłem, gdy wydostaliśmy się z zasięgu obsługi pociągu.

Kuć skinął głową. Nie byliśmy jednak ranni, maszyna jakoś trzymała się w powietrzu.

Do Bielska dotarliśmy bez żadnych przygód, już nikt do nas nie strzelał. Ale przewidywania okazały się słuszne. Podwozie było tak uszkodzone, że nie wytrzymało przy lądowaniu i mimo wszelkich starań Kucia rozłożyliśmy się, używając wyrażenia lotniczego, w „drobny mak”, a z wydostaniem się z kabiny mieliśmy poważne trudności, „Erwudziak” bowiem zatrzymał się w miejscu kołami do góry.

— Cholera, jasna cholera, bodaj ich pokręciło! — złościł się kapral. Z jego nosa ciekła krew.

Domyślałem się, że tym razem nie przeklinał Niemców, lecz naszych żołnierzy. Zawtórowałem mu bardzo gorliwie i wspólnymi siłami wydostaliśmy się z kabiny. Sytuacja stała się kłopotliwa. Byliśmy pozbawieni samolotu, nie wiedzieliśmy, co nas czeka w Bielsku. Miałem jednak nadzieję, że zastaniemy tam sztab armii, gdzie można będzie wykombinować jakiś środek lokomocji. Nadzieja okazała się płonna z tej prostej przyczyny, iż w Bielsku Podlaskim sztabu nie zastaliśmy, nigdy o nim nie słyszano, a po długich poszukiwaniach natknęliśmy się na mały oddziałek lotniczy już pakujący manatki, bo i do tego miasta podobno zbliżał się niemiecki zagon pancerny.

— Zabrać was nie możemy, bo i dla własnych ludzi mamy za

48 —

mało miejsca w wozach. Ale popróbujcie pociągu — doradził dowódca oddziału, mój były kolega z podchorążówki.

— Pociągu już próbowaliśmy — mruknął wymownie Kuć.

— Myślałem o prawdziwej jeździe, nie o strzelaniu do rzutek.

— Jak to?

— No, stanowiliście doskonały cel dla cekaemistów. Ale mówiąc poważnie, to dla was jedyna droga. Podwozę was na stację autem, rozejrzyjcie się w możliwościach. My ruszamy stąd wieczorem.

Gdy dotarliśmy na dworzec kolejowy, było ciemno, a sytuację utrudniało wygaszenie lamp ze względu na obronę przeciwlotniczą. U dyżurnego ruchu nie dowiedzieliśmy się niczego. Człowiek ten kompletnie stracił głowę, nie orientował się w sytuacji, nie znał przeznaczenia kilku pociągów, które jeden obok drugiego stały na szynach.

Postanowiliśmy rozpytywać się przy samych pociągach. I tutaj nie było to łatwe.

Owszem, ludzi było aż za wielu, wszystkie wagony wypełnione żołnierzami, nikt jednak nie mógł czy nie chciał powiedzieć, kiedy i w jakim kierunku dany pociąg

jechał.

— Siadamy i niech się dzieje, co chce — zdecydowałem, wskazując na wagon tuż za jednym z parowozów. Pociąg ten był zwrócony w kierunku, jak mi się wydawało, Brześcia.

— Siadamy, panie poruczniku — zgodził się zrezygnowany Kuć.

W przedziale siedziało kilku żołnierzy i dwóch podoficerów. Uprzejmie zrobili nam miejsce, ale rozmawiać nie chcieli. Wyglądali na ogromnie znużonych, któryś mruknął, że jadą od dwóch dni, i sami nie wiedzą dokąd. Pociąg wielokrotnie był bombardowany, szyby okienne wybite pociskami, na ścianach ślady krwi, widoczne przy małym płomyku naftowej lampy, starannie osłoniętej niebieskim papierem. Czekaliśmy cierpliwie, bądź zapadając w drzemkę, bądź rozmawiając półgłosem i paląc papierosy. Wreszcie koło północy pociąg ruszył i potoczył się... ale w jakim kierunku?

W nocy kilkakrotnie przystawaliśmy bądź na stacyjkach, bądź też w szczerym polu. Przyczyny tych postojów były dla nas całkowicie nieznane, raz tylko już nad ranem, ogłoszono alarm

— 49

przeciwlotniczy, a gdy pociąg stanął, żołnierze hurmem wysypali się z wagonów i rozbiegli po okolicy. Doświadczenie mówiło im, że pozostanie w pociągu grozi co najmniej poranieniem.

Nalotu jednak nie było i po godzinie udało się zebrać wojsko i załadować je na powrót. Parowóz gwizdnął, koła zaturkotały po to tylko, by raz jeszcze zatrzymać się na otwartej przestrzeni. Ten postój począł się tak przedłużać, że nas zaniepokoił. Kuć, który wyszedł z przedziału i wdał się w pogawędkę z jakimś kolejarzem, wrócił po chwili i szepnął mi do ucha:

— Panie poruczniku, dajemy nogę. Do Brześcia jest tylko piętnaście kilometrów, tory podobno zbombardowane czy też uszkodzone przez dywersantów. Jeżeli tutaj zostaniemy, przylecą szkopy i kłapa.

Zgodziłem się bez namysłu. Wkrótce wydostaliśmy się na szosę. Teraz szczęście nam dopisało. W oddali ukazał się tuman kurzu, przybliżał się duży samochód i uprzejmie zatrzymał na skraju drogi. Samochód był czarny, na drzwiach widniały wymalowane jakieś białawe wzory — krzyże, wieńce gałązki. Był to prawdziwy, najprawdziwszy karawan, bo i karawany ewakuowały się wraz z innymi pojazdami, a ich obsługa zapewne spodziewała się, iż przysłuży się jeszcze swym ziomkom i nieraz odda właściwą, ostatnią przysługę.

— Karawan czy nie karawan, wsiadamy — pociągnąłem za sobą kaprała, który niechętnie spoglądał na czarny wóz.

Gdy ruszaliśmy z miejsca, w kierunku, gdzie stał opuszczony przez nas pociąg, rozległa się strzelanina, nad pociągiem stanął słup dymu, w górze zawarczały silniki samolotów. Pociąg doczekał się swego nalotu.

Niezbyt długo podróżowaliśmy pogrzebowym wehikułem. W odległości kilku kilometrów od Brześcia silnik zakrzuszył się, zacharczał i stanął. Po paru minutach grzebania się pod maską wozu kierowca oznajmił:

— Benzyna.

Tak więc jeszcze raz miałem okazję przekonać się, że własne nogi są naprawdę

najpewniejszym środkiem lokomocji. Do Brześcia wmaszerowaliśmy przed samym południem. Natychmiast

— 50 —

zameldowałem się w dowództwie u pułkownika Jungrawa, który poprzedniego dnia wysyłał mnie na wyprawę do sztabu armii „Nartew”.

— Zadania nie wykonałem, samolot zestrzelili Polacy — kończyłem sprawozdanie.

Jungraw, niewysoki, zasuszony oficer, usmiechnął się półgębkiem.

— Nie pan pierwszy i nie ostatni — powiedział nieco tajemniczo. — Cóż — dorzucił — prawdę mówiąc, nie spodziewałem się już pana zobaczyć.

— Co mam robić dalej, panie pułkowniku?

— Czeka pana następna droga, poruczniku. Dziś po południu wyjedzie pan nad granicę rumuńską. Mamy stamtąd odebrać samoloty francuskie i angielskie. Bardzo nam się przydadzą, bo już mocno wykruszyliśmy się w powietrzu.

X

O ile wiem, sprawa owych samolotów przedstawiała się następująco:

Jeszcze przed wybuchem wojny kilkanaście czy też kilkadziesiąt angielskich samolotów myśliwskich typu Hawker „Hurricane” zostało załadowanych, oczywiście po ich rozmontowaniu, na statki i drogą morską miało przybyć do Gdyni. Statki do Gdyni nie zdążyły, gdy zaś rozpoczęły się działania wojenne, transport zawrócono i okreśną drogą skierowano do Rumunii, gdzie miano je wyładować w jednym z czarnomorskich portów, zmontować i drogą powietrzną sprowadzić do Polski.

Trudno mi powiedzieć, czy jeszcze 11 września dowództwo lotnictwa w Brześciu nad Bugiem poważnie myślało o powodzeniu tego przedsięwzięcia i jak wyobrażało sobie stronę techniczną zagadnienia. „Hurricane'y” były maszynami nowoczesnymi, posiadały takie urządzenia, jak podwozie chowane w locie, zmienny skok śmigła i inne podobne innowacje, niemal nieznane naszym pilotom. Należałoby więc nie tylko wystarać się o odpowiednią obsługę naziemną, ale również w porę przeszkolić personel latający. Trudno wyobrazić sobie, by tacy lotnicy jak ja i inni rezerwiści mogli marzyć o przetransportowaniu tych maszyn z Rumunii.

Poza tym istniały inne trudności, o których nie miałem pojęcia, lecz o których powinni dobrze wiedzieć sztabowcy Naczelnego Dowództwa. Ogólna sytuacja w dniu 11 września była tego rodzaju, iż wszelki ruch naszych oddziałów, nawet najmniejszych, stawał się wysoce utrudniony. Już dnia 9 września armia „Prusy” przegrawszy bitwę pod Piotrkowem, poczęła wycofywać się ku Wiśle, ale została odcięta przez wysunięte jednostki wroga i tylko częściowo przeprawiła się przez rzekę. Armie „Łódź” i „Kraków”, poniosłszy ogromne straty, zdołały w tym samym czasie (do 12 września) dostać się na wschodnią stronę Wisły. Jednocześnie armia „Toruń” i „Poznań”, ciągle wysunięte daleko na zachód, rozpoczęły odwrót ku Warszawie i od 10 września brały udział w krwawej bitwie, nazwanej później bitwą nad Bzurą. Polska obrona na skrzydłach nadmiernie wydłużonego frontu również się załamała. Nic dziwnego, że w Wysokim Mazowieckiem i w Bielsku nie zastałem sztabu armii: Niemcy 10 września sforsowali i Narew, i Bug, i zagrażali Warszawie od wschodu. Na południu, w okolicach, gdzie podążyć miał mój transport, nie było

lepiej niż na pozostałym obszarze kraju. 11 września Niemcy przedostali się przez San, by już następnego dnia dotrzeć do Lwowa.

Działalność naszego lotnictwa bojowego została w tym czasie praktycznie zlikwidowana. Jeszcze 10 września Brygada Bombowa zwalczała kolumny pancerne pomiędzy Jarosławiem i Przeworskiem, w okolicach Wysokiego Mazowieckiego i Łodzi. Były to jednak ostatnie, mało już skuteczne usiłowania. Poszczególne jednostki lotnicze, zdziesiątkowane, pozbawione sprzętu i uzbrojenia, często nieposiadające łączności z dowództwem, w miarę możliwości wycofywały się na południowy wschód, gdzie, jak wieść niesła, miała odbyć się koncentracja i reorganizacja naszych sił powietrznych. W tymże kierunku po południu 11 września miał odejść z Brześcia nad Bugiem oddziałek, w którego skład wliczono mnie oraz kilku innych pilotów łącznikowych.

Dziwna to była wojna. Każdego dnia, każdej niemal godziny czekały mnie niespodzianki przeróżnego rodzaju. Gdy około

— 52 —

godziny 14, według instrukcji, znalazłem się przed zabudowaniami dowództwa, natknąłem się na auta mego 10. plutonu Łącznikowego: wóz osobowy i ciężarówkę. Jakimś cudem dostały się do Brześcia, ale bez ludzi plutonu, ci bowiem utknęli w jakimś transporcie kolejowym. Teraz jednak samochody już do mnie nie należały. Przejął je major Żaczkiewicz, dowodzący naszą świeżo utworzoną grupką.

Major wraz z małżonką oraz dwoma oficerami zajął miejsce w aucie osobowym, my, to znaczy trzech oficerów pilotów rezerwy i paru żołnierzy z bagażami, wsiedliśmy do ciężarówki. Ruszyliśmy szosą na Kowel i Łuck.

Długa droga nie należała do przyjemnych. Pomijam własne samopoczucie i ogólną atmosferę przygnębienia i niepewności. O tych nastrojach nawet nie trzeba wspominać, są zrozumiałe. Jazda w trzęsącej się ciężarówce była męcząca, kurz, pragnienie i głód doskwierały, częste przeloty Niemców i ostrzeliwanie szosy przypominały, że wróg o nas nie zapomniał. Kilka razy, tylko dzięki przytomności i szybkiej reakcji kierowców w porę zjeżdżających z szosy, ocaliliśmy się przed śmiercią od pocisków maszyn Luftwaffe. Stojące na drodze spalone lub rozbite samochody były wyraźnym świadectwem, że inni kierowcy nie byli dostatecznie ostrożni.

Późnym wieczorem zatrzymaliśmy się na nocny postój w niewielkiej miejscowości, gdzie udało się znaleźć dla majora miejsce w budynku szkolnym, dla nas zaś, towarzystwa z ciężarówki, legowisko w stodole.

Następnego dnia ruszyliśmy dalej. Major uczynił słusznie, wybierając dzień na podróż, chociaż wiele innych jednostek posuwało się w tym kierunku wyłącznie w nocy*. Jazda dzienna, chociaż niewątpliwie niebezpieczniejsza, pozwalała unikać większych zatorów, wytwarzanych z zapadnięciem ciemności przez wszelkiego rodzaju uciekinierów, zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Ale obraz drogi w dzień i w nocy odzierał z resztek złudzeń. Trudno było tę wędrówkę nazwać zmianą miejsca postoju czy planowym cofaniem się.

W południe 12 września dorwaliśmy się w Dubnie do

* Z. Wasilewski, Obyś żył w ciekawych czasach, Warszawa 1958.

— 53 —

pierwszego porządnego jedzenia. Udało się nam kupić w jakiejś restauracyjce pieczone kurczaki, a w dodatku zaopatrzyć się w świeżą porcję papierosów, których każdy z nas wypalał nadmierne ilości. Drugą noc podróży spędziliśmy, jak i poprzednią, na sianie w przydrożnej stodole. Tym razem również i major z małżonką musieli korzystać z tego dosyć prymitywnego posłania.

13 września. Droga wiedzie na Śniatyn. Przelatuje nad nami niemiecki samolot, ale nie atakuje. W godzinę później łapie nas nalot w jakiejś osadzie. Unikamy bomb, jedziemy dalej. Wreszcie pod wieczór docieramy do Kut. Tam jakieś władze kierują nas do Zaleszczyk, w których po dłuższym blakaniu się dostajemy kwatery w wojskowym szpitalu.

Rano 14 września meldujemy się całą grupką w pensjonacie „Irena”, gdzie mieści się zaimprovizowane dowództwo lotnictwa. Chodzimy od jednego pokoju do drugiego, od jednego sztabowego oficera do drugiego. Nikt nie wykazuje zbytniego zainteresowania garstką pilotów rezerwy, a gdy przypominamy o odbiorze samolotów angielskich, wywołujemy na twarzach rozmówców uśmiech pobłażania.

— Panowie — słyszymy — co wam chodzi po głowach? Prawda, angielskie samoloty są w Konstancy, ale nadal toczą się rozmowy z Rumunami na temat ich wyładunku. My tutaj mamy przygotowane grupy pilotów bojowych, którzy pojedą po tamte maszyny, gdy tylko to będzie możliwe.

— A co z nami? — pada pytanie od któregoś z rezerwistów.

Wzruszenie ramion, gest zniecierpliwienia i niechęci.

— I dla was znajdzie się robota, ale nie zaraz. Wykorzystamy wszystkich ludzi we właściwym czasie.

Wreszcie w jednym z pokoiów pensjonatu jakiś major, jak się później dowiedziałem, major Robert Beill*, ulitował się nad nami i wciągnął nas na listę pilotów łącznikowych z obietnicą doszkolenia w pilotażu bojowym, liniowym.

— Kiedy szkolenie się zacznie?

— We właściwym czasie.

— Co teraz?

* Był później, w roku 1941 i 1942, dowódcą bombowego Dywizjonu 305, a w latach 1943-44 dowódcą polskiego lotnictwa bombowego w Anglii.

54 —

— Czekać, meldować się tutaj regularnie, nie tracić głowy, nie tracić nadziei.

Łatwo było takie rady dawać, trudniej się do nich stosować. Do moich rozlicznych kłopotów i strapień przyłączyły się trudności wyżywieniowe i finansowe, wzajemnie się ząbajające. W dniu mobilizacji otrzymałem w Lidzie tylko zaliczkę w wysokości trzystu złotych. Teraz pieniądze kończyły się, jedzenie kosztowało słono, o darmowym zapychaniu żołądka podporucznika rezerwy nikt nie chciał słyszeć. W czasie kolejnej wizyty w „Irenie” natknąłem się właśnie na moment wypłaty gaż. Nad dużym worem z banknotami stał jakiś podpułkownik, drugi podpułkownik siedział za stolikiem, miał przed sobą listę, na której coś zaznaczał, w miarę jak jego kolega wręczał podchodzącym kolejno oficerom paczki papierowych pieniędzy. Zdołałem zauważyć, że pakiety były grube, dodatki ewakuacyjne i wojenne szły w tysiące złotych.

Zauważono i mnie.

— Pan czego, poruczniku? — spytał podpułkownik znad wora pieniędzy. Krótko i zwięźle wyjaśniłem moje położenie. Podpułkownik potrząsnął głową.

— Płacimy tylko własnym ludziom, własnym oddziałom.

— Przecież i ja należę do was! Zostałem wciągnięty na listę, powinienem otrzymać przynajmniej zaliczkę!

— We właściwym czasie, poruczniku, we właściwym czasie!

Nie dostałem nic i tylko dzięki uprzejmości przypadkowego napotkanego kolegi nie zmarło mi się z głodu.

XI

Cisza i spokój, niemal sielanka po burzliwych wydarzeniach ostatnich dni. O sprzęcie angielskim nadal nic nie słyhać, żadnych rozkazów nie ma. Niemcy najwidoczniej mają ważniejsze sprawy na głowie niż interesowanie się Zaleszczykami i atakowanie polskiego „zgrupowania lotniczego”. Natomiast dochodzą coraz bardziej niepokojące wieści ze środka kraju. Widać wyraźnie, że zbliża się koniec. Broni się wprawdzie okrążona Warszawa i równie

okrążony Modlin, trwają walki na Helu, nie daje się armia „Kraków”, poza obrębą hitlerowskich oddziałów trzyma się grupa generała Kleeberga, ale to wszystko jest tylko agonią. Coraz częściej słyzy się zdanie, że do Rumunii pójdziemy nie po samoloty, lecz na wygnanie, na tułaczkę. Jedynie skrajni optymiści wierzą jeszcze w pomoc Zachodu i oni uporczywie podtrzymują plotkę o przygotowywanym kontrnatarciu polskim.

Dzień 16 września nie przyniósł nic nowego. W Zaleszczykach coraz gorszy bałagan i beczynność, które przyprawiały o szaleństwo.

I wreszcie nadszedł tragiczny, historyczny poranek 17 września — przekroczenie granicy rumuńskiej. Wyruszyliśmy w długą drogę, której początek był nam znany, ale końca nikt wówczas przewidzieć nie mógł. Wędrówka dla części z nas zakończyć się miała w sześć lat później powrotem do kraju, dla innych nie zakończyła się nigdy, natomiast dla wielu, aż nazbyt wielu polskich lotników zakończyła się śmiercią. Pierwszy rozdział długiej historii II wojny światowej został zamknięty. Mimo poniesionej klęski Polska już wtedy wniosła poważny wkład w dzieło ogólnego zwycięstwa. Straty zadane nieprzyjacielowi były pokaźne, a w dziedzinie lotniczej wyraziły się liczbą około 300 zniszczonych samolotów, z czego 126 stracili w ciężkich walkach nasi lotnicy. Te polskie powietrzne zwycięstwa w latach następnych pomnożyły się wielokrotnie.

Wycieczki turystyczne kształcą i poszerzają horyzonty, a zwiedzanie obcych krajów jest zarówno ogromną przyjemnością, jak i przedsięwzięciem nad wyraz korzystnym z rozmaitych względów. Ale, jako że nie ma reguły bez wyjątków, wędrówka na obczyźnie po katastrofie wrześniowej była odarta z jakichkolwiek uroków.

Już po południu 17 września czekało w Rumunii pierwsze upokorzenie. Długa kolumna pojazdów mechanicznych, ciągnąca nieprzerwanym sznurem od mostu zaleszczyckiego, została zatrzymana w szczerym polu; rozpoczęła się smutna ceremonia składania broni. Podeszedłem i ja do grupki oficerów rumuńskich, u stóp których piętrzyła się pokaźna sterta karabinów, pistoletów i lekkiej broni maszynowej. Bez specjalnego żalu odpiąłem kaburę i złożyłem na stertę pistolet — jedyną pozostałość po 10. Plutonie Łącznikowym. Bez żalu, bo „vis” nie pomógł mi

zbytńio w kampanii wrześniowej i nie mógłby pomóc w ewentualnych przyszłych walkach, w których spodziewałem się wziąć udział.

Wróciłem do ciężarówki, kolumna ruszyła i dalej toczyła się na południe.

Zapiski w mym przybrudzonym i podartym notatniku mnożyły się, ale stawały się coraz krótsze.

18.9.1939.

„W nocy przejeżdżamy przez Czerniowce i jedziemy dalej na południe. Na kolejnych postojach starsi stopniem oficerowie, rzekomo dobrze zaznajomieni z sytuacją, obiecują, że za parę dni będziemy już w drodze do Francji, gdzie podobno odtwarza się polska armia lądowa i lotnictwo. Te oświadczenia trochę łagodzą nastrój ogromnego przygnębienia.

Rumuni zachowują się na ogół przychylnie i współczująco. Częstują winogronami i winem. Kolumna ciągle przystaje, tworzą

— 58 —

się zatory. W naszej ciężarówce jest ciasno i niewygodnie. Znajdujemy się w drodze do Focęani”.

19.9.1939.

„Dojeżdżamy do miejscowości Jaristea pod Focșani. Zainstalowano tutaj naszą komendę, meldujemy się tam, wpisują nas na jakąś listę, ale nie mam pojęcia, co to za jedna. Ważniejsze, że dostałem zapomogę w wysokości 1000 lei. Mało, ale lepiej niż nic. Łazimy bezmyślnie po Jaristea, które jest ładną podgóorską osadą, czekamy na rozwój wypadków.

Jak mówią wieści, wojna w Polsce właściwie skończona. Część naszych wojsk broni się, ale żadnej linii frontu nie ma. Warszawa, Hel i Modlin odpierają wszelkie ataki”.

22.9.1939.

„Ruszamy z Jaristea, ciągle na południe. Kierujemy się przez Galacz do Tulcea.

Modlin podobno padł, Warszawa broni się po bohatersku, jest poddana nieustannemu bombardowaniu z ziemi i z powietrza. Obroną kierują prezydent Starzyński i generał Czu-ma. Coraz częściej żałuję, że nie zostałem w kraju, że nie próbowałem wrócić z Zaleszczyk do Warszawy. Kilku moich kolegów tak zrobiło. Ciekawe, czy im się udało”.

23.9.1939.

„Nad ranem docieramy do Tulcea. Jest to mała i nędzna miejscina, pełno tu Turków i Bułgarów w barwnych, egzotycznych dla nas strojach. O świcie zostajemy skierowani dalej, w stronę miejscowości Babadag, już podobno w pobliżu Morza Czarnego, gdzieś w delcie Dunaju. W połowie drogi kolumna przystaje w małej wiosce, nie rusza i trudno się rozpytać, co się stało. Niespodziewanie natknąłem się na Ignaca Giedgowda*, ale on również nie był zorientowany w sytuacji, zresztą szybko znikł mi z oczu.

Jedzenie nad wyraz marne, pogoda się psuje, zimno, deszcz. Nocujemy w stogu siana. Z każdym dniem oddalamy się od kraju, z każdą godziną przyszłość wydaje się mniej pewna i mroczniej sza”.

* Był później pilotem transportowym w Anglii.

— 59 —

25.9.1939.

„Organizacja jest fatalna, a właściwie wcale jej nie ma. Stoimy w tej przeklętej wiosce już dwa dni, leje deszcz, jest przeraźliwie zimno, gryzą nas wielkie i żarłoczne komary. Jak twierdzą wtajemniczeni, a takich w podobnych przypadkach nie brak, znajdujemy się w centrum rumuńskiej malarii. Ratunkiem winna być chinina, ale skąd taki luksus wy dostać? Zamiast chininy używamy więc miejscowej wódki, wstrętnego samogonu, nazywanego przez tubylców «tsujką». Ciekawe, czy pomoże. Jediną zagryzką, w ogóle jedynym jedzeniem, jest czerstwy czarny chleb i nieświeża wędzonka.

Jakieś polskie wojskowe władze, które nareszcie się pojawiły, zdecydowały podzielić kolumnę na oddziały, według pułków lotniczych. Cała bieda, że z mego ludzkiego 5. pułku nikogo prawie nie ma poza kilku podstarzałymi i zniedołężniałymi leśnymi dziadkami*. Ani oni nie pasują do mnie, ani ja do nich, a do tworzenia zwartego oddziału bynajmniej się nie kwapią, trzymają się dowództwa, przy którym stosunkowo nieźle im się powodzi".

27.9.1939.

„Kolumnę wreszcie ruszono z miejsca, ale zmienił się kierunek jazdy. Wróciliśmy do Tulcea, nie wiadomo po co. Mieszkamy ciągle w naszej ciężarówce, o kwaterach w mieście mowy nie ma — dla nas. Istnieje wprawdzie kilka hotelików bardzo podrzędnego gatunku, ale są przepełnione oficerami wyższych stopni. Te hoteliki — to właściwie domy publiczne i knajpy. Gdy wszedłem do jednego z nich, mając ciągle nadzieję wystarania się o kwaterę, skonstatowałem, że niektórzy nasi oficerowie spędzają czas w bardzo dla nich przyjemny, choć niezbyt wybredny sposób.

Coraz częściej powtarzają się pogłoski, że całe nasze bractwo zostanie internowane w specjalnych obozach, na zorganizowanie których czekamy w Tulcea. O szybkim wyjeździe do Francji przestano mówić.

Poszukiwanie dowództwa 5. pułku jest w dalszym ciągu bezskuteczne, zapewne z tej przyczyny, że tego dowództwa nie ma.

* Przeważająca część personelu 5. pułku lotniczego ewakuowała się inną drogą, przez Litwę, Łotwę i Szwecję, do Anglii i Francji.

Zaczyna mnie męczyć przeziębienie czy też grypa. A może początki malarii?"

Następnego dnia osiągnąłem pewien sukces, jeżeli można tak to nazwać.

Dowiedziałem się przypadkiem, że w wiosce Principi-le Mihai, odległej od Tulcea o kilkanaście kilometrów, rozlokował się oddział mego pułku. Natychmiast się tam udałem przygodnie zatrzymanym samochodem. Okazało się, że wiadomość była tylko częściowo prawdziwa. W wiosce kwaterował oddział 700 żołnierzy, dowodzony przez kapitana Kramera, zbieranina ze wszelkich rodzajów broni. 5. pułk reprezentowany był tylko przez małą grupkę żołnierzy pod komendą porucznika Galickiego.

— Człowieku, po coś tutaj przyjeżdżał? — przywitał mnie Galicki. — To potworna dziura!

— A po co pan tutaj siedzi? — spytałem.

Porucznik strzepnął palcami.

— Ze mną inna sprawa. Mam żołnierzy, muszę się nimi opiekować.

Pomyślałem o oficerach w hotelikach Tulcea i popatrzyłem na Galickiego

przyjaźniej.

— Niech pan zostanie z nami. Chyba nie zdechniemy z głodu, chociaż kto wie, jeszcze takiej nędzy nie widziałem.

Rzeczywiście, w porównaniu z Principile Mihai najzapadłejsze polskie wsie wydałyby się królewskimi rezydencjami. Kilkadziesiąt małych chałup rozłożyło się wzdłuż niesamowicie błotnistej ulicy, na której można by zgubić nie tylko normalne obuwie, ale i buty do kolan. Izby ciemne, ponure, w oknach nierzadko przesłony z papieru. Żadnego sklepu, nie mówiąc już o jakichkolwiek instytucjach kulturalnych. Zamiast oświetlenia elektrycznego czy choćby lamp naftowych — mizerne łojówki. Ale oddział był zorganizowany, żołnierze trzymali się stosunkowo dzielnie, nie narzekali zbyt, oficerowie opiekowali się nimi, jak tylko mogli.

— Wieczorem wymarsz — oznajmił Galicki, gdy powróciłem z bezowocnych poszukiwań papierosów.

— Dokąd?

— Idziemy do następnej dziury, podobno jeszcze gorszej. Nazywa się to Mihai Brave, leży w kierunku na Babadag.

— Utkniecie w błocie.

— Prawdopodobnie. Ale co robić? Takie jest zarządzenie władz rumuńskich, a one, niestety, decydują. Idzie pan z nami?

Zastanowiłem się, chociaż właściwie wyboru nie miałem.

— Do Tulcea nie wrócę, tutaj sam nie zostanę. Idę.

Późną nocą byliśmy w Mihai Brave i, o dziwo, nikt w drodze butów nie zgubił. Co jeszcze dziwniejsze, cały oddział zdołał się ulokować na prymitywnych kwaterach, a my, oficerowie, przespaliśmy się jakoś na podłodze miejscowej szkoły, bo ku naszemu zdumieniu okazało się, że w tej wioszczynie o szkole nie zapomniano.

Trzęsąc się z zimna, zerwaliśmy się rano, spodziewając się, iż do klasy lada chwila poczną schodzić się dzieci. Nic podobnego. Szkoła pozostała pusta, a to z tej przyczyny, iż dosłownie wszyscy mieszkańcy osiedla leżeli chorzy na malarię. Tym razem za żadne pieniądze świata nie można było dostać „tsujki”, nie mówiąc już o chininie. Zresztą w Mihai Brave nie dało się nic kupić, poza czerwonym i straszliwie gryzącym pieprzem, którym staraliśmy się zagłuszyć narastający głód, urozmaicając menu sucharami, przywiezionymi jeszcze z Polski.

— Panie poruczniku, chce pan przejechać się do Tulcea? — spytał mnie przed południem Galicki.

— Chętnie, zasięgnę języka. Ale czym pojedziemy?

Galicki z dumą podprowadził mnie na kraniec wsi, gdzie... no tak, niespodzianek w tamtych czasach nie brakło. Samochód-kara-wan, którym nie tak dawno starałem się dojechać do Brześcia nad Bugiem, zmaterializował się wraz z kierowcą w Mihai Brave. Tym to wehikułem dostałem się do Tulcea. Nie wiedziałem, jak rozpocząć owo „zasięganie języka”, ale szczęście dopisało. Przed jednym z okazalszych hotelików stanąłem oko w oko z Giedgowdem.

— Bohdan, co u ciebie? — powitał mnie, ściskając rękę.

— Zimno, głodno, brak forsy, początki grypy lub malarii — odparłem, odwzajemniając uścisk dłoni. — Poza tym wszystko w porządku.

Zaciągnął mnie do pobliskiej knajpy, postawił lampkę wina, po niej drugą i trzecią,

poczęstował jakąś rybą w galarecie. Od razu poczułem się lepiej.

— Posłuchaj — mruknął Ignac, zniżając głos. — Wiej jak najprędzej do Bukaresztu.

— 62 —

— Ale przecież...

— Nie przerywaj. Stąd wszyscy pójdziemy do obozów, rzecz zdecydowana. Wystaraj się o jakiś fałszywy dowód, spraw sobie cywilne ubranie i wsiadaj w pociąg. Ubranie dostaniesz w byle sklepie.

Była to prawda, w Tulcea krawcy i handlarze starzyzną robili w czasie krótkotrwałej „inwazji” Polaków wspaniałe interesy. Ale jak mogłem marzyć o kupnie najgorszych nawet łachów, skoro brakło mi na jedzenie i papierosy, a zaliczki ciągle tkwiły w pękatych workach w dowództwie, którego miejsca postoju nie znałem?

Pożegnałem majora Giedgowda, zabierającego się do skonsumowania następnej butelki wina, skierowałem się ku pogrzebowemu wehikułowi. W połowie drogi ktoś pociągnął mnie za rękaw munduru. Początkowo nie poznałem tego osobnika, przybrany był bowiem w kraciatą czapkę i wygnieciony garniturek w szaro-żół-tawe paski, a w ręce trzymał niewielką skórzaną teczkę. Po bliższym przyjrzeniu się stwierdziłem, że miałem przed sobą kolegę z podchorążówki, podporucznika Zarębskiego*.

— Wybierasz się na bal karnawałowy? Jeszcze za wcześnie, dopiero koniec września!

Spojrzał spode łba, skrzył w boczną uliczkę i pociągnął mnie ze sobą.

— Za godzinę jadę. Do Bukaresztu, do naszej ambasady. — Pogrzebał w kieszeni i wyciągnął nowiutki dowód osobisty.

Zajrzałem do środka. Podporucznik Zarębski przemienił się, według dowodu, w studenta medycyny, zamierzającego pogłębiać swą lekarską wiedzę w Paryżu.

— Rób to samo — powiedział, chowając starannie dowód. — Wybór zawodu dowolny. W Bukareszcie dostaniesz wszelkie potrzebne wizy, ambasada wyznaczy ci trasę przejazdu.

— Ale przecież Rumuni temu nie uwierzą! — protestowałem.

Uśmiechnął się z wyższością. Tuż przed wojną ukończył wyższe studia handlowe i znał się na rzeczy.

— W tym kraju przekupisz wszystkich — poklepał się znacząco po kieszeni. — Wszystkich, począwszy od króla jegomości,

* Był później instruktorem pilotażu w Anglii.

— 63 —

a skończywszy na urzędnikach policji. No, bywaj, spotkamy się we Francji.

Na pożegnanie wręczył mi złożony we czworo papier. Był to świeży egzemplarz wychodzącego w Rumunii polskiego pisma o nazwie „Curierul Polon in Romania”, wydawanego przez Kazimierza Żukowskiego i Kazimierza Hawrana. Na stronie tytułowej widniał nagłówek, wypisany tłustą czcionką: „KOMUNIKAT OBRONY WARSZAWY”.

Nie zważając, iż mogłem spóźnić się na odjazd karawanu, przystanąłem na rogu i począłem czytać.

„Warszawa. (Rador.) Havas podaje komunikat ogłoszony o godz. 11 min. 39:

Komenda obrony Warszawy podaje do wiadomości, że pertraktacje są w toku po ogłoszeniu 24-godzinnego zawieszenia broni i mają być ukończone 29 września. Komunikat przypomina, że decyzja została powzięta z powodu nieludzkich męczarni ludności cywilnej oraz z powodu braku amunicji i środków spożywczych. Dokładna liczba zabitych jest nie do ustalenia, ponieważ szereg szpitali zbombardowano kompletnie i rannych trzeba było transportować kilkakrotnie z miejsca na miejsce. Liczba rannych wojskowych wynosi około 16 000, a rannych cywilnych 20 000. Warunki higieniczne pogorszyły się tak dalece, że zapanowało niebezpieczeństwo epidemii. Mimo wszystko, dodaje komunikat, nastrój ludności jest nie zmieniony. Żołnierze chcą się dalej bronić, pozostając na swych miejscach i okazują swoją wyższość nad nieprzyjacielem wszędzie tam, gdzie nie ma przytłaczającej wyższości technicznej".

Jak dowiedziałem się znacznie później, dnia 25 września Niemcy rozpoczęli gwałtowne, koncentryczne uderzenie na Warszawę, bombardując ją z ziemi i powietrza. Stolica poddała się 27 września, w dwa dni później padł Modlin. Hel, skutecznie odpierający wszelkie ataki, wytrzymał do 2 października. Najdłużej bronił się generał Kleeberg, który wygrał czterodniową bitwę pod Radzynie, ale 5 października złożył broń z powodu braku amunicji.

II

Po zakończeniu kampanii wrześniowej większość pozostałego przy życiu personelu polskiego lotnictwa dostała się do Rumunii i na Węgry, a to z tej przyczyny, iż w połowie września niemal wszystkie jednostki skoncentrowano nad granicą tych krajów, w okolicach Śniatyna i Zaleszczyk. Tylko niewielka część lotników przedostała się na Litwę, Łotwę i do Związku Radzieckiego.

Niemal natychmiast po przesunięciu naszych oddziałów do przygotowanych przez Rumunów i Węgrów obozów, rozpoczęto starania, by ludzi wydostać i przesłać do Francji. Powstała wcale sprawna organizacja, koncentrująca się w naszej ambasadzie w Bukareszcie. Środków finansowych w dużej mierze dostarczyli Francuzi i Anglicy. Ludzi wyciągano z obozów, zaopatrywano w fałszywe dokumenty, przebierano w cywilne ubrania i kierowano poprzez Jugosławię i Włochy, przez Grecję lub przez daleką Syrię. Nasi lotnicy dążyli do Francji morzem, lądem i powietrzem. Były przypadki, że ktoś odbył okólną wędrówkę przez Odessę i Turcję, najdłużej zaś wędrowali ci, którzy dostali się do Francji przez... Japonię i Stany Zjednoczone. Jak mówią statystyki, do 26 kwietnia 1940 roku przedostało się do Francji i Wielkiej Brytanii 6387 polskich lotników z Rumunii, 903 z Węgier, 1278 z innych krajów. Już w październiku 1939 roku rozpoczęły się oficjalne rozmowy polsko-francusko-angielskie, dotyczące przyszłości naszego lotnictwa. Na końcowej konferencji 25 października zdecydowano, że 300 żołnierzy personelu latającego oraz 2000 personelu technicznego przyjmie Anglia, reszta zaś pozostanie we Francji. W tym ostatnim kraju miano utworzyć grupę myśliwską, złożoną z dwóch dywizjonów, czyli 38 samolotów, oraz grupę bombową, również 2 dywizjony, w sumie 26 samolotów. W Anglii powstać miały 2 dywizjony lekkich bombowców i 2 rezerwowe dywizjony bombowe.

Rzeczywistość przekreśliła te plany. Tymczasem jednak, w samym początku października, nasi lotnicy rozsiani byli po wszelkich krańcach Rumunii i Węgier, i

wcale nie wiedzieli, czy, jak i kiedy zdołają się dostać do Francji.
Wracam więc do mego wojennego pamiętnika.

— 65 —

1.10.1939.

„Dziś upłynął miesiąc od chwili rozpoczęcia wojny. W kraju panoszy się wróg. Na froncie zachodnim nie dzieje się nic, poza działalnością patroli na linii Maginota. Tutaj nastrój bez zmiany, ciągle spodziewamy się, że lada chwila w jakiś sposób zostaniemy przepchnięci poza Rumunię, ku Francji”.

4.10.1939.

„Od dwóch dni jestem wraz z oddziałem Kramera i Galickiego w Babadag. Żołnierzy zakwaterowano w koszarach, już za drutami kolczastymi. Oficerom na razie zezwolono mieszkać w mieście, meldujemy się tylko na zbiórkach dwa razy dziennie. Komary gryzą bezczelnie. Mam narastającą gorączkę. Brak pieniędzy, chociaż otrzymałem skromną zaliczkę w lejach”.

5.10.1939.

„Jak słyhać, z Tulcea wszyscy gwałtownie wjeżdżają do Bukaresztu. Na wszelki wypadek kupujemy tutaj stare łachy cywilne. Po przejrzeniu się w lustrze stwierdziłem, że wyglądam w nich jak rzeźmieszek. Pociesza mnie fakt, że porucznik Komłacz, z którym się zaprzyjaźniłem, nie prezentuje się po cywilnemu lepiej ode mnie.

Nikt nie może czy też nie chce udzielić informacji co do naszego losu. Stwarza to atmosferę nieufności i podejrzliwości. Ponieważ ani Janek Komłacz, ani ja nie mamy przydziału do żadnej jednostki, nie mamy też obowiązku pozostania z żołnierzami, więc planujemy ucieczkę w najbliższym czasie. Udało się nam wydostać blankiety cywilnych legitymacji, które wypełniłem, starając się tak je spreparować, by wyglądały wiarygodnie. Brak nam jeszcze pieniędzy, bo wprawdzie otrzymaliśmy dziś polskie złote, ale wymiana na leje jest utrudniona.

Moja grypa, malaria czy też zwykłe przeziębienie nie ustaje. Gorączkuję, jestem bardzo osłabiony. Trudno jednak przy tej fatalnej pogodzie o szybkie wyzdrowienie”.

6.10.1939.

„Decyzja zapadła. Wujemy dziś wieczorem, chociaż pieniędzy jeszcze nie mamy. Bagaż został ograniczony do minimum, w czym

— 66 —

wybitnie dopomogli nam nasi żołnierze, kradnąc z kwater zarówno mundury, jak i skromną zawartość mojej tekturowej walizeczki, kupionej za psie pieniądze kilka dni temu. Całe szczęście, że dokumenty miałem przy sobie.

Zastanawiamy się nad dostaniem się na dworzec kolejowy. Nasz gospodarz, a zarazem restaurator, Stojan, dopuszczony do tajemnicy, ofiarowuje się podwieźć nas furmanką, by uniknąć patroli wojskowych i policyjnych. Ruszymy zaraz po zapadnięciu mroku, no i zobaczymy, co będzie dalej”.

7.10.1939.

„Zakończyło się jak najlepiej. Strachu było jednak sporo. Wczoraj wieczorem znaleźliśmy się na stacji w Babadag. Była obstawiona wojskiem, ale udało się prześliznąć do kasy i względnie czystą rumuńszczyzną zamówić dwa bilety do Bukaresztu. Kasjerka popatrzyła na nas podejrzliwie, ale bilety wydała. Na peronie

tłok. Można bez trudu rozróżnić postaci polskich lotników, słabo maskujących się cywilnym ekwipunkiem i często rozmawiających głośno po polsku. Sprawia to wrażenie, że Rumuni tylko pro forma urządzają przedstawienie ze strzeżeniem dworca, a w gruncie rzeczy chętnie nas przepuszczają.

Do pociągu dostaliśmy się bez żadnych przeszkód, konduktor sprawdził bilety. Pociąg ruszył. Przystawaliśmy kolejno na przeróżnych stacjach, nad ranem jeden ze współtowarzyszy podróży, Rumun, powiedział nam, że wjeżdżamy na bukareszteński dworzec.

Trochę emocji przeżyliśmy, przechodząc koło biletera, przy którym tkwiło dwóch żandarmów. Nie zwrócili na nas uwagi. Zdobyliśmy się na luksus wynajęcia taksówki, by jak najprędzej dostać się do polskiej ambasady, która wydawała się nam jedyną bezpieczną przystanią w obcym i nieznanym mieście.

Przed ambasadą przy Alea Aleksandru — ścisk. Przed wejściem tłoczą się długie ogonki cywilów, w których łatwo rozpoznać wojsko. Przekonujemy barczystego i nieustępliwego portiera, że mamy umówione spotkanie z którymś z pułkowników. Na chybił trafił wymieniam nazwisko. To pomaga i przedostajemy się przez bramę, wchodzimy do obszernego budynku. Wreszcie zostajemy

— 67 —

skierowani do pułkownika Stachonia*, który udziela nam informacji. Jeżeli wszystko pójdzie dobrze, niedługo będziemy we Francji lub w Anglii. Stachoń po krótkiej rozmowie puszcza nas «w kurs», a przed południem wychodzimy z ambasady, mając w kieszeniach gotowe cywilne paszporty.

W południe na paszportach widnieją już wizy jugosłowiańskie, pod wieczór w prefekturze policji zdobywamy pobytową wizę rumuńską. Brakuje nam jeszcze wizy francuskiej, ale dziś już za późno. I tak zresztą osiągnęliśmy wiele, a pobyt w Bukareszcie wydaje się mniej ryzykowny.

Zajmujemy pokój w hotelu, polecony nam w ambasadzie, i wychodzimy na miasto, by kupić najniezbędniejsze drobiazgi".

9.16.1939.

„Oglądamy miasto, rozbudowujące się w imponującym tempie, podziwiamy bulwar Bratianu, interesujemy się Cala Vittoria. Staramy się o francuską wizę, ale z jakichś nieznanych przyczyn otrzymać ją mamy dopiero jutro".

10.10.1939.

„Rano nasze paszporty są kompletnie gotowe. Pod wieczór meldujemy się raz jeszcze w ambasadzie, tym razem u majora My-narskiego. Instrukcje są wyraźne, zwięzłe i proste:

1. Nocnym pociągiem wyjazd z Bukaresztu do miejscowości Bazargic. Pieniądze na drogę w załączonej kopercie.
2. W Bazargic będzie czekał łącznik, skieruje dalej.
3. Zniszczyć przed wyjazdem wszelkie przedmioty pochodzenia wojskowego: mundury, odznaki itp. Agenci hitlerowscy są bardzo czynni i stale węszą za Polakami.
4. W czasie podróży jak najmniej mówić po polsku.
5. Kto chce, może zaraz napisać list do kraju przez Czerwony Krzyż.
6. «Szczęśliwej drogi», do zobaczenia we Francji.

Żegnamy się z majorem, opuszczamy ambasadę, wracamy do hotelu. Z wielkim żalem topię w klozecie lotniczą «gapę». Innych

* Bolesław Stachoń był później pilotem bombowym w Anglii, zginął w locie bojowym w roku 1941.

— 68 —

śladów wojskowości nie mam. W nocy wychodzimy na stację. Okazuje się, że pociąg do Bazargic odejdzie dopiero o 7 rano. Decydujemy się czekać na dworcu, w kącie poczekalni".

Do Bazargic dojechaliśmy w południe. I tym razem, zarówno na dworcu w Bukareszcie, jak i w pociągu, jak wreszcie na stacji końcowej — zauważyć można było grupki rodaków, ledwie zamaskowanych pseudocywilnymi ubiorami.

Szczególnie rzucały się w oczy lotnicze płaszcze skórzane, do których co pomysłowisi po-przyszywali futrzane kołnierze. Nie wszyscy jednak zdołali wyzbyć się wojskowych spodni, charakterystycznego szaroniebieskiego koloru, a część paradowała nawet w kurtkach mundurowych, pozbawionych jedynie dystynkcji.

Nikomiu to jakoś nie przeszkadzało i w Bazargic bez żadnych przeszkód ze strony miejscowych władz nawiązaliśmy kontakt z oczekującym łącznikiem, który zapakował nas do autobusu jadącego do Balcic, maleńkiego rybackiego portu Morza Czarnego. Teraz z łatwością mogliśmy się domyśleć, że czeka nas podróż morska.

W Balcic zameldowaliśmy się — a zebrała się grupa kilkudziesięciu ludzi — u majora Olszewskiego, posiadającego pseudo „Radca”. Do czego była mu potrzebna taka maskarada, skoro wszyscy z przyzwyczajenia tytułowali go majorem — nie wiem. Olszewski polecił zorganizować się w grupki po pięciu i rozlokować po rybackich chałupach, by czekać na dalsze polecenia. Dowiedzieliśmy się, że lada dzień miał nadpłynąć statek, na którym zarezerwowano miejsca dla nas. Jak dodawali inni oficerowie, już dłużej wyczekujący w Balcic, cały statek został wynajęty, a miejscowe rumuńskie władze sowiecie opłacone, by nie sprawiały zbytniego kłopotu. Balcic położony jest prześlicznie na stokach wzgórz, urywających się stromo do morza. Pełno Bułgarów i Turków. Daleko na horyzoncie — wybrzeża Warny. Pobyt tam byłby sielanką, gdyby nie... oczywiście, gdyby nie wojenne okoliczności.

Pogoda była przez cały czas przepiękna: ciepło, słonecznie, mimo że dobiegała już przecież połowa października. Zdołałem kupić lekarstwa i wysiadując na słońcu, grzałem się i kurowałem grypowe dolegliwości. Doszedłem do przekonania, że nie miało to nic wspólnego z malarią i że zapewne „tsujka” pomogła.

Dopiero 15 października, około południa, w porcie ukazał się niewielki stateczek. Był to grecki transportowiec o nazwie „St. Ni-colaus”, co oczywiście po naszymu znaczy „Święty Mikołaj”. Podobno na tym właśnie stateczku przed wojną szmuglowano Żydów do Palestyny. Jeżeli podróżowali w podobnych do nas warunkach, należy im się najwyższe uznanie.

Po bardzo pobieżnej kontroli paszportów przez celników i władze rumuńskie znaleźliśmy się na pokładzie, a później na pryczach pod pokładem. Stateczek niesamowicie brudny i przeładowany. Miejsca na nim było na 300 ludzi, a nas zebrało się około 800, toteż trudno było się poruszyć. Wraz z kupą znanych i nieznanymi lotnikami rozlokowałem się na samym dnie. Zamiast poduszki miałem pas korkowy, zamiast koca — płaszcz skórzany, który zdołałem ocalić z wrześniowych

tarapatów.

Późnym wieczorem przez kadłub „łajby” przebiegło drzenie, motory poczęły pracować. Statek odbił od brzegu i powoli skierował się na pełne morze.

Rozpoczynał się jeszcze jeden etap żmudnej, uciążliwej i niezbyt bezpiecznej wojennej wędrówki ludzi, których hitlerowska propaganda przezywała czasem „turytami Sikorskiego”, a częściej „bandytami Sikorskiego”.

III

16.10.1939.

„Budzimy się na pełnym morzu, staramy się dostać na pokład, ale trzeba to robić partiami, kolejno, bo tłok zbyt wielki. Całe towarzystwo — to lotnicy przeróżnych specjalności, zdaje się jednak, że przeważnie personel latający, bojowy*.

Komendantem transportu jest podpułkownik Nazarkiewicz, który już na samym początku niezmiernie nas zadziwił. Otóż począł przeprowadzać zbiórki, a na jednej z pierwszych pojawił się w pełnym lotniczym umundurowaniu, z odznakami i medalami. I po co było zawracać głowę instrukcjami maskowania się i ukrywania?

Po co utopiłem moją odznakę pilota w bukareszteńskim klozecie?

* Jak dowiedziałem się później, tym samym statkiem płynęli tacy piloci myśliwscy, jak Tadeusz Rolski, Stanisław Skalski i inni.

— 70 —

Pogoda nadal wspaniała, coraz cieplej, niemal gorąco. W morzu masa delfinów. Z braku innego zajęcia godzinami przypatrujemy się ich harcom i skokom z fali na fale. W południe pojawia się na horyzoncie brzeg turecki, pod wieczór wpływamy do Stambułu. Niezapomniany widok. Po obu stronach cieśniny — las minaretów, błyszczący blachami dachów w zachodzącym słońcu. Powoli się ściemnia, na szczytach świątyń zapalają się setki migocących światełek.

Podpływa motorówka, odbywa się pobieżna kontrola turecka. Późnym wieczorem wpływamy na morze Marmara”.

17.10.1939.

„Statek jest obrzydliwie brudny, jedzenie z kotła paskudne i zepsute. Teraz rozumiem, skąd się koło nas bierze taka masa delfinów. Im wyrzucane za burtę mięso smakuje. Staramy się jakoś zorganizować poruszanie się w ścisku i zagadnienie rozwiązujemy tak, że część ludzi leży na pryczach, część przebywa na pokładzie. Po pewnym czasie następuje zmiana, bo ci na dole mogliby się podusić.

Około godziny 9 wpływamy na Dardanele. Znów piękne widoki, cieśnina zwęża się do paru kilometrów. Obserwujemy forty tureckie i miejsca walk angielsko-tureckich z poprzedniej wojny. W południe jesteśmy na Morzu Egejskim. Daleko po prawej stronie widnieją wybrzeża Grecji”.

18.10.1939.

„Upał coraz większy. Rozbieramy się do koszul, niektórzy przechadzają się w spodenkach kąpielowych, inni próbują morskiej kąpieli i czynią to w sposób nader pomysłowy. Kilku ludzi trzyma długą linę, na końcu której przywiązany jest entuzjasta pływania. Skacze taki za burtę, koledzy go holują, by po pewnym czasie przyciągnąć do statku i wywindować na pokład. Mimo że grypa minęła bez śladu, nie pociąga mnie ten rodzaj sportu.

Rano minęliśmy Ikarję i Samos, wpłynęliśmy na Dodekanezy, trzymając się blisko

brzegów tureckich. Bezustannie mijamy dzikie i skaliste wyspy i wysepki, aż proszące się, by je zwiedzić lub sfotografować.

— 71

Dziś nasze dowództwo pod komendą ciągle umundurowanego Nazarkiewicza sporządziło ogólną ewidencję, a skrupulatnie wypisana lista personelu sięga kilkunastu arkuszy papieru. Widocznie na pokładzie papieru nie brak, a ponieważ ludzie nie mają zbyt wiele do roboty, więc sporządzają listy. Wpisano mnie do grupy pilotów na przeszkolenie. Mało mnie to obchodzi, bo przecież już na tyłu listach mnie umieszczano i... nic.

Podobno późnym wieczorem minęliśmy Rodos i wzięliśmy kurs na Cypr. Świątełek na brzegach nie widać, zapewne znajdujemy się na pełnym morzu".

21.10.1939.

„Wczoraj minęliśmy bezludne na pozór brzegi Cypru, dziś od rana przed dziobem statku widnieją skały Libanu. Podpływamy do portu w Bejrucie, o godzinie 8 rano stajemy na redzie. Krótka kontrola policyjna i jesteśmy w porcie, za którym rozciąga się malownicze i egzotyczne miasto, wspinające się tarasami na zbocza gór".

Przyznać trzeba, że Francuzi w Bejrucie przywitali nas bardzo miło. Nie widzieli w nas — tak się przynajmniej wydawało — gromady obdartych, brudnych i nieogolonych rozbitków, ponurej pozostałości po przegranej kampanii, lecz cenionych i poważanych aliantów, przyszłych towarzyszy broni. Tak się przynajmniej wydawało. Moje późniejsze doświadczenia wykazały zgoła co innego.

W narastającym upale rozpoczął się wyładunek i szedł wcale sprawnie. Kolejno przedostawaliśmy się przez mostek na brzeg, tam francuski podoficer wręczał każdemu butelkę chłodnego piwa i paczkę papierosów. Ponieważ nie paliłem od kilku dni, z przyjemnością zaciągnąłem się dymem i... niemal się nie udusiłem! Nie wiem, z czego papierosy były zrobione, chyba nie z tytoniu. Były niesamowicie mocne.

Autokarami, w takt wojskowego marsza granego przez orkiestrę jakiejś kolorowej jednostki przewieziono nas do koszar Legii Cudzoziemskiej, położonych za miastem na tle egzotycznej scenerii — pośród skał, zatoczek, gajów palmowych. Warta przy bramie sprezentowała broń, byliśmy na miejscu.

Koszary nowiuteńkie, bielutkie, czyste aż do przesady. Na dziedzińcach pełno kolorowego wojska — Anamici, Murzyni i Syryjczycy o wszelkich odcieniach brązu. Natknęliśmy się nawet i na Polaka z Legii. Nawłóczył się po świecie dużo więcej od nas.

Pierwszy posiłek był imponujący. Przeróżne gatunki owoców, niektóre zupełnie nam nieznane, wyborne wino w dowolnych ilościach. Upał ciągle niesamowity. Kilku naszych dostało porażenia słonecznego, ale zimna kąpiel i natryski postawiły wszystkich na nogi.

Wieczorem przeprowadzono nas do właściwego budynku, rozlokowano po obszernych białych salach, w których ustawiono rzędami żelazne łóżka ze świeżą pościelą, gładko wyprasowaną, zachęcającą do zasłużonego, solidnego wypoczynku. Z westchnieniem ulgi złożyłem skromne bagaże koło jednego z łóżek i mając zamiar porządnie się wyspać, odchyliłem prześcieradło i koc. Odchyliłem i znieruchomiałem. Widok był zaiste niezwykły.

Pod zagięciem prześcieradła, świeżo przesłanego z pralni, widniały rzędy wielkich, płaskich pluskiew.

Za załamaniem poszewki następne rzędy, żywych, krwiożerczych pluskiew, czyhających na nierozważnego „klienta”. Rzecz jasna, że zrezygnowałem z łóżka i noc spędziłem na kamiennych schodach przed budynkiem koszarowym. Nie było to wygodne, ale pewną pociechę stanowił fakt, że przez kilka następnych godzin obserwowałem na pół ubrane postacie, wybiegające galopem z koszar, wewnątrz których rozlegały się dzikie jęki, okrzyki i przekleństwa. Bejruckie pluskwy nie próżnowały.

22.10.1939.

„Dziś odpływamy do Francji na dużym statku «Ville de Stras-bourg». Na pokładzie warunki życia stanowczo lepsze niż na greckiej «łajbie», ale z powodu natłoku mieszkamy w ładowni. Za to jedzenie bardzo dobre, po raz pierwszy mam możliwość posmakowania francuskiej kuchni.

Wieczorem gnębi chandra, męczy niepewność o los najbliższych w kraju. Wraz z kolegami prowadzimy niekończące się dyskusje na temat ubiegłej kampanii i przyszłych losów wojny. Dowiaduję się, że podobno dnia 25 września pułkownik Iżycki wraz

— 73 —

z majorem Wyrwickim wystartowali na samolocie z Warszawy, kierując się na Węgry, a następnego dnia dostał się do Warszawy samolot «Sum»*, który przyleciał z Bukaresztu z rozkazami dla dowódcy obrony stolicy**".

23.10.1939.

„Od rana jesteśmy na pełnym morzu. Pogoda piękna, fala niewielka. Podpułkownik Nazarkiewicz, ciągle dowodzący transportem, dalej paraduje w pełnym mundurze, kontrastując swym ubiorem z resztą.

Po południu załoga statku przeprowadza próbny alarm przeciwlotniczy i przeciw łodziom podwodnym. Dostajemy masę instrukcji i przydział do łodzi ratunkowych. Nie dostajemy natomiast pasów korkowych, co w razie czego może skomplikować sytuację. Ale chyba na Morzu Śródziemnym Niemcy nie posiadają łodzi podwodnych, a Włosi przecież nie są w wojnie".

25.10.1939.

„Robi się coraz chłodniej, fala rośnie. Wczoraj minęliśmy Kretę. Na statku nudy. Jedyнным urozmaiceniem są smaczne posiłki i gorąca kąpiel. Przypominam sobie szkolną francuszczyznę i staram się uczyć innych, w pierwszym rzędzie Mietka Galickiego, zajmującego sąsiednią pryczę".

26.10.1939.

„Dziś od rana sztorm. Rzuca porządnie. Trzymam się dobrze, nie choruję, chociaż niektórzy koledzy systematycznie oddają Neptunowi każdy posiłek. W południe mijamy Malte, nieco później Sycylię".

27.10.1939.

„Morze ciągle wzburzone. Kręcimy się koło wybrzeży Tunisu i czekamy na eskortę. Po kilku godzinach zygzakowania podpływa

* PZL „Sum”, budowany od roku 1938 (tylko prototyp) był jednosilnikowym średniopłatem bombowym. Posiadał załogę 5 ludzi, uzbrojenie 6 karabinów

maszynowych, prędkość maksymalną 470 km/godz.

** Obie informacje znalazły później potwierdzenie.

— 74

do nas kontrtorpedowiec «Valmy», jeden z najszybszych okrętów marynarki francuskiej. Jest zupełnie zimno. Dla rozgrzewki sporządzana jest jeszcze jedna lista personelu. Nie mam pojęcia, jaki tym razem otrzymałem przydział".

29.10.1939.

„Wczoraj minęliśmy Sycylię, jesteśmy opóźnieni przez sztormy. Po południu widać wreszcie brzegi Francji. Zbliżamy się do Marsylii, przepływamy koło Ile d'If. Do portu dostajemy się wieczorem, manewrując wśród pól minowych. Noc spędzamy na statku. Jutro znajdziemy się na ziemi francuskiej i mamy nadzieję, że zabierzemy się pełną parą do roboty".

IV

Polakowi przyjeżdżającemu późną jesienią 1939 roku do Francji, rzucały się w oczy dwa napisy, często spotykane na murach kamienic. Jeden znajdował się na oficjalnych propagandowych plakatach, na których widniała wielka mapa świata z jaskrawo zamalowanymi potężnymi połaciami lądu — posiadłościami aliantów. Dla kontrastu i ku podniesieniu ducha niewielka czarna plamka oznaczała Niemcy hitlerowskie, czyli naszego przeciwnika. Napis głosił: „Nous vaincrons, parce que nous sommes les plus forts". Zwycięzimy, ponieważ jesteśmy silniejsi! Te plakaty, wywieszane w wielkich ilościach, miały przekonać mniej bojowo nastrojonych Francuzów, że mikroskopijna czarna plamka bez zbytniego wysiłku zostanie w najbliższej przyszłości zlikwidowana, wymazana z mapy. Natomiast inne napisy, nie tak zgrabnie ujęte graficznie, lecz nie mniej wymowne, opiewały krzywymi literami: „A bas la guerre, vive la pak!" — Precz z wojną, niech żyje pokój! — Hasło piękne, można mu przyklasnąć, ale w innym czasie i w innych warunkach.

Polaka przybywającego późną jesienią roku 1939 do Francji uderzały jeszcze inne rzeczy, nie zawsze pochlebne dla kraju, który przez wiele wieków był ogniskiem kultury światowej. Co tu gadać? Pobyt we Francji był zarówno dla mnie, jak i dla innych polskich żołnierzy jednym pasmem rozczarowań. Bezczyność, nadmiernie — 75 —

długi okres wyczekiwania, brak mundurów i ekwipunku, brak pieniędzy, niepewność co do dalszych losów, nastrój nieufności Francuzów do Polaków i Polaków między sobą...

Te sprawy poruszali w swych książkach inni polscy lotnicy, jak Lutosławski, Kisielewski, Wasilewski, pisałem o nich i ja w książce pt. W podniebnej chwale, toteż teraz ograniczę się do spraw czysto osobistych, a spośród nich wyłowię jedynie najciekawsze.

Po opuszczeniu statku „Ville de Strasbourg" nie mieliśmy czasu na zwiedzenie ogromnego portu Marsylii. Wcześniej rano przewieziono nasz cały transport autokarami do miejscowości Salon, gdzie założono polski przejściowy oficerski obóz lotniczy. Podoficerów oraz żołnierzy odesłano do innego obozu w Istres.

Rozlokowano nas po drewnianych schludnych barakach ewakuowanej szkoły pilotażu, podzielono na jakieś eskadry czy grupy i... rozpoczął się długi okres wyczekiwania, urozmaicony wypłatami mizernych zaliczek na uposażenie,

wypełnianiem arcydługich list i arkuszy ewidencyjnych oraz dosyć licznymi wizytami przedstawicieli polskich władz lotniczych z Paryża. Tam bowiem przenieśli się wszyscy więksi i mniejsi napowietrzni „kacykowie”. Między innymi odwiedził Salon major Krzemiński, informując, iż część z nas pojedzie do Anglii, część zaś pozostanie we Francji. Pozostający otrzymają pobory równe poborom oficerów francuskich i będą nosić mundury kroju polskiego. Kiedy? To wielka niewiadoma, trzeba czekać cierpliwie „w ciemno”. Odwiedził nas również i pułkownik Nazarkiewicz, ten sam, który tak uroczyście zaprezentował się w pełnym mundurze na pokładzie „St. Nico-lausa”. Ten oficer uczył nas długą i wielce skomplikowaną przemową, której treści, niestety, wtedy nie zanotowałem, ponieważ jednak pułkownik miał zwyczaj powtarzać swe przemówienia we wszystkich niemal obozach polskich, więc nie mogę odmówić sobie zacytowania fragmentu jego krasomówczego „wyczynu”, wygłoszonego w lutym 1940 roku w obozie w Caussade:

— ...Tutaj, proszę panów, musicie pracować, proszę panów, nie tak jak w Polsce, proszę panów, gdzie nikt nic nie robił, gdy go się, proszę panów, nie popchło.. .*

* Z. Wasilewski: Obyś żył w ciekawych czasach, Warszawa 1958.

— 76 —

Nie znam dalszych losów pułkownika Nazarkiewicza, nie słyszałem, by wsławił się bojowymi czynami we Francji czy też w Anglii. Widocznie nikt go odpowiednio nie „popchł”.

Płynęły dni i tygodnie, akcentowane regularnymi komunikatami z frontu: „Rien a signaler”. W Salon napotkałem wielu dawnych kolegów bądź z podchorążówki, bądź poznanych na wojskowych ćwiczeniach w Lidzie. Wraz z Darkiem Gozdeckim i Józkiem Stępnem* w wolnych chwilach, a tych nie brakowało, zwiedzaliśmy okolice Salon i delectowaliśmy się prześlicznymi widokami południowej Francji, wybraliśmy się nawet na kilkudniowy wypad do Marsylii, gdy jakimś cudem wypłacono nam część należnych poborów.

Rozpaczliwe wysiłki uzyskania jakichkolwiek wiadomości z kraju, nie mniej rozpaczliwe usiłowania wysłania wiadomości

o sobie. Niepewność, nuda, chandra i... „rien a signaler!”

Dopiero grudzień przyniósł pewne zmiany, skrzętnie zanotowane przeze mnie w pamiętniku (zdołałem zaopatrzyć się w Salon w nowy notes).

1.12.1939.

„Był dziś u nas generał Kalkus, podał dużo wiadomości. Na pierwszego grudnia dostaniemy po 2000 franków bezzwrotnej zaliczki. We Francji mają być utworzone: dywizjon bombowy i dywizjon myśliwski. Nasze mundury będą niemal identyczne z dotychczasowymi. Otrzymamy dodatek na umundurowanie. Prawdopodobnie możliwe będzie sprowadzenie rodzin z kraju. W najbliższym czasie pojedziemy do Lyonu, gdzie tworzy się centrum wyszkolenia

1 stacja rozdzielcza. Organizowane są dwie polskie dywizje piechoty i brygada zmotoryzowana. Prezydentem państwa jest Władysław Raczkiewicz, naczelnym wodzem Władysław Sikorski”.

2.12.1939.

„Większość Francuzów tutaj jest niezwykle uprzejma i odnosi się do Polaków z

wielkim sercem. Francuzki bardzo zgrabne, ładne

* Porucznik Dariusz Gozdecki zginął jako pilot myśliwski w roku 1941.

— 77 —

i dobrze ubrane. Niestety, w innych częściach kraju, jak słyszę, stosunek ludności do nas jest znacznie gorszy. Uważa się Polaków za sprawców wojennego nieszczęścia. Mężczyźni bez ideałów — jedynym ich bogiem jest pieniądz, a niechęć do walki i rozmiłowanie w wygodach bardzo powszechne. Zważyć to może na przebiegu wojny, o ile w ogóle do jakiegokolwiek prawdziwej wojny dojdzie".

11.12.1939.

„Najgorsze są niespodziewane wspomnienia, przychodzące nagle i wprowadzające w beznadziejny nastrój. Czasem wywołuje je znana melodia, czasem głupi pasjans, ot, byle drobny szczegół. Czuję się nerwowo wyczerpany, trudno mi się opanować. Natomiast z językiem mam coraz mniej trudności, przy każdej okazji staram się o konwersację francuską. Idzie coraz lepiej.

Dziś otrzymaliśmy pierwszą regularną gażę w wysokości 1700 franków. W piątek jedziemy do Lyonu. Odczytano nam tajny rozkaz generała Sikorskiego, mówiący, iż oficerowie będą musieli ponieść pewne ofiary, gdyż nie wszyscy dostaną stanowiska odpowiadające ich stopniom, a gaże zostaną dostosowane do funkcji. Jest to uderzenie w mocno niepopularnych «dziadków leśnych®», bo my, podporucznicy, i tak dostaniemy uposażenie najniższe".

16.12.1939.

„Francuzi urządzili nam w obozie bardzo miłe pożegnanie z masą alkoholu. Noc spędzamy w pociągu, wygodnie rozlokowani w przedziałach pierwszej klasy. Rano jesteśmy w Lyonie, jedziemy autokarami na lotnisko w Bron, dostajemy śniadanie i wracamy do miasta, by wyszukać, według instrukcji, prywatne kwatery. Wraz ze Zbyszkim Żmigrodzkim* lokuję się w hotelu Des Archers. Trochę drogo, ale o mieszkanie w Lyonie trudno.

Na pierwszy rzut oka miasto niezbyt mi się podoba. Śródmieście ładne, pełno bogatych luksusowych sklepów, sporo ciekawej architektury, ale ogromne dzielnice robotnicze przepełnione są brudnymi, obdrapanymi ruderami, w których gnieźdzą się gromady brudnych i obdartych «tubylców»".

* Był później w Anglii pilotem myśliwskim.

78 —

18.12.1939.

„Dziś rano zbiórka na Bron, ale nic się nie dzieje. Jak zwykle: czekać! Wszystko tutaj dopiero zaczyna się organizować, o żadnym szkoleniu nie ma mowy, o forsie nie słysząc. Podobno z Francuzami trudności na każdym kroku.

Przeprowadziłem się wraz ze Żmigrodzkim do tańszego hotelu na rue de Marseille. Mam własny pokój za 12 franków dziennie. Nareszcie trochę spokoju i złudzenie, że jestem u siebie.

Wieczorem wybieramy się na zwiedzanie weselszych rejonów Lyonu. Lokale wiadomego przeznaczenia — jeden obok drugiego, a w nich pełno żołnierzy wszelkich narodowości i kolorów skóry. Dziewczyny młode i przystojne, ale natrętne i krzykliwe. W każdym z lokali pijemy po jednym kieliszku wina, co kosztuje tanio i do niczego na szczęście nie zobowiązuje. A swoją drogą słyszałem, że jeśli ktoś ma

ważną sprawę do mera miasta Lyonu i chce ją szybko załatwić, musi tego dostojnika szukać właśnie w jednym z miejsc o drzwiach z czerwoną latarnią. Co kraj to obyczaj".

19.12.1939.

„Rano zbiórka na Bron. «Rien a signaler». Kończy się forsa, jadamy już tylko raz dziennie w restauracji, wieczorem i rano zapychamy się chlebem i tanim winem. Moja kuzynka, Hanka Ru-dowska, podobno nawiązała kontakt z krajem i posłała o mnie wiadomość".

21.12.1939.

„Na zbiórki chodzimy teraz na tereny powystawowe w parku De la Tete d'Or. Z braku pomieszczenia wszystko odbywa się pod gołym niebem. Zimno doskwiera, temperatura stale poniżej zera. Nasza grupa z Salon jest tutaj zorganizowana jako V Dywizjon Oficerski. Dowodzi nami major Biały*, dowódcą zgrupowania jest major Peszke, mój dawny wykładowca z Dębłina. Codziennie rano w parku odbywają się regulaminowe zbiórki i raporty z całym ceremoniałem, co wygląda trochę śmiesznie, jako że wszyscy chodzimy jeszcze po cywilnemu, w podartych

* Był później w Anglii pilotem bombowym.

— 79 —

łachach, a trudno przecież salutować do kapelusza. Trudno również przy meldunku uchylać tegoż kapelusza. Jeżeli nie otrzymamy szybko mundurów, trzeba będzie chyba porobić jakieś zmiany w regulaminie służby wewnętrznej (mam ciągle na myśli kapelusze oficerów)".

31.12.1939.

„O pierwszych Świątach i pierwszym Sylwestrze na obczyźnie lepiej nic nie pisać. To zbyt przygnębiające".

6.1.1940.

„Dostaliśmy trochę forsy, połowę poborów grudniowych w wysokości 850 franków. Dziś zostałem przeniesiony na Bron do I Eskadry I Dywizjonu. Zameldowałem się u majora Peszke, ten przesłał mnie do majora Beilla, ów zaś kazał zgłosić się w poniedziałek u kapitana Tańskiego, dowódcy eskadry. Ano, zobaczymy, jak to będzie. Dotychczasowa beczynność porządnie mi już dopiekła".

10.1.1940.

„I Eskadra mieści się na Bron w baraku nr 1, gdzie temperatura nigdy nie przekracza plus 8 stopni, a często spada do zera. Dowódcą jest kapitan Tański, jego zastępcą porucznik Smok. Ja jestem zastępcą porucznika Procyka, dowódcy I plutonu. W eskadrze — sami piloci, przeważnie podoficerowie, element dobry i karny jak na tutejsze stosunki.

Zajęcia są szczególne. Polegają na obecności w baraku od godziny 8 do 11 i od 14 do 18. Żadnej pracy nie ma. W praktyce przedstawia się to w ten sposób, iż wstaję o 6 rano, jadę pół godziny tramwajem, maszeruję 45 minut i ledwie zdążam na poranny raport. Po zbiórce spacerujemy w kółko po baraku dla rozgrzewki i gawędzimy z żołnierzami. O godzinie 11 maszerujemy w szyku zwartym do żołnierskiej jadalni. O godzinie 14 ponowna zbiórka, potem łażenie po baraku do godziny 18. Wieczorem 45 minut marszu i pół godziny jazdy tramwajem. W «domu» jestem około godziny 20, mam czas na przeczytanie francuskiej gazety i dowiedzenie się, że na froncie trwa

niemrawa działalność patroli. Czasem

— 80 —

dowiaduję się, że — co jest wydarzeniem na światową skalę — wzięto do niewoli jakiegoś żołnierza niemieckiego, który zapewne zabłąkał się pomiędzy liniami Maginota i Zygfyda. Czasem dowiaduję się też, że artyleria francuska postrzelała do niemieckiej, a niemiecka do francuskiej. Taka to wojna!

Co pięć dni wypada na mnie dyżurowanie do 9 wieczorem, w takim przypadku z zasady spóźniam się na ostatni tramwaj. Zacząłem uczyć oficerów po francusku — pewne urozmaicenie. Schudłem niemożliwie, jestem stale głodny, pieniędzy brak. Żołnierze eskadry jedzą o wiele lepiej ode mnie".

12.1.1940.

„Rozprężenie w wojsku ogromnie niepokojące, stosunek do oficerów, specjalnie starszych stopniem — jak najgorszy. Do zaognienia sytuacji specjalnie przyczynia się wydawanie i spożywanie posiłków. Na Bron znajduje się około 1500 polskich żołnierzy, a do tej pory nikt nie potrafił należycie zorganizować spraw kuchennych. Rezultat taki, iż setki szeregowców czekają godzinami przed jadalnią, by z chwilą otwarcia drzwi wtargnąć tłumnie do wnętrza i «na siłę» zająć miejsca przy stołach. Hałas, krzyki i bijatyka. Trochę przypomina to karmienie dzikich zwierząt w zoo. Wyrzekania i ordynarne przekleństwa stale padają pod adresem oficerów, były wypadki, że kilku majorów obrzucono kamieniami, gdy próbowali interweniować przed jadalnią i zaprowadzić jakiś porządek. Żadne rozkazy, perswazje ani prośby nie pomagają. Z Francuzami obopólna nienawiść, doszło już do noży. Nasze władze są dziwnie bezczynne i bezsilne".

17.1.1940.

„Mamy nowego dowódcę eskadry, kapitana Wczelika*. Podobno nasi instruktorzy w Montpellier latają już na Morane'ach*\ U nas o lataniu nic nie słyhać".

* Zginął w roku 1942 jako dowódca myśliwskiego Dywizjonu 306 w Anglii.

** Mowa o samolocie Morane-Saulnier MS-406, budowanym od roku 1937. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy dolnopłat myśliwski, uzbrojony w 2 działka 20 mm oraz w 2 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 500 km/godz. Na tych maszynach latali nasi myśliwcy w czasie kampanii francuskiej 1940 roku.

— 81 —

20.1.1940.

„Mimo że w innych oddziałach stosunki stale się pogarszają, u nas jest wcale nieźle. Ja osobiście nie mogę skarżyć się na żołnierzy, z którymi wzajemnie polubiliśmy się. Dziś rano zamiast przepisowej gimnastyki nakradliśmy całe belki drzewa na opał sprzed nosa Francuzów. Cóż robić, w baraku przeraźliwie zimno, a węgla nie dają".

22.1.1940.

„Jeden z moich chłopców, kapral Olszewski, wynalazł dla mnie przez swoją znajomą, Polkę z Lyonu, mieszkanie. Pokoik jest maleńki, mieści się na poddaszu, ale kosztuje tylko 80 franków miesięcznie, co prawda, bez opału".

24.1.1940.

„Wczoraj wyznaczono mnie na tydzień jako dyżurnego oficera w kuchni żołnierskiej. Mam asystować przy wszystkich posiłkach i pilnować porządku. Ciekawe, czy i mnie będą chcieli ukamienować?"

Pamiętam, że kiedyś dawno, jeszcze w moich czasach rekruckich, na kursie Podchorążych Rezerwy w Słonimiu, gdzie zaczynałem wojskową „karierę”, jakiś przemądrzały kapral wystąpił z takim stwierdzeniem: „Wojsko to nie uniwersytet, tutaj trzeba myśleć!”

Sformułowanie dosyć oryginalne, można by je uzupełnić w tym sensie, że i w wojsku trzeba myśleć. Stwierdziłem to właśnie podczas owego kuchennego dyżuru na Bron. Służbę zacząłem od tego, że od niechcienia powędrowałem do jadalni i przystanąłem z boku, obserwując, jak się wszystko odbywało. Cóż się okazało? Oddziały dochodziły do placyku przed jadalnią we względnym porządku, w czwórkach, z oficerem na czele, często ze śpiewem na ustach. Zatrzymywały się i... właśnie wtedy zaczynało się nieszczęście, szturm do drzwi, walki wręcz. Jak to zmienić, jak zaprowadzić porządek?

„Jeżeli palnę im przemowę o świętych obowiązkach żołnierskich, honorze i tak dalej, dostanę kamieniem po łbie”— doszedłem do słusznego wniosku.

Wróciłem do swego baraku, wziąłem czysty arkusz papieru,

— 82 —

wypisałem na nim obmyślany plan, poszedłem z tym do majora Peszke. Plan był bardzo prosty. Trzeba tak rozłożyć w czasie dochodzenie oddziałów do jadalni, by każda eskadra, nie czekając i nie mieszając się z innymi, mogła spokojnie i w porządku wejść i zająć przygotowane dla niej miejsca.

I oto następnego dnia, gdy rozkaz Peszkiego dotarł do wszystkich oddziałów, stanąłem ponownie na placyku przed jadalnią, tym razem przed samym wejściem, uprzednio odwiedziwszy Francuzów w kuchni i przemówiwszy i im do rozsądku. Poszło jak z płatka. Godzina 11 — wmaszerowuje pierwsza eskadra. Drzwi otwarte, nie ma tłoku, nie ma ogonków, ludzie, nieco zdziwieni i nieufni, w całkowitym porządku zasiadają przy stołach i natychmiast są obsłużeni. W pół godziny później zmiana, następna eskadra, znów bez tłoku, ścisku, bez wymyślań i popychań. I tak dalej, jak w zegarku.

Rezultat był taki, że kuchenną służbę pełniłem przez dwa tygodnie, odjadłem sobie wszystkie poprzednie chude dni (przybyło mi chyba ze cztery kilo, bo podkarmiali mnie i Francuzi, i Polacy). Major Peszke, mogący teraz bezpiecznie inspektować jadalnię, nie posiadał się z zachwyty i zapewne, gdyby tylko mógł, przedstawiłby mnie do jakiegoś wielce bojowego odznaczenia. Wreszcie przy końcu „urzędowania” złapałem tak potworną gripę, że przez kilka dni leżałem w mym pokoiku jak nieżywy. A wszystko przez to, że i w wojsku trzeba było myśleć!

Po opisanu kuchennych tarapatów nawracam do pamiętnika.

12.2.1940.

„Są wiadomości z kraju. Cała moja rodzina w komplecie, wszyscy żyją. Napisałem do nich przez Rumunię.

Gorączka przeszła zupełnie. Jestem bardzo osłabiony, ale zdrow. Papierosów na razie nie palę, munduru nie mam, forsy również. Od dwóch dni pada śnieg, jest 10 stopni mrozu. Jakoś ta słodka Francja ma wcale gorzki klimat!”

20.2.1940.

„Ludzie poczynają się już rozjeżdżać, otrzymują przydziały na różne lotniska Francji, podobno nawet wysyłani są do Algieru. O mnie jakoś zapomniano.

W niedzielę zameldowałem się do służby i zostałem przydzielony do zgrupowania na Foire jako oficer świetlicowy. Jest pewien postęp: najpierw oficer kuchenny, potem świetlicowy. A kiedy zostanę wreszcie pilotem?

Współpracuję z podchorążymi, którzy mają kolosalny zapał i maksimum dobrej woli. Tworzymy właściwie z niczego, własnym sprytem i za pomocą nikłych funduszy. Mamy już czytelnię z pismami polskimi i francuskimi, mamy duży zapas gier, radio, dziś otworzyliśmy herbaciarnię i sklepik, niedługo otwieramy bibliotekę".

22.2.1940.

„Dziś dla mnie wielki dzień. Otrzymałem kartkę z domu. Datowana jest 29 grudnia 1939. Od rana chodzę jak pijany z radości".

29.2.1940.

„Mam nową «posadę». Jestem adiutantem Ośrodka Zapasowego Foire. Pracuję znów z majorem Peszke. Roboty dużo, wszystkie sprawy przechodzą przez moje ręce, wszystkim wydaje się, iż najlepiej znam sprawy Ośrodka, mnie się wydaje, że nic nie wiem. W sumie jakoś to idzie, z potykaniem się i użeraniem z Francuzami, ale idzie. W ostatnich dniach znów wyjechała z Lyonu masa naszego wojska, część do Anglii, część na kursy we Francji i w Afryce. Ja nadal czekam «w ciemno», chociaż diabli mnie biorą na myśl, że koledzy już latają".

8.3.1940.

„Znów otrzymałem listy z kraju, pisane bezpośrednio do mnie. Każde ich słowo znam na pamięć, bo czytam te kartki po kilka razy dziennie.

Prawo serii działa. Przyjemne wydarzenia sypią się jak z rogu obfitości. Dostałem całą masę forsy: 3100 franków od Francuzów i 1000 franków ostatniej raty pożyczki mundurowej. Mój pierwszy mundur z sukna podoficerskiego, zamówiony przed dwoma tygodniami, już gotowy. Nareszcie mogę zrzucić rumuńskie łachy.

Przestaje mnie również interesować problem, jak oddawać honory wojskowe z kapeluszem na głowie.

— 84 —

Prawo serii działa. Pułkownik Luziński zakomunikował mi, że w najbliższych dniach wyjadę na kurs, rozkazał się przygotować w jak najszybszym czasie. Jakbym nie był stale gotowy! Cieszę się oczywiście ogromnie, chociaż nie wiem, dokąd jadę.

Odebrałem bieliznę z pralni, zdobyłem się na kupno małego aparatu fotograficznego Kodak Baby, wszystkie graty umieściłem w fibrowej walizeczce. Jestem naprawdę gotów do następnej wędrówki".

Nie darmo nazwano nas ongiś „turystami Sikorskiego"! Ani przypuszczałem wtedy w Lyonie, dnia 8 marca 1940, że czekała mnie wędrówka znacznie dłuższa, niż kiedykolwiek sobie wyobrażałem. Otóż już w cztery dni później dowiedziałem się oficjalnie, że wyznaczony zostałem do grupy wyjeżdżającej na lotnisko Blida pod Algierem. A więc Afryka. Czarny Łąd, egzotyka, palmy, daktyle, wielbłądy, Arabki... A więc nareszcie akcja, nareszcie latanie, zapewne i walka! Nie przypuszczałem jednak wtedy, w ostatnich lyońskich dniach, że wędrówka bynajmniej nie zakończy się w Blidzie pod Algierem, że rozciągnie się na dalsze tysiące kilometrów i na dalsze... kilka lat wojny.

/

V

Nasza afrykańska grupa składała się z 44 ludzi, z czego 19 pilotów i 25 mechaników. Dowodził nią porucznik Netter*, poza tym jechał mój kolega z podchorążówki, podporucznik Orda**, oraz podporucznicy Radecki i Wiejski.

Już 16 marca znaleźliśmy się w Marsylii, a następnego dnia załadowaliśmy się na francuski statek. Pogoda piękna, morze spokojne. Krótką podróż spędziliśmy, grając w brydża z przygodnie poznanymi Francuzami, których żeśmy haniebnie ograli. W południe 18 marca zawiniliśmy do pierwszego portu afrykańskiego Bougie, wieczorem zaś przybyliśmy do Algieru, wspinał się i malowniczo opadającego tarasami ku wybrzeżu śródziemnomorskiemu.

* Był później pilotem transportowym w centralnej Afryce.

** Był później instruktorem pilotażu w Anglii.

— 85

Na brzegu powitali nas francuscy oficerowie, uścisnęli serdecznie dłonie i... bardzo się zdziwili z powodu naszego przybycia. Okazało się, że dowództwo w Algierze wcale o nas nie było poinformowane, a oficerowie przyszli do portu z przyzwyczajenia.

Po dłuższych naradach i pertraktacjach umieszczono żołnierzy w koszarach w porcie, oficerów przewieziono do hotelu Touring. Wieczorem ruszyliśmy na zwiedzanie miasta, ale zbyt mało było czasu, by obejrzeć wszystkie algierskie wspaniałości i nacieszyć się do syta egzotyką.

Następnego dnia w południe wyjechaliśmy do Blidy, leżącej około 50 kilometrów na południe od Algieru. Na miejscu zameldowaliśmy się u majora Beilla (jakoś ciągle się z tym człowiekiem stykałem w mych wojennych wędrówkach), dowódcy polskiego garnizonu. Okazało się bowiem, że w Blidzie od kilku tygodni stacjonowała polska grupka pilotów, 19 ludzi.

Nasi żołnierze otrzymali kwatery na lotnisku, piątkę oficerów zawieziono do miasta i ulokowano... w klinice położniczej! Oczywiście klinika została uprzednio opróżniona i zarekwirowana przez wojsko.

Kwatery otrzymaliśmy idealne — oddzielne pokoje, wszelkie wygody, a na dodatek ordynans! Prawdziwy, najprawdziwszy arabski ordynans o najprawdziwszym arabskim imieniu — Ahmed.

Blida—to niewielkie miasteczko, liczące około 40 000 ludności. Położone jest pięknie u stóp Przedniego Atlasu. Roślinność egzotyczna — palmy, drzewa pomarańczowe, pełno kwiatów i owoców tropikalnych. Tłumy Arabów w brudnych chałatach i Arabek zawiniętych po oczy, dużo kolorowego wojska, spahisów i tirailleurs, egzotyka na całego, ale z zachowaniem wszelkich wygód cywilizacji. Szosy asfaltowe, pełno aut, w mieście elektryczność i gaz, kina, kawiarnie i restauracje europejskie, wspaniałe fontanny, barwnie oświetlane wieczorami, bo w Blidzie zaciemnienie przeciwlotnicze nie obowiązywało.

W moim pamiętniku, wyraźnie wypisawszy czerwonym atramentem wyraz AFRYKA, notowałem:

21.3.1940.

„Dziś pojechaliśmy autobusem na lotnisko. Jest tam szkoła dla strzelców samolotowych, nasi są pilotami i latają z uczniami na

86 —

zadania, wożą ich na Potezach XXV i dwusilnikowych Blochach 200*. Stosunki z oficerami francuskimi dobre, wojsko kolonialne wydaje się karniejsze i zdyscyplinowane. Nasza sprawa jest niejasna i poczyna się komplikować. Pilotów tu dosyć, a większość polskich podoficerów ze świeżo przybyłej grupy — to uczniowie po PWS". Najprawdopodobniej też pojedziemy dalej, do Rabatu w Maroko. W mieście jesteśmy swego rodzaju sensacją i nie możemy się opędzić arabskim czyścibutom. Jedzenie w restauracjach dobre, wino algierskie mocne i aromatyczne".
3.4.1940.

„Dziś rozpocząłem latanie. Moja grupa przerobiła loty orientacyjne z majorem Beillem na Blochu 200. Na pierwszy rzut oka maszyna niezła, powolna i trochę ciężka w sterach. Kłopot sprawiły mi dwa silniki i ułożenie pilotów w wysuniętej do przodu kabinie, poza tym wysokie góry dokoła lotniska zbijają z tropu, wydaje się, iż zaraz po starcie człowiek się w nie wpakuje. Poza lataniem nic ciekawego się tutaj nie dzieje. Pierwsze oszołomienie afrykańską egzotyką minęło, powróciła tęsknota za krajem i chandra".
5.4.1940.

„Część naszej grupy, wraz z Netterem i Ordą, odjechała dalej, do Maroko. Pozostali, włącznie ze mną, latają na dwusterach, za kilka dni rozpoczniemy loty samodzielne na Blochach. Idzie mi wcale niezłe mimo długiej przerwy. Nieco dokucza gorąco, bo mimo kwietnia upały jak u nas w Polsce w lipcu lub sierpniu".
10.4.1940.

„Wczoraj rano Niemcy zaatakowały Danię i Norwegię, alianci założyli pola minowe u wybrzeży Skandynawii. Do dziś Dania jest całkowicie zajęta, Norwegia się broni. Podobno została stoczona

* Samolot Bloch MB-200 BN-4, budowany od roku 1934, był dwusilnikowym górnopłatem bombowym, posiadał uzbrojenie 6 karabinów maszynowych, udźwig bomb 1200 kg, prędkość maksymalną 295 km/godz. W początkach wojny 1939-45 używany był jako samolot szkolny.

" Mowa o samolocie PWS-14, budowanym od roku 1932. Był to jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat szkolny i treningowy, posiadał prędkość maksymalną 190 km/godz.

— 87 —

bitwa morska w okolicach Skattegat. Niemcy wysadzają w Norwegii liczne desanty, alianci obiecują natychmiastową pomoc Norwegom. Wypadki toczą się błyskawicznie. Nie wątpimy już, że prawdziwa wojna na zachodzie nareszcie się rozpoczęła. Prasa francuska jednogłośnie oświadcza, że tym nowym atakiem Hitler się zgubił, że popełnił niewybaczalną omyłkę. Ano, zobaczymy, co stanie się dalej. W każdym razie z jednej strony cieszymy się wszyscy z rozpoczęcia akcji, z drugiej zaś martwimy, że nie bierzemy w niej bezpośredniego udziału, siedząc sobie spokojnie w Afryce.

Tutaj, w Blidzie, zajęcia toczą się jak w czasie pokoju. Po lotach pozostaje dużo wolnego czasu. W ubiegłą niedzielę odbyłem samotną wycieczkę w okoliczne góry. Przeszedłem całe pasmo blidzkie od Col de Nzatan, przez Pic de Sidi Abdelkadar, do Chrea. Wyprawa bardzo przyjemna, piękna krajobrazowo. Porobiłem sporo zdjęć. Tempo latania zmalało, bo znów dostaliśmy tropikalną szczepionkę, po której

człowiek dostaje wścieklej gorączki i przez trzy dni leży w łóżku jak zabity. Pierwszą porcję tej szczepionki otrzymaliśmy zaraz po przyjeździe".

VI

Na wiosnę roku 1940 wypadki na froncie zachodnim rzeczywiście rozwijały się w błyskawicznym tempie. Okres zastoju, gdy komunikaty francuskie podawały stale „rien a signaler", Niemcy wykorzystwały na dobrojenie i zorganizowanie nowych 45 dywizji. W kwietniu zaś 1940 roku Hitler podstępnie uderzył na Norwegię, by zdobyć korzystne punkty oparcia dla swej floty operującej na Morzu Północnym i na Adantyku, by zapewnić sobie kontrolę nad przywozem szwedzkiej rudy żelaznej i uzyskać bazy lotnicze dla przyszłych ataków Wielkiej Brytanii i morskich konwojów aliantów.

Norwegowie zostali kompletnie zaskoczeni. Ich słaba armia, licząca zaledwie około 15 000 ludzi, wycofała się w głąb kraju. Alianci z trudem mogli przeciwdziałać i utrudniać dalsze lądowanie desantów przeciwnika. Anglicy odnieśli wprawdzie kilka pięknych sukcesów w bitwach morskich, w których również rozslawił

88 —

się polski okręt podwodny „Orzeł", ale próby pomocy Norwegom, przez wysadzenie wojsk korpusu ekspedycyjnego w Andalsness i Nansos, zakończyły się niepowodzeniem i korpus wkrótce został ewakuowany.

Nieco lepiej powiodło się sprzymierzonym dalej na północy, w okolicach Narviku. Wylądowały tam jednostki francuskie, angielskie oraz polskie: Samodzielna Brygada Strzelców Podhalańskich, licząca 4700 ludzi. Walki były zaciekle i doprowadziły, głównie dzięki Polakom, do zajęcia Narviku, lecz rozwój ogólnej sytuacji spowodował wycofanie i tych oddziałów.

Tak więc Norwegia padła. Mimo szumnych oświadczeń francuskiej prasy Hitler bynajmniej nie popełnił omyłki, lecz odniósł jeszcze jeden sukces. Niemcy uzyskali doskonałe bazy wypadowe, alianci zaś przeprowadzili jeszcze jedną „udaną ewakuację". Ale, jak to dowcipnie sformułował angielski poseł Arthur Greenwood, „wojen nie wygrywa się na ogół przez prowadzenie wspaniałych ewakuacji"! Jednak i hitlerowcy ponieśli w norweskiej kampanii dotkliwe straty, szczególnie na morzu. Zatopiono im 3 krążowniki, 11 kontrtorpedowców, 6 okrętów podwodnych oraz 15 innych mniejszych jednostek.

Był to jednak tylko wstęp przed właściwym uderzeniem na Francję. Ten problem, pozornie trudny do rozwiązania dzięki istnieniu na granicy francusko-niemieckiej potężnej linii fortyfikacji, został przez niemiecki sztab rozwikłany podobnie jak w roku 1914. Postanowiono, po prostu, obejść umocnioną linię Maginota i zaatakować poprzez Luksemburg i Belgię. Tak też się stało, a wyniki uderzenia niemieckiego przeszły wszelkie oczekiwania Ober-kommando der Wehrmacht.

Hitler przygotował do uderzenia 10 dywizji pancernych w sile około 3000 czołgów oraz 94 dywizje piechoty. Wsparcia z powietrza udzieliło około 3500 samolotów bojowych. Przeciw tym siłom alianci wystawili 105 dywizji francuskich, 22 dywizje belgijskie, 10 dywizji brytyjskich oraz 2 dywizje polskie. Francuzi posiadali poza tym około 2300 czołgów, przeważnie rozproszonych między jednostkami piechoty, a ich lotnictwo liczyło zaledwie 1000 samolotów bojowych, co nawet łącznie z lotnictwem angielskim RAF-u nie stanowiło odpowiedniej przeciwwagi dla

Luftwaffe.

— 89 —

10 maja ruszyły do przodu armie niemieckie, atakując wzdłuż granicy luksemburskiej, belgijskiej i holenderskiej. W błyskawicznym tempie wdarto się w głąb Holandii, za pomocą oddziałów spadochronowych opanowano lotniska i mosty, dotarto do Rotterdamu, a po 5 dniach Holandia skapitulowała.

Bardziej na południu, w Belgii, aliancom nie wiodło się lepiej. Już po dwóch dniach ofensywy Niemcy dotarli do ufortyfikowanej linii na kanale Alberta, zdobyli ważny strategicznie fort Eben Emael i przeprawili się na drugi brzeg kanału. Belgowie wycofali się i połączyli w rejonie rzeki Dyle z idącymi na pomoc wojskami fancuskimi i brytyjskimi.

Tymczasem pancerne dywizje generała Kleista zdołały przedostać się przez Ardeny i po trzech dniach marszu przeprawiły się przez Mozę w okolicach Sedanu, na styku Pierwszej i Dziewiątej Armii Francuskiej, a pancerny korpus generała Guderiana wdarł się pomiędzy Drugą i Dziewiątą Armię Francuską. Armia Dziewiąta została zniszczona, powstał wyłom, w który bezustannie wlewały się jednostki wroga, idąc w kierunku kanału La Manche. Nie napotykając na poważniejszy opór, jednostki te w przeciągu 11 dni dotarły do morza, a tym samym odcięły wojska aliantów we Flandrii. Teraz nacisk na Belgię zwiększył się, 18 maja padła Antwerpia, a 27 maja niespodziewanie skapitulował król belgijski, przez co całe lewe skrzydło aliantów zostało odsłonięte.

Nastąpiła słynna ewakuacja w Dunkierce, przeprowadzana przez Brytyjczyków przy użyciu wszelkiego rodzaju statków i okrętów, osłaniana z powietrza przez myśliwców RAF-u. Udało się ewakuować 224 000 żołnierzy angielskich oraz 112 000 Francuzów i Belgów, ale cały sprzęt brytyjski został stracony.

Teraz nic nie stało na przeszkodzie dalszemu marszowi w głąb Francji. Generał Weygand, który 19 maja objął po generale Game-line naczelne dowództwo, usiłował zorganizować linię obrony na rzekach Somma i Aisne, ale wojska francuskie, zdemoralizowane, pozbawione woli walki i ogarnięte paniką już na samym początku kampanii, niemal nie stawiały oporu. Końcowy atak niemiecki rozpoczął się 5 czerwca. Po bitwie, trwającej trzy dni, nastąpił początek katastrofy. Front obronny przełamano, dnia 14 czerwca

— 90 —

wojska hitlerowskie wkroczyły do Paryża, ogłoszonego miastem otwartym. Cztery dni przedtem do wojny przystąpiły Włochy, ale ich ataki, przeprowadzone na granicy Francji, nie miały znaczenia i nie odniosły żadnego rezultatu. Francję zalały wojska niemieckie. Słynna linia Maginota została okrążona i zdobyta od tyłu. Wreszcie dnia 17 czerwca marszałek Petain, który stanął na czele rządu francuskiego, poprosił przeciwnika o zawieszenie broni.

Udział Polaków w kampanii francuskiej był znaczny i nader chwalebny. Generał Sikorski w dniu 10 maja wydał pamiętny rozkaz do naszych sił lądowych:

„Strzelcy!

Przypada Wam w udziale ten ogromny zaszczyt, że Wy pierwsi z wojsk lądowych odrodzonej duchowo i materialnie narodowej siły zbrojnej ruszacie na pole walki i macie ponieść w obce strony honor armii polskiej.

Zwracam się do Was w chwili Waszego wyruszenia słowami dawnego wodza polskiego: «Pamiętajcie, aby imię polskie dźwięczało donośnie!»

Bić się będziecie za Polskę z Jej odwiecznym i nieprzejednanym wrogiem. Walczyć również będziecie za sprawę świętą, sprawę wolności narodów, w myśl hasła Ojców Waszych «Za wolność naszą i waszą».

Bić się będziecie na ziemi szlachetnego narodu, który jak Polacy wolał nierówną walkę aniżeli poddanie się bez oporu wrażej przemocy. Bić się będziecie razem z wojskami naszych Sprzymierzeńców. Ciosy, które wspólnie zadacie, zaważą poważnie na losach wojny i przyspieszą dzień wyzwolenia Narodu ze straszliwej niewoli.

Strzelcy! Na Was zwrócone są dziś oczy wszystkich towarzyszy broni, wszystkich towarzyszy tułactwa. Jutro zwróci się do Was umęczony Kraj, by w Waszych czynach zaczerpnąć wiary oraz mocy do dalszego wytrwania. Wiem, że okażecie się godni wielkiego zadania, jakie Wam poruczyłem. Wiem, że zachowując ściśle

— 91 —

braterstwo broni z Waszymi kolegami francuskimi i angielskimi rywalizować z nimi będziecie na polu wypełnienia żołnierskiego obowiązku.

Raz jeszcze przemawiam do Was słowami Wodza, któremu ongiś Bóg powierzył honor Polaków: «Nie podbijać idziecie, ale oswabadzać. Dostyc tego dla Polaka!»

Paryż dnia 10 maja 1940 r.

Wódz Naczelny SIKORSKI Generał Dyw."

Mimo niechęci Francuzów udało się w początkach 1940 roku sformować 2 dywizje piechoty, Samodzielną Brygadę Strzelców Podhalańskich, lekką brygadę kawalerii pancernej oraz, na terenie Syrii, Brygadę Karpacką. Dalsze dwie dywizje piechoty w chwili rozpoczęcia kampanii znajdowały się w stadium organizacji. Ogółem liczba wojsk polskich we Francji sięgała 85 000 ludzi.

Wszystkie te jednostki walczyły zgodnie z polskimi tradycjami, często osłaniały paniczny odwrót wojsk francuskich, później też nie skapitulowały, lecz w najtrudniejszych warunkach przedzierały się bądź w zwartych oddziałach, bądź małymi grupkami do Anglii.

W działaniach powietrznych we Francji wzięło udział tylko polskie lotnictwo myśliwskie, innego rodzaju jednostki nie zostały na czas zorganizowane i wyposażone w sprzęt. Nasi myśliwcy, zgrupowani bądź w dywizjonie 1/145 (Groupe de Chasse Polonaise de Varsovie), bądź też porozrzucani w kluczach po jednostkach francuskich, zdołali w czasie krótkiej kampanii francuskiej zestrzelić 56 samolotów wroga ze stratą własną 13 pilotów.

Ale na naszym lotnisku w Blidzie, jak również i na innych pół-nocnoafrykańskich lotniskach, gdzie istniały grupy polskich lotników, zajęcia w czasie niemal całej kampanii toczyły się w niezmiennym, nieomal pokojowym trybie. My z ogromnym przejęciem i napięciem wysłuchiwalismy kolejnych komunikatów radiowych z frontu, a oficerowie francuscy martwili się, że skutkiem suszy

— 92 —

urodzaj winogron będzie marny. My ze zgrozą dowiadywalismy się o wkroczeniu Niemców do Paryża, oni cieszyli się, że wojna dobiegała końca i że będą mogli wkrótce rozjechać się do domów. My planowalismy ruszenie w dalszą wędrówkę, by

szukać kraju, który nadal będzie walczyć z wrogiem, oni planowali wyjazd do letniskowych nadmorskich miejscowości wypoczynkowych.

24.4.1940.

„Zaczynam już latać z uczniami na zadania, bombardowanie i strzelanie do rękawów. W eskadrze polskiej, do której zostaliśmy wraz z Waroczewskim* i Stępnem odkomenderowani, roboty dużo. Niedawno przyjechało do nas ponad stu żołnierzy. Byli obdarci i brudni, zdemoralizowani i niezdiscyplinowani. Staramy się podciągnąć ich do odpowiedniego poziomu. Ja, jako tłumacz, użeram się bezustannie z Francuzami. Przyznać trzeba, że nasi mechanicy o głowę przewyższają francuskich kolegów.

Wiadomości z frontu marne, w Norwegii idzie naszym źle".

13.5.1940.

„Niemal każdą wolną chwilę spędzamy przy radio. Rozpoczęły się na wielką skalę działania naziemne oraz akcja powietrzna, w której, niestety, Niemcy mają przewagę. Podobno bombardowane było lotnisko Bron w Lyonie. Stanowisko Włoch ciągle niewyjaśnione, Ameryka zachowuje przychylną dla aliantów neutralność.

U nas wstrzymano przepustki, ale jest to jedyna odznaka zmienionej sytuacji. Latamy normalnie, mam już ponad 16 godzin na Blochu 200. Jeżeli pójdzie dobrze, zostanę prawdziwym pilotem bombowym. Wolałbym jednak latanie myśliwskie, ale cóż, wyboru człowiek właściwie nie ma, zresztą licha wie, jak się sprawy rozwiną. Niedawno odbyliśmy wycieczkę do Ruisseau des Singes — dolinki, w której założono małą rezerwat. W dole doliny — restauracja otoczona drzewami. Bydlaki skaczą ze stołu na stół i kradną konsumentom jedzenie. Im wyżej w dolinę, tym mały dzikie.

* Zginął w roku 1941 jako pilot bombowy.

— 93 —

Czasem zachowują się wprost bezczelnie. Głosem i gestami domagają się jedzenia, jeżeli im nic nie dać, obrzucają przechodniów kamieniami lub, co gorzej, własnymi ekskrementami. Przezornie zabraliśmy jedzenie i uniknęliśmy w ten sposób «bombardowania».

Wczoraj nowa wycieczka. Pojechaliśmy na rowerach nad morze do Castigione przez Colea, posiedzieliśmy na plaży, zjedliśmy obiad i do domu, do Blidy".

16.5.1940.

„Sytuacja na froncie nie jest zbyt różowa, Niemcy napierają. Nikt już nie mówi tutaj, a na myśli mam oczywiście Francuzów, że Hider popełnił nowym atakiem nową pomyłkę. Ciekawe, iż z każdym dniem zmienia się stosunek oficerów francuskich do nas. Nigdy nie byli zbyt przyjacielscy, ale teraz wzajemne stosunki ograniczają się do lotniska, do spraw służbowych. Poza służbą Francuzi nas nie znają i siłą rzeczy trzymamy się osobno, we własnych grupkach.

Latanie po staremu. Od dzisiaj obowiązuje zaciemnianie na lotnisku i w mieście. Kolorowe wojsko rozpoczęło wznoszenie zasieków z kolczastego drutu dokoła pola wzlotów, kopane są również stanowiska dla broni maszynowej. Czyżby Francuzi spodziewali się niemieckiego ataku na północną Afrykę? A może obawiają się interwencji Włoch?"

22.5.1940

„Jak podają dzienniki francuskie, sytuacja jest ciężka, ale nie rozpaczliwa. Jeżeli nasza strona utrzyma się przez kilka tygodni i odeprze coraz potężniejszy napór wroga, wszystko zostanie uratowane. Wygląda jednak, że Francja w żaden sposób nie może sobie poradzić z nieprzyjacielem, a losy kampanii stają pod coraz większym znakiem zapytania. Lotnictwo obu stron bardzo aktywne, Niemcy mają przewagę jak trzy do jednego, zresztą działania lotnicze po naszej stronie prowadzi przeważnie lotnictwo angielskie RAF-u, lepsze i silniejsze od Armee de l'Air.

Stany Zjednoczone uchwaliły wielkie kredyty wojenne, wynoszące ponad 1 000 000 000 dolarów, postanawiając jednocześnie zwiększyć dostawy dla aliantów. Ale o ich wejściu do wojny mowy na razie nie ma. Dostawy — cóż, jak dostawy — rzecz korzystna,

— 94 —

oby nie nadeszły za późno i oby sprzętu amerykańskiego miał kto użyć!

W Blidzie przygotowania obronne w pełni. Na lotnisko przybyła kompania piechoty i zajęła przygotowane stanowiska. Mamy również do obrony czołg Renault z czasów pierwszej wojny światowej. Chyba wygrzebano go z jakiegoś muzeum. Utworzono eskadrę bombową, osiem samolotów Bloch 200, uzbrojonych każdy w 3 karabiny maszynowe. Do tej jednostki wcielono Józka Stępnia i trzech naszych podoficerów. Ciekawe kogo major Berraud, dowódca lotniska, spodziewa się na Blochach bombardować? Przecież te graty i tak niemal rozłazą się w powietrzu! A swoją drogą szkoda, że mnie w tej eskadrze nie ma!

Godziny pracy na lotnisku zostały przedłużone, chociaż żadnych dodatkowych zajęć nie mamy, a latanie idzie starym porządkiem. Normalnie przyjeżdżamy na lotnisko na godzinę 7 rano, rozchodzimy się do hangarów poszczególnych eskadr, bo jesteśmy poprzydzielani bądź do jednostek „myśliwskich” na Potezach XXV i Nieuportach*, bądź, jak ja, do jednostek „bombowych” na Blochach 200. Przez następne cztery godziny odbywają się loty z uczniami i tutaj zanotować należy interesujący szczegół, rzucający trochę światła na mentalność oficerów francuskiego lotnictwa. Otóż codziennie musimy się użerać z dowódcą eskadry, porucznikiem Lenormandem, by wyznaczał nas na loty. Lenormand, oficer zawodowy, jest zdania, że latać winni podoficerowie, a zadaniem oficerów jest wyłącznie... dowodzenie! Ładny z niego lotnik, skoro w przeciągu miesiąca wylatał we własnej eskadrze pół godziny! O godzinie 11 kończą się loty, przechodzimy do kasyna oficerskiego na obiad, do którego z reguły każdemu podają butelkę wina. Ponieważ wino jest darmo, więc my, Polacy, korzystamy z okazji i wypijamy po dwie butelki.

Teraz następuje siesta, odpoczynek do godziny 4 po południu, bo słońce przygrzewa coraz silniej, no a Francuzi nie lubią się przepracowywać i zbytnio przemęczać. Na odpoczynek wędrujemy do pokoju pilotów w hangarze, gdzie każdy ma łóżko, na którym

* Mowa o samolocie Nieuport-Delage 622 C-1, budowanym od roku 1932. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy półtorapłat, uzbrojony w 2 karabiny maszynowe, posiadał prędkość maksymalną 270 km/godz.

— 95 —

wyciąga się jak długi i zabawia pogawędką z kolegami, paleniem papierosów lub ucina sobie drzemkę, do której znakomicie usposabia wypite poprzednio wino.

O 4 znów loty, o 7 koniec zajęć i jazda autobusem do miasta na kwatery lub, jak kto woli, do kina czy kawiarni.

Naszych kolegów francuskich oblatuje coraz większy strach, boją się, że lada dzień lotnisko zostanie zbombardowane. Mimo że odnoszą się do nas chłodno i zgoła lekceważąco, coraz częściej rozpytują, jak naprawdę wygląda bombardowanie lotnicze, czy jest bardzo niebezpieczne i jak najlepiej się w czasie niego zachowywać. Opowiadamy im niestworzone historie i bawimy się ich przestraszonymi facjatami".

30.5.1940.

„Na froncie źle! Bardzo źle! Poddał się król belgijski, Anglicy się ewakuują, napór na Francję rośnie. Dopiero teraz dowiadujemy się, że od granicy belgijskiej aż do morza Francuzi nie mają żadnych fortyfikacji i Niemcy zręcznym manewrem obeszlili ową przesławną linię Maginota!

Nasza szkoła blidzka ma przenieść się w okolice Oranu. Oficerowie otrzymali rozkaz noszenia pistoletów. Łatwo taki rozkaz wydać, trudno go nam wykonać, bo żaden z Polaków broni nie otrzymał".

14.6.1940.

„Pierwsze oddziały niemieckie wkroczyły do Paryża, Francuzi wycofali się bez walki. Premier Reynaud wysłał błagalną odezwę do prezydenta Roosevelta o natychmiastową pomoc. Rozpoczęły się działania wojenne na granicy Egiptu. Wygląda na to, że to początek końca! Co będzie z nami?"

17.6.1940.

„Gabinet Paula Reynauda upadł, rząd objął marszałek Petain, a dziś w nocy Francja poprosiła o zawieszenie broni! Komentarze zbyteczne!

Po ochłonięciu z depresji poczynamy zastanawiać się, co robić ze sobą dalej. O rezygnacji nikt z Polaków nie myśli. Jedyną drogą

— 96 —

dla nas jest dalsza wędrówka aż do Anglii, bo ten kraj nie rezygnuje z walki. Mamy plan, by wykraść Francuzom parę samolotów i przelecieć do Gibraltaru. Ale plan upada, bo zasięg Blochów jest zbyt mały, a trudno przypuszczać, by gdzieś po drodze Francuzi zaopatrzyli nas w benzynę".

„Anglia, która zdecydowała walczyć do końca, zaproponowała Francji całkowitą unię polityczną, militarną i ekonomiczną. Odpowiedź Francji nie jest znana. Front właściwie już nie istnieje, Francuzi nie chcą walczyć, uciekają w popłochu. Upadek potężnego imperium! Niezwykły kontrast z kampanią wrześniową w Polsce!

Do Blidy poczynają zlatywać się masy samolotów ewakuujących się z Francji.

Załogę niektórych tworzą Polacy. Lotnisko tujejsze jest zapchane, żal ścisnąć serce na widok nowiuteńskich bombowych Douglasów* i Martinów**, widocznie świeżo dostarczonych przez Amerykę. Te maszyny z pewnością mogłyby zaważyć na przebiegu działań wojennych, gdyby nie znajdowały się tutaj, lecz o kilkaset kilometrów na północ.

Wraz z Gozdeckim, Stępnem i Waroczewskim wpadamy na pomysł, by jeden z Douglasów wykraść i popробować na nim szczęścia. Zaprosiliśmy załogę bombowca — Francuzów — na wino, spiliśmy ich rzetelnie, po czym dowiedzieliśmy się od nich wszelkich szczegółów dotyczących pilotażu i obsługi Douglasa. Po dłuższej

naradzie jednak zrezygnowaliśmy z projektu. Nasza ucieczka mogłaby stać się przyczyną prześladowań reszty Polaków, a poza tym żołnierzy nie wolno zostawić bez opieki. Tak więc piękny, lśniący lakierem Douglas nie wystartuje z nami do Gibraltaru, może nie wystartuje nigdzie i zardzewieje na afrykańskim lotnisku.

* Mowa o samolocie Douglas „Havoc” (Boston) DB-7, budowanym od roku 1939. Był to dwusilnikowy średniopłat bombowy i szturmowy, posiadał uzbrojenie 4-8 karabinów maszynowych, udźwig bomb 900 kg, prędkość maksymalną 440 km/godz. Samoloty tego typu były dostarczane początkowo do Francji, a po jej upadku do Anglii i do Związku Radzieckiego. Ostatnia wersja tej maszyny, P-70, posiadała uzbrojenie 4 działek 20 mm oraz prędkość maksymalną 520 km/godz.

" Mowa o samolocie Martin M-167 „Maryland” (A-22), budowanym od roku 1938. Był to dwusilnikowy dolnopłat rozpoznawczy i bombowy, posiadał uzbrojenie 6 karabinów maszynowych, prędkość maksymalną 470 km/godz. Budowany był w Ameryce na zamówienie Francji, użyto go bojowo w roku 1940, później używano w lotnictwie RAF-u jako maszyny treningowej.

— 97 —

Wysłuchaliśmy przez radio rozkazu generała Sikorskiego. Wszystkie polskie oddziały mają starać się o przedarcie do portów bądź na Morzu Śródziemnym, bądź na Atlantyku, skąd zostaną ewakuowane do Anglii przez marynarkę brytyjską. W związku z tym nasz dowódca, major Beill, wyjechał do Algieru na naradę z brytyjskim konsulem. Chodzi o zorganizowanie naszego przejazdu całym garnizonem do którejś z posiadłości brytyjskich".

Jednocześnie jednak zaczęła kursować w Blidzie pogłoska, że cała szkoła ma się przenieść na jedno z lotnisk na pustyni, o kilkaset kilometrów na południe kraju, by rozpocząć tam kilkutygodniowe ćwiczenia w ostrym strzelaniu. Cała szkoła — to znaczy i my, Polacy, podlegający rozkazom majora Berrauda. Pogłoska szybko przemieniła się w rzeczywistość, rozkazy odlotu zostały wydane, objęły i nas. Sytuacja stawała się kłopotliwa. Oczywiście odmówiliśmy rozkazom odlotu z Francuzami, ale major Berraud nie zamierzał łatwo ustąpić. Akurat wtedy gdy jego zwierzchnik, Petain, błagał wroga o zawieszenie broni, w Berrauda wstąpił duch bojowy. Ostre strzelania musiały być koniecznie przeprowadzone i to przy współudziale Polaków.

— Po co wam strzelania, skoro kapitulujecie? — pytaliśmy zdumieni.

Major nie wdawał się w wyjaśnienia. Gdy nie potrafił spowodować zmiany naszej decyzji, otoczył nasz hangar kompanią kolorowego wojska, właśnie tą kompanią, której zadaniem była obrona lotniska. Wycelowano w nas karabiny maszynowe, a Berraud poprzez swego wysłannika przesłał ultimatum:

— Albo leciecie z nami na strzelanie, albo każę do was strzelać!

Tak zachowywał się członek sprzymierzonego lotnictwa. Strzelać do Niemców nie miał ochoty, do nas — raczej tak.

Szczęśliwie incydent zakończył się bezkrwawo. Beill wrócił z Algieru, porozumiewszy się z władzami angielskimi oraz uzyskawszy dla nas od dowództwa francuskiego pozwolenie wyjazdu z Blidy. I dokładnie w dniu, gdy Francja podpisała zawieszenie broni z Niemcami i Włochami, nasz polski garnizon załadował się do podstawionego pociągu towarowego i wyruszył w długą, trzydniową podróż do

Casablanki.

— 98 —

Turystyka — to rzecz piękna. Wędrówka poprzez Algier i Maroko w niewygodnych, rozgrzanych do niemożliwości bydlęcych wagonach nie należała do przyjemności. Przystawaliśmy kolejno na przeróżnych stacjach, czasem udawało się łyknąć zimnej wody lub ciepłego wina, czasem coś przekąsić. W Fezie i w Rabacie przyłączyły się do nas tamtejsze polskie grupy, poza tym jechało wraz z nami kilku młodych oficerów francuskich, którzy przebrali się w mundury polskie i zamierzali szukać w Anglii okazji do rewanzu i walki.

W książce pt. W podniebnej chwale (Warszawa 1958) tak opisałem ten fragment wojennej wędrówki:

„...Dotarliśmy wreszcie do miejsca przeznaczenia i po kilku godzinach wyczekiwania załadowaliśmy się na mały angielski stateczek. Było południe, statek odpłynąć miał wieczorem. Wraz z Darkiem Gozdeckim i Józkiem Stępnem ulokowaliśmy się w kacie pokładu przy ogromnym zwoju lin, których przeznaczenie było nam nieznane i najzupełniej obojętne.

Wieczorem statek wypłynął. Białe domki Casablanki znikły z oczu, za nami pozostał afrykański ląd, a przed dziobem rozpostarł się bezmiar oceanu. Szybko minęło podniecenie nowymi wrażeniami, nastąpiła reakcja. Opadło nas przeraźliwe przygnębienie, gorsze jeszcze niż w Rumunii. Rozpoczęła się nowa tułaczka, nowa podróż w nieznane, tym razem zapewne na długo. Do Francji płynęliśmy pełni nadziei, pewni szybkiego zwycięstwa i powrotu do Polski. Na wyspę brytyjską wyruszaliśmy z obowiązku walki. Płynęliśmy tam, bo nie było innej drogi.

Stanęliśmy we dwójkę z Darkiem przy burcie i w milczeniu spoglądaliśmy w morze. Każdy z nas zatopiony był we własnych, niewesołych myślach. Brzeg afrykański zlał się na horyzoncie z ciemnym niebem, ocean obejmował ze wszystkich stron, statek płynął niby w ogromnej, atramentowej kuli.

— Co teraz? — wyrzekł cicho Darek. — Co dalej?

Statek stanął na redzie Gibraltaru. Potężna góra, ufortyfikowana i najeżona działami, wyrasta wprost z morza, z brzegiem hiszpańskim łączy ją wąziutki pasek ziemi, gdzie, wykorzystując każdy metr przestrzeni, zbudowano lotnisko dostępne dla każdego

— 99 —

rodzaju samolotu. W porcie kołysały się leniwie ogromne cielska okrętów wojennych.

W dwa dni później duży transportowiec załadowany po burty polskim i czeskim wojskiem opuścił Gibraltar. Płynął w wielkim konwoju, w towarzystwie dwudziestu innych statków, pod eskortą dwóch kontrtorpedowców. Konwój wyszedł głęboko w Atlantyk dla uniknięcia nieprzyjacielskich samolotów i łodzi podwodnych i dopiero po tygodniu podróży zawinął do portu w Liverpoolu".

VII

Nie należy sądzić, że natychmiast po przybyciu do Anglii danym mi było zabrać się do porządnej, prawdziwej roboty bojowej. Czekala mnie praca powietrzna, nawet ciężka i odpowiedzialna, ale nieco innego rodzaju. Ponieważ sytuację ogólną opisuję w opowiadaniach Alarm w St. Omer oraz Wielki dzień dywizjonu 303, więc

ograniczę się tutaj do omówienia mych osobistych przeżyć, raz jeszcze posługując się własnym pamiętnikiem.

14.7.1940

„Od dwóch dni jesteśmy w Anglii. Przedwczoraj wylądowano nas ze statku «Neuralia», a wczoraj rano dojechalśmy pociągiem do obozu lotniczego pod Gloucester, o nazwie «Insworth Lane». Organizacja angielska doskonała, wszystko idzie szybko i sprawnie, choć przecież wyspiarze mają dosyć własnych kłopotów. Tutaj w obozie jest trochę gorzej. Jedzenie marne, forsy nie ma, na szczęście na statku kupiłem kilkaset papierosów, więc mamy co palić. Mieszkamy w naprędce skleconych barakach, mamy wanny i natryski, ale brak stołów i krzeseł. Nasza afrykańska paczka trzyma się ciągle razem, chociaż Darek i Józek mieszkają w innym baraku.

Nasze losy są wielką niewiadomą. Podobno wkrótce ma zostać podpisana umowa wojskowa z Anglią. Rzekomo nasze władze chcą zorganizować lotnictwo niezależne, Anglicy zaś chcą nas wcielić do RAF-u. Została u nas przeprowadzona weryfikacja i rejestracja,

— 100 —

mnie zakwalifikowano jako pilota bombowego, zapewne z racji owych Blochów 200. Sytuacja wojskowa jest bardzo ciężka. Chodzą słuchy, że Hitler przygotowuje się do przeprowadzenia w najbliższym czasie inwazji Wielkiej Brytanii. Jeżeli tak, historia może się powtórzyć, tylko gdzie tym razem i w jaki sposób zdołamy się wyewakuować?"

19.7.1940.

„Siedzimy dalej w Insworth Lane. Trzy dni temu przybył nowy transport z Casablanki, przyjechał w nim major Beill i Ignac Gied-gowd.

Hitler zapowiedział przez radio inwazję Anglii w przeciągu najbliższych dni. Noc w noc Niemcy latają nad nami i bombardują jakieś obiekty w pobliżu, podobno fabryki w Gloucester.

Pierwsze wrażenia w Anglii są nader korzystne, chociaż, prawdę mówiąc, niewiele tu jeszcze widziałem, a języka zupełnie nie znam. Wszystko jest inne, ludzie dla nas przyjemni i uczynni, ale trudno się z nimi porozumieć. Brak podręczników języka angielskiego i zorganizowanych lekcji".

23.7.1940.

„Nic się nie dzieje poza nocnymi bombardowaniami w bliskim sąsiedztwie. Nasz obóz był kilkakrotnie zadymiany dla zamaskowania.

Umowa z Anglią podobno już podpisana, armia polska reorganizuje się, do Wielkiej Brytanii zdołało dotrzeć około 25 000 żołnierzy wszystkich broni. Sytuacja w lotnictwie jeszcze nie wyjaśniona".

26.7.1940.

„Wczoraj w południe był nad nami Niemiec, artyleria grzała do niego, a nam sypały się na głowy odłamki pocisków. Zestrzeliły go w końcu dwa «Spitfire'y», angielskie pościgowce, z których każdy jest uzbrojony w 8 karabinów maszynowych i rozwija szybkość do 580 kilometrów na godzinę*.

* Mowa o wersji Mk. I, budowanej od roku 1938.

— 101 —

Dziś grupa naszych wyjechała do miejscowości Blackpool, gdzie znajduje się nasz główny lotniczy obóz czy też centrum.

Stosunek ludności do nas jest przemyły. Szkoda, że się mało rozumiemy, co często staje się przyczyną zabawnych nieporozumień. Jednym z dowodów przychylności Anglików jest fakt, że gdy wychodzimy z obozu na spacer, na szosie zatrzymuje się niemal każde przejeżdżające auto, a kierowcy wyrażają chęć odwiezienia nas w każdym żądanym kierunku. Trudno wytłumaczyć, że nie chcemy jechać, że pragniemy przechadzki.

Wczoraj w miasteczku Gloucester, które z nieznanym mi powodów należy wymawiać Gloster, zaszliśmy z Darkiem i Józkiem do jednego z barów. Zanim zdołaliśmy wytłumaczyć kelnerowi, że zamierzamy wypić po kieliszku whisky (smakuje jak podły samogon), już znalazły się na naszym stole szklaneczki wypełnione tymże trunkiem. Gdy wyraziliśmy zdumienie, zarówno z powodu szybkości obsługi, jak i z faktu, że szklaneczki były pokaźnych rozmiarów — kelner za pomocą szerokiej gestykulacji wyjaśnił, że trunek zafundował nam siedzący w kącie sali jegomość — «tubylec». Jegomość wcale nie zamierzał się do nas przysiąść ani wszczynać konwersacji, po prostu sprawiało mu przyjemność, że postawił whisky walecznym polskim aliantom. Ale cośmy się namęczyli, żeby to wszystko zrozumieć?!

Pod wieczór, gdy wracaliśmy do obozu, zaczepił nas inny «tu-bylec» i spytał łamaną francuszczyzną, czy jesteśmy Polakami. Po naszym potwierdzeniu chwycił nas kolejno za ręce i długo ścisnął, bełkocząc coś o naszym bohaterstwie! A tu człowiek siedzi w przeklętym obozie i nic nie robi! Takie «bohaterstwo» jest diabelsko łatwe".
29.7.1940.

„Znów część naszych wyjechała do Blackpool, w ich liczbie Darek i Józek. Ja jeszcze siedzę w Insworth Lane.

Niemcy bombardują noc w noc, prawdopodobnie Bristol lub okolice Gloucester. Czy jest to przygotowanie do inwazji? Wiadomości ze świata brak. Nie mamy pism polskich, języka angielskiego w radio ani w ząb nie łapiemy".

102 —

8.8.1940.

„Coraz bardziej niepokoi mnie przebieg wojny. Niemcy zwyciężają wszędzie, gdzie tylko się obrócą. Nie bardzo widzę, jak nasza strona może zwyciężyć. Niewątpliwie Wielka Brytania wraz z dominiami i koloniami jest potęgą, ale nieprzygotowaną do wojny i stale improwizującą. Po drugiej zaś stronie, po latach przygotowań, niemiecka machina wojskowa jest jakby taranem, który wszystko kruszy. Któż potrafi zatrzymać ten taran? Czy wąski pasek wody, zwany tutaj English Channel, czy brytyjska marynarka wojenna, czy lotnictwo RAF-u? A jeżeli Anglia upadnie, będzie to końcem marzeń nie tylko o zwycięstwie, ale i o powrocie do kraju. Chyba że... kto wie, czy do wojny nie przystąpią jeszcze inne potęgi, czy w grę nie wejdą jeszcze inne czynniki. Kto wie? Wszystko jest możliwe.

Jutro jadę do Blackpool. Anglicy bombardują niemieckie skupiska wojsk i barek inwazyjnych. Wysłałem z Anglii pierwszy list do kraju. Kupiłem za ostatnie grosze, a raczej szylingi, 1000słów po angielsku i uczę się zajadle, ale idzie kulawo i najprostszego zdania nie potrafię sklecić".

10.8.1940.

„Od wczoraj jestem w Blackpool. Miasto duże i ładne, położone tuż nad morzem, jest znaną miejscowością kąpielową i rozrywkową. Wszędzie czysto i bogato.

Kwaterujemy po pensjonatach. Mam własny pokój, malutki, ale z bieżącą wodą gorącą i zimną. Jedzenie pierwszorzędne, chociaż zupełnie odmienne od naszego czy francuskiego. Mieszkańcy nadzwyczaj uprzejmi dla Polaków, może dlatego, że nas za mało znają. Zaczepiają na ulicach, zapraszają na whisky i piwo, uczą języka. Od kobiet wprost odczepić się nie można, co nie sprawia nam zbytnej przykrości. Skąd w tej Anglii tyle ładnych dziewczyn? Przecież przed wojną wbijano mi go głowy, że każda Angielka ma co najmniej 60 lat, ogromne stopy i platfusy, za to wcale nie posiadają biustu. Bujda!"

27.8.1940.

„W Blackpool długo miejsca nie zagrzałem. Od wczoraj jestem nareszcie na prawdziwym lotnisku, a jutro mam zacząć latanie.

— 103 —

Grupkę naszych pilotów wysłano do Kemble, gdzie znajduje się obóz pilotów transportowych. Mieszkamy na razie w namiotach, tak zresztą jak piloci angielscy. Szybko wszystko idzie, po doświadczeniach francuskich wydaje się to aż nierealne. Mamy otrzymać gaże oficerów angielskich, już dano nam zaliczki. Lada dzień zjadą krawcy z Londynu, by wziąć miarę i zamówienia na nowe mundury, na które otrzymujemy specjalny dodatek".

11.9.1940.

„Tempo rzeczywiście niezwykle. Przed kilku dniami wykonałem pierwszy lot na dwusterze na maszynie Miles «Magister» z sympatycznym młodym podporucznikiem o nazwisku Salmond, co, jak już wiem, znaczy «łosoś». Samolotik niewielki, dwumiej-scowy, szkolny i treningowy. Po wykonaniu okrążenia i po wylądowaniu Anglik wysiadł i polecił mi wykonać kilka samodzielnych lotów. Wykonałem ich sześć, a już w dwa dni później latałem, równie z owym Salmondem, na dwusilnikowym Avro «Anson», wycofanym z użytku starym bombowcu, obecnie przeznaczonym do treningów i transportu. Jeszcze kilka dni i loty na nowym typie, na treningowo-myśliwskim Miles «Master». I znowu po kilku lotach na dwusterze poszedłem w powietrze samodzielnie. «Master» to maszyna nowoczesna, posiada takie urządzenia, jak zmienny skok śmigła, chowane w locie podwozie, klapy i hamulce. Jego prędkość dochodzi do 415 kilometrów na godzinę. Na tak szybkiej maszynie jeszcze nie latałem.

Nad Anglią rozpoczęła się bitwa powietrzna, która, jak twierdzą pisma, jest przygotowaniem do inwazji. Setki hitlerowskich samolotów bombowych i myśliwskich atakują południowe wybrzeża wyspy — miasta, porty i lotniska. Lotnictwo RAF-u przeciwdziała skutecznie. W akcji są już polskie dywizjony myśliwskie, spisują się wspaniale".

26.9.1940.

„Mam za sobą kilka nowych typów maszyn. Rozpocząłem pracę pilota transportowego w eskadrze «A». Odprowadzam samoloty na wiele lotnisk. Idzie mi dobrze, trening wspaniały i z pewnością przyda się później, gdy wreszcie dorwę się do latania bojowego.

Powietrzna bitwa nad Anglią trwa z niesłabnącą siłą. Polacy walczą we własnych Dywizjonach 303 i 302 oraz w jednostkach brytyjskich. Uformowano już dwa nasze dywizjony bombowe".

Nie zamierzam opisywać tutaj przebiegu powietrznej bitwy

0 Wielką Brytanię. Czynię to w opowiadaniach Alarm w St. Omer

1 Wielki dzień Dywizjonu 303. Zresztą, gdy przebywałem na lotnisku transportowym w Kemble, stosunkowo mało wiedziałem o działaniach bojowych w powietrzu, a często dochodziły do mnie wiadomości wypaczone, niekompletne lub zgoła fałszywe. Natomiast pracę Ferry Pilots, czyli transportowców, poznałem dokładnie.

Polegało to na pobieraniu samolotów w fabrykach i montowniach i na odprowadzaniu ich na lotniska docelowe do przeróżnych jednostek. Rano, o godzinie ósmej, zbieraliśmy się w przybudówce hangaru, gdzie mieściła się kancelaria eskadry. Dowódca, kapitan Jaffe, po otrzymaniu rozdzielnika zapotrzebowanych samolotów wyznaczał każdemu z nas zadanie: lotnisko, z którego należało maszynę pobrać, typ i numer tej maszyny, lotnisko docelowe. Wyznaczał również „taksówki powietrzne", dwusilnikowe „Aksony", którymi jeden z nas rozwoził pilotów po lotniskach, a później zbierał ich z lotnisk docelowych. Praca była odpowiedzialna i trudna, wymagała doskonałej nawigacji i stałego przesiadania się z jednego typu samolotu na drugi. Lataliśmy nisko, nie wyżej niż 2000 stóp, czyli około 700 metrów, radiem nie wolno się było posługiwać, człowiek polegał tylko na busoli, kursie i mapie oraz na własnym sprycie. Zaznaczyć zaś trzeba, że specjalnie w jesieni i w zimie angielska pogoda bywała okropna — niski pułap, mgły, deszcze lub śnieżyce. Maszyny zaś trzeba było za wszelką cenę dostarczyć. Ten sposób pracy i tempo sprawiły, że z jednej strony wkrótce wyrobiliśmy się na wszechstronnych i doświadczonych pilotów transportowych, z drugiej zaś strony — ponosiliśmy często straty: ludzie ginęli, właśnie przeważnie z powodu złej pogody.

Ja sam w zimie 1940-41 leciałem pewnego dnia z północy Anglii z zadaniem dostarczenia „Spitfire'a" na jedno z podlondyńskich lotnisk. Leciałem przy fatalnej pogodzie wzdłuż zachodniego brzegu wyspy, mając nadzieję, że w porę zauważę charakterystyczny

występ wybrzeża i skręcę dalej w morze, by ominąć port i miasto Liverpool, gdzie stale unosiła się w powietrzu gęsta zapora balonowa. Miałem nadzieję, również, że później „wskoczę" w ląd bardziej na południe i dolinami jakoś „dopcham się" do Londynu. Tymczasem widoczność była tak podła, że nie dostrzegłem występu wybrzeża i w pewnej chwili znalazłem się w samym środku balonowej zapory. Wrażenie wielce nieprzyjemne. Opasłe cielska balonów wisiały dokoła — z przodu, z tyłu, w górze, z boków! Maszyna była szybka... Co było robić? Zaciśnąłem zęby i leciałem wprost przed siebie, spodziewając się, że lada chwila uderzę skrzydłem w balonową linkę i... kłapa. Nie uderzyłem — nie byłbym bowiem w stanie tej historii opisywać. Nie uderzyłem, i, zdaje się, byłem jedynym alianckim lotnikiem, który przeleciał w poprzek zapory balonowej Liverpoolu i pozostał przy życiu. Tej samej zimy, również bodaj na „Spitfirze", starałem się za wszelką cenę dotrzeć do lotniska

Croydon pod Londynem. Było zasnuwane mgłą do tego stopnia, iż w ogóle nie było go widać z powietrza, a tuż za lotniskiem rozpoczynała się znowu fatalna zapała. Trzykrotnie nalatywałem z południa, znad znanego mi punktu orientacyjnego, niepokrytego mgłą i trzykrotnie zawracałem, gdy po obliczonym czasie nie natrafiłem na lotnisko. Wreszcie popróbowałem po raz czwarty i w ostatniej chwili dostrzegłem w dole zarys hangaru. Gdy wylądowałem, straciłem kompletnie orientację. Nie było widać nic, nawet wszelkie loty w Croydon zostały wstrzymane, mimo że stacjonowały tam dywizjony bojowe, składające się z doświadczonych pilotów.

Na każdym kroku napotykał się przeróżne trudności. Brak znajomości kraju był jedną z nich, wkrótce zresztą przewyciężoną, bo już w grudniu 1940 roku miałem na swym „koncie” wizyty na pięćdziesięciu różnych lotniskach Anglii, Szkocji, Walii i północnej Irlandii. Trudności związane ze sprzętem również znikły, w krótkim czasie poznałem ponad dwadzieścia typów maszyn; począwszy od „Magistra”, a skończywszy na bombowym „Wellingtonie”*.

* Samolot Vickers-Armstrong „Wellington”, budowany od roku 1936, był dwusilnikowym średniopłatem bombowym, używanym powszechnie w ubiegłej wojnie, również przez dywizjony polskie. Posiadał załogę 4-6 ludzi, uzbrojenie 4-8 karabinów maszynowych, udźwig bomb do 4500 kg, prędkość maksymalną do 415 km/godz.

— 106 —

Największe trudności mieliśmy z językiem, chociaż zarówno ja, jak i inni koledzy, czyniliśmy w angielskim dosyć szybkie postępy, tym szybsze, że stale obracaliśmy się pośród „tubylców”. Ale gdy w zimie 1940-41 wydało mi się już, że dostatecznie opanowałem język Szekspira, wydarzyła mi się przygoda dosyć komiczna i nieco dla mnie upokarzająca. Pewnego dnia polecono mi odprowadzić „Hurricanea” na jedno z lotnisk szkockich na północy kraju. Doleciałem z międzylądowaniami, załatwiłem formalności, wracać jednak musiałem pociągiem, bo nasza „taksówka” do mnie nie dotarła. Dojechałem sobie wygodnie do Edynburga, tam przenocowałem, by z samego rana złapać pociąg londyński. Wieczorem, po zwiedzeniu tego pięknego miasta udałem się do hotelu na spoczynek, a przedtem do hotelowej restauracji na kolację. Usiadłem przy stoliku, zacząłem studiować kartę. Wybrałem sobie porcję zimnego mięsa. Przywołałem kelnera. Podszedł, uklonił się, starł nieistniejący pyłek z serwety, przyjął zamówienie — zrozumiał. Wtedy właśnie coś mnie tknęło i postanowiłem uprzyjemnić sobie smak mięsa przez dodanie sosu majonezowego. Taki sos podawano w Anglii w ładnych, wysmukłych buteleczkach. Nazywa się „salad cream”.

Poprosiłem wobec tego o butelkę „salad cream”. Kelner uniósł brwi w górę, uśmiechnął się lekko i grzecznie poprosił, bym zamówienie powtórzył.

— Salad cream, please — powiedziałem mym najlepszym i najczystszyim akcentem. Kelner ponownie się uśmiechnął, pokręcił głową, po chwili wahania ujął mnie pod ramię i zaprowadził... do toalety dla panów!!!

Gdy w jesieni 1940 zakończyła się zwycięsko bitwa o Wielką Brytanię, a w powietrzu nastała względna cisza, przerywana nocnymi bombardowaniami Londynu i innych większych miast angielskich, kilkakrotnie miałem okazję odprowadzania

samolotów do Northolt, na którym stacjonował słynny polski Dywizjon 303 oraz jeden z myśliwskich dywizjonów brytyjskich. Tam właśnie, w Northolt, stałem się świadkiem incydentu, o którym przemilczają lotnicze kroniki angielskie i polskie, ale który był powszechnie znany pośród członków naszych Sił Powietrznych.

— 107 —

Był bodaj grudzień 1940, może styczeń 1941. Po południu, tuż przed zmierzchem, dotarłem szczęśliwie do Northolt, zdałem samolot, powędrowałem do oficerskiego kasyna. Byłem poinformowany poprzednio, że „taksówka” przyleci po mnie następnego dnia rano, toteż musiałem spędzić noc w Northolt. Zamówiłem miejsce u służbowego sierżanta, złożyłem na łóżku ekwipunek, zjadłem kolację, a potem przeszedłem do baru, przy którym zebrała się grupka pilotów polskich i angielskich. Natknąłem się na paru kolegów, pogadałem z nimi, wypilem kilka kolejek whisky. Zamierzałem już pożegnać się i pójść spać, gdy zainteresowała mnie dyskusja, przybierająca coraz gorętszy obrót. Dyskusja, niemal kłótnia, toczyła się na temat, kto lepiej strzela: myśliwcy polscy czy też angielscy. Nasi z żywą gestykulacją tłumaczyli zinnokrwistym „tubylcom”, że ani im się umywać do polskich mistrzów, Anglicy bez gestykulacji, ale z nie mniejszym przekonaniem dowodzili, że Polacy nigdy im w strzeleckim kunszcie nie dorównają. Padało wiele różnorodnych argumentów, każdy zakrapiany kolejką whisky.

Nie pamiętam, ile tych kolejek wypiliśmy, pamiętam natomiast, że któryś z pilotów, triumfalnie potoczywszy wzrokiem dokoła, zawołał:

— A któż był najlepszym strzelcem świata?!

Zapanowało chwilowe milczenie, po czym ten sam głos oznajmił:

— Naturalnie Wilhelm Tell!

Wypito jeszcze jedną kolejkę i padło znamienne polecenie:

— Barman! Prosimy o jabłko!

Podoficer zza baru z niezmaconym spokojem podał okrągłe, dojrzałe jabłko. Piękny owoc umieszczony został na czubku głowy jednego z podporuczników angielskich, któremu kazano stanąć w kącie baru i... udawać syna Wilhelma Telia. Rzecz polegała na tym, że najpierw miał strzelać Polak do jabłka ustawionego na głowie Anglika, później zaś role miały się odwrócić. W ten sposób po kilkunastu kolejkach podwójnej whisky spodziewano się spór rozstrzygnąć.

O pięć kroków od nieco chwiejącego się na nogach Anglika, ciągle jakoś utrzymującego jabłko na głowie, stanął jeden z mych kolegów, którego nazwisko przemilczę. Stanął dziarsko, chociaż

— 108 —

i on miał nogi jak z waty. Wyciągnął pistolet, okrągłym ruchem przymierzył się raz i drugi, potem po raz trzeci, bo chodziło przecież o honor Polskich Sił Powietrznych. Wycelował wreszcie dokładnie, przycisnął spust i strzelił!

Na ziemię upadło jabłko i... Anglik!

Jabłko z tej prostej przyczyny, iż zostało przestrelone dokładnie w samym środku, Anglik zaś dlatego, że się wściekle przestraszył, czemu się nie bardzo dziwię.

Niestety, impreza nie została doprowadzona do końca, towarzystwo oprzytomniało i ani Polacy nie chcieli ustawiać sobie na głowie jabłek, przezornie przygotowanych przez barmana, ani Anglicy nie zamierzali w ten sposób dokumentować swych

zdolności strzeleckich.

Wracając do trudności językowych, wspomnę jeszcze o jednym szczególe, dotyczącym mnie osobiście. Otóż przeciętny Anglik nie potrafił prawidłowo wymówić nazwiska „Arct”. Przeważnie mówiono: „Arkt” lub częściej: „Ars”. Ten zaś ostatni wyraz znaczy dokładnie tyle, co po polsku d..a. Trudno się dziwić, iż nie byłem zbyt zachwycony, gdy głośno na lotnisku wołano, że porucznik D..a poleci na takie to a takie lotnisko lub, co gorzej, gdy ktoś mówił, że ma zamiar wybrać się z porucznikiem D..ą do knajpy na jednego. Z powyższych przyczyn „przechrzcilem się” i wymawiałem nazwisko wyłącznie jako „Arkt”.

Szły tygodnie i miesiące. Lataliśmy nadal intensywnie, wyrabialiśmy się na pełnowartościowych pilotów transportowych, a o doniosłości naszej pracy świadczył fakt, iż w żaden sposób dowództwo nie chciało zgodzić się na przeniesienie kogoś z nas do innego rodzaju latania. Byliśmy zbyt potrzebni do rozprowadzania maszyn. Ja sam kilkakrotnie składałem podanie o przeniesienie do jednostki bojowej. W tym czasie zdecydowałem już, po licznych lotach na „Hurricane'ach” i „Spitfire'ach”, że zostanę pilotem myśliwskim. Dowództwo Transport Command* ani słyszeć nie chciało o pozbywaniu się wytrenowanych i znających swój fach ludzi.

Na lotnisku Kemble oprócz naszej grupy transportowej znalazła się inna grupa Polaków. Byli to piloci wyznaczeni na wyjazd do Afryki Zachodniej, do Gold Coast, gdzie mieli zająć się

* Lotnictwo Transportowe.

przeprowadzaniem amerykańskich i brytyjskich samolotów w poprzek Czarnego Lądu do Egiptu.

W grupie tej znalazło się wielu dobrych i doświadczonych lotników, przeważnie starszego pokolenia. Znaleźli się jednak i tacy, którzy pilotami byli tylko z imienia, a wyjechać z Anglii pragnęli, bardzo bowiem obawiali się inwazji niemieckiej. Ci „piloci” musieli odbyć w Kemble przeszkolenie. Ale... latać nie chcieli i sam byłem świadkiem, jak kilku „asów” wpisywało sobie do książki lotów starty treningowe, które w rzeczywistości wykonywali za nich inni, prawdziwi lotnicy, jak major Giedgowd lub chorąży Szubka, starzy przedwojenni oblatywacze.

Szczęśliwie grupa owych „afrykańczyków” szybko opuściła Kemble, a my, najadłszy się za nich wstydu, mogliśmy wreszcie spokojnie zająć się właściwą pracą.

Tak przeszła zima i nastąpiła wiosna 1941, przeładowana wydarzeniami wojskowymi i politycznymi na dużą skalę, upamiętniona rozpoczęciem powietrznej ofensywy RAF-u nad kraje okupowanej zachodniej Europy. W naszej transportowej pracy niewiele się jednak zmieniło. W marcu przeniesiono nas na lotnisko Hullavington opodal Kemble, gdzie utworzono specjalną polską eskadrę transportową, dowodzoną przez Anglika, kapitana Jaffego, mego dawnego dowódcę eskadry „A” z Kemble. Kilku naszych zginęło w lotach podczas złej pogody, zabili się między innymi sierżant Andrzejewski, porucznik Psuja, podporucznicy Bernatowicz i Makomaski. Porozumiewały się z Jaffem, starałem się jak najwięcej latać na maszynach myśliwskich, bo ciągle miałem nadzieję, że uda mi się wreszcie dostać do dywizjonu bojowego, i chciałem mieć jak najlepszą zaprawę.

23.4.1941.

„Parę dni temu brałem po raz pierwszy w życiu udział w pokazach lotniczych.

Odbywały się one w Hatfield pod Londynem i były przeznaczone dla ambasady amerykańskiej i różnych szefów produkcji lotniczej. Nasza 41. Grupa wyznaczyła na tę imprezę dwóch polskich pilotów: porucznika Janasa na «Mohawku»*

* Mowa o samolocie Curtiss „Mohawk” (P-36), budowanym od roku 1938. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy dolnopłat myśliwski, uzbrojony w 4 karabiny maszynowe. Posiadał prędkość maksymalną 480 km/godz.

— 110 —

i mnie na «Tomahawku»*. Wypadło to wszystko bardzo dobrze, przy okazji obejrzałem najnowsze typy maszyn angielskich, «Typhoon»*† i «Mosquito»***. Nocowaliśmy w Londynie, ale trafiliśmy dosyć niefortunnie, bo akurat był wściekły nalot, jeden z najgorszych do tej pory. Rąbali naszą dzielnicę i trudno było spać. Braliśmy nawet udział w akcji ratunkowej, gdy zapaliły się sąsiednie domy, i byliśmy świadkami, jak jakaś rodzina angielska, wyrzuciwszy pośpiesznie z płonącego mieszkania przeróżne graty, zatknęła na progu domu chorągiewkę swego kraju i spokojnie poszła... na filiżankę herbaty. Jednakże ci Anglicy mają nerwy opanowane!"

8.5.1941.

„Latamy intensywnie, przeważnie odprowadzamy «Hurricane'y» przeznaczone na Bliski Wschód. Odchodzą one z portów szkockich i walijskich.

Według Dziennika Ustaw RP nr 20 pozycja 128 z dnia 20 marca 1941, dostałem awans na porucznika, jednocześnie zaś awansowałem na porucznika angielskiego, czyli Flying Of-ficera.

Miałem zostać przeniesiony jako instruktor do szkoły pilotażu, ale Jaffe za nic na świecie nie chce mnie puścić, jeździł nawet w tej sprawie do Londynu. Ostatecznie zostaję w eskadrze. Wydaje się, że dowódca ceni mnie coraz bardziej, a moja książka lotów mówi, iż do chwili obecnej wylatałem jako pilot transportowy 262 godziny, z czego większość na myśliwcach; chociaż często teraz latam i jako pilot «taksówek», rozwożąc i przywożąc kolegów".

* Mowa o samolocie Curtiss „Tomahawk” (P-40), budowanym od roku 1939. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy dolnopłat myśliwski, uzbrojony w 6 karabinów maszynowych, posiadał prędkość maksymalną 560 km/godz.

" Mowa o samolocie Hawker „Typhoon", budowanym od roku 1940. Był to jednosilnikowy, jednomiejscowy dolnopłat myśliwski, uzbrojony w 12 karabinów maszynowych lub w 4 działka 20 mm. Posiadał prędkość maksymalną 670 km/godz.

*** Mowa o samolocie De Havilland „Mosquito", budowanym od roku 1940. Był to dwusilnikowy, jedno- lub dwumiejscowy średniopłat wielocelowy, używany bardzo powszechnie w wojnie 1939-45. Uzbrojenie jego wahało się w zależności od wersji, na przykład wersja F Mk. II z roku 1941 posiadała 4 działka 20 mm oraz 4 karabiny maszynowe. Prędkość w zależności od wersji, na przykład omawiana powyżej wersja posiadała 590 km/godz., a wersja późniejsza B. Mk. 35 posiadała prędkość 684 km/godz.

— 111 —

10.5.1941.

„Współzycie i współpraca w eskadrze są bardzo zadowalające. Dowódcą jest nadal Flight Lieutenant, czyli kapitan Jaffe, Anglik, trochę kanciarz i karierowicz, ale

nadzwyczaj przychylnie do Polaków usposobiony, a mnie darzący specjalną sympatią i zaufaniem. Polskim seniorem jest major Żarski, przezywany przez Anglików «poor little man» — biedny mały człowieczek. To nie wymaga komentarzy. Poza tym mamy doskonałych i doświadczonych pilotów, jak choćby Kazik Burzyński*, przedwojenny «milioner» z linii lotniczych, kapitan Grzanka dający sobie doskonale radę w powietrzu mimo jednej sztucznej nogi**, kapitan Witakowski***, bu-jacz pierwszej wody, ale porządny z kośćmi, porucznik Marcisz****, mistrz w organizowaniu spotkań z płcią piękną, i wielu innych, młodszych wiekiem i doświadczeniem, niemniej jednak pełnowartościowych transportowców.

W czasie licznych przelotów, gdy włóczyłem się po całym kraju, zdołałem stwierdzić słusznie czy niesłusznie, że przeciętni Anglicy, tak zwani «zwykli ludzie z ulicy», są normalnie prości w obyciu, uczciwi, serdeczni i przyjacielscy. Natomiast tak zwane «sfery wyższe», a specjalnie arystokracja i przeróżne utytułowane osobniki — to snoby, zarozumiałcy, drący nosy w górę i spoglądający na nas jak na nieco lepszy rodzaj Murzynów. Stwierdziłem również, że w okolicach czy miastach zbombardowanych przez Niemców Brytyjczycy odnoszą się do nas z uznaniem i poważaniem, w innych zaś okolicach, szczególnie na zapadłej prowincji, traktują nas jako uciążliwych i niepotrzebnych cudzoziemców, zjadających darmo ich cenny, angielski chleb. Jakby ludzie ci nie zdawali sobie sprawy, że my walcząc o nasz kraj, oddajemy równocześnie i im ogromne przysługi. Nawet my, piloci transportowi, nie mówiąc już o myśliwcach czy bombowcach! -

* Zginął w roku 1942 w Montrealu jako pilot transportowy przeprowadzający samoloty nad Północnym Atlantykiem.

** Zginął w roku 1942 lub 1943 jako pilot bombowy.

*** Zginął w roku 1943 jako pilot bombowy.

**** Był później, w roku 1944, dowódcą eskadry w myśliwskim Dywizjonie 316.

— 112 —

Brałem znów udział w pokazach w Hatfield i prawem serii spędziłem bezsennie noc w Londynie, znów z powodu nalotu.

Wczoraj zabił się jeden z naszych sierżantów, Czempas. Złapała go zła pogoda w górach pod Edynburgiem. W tym samym czasie sierżant Poreda skakał ze spadochronem z tej samej przyczyny, wpadł w morze, ale szczęśliwie wyłowiono go po godzinie".

5.6.1941.

„Nie pisałem długo, bo dwukrotnie odbywałem pięciodniowe przeloty, pobierając maszyny na coraz nowych lotniskach, kilka razy miałem przeloty dwu- lub trzydniowe, tak że właściwie jestem w Hullavington jakby gościem. Dużo latam teraz na maszynach dwusilnikowych. Zginął jako instruktor Józek Stępień".

12.6.1941.

„Zakończyliśmy pracę w naszej transportowej eskadrze. Przyszedł rozkaz rozwiązujący «Polish Ferry Flight» i rozsyłający nas po całej Anglii. Część idzie do jednostek bojowych, część na oblatywaczy do montowni i fabryk, część na instruktorów pilotażu. Ja wraz ze Żmigrodzkim mam odejść do jednostki doskonalenia myśliwskiego, tak zwanego «Operational Training Unit», potem do dywizjonów bojowych! Cieszy mnie to ogromnie, chociaż i tutaj było bardzo dobrze:

dużo przyjaciół i ciekawa praca. Ale nareszcie po tak długim czekaniu będę mógł naprawdę walczyć!"

18.6.1941.

„Część naszych już wyjechała. Poza mną zostało tylko kilku, czekamy na rozkazy przeniesienia".

25.6.1941.

„Niemcy zaatakowali Rosję! Od kilku dni trwają zaciekle walki na kolosalnym froncie od Morza Czarnego do Oceanu Lodowatego. Czyżby wreszcie w grę weszły te nowe czynniki, które zdołają powstrzymać hitlerowski taran?"

— 113 —

14.7.1941.

„Ciągle czekam na rozkaz przeniesienia. Mam nadzieję, że pójdę na następny kurs do któregoś OTU myśliwskiego.

W Rosji mimo krwawych ataków Niemcy nie zdołali osiągnąć decydujących sukcesów. Idą jednak dość szybko naprzód, uderzenie ich ma trzy główne kierunki: Leningrad, Moskwa i Kijów. Rosjanom udaje się stale wycofywać gros swych sił, nie dają się zniszczyć, toteż rosną nadzieje, że ofensywa hitlerowska zwolni tempo i wreszcie zatrzyma się w miejscu, a wtedy, kto wie, czy nie dojdzie do kontrofensywy. Rozpoczęta przed trzema tygodniami wielka ofensywa RAF-u przybiera z każdym dniem na sile. Jak oznajmił premier Churchill, w ciągu tych trzech tygodni lotnictwo brytyjskie zrzuciło na Niemcy połowę tonażu bomb rzuconych na Anglię przez całą wojnę. Ale, jak powiedział Churchill, jest to tylko początek.

W walkach ofensywnych zginęli ostatnio: porucznik Szmejł (nie wrócił z patrolu nad konwojem morskim), porucznik Kinel i porucznik Hanneberg, dowódca Dywizjonu 303 (obaj zginęli nad Francją)".

25.7.1942.

„Wrócił z Londynu Jaffe i przywiózł z Air Ministry* wiadomość, że w najbliższym czasie będę wysłany, ale jako instruktor! Myślałem, że wścieknę się ze złości.

Natychmiast napisałem i wysłałem jeszcze jedną prośbę o przeniesienie do jednostki bojowej. Dostyc już mam tego latania poza frontem, dostyc czekania! Zginął jako pilot bombowy Janek Waroczewski".

11.8.1941.

„To już przechodzi wszelkie granice! Pozostaję tutaj zupełnie sam, bo i Jaffe otrzymał przeniesienie. Odchodzi do jakiejś polskiej jednostki na instruktora. Wiem, że w naszym dowództwie jest już lista pilotów do OTU, a na niej figuruje moje nazwisko, ale rozkazu nie ma.

* Ministerstwo Lotnictwa.

114 —

Jestem spakowany i czekam. Forsy mało, bo wpakowali nam jakiś dodatkowy podatek dochodowy. Trzeba stwierdzić, że RAF jest najgorzej płatną instytucją w Anglii. Byle maszynistka lub majster fabryczny bierze grubo więcej niż pilot, nawet w wysokim stopniu oficerskim. Zginął w dywizjonie myśliwskim Darek Gozdecki".

16.8.1941.

„Nareszcie! Przyszedł rozkaz. Jutro odjeżdżam na nowe lotnisko, do Heston pod Londyn, do «61 Operational Training Unit». Będę więc myśliwcem, będę walczył na

«Spitfire'ach».

Na zakończenie pobytu w eskadrze transportowej Jaffe wypełnił i własnoręcznie wkleił do mojej książki lotów drukowany formularz o mojej pracy jako pilota. Część jego w tłumaczeniu polskim brzmi następująco:

Ocena zdolności

należy oceniać jako: wyjątkowy, ponadprzeciętny poziom, przeciętny, poniżej przeciętnego poziomu.

1. Jako pilot transportowy: wyjątkowy na wszystkich maszynach jednosilnikowych, ponadprzeciętny poziom na maszynach dwusilnikowych.

2. Jako pilot-nawigator: ponadprzeciętny poziom.

Jest to ocena bardzo dla mnie przyjemna i pochlebna. Mam nadzieję, że na nią zasłużyłem i mam również nadzieję, iż podobnych ocen doczekam się w przyszłości w jednostkach myśliwskich".

W ten sposób zakończyło się wreszcie moje niebojowe latanie w czasie drugiej wojny światowej. Po kilkutygodniowym przeszkoleniu w Heston wysłano mnie na lotnisko Speke pod Liverpooliem, gdzie stałem się członkiem myśliwskiego Dywizjonu 306.

„Turystą” jednak pozostałem. Włączyłem się z dywizjonem po różnych lotniskach Anglii, walczyłem nad Francją, Belgią

115 —

i Holandią, później лихо poniosło mnie powtórnie do Afryki, gdzie byłem członkiem słynnej eskadry Skalskiego, jeszcze później wróciłem do Anglii, dowodziłem eskadrą w Dywizjonie 303, wreszcie otrzymałem dowództwo Dywizjonu 316, w którym zakończyłem bojową karierę. O tych przeżyciach i przygodach pisałem jednak w innych książkach* i z tej to przyczyny moje „turystyczne” opisy kończą na pożegnaniu się z lataniem transportowym.

* W pogoni za Luftwaffe, Messerschmitty w słońcu oraz Niebo w ogniu.I

W czasie powietrznych wędrówek, gdy jako pilot transportowy włączyłem się z jednego angielskiego lotniska na drugie i przesiadałem się z kabiny jednego samolotu do drugiego, pewnego dnia poleciałem na południowy brzeg, na myśliwskie lotnisko Tang-mere, na którym stacjonowało skrzydło złożone z trzech dywizjonów „Spitfire'ów”.

Był piękny majowy dzień roku 1941, niebo bezchmurne — przelot w tych warunkach nie sprawił oczywiście żadnego kłopotu. Po wylądowaniu i zdaniu samolotu w parku lotniczym zaszedłem do kasyna oficerskiego, by spożyć obiad i doczekać się przylotu naszej transportowej „taksówki”. Gawędząc z jednym z angielskich oficerów w Maintenance Unit* dowiedziałem się, iż stacjonujące w Tangmere skrzydło myśliwskie poleciało na ofensywną operację nad Francję.

— Wróć za chwilę, zaraz ich zobaczymy — oświadczył ów oficer.

Rzeczywiście, w kilka minut później nad lotniskiem rozległ się potężny ryk lotniczych silników, a gdy wyjrzałem przez otwarte okno kasyna, dojrzałem równie formacje trzech dywizjonów „Spit-fire'ów”, skręcające do rozejścia się przed lądowaniem.

— Ładnie lecą, co? A swoją drogą szkoda, że nie mieli spotkania — ciągnął oficer, nader gadatliwy jak na Anglika. — Bader będzie wściekły.

Byłem na tyle doświadczony, by wiedzieć, że jeżeli formacje myśliwców wracały

znad Francji w zwartym szyku, nie stoczyły w locie walki z wrogiem. Jeżeli zaś nadlatywały nad swe lotnisko w rozsypce, w pojedynkę lub niewielkimi grupkami, było to niezawodnym znakiem, iż stoczono gwałtowne i zaciekle boje.

* Park lotniczy.

— 118 —

— Bader? — spytałem, nie wiedząc, kogo mój rozmówca miał na myśli i nie mając pojęcia, czemu ów tajemniczy osobnik miałby być wściekły, gdy wszystkie maszyny skrzydła Tangmere wracały cało do bazy.

— Tak, Wing Commander* Douglas Bader, dowódca skrzydła

— wyjaśnił Anglik z zachwyconą miną. — Nie słyszał pan o nim?

— rzucił pytanie, dostrzegając, że nazwisko nic mi nie mówiło.

— Przykro mi, ale nie słyszałem — przyznałem.

Anglik wytrzeszczył oczy, ale zanim zdążył otworzyć usta, drzwi do jadalni otworzyły się i do wnętrza weszło kilku oficerów w połowych mundurach. Na szyjach mieli zawiązane barwne szaliki, na nogach futrzane buty — zwykły obraz grupy myśliwców, powracających z bojowej wyprawy.

Na czele szedł przystojny mężczyzna średniego wzrostu, z naszywkami podpułkownika RAF-u na naramiennikach. Szedł szybko, ale krok jego wydał mi się jakby niepewny, niczym krok człowieka, który wychylił kilka kolejek mocnego trunku. Trudno jednak przypuszczać, by w ciągu pięciu czy dziesięciu minut, dzielących lądowanie od wejścia do kasyna, ktokolwiek zdołał przełknąć zawartość choćby jednego kieliszka, jako że w barakach na lotnisku whisky z reguły nie podawano, a nie było bodaj wypadku w całym RAF-ie, by jakiś pilot „palnął” whisky przed lotem.

— To właśnie Bader — szepnął mi do ucha oficer z parku lotniczego.

Odciągnąłem go na bok, mimo że nawet nie rozpoczęliśmy posiłku.

— Co mu jest? — spytałem. — Kulawy?

— Pan naprawdę o Baderze nie słyszał?

— Naprawdę.

Przeszliśmy do baru. Anglik zamówił dla siebie piwo, dla mnie podwójną whisky.

— Opowiem panu o nim. To postać doprawdy niezwykła...

Opowiedział. W miarę jego słów zapomniałem i o obiedzie, i o stojącym przede mną kieliszku. Być może już w tym czasie zbudziła się we mnie żyłka pisarska czy też dziennikarska, bo po

* Podpułkownik RAF-u.

— 119 —

powrocie na własne lotnisko skrętnie zanotowałem całą historię. Później zaś, gdy byłem pilotem bojowym, wielokrotnie o Baderze słyszałem i miałem okazję zebrać o nim dalsze wiadomości. Po wojnie wreszcie, po powrocie do Polski, wpadła mi w ręce książka zatytułowana Reach for the Sky, napisana przez Paula Brickhilla, znanego angielskiego pisarza lotniczego i ekspilota myśliwskiego. Teraz znałem cały życiorys Douglasa Badera, myśliwskiego „asa” drugiej wojny światowej, pilota pozbawionego... obu nóg!

W historii światowego lotnictwa było kilka postaci wyjątkowych, ludzi, którzy przezwyciężywszy kalectwo, czasem kwalifikujące do inwalidzkiego fotela, zdołali

niezwykłym wysiłkiem woli i wytrwałością wspiąć się na nieosiągalne, zdawałoby się, wyżyny i stanąć w czołowiec ludzi powietrza. Taką wyjątkową postacią był Willey Post, jedynoki lotnik amerykański, który przed ostatnią wojną dwukrotnie przeleciał dokoła świata w rekordowym czasie. Takim nadzwyczajnym człowiekiem był radziecki pilot Miere-sjew, pięknie pokazany przez Borysa Polewoja w książce *Opowieść*

o prawdziwym człowieku. Wysoką wartość przedstawiał Polak, kapitan Grzanka, który, pozbawiony nogi, latał w czasie ostatniej wojny bojowo i zginął w wyprawie bombowej. Takim był również Douglas Bader, postać do tej pory w Polsce mało znana.

II

Douglas Robert Bader urodził się w Anglii dnia 21 lutego 1910 roku. Pochodził z rodziny niezamożnej, jego rodzice z trudem wiązali koniec z końcem. Gdy chłopak podrósł, uczęszczał najpierw do szkoły podstawowej, a później do liceum, zwanego po angielsku „college”. W roku 1922, gdy Douglas liczył 12 lat, jego ojciec, major Frederick Bader, zmarł we francuskim szpitalu w St. Omer na skutek ran odniesionych w pierwszej wojnie światowej. Traf zrzucił, że dla Douglasa miejscowość St. Omer powiązała się nie tylko ze wspomnieniami o ojcu, lecz i z własnymi dramatycznymi przeżyciami z drugiej wojny światowej.

Już w szkolnych latach Douglas, dobrze zbudowany, silny

1 znakomicie wysportowany wyrostek, przejawiał pewne cechy,

— 120 —

niezmiernie dla niego charakterystyczne w czasach późniejszych. Jedną z tych cech było to, że dawał się łatwo sprowokować i nie potrafił powiedzieć „nie”, gdy koledzy i przyjaciele rzucali pod jego adresem najprzeróżniejsze wyzwania.

— Tego z pewnością nie potrafisz — mawiali chytrze. — Tego nie zrobisz.

— Potrafię i zrobię — odpowiadał niezmiennie.

I rzeczywiście zdobywał się na sztubackie wyczyny, jak strzelanie z łuku do kapeluszy przechodzących mężczyzn lub wspinanie się na ostro zakończone sztachety żelaznego, dwumetrowego ogrodzenia.

Bardzo szybko jego uwagę pochłonęło latanie i lotnictwo, a ponieważ zapału i silnej woli mu nie brakowało, zdołał urzeczywistnić swe zamiary, porzucił liceum i dostał się do szkoły kadetów, a później do szkoły oficerskiej w Cranwell.

W sierpniu 1930 roku Douglas ukończył z odznaczeniem szkołę i w stopniu podporucznika RAF-u został przeniesiony do myśliwskiego Dywizjonu 23, stacjonującego na lotnisku Kenley w pobliżu Londynu.

Dwudziestoletni Pilot Officer* Bader, był wybitnie przystojnym i doskonale rozwiniętym fizycznie młodzieńcem, pełnym energii i ambicji, wszechstronnie utalentowanym, zamiłowanym we wszelkiego rodzaju sportach, świetnie zapowiadającym się pilotem. Jak tysiące młodych mężczyzn we wszystkich krajach świata został dotknięty tak zwanym „bakcylem” latania. Każdy prawdziwy lotnik zna „bakcyl” i wie, jak potężny to „zarazek”, jak szybko opanowuje organizm, wie również, że nie wynaleziono dotychczas skutecznych środków na zwalczanie „choroby”.

Ale gdyby nie ów „bakcyl”, nie byłoby najwspanialszych lotników świata. Bez

podobnego entuzjazmu, talentu, zacięcia i wytrwałości nie dokonałby wiekopomnych wyczynów sławny Kokkinaki, nie zdobyłby się na transatlantyckie przeloty wielki Czkałow, nie podbiłby oceanu Lindbergh, nie popróbowałby skoku do Brazylii Skarżyński. Nie okryłby się też legendarną sławą Bader.

* Podporucznik RAF-u.

— 121 —

Na razie jednak, w początkach kariery, wiódł szczęśliwe i błogie życie w jednostce myśliwskiej. Latanie, zajęcia w dywizjonie, sporty. Krykiet, rugby, golf, boks, tenis, pływanie. Wieczorne wycieczki samochodowe, tańce w kasynie oficerskim.

Tryskał życiem i humorem. Rozsadzał go nadmiar energii. Nie tykając alkoholu, stawał się od razu „duszą” każdej zabawy. Jego natura, łatwo zapalna i pełna dynamiki, kazała sięgać po palmę pierwszeństwa wszędzie, gdzie zwracały się jego zainteresowania. Odwagi i ambicji mu nie brakło, ale rozwaga i rozsądek były wówczas jego słabą stroną. Pokusom w dalszym ciągu oprzeć się nie potrafił, nad żadnym rodzajem wyzwania nie przechodził do porządku dziennego. Popisywał się też akrobacjami powietrznymi, które z reguły zakazywane były przez przepisy; potrafił zdobyć się na taki wyczyn, jak przejście bez spadochronu ze skrzydła jednego lecącego w zwartym szyku samolotu na skrzydło drugiego. Szczęście dopisywało mu... do czasu.

Dywizjon 23 otrzymał właśnie nowe samoloty, myśliwskie Bristol „Bulldog”*. Dnia 14 grudnia 1931 roku Bader wraz z dwoma kolegami wylądował na niewielkim sportowym lotnisku Woodley. Piloci aeroklubu, zebrani w hangarze, uczestowali wojskowych lotników kawą, otoczyli Badera, znanego im już jako akrobatyczną sławę i, jak zwykle bywa w podobnych przypadkach, poczęli rozprawiać o lataniu. Któryś rzucił lekkomyślną propozycję, by podporucznik Bader pokazał im, młodszym kolegom, jak należy wykonywać niską akrobację nad lotniskiem. Douglas odmówił z nikłym uśmiechem. Poczynał przejawiać pierwsze oznaki rozsądku. „Bulldog” nie szedł tak za ręką jak zwinny i lekki „Gamecock”**, na którym latał do niedawna. Przyziemna akrobacja była na tej maszynie surowo zakazana, groziła bowiem śmiercią.

— Nie, kolego — powiedział Bader niechętnie. — Ten samolot nie nadaje się do takiej akrobacji.

* Bristol 105 „Bulldog”, budowany w latach 1927-1935 i powszechnie używany w Anglii i w wielu innych krajach, był jednosilnikowym, jednomiejscowym dwupłatem myśliwskim, uzbrojonym w 2 karabiny maszynowe. Posiadał prędkość maksymalną 280 km/godz (wersja Mk. II).

** Bristol 103 „Gamecock”, budowany od roku 1927, był jednosilnikowym, jednomiejscowym dwupłatem myśliwskim, uzbrojonym w karabiny maszynowe. Posiadał prędkość maksymalną 250 km/godz.

— 122 —

Pilot aeroklubu uśmiechnął się złośliwie.

— Naturalnie, panie poruczniku, nie nadaje się.

Ale w minutę później ten sam pilot, niby od niechcenia, mruknął do któregoś z kolegów tak głośno, by słowa doleciały do uszu Badera:

— Przereklamowany bohater! Wymądrza się, a w gruncie rzeczy strach go

oblatuje...

Każdy inny zbyłby niemądrą prowokację wzruszeniem ramion lub rzuciłby ostrą i gniewną odpowiedź. I Bader zapewne postąpiłby w ten sposób, gdyby nie był sobą, gdyby wyzwanie nie podziało na niego jak ostroga na rasowego rumaka. Oczy mu zabłyśły, usta zacięły się. Uwaga żółtodzioba głęboko zadrasnęła jego ambicję. Przez pewien czas rozmawiał i żartował, jakby nic się nie wydarzyło, wreszcie spojrzął przelotnie na zegarek.

— Czas wracać — zdecydował.

W kilka minut później niewielki „Bulldog” Badera opuszczał lotnisko Woodley. Z szybkością błyskawicy przybliżał się przełomowy moment w życiu młodego lotnika. Tuż po starcie samolot zawrócił, znurkował i przemknął nad polem wzlotów tak nisko, iż śmigło muskało trawę. Na krańcu lotniska Douglas lekko uniośł nos maszyny i nad samą ziemią rozpoczął powolną beczkę. „Bulldog” gładko przeszedł na plecy, ale w drugiej połowie ewolucji począł gwałtownie tracić wysokość. Na nic zdały się rozpaczliwe wysiłki pilota, na nic szarpanie sterów. Nieubłagane prawo ciężenia zwyciężyło i za szaleńczy wyczyn trzeba było drogo zapłacić.

Lewe skrzydło zawadziło o ziemię, samolot targnął się, śmigło uderzyło w twardy grunt. Ułamek sekundy i „Bulldog” przemienił się w kupę poskręcane go żelastwa, otoczonego chmurą brudnego pyłu. Bader, ciasno skrępowany pasami, nie poczuł uderzenia, posłyszał tylko okropny, rozdzierający uszy trzask.

III

W sali operacyjnej szpitala Royal Berkshire Hospital pracowano w skupieniu. Leonard Joyce, podówczas jeden z najlepszych chirurgów angielskich, nachylał się nad nieruchomą postacią, nad

— 123 —

smutnymi szczątkami tego, co przed kilku godzinami było wspaniałym okazem zdrowia i żywotności. Obie nogi przedstawiały widok tak godny pożałowania, iż doświadczony Joyce kręcił z rozpaczą głową. Prawa noga rannego, niemożliwie poharatana, ze zgruchotanym kolanem, zwisała na strzępkach skóry. Lewa miała powikłane złamania goleni i tworzyła przerażającą mieszaninę czerwonego mięsa, białawych kości, brudu i oleju lotniczego. Puls rannego słabł, zamierał, zatrzymywał się co chwila.

Okolo godziny trzeciej po południu Joyce zdecydował się na operację. Ryzyko było wielkie, pacjent mógł zemrzeć pod nożem, istniały jednak pewne szanse. Joyce liczył, iż z pomocą przyjdzie mu zdrowy i silny organizm młodego lotnika. Nie było chwili do stracenia. Prawa noga została amputowana ponad kolanem i Joyce zabierał się do lewej kończyny, gdy serce pacjenta poczęło zamierać. Dalsze operowanie było wykluczone. Chirurg pośpiesznie oczyścił i zeszył okropną ranę w lewej nodze.

— I tak zresztą... — mruzczał Joyce do swego asystenta. — Hm, szkoda tego młodzieńca. Zrobiłem wszystko, ale... Tak, kolego, szkoda ludzkiego życia — wzruszył wymownie ramionami.

— Sam sobie winien — odparł asystent, niezbyt wyrozumiały na ludzkie wady i ułomności. — Nikt mu się nie kazał wygłupiać nad samą ziemią.

— Oczywiście—przyznał z ociąganiem Joyce. — Ale zawsze... szkoda życia.

Chłopak płaci zbyt wysoką cenę za lekkomyślność.

O godzinie dziewiątej wieczorem stan rannego był beznadziejny. Powiadomieni o wypadku koledzy lotnika, zgromadzeni w szpitalnej poczekalni, zostali poinformowani, że pacjent zapewne nie wyżyje do rana.

O godzinie drugiej nad ranem lekarze, nieopuszczający na chwilę rannego, rozłożyli z rezygnacją ręce. Ale następnego dnia matka Badera, która zdołała już przybyć do szpitala, dowiedziała się, że jej syn jeszcze żyje.

W południe tegoż dnia Joyce oświadczył, że jeżeli ranny zdoła przetrwać jeszcze jeden dzień, być może, uda się go uratować, jeżeli oczywiście w lewej nodze nie wywiąże się gangrena.

W dwadzieścia cztery godziny później Douglas po raz pierwszy otworzył oczy i spojrzał dokoła przytomnym wzrokiem.

— 124 —

Dyżurująca pielęgniarka wymieniła z nim kilka zdawkowych słów i natychmiast przywołała chirurga. Joyce zjawił się bezwłocznie, zbadał stan nóg. Prawa, obcięta nad kolanem, goiła się zadowolająco. Na lewej widniały szarawe, śmiertelne pasma gangreny.

Na suchej twarzy chirurga nie drgnął żaden mięsień.

— Cieszę się, że odzyskał pan przytomność — powiedział wesoło. — Proszę się nie obawiać, wszystko będzie w porządku.

Ale w kilka minut później mówił zgoła innym tonem do matki Badera:

— Nie wolno mi nic przed panią ukrywać. Sprawa jest zbyt poważna. Muszę ryzykować. Jeżeli pozostawię lewą nogę, syn niezawodnie umrze. Jeżeli ją amputuję, są szanse...

Nie powiedział jednak, jak wielkie były te szanse.

W sali operacyjnej odbywał się teraz wyścig ze śmiercią. Chirurg z bezbłędną precyzją amputował lewą nogę pacjenta, ucinając ją tuż pod kolanem. Ale gdy operacja dobiegała końca, asystent Parry Price odezwał się półgłosem:

— Serce. Zatrzymało się serce.

Chwila ciszy, błyskawiczny namysł, błyszcząca igła strzykawki... Serce rannego poczęło się znowu trzepotać. Joyce zdołał przeprowadzić operację do końca. Parry Price z politowaniem i współczuciem spoglądał na mizerną karykaturę człowieka.

— Lewa pod kolanem, prawa nad kolanem mamrotał żalonym głosem. — Do licha, nawet jeżeli wyżyje... Et, cóż to będzie za życie!

W ciągu następnych kilku tygodni życie Douglasa wisiało dosłownie na włosku. Wiele razy wydawało się, że nadchodzi koniec i wiele razy organizm, wspomagany wysiłkami lekarzy, zwyciężał. Wreszcie kryzys minął i Douglas, beznogi kaleka, począł z wolna powracać do zdrowia.

Wiedział już oczywiście, iż odcięto mu nogi — powiedziano mu to w sposób możliwie delikatny — ale na razie nie zdawał sobie sprawy z doniosłości tragedii, nie pojmował w pełni nieszczęścia. Zbyt był odurzony morfiną, którą mu bezustannie zastrzykiwano, by zmniejszyć potworne bóle, zbyt pochłonięty walką z tymi bólami. Jego umysł jakby pływał w morzu mgły, w gęstwinie miękkiej

— 125

waty. Rejestrował fakty, ale nie potrafił wyciągnąć z nich logicznych wniosków. Poza tym Douglas stale leżał i nie zaistniała jeszcze potrzeba użycia nóg, a co za tym idzie, praktycznego poznania straty.

W styczniu Joyce dokonał trzeciej operacji. Trzeba było skrócić wystające kości obu kikutów, odpowiednio ułożyć mięśnie. Ta operacja, mimo że po przebudzeniu się przysporzyła rannemu wiele bólu, nie była groźna.

W końcu lutego walka o życie podporucznika Badera została wygrana. Teraz miał się rozpocząć okres niesłychanych tortur moralnych. Niepodobieństwem jest opowiedzieć, co przeżył ten młody, ambitny i energiczny człowiek, dogłębnie przesiąknięty „bakcylem latania”, który przemienił się nagle w kalekę i został skazany na dożywotni fotel inwalidzki. Niemożliwością jest opisać jego kolejne stany, okresy okropnego załamania, krańcowego zwątpienia, dni buntów, złorzeczeń i śmiertelnego przygnębienia.

Przyszłość rysowała się w tak czarnych barwach, iż nie potrafił rozjaśnić jej ani wrodzony optymizm lotnika, ani słowa pociechy lekarzy, rodziny i kolegów.

Mężczyzna pozbawiony jednej nogi jest bezradnym kaleką, mężczyzna bez obu nóg — to stuprocentowy inwalida. Jego możliwości życiowe są niezmiernie ograniczone, możliwości zarobkowania problematyczne, a kariera lotnicza... cóż, o lataniu można w podobnym stanie tylko skrycie marzyć.

— Na pewno pozostawią cię w RAF-ie — zapewniali bez przekonania koledzy.

— Znajdą ci jakieś zajęcie na ziemi.

Życiowym celem młodego entuzjasty było latanie, trawiący go „bakcyl” działał z ustokrotnioną mocą.

— Mam znajomego, który stracił nogę i nadal grywa w tenisa — oświadczyła jedna z sióstr szpitalnych. — Oczywiście musi bardzo na siebie uważać.

Bader przed kraksą celował we wszystkich uprawianych dyscyplinach sportowych, wyżywał się w nich niemal tak jak w lataniu.

— Znajdziesz jakieś porządne i spokojne zajęcie biurowe — powiedziała matka. Tego rodzaju zawód oznaczał dla Douglasa tylko jedno: powolne konanie.

— Ostatecznie nic nie stoi na przeszkodzie, byś uczył się,

— 126 —

zdobywał wiedzę, pracował głową — zauważył jego były nauczyciel.

Na jakiegokolwiek studia Bader nie miał pieniędzy, zresztą kariera naukowiec nie bardzo go pociągała.

Ponieważ jednak wracał do życia, musiał siłą rzeczy brać w nim czynny udział. Zresztą życie samo poczęło się o niego upominać.

Komisja wojskowa, składająca się z wyższych oficerów lotnictwa, przeprowadziła dochodzenie w sprawie kraksy i nieoczekiwanie przejawiała bardzo ludzkie podejście.

Po prostu pozwolono, by starannie sporządzone akta zostały odłożone i zapomniane w czeluściach szaf archiwum Ministerstwa Lotnictwa. Nawet ci ludzie, zwykle sztywno i nieustępliwie trzymający się przepisów, doszli do wniosku, iż Bader zapłacił z nadwyżką za lekkomyślność i brawurę.

W kwietniu przeniesiono Douglasa do wojskowego szpitala w Uxbridge. Nadal pozostał oficerem zawodowym, był członkiem RAF-u, bo władze nie zdecydowały jeszcze, co z nim zrobić.

Młodość, optymizm, energia, ambicja, zaciętość i silna wola przystąpiły do akcji. Żywotna natura nie poddawała się. Bader począł poruszać się o kulach, jeździł w fotelu inwalidzkim i... snuł plany.

— Lepsza śmierć niż kalectwo — mówił sobie bezustannie. — Muszę być normalnym człowiekiem! Nie będę kaleką!

Pewnego dnia powiedziano mu w szpitalu w Uxbridge:

— Współczesna technika stoi tak wysoko, iż za pomocą protez będzie pan w stanie poruszać się względnie swobodnie.

Douglas parsknął ze złością.

— Idiotyizm! — odparł niegrzecznie, nie zważając na wysoki stopień wojskowy rozmówcy. — Takie „względnie swobodnie” to nie dla mnie, panie majorze.

— Myśli pan, że uda się panu chodzić normalnie? — spytał z przekąsem major.

— A może chce pan tańczyć, uprawiać sporty? A może latać?

Ironia działała na Badera jak wyzwanie, gniewała go, a jednocześnie podniecała.

— Właśnie! Będę chodzić i latać — warknął i pokręcając koła fotela, odcoczył się od zaczerwienionego ze złości, ale i zdumionego majora.

— 127 —

Nie były to czcze przechwałki, lecz niezłomne, głęboko przemyślane postanowienie. Świadomie rozpoczął walkę o życie, bo w jego mniemaniu ułomność i kalectwo równoznaczne były ze śmiercią, a nawet od niej gorsze.

W kilka tygodni po przeniesieniu do Uxbridge służbowe auto przewiozło go do Londynu, do szpitala Roehampton, gdzie znajdował się zakład braci Dessoutter, specjalizujących się w konstrukcji sztucznych nóg. Rzecz godna uwagi, iż bracia zajmowali się poprzednio budową samolotów, ale gdy jeden z nich, Marcel, stracił nogę w lotniczej kraksie, wytwórnia, dosyć zresztą logicznie, zmieniła zainteresowania.

Po dokładnym obejrzeniu obu kikutów Douglasa i dokonaniu gipsowych odlewów Robert Dessoutter oznajmił:

— Za dwa tygodnie zgłosi się pan po odbiór protez.

— Doskonale — odparł Bader z uśmiechem, który coraz częściej pojawiał się na jego energicznej twarzy. — Pośpiesz się pan, bo wybieram się na tańce z ładną dziewczyną.

Dessoutter nie mógł się oczywiście domyśleć, że to nie był żart. Zacięty Bader postanowił przecież, że będzie normalny. A czy nie jest rzeczą najzupełniej normalną dla młodego mężczyzny zabrać znajomą na dansing, zwłaszcza gdy jest to tak pociągająca dziewczyna, jak poznana niedawno kelnerka jednej z pobliskich kawiarni?

Po dwóch tygodniach zakład Dessoutter, gdzie oglądano niejedną ludzką ułomność i kalectwo, stał się widownią sceny niezwyklej nawet dla właścicieli wytwórni protez. Dwie nowiutkie sztuczne nogi, świecące gładzią metalu, stały przed krzesłem, na którym rozsiadł się Douglas w swym najlepszym lotniczym mundurze. Rozpoczęła się operacja zakładania nóg i już na początku Bader natknął się na dokuczliwą i nieco upokarzającą trudność: trzeba było zdjąć spodnie. Jeśli zdanie to wywołało u kogoś wzruszenie ramion, powinien sam popробować: siedząc na krześle i nie opierając nóg o podłogę, by stworzyć warunki zbliżone do braku nóg, proszę ściągnąć spodnie.

Łatwo się przekonać, że nie jest to bynajmniej łatwe.

Gdy doszło wreszcie do zakładania protez, powstały nowe, już poważniejsze kłopoty. Lewa noga, amputowana w drugiej operacji, nie przysparzała wielkich zmartwień.

Pozostała połowa goleni

128 —

wsuwała się w rodzaj skórzanego worka czy też kieszeni, od której szły w górę metalowe pręty, przechodząc w zawias na kolanie i dalej, w skórzaną gorset obejmujący udo. Natomiast noga prawa, ucięta nad kolaniem, nie dawała dostatecznego wsparcia protezie, która metalowym cylindrem obejmowała pozostałość uda, a wyżej skomplikowanym systemem klamer, taśm i sprzączek szła w górę i kończyła się poprzecznym pasem i szelkami.

— To jest straszne! — wykrzyknął z rozpaczą Bader, którego optymizm ulatniał się w miarę dopinania poszczególnych części „uprzęży”. — To... to jak kaftan bezpieczeństwa.

Robert Dessoutter, przez którego ręce przeszły setki inwalidów, uśmiechnął się łagodnie.

— Każdy tak czuje na początku — pocieszał. — Ale po pewnym czasie, za pomocą laski, nauczy się pan chodzić.

— Ależ ja jeszcze dzisiaj chciałem... — Douglas nie dokończył zdania i lekko poczerwieniał. Wyobrażał sobie naiwnie, iż po opuszczeniu zakładu Dessoutterów zaprezentuje się wybrance serca jako obunożny i pełnowartościowy mężczyzna. Dessoutter nadal uśmiechał się pobłaźliwie.

— Bardzo mi przykro. To zajmie sporo czasu.

Bader potrząsnął głową. Próbował swych możliwości, ale rezultat był zgoła opłakany. Za pomocą sztywno zamocowanych poprzecznych drążków udało mu się wykonać kilka nieporadnych skoków — krokami nazwać ich niepodobna — które ujawniły jego niemoc i udowodniły, iż sztuczne nogi, choćby najgenialniej skonstruowane, nigdy nie zastąpią prawdziwych kończyn. Ale Douglas uśmiechał się mimo burzy wewnętrznej, zaciął się, chociaż dręczyło go zwątpienie. Na czole pojawiły mu się kropelki potu, wargi miał zaciśnięte.

— Nigdy nie użyję laski!

Dessoutter spoważniał. Imponowała mu odwaga i determinacja lotnika, ale umiał trzeźwo oceniać rzeczy i nie znośił zakłamania.

— Może pan jednak zrozumie — powiedział cicho, jakby z żalem. — Protezy to nie nogi. Jest pan ambitny, poruczniku, doceniam to w zupełności, ale chce pan dokonać rzeczy niemożliwej — ciągnął Dessoutter. — Może się panu zresztą uda.

Ale musi pan

— 129 —

rozpocząć od podstaw. Jest pan swego rodzaju pionierem, że się tak wyrażę...

— Do cholery z takim pionierstwem! — zawołał Bader niecierpliwie.

— Niech się pan złości, niech się pan wścieka. Niech pan przeklina cały świat w takich wyrazach, jakich jeszcze nigdy nie użyto w naszym języku. Niech pan rozbija meble, tłucze szklanki i filiżanki, niech pan wali w mordę każdego, kto się panu sprzeciwi, ale niech pan nigdy, nigdy nie zwątpi w siebie. To dla pana śmierć.

Bader w zdenerwowaniu gryzł cybuch fajki. Dessoutter zająknął się, sięgnął po

papierosa. Jak wielu jego ziomków był raczej małowówny, toteż przydługa przemowa zmęczyła go.

— Nikt jeszcze nie zdołał osiągnąć tego, co pan zamierza. Nikt nie udzieli panu rad ani wskazówek. Rezultaty zależą od pańskiej determinacji.

— Rezultaty będą pozytywne — przerwał Bader, nie wyjmując fajki z ust. — Pośpiesz się pan, bo mam randkę, a przecież nie pójdę na nią o kulach!

— No, no, hm, zobaczymy...

Nadeszły teraz dni i tygodnie zacieklej walki. Douglas zmagał się ze swym kalectwem, przewycięzał je. Uczył się chodzić. Jak zapowiedział, łaskę odrzucił już pierwszego dnia. Albo stuprocentowe zwycięstwo, albo całkowita klęska! Każdy krok okupowany był dziesiątkami bolesnych upadków. Opanowanie skręcania w bok — to tysiące upadków. Wspinanie się po schodach — to drugi tysiąc. Zejście ze schodów — to tysiąc trzeci. Gdy zaś beznogi kaleka musiał się podnieść z upadku, wymagało to specjalnego wysiłku.

Rzecz godna podziwu: w tydzień po założeniu protez Bader poruszał się na nich całkiem swobodnie. W dziesięć dni nauczył się chodzić po schodach. W dwa tygodnie prowadził już auto i pomyślnie zdał specjalny egzamin dla kierowców-inwalidów. Następnego dnia udał się samochodem po swą dziewczynę, zabrał ją na dancing i tańczył, chociaż kilkakrotnie nadepnął jej trzewikiem protezy na nogę. Po trzech tygodniach odpiął protezy i skakał z trampoliny do basenu, pływając nie gorzej niż jego koledzy.

W tym czasie udoskonalił i uprościł „uprząż” prawej protezy,

— 130 —

odejmując od niej górne pasy i szelki. Wypraktykował, iż bez zbytniego balastu poruszał się znacznie swobodniej.

Po dwóch miesiącach, a był to już czerwiec 1932 roku, Douglas, wykorzystując dawne znajomości i stosunki, wybrał się na lotnisko Lympne. Zdziwił wszystkich swobodą poruszania się, wmówił w kolegów, iż brak nóg w żadnym wypadku nie krępuje jego ruchów i... zasiadł w kabinie dwumiejscowego samolotu Avro 504*. Lot był oczywiście nieoficjalny. Któryś z obecnych oficerów przymrużył jedno oko, inny odwrócił się plecami do pola wzlotów. W przedniej kabinie siedział za sterami przyjaciel Douglasa, porucznik Ross, zaś Bader, na pół przytomny ze szczęścia, przez cały czas pilotował maszynę i ku swej niepomiernej radości stwierdził, że nie tylko nie zapomniał latać, ale że sztuczne nogi sprawiają znacznie mniej kłopotu, niż się poprzednio spodziewał.

— Teraz nikt i nic mnie nie zatrzyma! — wykrzyknął po wylądowaniu. — Zostanę w lotnictwie!

— Dobrze było — przyznał Ross. — Nie mogę zrozumieć, jakeś potrafił z tymi kulaskami... — przerwał i podrzutem głowy wskazał na protezy Badera, ukryte w starannie zaprasowanych spodniach munduru.

— Poczekaj, pokażę jeszcze, co potrafię — odrzucił Douglas chełpliwie.

Ross był człowiekiem praktycznym, rozumował trzeźwo.

— Czeka cię komisja lekarska. Ona zdecyduje.

— Nie mogą odmówić! — unosił się po swojemu Bader. — Widziałeś przecież, że wlałem do kabiny sam, bez pomocy, widziałeś, jak pilotowałem. Ruchy orczykiem

są właściwie niewielkie, potrafię je wykonywać naciskając odpowiednio protezami. A pomyśl tylko — zakrztusił się śmiechem — że w razie następnej kraksy grozi mi znacznie mniejsze niebezpieczeństwo, bo przecież nie mogę stracić nóg po raz drugi! Po kilku dniach wezwano go do Central Medical Establishment** w Kingsway. Jechał w doskonałym humorze, pełen nadziei. Znajdował się w znakomitej formie fizycznej, na protezach

* Był to jednosilnikowy, dwumiejscowy dwupłat liniowy, budowany od roku 1928, posiadał uzbrojenie 2 karabinów maszynowych, prędkość maksymalną 210 km/godz.

** Odpowiednik Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.

— 131 —

poruszał się tak pewnie, że tylko bystry obserwator zdołałby odgadnąć przyczynę pewnej sztywności w ruchach i lekkiego podrygiwania w krokach.

W Kingsway wędrował kolejno od jednego specjalisty do drugiego. Badano mu oczy, uszy, gardło i nos. Badano serce i płuca. Jeden z lekarzy w roztargnieniu zabrał się do sprawdzenia refleksu, pukając w kolana protezy. Wreszcie naczelny lekarz po zapoznaniu się z wynikami badań oświadczył:

— Jest pan w najzupełniejszym porządku, poruczniku. Dajemy panu kategorię A2H. Oznacza to, że posiada pan prawo ograniczonego latania w Anglii, jednakże bez prawa wyjazdu do kolonii. Niestety, nie możemy panu pozwolić na loty samodzielne, ale wyślemy pana do Centralnej Szkoły Pilotażu w Wittering i zobaczymy, jaką opinię wydadzą instruktorzy.

Decyzja ta bynajmniej nie zachwiała optymizmu Badera. Wiedział, że nawet najsroższy instruktor nie zdoła mu nic zarzucić. Znał swe umiejętności i możliwości lotnicze. Rzeczywiście, po dziesięciu dniach pobytu w szkole, po wielu lotach treningowych szef instruktorów przywołał beznogiego pilota do siebie.

— Cóż, Bader, marnujemy benzynę, marnujemy pański i własny czas. Umie pan co najmniej tyle, co nasz najlepszy instruktor. Nie widzę żadnych przeszkód w udzieleniu panu zezwolenia na loty samodzielne i na powrót do jednostki, choćby i myśliwskiej.

— O to mi chodziło — odparł rozpromieniony Douglas. — Czy może pan, majorze, napisać do komisji lekarskiej?

— Naturalnie. Zaraz przygotuję odpowiednie pismo.

Zaledwie Douglas powrócił do Londynu, otrzymał nowe wezwanie do Kingsway.

Tym razem jechał jeszcze chętniej niż poprzednio. Był pewny wyników pozytywnych. Wróci do dywizjonu myśliwskiego, będzie latał. Bezpowrotnie minęły potworne męki fizyczne i moralne. Stracił obie nogi, ale nie był kaleką.

W Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich zaprowadzono go wprost do komendanta. I wtedy właśnie, najniespodziewaniej w świecie, usłyszał straszny, nieodwołalny wyrok:

— Otrzymałem opinię ze szkoły w Wittering — komendant mówił powoli, nie patrząc na rozmówcę. — Wydali panu doskonale świadectwo. Niestety, poruczniku, w królewskich przepisach nie

— 132 —

istnieje paragraf zezwalający latać człowiekowi bez nóg. Bardzo mi przykro, ale decyzja jest ostateczna.

IV

Cios był potężny i tym mocniejszy, że nieoczekiwany. Ale Douglas nie zwykł poddawać się nawet wtedy, gdy nie miał żadnych szans. Czyż nie mówiono mu, że będzie kaleką? Czy nie powtarzano wielokrotnie, że musi się pożegnać z normalnym sposobem poruszania się, że nie dla niego sport, taniec, jazda autem? Walczył wówczas, choć była to walka beznadziejna, i zwyciężył. Czyżby więc miały go pokonać bezduszne przepisy?

Przez kilka miesięcy pozostawał jeszcze w służbie, pełnił obowiązki dowódcy sekcji transportowej na lotnisku Duford. Później, w kwietniu 1933 królewskie przepisy zwyciężyły. Porucznik Bader został zwolniony z wojska, otrzymał rentę inwalidzką i emeryturę, łącznie 199 funtów szterlingów rocznie.

Suma ta nie wystarczała nawet na skromne życie, toteż Douglas, już w cywilnym ubraniu, musiał starać się o posadę. Nie było to łatwe. Po długich i bezowocnych poszukiwaniach, po wielu rozczarowaniach i upokorzeniach został zaangażowany przez firmę Asiatic Petroleum Company, należącą do koncernu naftowego Shell. Firma posiadała niewielką sekcję „lotniczą”, zajmującą się sprzedażą benzyny różnym liniom komunikacyjnym. Była to mizerna karykatura łączności z lotnictwem, ale Douglas bez wahania przyjął posadę, musiał ją zresztą przyjąć, bo nie miał innego wyjścia.

Parę następnych lat — to monotony i jałowy okres życia Douglasa Badera. Męczące dojazdy do biura, przesiadywanie za biurkiem, powrót do domu, gorzkie rozmyślenia nad złamaną powietrzną karierą. Monotonię łagodziła obecność żony, bowiem Douglas ożenił się z panną Thelmą Edwards, tą właśnie dziewczyną, z którą wybrał się na dancing wkrótce po otrzymaniu protez. Jediną rozrywką były sporty, uprawiane przez beznogiego ekspilota namiętnie i z dużym powodzeniem. W tenisie, golfie i krykiecie stał się partnerem trudnym do pokonania nawet przez przeciwników — 133 —

o dużej klasie. Ale i w tym okresie ani na moment nie zapomniał o lotnictwie. Czyhał na okazję, oczekiwał cudu.

W roku 1935 dzienniki angielskie zamieściły na tytułowych stronach znamienne oświadczenie:

„Royal Air Force zostanie rozbudowana!”

Pod takim nagłówkiem minister Baldwin tłumaczył flegmatycznym i drzemiącym w odosobnieniu ziomkom, iż granice Wielkiej Brytanii leżą na Renie i że Anglia musi dotrzymać kroku, i w dozbrojeniu hitlerowskim Niemcom. Były to piękne słowa, niestety, niepoparte czynami, bo w owym okresie dominujące wpływy polityczne miały w Anglii koła arystokracji i wielkiego kapitału, sympatyzujące z fuhrerem. Koła te w największej tajemnicy szykowały plany i knuły intrygi mające na celu zwrócenie Hitlera przeciw Rosji i nawet miały zamiar dopomożenia mu w ewentualnym zatargu na Wschodzie. Toteż szumne oświadczenie Baldwina pozostało pustym słowem.

Ale Douglas Bader, nieorientujący się w tajnikach wielkiej polityki, rozumował prosto: skoro lotnictwo brytyjskie będzie rozbudowane, zaistnieje zapotrzebowanie nie tylko na nowe samoloty, ale i na wielu dodatkowych pilotów. Rezultatem tego rozumowania było pismo do Ministerstwa Lotnictwa: w rozszerzonym RAF-ie

niewątpliwie znajdzie się miejsce dla emerytowanego porucznika Badera!
Odpowiedź przyszła po kilku dniach. Marszałek Bowhill, szef Departamentu Personalnego, komunikował, iż władze w pełni doceniają ofertę pana Badera i jego dobre intencje, niemniej jednak z propozycji nie skorzystają.
Znowu trzeba było pogodzić się z sytuacją. Ale Douglas, pilnie śledzący rozwój ogólnej sytuacji politycznej, poczynił dostrzegać burzowe chmury gromadzące się nad Europą. Gdyby zaś wybuchła wojna, byłaby jeszcze jedna, może ostatnia szansa powrotu do lotnictwa.

W okresie smutnej sławy Monachium popróbował szczęścia. W nader wymownym i logicznie skonstruowanym piśmie do ministerstwa argumentował, że w razie zbrojnego konfliktu każdy pilot, nawet beznogi będzie potrzebny i że wobec tego byłoby wskazane, a właściwie zgoła konieczne wysłanie jego, porucznika Badera, na

— 134
treningowy kurs pilotażu. Niestety, i tym razem odpowiedź przyszła odmowna.

— Poczekajmy trochę — mrucał Douglas do żony. — Biurowy papier nic mnie nie kosztuje, znaczki pocztowe są tanie. Zobaczmy, komu się znudzi: im czy mnie.

— Dałbyś temu spokój — odpowiedziała cierpliwie Thelma.

— Czy naprawdę nie widzisz, do czego to wszystko prowadzi? — uniósł się. — Pozostajemy w tyle, prowadzimy politykę strusia, śpimy. Ale gdy nas obudzą, będzie wszystkim na tej wyspie bardzo przykro!

Stał się teraz trudny w pożyciu: opryskliwy, rozgoryczony, małomówny i despotyczny. Gryzł się i trapił, godzinami studiował dzienniki, słuchał komunikatów radiowych. Prawdę mówiąc, mało obchodził go w tym czasie los nieznanej Czechosłowacji, nie przejmował się zagrożeniem Polski i innych krajów środkowej Europy. Widział jednak niebezpieczeństwo zbliżające się do jego ojczyzny i czuł, iż winien zająć miejsce w myśliwskiej jednostce, do której zamknięto mu powrót.

W marcu 1939 roku poszło do Air Ministry jeszcze jedno pismo opatrzone podpisem Badera. Treść pozostała niezmienną, ubrano ją tylko w natarczywą formę. Władze wojskowe Wielkiej Brytanii poczynają się już po trosze budzić. Mimo że nadal lądowano się możliwością odwrócenia konfliktu i przerwania go na Wschód, coraz więcej doceniano potrzebę zbrojeń. Dlatego odpowiedź dla Badera, wysłana osobiście przez marszałka Portala, dawała wiele do myślenia.

„...nie jestem w stanie udzielić panu zezwolenia na latanie w rezerwie podczas pokoju. Zapewniam jednak, iż w razie przystąpienia naszego kraju do wojny, skwapliwie skorzystamy z pańskich umiejętności, oczywiście za zgodą komisji lekarskiej”.

Dnia 1 września armie hitlerowskie przekroczyły granice Polski, a w dwa dni później premier Chamberlain zmuszony był oznajmić, iż Wielka Brytania wypełni obowiązek wobec polskiego sojusznika. Dokładnie w godzinę po radiowym przemówieniu premiera Douglas Bader zakleił kopertę adresowaną do Ministerstwa Lotnictwa. Tym zaś razem podanie jego nie spotkało się z odpowiedzią odmowną.

— 135

V

Po wysłaniu podania Douglas począł telefonować i pisać do wszystkich znajomych lotników, specjalnie wyższych stopniem, by poparli jego prośbę i użyli wszelkich

możliwych wpływów. Dopiero jednak w październiku, a więc już po zakończeniu kampanii w Polsce, po jeszcze jednej przeprawie z komisją lekarską, beznogi lotnik uzyskał kategorię zdrowia A1B, co otwierało drogę do prawdziwego samodzielnego latania. W kilka dni później otrzymał skierowanie na kurs treningowego pilotażu w Upavon.

Przez kurs przeszedł bez najmniejszych trudności. Był przecież prawdziwym talentem, a kilkuletnia przerwa w lataniu i strata obu nóg nie przeszkodziły w szybkim opanowaniu nowoczesnych typów maszyn. W owym czasie technika budowy samolotów poczyniła wielkie postępy. Maszyny posiadały już podwozia wciągane w locie, klapy, zmienny skok śmigła, hamulce i wiele innych urządzeń i przyrządów, nieznanych w roku 1933. Zmieniły się również szybkości. Ale powietrze było żywiołem Douglasa, nic więc dziwnego, że po zakończeniu kursu wręczono mu jego książkę lotów z wpisaną opinią szkoły, gdzie w rubryce „wartość jako pilot” widniał jeden krótki wyraz: „wyjątkowy”^{*}.

Dnia 7 grudnia 1939 porucznik Bader został wysłany do myśliwskiego Dywizjonu 19, stacjonującego na lotnisku Duxford. Teraz rozpocząć się miała jego wojenna, bojowa kariera. Rzecz niemożliwa została osiągnięta po raz drugi.

Szybko zeszyły jałowe miesiące zimowe. W powietrzu nad zachodnim frontem nic się właściwie nie działo, aktywność lotnicza ograniczała się do niezbyt licznych lotów rozpoznawczych lub też do zrzucania na Niemcy ulotek propagandowych o nader znikomej wartości. Część lotnictwa RAF-u została przerzucona do Francji, większość pozostała na wyspie. Dywizjon Badera, znajdujący się w myśliwskiej grupie nr 12, miał powierzona obronę

* Na kursie Douglas natknął się mimo wszystko na poważną trudność, gdy latał na maszynie Miles „Master”. Otóż w samolocie tym hamulców używało się przez naciskanie stopami pedałów. Tego Douglas uczynić nie mógł. Natomiast zarówno na samolotach „Hurricane”, jak i „Spitfire” hamowało się za pomocą naciśnięcia ręcznej dźwigniki na drążku sterowym, toteż w tych typach maszyn Douglas już nie miał kłopotów z hamulcami.

— 136 —

północno-wschodnich obszarów Wielkiej Brytanii przed ewentualnymi powietrznymi atakami nieprzyjaciela. Przez dłuższy więc czas jednostka ta, jak i inne, nie miała prawdziwej bojowej roboty poza patrolami nad konwojami morskimi i pogonią za nielicznymi niemieckimi samolotami rozpoznawczymi.

Bader prędko wdrożył się w dywizjonowe tryby, a każdą chwilę w czasie służby i poza nią spędzał na doskonaleniu lotniczego kunsztu i przewyciężaniu wielu trudności i kłopotów, których nie mieli jego obunożni koledzy. Wchodzenie i wychodzenie z kabiny opanował już poprzednio, po prostu pomagał sobie, ustawiając protezę na skrzydle i podciągając się na silnych rękach. W powietrzu panował nad maszyną całkowicie. Pojawiły się jednak inne kłopoty.

Dywizjon myśliwski w czasie wojny był jednostką charakteryzującą się szybkością działania. Dywizjon podrywano w powietrze na alarm, a służbę tak organizowano, iż pełny skład pilotów, normalnie dwunastu ludzi, znajdował się od świtu do nocy w baraku na lotnisku, całkowicie przygotowany do natychmiastowego startu. Piloci ubrani byli w polowe mundury z nałożonymi na wierzch kamizelkami ratunkowymi

na wypadek wodowania w morzu, na nogach mieli wysokie futrzane buty. Samoloty rozstawiono w pobliżu baraku, rozrzucono na stosunkowo rozległej przestrzeni, by uniknąć strat w sprzęcie w wypadku nalotu wroga. Przy maszynach tkwili mechanicy, gotowi do natychmiastowego zapuszczania silników, w kabinach starannie ułożony był ekwipunek: spadochrony, lotnicze kominiarki z maskami tlenowymi, słuchawkami i mikrofonami radiowymi, futrzane rękawice. Gdy ogłaszano alarm za pomocą telefonu lub wystrzelenia umówionej rakiety, piloci wypadali z baraku i gnali do maszyn. Wskakiwali do kabin, błyskawicznie nakładali ekwipunek, dopinali pasy, zapuszczali silniki i, nie zważając na kierunek wiatru, startowali wprost przed siebie. Dywizjon w pełni sprawności znajdował się w powietrzu po upływie dwóch lub trzech minut od sygnału alarmowego. Pośpiech był czynnikiem zasadniczym. Tego rodzaju służba była uciążliwa i dla stuprocentowo zdrowych pilotów. Douglas znajdował się, co prawda, w doskonałej formie, ale nie posiadał nóg. Dlatego też ustawiał swój samolot

— 137 —

jak najbliżej baraku, sam lokował się przy wyjściowych drzwiach, a gdy nadchodził moment startu na alarm, tak potrafił zorganizować czynności i skoordynować swe ruchy, że prawie zawsze wychodził w powietrze pierwszy.

Gdy służba rozpoczynała się o świcie, co w lecie oznaczało godzinę trzecią nad ranem, piloci spędzali noc w baraku. Wtedy Douglas odpinał protezy i ustawiał tuż koło żelaznego łóżka, na którym przesypiał kilka godzin. Protezy były całkowicie „ubrane”, to znaczy miały naciągnięte skarpetki, buty, a nawet spodnie. W razie alarmu pomysłowy Bader po prostu wsuwał kikuty w protezy, momentalnie dopinał „uprząż” i kuśtykał do samolotu, zanim koledzy powciągali spodnie. Futrzanych butów oczywiście nie nosił.

— Wam kopyta marzną na wysokości, a mnie jeszcze nigdy nie było zimno w stopy — mawiał z humorem.

Wybitne uzdolnienia lotnicze oraz nie mniejsze uzdolnienia dowódcze sprawiły, iż po kilku tygodniach Bader otrzymał awans — został dowódcą eskadry w myśliwskim Dywizjonie 222, również stacjonującym w Duxford. Teraz kapitan Bader bez reszty poświęcił się lataniu. Żona, dla której znalazł mieszkanie w pobliżu lotniska, widywała go bardzo rzadko, nie robiła mu jednak wyrzutów. Nie obawiała się również, by spotkał go jakiś wypadek. Douglas był na to zbyt wytrawnym pilotem. Natomiast Thelma Bader panicznie lękała się chwili, gdy wojna „na niby” przemieniła się w wojnę prawdziwą, czuła zaś instynktownie, że moment ten nie był zbyt odległy. Mimo że zachodni front nadal drzemał na linii Maginota, Dywizjon 222 miał ręce pełne roboty, a Douglas pchający się na każde zadanie, wylatywał po kilka godzin dziennie. Patrole nad konwojami morskimi, niezliczone loty treningowe, loty w formacji, akrobacja powietrzna, pozorowane ataki na własne bombowce, strzelanie, ćwiczenia taktyczne, link-trainer, czyli symulator, rozpoznawanie sylwetek własnych i nieprzyjacielskich samolotów, nieliczne wykłady — oto normalny program zajęć jednostki.

Jako dowódca eskadry Bader częściowo odpowiadał za stopień przeszkolenia personelu. Sam układał programy, wiódł pilotów w powietrze, na ziemi zaś godzinami dyskutował, analizował z kolegami najróżniejsze warianty myśliwskiej

taktyki.

138 —

Zyskiwał coraz większe uznanie przełożonych i coraz głębszy szacunek podwładnych. Rozwijały się w nim przymioty cechujące każdego prawdziwego dowódcę. Dawna lekkomyślna brawura przeradzała się w ambicję wielką, ale ujętą w karby potężnej woli. Natomiast upór, dzięki któremu zyskał nad sobą wspaniałe zwycięstwo, poczynił mu szkodzić. Na ogół jego decyzje i wysnuwane wnioski były słuszne, ale w rzadkich wypadkach, gdy się mylił, nie przyznawał się do błędu i zawzięcie bronił swego stanowiska. Doprowadzało to nieraz do przykrych sytuacji, wtedy jednak z pomocą przychodził żywiołowy humor Badera i rodzaj wdzięku, który podbijał nawet najbardziej niechętnych.

Pewnego wieczoru, wracając z późnego patrolu nad morskim konwojem, Douglas natknął się na pas złej pogody. Na oślep dopchał się do lotniska i wpadł w gęsty deszcz. Chmury schodziły niemal do samej ziemi. Lądowanie na szybkim „Spitfirze” nie było łatwe. Bader zniżył się, ale dochodząc do betonowego pasa, posiadał zbyt wielką prędkość. Nie chciał wyrywać maszyny w górę i próbować ponownie, warunki atmosferyczne były zbyt trudne. Wytracając powoli szybkość, szedł tuż nad ziemią, starając się jak najprędzej dotknąć kołami nawierzchni pasa. Kolejno migały światła, maszyna ciągle była w powietrzu.

— Do diabła, przesmaruję — mruknął Douglas ze złością i odrobiną wstydu. W połowie lotniska „Spitfire” dotarł kołami do betonu, począł zwalniać, ale mimo wszystko przetoczył się przez cały pas. Światła znikły, w ciemności zamajaczyły jakieś zamazane kontury drzew. Pilot, zacisnąwszy zęby, czekał na nieuniknioną kraksę. Nadeszła w sekundę później. Rozległ się huk, zgrzyt i samolot zatrzymał się w miejscu. Przez chwilę Bader siedział w kabinie bez ruchu, przeklinał w najgorszych wyrazach siebie, maszynę i pogodę. Podniósł się wreszcie i wygrzebał na zewnątrz.

Opodal zajaśniały samochodowe reflektory, a z nadjeżdżającego auta wyskoczył dowódca dywizjonu.

— Douglas! Czy jesteś w porządku?!

— Nie — padła wściekła odpowiedź. — Nie jestem w porządku, jestem zły jak cholera!

Dowódca zaśmiał się, poklepał kolegę po ramieniu i zabrał do

— 139 —

auta. Dopiero po powrocie do swego pokoju Douglas zauważył, iż obie protezy zostały w czasie kraksy wgięte pod kolanami.

— No, tak — burknął do siebie z satysfakcją. — A co by było, gdybym miał prawdziwe nogi?

Czas szedł naprzód. Nastąpiła wiosna, a z nią rozpoczęła się kampania francuska.

Podczas ewakuacji brytyjskiego korpusu z Dunkierki zaistniała oczywista potrzeba utworzenia miejscowej przewagi powietrznej. Ściągnięto do pracy niemal wszystkie myśliwskie dywizjony RAF-u poza tymi, które rozbite i zdeorganizowane wycofywały się z Francji*. Wtedy właśnie kapitan Bader po raz pierwszy zaznajomił się z prawdziwą walką powietrzną.

Dywizjon 222, prowadzony przez majora Mermagena, kilka już razy podrywany był

na alarm, ale zbiegiem okoliczności nie brał jeszcze udziału w patrolach nad Dunkierką. Dopiero gdy ewakuacja była w pełnym toku, dywizjon skierowano przez radio ponad morze, a później w rejon załadunku statków.

Formacja leciała w zwartym szyku czterech trójek, jak na defiladzie. Był to ładny szyk, przepisowy, ale śmiertelnie niebezpieczny. Jakikolwiek pojedynczy Messerschmitt, zachodząc od tyłu, mógł spokojnie zestrzelić tyle samolotów, na ile wystarczyłoby mu amunicji. W takich szykach latały dywizjony, którym brakło bojowego doświadczenia. Przeciw stosowaniu podobnych formacji na próżno walczył Bader, powodujący się zdrowym rozsądkiem i znający historię walk powietrznych pierwszej wojny światowej oraz kampanii francuskiej.

Brzeg nieprzyjacielski widać było z daleka, wznosiły się nad nim wysokie słupy gęstego dymu. Gdy dywizjon podlęcał bliżej, w dole na morzu ukazały się nieprzeliczone ilości statków, barek i łodzi motorowych. Do statków ciągnęły od brzegu długie sznureczki ludzi niczym rojowisko mrówek. Dostawali się na pokład z drewnianych pomostów, brnęli po pas, a nierzadko po ramiona w wodzie. Z łądu gęsto strzelała nieprzyjacielska

* W czasie kampanii francuskiej niemal cały ciężar powietrznej walki spadł na RAF, francuska Armée de l'Air przejawiała znikomą aktywność. Dywizjony angielskie, latając na samolotach „Hurricane”, skutecznie zwalczały przeciwnika. Na przykład Dywizjon 1 zestrzelił w kampanii 155 samolotów nieprzyjaciela (P. Richey: *Flighter Pilot*, Londyn 1955).

— 140

artyleria, zaciekle odpowiadały jej tylne straże Brytyjczyków. Czasem pociski padały w pobliżu statków, wznosząc ogromne fontanny wody, czasem szły wprost w cel, a wtedy dymiły pokłady, statki przechylały się na bok, tonęły, ludzi zaś zabierały inne barki i łodzie.

Zanim maszyna majora Marmagena zdążyła wykonać zakręt nad rejonem patrolowania, już któryś z pilotów dostrzegł nieznane sylwetki samolotów, zbliżające się pod niewielkim kątem.

— To Messerschmitty Me-110*! — krzyknął Bader w mikrofon.

Dywizjon na pełnym gazie ruszył w stronę nieprzyjaciela. Trójki rozluźniły się, oddaliły od siebie. Był to pierwszy kontakt z wrogiem, toteż każdy pilot parł do przodu wpatrzony w Messerschmitty, dociskał dźwignię gazu do oporu, wypróbował spust karabinów maszynowych i... wcale nie myślał o tym, że maszyny nieprzyjacielskie mogły znajdować się i z tyłu.

Zanim jednak doszło do walki, przezorny Bader, rozglądający się na wszelki wypadek dokoła, zauważył z tyłu myśliwskie Messerschmitty Me-109, nurkujące na ostatnie trójki formacji angielskiej. Douglas błyskawicznie wykręcił, ostrzegając jednocześnie kolegów przez radio, szarpnął maszyną. W świecącym kręgu celownika zobaczył sylwetkę wroga. Nie strzelał jednak od razu, nie tracił głowy.

„Podejść bliżej, jeszcze bliżej!” — tłukło mu się w myślach.

Sylwetka Messerschmitta rosła, olbrzymiała w celowniku. Gdy odległość zmniejszyła się do stu metrów, Douglas nacisnął spust. Prawie jednocześnie za ogonem Messerschmitta pojawił się obłok białego dymu, w chwilę zaś później nieprzyjacielska maszyna eksplodowała w powietrzu, rozleciała się na drobne

kawałki.

„To już? Tak prędko?”

Chciał dopaść następnego przeciwnika, ale na próżno rozglądał się po niebie. Znikły Messerschmitty, znikły i „Spitfirey”. Pozostał

* Samolot Messerschmitt Me-110, budowany od roku 1938, był dwusilnikowym średniopłatem myśliwskim, szturmowym lub bombowym. Jego uzbrojenie składało się z 2 działek 20 mm oraz 3 karabinów maszynowych (wersja B), lub 2 działek 30 mm, 4 działek 20 mm oraz 2 karabinów maszynowych (wersja G.) Prędkość maksymalna dochodziła do 545 km/godz. (wersja G).

— 141 —

sam i tylko w dole, u wybrzeży Dunkierki, sznurki żołnierzy brnęły do zbawczych statków.

Gdy dywizjon powrócił do bazy, gdy przeliczono maszyny i stwierdzono, że nikogo nie brakuje, w jednostce zapanował nastrój radosnego i buńczuczego podniecenia. Piloci rozprawiali o minionej walce, dzielili się wrażeniami, opowiadali o zwycięstwach, bo poza Baderem jeszcze kilku zestrzeliło Messerschmitty. Douglas cieszył się na równi z innymi, ale jego nastrój zmacony był cieniem niezadowolenia. Zasiadł w fotelu ze szklanką oranżady w dłoni, zamyślił się i na zimno analizował w myśli powietrzne spotkanie.

— Cóż to, Douglas, żołądek cię rozbolał? — zaczepił go rozpromieniony major Mermagen. — Wykrzywisz się jak mała w ogrodzie zoologicznym.

— Wykrzywiam się, bo mnie diabli biorą, gdy pomyślę o naszej walce — odparł Bader niechętnie.

Mermagen zdziwił się.

— Mamy cztery zestrzelenia. Mało ci jeszcze?

Douglas dopił oranżadę i stuknął protezą o podłogę, aż echo rozniosło się po kasynie.

— Cztery zestrzelenia — warknął. — Mieliliśmy cholerne szczęście, nic więcej.

Prawdę mówiąc, powinniśmy stracić połowę pilotów i nic nie zestrzelić.

Mermagen zachnął się, ale pytał spokojnie:

— Co przez to rozumiesz?

— Nasze szyki bojowe nie są warte funta kłaków. Lecimy w zwartej formacji, nie ubezpieczamy się wzajemnie, nie mamy swobody ruchów. Byle półgłówek na Messerschmitcie może nas wystrzelać jak kaczki.

— Nasze szyki przewidziane są instrukcją — bronił się Mermagen.

— Trzeba zmienić instrukcję! Tu chodzi o nasze życie i o to, by zestrzelić jak najwięcej przeciwników. Jesteśmy słabsi liczebnie, o tym już wiemy. Ale nasi piloci są lepsi od nich. Brak nam doświadczenia, ot co. Przy następnej okazji...

— Tak?

— 142 —

Ale Bader wzruszył ramionami i wymawiając się zmęczeniem, udał się do swego pokoju.

Na następną okazję nie musiał zbyt długo czekać.

VI

Nad Brytyjskimi Wyspami zawisła po upadku Francji groźba hitlerowskiej inwazji. By skutecznie tę inwazję przeprowadzić, musieli Niemcy w pierwszym rzędzie

zapewnić sobie panowanie w powietrzu nad terenem przeciwnika, jedyna zaś droga ku temu wiodła przez zniszczenie lotnictwa RAF-u. Dlatego też w lecie i w jesieni roku 1940 rozgorzała na Zachodzie Europy powietrzna bitwa, która przeszła do historii pod nazwą bitwy o Wielką Brytanię. Z jednej strony stanęły do walki liczne, doskonale przeszkolone i doświadczone bojowo jednostki Luftwaffe, z drugiej znacznie mniejsze ilościowo, ale doskonale jakościowo dywizjony myśliwskie Brytyjczyków, a u ich boku dwa nowe polskie Dywizjony 302 i 303.

Bitwa o Wielką Brytanię inaczej oceniana jest dziś, z perspektywy czasu i w świetle ujawnionych po wojnie dokumentów, inaczej zaś przedstawiała się w oczach tych, którzy w niej brali udział lub jej się z bliska przypatrywali. Dziś wiemy, iż Hitler tylko połowicznie przygotowywał operację „Seelówe”, jak nazwano kryptonimem inwazję Wysp Brytyjskich. Liczył on, iż Wielka Brytania poniecha dalszej walki i rozpocznie rokowania pokojowe. Znał przecież doskonale angielskie koła ugodowe, które przeróżnymi drogami starały się z nim porozumieć. Sądził więc, iż groźba najazdu, gromadzenie wojsk lądowych i przygotowanie lotnicze wystarczą, by zastraszeni Brytyjczycy poddali się i przyjęli faszystowski protektorat. Wtedy zaś miałyby ręce rozwiązane i mógłby przystąpić do planowanej już wtedy napaści na swego głównego wroga — Związek Radziecki. Rzeczywistość pokazała, iż kalkulacje Fiihrera były błędne.

Sztab niemiecki dokładnie opracował projekty inwazji, przeceniając zresztą siły przeciwnika i licząc się z dużymi trudnościami w realizacji zamierzeń. Rozpoczęto koncentrację armii w północnej Francji i w Belgii. Pośpiesznie budowano barki inwazyjne, ściągnięto nad wybrzeża kanału La Manche jednostki Luftwaffe. Dowództwo nad wojskami powierzono doświadczonemu marszałkowi von Rundstedtowi.

Po drugiej zaś stronie kanału gorączkowo gotowano się do obrony. Sytuacja była niezwykle trudna. Ocalono wprawdzie pod Dunkierką większość wojsk, ale stracono dosłownie cały sprzęt i uzbrojenie. Na wyspie znajdowały się zaledwie trzy w pełni wyekwipowane dywizje, a uzbrojenie dopiero produkowano.

Należy zaznaczyć, iż ważkim elementem obrony stały się oddziały polskie. Nasi myśliwcy w Dywizjonach 302 i 303 oraz inni rozsiani po jednostkach brytyjskich skutecznie zwalczali wroga w powietrzu. Załogi bombowe Dywizjonów 300 i 301 atakowały skupiska inwazyjnych barek. Marynarka Wojenna od samego początku wojny znajdowała się w akcji u boku British Navy*. Wojska lądowe zajmowały ważne strategicznie odcinki obrony wybrzeży Szkocji. Tak więc gdy we wrześniu 1939 roku niezwykła Wielka Brytania — przepotężne imperium — w niczym nie dopomogła swemu polskiemu sprzymierzeńcowi mimo szumnych i górnolotnych oświadczeń i uroczystych zobowiązań, w rok później rozbici i zwyciężeni Polacy walczyli przyczynili się do ocalenia wyspiarskiego alianta, któremu nic nie obiecywali. Niemcy przystąpiły do bitwy z ilością około 3500 samolotów pierwszej linii oraz około 2000 samolotów rezerwy. Przeciw tej powietrznej armadzie, dowodzonej przez marszałków Sperrlea i Kesselringa, Anglicy wystawili niewielką ilość około 600 jednosilnikowych samolotów myśliwskich typu „Hurricane” i „Spitfire”¹. Maszyny te były dobre, chociaż „Hurricane'y” ustępowały niemieckim Messerschmittom Me-109 szybkością, a „Spitfire'y” pułapem

i prędkością nurkowania. Dywizjony brytyjskich myśliwców roz-

-

* Brytyjska Marynarka Wojenna.

** Poszczególne źródła różnią się w ocenie ilościowej sił przeciwników. Na przykład W. Supiński w książce *Od Westerplatte do Hiroszimy* podaje liczbę niemieckich maszyn pierwszej linii 2700 sztuk, brytyjskich myśliwców 800 sztuk. P. Brickhill w książce *Reach for the sky* podaje liczbę niemieckich maszyn 4000, angielskich myśliwców 500. Podane w tekście liczby zaczerpnięte są z oficjalnej publikacji angielskiego Ministerstwa Lotnictwa pt. *Battle of Britain*.

— 144 —

lokowane były głównie w dwóch tak zwanych grupach. Na południu i wschodzie Anglii operowała Grupa nr 11, a dalej na północ i wschód Grupa nr 12.

Bitwa o Wielką Brytanię, rozpoczęta w sierpniu, a zakończona w październiku 1940, została bezsprzecznie wygrana przez RAF. Lotnictwo Luftwaffe poszczerbiono tak potężnie, iż nie było zdolne do kontynuowania powietrznej ofensywy, mimo że przez cały czas bitwy fabryki i wytwórnie niemieckie pracowały pełną parą i dostarczały jednostkom dużą ilość nowego sprzętu*. Według oficjalnych źródeł brytyjskich zestrzelono w bitwie 2375 samolotów wroga. Rzecz jasna, iż źródła niemieckie, ujawnione po wojnie, ilość tę pomniejszają, przyznając się do straty 1733 samolotów. Bitwa toczyła się w powietrzu głównie nad południową i wschodnią Anglią. Brali w niej udział przede wszystkim piloci myśliwcy po stronie alianckiej oraz piloci myśliwcy i załogi bombowe po stronie niemieckiej. Jakże się jednak stało, iż Luftwaffe mimo ogromnej przewagi ilościowej bitwy nie wygrała? Otóż po pierwsze: Anglicy skutecznie posługiwali się swym nowym wynalazkiem — radarem i byli w stanie w porę wyśledzić ruchy przeciwnika i kierunek jego uderzeń oraz poderwać w powietrzu własne myśliwce, by związać i rozproszyć wrogie formacje. W każdym nalocie Niemcy spotykali kąśliwe i zajadłe „Hurricane'y" i „Spitfire'y" i doszli wreszcie do wniosku, że przeciwnik dysponował znacznie większymi siłami, niż podawał wywiad hitlerowski.

Poza tym po pierwszym okresie „doświadczalnym" RAF szybko wyuczył się właściwych i skutecznych sposobów walki. Nie bez znaczenia w bitwie była brytyjska artyleria przeciwlotnicza, silna i dobrze zorganizowana. Nie bez znaczenia był też fakt, iż myśliwcy RAF-u walczyli nad własnym terenem i w razie zestrzelenia mogli powrócić do swych jednostek, by kontynuować walkę na nowych samolotach. Najważniejszym jednak czynnikiem była zaciętość i determinacja lotników obrony. Ludzie ci dawali z siebie wszystko, startowali do boju po pięć i sześć razy dziennie, rzucali się w wir najgorętszej walki, nie zważali na liczebną przewagę przeciwnika. Z największym poświęceniem pracowali mechanicy

* Uzupelnienia sprzętu otrzymała oczywiście i strona angielska, stąd zapewne rozbieżności w podawaniu liczby samolotów przez poszczególne źródła.

— 145 —

i mimo że fabryki nie nadążały z produkcją, rezerwy zaś wyczerpywały się — dywizjony wystawiały do walki maksymalną ilość maszyn. Dlatego zdarzało się często, iż niemieckie raporty mówiły o „całkowitym i ostatecznym" zlikwidowaniu przeciwnika, a ten, o dziwo, następnego dnia znajdował się znów w powietrzu i ze-

strzeliwał hitlerowskich napastników*.

Oddział I-C niemieckich wojsk lotniczych, dowodzony przez pułkownika Schmida, sporządzający codzienne raporty — „La-ge-Berichte”, nie spisywał się zbyt dobrze, a raporty mijały się z prawdą. Toteż trudno pogodzić się z pretensjami takich „asów” Luftwaffe, jak choćby major Wiek, który do końca bitwy zestrzelił rzekomo 56 samolotów alianckich. Wiek zginął w listopadzie 1940 roku, szczęśliwie więc nie może dziś sięgnąć po laury czołowego zwycięzcy myśliwskiego**.

Po stronie alianckiej ci, co nie zginęli we wczesnej fazie bitwy, wyrabiali się na doskonałych myśliwców. Zasłynęły takie nazwiska, jak: Johnson, Malan, Tuck i Finucane. Głośny stał się Dywizjon 303 i jego wspaniali piloci: Urbanowicz, Henneberg, František, Szaposznikow i inni***. Z podziwem i szacunkiem spoglądano na polskich myśliwców przydzielonych do jednostek brytyjskich, na Skalskiego, Pniaka, Głowackiego czy Gabszewicza. Proszą drogą ku myśliwskiej chwale szedł niezwykle pilot, beznogi Douglas Bader.

VII

Wicemarszałek lotnictwa Leigh-Mallory, dowódca 12 grupy myśliwskiej RAF-u, był człowiekiem czynu i szybkiej decyzji. Umiał sobie radzić w trudnych i niezwykle sytuacjach, na

* Historia ta na jeszcze większą skalę powtórzyła się w rok później na froncie wschodnim. Komunikaty niemieckie nieraz mówiły o zlikwidowaniu lotnictwa radzieckiego, które w niedługim czasie zadawało wrogowi nowe okropne straty. W sumie Luftwaffe straciła na Wschodzie 2/3 swych sił.

** Czołowy hitlerowski „as” myśliwski, porucznik Hartmann, miał oficjalnie zaliczonych 336 zwycięstw, odniesionych rzekomo na froncie wschodnim. Te pozbawione wszelkich podstaw roszczenia spotkać się mogą tylko ze wzruszeniem ramion.

*** Największą ilość zestrzeleń pośród pilotów alianckich w czasie II wojny światowej miał radziecki pilot I. Kożedub — 62 samoloty. Czołowy myśliwiec angielski, J. Johnson, miał 38 zestrzeleń.

146 —

lataniu znał się jak mało kto. Teraz zaś, w przededniu powietrznej bitwy, kłopoty marszałka, mnożące się z dnia na dzień, sprowadzały się w gruncie rzeczy do jednego: za mało! Za mało samolotów, za mało sprzętu, za mało ludzi! Jak temu zaradzić?

Niedawno, w pierwszych dniach czerwca, przydzielono do 12. Grupy kanadyjskiej myśliwskiej Dywizjon 242 i ulokowano go na lotnisku Coltishall we wschodniej Anglii. Dodatkowy dywizjon stanowiłby wzmocnienie dla mizernych sił grupy, gdyby nie fakt, że Kanadyjczycy brali poprzednio udział w kampanii we Francji. Żle im się tam powodziło. Skutkiem ciągłych ewakuacji, ogólnego zamieszania, braku organizacji i odpowiedniego dowodzenia, dywizjon przemienił się w bezładną gromadę niezdyscyplinowanych, rozgorączkanych i rozczarowanych ludzi. Gdy wreszcie po zakończeniu kampanii jednostka przyleciała do Anglii, jej straty wynosiły około pięćdziesiąt procent pierwotnego stanu pilotów, straty w samolotach były równie wysokie, zaś straty moralne wprost katastrofalne. Twardzi i szorstcy Kanadyjczycy nie obwijali słów w bawełnę. Potraktowano ich nieuczciwie. Dowódca

dywizjonu, Anglik, opuścił ich przed czasem i samotnie uciekł na drugą stronę kanału La Manche. Szwankowało zaopatrzenie, nawalala łączność, nawalalo wszystko. Pogubiono ekwipunek i bagaż osobisty oficerów i podoficerów, nikt nie zatroszczył się, by to zrekompensować. Mechanicy potracili podczas ewakuacji wszystkie narzędzia i części zapasowe samolotów, nowych im nie wydano. Tak więc kanadyjski dywizjon, mimo że nominalnie pełnił służbę w Coltishall, w żadnym przypadku nie mógł być uważany za pełnowartościową jednostkę bojową.

Marszczył się więc Leigh-Mallory, bębnił palcami w biurko, gryzł cybuch fajki. Kanadyjczykom trzeba było dać nowego dowódcę, kogoś rzutkiego i energicznego, kogoś, kto potrafiłby nie tylko porządnie dowodzić w powietrzu, ale również wziąć wszystko za łeb, wlać w jednostkę nowego ducha, przemienić ją w zwarty zespół o stuprocentowej jakości.

Ludzi zaś brakło. Wicemarszałek długo studiował listę swych oficerów, mimo że miał ją dobrze ułożoną w głowie i znał niemal każdego osobiście. Wreszcie po długich namysłach i rozważaniach położył palec na przycisku dzwonka. Gdy wszedł adiutant,
— 147 —

Leigh-Mallory wydał rozkaz, który zdecydował o losach kanadyjskiej jednostki.

Dowódcą Dywizjonu 242 został beznogi Douglas Bader.

Mały i zwinny „Hurricane” piął się w górę nad lotniskiem Col-tishall. Nabrawszy odpowiedniej wysokości, zatoczył się po niebie, błysnął skrzydłami i zwinął się w wiązance akrobacji. Prawdziwy mistrz siedział w kabinie samolotu, a takiej akrobacji ani Colti-shall, ani Kanadyjczycy tkwiący nieruchomo z zadartymi głowami, jeszcze nie widzieli. Płynnie, gładko, bez sekundy wahania, figura po figurze z idealną precyzją. Pętla jedna i druga, powolne beczki, szybkie beczki, pół pętli i wspaniałe przejście w korkociąg, z którego następnie pół pętli. I dalsza akrobacja, znów bezbłędna, mistrzowska.

Pełne pół godziny trwał pokaz. Major Douglas Bader udowodniał swym podwładnym, że nie jest inwalidą i nie zamierza być „papierkowym” dowódcą.

Po wylądowaniu zebrał pilotów, ubranych w przybrudzone połowe mundury, nieogolonych, apatycznych jeszcze, ale już pełnych podziwu, już przekonanych o dogłębnej znajomości powietrznego rzemiosła nowego dowódcy.

— Jeszcze dzisiaj zamówicie mundury w mieście — powiedział Bader rozkazująco. — Dopilnuję, by wszystkie koszty były pokryte. Zamówicie również koszule, obuwie, czapki, jednym słowem, wszystko.

Rozległ się lekki pomruk uznania.

— Poza tym pamiętajcie, że oficer lotnictwa jest zawsze ogolony. To nie wymaga specjalnego wysiłku, a pomaga szanować samego siebie. Tak... — rozejrzał się po twardej, surowych twarzach. — Dostaliście po skórze we Francji. Trudno, jest przecież wojna. Wiem, że macie sporo doświadczenia bojowego, może więcej ode mnie. Niektórzy z was mają po kilka zestrzeleń, ja mam tylko jedno. Ale do licha — stuknął protezą w podłogę. — Jeszcze razem nastrzelamy szkopów! Okazji nie zabraknie!

W dywizjonowej kancelarii Douglas przywołał szefa mechaników.

— Stan wyposażenia? — spytał krótko.

148 —

Choraży West równie krótko zameldował, iż dywizjon posiadał osiemnaście „Hurricane'ów”, ale bez części zapasowych, narzędzia zaś pozostały we Francji.

— Poczyniliśmy wszelkie możliwe starania drogą urzędową — mówił z goryczą.

— Wypełniliśmy wszystkie druczki, jakie nam dano, napisaliśmy wszelkie możliwe podania...

— A narzędzi nadal nie ma, co? — przerwał Bader.

Szef mechaników rozłożył bezradnie ręce.

Przez następne dwa dni Douglas kołatał po magazynach stacyjnych, awanturował się u dowódcy lotniska, telefonował na lewo i prawo. Jednocześnie zaś zabrał się pełną parą do dywizjonu. Ściągnął dwóch nowych dowódców eskadr, godzinami wisiał z pilotami w powietrzu, prowadził ich w zwartych szykach, kręcił grupową akrobację, ćwiczył w atakach, wypróbowywał własną taktykę walki i nowe formacje bojowe, wprowadzie nieprzewidziane instrukcją, ale w jego mniemaniu właściwe. Trzeciego dnia wysłał do dowództwa Fighter Command* depezę:

„Dywizjon 242 nie jest w stanie gotowości bojowej tylko z powodu braku ekwipunku”.

Choraży West, któremu Bader pokazał odpis depezy, pokiwał znacząco głową.

— No, tak — mruknął. — Teraz otrzymamy albo ekwipunek, albo... nowego dowódcę.

Po dwudziestu czterech godzinach Bader został wezwany do marszałka Hugh Dowdinga, dowódcy Lotnictwa Myśliwskiego. Niezwykła depeza, pomijająca w jaskrawy sposób drogę służbową, wywołała małą burzę na wszystkich szczeblach dowodzenia. Ale po wyjściu z gabinetu marszałka Douglas miał rozpromienioną minę, a następnego dnia przed hangar Dywizjonu poczęły zajeżdżać ciężarówki wypełnione wszelkiego rodzaju sprzętem. Po południu tegoż dnia poszła z Coltishall następująca depeza:

„Dywizjon 242 w stanie gotowości bojowej”.

Nastąpiły teraz dni i tygodnie wyteżonej pracy treningowej, a z każdą chwilą podnosił się stan jakościowy jednostki. Kanadyjczycy, latający doprawdy wspaniale, zgodnym chórem oświadczyli,

* Lotnictwo Myśliwskie RAF-u.

— 149 —

że ich dywizjon jest bez wątpienia najlepszy w RAF-ie, a major Bader najlepszym dowódcą na świecie.

Pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem miało miejsce 20 sierpnia. Dwanaście „Hurricane'ów” dywizjonu poderwano na alarm. Naziemna stacja radiowa podawała, iż ponad siedemdziesiąt samolotów wroga zbliżało się do lotniska North Weald, położonego na północ od Londynu. Niemcy w tym okresie usiłowali zniszczyć bazy myśliwskie RAF-u.

Bader miał już skryształizowane poglądy na myśliwską taktykę. Zasadniczym warunkiem powodzenia było uzyskanie przewagi wysokości, a potem atakowanie od strony słońca, by wykorzystać moment zaskoczenia. Dlatego też bez wahania zlekceważył wskazania niedoświadczonego kontrolera ze stacji radiowej. Nakazano mu kręcić się ponad North Weald na wysokości pięciu tysięcy metrów.

„Nonsens — pomyślał. — Gdybym był dowódcą szkopów i prowadził nalot,

podszedłbym do celu od słońca. Trzeba więc szkopów przechytrzyć, a przede wszystkim wyjść nad nich".

Wyprowadził formację znacznie wyżej, niż nakazano, odszedł od North Weald i skrył dywizjon w słonecznych promieniach. Po kilku minutach jeden z pilotów, kapitan Crowley-Milling, zaanonsował:

— Nieprzyjacielskie samoloty na równej wysokości. Kierunek: godzina dziesiąta! „Ładnie bym wyglądał, gdybym pozostał w dole” — przemknęło przez głowę Douglasa.

„Hurricane'y” ryknęły na pełnym gazie, zadarły nosy w górę. Z lewej strony, tam właśnie, gdzie Bader spodziewał się nieprzyjaciela, błysnęły jasne punkciki.

Czternaście szóstek bombowców, nad nimi około trzydzieści Messerschmittów Me-110, a jeszcze wyżej jednosilnikowe Messerschmitty Me-109.

„Trzeba atakować bombowce, nie dopuścić ich nad cel”.

Nie zwracając uwagi na osłonę nieprzyjacielskich myśliwców, „Hurricane'y” runęły z przewagą kilkuset metrów wysokości na bombowce. Maszyna Badera przeszła niczym strzała przez środek wrogiej formacji, rozpryskującej się w panice na boki.

Douglas dostrzegł trzy Messerschmitty Me-110, utworzył ogień do jednego — 150 —

z nich, w chwilę potem silnik nieprzyjaciela zapalił się, a Messer-schmitt, płonący jak pochodnia, zwinął się w korkociąg.

W górze, nieco z prawej strony, jakiś inny Me-110 wychodził z głębokiego zakrętu.

W mgnieniu oka maszyna Badera znalazła się za nim. Krótka seria pocisków, po niej druga i następna płonąca pochodnia poszła w dół.

Rozgrzany walką Douglas szukał dalszej ofiary, ale krótki rzut oka w pokładowe lusterko zwrotne ostudził jego zapaly. Messer-schmitt za ogonem!

Bader szarpnął drążkiem, kładąc się w głęboki zakręt, z nosa Messersehmitta trysnęły pociski, ale nie były już celne. Maszyny rozeszły się na wielkiej szybkości, a w chwilę później Douglas pozostał sam.

Po powrocie na lotnisko dokonano bilansu strat i zysków. Straty wynosiły zero, zyski wyraziły się dwunastoma zestrzelonymi samolotami niemieckimi, nie licząc kilku uszkodzonych.

— Gratuluję. Wspaniałe zwycięstwo — powiedział przez telefon Leigh-Mallory. Bader nie był zadowolony z wyników.

— Gdybym miał więcej samolotów pod ręką, zniszczylibyśmy znacznie więcej nieprzyjaciół — odparł. — Prosty rachunek. Na lotnisku znajdują się jeszcze dwa dywizjony. Dlaczego nie możemy startować razem?

Leigh-Mallory okazał zainteresowanie.

— Ale jak poprowadzić trzy dywizjony w powietrzu? — zastanawiał się głośno. W tym czasie nieznana jeszcze była formacja tak zwanego „skrzydła” dużej jednostki taktycznej, składającej się z dwóch lub trzech dywizjonów operujących jako całość i dowodzonych z powietrza.

— Uważam, że to nie nastęrczy kłopotów — namawiał Bader. — Wystarczy kilka lotów ćwiczebnych. Według mnie kluczem do zagadnienia jest wprowadzenie jak największej ilości samolotów do walki. Gdybym miał dzisiaj trzy dywizjony, zestrzelilibyśmy prawdopodobnie trzy razy więcej Niemców. Chodzi mi o sam

moment właściwego wprowadzenia, wymanewrowanie na odpowiednią wysokość i właściwy kierunek, wybranie dobrego momentu do

151 —

ataku. Później oczywiście, już w samej walce, dowódca w niczym nie wpłynie na wynik.

— Dobrze — zgodził się Leigh-Mallory po krótkim namyśle. — Jutro rozpocznie pan ćwiczenia z Dywizjonami 19 i 310*.

Złożyło się, że przez następne kilka dni w powietrzu panowała względna cisza, toteż Douglas bez wytchnienia trenował swe zaimprovizowane skrzydło, inicjując w ten sposób taktykę, którą później, z pewnymi poprawkami, opartymi na doświadczeniach innych dowódców bojowych, wprowadzono w całym lotnictwie RAF-u. Latano po kilka godzin dziennie, wieczorem zaś w kasynie niestrudzony Douglas pouczał pilotów, dyskutował z nimi, udzielał rad.

— Formacje bombowe trzeba rozbijać gwałtownym atakiem, nurkować wprost na nie. Ryzykujemy zderzenie, to prawda, ale Niemcy zostają zmuszeni do rozbicia formacji, co daje nam lepszą szansę zestrzelenia, no i utrudnia im celowanie do nas.

— Święta prawda — przytaknął porucznik Johnson, późniejszy czołowy myśliwiec RAF-u.

Douglas pociągnął łyk oranżady, swego ulubionego trunku.

— Poza tym pamiętajcie, by w czasie całej walki spoglądać w lusterko pokładowe. Jeżeli ukaże się w nim szkop, wykręcać i wiać! Co z tego, że kogoś zestrzelicie, jeżeli potem dostaniecie po łbie? Za mało mamy pilotów i maszyn. No i jeszcze jedno: strzelać z niewielkiej odległości, odkładać dużą poprawkę celu, na pewno wtedy zestrzelicie.

Taktyka Badera, jego rady i osobisty przykład wydawały owoce. Dnia 6 września Dywizjon 242 zestrzelił 11 samolotów nieprzyjacielskich ze stratą tylko jednego pilota. Ale dwa pozostałe dywizjony skrzydła, lecące w zbyt wielkiej odległości, do walki nie zdążyły. Natomiast następnego dnia formacja odniosła pełny sukces. W spotkaniu z przeważającymi siłami wroga Dywizjon 242 zniszczył ponownie 11 maszyn, tracąc tym razem 2 pilotów, zaś Dywizjony 19 i 310 uzyskały dodatkowo 10 zwycięstw, chociaż i one poniosły łączną stratę 2 ludzi.

— Takiego dowódcy jeszcze nie mieliśmy i nigdy mieć nie będziemy — zdecydował kapitan Crowley-Milling.

* Ten ostatni był dywizjonem czechosłowackim.

— 152 —

■

— Głupstwa gadasz — ofuknął go Bader, ukrywając zadowolenie. — Popróbuj no, bracie, na protezach!

— Dziękuję, wolę własne kulasy.

— A ja wolę protezy, bo mi się stopy nie pocą. Douglas często żartował ze swej ułomności, a jego ulubionym

opowiadaniem była historia z pewnym bardzo zajadłym terrierem. Pewnego dnia Bader wybrał się do przyjaciół na wieś. Jego kolega był właścicielem niewielkiego terriera, wyposażonego w zęby ostre jak igły. Specjalnością tego pieska było wślizgiwanie się pod stół jadalny i wypróbowywanie zębów na nogach biesiadników.

Gdy Douglas znalazł się za stołem i wyciągnął przed siebie „nogi” w eleganckich półbucikach, chytry piesek podczołgał się i niespodziewanie zatopił zęby w łydce... protezy.

— Podstawiłem drugą nogę, żeby sobie psiaak użył, ale szczeniak uciekł i nie pokazywał się przez cały dzień.

Innym razem, gdy któryś z pilotów dywizjonu rozbił sobie w czasie kraksy nogę i trzeba było unieruchomić kolano, Bader, widząc ponurą minę podwładnego, zauważył niewinnie:

— Powiedz, czy naprawdę warto mieć własne kończyny? Popatrz na mnie. Mnie nigdy nie „uziemią” z powodu głupiego kolana. Daj sobie obciąć nogę i będziesz miał spokój.

Kilka dni minęło we względnym spokoju i Kanadyjczycy poczęli narzekać na „monotonne życie”. Nie były to jednak narzekania szczere. W ciągu ubiegłych dwóch tygodni RAF stracił 231 pilotów zabitych i rannych oraz około 500 samolotów myśliwskich. Fabryki zaś wypuszczały tylko 100 nowych maszyn tygodniowo, szkoły pilotażu nie nadążały za potrzebami. Ci myśliwcy, którzy przeżyli pierwsze fazy bitwy, mimo pozorów opanowania mieli bardzo nadszarpnięte nerwy, o odpoczynku i urlopach mowy nie było.

Jeden tylko Bader czuł się nadal jak ryba w wodzie. Gdy raz przezwyciężył i opanował strach, przestał obawiać się, iż kiedykolwiek zostanie zabity. Po prostu nie wierzył w taką możliwość. Kipiła w nim energia i woła walki, nigdy nie było mu dosyć bojowych startów.

Dnia 14 września Leigh-Mallory powierzył Baderowi jeszcze dwa dodatkowe dywizjony, co dawało w sumie potężne skrzydło

— 153 —

złożone z pięciu dywizjonów. Jednym z nich była jednostka polska, Dywizjon 302, dowodzony podówczas przez majora Mumlera.

Następny dzień, 15 września 1940 roku, był datą przełomową w bitwie, a jednocześnie dniem najwspanialszych zwycięstw RAF-u. Do boju rzucono po obu stronach wszystkie siły. Przez cały dzień ciągnęły się naloty, walki powietrzne zakończyły się dopiero przed zmierzchem. Gdy wieczorem śmiertelnie pomęczeni piloci udali się na krótki odpoczynek, gdy niestrudzeni mechanicy gorączkowo doglądali samolotów, po liniach telefonicznych poszły do dowództwa raporty bojowe.

Pięknie spisali się myśliwcy aliancy, wspaniałe rezultaty mieli Polacy, bezbłędnie walczyło skrzydło Badera. Ogółem 15 września zestrzelono 185 samolotów hitlerowskich, z czego Polacy zniszczyli 26. Skrzydło Badera osiągnęło tego dnia imponującą ilość 52 zestrzeleń. Założenie Douglasa, by używać jak największych formacji, okazało się słuszne*.

Bitwa o Wielką Brytanię dobiegała końca, ale raz jeszcze udało się Baderowi poprowadzić skrzydło po wspaniałe zwycięstwo. Dnia 18 września odbył się prawdziwy pogrom. Z 40 hitlerowskich samolotów zaangażowanych w spotkaniu ze skrzydłem zestrzelono na pewno 30, prawdopodobnie 8 i uszkodzono 2 bez strat własnych. Łupem Badera padły 2 bombowce, co podniosło jego osobiste konto do 11 pewnych zwycięstw.

Luftwaffe zaprzestała teraz masowych dziennych nalotów — poniosła zbyt wielkie straty. Odetchnęli ludzie w myśliwskich dywizjonach RAF-u, odpoczęli po niezwykle wysiłku. Rozpoczęła się reorganizacja, napływały nowe kadry, które trzeba było odpowiednio przeszkolić. Odniesiono zwycięstwo, ale lotnictwo brytyjskie straciło 916 samolotów oraz 733 pilotów zabitych i rannych.

Dnia 12 października 1940 roku z kwatery głównej Hitlera wyszedł rozkaz, będący jakby przyznaniem się do fiaska inwazji na Anglię. Jeden z fragmentów rozkazu brzmiał:

„...Fiihrer zdecydował, iż od chwili obecnej aż do wiosny

* Niemcy, zapewne dla podtrzymania załamującego się morale, nie opublikowali swych strat i nawet w oficjalnych raportach podawali, iż zestrzelono im zaledwie 56 maszyn. W raporty te nie wierzył jednak nawet marszałek Góring.

— 154 —

przygotowania do lądowań w Anglii będą podtrzymywane tylko jako polityczna i militarna groźba...”

Dosyć łatwo jest rozszyfrować ówczesne zamierzenia dyktatora Trzeciej Rzeszy. Gdy nie udało się zastraszenie Anglii i zmuszenie jej do zawarcia pokoju, Hitler, ciągle łudzący się, iż jakoś dojdzie z Brytyjczykami do porozumienia — począł przygotowywać się do napaści na Związek Radziecki. Plany najazdu powstały jeszcze przed zakończeniem bitwy o Wielką Brytanię, a w zimie 1940-41 rozpoczęły się stopniowe przegrupowania wojsk niemieckich, zarówno lądowych, jak i powietrznych. Odbywały się powoli i ostrożnie, by nie wzbudzić przedwczesnych podejrzeń. Poszczególne dywizje znikwały z Francji czy Belgii i pojawiały się w Polsce, skąd ruszyć miało główne natarcie. Nikły również i jednostki Luftwaffe na Zachodzie, ale ataki na Anglię, szczególnie nocne, podtrzymywano dla zmylenia przeciwnika.

Zjawisko to miało doniosłe skutki dla powietrznych działań RAF-u. Luftwaffe osłabła, lotnictwo brytyjskie rosło w siły. Poczęto opracowywać plany przerzucenia ciężaru walki powietrznej nad teren nieprzyjaciela.

VIII

— Halo, Douglas, tu Leigh-Mallory — dudnił przytłumiony odległością głos w słuchawce. — Przede wszystkim gratuluję odznaczenia. Otrzymał pan Distinguished Service Order. Poza tym mam ważną sprawę. Kiedy może pan najprędzej zameldować się u mnie?

— Za dwie godziny — padła odpowiedź. — Tyle mniej więcej czasu zabiera jazda autem na kwatere pana marszałka.

— Dobrze, będę czekał. Co słyhać u was? Nudy?

— Tak jest. Nudy. Morskie konwoje i patrole.

W dwie godziny później Douglas, siedzący na krześle przed biurkiem dowódcy, dowiadywał się o ważnych i interesujących go rzeczach.

— Przygotowujemy powietrzną ofensywę, którą chcemy przeprowadzić w lecie

— powiedział Leigh-Mallory. — Będą to

— 155 —

wymiatania myśliwskie i ataki bombowe, stopniowo rosnące na sile. Nie mówię o działaniach nocnych, to wyłącznie sprawa bombowców, chodzi mi o naloty dzienne.

W tym celu organizujemy system myśliwskich skrzydeł, takich właśnie, jakimi dowodził pan w jesieni. Skrzydła stacjonować będą przeważnie na południu w 11. grupie. Cóż pan na to, Douglas?

Bader siedział jak na szpilkach. Palił się do akcji, wyczuwał jednak, że wicemarszałek nie powiedział jeszcze wszystkiego, toteż wybąkał krótko:

— Ogromnie interesujące...

Oczy Leigh-Mallory'ego rozbłysły. Nie tylko lubił, cenił i poważał beznogiego podwładnego, ale również uważał go za jednego z najlepszych dowódców myśliwskich. Z przyjemnością też wyrzucił z siebie nowinę:

— Pan, majorze, wyznaczony został na jednego z dowódców skrzydeł.

— Ja? — zdumiał się Bader.

— Uhm. Obejmie pan skrzydło na lotnisku Tangmere.

Douglas powoli otrząsnął się z oszołomienia.

— Czy... czy wolno mi będzie zabrać tam mój dywizjon? — spytał po chwili.

— Nie. W Tangmere stacjonują trzy dywizjony na „Spit-fire'ach”.

Na wyrazistej twarzy Douglasa osiadł cień. Rozważał coś, zastanawiał się, wreszcie bąknął:

— Wobec tego wolałbym pozostać w dywizjonie...

— Wykona pan rozkaz — odparł twardo marszałek. — Rozumiem, majorze, że przywiązał się pan do jednostki, ale nie czas na sentymenty — dodał przyjaźnie. — Poza tym jestem pewien, że faworyzowałby pan swój dawny dywizjon, a to odbiłoby się niekorzystnie na pracy całości.

Leigh-Mallory wstał i na pożegnanie podał rękę majorowi.

— Zamelduje się pan w Tangmere 18 marca.

Lotnisko Tangmere, położone w pobliżu wybrzeża opodal Sout-hampton, doskonale nadawało się na bazę wypadową w lotniczej ofensywie i w rzeczywistości zostało taką bazą na wiosnę 1941 roku. Oprócz trzech brytyjskich dywizjonów, dowodzonych przez

— 156 —

podpułkownika Badera, na lotnisku często gościły inne myśliwskie jednostki, w ich liczbie i dywizjony polskie, przylatujące tu przed wyprawami na drugą stronę kanału La Manche, czasem lądowały w Tangmere samoloty wracające z nocnych zadań.

Douglas ostro zabrał się do pracy, a jego żona, która i w Dywizjonie 242 widywała go rzadko, teraz uważać się mogła za rodzaj słomianej wdowy, mimo że mieszkała tuż za lotnistkiem. Wrodzony Baderowi talent dowódcy rozwinął się w pełni. W wykonywaniu nowych zadań przyszedł mu z pomocą sława i rozgłos. Trudno się temu dziwić. W ciągu roku awansował ze stopnia porucznika do podpułkownika, stał się jednym z pierwszych dowódców skrzydeł, był twórcą nowej taktyki myśliwskiej, wybitnym „Leaderem”, o którym podwładni rozpowiadali cuda, posiadał pokaźne osobiste „konto” zestrzałów, a przecież... lewą nogę miał obciętą tuż pod kolanem, prawą nad kolanem. Przecież był to człowiek, który miał życie spędzić w inwalidzkim fotelu.

W Tangmere stacjonowały trzy Dywizjony: 610, 616 oraz 145. Do tej ostatniej jednostki później, w roku 1943, przydzielona została w północnej Afryce słynna eskadra polska, tak zwany „Cyrk Skalskiego”, o którym piszę w jednym z następnych

opowiadań.

Ogromna większość pilotów w Tangmere brała udział w bitwie o Wielką Brytanię i Douglas, bystry obserwator, zauważył od razu, że byli to ludzie wyczerpani nerwowo i fizycznie, specjalnie zaś dowódcy eskadr i dywizjonów, najbardziej narażeni na trudy i hazardy walk powietrznych. Przy pomocy życzliwego Leigh-Malloryego Bader gruntownie zreorganizował skrzydło. Część dowódców odeszła na zasłużony odpoczynek, miejsca ich zajęli znani Douglasowi oficerowie, których wytypował z zadziwiającą intuicją i znajomością ludzi.

Szybko upływał czas na treningu, zrywaniu się i „docieraniu” nowaj jednostki taktycznej. Dzień po dniu Douglas podrywał skrzydło w powietrze, prowadził je nad morze, ćwiczył i wypróbowywał odpowiednie szyki, przeprowadził niezliczone pozorowane walki powietrzne, ustawiał dywizjony na właściwych pozycjach. Nie zaniebyszał żadnego eksperymentu, nie odrzucał żadnej, pozornie nawet bezsensownej sugestii podwładnych, pilnie studiował raporty, zapoznawał się z doświadczeniami innych.

— 157 —

Zainteresowała go polska taktyka myśliwska, używana w miarę możliwości w naszych jednostkach w Anglii, przetrawił ją w teorii, uznał za godną wypróbowania i zastosował w praktyce, chociaż — co było dla niego charakterystyczne — nigdy nie przyznał się, iż przejął ją od Polaków.

Polski szyk bojowy polegał na użyciu formacji dywizjonowej szerokiej ławy czwórek. Każda czwórka składała się z dwóch sekcji, lecących stosunkowo blisko siebie. Środkową czwórkę prowadził dowódca jednostki, czwórki boczne, bardziej oddalone, trzymały się nieco wyżej i z tyłu, doskonale się wzajemnie ubezpieczając oraz posiadając swobodę manewru i idealną obserwację. Dywizjony w polskim skrzydle leciały w łączności wzrokowej, prowadzący dywizjon najniżej, boczne wyżej, nacisk kładziono na ubezpieczanie się od strony słońca. System ten doskonale zdał egzamin i stosowany był do końca wojny.

W połowie kwietnia zakończył się okres przygotowań i treningów. Lotnictwo RAF-u przeszło do ofensywy, polegającej, w odniesieniu do akcji dziennej, na wysyłaniu niewielkich formacji bombowych w osłonie wielu skrzydeł myśliwskich. Zamierzano zmusić Luftwaffe do walki nad jej własnym terytorium.

Pierwsze loty ofensywne nie napotkały opozycji nieprzyjaciela w powietrzu, były kompletnym zaskoczeniem. Stopniowo jednak poczęło dochodzić do coraz częstszych walk, w czerwcu zaś, gdy ofensywa wzmogła się na sile, Niemcy odgryzali się ze wszystkich sił.

Mimo że większość Luftwaffe znajdowała się już na Wschodzie, skoncentrowano we Francji dużą ilość jednostek myśliwskich, a w St. Omer, kluczowym lotnisku hitlerowców, rozlokował się ze swym „Geschwader”* Oberstleutnant Adolf Galland, który po śmierci majora Wicka przejął palmę pierwszeństwa pośród niemieckich myśliwców. Przewyższał go tylko pułkownik Molders, inspektor lotnictwa myśliwskiego, ale ten wkrótce miał odejść na front wschodni, gdzie też zginął w kilka miesięcy później.

Coraz częściej więc miały miejsce nad Francją zażarte i krwawe walki powietrzne, coraz częściej Messerschmitty atakowały

* Grupa w lotnictwie Luftwaffe.

— 158 —

alianckie wyprawy. Ale dowództwo RAF-u, chłodno oceniające przebieg ofensywy, wiedziało ze statystyk jedno: na każde dwa zestrzelone „Spitfire'y" przypadały trzy zestrzelone Messerschmitty. Był to stosunek korzystny i pozwalający na optymistyczne przewidywania na przyszłość. Co więcej, w Związku Radzieckim, mimo początkowych niewątpliwych sukcesów Luftwaffe, przejawiał się narastający opór lotnictwa Czerwonej Armii. W krótkim czasie „rozbite i unicestwione" komunikatami Goebbelsa lotnictwo radzieckie uzyskało równowagę w powietrzu, a nieco później bezwarunkową przewagę, zadając hitlerowskim lotnikom niepowetowane straty.

Skrzydło w Tangmere dzień w dzień ruszało na drugą stronę morza, dzień w dzień brało udział w nalotach i walkach, dzień w dzień na czele formacji leciał beznogi podpułkownik Bader. Dopiero jednak 21 czerwca poszczycić się mógł zestrzeleniem, pierwszym od czasu bitwy o Wielką Brytanię.

Zwycięstwo nie było specjalnie emocjonujące dla Douglasa. W wirze walki, po ataku dwóch Messerschmittów, znalazł się za jednym z nich, doszedł go i z odległości sześćdziesięciu metrów zaczął strzelać. Wystarczyła krótka seria pocisków ośmiu karabinów maszynowych. Messerschmitt zadymił, zwałił się w korkociągu i poszedł wprost w morze. Ot i cała walka!

Od tej chwili sukcesy sypały się jeden za drugim. Bader, nie pomijający żadnej wyprawy, zaczął przywozić zestrzelenia, a skrzydło często odnosiło piękne zwycięstwa. Sława beznogiego pilota przybierała formę legendy.

Ofensywa lotnicza przynosiła nie tylko zwycięstwa, ale i bolesne straty. Myśliwcy ginęli w walce, dostawali się do niewoli, szli ranni do szpitali. Stany osobowe jednostek zmieniały się nieustannie. Nerwowy tryb życia i nieustanne napięcie fizyczne i psychiczne doprowadzały do krańcowego wyczerpania. Siłą rzeczy po kilku miesiącach trzeba było wysłać ludzi na urlopy i wypoczynek od latania bojowego, a na ich miejsce przydzielać nowych pilotów.

Ale w tym całym bojowym rozgardiaszu tkwiła niezmiennie postać dowódcy skrzydła Tangmere, który nie opuścił jednego lotu, nie korzystał z urlopu, na dzień nie oddalił się od lotniska. Z fajką w zębach, z błyskiem humoru w oczach, ze zjadliwym

— 159 —

żartem na ustach i ze stoickim spokojem w duszy Douglas, tryskający ciągle energią i dynamiką, prawdziwy dyktator swego niewielkiego światka, czuł się jak przysłowiowa salamandra w ogniu. Nie obawiał się zestrzelenia, nie wierzył, by kiedykolwiek dosięgła go kula wroga.

Było to zaraźliwe. Początkowo najbliższe otoczenie, później całe skrzydło, wreszcie i ogół lotnictwa myśliwskiego podzielił przeświadczenie o „nietykalności" Badera.

— Tego człowieka nigdy szlag nie trafi! — mówili z dumą jedni.

— Nigdy go cholera nie weźmie — dodawali inni, mniej życzliwi, bo i tacy się czasem znajdowali.

Specyficzny nastrój i niezwykła atmosfera dodatnio odbijały się na morale skrzydła. Przykład dowódcy pociągał pilotów, którzy nie tylko dawali z siebie wszystko, ale

zapominali o niebezpieczeństwie, wyzbywali się strachu o życie. Skoro Douglas, ich dowódca, był „nieśmiertelny”, to i oni pod jego kierownictwem i opieką przybliżali się do nieśmiertelności. Jeżeli pociski omijały Badera, to nie trafiały i jego pilotów. Douglas dbał nieustannie o ducha powierzonych swojej opiece ludzi. W powietrzu, tuż przed walką wyrywał się z jakąś wesołą uwagą, żołnierskim żartem czy pieprznym dowcipem, które momentalnie rozładowywały niebezpieczne napięcie psychiczne.

Jego humor nieraz przybierał niezwykle formy. Pewnego dnia w lipcu gdzieś nad francuskim wybrzeżem doszło do walki. Formacje rozsypały się, spotkanie przemieniło się w szereg pojedynków. Douglas, wychodząc z ostrego zakrętu po uniku, niespodziewanie ujrzał przed sobą dwa Messerschmitty. Odległość była zbyt wielka, toteż dodał gazu i zbliżał się w szybkim tempie, trzymając przeciwników w celowniku. Zanim jednak zdążył nacisnąć spust broni pokładowej, na oczach jego rozegrała się nieprawdopodobna scena. Niemcy musieli go dostrzec i zamierzali uciec, stosując zwykłą metodę szybkiej pół becзки i prostopadłego nurkowania na plecach. Gdy jednak rozpoczęli jednocześnie ewolucję, maszyny ich, znajdujące się zbyt blisko siebie, zahaczyły się skrzydłami, zderzyły, rozbłysły płomieniem i poszły jako jednolita masa w dół. Bader nie oddał żadnego strzału, a przeciwnicy spadli na ziemię!

Po powrocie do bazy piloci wieszowali mu podwójnego

— 160 —

zwycięstwa — nie wiedzieli oczywiście, że dowódca nie strzelał. Douglas zastanowił się, zasiadł przy stole i pośpiesznie skreślił bojowy raport:

„Zgłaszam zniszczenie dwóch Messerschmittów Me-109. Zostały przeze mnie przestraszone na śmierć”.

Niestety, maszyny te nie zostały mu zaliczone.

Wyprawy bojowe ciągnęły się nieprzerwanym strumieniem. W początkach sierpnia Douglas, który wykonał więcej tego rodzaju lotów niż ktokolwiek inny w lotnictwie myśliwskim, posiadał na „koncie” 20 pewnych zestrzeleń, co lokowało go na piątym miejscu wśród myśliwskich „asów” RAF-u. Ale nieustanny wysiłek nerwowy począł wreszcie dawać mu się we znaki. Stał się opryskliwy, czę-to wybuchał gniewem, zdradzał oznaki fizycznego przemęczenia. Mimo to uparcie i zajadle sprzeciwiał się wszelkim namowom do odpoczynku. Pułkownik Woodhall, dowódca lotniska Tangmere, nie raz i nie dwa argumentował, prosił i nawet rozkazywał wyjazd na urlop. Wreszcie, nie mogąc sobie dać rady, wezwał na pomoc Leigh-Mallory'ego. Wicemarszałek zjawił się któregoś dnia w Tangmere, przyjrzał się uważnie Baderowi, odciągnął go na bok i oświadczył:

— W ten sposób długo pan nie pociągnie, Douglas. Należy się panu odpoczynek od latania bojowego. Istnieją granice ludzkiej wytrzymałości, nawet pańskiej.

— Czuję się doskonale — odparł żywo Bader. — O odpoczynku jeszcze nie myślę.

— Niech pan nie przeciągnie struny — ostrzegł przyjaźnie Leigh-Mallory.

Bader pozostał głuchy na wszelkie namowy, nie przemawiały do niego logiczne argumenty.

— Struna nie pęknie, panie marszałku — roześmiał się. — Do mnie nie można

przykładać zwykłej miary. Wytrzymam dwa razy więcej niż normalny pilot, przecież nie mam nóg!

Leigh-Mallory musiał wreszcie ustąpić.

— Dobrze — powiedział na zakończenie i wzruszył ramionami. — Nie można nikogo zbawiać wbrew jego woli. Daję panu wolną rękę do września. Ale we wrześniu — głos marszałka stwardniał — bezwarunkowo wysyłam pana na odpoczynek.

— 161 —

W kilka dni później przyjaciel Douglasa, Peter MacDonald, wspólnie z Thielmą Bader, coraz bardziej trapiącą się stanem męża, uknuli spisek. Peter zamówił hotel w St. Andrews w Szkocji i postawił kolegę wobec faktu dokonanego.

— Od 11 sierpnia płacisz grubą forszę za hotel — zakomunikował żartobliwie. — Płacisz za trzy pokoje, bo jedziemy razem: ty, Thelma i ja na przyczepkę. Zorganizowałem ci tygodniowy urlop i będziesz ostatnim niewdzięcznikiem, jeżeli mi nie podziękujesz. Thelma źle wygląda — ciągnął podstępnie. — Potrzeba jej zmiany powietrza. A my pogramy sobie w golfa.

— Niech jedzie sama — zaczął się Douglas. — Ja nie mam czasu, zresztą w golfa mogę grać i tutaj.

MacDonald był równie uparty jak jego przyjaciel.

— Mówisz jak dziecko, Douglas. Wiesz dobrze, że Thelma cię nie opuści. Nie ma co, jedziemy, choćbym miał odstawić cię na pociąg siłą.

Bader nieco zmiękł.

— Czy nie można tego wyjazdu przełożyć na wrzesień? — próbował jeszcze.

— Nie. Wszystko załatwione, wybuliłem kilkanaście funtów.

Douglas ze złością stuknął protezą o podłogę.

— Wygrałeś, niech cię diabli... Pojadę. Ale jeżeli jeszcze raz zrobisz mi taki kawał, nie rękę za siebie.

— Dobrze, dobrze, nie spodziewałem się przecież, żebyś mnie z wdzięczności całował po rękach.

Bader podniósł się z miejsca i sięgnął po czapkę.

— Wynoś się teraz, za godzinę lecimy nad Lille.

Rozmowa miała miejsce 8 sierpnia. Następnego zaś dnia tuż

po świcie skrzydło Tangmere znów ruszyło nad Lille w osłonie bombowców.

Douglas prowadził swą formację na ostatni lot przed urlopem. Pogodził się z myślą o odpoczynku i nawet doszedł do wniosku, że trzeba będzie podziękować koledze za poczynione starania.

Ale lot ten od samego początku potoczył się zgoła nieprzewidzianą koleją.

162 —

IX

Jeszcze w pobliżu lotniska zagubił się górny dywizjon skrzydła, a Bader, nie chcąc przerywać przepisowej ciszy radiowej, nie przywołał go do reszty formacji. W kilka minut później nad morzem przestał działać prędkościomierz w samolocie Douglasa, co mogło oznaczać kłopoty przy lądowaniu po locie.

Tuż po przekroczeniu francuskiego brzegu w okolicy Le Tou-quet skrzydło natknęło się na nieprzyjaciela.

Wprost przed sobą i o tysiąc metrów poniżej Bader spostrzegł dwanaście Messerschmittów Me-109, lecących w tym samym kierunku, co i jego formacja. Okazja była wymarzona, toteż Douglas momentalnie wydał przez radio rozkaz ataku* i sam znurkował, polecając jednocześnie drugiemu dywizjonowi pozostać w górze i ubezpieczać przed ewentualnym zaskoczeniem przez inne maszyny niemieckie.

„Spitfire” szedł ostro w dół, samoloty nieprzyjacielskie rosły w oczach. Douglas wybrał cel, z resztą przeciwników powinni rozprawić się jego podwładni, podążający tuż z tyłu. Czy jednak popełnił pomyłkę, czy też zawinił popsuty prędkościomierz, dość że przybliżał się z nadmierną szybkością. Strzelanie okazało się zgoła niemożliwe. Zanim Douglas chwycił Messerschmitta na celownik, już musiał szarpnąć drążkiem dla uniknięcia zderzenia i rzucił swą maszynę w dół. Nie zdołał nawet zauważyć, że inne „Spitfirey” poszły po ataku w górę i że pozostał sam. Na wysokości ośmiu tysięcy metrów wyprowadził samolot z nurkowania. Leciał z wielką szybkością, rozglądał się dokoła i dopiero po chwili zrozumiał, co się stało. Zaklął pod nosem. Takie osamotnienie mogło się na nim srogo zemścić. Włączył nadajnik, ale radio pozostawało głuche.

„Do licha, wszystko dziś nawala!”

Wykręcił w stronę morza — jedyne logiczne posunięcie. Nic już po nim było nad Francją, nie mógł wpłynąć na przebieg wyprawy, natomiast mógł z łatwością doczekać się obskoczenia przez Niemców, których w tym rejonie znajdowało się wielu.

* Bader nie orientował się jeszcze, iż jego nadajnik radiowy nie działał.

— 163 —

Niedługo trwała jego samotna „przechadzka”. Jak to zwykle bywało, nie wiadomo, jak i dlaczego powietrze wypełniło się. Przed pojedynczym „Spitfirem” znalazło się sześć nieprzyjacielskich maszyn. Skąd się wzięły i dokąd leciały — tego oczywiście Douglas nie wiedział. Wiedział natomiast jedno: pojedynczy myśliwiec nad terenem nieprzyjacielskim nigdy, nawet w najdogodniejszej pozycji, nie powinien atakować myśliwskiej szóstki przeciwników. Nieraz wbijał to w uszy swych pilotów. Wiedział jednak i drugie: Messerschmitty przedstawiały idealny cel.

Nieodparty głos pokusy wabił: atakować, pozycja wymarzona, zestrzelisz co najmniej trzy!

Równie mocny i poparty logiką głos myśliwskiej mądrości szeptał natarczywie: zostaw ich w spokoju, nie widzą cię jeszcze, uciekaj, wyrwij w górę, unikniesz śmierci!

Douglas wybrał, a ponieważ był sobą, wybrał... głos pokusy! Było to prowokacyjne wyzwanie, jak te za czasów szkolnych, jak w pierwszych latach lotniczych... ale o tyle atrakcyjniejsze, że pochodziło od nieprzyjaciół.

Rzut oka do tyłu — nic. Rzut oka dokoła — nic. Sześć Messerschmittów leciało dalej równo po kursie, nęcąc, kusząc, prowokując. ..

Douglas zakradł się poza środkową parę. Spokój, cisza, lot bez zmian. Z odległości stu metrów rzygnął potężną serią pocisków. Cel zapalił się, rozbłysł, runął w dół, a reszta... leciała dalej!

Nie do wiary! Jeszcze go nie zauważyli.

„Jak stado kaczek, byle amunicji wystarczyło” — błysnęło w głowie Douglasa, gdy brał na cel następną ofiarę — prowadzącego szóstkę.

Trzy sekundy ognia z ośmiu karabinów maszynowych i biały, gęsty dym przesłonił samolot hitlerowskiego dowódcy. Messerschmitt skrzył się, zwinął... nikt już nie sterował maszyną — któryś z pocisków dosięgnął pilota.

Ale jeszcze czterech przeciwników miał przed sobą Douglas, a żaden z nich nie zamierzał już odegrać roli tarczy celowniczej. Jedna dwójka rzuciła się w lewo, chcąc zająć za ogon zuchwalca, druga wykręciła w prawo. Był najwyższy czas przerwać atak i pomyśleć o własnym ratunku.

— 164 —

„Spitfire” posiadał jeszcze dużą szybkość i Bader, chcąc oderwać się od przeciwników, szarpnął drążkiem sterowym, położył maszynę w prostopadły zakręt i przelatując pomiędzy prawą dwójką nieprzyjaciół zamierzał wyskoczyć w górę i skryć się w opiekuńczych promieniach słońca.

Nagle, gdy znajdował się tak blisko Messerschmittów, że z łatwością mógłby policzyć wszystkie nity na ich kadłubach, coś uderzyło jego maszynę, jakaś nieznana siła chwyciła ją za ogon, zakręciła, zamiotła dokoła. „Spitfire”, niczym narowisty koń, stanął dęba, a potem przechylił się prostopadle w dół.

Douglas odruchowo wyrównał stery, ale samolot nie reagował na ruchy drążka, z nurkowania przeszedł w głęboką ciasną spiralę. Bader obejrzał się do tyłu. Ogarnęło go bezbrzeżne zdumienie, które zaraz przemieniło się w paniczny strach. Widok był doprawdy przedziwny: pół kadłuba „Spitfire'a” znikło, jakoby potężny nóż odkrajał maszynę tuż za kabiną! Znikła reszta kadłuba, ogon, usterzenie. Zwinny myśliwiec stał się karykaturą samolotu opadającą spiralnie z coraz rosnącą prędkością, niemożliwą do kontrolowania, stanowiącą śmiertelną pułapkę dla siedzącego we wnętrzu człowieka.

Wreszcie Bader uświadomił sobie, co się stało. Jeden z Messerschmittów wpadł na niego i śmigłem przepołowił kadłub.

Sekundy goniły w niesamowitym tempie. Douglas siedział nieruchomo jak sparaliżowany. Nie zastanawiał się nawet, gdzie znajdują się przeciwnicy, czy go gonią, czy odeszli od niego, nie obchodził go los Messerschmitta, który się z nim zderzył.

Pojmował grozę sytuacji, rozumiał potrzebę natychmiastowej akcji, ale mózg jego, oszołomiony gwałtownością wydarzenia, nie zdołał pobudzić ciała do czynu.

Wskazówka wysokościomierza posuwała się po tarczy z zadziwiającą szybkością i, być może, gwałtowny ruch przyrządu wywołał reakcję lotnika, spowodował lawinę panicznych myśli. „Rany boskie, skakać!”

„Prędsiej, prędsiej, za chwilę będzie za późno!”

„Zdjąć kominiarkę i maskę, odrzucić owiewkę, odpiąć pasy, wydźwignąć się na rękach, oderwać się od samolotu...”

„Prędsiej, szybkość musiała już przekroczyć osiemset kilometrów na godzinę!”

Błyskawicznie wykonał niezbędne czynności. Pęd powietrza wdarł się do wnętrza, a wraz z nim wycie silnika „Spitfire'a”. „Teraz opuścićabinę! Zaprzeć się nogami; odbić się od podłogi! Nogami?!!!”

Nadludzkim wysiłkiem uniósł się na rękach. Głowa jego wysunęła się ponad kabinę.

Chwycił go pęd i wessał, wyciągał coraz dalej. Już ramiona były na zewnątrz, już pół tułowia... Maszyna tańczyła wściekle, zamiatała potworne zwitki, pędziła z niewiarygodną szybkością. Ziemia rysowała się coraz wyraźniej prostokątami pól i płachtami pasów. Strugi powietrza wdzierały się do płuc, przygważdżały do tylnej ściany kabiny, biły wicherem po twarzy. Jeszcze jeden wysięk, kilkanaście centymetrów...

Stopa prawej protezy zahaczyła o coś w kabinie, zaplątała się, nie dawała się wyciągnąć! Trzymała pilota, związywała go z maszyną. Sytuacja stawała się rozpaczliwa. Douglas miotał się wraz z samolotem, nie mógł się uwolnić, nie mógł wrócić do kabiny, nie mógł otworzyć spadochronu, gdyż przy tej szybkości tkanina momentalnie poszłaby w strzępy.

Mijały sekundy długie jak wieczność. Bader tracił przytomność, opadał z sił. Mącił mu się umysł, zatracał poczucie rzeczywistości. Rozdęte płuca rozsadzały piersi, oczy wychodziły z orbit.

Aż wreszcie sprzączki i rzemienie nie wytrzymały, pękły. Proteza pozostała w kabinie, a pilot z trzepoczącą się nogawką zawirował w powietrzu.

Szybko odzyskał świadomość, pociągnął za uchwyt spadochronu, dosłyszał kłaśnięcie otwierającej się czaszy. Niczym przez warstwę waty przeleciał przez białawy obłok rozpostarty na wysokości tysiąca metrów, dojrzał przybliżającą się zielen łąki, poletka pszenicy okolone żywopłotem, wiejskie zabudowania, kilku francuskich wieśniaków z zadartymi w górę głowami.

A potem ziemia znalazła się tuż pod nim, wybiegła na spotkanie. Nie poczuł uderzenia. Stracił momentalnie przytomność i tylko resztą gasnącej świadomości stwierdził, iż kolano ugięło się i uderzyło go w żebra tak mocno, że dziwne dudnienie rozeszło się po całym ciele.

166 —

Żołnierze Luftwaffe, którzy odnaleźli nieprzytomnego brytyjskiego lotnika, przewieźli go do szpitala w pobliskim St. Omer, do tego właśnie szpitala, w którym przed laty zakończył życie Frede-rick Bader. Pilot ocknął się dopiero na stole operacyjnym, gdy niemiecki lekarz nachylał się nad nim i rozpinął poszarpany mundur. Lekarz wyprostował się, zmarszczył brwi, nie mógł nic zrozumieć. Wreszcie odezwał się łamanym językiem angielskim:

— Stracił pan nogę — stwierdził dziwnym tonem. Wzrok jego tkwił w pustej nogawce spodni.

— Tak. Odleciała, gdy wydostawałem się z samolotu — odparł Douglas.

— Od-le-cia-ła? — angielszczyzna lekarza stawała się coraz gorsza.

— Mhm.

Niemiec wreszcie połapał się w sytuacji.

— Tak, tak... to stare rany. Ale druga noga... Mein Gott! I panu pozwolono latać bez obu nóg! Jak można? Do czego was zmuszają?! Mój Boże, co za barbarzyńcy, tak męczyć inwalidów! U nas nigdy by się to nie wydarzyło!

Była to prawdziwa sensacja. Beznogi pilot, zestrzelony w czasie lotu bojowego! Co więcej, znaleziony bez jednej protezy. Musiał więc lądować na jednej nodze... nie, na jednej protezie. Jak na sztywny i pozbawiony wyobraźni umysł niemiecki było tego

za wiele, toteż w krótkim czasie dokoła Badera zgromadził się cały bez mała personel szpitalny. Lekarz ochłonął z wrażenia. Szybko rozpędził niepotrzebnych widzów, opatrzył powierzchowne obrażenia odniesione podczas skoku i odjął protezę lewej nogi.

Douglas, rozebrany, w długiej szpitalnej nocnej koszuli, rozciągnięty na chłodnej pościeli, pozostawiony był na pewien czas swym niewesołym myślom. Nietrudno wyobrazić sobie, w jakim stanie się znajdował. Wstrząs był ogromny, ale dolegliwości czysto fizyczne były niczym w porównaniu z burzą przewalającą mu się w głowie.

Szybkie i pełne napięcia było życie pilota myśliwskiego, sytuacje zmieniały się jak w kalejdoskopie, śmierć groziła w każdym

— 167 —

momencie. Mimo wszystko jednak przeskok był zbyt brutalny. Godzina, dwie i wspaniały dowódca skrzydła, bojowy „as”, niedościgniony wzór lotnika przemienił się w bezradnego kalekę, w ludzki ochłap zdany na łaskę i niełaskę nieprzyjaciela. Długo leżał Douglas w chłodnej i obcej pościeli szpitala St. Omer, długo rozmyślał i przetrawiał położenie, wreszcie doszedł do kilku logicznych wniosków. O poddaniu się i rezygnacji nawet mowy nie było, takie rozwiązanie się sprawy nie mieściło się w głowie Badera, sprzeczne było z jego charakterem. Obóz jeńców wojennych był rozwiązaniem najgorszym.

Jak więc go uniknąć? Wydostać się na swobodę. Jak, któredy, kiedy? Szpital w St. Omer to nie obóz w Niemczech. Im prędzej, tym lepiej, tym większe szansę ocalenia i ucieczki. Nie zważać na głupią nocną koszulę, na brak nóg, na zagubienie protezy! Podczas kolejnej wizyty jednego z lekarzy Douglas poprosił, używając najuprzejmniejszych zwrotów, by przekazano za pomocą krótkofalowej radiostacji wiadomość do Anglii.

— Jestem przecież „klientem” niezwykle — tłumaczył z humorem. — Nie mam nóg, a w dodatku jedną z mych protez diabli wzięli. Czy nie możecie zażądać przysłania dla mnie nowej protezy?

Obecny przy rozmowie oficer Luftwaffe uznał pomysł za godny uwagi.

— Poza tym proszę dobrze obejrzeć szczątki „Spitfirea” — ciągnął Douglas. — Tam w kabinie powinna nadal znajdować się moja proteza, którą ewentualnie mógłbym tymczasem używać, oczywiście po reperacji. Macie świetnych mechaników, naprawa protezy nie sprawi im kłopotu.

I ta sugestia została przyjęta.

— No, a co do mnie... — Douglas zwracał się teraz wyłącznie do oficera Luftwaffe przybyłego specjalnie z lotniska Wissant. — Chciałbym, o ile to możliwe, przenieść się na salę ogólną i — tu udał zmieszanie i wstyd — nie mogę przecież paradować w tej koszuli. To ubliża mej godności osobistej — uniósł się. — Proszę mi zwrócić mundur.

Tego samego dnia, a było to 10 sierpnia, przeniesiono go na

— 168 —

ogólną salę, gdzie ku niepomiernej radości spotkał kilku pilotów RAF-u, w ich liczbie i lotnika polskiego, porucznika Rowińskiego. Ludzie ci leczyli się z ran odniesionych w czasie lub po zestrzeleniu. Wszyscy oczywiście marzyli o ucieczce,

ale pozbawieni mundurów, w nocnych koszulach i na pół inwalidzi, nie mieli szans.

— A gdyby były ubrania, jak można się stąd wydostać? — wypytywał Bader.

— Najlepiej przez okno po linie. Szpitalny dziedziniec jest przeważnie pusty, brama słabo strzeżona.

— Jak dostać linę?

Rowiński wyjaśnił, iż w szpitalu pracują Francuzki i któraś z nich mogłaby ją przesmuglować.

Następnego dnia zjawił się ponownie oficer Luftwaffe i ceremonialnie wręczył Douglasowi protezę, odnalezioną w rozbitym samolocie. Niemcy doprowadzili ją do porządku, wyreperowali i odczyścili. Douglas podziękował, przymocował protezę i stał się w ten sposób na powrót „obunożnym” człowiekiem. Szanse ucieczki poczęły wzrastać.

Pod wieczór za pośrednictwem porucznika Rowińskiego, władającego językiem francuskim, Douglas nawiązał kontakt z jedną ze sprzątaczek imieniem Lucille, która po krótkim wahaniu obiecała pomoc w ucieczce. Tak więc wstępne kroki zostały poczynione, należało cierpliwie czekać na dalszy rozwój wypadków.

Potoczyły się one w tempie przyśpieszonym. 12 sierpnia wcześniej rano zjawiała się Lucille, przyniosła kawę i chleb, a stawiając śniadanie, ukradkiem oddała mu kartkę podpisaną przez Francuza, J. Hiecaue.

„Mój syn będzie oczekiwał przed bramą szpitala od północy do drugiej nad ranem. Będzie palił papierosa. Chcemy pomóc przyjacielowi Francji”.

Zaledwie Douglas zdążył zniszczyć kartkę, ukazali się na sali Niemcy, odnosząc jego mundur, a jednocześnie komunikując, iż Oberstleutnant Galland, słynny dowódca grupy myśliwskiej w Wissant, życzy sobie poznać beznogiego przeciwnika. Jeden z oficerów Luftwaffe, wystrojony jak lalka i przesadnie ugrzeczniony, eskortując Badera na lotnisko Wissant oświadczył z uśmiechem:

— Niedługo będzie pan posiadał aż trzy „nogi”. Za pozwoleniem marszałka Rzeszy Hermanna Göringa Luftwaffe przekazała radiową wiadomość do Anglii na międzynarodowej fali.

Douglas nastawił uszu. Chodziło mu nie tylko o uzyskanie nowej protezy, ale przede wszystkim o powiadomienie żony o jego losach.

— Pozwalamy na wolny przelot samolotu RAF-u, który może przewieźć pańską protezę. Podaliśmy wysokość, czas i kurs przelotu. Do połowy kanału La Manche eskortować maszynę mogą myśliwce angielskie, od połowy kanału eskortę przejmą nasze Messerschmitty. Samolot z protezą wylądowuje w St. Omer, a potem swobodnie wystartuje w drogę powrotną. Uważamy, że te warunki są wspaniałomyślne — zauważył oficer, dumnie podrzucając głowę. — Nie zarzuciliśmy naszych rycerskich tradycji powietrznych, pułkownik Bader.

Douglas odchrząknął, ale powstrzymał się od komentarza.

— Czekamy teraz na radiową odpowiedź waszej strony — dokończył oficer. Bader nie wytrzymał.

— Wolny przelot, he? Myślę, iż nasi nie będą się pytać o pozwolenie Luftwaffe! Po czterdziestu minutach jazdy samochodem Douglas, otoczony przez oficerów Luftwaffe, znalazł się przed oficerskim kasynem w Wissant, mieszczącym się w zarekwizowanym murowanym budynku jakiejś obszernej farmy. Na spotkanie

wyszedł Adolf Galland, szczupły, ciemnowłosy, z krótkimi czarnymi wąsikami. Rozmowa obu asów, odbywająca się za pośrednictwem tłumacza, toczyła się w poprawnym tonie, rwała się jednak co chwila, dźwięczała nieszczerą nutą.

W czasie krótkiego pobytu w Wissant pokazano Douglasowi miniaturowy model kolei, ulubioną zabawkę Gallanda, wyświetlono filmy, rzekomo oryginalne zdjęcia bojowe, ale Douglas bez trudu rozpoznał, iż „zestrzelony” „Spitfire” wcale nie był zestrzelony, a „zatopiony” statek brytyjski z pewnością zdolny był do przepłynięcia dziesiątków tysięcy kilometrów. Najbardziej zaskoczył jednak Douglasa fakt, iż za specjalnym zezwoleniem Gallanda zaprowadzono go do wykopu opodal kasyna, a tam, pomiędzy trzema

— 170 —

murowanymi ściankami, stał prawdziwy samolot, Messerschmitt Me-109!

Galland uprzejmym gestem zaprosił Badera do kabiny. Beznogi pilot usłuchał, a Oberstleutnant, nadal grający rolę rycerskiego lotnika, nachylił się i objaśniał działanie poszczególnych przyrządów.

Myśl Douglasa pracowała z wytężeniem. Siedział w kabynie prawdziwego samolotu, trzymał w dłoniach stery. Gdyby tak zapuścić niespodziewanie silnik, ruszyć z miejsca i wystartować?! Dyskretnie rozejrzał się dokoła, ale nie dostrzegł śladu lotniska. Droga z wykopu skręcała w bok i ginęła pomiędzy gęstymi krzewami.

— Proszę zapytać pułkownika Gallanda — zwrócił się do tłumacza — czy nie mógłbym wykonać małego lotu na tej maszynie? Przecież jestem w waszych rękach, w razie czego z łatwością mnie zestrzelicie.

Ale Galland nie myślał ryzykować. Odmówił szorstko i — widać znudzony rolą szarmanckiego gospodarza — zawrócił do kasyna, nie oglądając się na pozostawionego z tyłu Badera*.

— Pójdziemy i my — zdecydował tłumacz. — Na chwilę wstąpimy do kasyna, potem muszę pana odwieźć do szpitala.

Druga wizyta w kasynie oficerskim zakończyła się niespodziewanie szybko. W hallu Douglas zauważył Gallanda trzymającego przy uchu słuchawkę telefoniczną i żywo coś mówiącego do mikrofonu. W chwilę później w budynku zapanował ruch. Oficerowie pośpiesznie wybiegali do hallu, tłoczyli się przed wejściowymi drzwiami, wypadali na zewnątrz, wskakiwali do czekających samochodów.

— Nic tu po nas — odezwał się tłumacz. — Wracamy — skinął na dwóch podoficerów, którzy ani na chwilę nie opuszczali brytyjskiego „gościa”.

— Co się stało? — spytał zaciekawiony Douglas.

Tłumacz nachylił mu się do ucha.

— Jednostkę postawiono w stan alarmowy — szepnął. — Zdaje się, że nastąpi nalot. Wracamy do szpitala — powtórzył.

* Po wojnie Bader otrzymał fotografię, wykonaną gdy siedział w Messerschmitcie. Przez cały czas stał za nim oficer niemiecki z pistoletem gotowym do strzału.

— 171 —

XI

St. Omer to nie jedno lotnisko, to węzeł lotnisk, ważny punkt strategiczny dla lotnictwa marszałka Göringa. Najważniejszym zaś polem wzlotów jest Wissant, gdzie właśnie owego bezchmurnego sierpniowego popołudnia hitlerowscy myśliwcy w

pośpiechu zajmowali miejsca w kabinach smukłych, zgrabnych Messerschmit-tów. Doborowa gromada Gallanda nie musiała długo czekać na sygnał do startu. Sprzed płaskiego budynku portowego w St. Omer wystrzeliła w niebo zielona rakietka. Taka sama rakietka wystrzeliła i na lotnisku Wissant. Alarm!

Messerschmitty zbudziły się do życia. Parsknęły silniki, drgnęły maszyny, ruszyły z wykopów, pokołowały na start. Formację prowadził Oberstleutnant Galland, „niezwyciężony” dowódca, „as nad asy”.

Ryk silników, pęd powietrza — samoloty są już poza lotniskiem. Miętko zamykają się podwozia, chowają się w skrzydłach. Messerschmitty ostro pną się w górę, przed przednimi szybami kabin zapalają się celowniki, palce pilotów zaginają na ubezpieczonych spustach broni pokładowej.

Gdzieś daleko, po drugiej stronie srebrzystych wód Kanału, pojawiły się w powietrzu nieprzyjacielskie szyki. Zebrały się w wyznaczonym rejonie, uformowały się, przybrały zdecydowany kurs. Przybrzeżne stacje niemieckiego radaru chwyciły je na ekrany, umiejscowiły i śledzą każde ich poruszenie. Za kilka minut samoloty RAF-u dotrą do brzegów Francji, odszukają cel, zaatakują go i zawrócą w powrotną drogę. Messerschmitty nadal nabierają wysokości. To warunek zasadniczy. Przewaga wysokości jest równoznaczna z przewagą prędkości. Wysokość to zdolność manewrowania, wyjścia w słońce, ulokowania się w jego promieniach, nałożenie legendarnej czapki-niewid-ki. Każdy bojowy pilot wie, jak bardzo rażą słoneczne promienie, jak trudno w nich wyśledzić sylwetki obcych maszyn. A więc wysokość! Pięć tysięcy metrów, sześć, siedem... zadzierają się żółte nosy

— 172 —

Messerschmittów. Osiem tysięcy, dziewięć. Teraz są pewni siebie. Dziewięć tysięcy metrów to przecież dwadzieścia siedem tysięcy stóp, zaś „Spitfire” Mk. V, używane przez przeciwników, niewiele większy mają pułap.

Oberstleutnant Galland uśmiecha się pod czarnym wąsikiem. Adolf Galland nie jest tchórzem, lubi walkę, pali się do boju. Galland jest wybitnym pilotem, robi przy tym szybką karierę, sam Hitler interesuje się jego lotniczymi wyczynami. Każdy start, każdy lot, każde zwycięstwo przybliża awans, a kto wie, czy w najbliższej przyszłości nie czeka go generalski stopień. Mówią, że każdy żołnierz nosi w tornistrze marszałkowską buławę. Galland zaś, mimo że tornistra nie posiada, dobrze notowany jest w nazistowskiej partii, a to otwiera przed każdym ambitnym i pozbawionym skrupułów osobnikiem szerokie horyzonty.

Uśmiecha się więc Galland, stara się skupić uwagę na nadchodzącej walce, ale mimo woli myśl rozprasza się, uśmiech znika z warg, a przed oczami staje niezwykła postać. Krótka rozmowa z podpułkownikiem Douglasem Baderem na zawsze utknęła w pamięci niemieckiego lotnika.

„Może wysyłają dla niego proteżę? Może to odpowiedź na nasze zezwolenie? Nie, wykluczone. To zwykły nalot. Przecież nie odpowiedzieli nam przez radio, nie umówili się co do lądowania i eskortowania ich maszyny. Zwykły nalot jak co dzień. Przerywa się tok myśli Oberstleutnanta. Radio z ziemi podaje zbliżenie się formacji nieprzyjaciela. Jeszcze chwila i w słuchawkach rozlega się ostrzegawcze:

— Achtung ... achtung...

Kontakt wzrokowy zostaje nawiązany. W stronie bielejących na horyzoncie urwisk

Dover ukazują się drobnutkie punkciki. Przybliżają się szybko, przemieniają w sylwetki samolotów.

— To „Spitfire'y" — rozpoznaje Galland obdarzony znakomitym wzrokiem. — Czy to zwykle wymiatanie, czy też nalot bombowy?

Odpowiedź przychodzi w tej samej chwili. Pod brytyjskimi

* Uwaga (niem).

— 173 —

dywizjonami myśliwskimi, uszykowanymi schodami w górę, leci nieco większy, dwusilnikowy samolot typu „Blenheim"*.

Dlaczego jednak tylko jeden „Blenheim" wybrał się na wyprawę? Jeden średni bombowiec, stosunkowo powolny, nieposiadający zbyt wielkiego udźwigu? Dlaczego ma tak liczną osłonę? I dlaczego kieruje się tutaj, nad St. Omer? Czyżby...

Galland marszczy czoło. Krótkim spojrzeniem ogarnia swą formację. Wszystko jest w porządku. Messerschmitty lecą rozrzucone w bojowym szyku, każdy pilot na właściwym miejscu.

Oberstleutnant rzuca w mikrofon zwięzły rozkaz. Niemieckie myśliwce wykręcają, wychodzą na dogodną taktycznie pozycję, kryją się w słońcu. Właściwie walkę należy rozpocząć przed dolotem nieprzyjaciela nad cel i tym samym uniemożliwić przeciwnikowi wykonanie zadania, ale Galland ma doświadczenie, zdobywane w bojach nad Hiszpanią, Polską, Francją i Anglią. Wie doskonale, że spotkanie „łeb w łeb" Anglików, lecących z północy, pozbawiło by go przewagi. Trzeba więc odczekać, aż nieprzyjaciel przeleci nad St. Omer, będące niewątpliwie obiektem nalotu, i zawróci do tyłu. Wtedy nadejdzie czas ataku od słońca, z góry, z najdogodniejszej pozycji.

Dokoła samotnego „Blenheima" kręci się dywizjon „Spit-fireów". Na ich kadłubach widnieje szczególny znak: karykatura Hitlera, którego kopie w pośladek wielki uskrzydłony but z cyfrą „242". To znak kanadyjskiego Dywizjonu 242, ongiś dowodzonego przez Douglasa Badera, który osobiście zaprojektował ten niezbyt pochlebny dla Fihrera rysunek.

Nieco wyżej i z boku leci następny dywizjon, a jeszcze wyżej trzeci. W górze, jakby oddzielna formacja, dalsze dwa dywizjony, a na ich kadłubach obok znaków rozpoznawczych widnieją wyraźne biało-czerwone szachownice. Te dwa dywizjony górnej osłony pilotowane są przez Polaków.

Brytyjska formacja przelatuje nad brzegiem. Wita ją zaciekły ogień artyleryjski.

Dokoła „Blenheima" raz po raz rozrywają się czarne obłoczki pocisków, ale bombowiec nie zwraca na nie uwagi, nie schodzi z kursu.

* Samolot Bristol 142 M „Blenheim", budowany od roku 1936, był dwusilnikowym dolnopłatem bombowym. Załoga składała się z 3 ludzi, uzbrojenie wynosiło 3-6 karabinów maszynowych, udźwig bomb 600 kg, prędkość maksymalna 460 km/godz.

174 —

Oberstleutnant Adolf Galland po raz drugi uśmiecha się pod czarnym wąsikiem. Nie boi się spotkania, rozegra je jak dobrze zaplanowaną partię szachów. Prowadzi czterdzieści samolotów, a w dodatku widzi w pobliżu nie tylko grupę nieprzyjaciela, ale i błyszczące skrzydła Messerschmittów powyżej. W walce wezmą udział trzy silne zgrupowania niemieckie, więc przewaga bezsprzecznie leży po stronie

Luftwaffe. Przewaga... ilościowa.

— Uwaga — mówi Galland w mikrofon. — Za moment zawrócą. Nie atakować bez mojego rozkazu!

W tym samym czasie na innej fali radiowej rozlega się spokojny głos majora Crowley-Millinga prowadzącego skrzydło Tangmere, bezpośrednio osłone:

— Uwaga wszystkie samoloty! Ponad czterdziestu „bandytów” w górze, kierunek godzina siódma!

W języku szyfrowanym RAF-u wyraz „bandyci” trafnie oznacza samoloty hitlerowskie. Kierunek, w którym się znajduje w stosunku do lecących własnych maszyn, określany jest według położenia wskazówki zegara.

W chwilę później na tej samej fali radiowej odzywa się głos, mówiący wprawdzie po angielsku, ale z wyraźnym akcentem cudzoziemskim:

— Z prawej strony w górze, godzina czwarta, ponad trzydziestu „bandytów”! To głos majora Rolskiego dowodzącego polskim skrzydłem Northolt, znajdującym się w górnej osłonie.

I jeszcze jeden głos, drgający ukrywanym podnieceniem, a może i trwogą:

— Trzecia grupa „bandytów” godzina dwunasta. Wysoko w górze!

O ile więc Niemcy widzą doskonale całą formację RAF-u, to z drugiej strony i oni są obserwowani. Ale przewaga ilościowa jest po stronie hitlerowców, trzeba ją wykorzystać. Messerschmitty przybliżają się, otaczają wroga coraz ciaśniejszym pierścieniem. Poszczególni piloci jednej i drugiej strony nerwowo poprawiają się w kabinach, rozglądają się dokoła, sprawdzają spust broni.

Pojedynczy „Blenheim” jest już nad St. Omer. Przedziera się przez intensywną zaporę ogniową. Celnie strzelają artylerzyści

— 175 —

niemieccy, eksplozje chybcą samolotem, wytrącają z kursu, oślepiają załogę. Spod kadłuba bombowca wypryska niewielki obiekt, ponad którym natychmiast otwiera się spadochron. Obiekt traci wysokość, łagodnie kołysze się na linkach, spływa ku ziemi.

Oczy Gallanda otwierają się szeroko. Jaki cel ma nalot? Co kryje tajemnicza skrzynka, kształtem zbliżona do trumienki, opadająca na południowy skraj lotniska? Do skrzynki zaciekle strzela niemiecki „Flak”, ale strzela niecelnie. I nagle Galland domyśla się celu nalotu. Na krótki moment ogarnia go uczucie podziwu dla nieprzyjaciela.

„Więc jednak w ten sposób... W normalnym nalocie z własną osłoną myśliwską... Więc nie skorzystali z propozycji...”

Nie ma czasu na refleksje. Galland błyskawicznie ocenia sytuację, decyduje:

— Atakujemy! — chrypi w mikrofon.

Messerschmitty spływają z góry. Według wszelkich prawideł logiki powinny rozpedzić przeciwnika, rozegnać go na wszystkie strony, zmusić do ucieczki, a później zestrzeliwać samolot po samolocie, dobijać rozproszone maszyny. Dziwnymi jednak drogami toczą się losy powietrznej bitwy, jej rezultatu nie można z góry przewidzieć.

Oto niemiecki atak zostaje w porę dostrzeżony przez Polaków. Dwa dywizjony „Spitfire’ów” zamiatają po niebie i wiedzione umiejętnie i mądrze wychodzą

podciągającym zakrętem na spotkanie wroga, udaremniają jego akcję. Odpada ważny moment zaskoczenia, odpada równie ważny moment przewagi wysokości i szybkości, mieszają się bowiem wrogie formacje, przelatują obok siebie i nawracają do ponownego spotkania.

Gdą już szybkostrzelne działka, jazgocą karabiny maszynowe, wre powietrzny bój, szyki łamią się w wirze walki. Idą z pomocą dalsze formacje Luftwaffe, ciągle jeszcze sprowadzane radiowymi rozkazami, wykręcają im naprzeciw „Spitfire'y” bezpośredniej osłony i tylko jeden Dywizjon 242 uparcie trzyma się „Blenheima”, całą mocą potężnych silników uciekającego na północ. Ten dywizjon ma zadanie specjalne: nie dopuścić wroga do bombowca.

Na niebie rozbłyskują pierwsze eksplozje, wałą się w dół pier-

— 176 —

wsze ofiary. Dymi Messerschmitt, płonie jak pochodnia „Spit-fire”. Sypią się dalsze ofiary. Niemiec, Anglik, Polak, Kanadyjczyk. Opada na spadochronie zestrzelony pilot, który zdołał w ostatniej chwili wyskoczyć z palącej się maszyny. Przelatuje obok niego z wyciem silnika samolot z odstrzelonym skrzydłem. Piekielny wybuch rozsypuje po niebie snopy strzępów Messerschmitta. Kręci się w bezwładnych zwitkach korkociągu rozbity „Spitfire”...

Spotkanie dobiega wreszcie końca. „Blenheim” jest już nad kanałem La Manche, odlatują samoloty osłony. Na polu bitwy pozostają rozproszone Messerschmitty. Powoli zbierają się do szyku, schodzą ku ziemi do lądowania.

Oberstleutnant Galland ociera czoło zroszone potem. Strzelano do niego i on sam strzelał, ale nie zna jeszcze wyników własnego pojedynku, ani tym bardziej całej walki. Wie natomiast, że jego myśliwskie „konto” znów się powiększy. Przecież, według prawideł Luftwaffe, zostali „zwycięzcami”, przeciwnik uciekł za morze. Nieważne jest to, iż nieprzyjaciel wykonał zadanie, przeprowadził nalot. Liczy się tylko fakt, iż na placu boju pozostali oni — hitlerowcy! Każdy z nich będzie zaliczony miał jedno powietrzne „zwycięstwo”. Tak mówią przepisy.

„A poza tym — myśl Gallanda pracuje z wytężeniem — należy zgłosić zestrzelenia. Tamten «Spitfire», do którego strzelałem, mógł zostać trafiony. Nie dymił, nie palił się, ale kto wie... Kto zresztą ośmieli się wątpić w prawdę moich słów, kto zakwestionuje mój raport?”

Galland notuje w pamięci. A ten drugi, z którym skręcił się w walce kołowej?

Również można go podać jako „zestrzelonego na pewno”. Może jeszcze trzeci?

Galland kręci głową przecząco. Dwa wystarczą, nie należy przesadzać. I tak obłowił się solidnie. Za każdy zestrzelony samolot trzy zwycięstwa, za udział w walce jedno zwycięstwo. Razem siedem zwycięstw, myśliwskie „konto” wzrasta nie najgorzej!

Na zielonej murawie lotniska St. Omer ląduje niewielka skrzynka w kształcie trumienki. Spadochron wlecze ją po ziemi. Podjeżdża wojskowe auto, wyskakują z niego żołnierze Luftwaffe, chwytają spadochron, odczepiają i zwijają. Zaciekawione twarze nachylają się nad skrzynką.

— 177 —

— Nie ruszać! — ostrzega feldfel. — To podstęp. Może wybuchnąć!

Pojawia się oficer, z równym zaciekawieniem spogląda na skrzynkę. Unosi w górę brwi, kiwa głową ze zdziwieniem. Na wierzchu skrzynki widnieje duży czerwony

krzyż, a obok niego napis:

Dieser Kasten enthält die Beinprothese für Wing Commander Bader RAF, Kriessgefangener. *

Nieco poniżej drugi napis, również w języku niemieckim:

Bitteanfolgende Adresse liefern **: Fliegerhorstkommando-Deutsche Luftwaffe Fliegerhorst St. Omer (Longuenesse).

Tajemnica nalotu wyjaśnia się. Skrzynka zawiera protezę przeznaczoną dla podpułkownika Douglasa Badera. Powód wyprawy pojedynczego „Blenheima” osłanianego przez dwa skrzydła „Spitfire’ów” staje się jasny. Ale czy tylko taka jest przyczyna nalotu?

Późnym wieczorem w gabinecie marszałka Sholto-Douglasa w dowództwie Fighter Command zadzwieczał telefon. Sholto--Douglas, pełniący po marszałku Dowdingu funkcje dowódcy lotnictwa myśliwskiego RAF-u, podniósł słuchawkę.

— Douglas! — rozległ się charakterystyczny głos premiera Churchilla.

— Tak jest.

— Doszła, do mnie wiadomość, że bratacie się z nieprzyjacielem, że bawicie się w zrzucanie protez dla zestrzelonego pilota. Co to znaczy?!

Sholto-Douglas uśmiechnął się nieznacznie i wymienił porozumiewawcze spojrzenie z siedzącym obok wicemarszałkiem Leigh-Mallorym.

— Wyraz „bratanie się” niezbyt odpowiada prawdzie, panie premierze, bo w tym brataniu się nad St. Omer zestrzeliliśmy jednaście Messerschmittów ze stratą sześciu własnych maszyn***. Protezę zrzuciliśmy w normalnym nalocie, panie premierze. Chyba zgodzi się pan, iż lepsze to niż korzystanie z łaskawej oferty pana Góringa.

* Ta skrzynka zawiera protezę dla podpułkownika RAF-u Badera, jeńca wojennego (niem.).

** Proszę dostarczyć pod następujący adres (niem.).

*** Dane cyfrowe według książki: P. Brickhill, Reach far the sky.

— 178 —

Churchill odchrząknął.

— Zgodzę się. Możecie zrzucać i dziesięć protez dziennie, byle wyniki były podobne do dzisiejszego.

XII

W miasteczku St. Omer panowały na ulicach ciemności, okna wojskowego szpitala starannie zasłonięto. W budynku pozostał oprócz pacjentów tylko dyżurny lekarz, kilka pielęgniarek i wartownicy przy drzwiach. Szpital z wolna przygotowywał się do nocnego spoczynku.

Na sali Douglasa panowało podniecenie, lotnicy nie myśleli o śnie. Kilku z nich zdołało, wychyliwszy się przez okno, zaobserwować południową walkę, rozprawiano też żywo o jej wynikach, złorzeczono własnemu losowi, snuto projekty ucieczki. Zasepiony Bader siedział na łóżku, nerwowo stukał protezą w podłogę. Oglądane niedawno samoloty, powietrzne spotkanie i walka boleśnie przypominały mu, że jego kariera bojowa już się zakończyła, że musiał ograniczyć się do roli biernego widza wytraconego z toku myśliwskiej roboty, znajdującego się w rękach wroga.

— Czy Lucille przyniesie linę? — zwrócił się do Rowińskiego.

Polak wzruszył ramionami

— Boi się. Wszystkich Francuzów rewidują przy wejściu do szpitala.
— Do licha, każda godzina jest droga!
Drzwi otworzyły się, do sali wszedł znajomy już Douglasowi oficer Luftwaffe.
— Podpułkownik Bader?
— Tak?

Oficer stuknął obcasami.

— Mam polecenie zakomunikować panu, iż jutro rano zostanie pan odesłany do właściwego obozu w Niemczech. Dalszy pański pobyt w tym szpitalu nie ma sensu.
— Ale... — wyjąkał zaskoczony Douglas. — Ale ja nie mogę się jeszcze swobodnie poruszać... Czekam na nową protezę...

— 179 —

Oficer uśmiechnął się kwaśno.

— Nowa proteza już jest. Zrzucono ją w dzisiejszym nalocie i muszę nadmienić, iż zrzucono w sposób prawdziwie barbarzyński.

— Więc nie skorzystano z waszej propozycji? — spytał Douglas, kryjąc uśmiech.

— Nie. Nie macie pojęcia o dżentelmeńskich sposobach prowadzenia wojny. Ale, pułkowniku Bader, wasze metody nie popłacają. W popołudniowej walce zestrzeliliśmy dwadzieścia dwa „Spitfire'y" i mam nadzieję, że będzie to dostateczną przestrogą na przyszłość.

Oficer zasalutował i opuścił salę. Douglas parsknął ze złością.

— Matematycy z nich pierwszej klasy, mnożyć umieją. Mniejsza z tym — mruknął do siebie. — Najwyższy czas. Teraz albo nigdy.

Z pomocą kolegów podarł kilka szpitalnych prześcieradeł w pasy, powiązał je ze sobą. Gdy na pobliskiej kościelnej wieży wybiła północ, Douglas przymocował koniec prześcieradła do podsunętego ku oknu łóżka, bezszelestnie wysunął się na zewnątrz i z sercem bijącym jak młot począł spuszczać się z drugiego piętra.

Dokoła panowała cisza, szpital był uśpiony, nieliczni wartownicy znajdowali się po drugiej stronie budynku. Pełnili zresztą służbę opieszale, z pewnością nie spodziewali się, by któryś z rannych lotników odważył się na ucieczkę.

Po kilku chwilach Douglas, wiszący ciągle w powietrzu, wyczuł pod sobą koniec prześcieradła. Było tak ciemno, iż nie mógł się zorientować, jak blisko znajdował się od ziemi, niemniej jednak zdecydował się na skok. Protezy stuknęły o bruk dziedzińca, ale lotnik nie przewrócił się, nawet nie odczuł zbyt uderzenia. Cicho przesunął się w bok, na trawnik i krok za krokiem zbliżał się do bramy.

Nic nie obudziło czujności wartowników. Spokój na dziedzińcu panował całkowity.

Douglas wyciągnął ręce, palcami dłoni wyczuł bramę. Nacisnął delikatnie. Lekko zaskrzypiała i odchyliła się. Postąpił kilka kroków i znalazł się na wolności.

Po przeciwnej stronie ulicy pod ścianą domu jarzył się ogieniek papierosa. Nieznany pan Hiecque dotrzymał słowa.

— 180 —

W nieprzeniknionych ciemnościach nocnych Douglas wraz z towarzyszącym mu Francuzem szedł przez opustoszałe St. Omer. Francuz naglił i przyspieszał.

Wędrowali długo, bardzo długo. Wydostali się ze śródmieścia, skręcili w boczną uliczkę, potem w drugą i trzecią. Marsz zaczynał męczyć. Protezy obcierały kikuty nóg, zdzierały płaty skóry, raniły dotkliwie. Ból stał się nie do zniesienia, chociaż

Douglas był przyzwyczajony do cierpień.

Zacinał wargi, przemagał się, ale mimo woli począł zwalniać, słaniać się i przystawać.

— Już niedaleko — pocieszał Francuz w swej najlepszej angielszczyźnie. — Szczęśliwie uniknęliśmy patroli.

Dwadzieścia minut wyjątkowego marszu, pół godziny. Zbyt wiele jak na beznogiego człowieka. Douglas uwiesił się u ramienia przewodnika, potem objął go za szyję, wreszcie niemal zawisł na jego placach.

— Jeszcze trochę, jeszcze...

— Wytrzymam, do jasnej cholery! Muszę wytrzymać!

Wreszcie Francuz zatrzymał się, otworzył jakieś drzwi i wciągnął Badera do środka. Znaleźli się w niewielkim ogródku mizernego domostwa. Następne drzwi, jasno oświetlona izba, a w niej siwowłosa staruszka i nie mniej wiekowa kobieta owinięta czarnym szalem. To było małżeństwo Hieçąue. Kobieta podniosła się z miejsca, rozpostarła ramiona i bez słowa otoczyła nimi wyczerpanego, na pół przytomnego lotnika.

W pół godziny później Douglas leżał w miękkiej chłodnej pościeli, nakarmiony, z opatrzonymi kikutami nóg, szczęśliwy, iż ustał piekielny ból, dumny, że dokonał niezwykłego wyczynu i wydostał się ze szpitala.

„Wyprowadziłem w pole przeklętych szkopów — pomyślał przed zaśnięciem. — Teraz odpocząć. Jutro trzeba ruszać dalej, jak najdalej od St. Omer. Będą mnie szukać w pobliżu szpitala, nie uwierzą, bym zdołał dostać się aż tutaj. A jeżeli szczęście dopisze — aż zachłysnął się tą myślą — za tydzień dotrę do Gibraltaru, za dwa do Anglii. Może jeszcze spotkam się w powietrzu z tym pyszałkiem Gallandem, a wtedy zobaczymy, kto lepszy!”

Obudził się o siódmej rano. W mieszkaniu państwa Hieçąue ukrywał się aż do późnego popołudnia, podczas gdy jego gospodarze starali się zorganizować dalszą ucieczkę. Wieczorem miał się zjawić ich kuzyn, mówiący po angielsku, by przekazać lotnika podziemnej organizacji. Zamiast kuzyna o godzinie piątej rozległy się natarczywe i charakterystyczne uderzenia w wejściowe drzwi.

— Les Boches, Niemcy — szepnął siwowłosa Hieçąue i, nie tracąc zimnej krwi, wyprowadził natychmiast Badera do ogródka, a potem do drewnianej szopki, gdzie ukrył go pod kupą siana.

Niestety nie na wiele przydało się ukrycie. W kilka minut później w szopce ukazali się uzbrojeni żołnierze Luftwaffe, rozgarnęli bagnetami siano. Gra była zakończona.

XIII

Rogata dusza Douglasa nie poddawała się przez cały czteroletni okres pobytu w niewoli. Raz za razem próbował uciekać, szczęście jednak mu nie dopisywało. We Frankfurcie nad Menem kopał wraz z kolegą, porucznikiem Lubbockiem, tunel pod ścianą baraku jenieckiego. Zanim tunel był gotowy, przeniesiono Badera do innego obozu.

Podczas podróży w wagonie towarowym do Wartburga kilku oficerów brytyjskich, jadących wraz z Douglasem, odłupało deskę z podłogi i uciekło w biegu pociągu. Z najwyższym trudem wyperswadowano Baderowi, by nie próbował tego rodzaju

ucieczki.

W Wartburgu następnych czterech uciekinierów, oczywiście w ich liczbie i Douglas, ukryło się w pustym magazynie i zbiegło pod osłoną nocy. Niefortunnie tuż za obozem natknęli się na patrol wojskowy i zostali ujęci.

W tymże Wartburgu próbowano na wiosnę 1942 roku masowej ucieczki przez wykopany tunel. Trzech lotników zdołało zbiec, gdy jednak przyszła kolej na Douglasa, niemieccy wartownicy zablokowali wyjście z tunelu i udaremniili dalsze usiłowania.

W obozie w Żaganiu, w osławionym Stalagu Luft III, niemal gotowy tunel został przedwcześnie wykryty przez wartowników. Douglas, jeden z jego twórców, został wtedy przeniesiony do

— 182 —

obożu w Lamsdorf. Był to obóz karny, wysyłano tam alianckich żołnierzy, którzy odznaczali się nieprzejednanym stosunkiem do Niemców.

W Lamsdorf niestrudzony Douglas zabrał się do wykonania nowego planu. Wmieszał się w grupę szeregowców — jeńców wysyłanych na roboty w pobliże okolicznego lotniska. Miał nadzieję, iż jakoś uda mu się wykraść samolot, ewentualnie przedostać się do Polski i skontaktować się z podziemiem. Przedwcześnie wykryto jego nieobecność w obozie i po kilku godzinach sprowadzono go z powrotem za kolczaste druty.

Wreszcie przetransportowano Douglasa do obozu dla „zupełnie niepoprawnych” w Kolditz. W tym to obozie Bader doczekał się 14 kwietnia wolności.

Jeszcze przed zakończeniem wojny uparty Douglas próbował dostać się do latania bojowego, a gdy poddały się Niemcy, złożył podanie o wysłanie go na Daleki Wschód.

— Niech pan to sobie wybije z głowy, Douglas — oświadczył wręcz Leigh-Mallory, u którego Bader szukał poparcia. — Nie wytrzyma pan tamtejszego klimatu, zresztą nie mamy zamiaru tracić pana po raz drugi.

Po wojnie, po krótkotrwałym pobycie w świeżo utworzonej szkole myśliwskiej, gdzie pełnił funkcję dowódcy, Douglas zwolnił się z wojska. Nie mógł pogodzić się z powojenną atmosferą RAF-u, z ciągłą redukcją personelu, ogólną apatią, a przede wszystkim z rosnącymi sympatiami proniemieckimi.

Powrócił do pracy w firmie „Shell”, otrzymał do wyłącznej dyspozycji turystyczny samolot Miles „Gemini” i jako przedstawiciel firmy do dzisiejszego dnia odwiedza placówki koncernu rozsiane po całym świecie*. W każdym zaś kraju, do którego zawiedzie go zgrabny „Gemini”, zawsze odwiedza szpitale i schroniska dla inwalidów, rozmawia z ludźmi, dodaje im otuchy, zachęca i własnym przykładem pokazuje, iż nie ma granic ludzkiej wytrwałości, a silna wola, odwaga i determinacja zdziałać mogą prawdziwe cuda.

* Douglas Bader zmarł na zawał serca 4 września 1982 roku. Pierwsze wydanie niniejszej książki miało miejsce w 1962 roku (przyp. red.). WIELKI DZIEŃ DYWIZJONU 303

I

Wentylator umieszczony pod sufitem rozległej sali Operations Room, czyli Centrum Naziemnego Dowodzenia Lotniczego, szumiał monotonicznie. Sala zalana była jasnym

światłem docierającym do każdego zakątka. Dokoła dużego stołu, pos'rodku pomieszczenia, poruszało się kilka dziewcząt, trzymających w dłoniach długie grabki. Na stole znajdowała się ogromna mapa wyobrażająca Wielką Brytanię, otaczającą ją morza, północną Francję, Belgię i Holandię.

Kontroler James Harding otarł spocone czoło. Na mapie nie pojawiły się jeszcze znaczki symbolizujące nieprzyjacielskie samoloty. Dzień rozpoczynał się dopiero, ponad Anglią rozpościerała się mgła, ale Harding wiedział, że za pół godziny, może za trzy kwadransy, może za godzinę ożywią się ruchy dziewcząt z WAAF*, jednocześnie daleko na górze, ponad budynkiem dowództwa, powietrze wypełni się warkotem wrogich silników. Wiedział o tym zarówno Harding, jak i siedzący opodal starszy oficer, siwowłosa, sztywny w ruchach, o suchej, pomarszczonej twarzy. Oficer ten, na którego rękawach widniały grube paski oznaczające stopień Air Chief Marshalla — marszałeka lotnictwa — wysłuchawszy meldunku adiutanta, spojrzął na duży ścienny zegar.

— Więc będzie tu za kilka minut, co? — mruknął wreszcie, gdy adiutant skończył i wyprostował się służbiście.

— Tak jest, sir.

Na wąskich wargach Dowdinga pojawił się przelotny uśmiech. Air Chief Marshall Hugh Dowding dowodził Fighter Command, czyli lotnictwem myśliwskim od roku 1936 i posiadał ogromne doświadczenie, tak bardzo mu teraz potrzebne, z awiacją powiązany

* Pomocnicza Służba Lotnicza Kobiet (ang. Womens Auxilliary Air Force).

był od roku 1914. Mimo brzemienia odpowiedzialności ciężącego na jego barkach, mimo grozy sytuacji, mimo świadomości, iż w rękach jego spoczywały, być może, losy kraju, Dowding odczuł owego wrześnieowego poranka satysfakcję. Oto za kilka minut w jego podziemnym schronie zjawić się miał człowiek, kierujący w tych trudnych czasach rządem Jego Królewskiej Mości.

Przy wejściowych drzwiach ktoś się poruszył, przez salę przeszedł przyciszony szmer. Dowding zerwał się z krzesła, zanim jednak zdołał wypowiedzieć pierwsze powitalne zdanie, stanęła przy nim krępa i przysadzista sylwetka, a nieco zachrypnięty głos spytał niecierpliwie:

— Zaczęło się już?

— Jeszcze nie — odparł marszałek — ale lada chwila podniosą się mgły...

— Rozumiem — przerwał mu premier i ociężale opadł na krzesło. — Będę tu niedługo.

Spojrzeli sobie w oczy. Wzrok Churchilla był zimny i przenikliwy, jego charakterystyczna, buldogowata twarz zdradzała wyraźne ślady zmęczenia.

— Dzisiaj niedziela — mruknął premier na pół do siebie.

— Tak jest, sir, niedziela — przytaknął Dowding. Churchill powolnym ruchem wyciągnął cygaro i wsunął je między mięsiste wargi. Okazywał zadziwiający spokój, lecz tylko on sam wiedział, jak wiele go to kosztowało. Nie przybył tutaj jako gość. W tych przerażających chwilach, kiedy decydowały się losy kraju, ba, całego brytyjskiego imperium, jego obowiązkiem było znajdować się właśnie w centralnym punkcie obrony powietrznej, obrony będącej może ostatnią deską ratunku. Churchill sam przyznawał, że w jego barwnej karierze mało można było naliczyć dni tak

pełnych napięcia jak obecne. Anglia znalazła się niemal nad brzegiem przepaści, los jej zależał teraz od kilkuset ludzi, którzy w tej samej chwili oczekiwali alarmowego sygnału, aby zasiać za sterami myśliwskich samolotów, wznieść się w powietrze i runąć przeciw nawale nieprzyjacielskich bombowców.

Czy wystarczy im sił? Czy wystarczy ich samych?

— Poradzimy? — rzucił pytanie, nie patrząc w twarz rozmówcy.

Rzeczą Dowdinga było udzielenie odpowiedzi twierdzącej. Ćwierć wieku na tego rodzaju pytania przełożonych odpowiadał tak właśnie, choć nie zawsze pewien był swego zdania.

— Co nam jeszcze pozostało? — zapytał Churchill.

— Mam do dyspozycji 21 dywizjonów „Hurricaneów” i „Spit-fire’ów”. Z tego 16 w Grupie 11 oraz 5 w Grupie 10 i w Grupie 12 — wyliczał marszałek. — W sumie 252 pilotów.

— Mało — mruknął Churchill, wspominając ze złością bez troskie i karygodne niedbalstwo pewnych panów z dawnego rządu.

— Wczoraj mieliśmy spore straty — zauważył Dowding.

— Wiem. Cóż... — Churchill wyjął cygaro z ust i przypatrzył mu się bez zainteresowania. — Mogę przypuszczać, że użyje pan wszystkich swoich sił, wszystkich tych dywizjonów. Powiada pan, że dziś niedziela? Spodziewam się, że dzisiaj spróbują nas zdławić i pogrzebać. — Wsadził cygaro na powrót w usta i chmurnie zapatrzył się w stół z mapą Anglii.

Cygaro zgasło, Dowding usłużnie podsunął płomień zapalniczki, ale premier odmownie potrząsnął głową.

— Później — burknął.

Wzrok jego zatrzymał się na zegarze. Wskazówki tkwiły nieruchomo, jedynie wielki sekundnik poruszał się, dając do zrozumienia, że czas bynajmniej nie zatrzymał się w miejscu. Gdzieś daleko, poza kanałem La Manche, szykowały się do startu niezliczone samoloty hitlerowskiej drugiej i trzeciej Luftflotte. Niemieccy generałowie Kesselring i Sperrle wydawali zapewne rozkazy odlotu.

Minęła godzina dziewiąta, gdy do dowództwa Fighter Com-mand nadeszły pierwsze meldunki o dostrzeżeniu niemieckich maszyn. Patrole Luftwaffe zbliżały się do południowych wybrzeży Anglii. Na ekranach brytyjskich stacji radarowych ukazały się małe punkciki, posterunki podsłuchowe uchwyciły szum silników.

W podziemnej sali Operations Room w Uxbridge pod Londynem premier Churchill przesunął niezapalone cygaro z jednego kąta ust w drugi.

— Zaczyna się — powiedział do Dowdinga.

— Tak — sucho przyznał marszałek.

— 188 —

Nadeszło kilka ąowych meldunków i Dowding wzruszył ramionami.

— Pozorowany atak? — odgadywał Churchill.

— Tak. Chcą sprawdzić, czy już można skutecznie bombardować, czy mgły się rozeszły. Przy okazji pragną wyciągnąć w powietrze nasze dywizjony. Właściwe ataki nastąpią nie wcześniej niż za godzinę.

Dziewczęta dokoła stołu poruszały się cicho, przejęte swą funkcją, podniecone obecnością wybitnego gościa. Wprawnie poruszały się grabki w ich dłoniach,

przesuwały się znaczki na mapie. Dzwoniły telefony, zapalały się i gasły kolorowe światełka. Sztab Fighter Command działał, tryby maszyny centrum RAF-u pracowały bez zacięć.

O godzinie jedenastej trzydzieści pierwsza fala hitlerowskich bombowców w sile 100 maszyn przekroczyła brzeg angielski w okolicach Ramsgate, Folkstone i Dungeness. Druga fala bombowców nadeszła tuż po pierwszej. Dornieri, Heinkle i Junkersy w otoczeniu strażniczych psów — myśliwskich samolotów Messer-schmittów — szły na upatrzone cele. Bombowe szyki po pięć lub siedem maszyn leciały na wysokości około 7000 metrów, myśliwcy trzymali się wyżej.

Tempo pracy dowództwa Fighter Command wzmożło się. Dowding wydał rozkazy, przekazane natychmiast poszczególnym sektorom myśliwskim i lotniskom. Z piorunującą szybkością poszły w górę dywizjony „Spitfire'ów” i „Hurricane'ów”. W rejonach Maidstone, Canterbury, Dover i Dungeness formacje „Spitfire'ów” związały się w walce z osłoną Messerschmittów. Nieco dalej w głębi lądu, ponad Tunbridge Wells i południowo-wschodnimi przedmieściami Londynu, na niemieckie bombowce spadły z góry plujące ogniem „Hurricane’y”. Rozgorzała zacięta walka, rozpoczął się decydujący dzień bitwy o Wielką Brytanię, dzień najbardziej krwawy dla napastników i obrońców.

Pomiędzy godziną dwunastą i dwunastą trzydzieści większość niemieckich formacji bombowych była rozbita, a na ogromnej przestrzeni powietrznej rozgorzały setki indywidualnych pojedynków lotniczych, toczonych wysoko ponad chmurami, ponad głowami mieszkańców Londynu i farmerów Kentu. Ci, których

— 189 —

ciekawość lub odwaga wyciągnęły ze schronów, daremnie spoglądali w niebo. Bitwa rozgrywała się zbyt wysoko. Ale od czasu do czasu powietrze przecinało wycie spadającego samolotu lub bomby, czasem dawały się słyszeć eksplozje, czasem z chmur wypadały » zgniecione płyty metalu, płonącego płótna czy drewna, czasem na niebie rozwijała się biała płachta spadochronu, czasem na ziemię upadały zmiażdżone szczątki ludzkie.

W sali Operations Room w Uxbridge nadal płonęło jaskrawe światło, umundurowane dziewczęta niestrudzenie przesuwali po mapie różnokolorowe znaczki, przybliżały je do obszaru stolicy lub też przenosiły w kierunku wybrzeży, czasem sprawnym ruchem zdejmowały jakiś znaczek z mapy, czasem na jego miejsce stawiały inny. Wyglądało to, jak dziecinna zabawa i tylko powaga twarzy świadczyła, że mapa na stole była wiernym odzwierciedleniem toczącej się potężnej bitwy powietrznej. O godzinie dwunastej czterdzieści pięć premier Winston Churchill znajdował się jeszcze w dowództwie lotnictwa myśliwskiego. Wypił nawet kolejną filiżankę herbaty. O godzinie trzynastej w dowództwie pojawiły się pierwsze meldunki o odniesionych zwycięstwach. O godzinie trzynastej dwadzieścia Churchill zaciągnął się wreszcie dymem cygara.

Partia nie została więc rozegrana, jak sobie tego życzył przeciwnik. Churchill nie był na tyle naiwny, aby wierzyć, iż dzień ten kończył udrękę niemieckiego natarcia lotniczego. Mógł już jednak odrzucić od siebie najczarniejsze obawy. Mało ludzi wiedziało o tym, iż niejeden już raz w ciągu ostatniego okresu Winston widział siebie opuszczającego brzegi wyspy, która dotąd była wyspą niepokonaną. Wszystko

zależało od siły oporu lotnictwa myśliwskiego. Nigdy jeszcze przyszłość wielkiego narodu nie zależała w tak ogromnym stopniu od siły i woli garstki ludzi, bo czyż nie garstką byli rozrzućeni po Anglii myśliwscy piloci? Nie zawiedli oni i dzisiaj, w toczącej się bitwie zarysował się przełom.

„Wielka jest Anglia, godna swego miejsca w świecie, skoro ma takich synów” — stwierdził w myślach premier Wielkiej Brytani.

Na zewnątrz, na tle wyblakłej kopuły nieba, snuły się nieprzeliczone białe smugi kondensacyjne, tworzące przedziwną,

— 190 —

malowniczą pajęczynę. Pod nimi, bliżej ziemi, pomykały w kierunku wybrzeży resztki rozgromionych formacji niemieckich. W przeciwnym kierunku, na rozrzucone dokoła Londynu lotniska wracały „Spitfirey” i „Hurricane’y”.

Na kadłubach niejednego z nich widniały mało znane Anglikom biało-czerwone kwadraty, a przy nich cudaczne oznaki. Do bazy na lotnisku Northolt powracali lotnicy, rzucając do siebie poprzez eter słowa, których nie potrafiłyby zrozumieć żaden Anglik.

Nic dziwnego, ludzie ci mówili po polsku!

II

Nieczęsto się zdarza, by Anglicy potrafili dojrzeć i właściwie ocenić wartość innych narodów lub ich przedstawicieli. Uważają się oni na ogół za naród lepszy, ważniejszy i mądrzejszy od innych. Szczycą się swym imperium, swą rolą cywilizacyjną, tysiącletnimi zamkami, zdobyczami nowoczesnej techniki, chłodem i opanowaniem, ogromem Londynu, jakością tekstylii, poziomem sztuki teatralnej, mistrzostwem drużyn piłkarskich.

Przeciętny Brytyjczyk spogląda na cudzoziemca z góry. Gdy Anglik mówi o

Francuzach, uśmiecha się lekceważąco, choć dyskretnie. Gdy wspomina

Amerykanów, już w pierwszym zdaniu piętnuje ich brak ogłady. Gdy mówi o

Włochach, wzrusza z politowaniem ramionami i wyciąga na jaw ich przysłowiowe niedołęstwo militarne i przesadną gadatliwość. Gdy mówi o Polakach... ba, do niedawna Anglicy o Polakach nie mówili, po prostu, rzadko ich dostrzegali.

Sytuację zmieniała w pewnym stopniu dopiero ostatnia wojna, a ściślej mówiąc, ten jej okres, gdy na północy, w chłodnej Szkocji, usadowiła się polska armia, gdy ze

wschodniej Anglii poczęły startować polskie dywizjony bombowe, a na

przedmieściach Londynu, na słynnym lotnisku Northolt, stanęły polskie dywizjony myśliwskie. Wtedy właśnie, w roku 1940, mieszkańcy Wysp Brytyjskich poznali

Polaków, „odkryli ich” i z ogromnym zdziwieniem przekonali się, że ci obcy i dziwni przybysze z odległego kraju środkowej

191 —

Europy są takimi samymi ludźmi, jak i angielscy gospodarze, że w wielu wypadkach

potrafią im dorównać, a nawet, o dziwo, pod niektórymi względami przewyższyć.

Musieli więc Anglicy szybko wyrobić sobie odpowiednią, inną nieco niż uprzednio,

opinię o niecodziennych swych gościach i towarzyszach broni, a bardzo dopomogła

im do tego bitwa o Wielką • Brytanię i udział w niej polskich pilotów myśliwskich.

Do polskich lotników z coraz rosnącym uznaniem odnosili się wyżsi dowódcy RAF-

u, zaczęła o nich pisać brytyjska prasa, poczęli ich podziwiać mieszkańcy Londynu.

Sukcesy te jednak nie zrodziły się same z siebie, a polscy lotnicy nie spadli na Wyspy Brytyjskie z nieba. Zanim Skalski, Pniak, Brzezina, Ostowicz, Nowierski i Urbanowicz poczęli odnosić zwycięstwo po zwycięstwie, zanim rozślawił się Dywizjon 303 i inne jednostki, wiele trudności trzeba było przezwyciężyć, wiele uprzedzeń pokonać, wiele argumentów wytoczyć. Zanim Polakom pozwolono zwyciężać w bitwach powietrznych nad Anglią, musieli pokonać Anglików w potyczkach słownych przy stołach konferencyjnych, w biurach sztabowych, na najwyższych szczeblach dowodzenia. Zanim Air Chief Marshall Dowding w dniu 15 września 1940 roku wysłał Dywizjon 303 po świetne zwycięstwo, trzeba było długo go przekonywać, by zgodził się na utworzenie polskich jednostek myśliwskich i na użycie ich w działaniach bojowych.

Jest faktem, iż we wrześniu 1939 roku Polska posiadała sprzęt lotniczy żałośnie przestarzały i ilościowo niewystarczający. Jest również faktem, że we wrześniu Polska posiadała wspaniałe kadry lotników, że nasi myśliwcy dokonywali cudów waleczności, spotykając się na powolnych i słabo uzbrojonych maszynach z nowoczesnymi Messerschmittami. Świadectwem ich wartości jest zestrzelenie w okresie od 1 września do 17 września 126 samolotów nieprzyjacielskich.

Długa i niewdzięczna była droga polskich lotników po kampanii wrześniowej. Ewakuacja do Rumunii i Węgier, internowanie w obozach, ucieczki i akcja przedostania się do Francji, bezczynność pierwszych miesięcy w Lyon. Zarówno Francuzi, jak i Anglicy spoglądali wtedy na naszych lotników niejednym raz z pogardą, traktowali ich jako uciążliwych sojuszników, pozbawionych

— 192 —

umiejętności, wiedzy i doświadczenia. Nawet wtedy, gdy skutkiem umowy polsko-francusko-brytyjskiej część polskiego lotnictwa przeniesiona została do Anglii, część zaś rozpoczęła szkolenie we Francji, sytuacja niewiele się polepszyła. Polski personel lotniczy, zgrupowany w bazie w Eastchurch w hrabstwie Kent, uczył się języka angielskiego, zwyczajów i przepisów RAF-u, ale o lataniu i walce na razie nie było mowy. Czyż można było porównać polskich lotników, o których ledwie słyszano, ze wspaniałe przeszkolonymi lotnikami Królewskich Sił Powietrznych, zwycięzcami w pokojowej przedwojennej walce o prędkość i odległość?!

We Francji powiodło się naszym lepiej, może dlatego, że Francuzom bardzo potrzebni byli chętni do walki ludzie, a może po prostu z tej przyczyny, że w maju 1940 roku ruszyła potężna ofensywa Hitlera, która w błyskawicznym tempie doprowadzić miała do upadku Francji. Ofensywie tej starano się przeciwstawić, a skoro pod ręką byli Polacy, szybko użyto ich w bojach.

Niedługo ciągnęła się wojna we Francji, po kilku tygodniach upadł Paryż, a zdradziecki rząd Petaina poprosił o zawieszenie broni. Ale w przeciągu tych kilku tygodni polscy myśliwcy po raz drugi pokazali lwi pazur. Około 150 naszych lotników, zgrupowanych bądź w polskich jednostkach, bądź w kluczach przydzielonych do Francuzów, zestrzelili ponad 50 samolotów niemieckich, tracąc zaledwie 13 ludzi.

Czas szedł naprzód, wojna toczyła się dalej. W dniu 19 czerwca 1940 roku polscy żołnierze we Francji dotarli do portów na wybrzeżach Atlantyku i Morza Śródziemnego celem przedostania się do Anglii. Już w dniach 26 i 27 czerwca

pierwsze nasze transporty morskie przybyły do Liverpoolu i Plymouth w Anglii, skąd lotników skierowano do głównego obozu zbornego w miejscowości Blackpool. W ślad za tymi transportami poszły dalsze. Przedostali się do Anglii zarówno polscy lotnicy z Francji, jak i z przeróżnych lotnisk północnej Afryki. Otwierała się nowa karta dziejów wojennych naszych wojsk lotniczych, a pierwszym rozdziałem tej karty miała się stać wkrótce bitwa powietrzna, zwana powszechnie w Anglii Battle of Britain — bitwa o Wielką Brytanię.

Gdy trwała wstępna faza bitwy, a Polacy z Francji i Afryki przybywali morzem do portów brytyjskich, pierwsi nasi myśliwcy

— 193 —

znajdowali się już w jednostkach myśliwskich RAF-u i brali udział w lotach bojowych. Dnia 19 lipca jeden z tych pilotów, porucznik A. Ostowicz, zestrzelił niemiecki samolot. Było to pierwsze zwycięstwo polskie odniesione nad obszarem Wielkiej Brytanii.

Na dalsze zwycięstwa nie trzeba było długo czekać. W okresie do 19 sierpnia nasi myśliwcy zapisali na swym koncie 29 pewnych zestrzeleń, nie licząc zestrzeleń prawdopodobnych i uszkodzeń nieprzyjacielskich samolotów. Dnia 24 sierpnia porucznik Głowacki, latający w dywizjonie brytyjskim, zniszczył 5 niemieckich maszyn. Anglicy poczęli kręcić głowami, dziwić się, zastanawiać. Choć nie rozumieli tego niezwykłego zjawiska, potrafili wyciągnąć właściwe wnioski. Skoro Polacy umieli latać i walczyć, trzeba było dać im samoloty i umożliwić walkę. Były to ciężkie czasy dla całej Anglii, a w ciężkich czasach każdego sprzymierzeńca wita się z otwartymi rękami.

Szybko wyzbyto się dotychczasowych uprzedzeń. Jedna po drugiej powstawały polskie jednostki lotnicze, owe groźne dywizjony myśliwskie i bombowe, które w niedługim czasie okryć się miały nieśmiertelną chwałą.

W początkach lipca zorganizowany został bombowy Dywizjon 300. W kilka tygodni później powstał bombowy Dywizjon 301, ten sam, który w jesieni 1944 roku tak ofiarnie pomagał powstaniu warszawskiemu. Uformowano także pierwszy polski myśliwski Dywizjon 302. W początkach sierpnia powstał myśliwski Dywizjon 303.

W końcu sierpnia i we wrześniu tworzyły się dalsze polskie jednostki bojowe.

Od momentu utworzenia jednostki lotniczej do chwili jej wejścia do akcji upłynąć musi jednak pewien okres czasu, przeznaczony na szkolenie i trening. Chociaż w pierwszych naszych jednostkach myśliwskich znaleźli się piloci o ogromnym doświadczeniu i dużej praktyce bojowej, choć sytuacja ogólna wymagała maksimum myśliwskiego wysiłku, przez długie tygodnie sierpnia Dywizjon 302 i 303 latały na nudne i niepotrzebne, zdaniem pilotów, loty treningowe. Poznawano brytyjski sprzęt i taktykę RAF-u, poznawano sposoby posługiwania się radiem, doskonalono loty w szyku, walkę powietrzną i ćwiczono się w strzelaniu.

Tymczasem w górze szalała walka, hitlerowscy generałowie Kesselring i Sperrle dzień w dzień wysyłali przeciw Anglii potężne

— 194 —

formacje bombowców. Przyznać trzeba, że brytyjscy lotnicy myśliwscy umieli zadawać nieprzyjacielowi ciężkie ciosy i że wybitnie zmniejszali skuteczność jego ataków.

Dowódcy Luftwaffe zdecydowali wreszcie, że jeśli nie mogą unicestwić RAF-u w powietrzu, muszą go unieszkodliwić na ziemi. W dalszym ciągu atakując statki i porty, Niemcy zaczęli intensywnie atakować również i lotniska. Ataki te przybierały na sile. W dniu 26 sierpnia rano trzy fale niemieckich bombowców i myśliwców przekroczyły brzeg angielski. W kilka godzin później rozpoczął się następny atak, a po południu trzeci. W dniu tym Luftwaffe straciła 49 samolotów, ale straty Royal Air Force były równie poważne — wynosiły 31 maszyn.

Sytuacja stawała się coraz trudniejsza. Czy Niemcy znaleźli klucz do zwycięstwa? Skromne siły myśliwców angielskich topniały. Nie chodziło tu tylko o samoloty, decydowali ludzie. Potrzeba doświadczonych pilotów, mistrzów walki powietrznej, stawała się coraz bardziej paląca.

Bombowce oznaczone czarnymi krzyżami dokonywały dzieła zniszczenia. Warkot silników wroga rozlegał się nad południową Anglią niemal bez przerwy, jego bomby stawały się coraz celniejsze. Wyspy Brytyjskie ogarnęła groza i nawet tych Anglików, którzy dotąd wierzyli bezgranicznie w ostateczny sukces swych sił powietrznych, nawiedził lęk o przyszłość.

W dniu 30 sierpnia ataki niemieckie rozszalały się od samego świtu, wznowione zostały w południe i zakończyły się ciężkim nalotem po południu. W tym dniu polski myśliwski Dywizjon 303 imienia Tadeusza Kościuszki wystartował z lotniska Northolt na lot treningowy.

Tego samego dnia wieczorem w pamiątkowej księdze Dywizjonu pojawiła się notatka o pierwszym zwycięstwie.

W skład Dywizjonu 303 weszli przede wszystkim piloci i personel techniczny byłych eskadr 111. i 112. 1. Pułku Lotniczego z Warszawy. Byli to ludzie zaprawieni w bojach, młodzi wiekiem, ale doświadczeni, wyborowi piloci, dobrzy myśliwcy. Takie nazwiska, jak Krasnodębski, Henneberg, Urbanowicz, Zumbach, Ferić, Łokuciewski, Szapoznikow, Karubin, Wunsche, Paszkiewicz czy

— 195 —

też Cebrzyński — są na zawsze zapisane w historii polskich wojsk lotniczych.

Dowódcami tej wyborowej jednostki, od chwili powstania do rozwiązania w roku 1946, byli kolejno następujący oficerowie: major Z. Krasnodębski, porucznik W. Urbanowicz, porucznik Z. Henneberg, kapitan A. Kowalczyk, porucznik Z. Henneberg, porucznik A. Arentowicz, porucznik W. Łapkowski, kapitan A. Arentowicz, kapitan J. Jankiewicz, porucznik W. Kołaczkowski, kapitan W. Żak, porucznik J. Zumbach, porucznik Z. Bieńkowski, major J. Falkowski, kapitan T. Koc, kapitan B. Drobiński, kapitan W. Łokuciewski.

Choć Dywizjon był jednostką całkowicie polską, w początkach jego działania obok dowódców polskich działał i dowódca brytyjski. Spowodowane to było potrzebą przystosowania się do sposobów walki Anglików, koniecznością używania w powietrzu języka angielskiego i wieloma innymi względami. Dlatego też, gdy w dniu 30 sierpnia 1940 roku Dywizjon wystartował na ów lot treningowy, na czele jego znalazł się Squadron Leader* R.G. Kellett, brytyjski dowódca jednostki.

Dzień był piękny, słoneczny, jak każdy prawie dzień owego pamiętnego lata. Ponad Londynem, doskonale widocznym z okolic Northolt, snuły się dymy i opary, ale w kierunku południowym, nad pofałdowanymi polami Kentu, istniała idealna

widoczność, a białawe strzępy cumulusów mile urozmaicały błękit nieba.

„Hurricane'y" Dywizjonu sprawnie zebrały się do szyku ponad lotniskiem i po nabraniu wysokości 5500 metrów zwróciły się na północ, by przeprowadzić ćwiczenia atakowania angielskich bombowców typu „Blenheim". Ćwiczenie to prędko przybrało nieoczekiwany charakter. Jeden z pilotów Dywizjonu, porucznik Paszkiewicz, dostrzegł toczącą się w pobliżu walkę. Grupa samolotów kręciła się w diabelskim młyńcu, z którego co chwila wypadały w dół pojedyncze maszyny ciągnące za sobą smugę dymu.

Paszkiewicz, na ziemi cichy i spokojny, niewielki przysadkowa-ty blondynek, którego trudno byłoby posądzić o jakiegokolwiek zdolności bojowe, w powietrzu przemieniał się w zacieklego myśliwca,

* Odpowiednik stopnia majora.

— 196

obdarzonego wspaniałym wzrokiem, panującego mistrzowsko nad maszyną, umiejącego momentalnie powziąć decyzję. Gdy po raporcie radiowym dowódca dywizjonu nadal prowadził formację przy Blenheimach, Paszkiewicz, nie namyślając się dłużej, ruszył na pełnym gazie w kierunku grupy nieprzyjaciół. Na tej samej wysokości pojawił się samotny Dornier, wykonujący zakręt celem wydostania się z centrum walki. Gdy dostrzegł zbliżającego się myśliwca, wykręcił gwałtownie i znurkował, by ująć ewentualnej pogoni.

Trudno mu było jednak równać się z samolotem Polaka. Wałąc się w dół za uciekającym przeciwnikiem, Paszkiewicz otworzył ogień z odległości 200 metrów, celując początkowo w kadłub, a później przenosząc serię na lewy silnik. Sekunda i z silnika Dorniera buchnął płomień. Jeszcze sekunda, ponowna seria pocisków Polaka. Hitlerowski bombowiec runął ku ziemi i roztrzaskując się w polach, spłonął niczym pochodnia.

Paszkiewicz, ucieszony zwycięstwem, wykręcił w stronę swego lotniska i w niedługim czasie znalazł się w Northolt. Reszta Polaków nie wzięła jednak udziału w walce. Dowódca słusznie zdecydował, iż należy osłaniać „Blenheimy", które w danych okolicznościach łatwo mogły się stać łupem niemieckich myśliwców.

Zwycięstwo porucznika Paszkiewicza wywołało nieoczekiwany skutek. Angielscy dowódcy w sztabie zdecydowali, iż nie da się dłużej utrzymać Polaków w ryzach, że zbyt palą się oni do boju, by męczyć ich treningowymi lotami, i że wreszcie treningu już im nie potrzeba. W rezultacie następnego dnia Dywizjon 303 postawiony został w stan „readiness", czyli gotowości bojowej.

31 sierpnia jednostka została poderwana w powietrzu. Start odbył się tak sprawnie, że w dwie minuty po alarmie eskadra „A" znajdowała się nad lotniskiem, a w chwilę później w ślady jej poszła eskadra „B". Drąc maszyny w górę, jak tylko się dało, Dywizjon szedł w nakazany przez naziemną stację radiową kierunku wschodnim. W pewnym momencie kurs zmieniono na 100 stopni, a później na 150. Wszyscy piloci wiedzieli już, że ziemna stacja naprowadzała ich na nieprzyjaciela.

Twarze polskich pilotów, zamkniętych w ciasnych kabinach „Hurricaneów", były skupione, oczy bezustannie omiatały horyzont, wypatrywały wroga w górze, szczególnie w słońcu,

poszukiwały go też na tle zamazanej w przedwieczornych mgłach ziemi.

— Hallo, „Apeny” leader! Aircraft in front of us, to the left!* — zaraportował w pewnym momencie sierżant Karubin, obdarzony sokolim wzrokiem.

Rzeczywiście, duża grupa 70 niemieckich bombowców przecinała kurs dywizjonu, podążając w kierunku północno-wschodnim. Formacja Polaków gwałtownie dodała gazu. Hurricane'y rzuciły się do przodu. Zanim jednak zdołali dopaść bombowce, dostrzegli eskadrę Messerschmittów Me-109, dwa klucze po trzy maszyny, lecące w tę samą stronę. Trzeba było nawiązać walkę z osłoną. Polacy znajdowali się nieco powyżej przeciwników, szli ze słońca. Zaskoczenie było kompletne.

Do ataku popłynęła najpierw eskadra „A”, po niej spłynęła z góry eskadra „B”.

Pierwszy dopadł wroga sierżant Karubin. Messerschmitty już dostrzegły Polaków i usiłowały ratować się gwałtownym nurkowaniem. Karubin chwycił jednego z nich na celownika. Krótka seria — nieprzyjaciel wyciągnął w górę. Nowa seria, oddana wprost w biały brzuch Messerschmitta, i hitlerowiec poszedł w dół niczym ognista strzała.

Sierżant Wiinsche, mały i żywy jak skra Kazik Wiinsche, dobrze znał swe obowiązki. Zadaniem jego było nie tylko atakować nieprzyjaciela, ale i ubezpieczać kolegów.

Gdy tylko zauważył, że za „Hurricaneem” Karubina znalazł się jakiś Messerschmitt, wpadł nań na pełnym gazie, plując ogniem ośmiu karabinów maszynowych. W tym samym momencie, w powietrznej karuzeli, gdy maszyny tańczyły śmiertelny kontredans po całym niebie, poniżej Wiinschego zjawił się inny Messerschmitt.

Kazik zaatakował go, oddał krótką serię i trafiony Niemiec poszedł w dół.

Walka toczy się dalej. Squadron leader Kellett siedzi na ogonie wroga i częstuje go celnymi pociskami. Porucznik Henneberg goni za zestrzelonym przez siebie Messerschmittem i wykańcza go pożegnalną serią. Porucznik Ferić podchodzi tak blisko nieprzyjaciela, iż sylwetka wroga wypełnia cały krąg celownika. Kilkadziesiąt celnie oddanych pocisków posyła hitlerowca do ziemi. Sierżant

* Halo, dowódca „Apeny”! Samoloty przed nami, po lewej stronie (ang.). „Apeny” to w roku 1940 szyfrowa nazwa Dywizjonu 303.

— 198 —

Szaposznikow po krótkiej walce uszkadza jeszcze jednego przeciwnika.

Gdy wreszcie rozwiały się w powietrzu dymy spadających samolotów, a „Hurricane'y” Dywizjonu powróciły do bazy, można było podsumować wyniki spotkania. W akcji wzięło udział 6 maszyn polskich, bo tylko tyle wystartowało na alarm. Kellett, Henneberg, Ferić i Karubin zestrzelili po jednym Messerschmitcie.

Wunsche i Szaposznikow uszkadzili po jednym. Strat własnych nie było.

Szybko zareagowali Anglicy na piękne zwycięstwo. Do Dywizjonu nadeszły gratulacje z Ministerstwa Lotnictwa, z Grupy nr 11 i od dowódcy lotniska Northolt. Polacy jednak nie walczyli po to, by otrzymywać powinszowania. Walczyli o zgoła inne cele. Toteż, gdy następnego dnia Dywizjonowi przyznano odpoczynek, polski personel zrezygnował z niego. Nasi myśliwcy mieli zastarzałe porachunki z Luftwaffe i teraz, gdy znaleźli się wreszcie na nowoczesnych samolotach, gdy nie było jakościowej przewagi sprzętu wroga, porachunki te chcieli załatwić jak najszybciej i z odpowiednim procentem.

Następna okazja nadarzyła się też szybko, bo szybko toczyły się lotnicze wydarzenia 1940 roku. Dnia 2 września Dywizjon wysłany został ponad Dover, gdzie niemieckie

bombowce w silnej osłonie myśliwskiej atakowały lotniska przybrzeżne i stojące w ujściu Tamizy statki. I znów Polacy spadli na wroga z góry, znów zaskoczyli go brawurowym atakiem. Konto Dywizjonu powiększyło się o 2 zestrzelone nieprzyjacielskie samoloty i 2 uszkodzone. Co więcej Henneberg i Ferić, rozgrzani walką, kąśliwi niczym szerszenie, poszli w trop za uciekającymi Niemcami, dopadli ich aż ponad brzegami okupowanej Francji i jeszcze 2 posłali w płomieniach do ziemi.

Tak upływał dzień po dniu. Dywizjon tkwił w pogotowiu bojowym, raz po raz startował do walki, raz po raz napotykał nieprzyjaciela, wiązał się z nimi w pojedynku i... zwyciężał. Sywały się z nieba Messerschmitty i Dornieri, rozlatywały się zwarte formacje bombowców, a ich bomby spadały w pola, nie czyniąc nikomu krzywdy. Dumne „Hurricane'y” z biało-czerwonymi szachownicami i odznaką Dywizjonu wracały do Northolt, zbiorniki ich napelniano benzyną, a skrzydła amunicją, piloci wypalali papierosy,

— 199 —

wypijali pośpiesznie po filiżance herbaty — zwyczaj przyjęty od angielskich gospodarzy — i znów ruszali w górę.

Dywizjon 303 zdobywał sławę, ale dni pełne chwały, dni mistrzowskich myśliwskich wyżyn miały dopiero nadejść.

III

Marszałek Rzeszy Góring uderzył pięścią w stół. Twarz miał zaczerwienioną, oczy błyszczały wściekłością, w kącikach ust pojawiły się drobinki piany. Jego upstrzony orderami mundur wydymał się na dyszącej gniewem piersi.

Góring dobrze znał się na lotniczym fachu, trudno było go wyprowadzić w pole.

Toteż zarówno feldmarszałek Kesselring, jak i jego kolega Sperrle, siedzący naprzeciw przełożonego, mieli twarze nieco poblądłe. Obaj byli doskonałymi dowódcami, obaj wykonywali bez zarzutu swoje obowiązki, a jednak meldunki, które przedłożyli marszałkowi, nie zdobyły jego uznania.

Hermann Góring porwał ze stołu duży arkusz papieru, przyjrzał się z ironią i rzucił na podłogę.

— Kłamstwo — stwierdził. — Zwykle kłamstwo, propaganda dla maluczkich.

Dajcie to Goebbelsowi, na mnie tego rodzaju świstki nie robią wrażenia.

— Jest to ostatni raport oparty na wiarygodnych sprawozdaniach — sprzeciwił się Sperrle.

Góring obrócił się ku niemu gwałtownie.

— Wiarygodne sprawozdanie! Przecież to kpiny! — zawołał. — Po raz bodaj że trzeci zniszczyliśmy resztki angielskiego lotnictwa! Po raz trzeci przestało ono istnieć, a tymczasem na naszych oczach feniks wstaje z popiołów. Więc?

— Nie ja jestem autorem sprawozdań — zimno stwierdził Sperrle. — Pozwolę sobie zauważyć, że „Lage-Berichte” sporządza oddział I C sztabu wojsk lotniczych. Kesselring odwrócił się, aby ukryć uśmiech, którego nie mógł, słysząc te słowa, powstrzymać. Swoją drogą Sperrle wykazał nie byle jaką odwagę, atakując najbliższych ludzi Góringa. Sam Kesselring nie znosił marszałka Rzeszy, lecz bał się go. Poza tym wpajane mu

— 200 —

za młodu zasady twardej dyscypliny kazały bez zastrzeżeń znosić najprzykrzejsze nastroje przełożonych.

— Co pan chce przez to powiedzieć? — Göring wpatrzył się w Sperrlego wzrokiem jadowego węża. — Czyżby nowa wycieczka pod adresem generała Jeschoncka?

— Bynajmniej — głos feldmarszałka Sperrlego był zupełnie spokojny. — Sądzę, panie marszałku, że powinniśmy ocenić wszystko obiektywnie. Pragnę panu służbowo donieść, że codzienne informacje pułkownika Schmida mijają się z prawdą, o czym zdążyliśmy przekonać się na własnej skórze. Pan feldmarszałek Kesselring mógłby na ten temat powiedzieć nawet więcej, ponieważ jego flota powietrzna operuje przede wszystkim przeciw myśliwskim zespołom w południowej Anglii. Otóż według danych oddziału I C zespoły te przestały istnieć 3 września. Niestety, nasi lotnicy nie zauważyli tego.

Göring sapnął.

— Co pan na to, Kesselring?

— Pan feldmarszałek Sperrle nie ukrywa powagi sytuacji. Istotnie, informacje sztabu wprowadziły nas w błąd — mężnie oświadczył Kesselring. — Nie tylko nas. Pozwolę sobie oświadczyć, że na niższych szczeblach dowodzenia wprowadziły pewien zamęt, coś w rodzaju zbytnej pewności siebie.

Uwagi obu rozmówców nie w smak były Göringowi. Pułkownik Schmid wraz z pułkownikiem Molierem zajmowali się od początku bitwy powietrznej oceną sytuacji na jego polecenie. Göring miał teraz prawo przypuszczać, że obaj zbyt optymistycznie nastroszeni sztabowcy narobili nie lada bigosu.

— Dobrze, zajmie się wyjaśnieniem tej sprawy jeszcze dziś — powiedział. — Myślę jednak, że nie sztab ponosi wyłączną odpowiedzialność za straty.

— W każdej bitwie są straty — zauważył dość cierpko Kesselring, a dostrzegając na twarzy Göringa gniew, dorzucił pochlebnie: — Pan, panie marszałku, jako doświadczony frontowy żołnierz wie o tym najlepiej.

Göring uspokoił się nieco. Nie leżało w jego zamiarach wszczynanie sporu z najlepszymi bądź co bądź dowódcami wojsk, których był głównodowodzącym.

Wstał, podszedł do okna i uchylił

zwisającej z sufitu kotary. Konferencja przedłużała się, niebo traciło na wschodzie głębię granatu. Göring zabębnił palcami po okiennym parapecie, jego czoło przeorały głębokie bruzdy. Odwrócił się i znów ruszył przez pokój. Zatrzymał się przed wielkim ściennym kalendarzem i mając jeszcze w oczach zapowiedź świtu, zerwał z niego kartkę.

— Tak, zaczynamy następny dzień — ośmielił się przerwać ciszę Sperrle.

— Dziś siódmy września — poparł go Kesselring, po prostu dlatego, by coś powiedzieć.

Göring gniewnie zacisnął wargi. Niewinna uwaga wywołała w jego umyśle ponure refleksje.

— Siódmy września — powtórzył i jego tłusta pięść znów spadła na stół. — A my? My ciągle jesteśmy tam, gdzie byliśmy miesiąc temu! A oni? Oni ciągle są tam, gdzie byli!

Kesselring westchnął. Pomyślał z żalem, że ataki wzburzenia były wszystkim, co

wynosił Góring ze swych licznych spotkań z Hitlerem. Kesselring poczuł się zmęczony, wiele oddałby za filiżankę mocnej kawy.

— Zastanówmy się... — odezwał się Góring niespodziewanie spokojnym tonem.

— Zastanówmy się...

— Tak jest, Herr Reichsmarschall, właśnie o tym myślałem — zgodził się usłużnie Sperrle.

Góring ulokował się w wygodnym fotelu, przymknął powieki. Zapanowała cisza. Gdzieś w oddali warknął zapuszczany silnik lotniczy. Potężniejący odgłos jego pracy przedarł się przez ciężkie kotary i dotarł znajomym dźwiękiem do uszu dowódców Luftwaffe. Góring uśmiechnął się: znajomy, bliski sercu dźwięk. Kesselring wstał, podszedł do okna, szarpnął zasłonę. W pokoju było niebieskawo od tytoniowego dymu i Kesselring spojrzał pytająco na zwierzchnika.

— Tak, proszę otworzyć — zgodził się Góring. — Udusimy się w tej norze.

Do wnętrza wtargnęła fala świeżego, porannego powietrza. Kesselring odetchnął głęboko.

— Zimno — Góring zatarł dłonie. — Niech pan już zamknie, Kesselring.

— 202 —

Feldmarszałek posłusznie wykonał polecenie.

— Sytuacja jest taka... — rozpoczął Góring i nagle zmieniając ton i postawę klepnął podwładnego po ramieniu. — Ech, mój drogi Kesselring, najpierw poczęstuj nas dobrą kawą i szklaneczką koniaku. To nam rozjaśni głowy.

Palec Kesselringa pośpiesznie powędrował do przycisku dzwonka. W drzwiach ukazała się wyprężona sylwetka kapitana von Klu-ge. Sprawnie stuknął obcasami lśniących butów i pytająco spojrzał na swego szefa.

— Kawa i koniak — zarządził Kesselring. — Dużo kawy i dobry koniak!

Po pięciu minutach nachylał się nad aromatycznym napojem. Sperrle ze znanstwem wachał zawartość pękatego kieliszka.

— Już choćby dlatego — uniósł kieliszek w górę — warto było zwyciężyć Francję — zażartował. Góring roześmiał się.

— Tak, to prawda. Niestety, zajęliśmy ją zbyt wcześnie. Sami nie przypuszczaliśmy, że największa lądowa potęga świata, jak mówił o swym kraju nasz kolega Gamelin, rozleci się w miesiąc. Na to nie byliśmy przygotowani. Siła wzrasta w walce, nam zabrakło walki i dlatego Anglia nie leży jeszcze na obu łopatkach. Wierzę jednak, że to nastąpi. Mało, jestem przekonany, że Anglię potrafi złamać nasza Luftwaffe bez pomocy innych rodzajów broni. Wyobrażam sobie miny Brauchitscha, Haidera i innych panów od deptania po ziemi, gdy zamelduję Fiihrerowi o białych flagach na wieżach Londynu.

— Za miesiąc napijemy się angielskiej whisky w pałacu Buck-hingham — odrzekł Kesselring z przechwałką w głosie.

Góring odstawił kieliszek.

— Taak, być może... Teraz zaś posłuchajcie, panowie, co powiem, gdyż dotyczy to was osobiście. Fiihrer jest, jak dotąd, bardzo niezadowolony z rozwoju wydarzeń — zawiesił głos, delektując się wyraźnym niepokojem podwładnych. — polecił mi zakomunikować panom, że działania obu flot powietrznych nie przynoszą spodziewanych rezultatów...

— Robimy wszystko, co w naszej mocy — odezwał się Sperrle.

— Ja w to nie wątpię, znam panów i samych lotników, Fihrer jednakże wątpi w wartość prowadzonych przez panów operacji.

Uważa między innymi, że są za mało energiczne. Panowie na przykład zbyt mało biorą pod uwagę ośrodki o gęstszym zaludnieniu, choćby Londyn... Śmiały atak, dzienny i nocny, miałyby tam ogromne szanse powodzenia, i, być może, nieoczekiwane skutki. Angielska flegma też ma swoje granice...

Niebo na wschodzie poróżwiało, pokój wypełniło światło wstającego dnia. Sperrle wstał i zmęczonym ruchem przekreślił elektryczny wyłącznik.

— Do tej pory nie osiągnęliśmy zamierzonych celów — ciągnął Göring. — Przypuśćmy, że nie było to naszą winą, że działały czynniki obiektywne. W tym względzie gotów jestem zgodzić się z panami. Doszedłem jednak do wniosku, że prawa wojny lotniczej są wszędzie jednakowe i doprawdy nie widzę powodu, aby sprzeciwiać się im tylko dlatego, że mamy do czynienia z Anglią. Zechcą więc panowie przypomnieć sobie choćby Polskę i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

— Już dotąd zadaliśmy im spore straty — wtrącił Kesselring — Nie prowadzimy, dzięki Bogu, wojny w rękawiczkach...

Göring uciszył go ruchem dłoni.

— Wcale o to pana nie posądzam — wymownie spojrzął na feldmarszałka. — Wiemy wszyscy, cały świat wie, że Anglicy ponieśli straty. Zbombardowaliśmy im loniska, nadszarpnęliśmy produkcję przemysłową, zakłóciliśmy nieco spokój domostw. Z drugiej strony, moi panowie, nie wykonaliście zadania i tak właśnie sądzi Fuhrer. Własne straty znacie także? Boję się o tym donieść Hitlerowi i dlatego nie kwestionuję całkowicie sprawozdań pułkownika Schmida. Mają one swoją wartość.

Ale, mówiąc szczerze, jak przystało na ludzi odgrywających rolę decydującą, muszę stwierdzić, że jest źle! Oto, co donosi mi wywiad: nasi lotnicy, najlepsi lotnicy świata, tracą wiarę we własne siły, pewność siebie, niemiecką wolę walki. Spójrzcie!

— Chwycił maleńki arkusik papieru leżący przed nim na stole. — Jeden, powtarzam, jeden angielski samolot rozpędził grupę siedmiu Dornierów. To niesłychane! Co pan teraz powie, Sperrle? Tak się spisuje pana flota?!

— Był to przypadek odosobniony — bronił się Sperrle. — Zaliczam to do aktów rozpaczki. Ostatecznie trudno jest ludziom

— 204 —

zdrowym bronić się przed szaleńcem. Zresztą nie bez winy były tu meldunki Schmida. Czy załogi nie mogą być zdetonowane, widząc myśliwców, których nie ma?!

— Nieprawda! Nie czas teraz na propagandę i osobiste urazy, Sperrle! Trzymajmy się faktów. Oto, co panom powiem. — Göring cedził słowo po słowie. — Uzyskanie decydującego sukcesu leży w naszych możliwościach właśnie teraz. Anglicy są wyczerpani, przede wszystkim brak im rezerw ludzkich. Każdy pilot myśliwski przedstawia dla nich obecnie już nie wartość złota, lecz całego dominium. Co do tego mam najpewniejsze wiadomości. Piloci bombowi poczynają przechodzić na myśliwce. To koniec, panowie, a w każdym razie początek końca. Rozważmy więc sprawę na zimno. Rzecz pierwsza: zniszczyć ostatki obrony myśliwskiej rozumiecie?

— Tak jest — ponuro przytaknął Kesselring. — Zniszczyć obronę myśliwską.

— Nie zdołaliśmy jej zniszczyć w otwartej walce i na lotniskach, rozproszymy ją więc po całej Anglii. Zniszczymy ją, atakując Londyn! — Göring wyciągnął palec w górę i triumfująco popatrzył na podwładnych. — Przejdziemy także na ataki nocne, niech Anglicy odzwyczają się od snu. Sami zrealizujemy operację „Lew morski”, sami zdobędziemy Anglię! Oddziały wojsk spadochronowych oczekują mego rozkazu, są gotowe. Po raz pierwszy w dziejach świata lotnictwo zdobędzie obcy kraj i to ten kraj, który szczycił się swą tak zwaną „wspaniałą izolacją”. Udowodnimy wszystkim, że kanał La Manche jest dla Luftwaffe zwykłym cuchnącym rowem i że nie takie przeszkody potrafi ona pokonywać.

Kesselring spoglądał na szefa z wyraźnym uznaniem. Widział już Göringa w roli wielkorządcy Wielkiej Brytanii. Nie ulegało wątpliwości, że marszałek Rzeszy gorąco pragnął objąć tę funkcję.

Göring zatopił na chwilę wzrok w papierach. Gdy uniósł głowę, obaj feldmarszałkowie dostrzegli ten sam wyraz twarzy, który zwykle towarzyszył decyzjom przełożonego.

— Rozkazuję — padały słowa mówione z naciskiem — aby z dniem dzisiejszym rozpocząć systematyczne ciężkie ataki na Londyn. Tam uderzać będą w dzień i w nocy główne siły, przy czym druga flota powietrzna operować będzie za dnia, trzecia zaś

nocą. Nie damy Anglikom odetchnąć. Szczegółowy podział zadań otrzymają panowie z mego sztabu. Jednocześnie w celu rozbicia angielskiego lotnictwa myśliwskiego na małe grupy, a nawet pojedyncze samoloty, atakować będą pomniejsze cele w różnych, jak najbardziej oddalonych od siebie częściach wyspy. Zwracam uwagę na konieczność bezwzględnego niszczenia personelu latającego wroga. Za wszelką cenę wyciągać nad morze, śmierć jest tam pewniejsza. Wyskakujących ze spadochronami traktować jako aktywnego przeciwnika. Ile dziś jeszcze może pan, Kesselring, wystawić bombowców?

— Jest nieco późno... — bąknął zagadnięty, spojrzawszy na zegarek.

— Nie pytam pana o godzinę — uciął Göring — Pytam o gotowość bojową pańskiej floty.

Kesselring zastanowił się, choć pamięć miał świetną i dokładnie znał liczbę maszyn na każdym lotnisku.

— Mogę rzucić dzisiaj nie więcej jak trzysta bombowców. Dokładną ilość podam za pół godziny.

— Dobrze. Podkreślam potrzebę silnej osłony myśliwskiej. Proszę powiadomić dowódców jednostek, że wchodzimy w fazę decydującą, której punkt kulminacyjny nastąpi 15 września. Niech panowie dobrze zapamiętają tę datę, wejdzie ona do historii. Nasz obecny wysiłek jest ostateczny. W przeciągu najwyżej dziesięciu dni uzyskamy panowanie w powietrzu, choćby lord Beaverbrook potroił swą lotniczą produkcję. Pilotów na szczęście nie jest w stanie produkować.

Göring roześmiał się. Podeszedł do wielkiej ściennej mapy, przypatrzył się jej przez kilkanaście sekund, potem wskazując grubym, bezwłosym palcem punkty na wybrzeżu Anglii, począł mówić:

— Tędy pójdzie główne uderzenie. Pomiędzy North Foreland i Dungeness — wymawiał te nazwy poprawnie. — Mniejsze siły pójdą na lotniska w hrabstwie

Surrey. Zgadza się, panowie?

— Tak jest — jednogłośnie odparli feldmarszałkowie.

— To wszystko — Göring ziewnął bez żenady, nawet nie zasłaniając ust dłonią.

— Do pracy, panowie. Bądźcie dobrej myśli. Zwycięzimy! Wróg raz jeszcze pozna siłę niemieckiego oręża. Heil Hitler!

— 206 —

— Heil Hitler! — zabrzmiała odpowiedź i trzy ramiona wzniosły się w górę w faszystowskim salucie.

IV

Pogodny, ciepły, wrzesień roku 1940. Nad południową Anglią szaleje bitwa powietrzna, a nasilenie jej dochodzi do zenitu. Luftwaffe jest butna i pewna siebie, pomimo ciężkich strat nie wątpi w szybkie zwycięstwo, jest nawet pewna, że osłabione siły Royal Air Force wkrótce nie wytrzymają gwałtownego naporu i załamają się. 7 września szef niemieckiego lotnictwa, Hermann Göring, przechwala się w przemówieniu radiowym, iż niemieckie lotnictwo uderzyło w samo serce nieprzyjaciela.

Była to prawda... do pewnego stopnia. Luftwaffe uderzyła potężnie, a celem bombowców było serce brytyjskiej wyspy — Londyn. Samoloty z czarnymi krzyżami na skrzydłach szły fala za falą. Dołem ciężkie, dwusilnikowe bombowce, powyżej groźne Messer-schmitty. Niebo ponad stolicą Anglii wypełniło się rykiem silników. Rozszczękały się karabiny maszynowe i pokładowe szybkostrzelne działka, głucho dudniła artyleria przeciwlotnicza. Na ulice, place, dworce, domy i fabryki Londynu runęły tysiące bomb.

Göring miał rację... do pewnego stopnia, do pewnej granicy. Gdy bowiem odleciały znad Anglii ostatnie grupy nieprzyjaciół, gdy ugaszono pożary i poczęto uprzętać ruiny, gdy „Spitfire'y" i „Hurricane'y" zapadały na lotniskach w nocną drzemkę, Air Chief Marshall Dowding telefonował z dowództwa Fighter Command do premiera Churchilla:

— To był ciężki dzień, sir. Mieliśmy dużo roboty.

— Wyniki? — przerwał mu Churchill, gryząc cygaro. Jego przede wszystkim obchodziły wyniki.

Dowding odpowiedział:

— Według otrzymanych raportów nasi myśliwcy zestrzelili na pewno 61 samolotów niemieckich. Artyleria przeciwlotnicza strąciła 28...

— Straty własne? — rzucił premier, ponieważ sprawa ta była żywotnym zagadnieniem najbliższej przyszłości.

— 207 —

— Dwudziestu pilotów.

Churchill wyjął cygaro z ust.

— Proszę pamiętać, że to jeszcze nie koniec. Dochodzimy do punktu kulminacyjnego. Najbliższe dni, jeden lub dwa tygodnie pokażą, kto lepszy. Musicie wytrzymać, Dowding. Wy, lotnicy myśliwscy, musicie wytrzymać.

— Wytrzymamy.

— Wierzę — powiedział Churchill, choć nie był pewien swych słów.

— Jeszcze jedno, sir...

— Słucham — mruknął niecierpliwie Churchill. Dowding czasem lubił marudzić, a premier miał przecież tysiące innych spraw na głowie.

Dowding zawahał się chwilę.

— Słucham, słucham — przynaglił go rozmówca.

— Muszę przyznać się do pewnej pomyłki...

— Tak?

— Chodzi mi o Polaków. To są doprawdy doskonali lotnicy, nie doceniałem ich poprzednio. Dzisiaj jeden z ich dywizjonów, numer 303, zestrzelił 14 samolotów.

— Już o tym słyszałem. Goodshow. Very good show — pośpiesznie zakończył rozmowę Churchill.

„Good show” znaczy: dobra robota. W dniu 7 września Dywizjon 303 wykonał rzeczywiście dobrą robotę. Poderwano samoloty późno po południu, gdy wrogie bombowce zbliżały się już do Londynu. „Hurricane’y” ostro poszły w górę, silniki ich grzmiały na pełnych obrotach. Trzeba było uzyskać wysokość równą przeciwnikowi, trzeba było wyjść jeszcze wyżej, by zyskać swobodę manewru, możliwość skutecznego ataku.

Skierowano ich na północ, później zawrócono na południowy wschód, ku londyńskim dokom. W oddali pojawiły się mikroskopijne grzybki wybuchów artyleryjskich, w chwilę później Dywizjon dostrzegł nieprzyjacielskie maszyny. Grupy bombowców płynęły znacznie niżej od „303”, ale w górze sunęła osłona Messerschmitt-tów. Bombowce zdążyły zaatakować ujście Tamizy i leciały na północ, by wyjść zakrętem nad morze.

Dywizjonem dowodził tego dnia Flight Lieutenant Forbes,

— 208 —

Anglik. Nieszczęśliwie nie dostrzegł on nieprzyjaciół i zamiast natychmiast rzucić się do ataku, prowadził dalej formację po poprzednim kursie. Polacy mieli lepsze oczy od niego. Porucznik Paszkiewicz, ten sam, który niedawno odniósł pierwsze zwycięstwo dla Dywizjonu, pokiwał gwałtownie skrzydłami i szybkim przewrotem runął na nieprzyjaciela. Reszta Polaków poszła za nim, na końcu znalazła się sekcja Forbesa, który zdołał połapać się w sytuacji i ubezpieczał teraz jednostkę od tyłu.

Dywizjon wgryzł się w grupę bombowych Dornierów 215, trzymających się w zwartych trójkach. Nie zwrócono uwagi na osłonę Messerschmittów, głównym celem były bombowce. Zresztą, szczęśliwie dla „303”, inny dywizjon „Hurricaneów” związał niemieckie myśliwce, nie zezwolił im przyjść z pomocą Dornie-rom.

Rozgorzała walka, lub ściślej mówiąc pogrom. Pękły szyki bombowców. Pierwszy z nich zwałił się pod ogniem Paszkiewicza, drugiego wykończył Szaposznikow. Tuż obok sierżant Wojtowicz walił krótkimi seriami w płonące silniki Niemca. Tolo Łokuciew-ski tak długo trzymał na celowniku Dorniera, aż przeciwnik rozleciał się w potężnej eksplozji. Porucznik Zumbach, zestrzeliwszy jeden bombowiec, gonił następny. Forbes posyłał swą drugą ofiarę do ziemi. Wojtowicz siedział na ogonie uciekającego wroga.

To była dobra robota, good show. Zestrzelono jednaście Dornierów, ale walka toczyła się dalej. Część Messerschmittów osłony zdołała spłynąć w dół ze spóźnioną pomocą. Momentalnie zwrócił się ku nim Henneberg, za nim Szaposznikow i Pisarek. Przeciwnik Henneberga poszedł w dół w płomieniach, w takim samym

stanie znalazł się przeciwnik Pisarka. Dalsze trzy Messerschmitty, dymiąc z uszkodzonych silników, pogoniły co sił ku zbawczym brzegom Francji.

Nie obyło się jednak bez strat własnych, choć szczęśliwie żaden z pilotów trzysta trzeciego nie zginął w tej walce. Forbes, ranny w spotkaniu z Messerschmittami, wyskoczył ze spadochronem z uszkodzonej maszyny. Porucznik Daszewski, również ranny, także ratował się ze spadochronem. Maszyna porucznika Pisarka, jednego z najlepszych polskich myśliwców, stanęła w płomieniach. Pisarek, nie tracąc przytomności umysłu, wyskoczył z „Hurricanea”,

209 —

jednak jego lewa stopa zahaczyła o brzeg kabiny. Przez kilka sekund Marian, nie mogąc się uwolnić z potrzasku, spadał wraz z samolotem głową w dół. Ogromnym wysiłkiem zdołał się oswobodzić, a w chwilę później otworzył spadochron, by wreszcie bezpiecznie wylądować na ziemi.

Gorąca to była walka, dobra robota, zimny prysznic na głowę opasłego Góringa. Posypały się nowe gratulacje od najwyższych władz polskich i angielskich. Nadeszły bojowe odznaczenia. Dywizjon został na dzień zwolniony z pracy. Pilotom trzeba było dać zasłużony odpoczynek, maszyny wymagały przeglądu i napraw.

O ile jednak piloci cieszyć się mogli odpoczynkiem, personel techniczny nie miał ani chwili spokoju. Mechanicy dywizjonu, szara brać lotnicza, bez której niemożliwe byłyby sukcesy Hen-neberga czy Urbanowicza, pracowali dzień i noc bez przerwy, nie dojadali, nie dosypiali. Rosły zwycięstwa, ale niejedna maszyna wracała z lotu w takim stanie, że na ziemi zachodzono w głowę, jakim cudem zdołała ona dociągnąć do lotniska, nie rozsypawszy się uprzednio w powietrzu. Dziury w skrzydłach i w kadłubach, rozbite lotki, uszkodzone podwozia i klapy. Tylko bardzo wytrawny pilot potrafi taką maszynę doprowadzić do bazy i tylko bardzo doświadczony mechanik zdoła przygotować ją do lotu następnego dnia. Łatano więc i cerowano, naprawiano i remontowano, dokonywano niewiarygodnych wyczynów technicznych. Uszkodzenia, które w normalnych warunkach wymagały długotrwałej pracy fabrycznej, usuwano na miejscu w Northolt w przeciągu kilkunastu godzin. Postrzelane maszyny przemieniano w pełnowartościowe, gotowe do akcji samoloty. Tylko polscy mechanicy zdołali osiągnąć tego rodzaju sukcesy.

Nowe maszyny napływały z fabryk nikłym strumieniem. Z rezerwami ludzkimi było źle, z rezerwami sprzętu nie najlepiej. Jeszcze tydzień, dwa tygodnie podobnego nasilenia walk, a w połowie dywizjonów Fighter Command zabraknąć mogło maszyn. Jeszcze kilka wielkich nalotów niemieckich i utorowana zostanie droga dla inwazyjnych armii Hitlera.

Pracowali więc z wyteżeniem mechanicy „303”, dobrze wiedzieli, o co szła gra.

Dawali z siebie wszystko, marnowali zdrowie, ryzykowali nieraz życie, nad Northolt bowiem docierały Dornieri

— 210 —

i Junkersy, a na lotnisko sypały się bomby. Wysilek ich równy był chyba wysiłkowi pilotów, choć innego był rodzaju.

Arkady Fiedler w swej pięknej książce Dywizjon 303, która jeszcze w czasie okupacji Polski sławiła wyczyny jednostki, trafnie porównywał jednostkę lotniczą do owocowego drzewa czy też kwiatu. Owoc jabłoni czy kielich kwiatu, piękny,

błyszczący, mieniający się barwami — to pilot. Na nim zatrzymują się z uwielbieniem oczy kobiet, o jego karierze marzą młodzieńcy, nim szczycą się ojcowie i matki. Pilot zasługuje na podziw. Nie zna trwogi, jakże często zagłada w oczy śmierci, jakże często ją znajduje!

Ale obok owocu i kwiatu każda roślina musi mieć pień czy łodygę, musi posiadać korzenie. Tymi pniami, łodygami i korzeniami lotniczymi są mechanicy, personel techniczny, ludzie, których zazwyczaj omija sława, na których nikt nie patrzy z podziwem, ale bez których nie mogłaby istnieć żadna jednostka lotnicza. O tych ludziach, o ich ofiarnej pracy nie wolno nikomu zapominać. Bez nich, bez przepracowanych, przemęczonych mechaników o dłoniach posiekanych blachą samolotową, o oczach czerwonych z niewyspania, niemożliwe byłyby sukcesy Dywizjonu 303, bez nich nie powstałaby jego porywająca historia.

Gdyby zapytać któregokolwiek z pozostałych przy życiu lotników „303”, jak właściwie się stało, że jednostka jego okryła się tak wielką chwałą, że odniosła tak wspaniałe sukcesy, że wyprzedziła ilością zwycięstw wszystkie inne polskie dywizjony, uśmiechnąłby się, wzruszył ramionami i burknął coś o szczęściu, o położeniu lotniska w rejonie najwyższego natężenia walk i... dyskretnie zmieniłby temat rozmowy. Prawdziwy myśliwiec nie przechwala się swymi sukcesami, nie rozpowiada o sobie na lewo i prawo, najchętniej mówi o powodzeniu innych.

Fakty pozostają faktami. Mimo że w czasie bitwy o Wielką Brytanię obok Dywizjonu 303 walczyło kilkudziesięciu polskich myśliwców w jednostkach angielskich oraz polski Dywizjon 302, to jednak większość zwycięstw przypadała dywizjonowi kościuszkowskiemu. Czyż więc w dywizjonie tym znajdowali się „nadludzie”, jacyś superwyborowi piloci, elita polskiego lotnictwa?

Ofiarnie i bohatersko walczyli i jedni, i drudzy, i trzeci. Wyborowymi myśliwcami byli i ci w jednostkach angielskich, i ci

— 211 —

w Dywizjonie 302, i ci w Dywizjonie 303. Odrobina szczęścia, dogodniejsze warunki i sukces gotowy. Płyną zwycięstwa, nadchodzą powinszowania, sława rośnie, tworzy się legenda.

Legenda o „303” oparta jest na faktach. O Dywizjonie tym pisała w czasie wojny prasa całego świata, wieść o jego wyczynach dotarła do okupowanej Polski, wzbudzając radość i dumę. Gdy jednak legenda wypacza się, gdy zbyt odchodzi od rzeczywistości, wtedy należy sięgnąć do historii, do dokumentów.

Są w Polsce ludzie, którzy do dzisiejszego dnia nie słyszeli nic o bohaterskim Dywizjonie. Są i tacy, co nazwę „303” łączą z całością polskiego lotnictwa na Zachodzie. Są wreszcie i tacy, co myślą, iż nasi myśliwcy walczyli tylko w czasie bitwy o Wielką Brytanię, że tylko w obronie Londynu ruszali do boju, że jedyny wysiłek polskiego lotnictwa — to rok 1940.

A tymczasem w roku 1940 nasze lotnictwo w Anglii dopiero się rozbudowywało, dopiero wchodziło do akcji. Za ledwie dwa nasze dywizjony myśliwskie walczyły wtedy z wrogiem, a bombowcy stawiali pierwsze, skromne kroki. W latach późniejszych, aż do samego końca wojny, w powietrze ruszały liczne nasze jednostki bojowe, równie dzielne, równie waleczne, równie bohaterskie. Myśliwskie Dywizjony: 306, 308, 315, 316 i 317 oraz, oczywiście, weterani bitwy: Dywizjony

302 i 303. Walczyły doskonały myśliwski nocny Dywizjon 307, myśliwsko-rozpoznawczy Dywizjon 309, Dywizjon, początkowo rozpoznawczy, później myśliwski, 318, bombowe Dywizjony: 300, 304 i 305, wspaniały Dywizjon 301, początkowo bombowy, później do zadań specjalnych. Gdy minęły echa bitwy o Wielką Brytanię i poczęła się kształtować i rozwijać wielka ofensywa powietrzna aliantów, wszystkie te jednostki znalazły się w akcji, walczyły mężnie, odnosiły sukcesy, ponosiły też bolesne i niepowetowane straty.

Ratując Anglię, a później biorąc udział w ofensywie przeciw hitlerowskiemu Niemcom, polscy lotnicy bili się przede wszystkim o wolność swego kraju.

— 212 —

V

Tolo Łokuciewski ziewnął szeroko i przeciągnął się, aż mu w kościach chrupnęło. Wielkie z niego było chłopisko, postawny, rozłożysty w barach, o młodej różowej twarzy sztubaka. Pogrzebał w kieszeniach za papierosami, wyciągnął puste pudełko i odrzucił je w kąt baraku.

— Daj zapalić, Jasiu — zwrócił się do porucznika Zumbacha.

Ten zaśmiał się drwiąco. Przed godziną wypalił ostatniego

„playersa” i właśnie zastanawiał się, kogo naciągnąć na „fajkę”. Pociągnął się za spłaszczony, kluskowaty nos, dzięki któremu zyskał przydomek „Kaczor” lub też „Donald Duck”, i z kolei obrócił się do drzemającego obok sierżanta Szaposznikowa:

— Szaposzka, mucha ci po łysinie łazi! — wrzasnął na całe gardło, a gdy przebudzony sierżant odruchowo przeciągnął ręką po przerzedzonej czuprynie, dodał pytająco: — Co palimy?

Witold Urbanowicz odłożył na bok ilustrowane pismo angielskie, które studiował bez specjalnego zainteresowania. Urbanowicz dorównywał wzrostem Łokuciewskiemu, miał równie młodą twarz, poważniejszą tylko i może bardziej dojrzałą. Od kilku miesięcy pełnił obowiązki polskiego dowódcy dywizjonu, bowiem major Krasnodębski, poparzony w walce z nieprzyjacielem, znalazł się w szpitalu.

— Spokój dzisiaj — zauważył.

— Pospali się Hitler z Góringiem — rzucił sierżant František, który, mimo że wśród Polaków przebywał już długo, nie mógł wyzbyć się swego czeskiego akcentu.

— Pospali się, pospali! — śmiał się Zumbach. — Pewnie popijali wczoraj za nasze zdrowie.

Mały porucznik Cebrzyński, skradając się jak kot, otworzył drzwi, rozejrzał się po niebie i zawrócił do wnętrza.

— Pogoda jak złoto.

Urbanowicz rozmawiał z Forbesem, który, mimo doznanych przed paru dniami obrażeń, wrócił już do Dywizjonu i pełnił służbę „readinessu”. Anglik ujął słuchawkę telefonu, rzucił półgłosem kilka pytań, pokiwał głową, mruknął coś niezrozumiale i zagadał do Urbanowicza.

— 213 —

Ten przytaknął i roześmiał się.

— Grupa twierdzi, że zaraz będą pełne ręce roboty — powiedział po polsku. — No, zobaczymy.

— Jakby tej roboty kiedyś brakowało — zauważył Łokuciew-

ski.

W drewnianym baraku „dispersalu” zapadła cisza. Nie była to jednak senna, beztroska cisza pięknego wrześnieowego dnia, gdy człowiek wyciąga się wygodnie w fotelu, zapominając o codziennych troskach. Cisza była pełna napięcia. Każdy pilot, siedzący w pomieszczeniu Dywizjonu 303, wiedział doskonale, że za moment telefon poderwać go może w powietrze i pchnąć w wir walki wśród rozpędzone samoloty wroga. Ten kontrast, brutalny przeskok z bezpiecznej ziemi w plujące ogniem przestworza, bezustanne balansowanie pomiędzy życiem a śmiercią, stałe zmiany napięcia nerwowego — były nader charakterystyczne dla pracy myśliwskich pilotów. Tu, w baraku czy też w oficerskim kasynie wesołe koleżeńskie przekomarzanie się, dowcipy. Tam w górze płonący krąg celownika, spust broni pokładowej, wyjące silniki i setki wrogich samolotów. Tu kieliszek sherry w barze, smaczny obiad, biała pościel łóżka, wesoła orkiestra w pobliskim Orchard, miłe i pogodne buzie dziewcząt, zieleń podlondyńskich pól, kojący cień drzew. Tam kondensacyjne smugi, zwarte szyki Dornierów i Heinkli, wydłużone mordy Messerschmittów, rozwinięta czasza spadochronu, błysk eksplozji, płomień silnika, kłęb dymu za ogonem.

— Szaposzka, daj zapalić!

— Mówię ci, ta Joan całkiem fajna dziewczyna...

— Pisałem do kraju. Przez Czerwony Krzyż.

— Tolo! Stawiasz wieczorem podwójną whisky! Za papierosy!

— Jedziemy do Orchard?

— Do łóżka, bracie, nie do knajpy. Wyspać się trzeba!

— Znowu dali te zakichane kiełbaski z trocin. Niech je...

I nagle w rozgwar baraku, w środek niedokończonego zdania wrzyna się dzwonek telefonu. Zrywają się z krzeseł i foteli postaci pilotów, jednym skokiem dopadają drzwi, gnają ku pobliskim samolotom rozstawionym dokoła baraku.

Alarm! Dywizjon 303 idzie w powietrze!!!

— 214 —

Już siedzi w swym „Hurricane” Forbes, już dopina pasy Zum-bach, już naciska guzik starteru Łokuciewski, już kołuje do przodu Henneberg! Pierwsza trójka myśliwców chowa tuż nad ziemią podwozia, za nią kładą się w zakręcie następne trójki. Alarm! Daleko na południu dudnią silniki Dornierów, zbliża się ława samolotów Luftwaffe, czają się w ich kadłubach pękate bomby. Czy spadną na stolicę? Czy wywołają łuny pożarów, czy zapełnią się cmentarze i szpitale? Czy roztrzaskają się o ziemię broniące wyspy „Spitfire’y” i „Hurricane’y”?

Czy sprawdzą się przewidywania Góringa, Sperrlego i Kessel-ringa?

Pną się w górę brytyjskie dywizjony, jeden za drugim opuszczają lotniska, nabierają wysokości, nachodzą na kurs bojowy. Pną się w niebo „Hurricane’y” „303”, w promieniach słońca po-błyskują kościuszkowskie odznaki obok biało-czerwonych kwadratów.

Z rozkazu Góringa główna fala bombowców przekroczyła brzeg angielski pomiędzy North Foreland i Dungeness. Nad piątkami i siódmkami bombowców uwijają się Messerschmitty. Dużo ich, bardzo dużo, o wiele więcej niż lecących na spotkanie „Spitfireów” i „Hurricane’ów”. Atakować Londyn! Rozgromić myśliwców RAF-u, otworzyć drogę inwazji! Operacja „Seelówe” musi zakończyć się sukcesem!

Ponad polami i fermami Kentu nawiązany zostaje kontakt wzrokowy z nieprzyjacielem. Daleko jeszcze do Londynu Dornierom i Junkersom. Jeśli zdołają utrzymać się w szyku, jeżeli skoncentrowanym ogniem karabinów maszynowych odeprą napastników, jeżeli osłona spełni swe zadanie — cel zostanie osiągnięty. Ale już nurkuje maszyna Forbesa, już František siedzi za ogonem Heinkla, już Łokuciewski wpada w sam środek grupy Dornierów. Szczekają szybkostrzelne cekaemy ze skrzydeł „Hurricane ów”, z wylotów ukrytych luf bluzgają strugi ognia! Pękają formacje niemieckie, nie wytrzymują wściekłego ataku Polaków, rozpadają się. Poszczególne bombowce pośpiesznie zrzucają swój ładunek w pola, zawracają z kursu, gnają w panice na powrót do brzegu. A za nimi, niczym sfera rozjuszonych ogarów, pędzą maszyny „303”.

Już sierżant Brzozowski zestrzeliwuje drugą ofiarę, drugiego Dorniera 215, już Forbes sprzątnął swego drugiego przeciwnika, a Henneberg zniszczył Heinkla. Spadają z nieba Messerschmitty, idąc na ratunek ginącym kolegom. Wiążą się z Polakami w walce, by wykonać otrzymane przed startem rozkazy zniszczenia myśliwców przeciwnika. Dziwnie układa się to spotkanie, bynajmniej nie po myśli Göringa, bo oto Henneberg mistrzowskim manewrem wychodzi poza ogon nieprzyjaciela i naciska spust broni pokładowej. Wali się Messerschmitt w płomieniach, za nim spada następny strącony przez Tola, za nim trzeci — „własność” Zumbacha. I jeszcze jeden, zestrzelony przez łysawego Szaposznikowa. František, czeski as polskiego dywizjonu, dwa Messerschmitty zalicza sobie na konto, sierżant Wojtowicz jeden, porucznik Cebrzyński jeden prawdopodobnie zestrzelony...

Ale walka myśliwska to nie tylko zwycięstwa. Dnia 11 września „303” zestrzelił rekordową ilość przeciwników — 17 samolotów Luftwaffe. Nie wrócili jednak z tego lotu sierżant Wojtowicz i porucznik Cebrzyński. Pierwszy zapędził się w zacieklej pogoni, wpadł pod ogień Messerschmitta i zginął w płonącym samolocie. Cebrzyński pragnął wykończyć swą dymiącą ofiarę, lecz nie dostrzegł atakującego zniemacka myśliwca. Po skrzydłach „Hurricane-a” zabębniły pociski, przeniosły się na kadłub, na kabinę pilota. Rzygnął ogniem silnik Cebrzyńskiego, zwinęła się w korkociąg maszyna. Niżej, coraz niżej opadał Polak w płonącym samolocie. Cztery tysiące metrów, trzy tysiące, dwa... jeszcze czas na opuszczenie maszyny, czas na skok ze spadochronem... Tysiąc metrów, pięćset, dwieście... Cebrzyński nie wyskoczył i spłonął wraz ze szczątkami samolotu.

Zakończył się dzień 11 września 1940 roku. Jeszcze jedno usiłowanie Luftwaffe spełzło na niczym.

Zapadał mrok. Przy okaleczonych „Hurricaneach” „303” kręcili się mechanicy, bezimienni bohaterowie lotnictwa. Piloci składali raporty bojowe, zbierali się do powrotu do kasyna. Jeszcze podnieceni byli lotem, krew nie ostygła po gorączce walki, z twarzy nie zeszły rumieńce.

Ale już Zumbach mruga porozumiewawczo na Łokuciewskiego,

— 216 —

już Łokuciewski naciąga Szaposznikowa na następnego papierosa. Już Henneberg w łamanej angielszczyźnie układa z Forbesem skład pilotów na następny dzień, a František myśli o spotkaniu z jasnowłosą Mary.

W kasynie oczekują na kolegów Ferić, Daszewski, Paszkiewicz i Urbanowicz. Jest

dywizjonowy adiutant. Kolacja, kieliszek trunku, karciany stolik, bilard, książki na półkach.

- Jedziemy do Orchard?
- Angielska kapusta to wynalazek szatana!
- Czwarty do brydża! Kto na czwartego?
- Umówiłem się z Jenny, ma koleżankę, chcesz ją poznać?
- Wpiszcie się do albumu, dranie! Nie puszcze was nigdzie, zanim coś nie naskrobiecie!

Ten ostatni głos to Ferić, autor i inicjator słynnego albumu, który prowadził na przekór Hitlerowi, Göringowi i wszystkim diabłom. Jeszcze we Francji rozpoczął tę księgę, spisywał osobiste przeżycia, pamiątki, by dowieźć je do kraju, zaprezentować rodzinie. Gdy powstał Dywizjon 303, porucznik Mirosław Ferić rozciągnął treść księgi na wydarzenia jednostki. Zmuszał kolegów, by wpisywali do niej swe wrażenia z lotów, chwycił je na gorąco, tuż po walce. Weszło to w zwyczaj, a stopniowo księga przerodziła się z własności prywatnej we własność Dywizjonu. Rosła, rozdymała się. Wpisywano do niej raporty z walk, wklejano wycinki z gazet, fotografie. Kładli w niej autografy dystygnowani goście. Wreszcie księga Fericia przemieniła się w oficjalny album Dywizjonu, który pod koniec wojny składał się z siedmiu grubych tomów po blisko tysiąc stron każdy.

VI

Zanim Winston Churchill odetchnął z ulgą po południu 15 września, gdy szale bitwy o Anglię przechyliły się na brytyjską stronę, wiele ataków bombowych poszło na Londyn, wiele setek hitlerowskich bombowców i myśliwców szukało drogi do stolicy imperium, wiele powietrznych pojedynków i potyczek stoczono nad wyspą.

— 217 —

Konsekwentnie i umiejętnie przeprowadzali swój plan Kesselring ze Sperrlem. Dzień w dzień setki bombowców rzucały się na wyspę. Dnia 13 września bombowce niemieckie, pod parasolem licznych formacji myśliwskich zdołały przedrzeć się przez obronę Londynu i zrzucić bomby, z których część spadła na siedzibę królewską w Buckingham Pałace.

W dniu 14 września fala ponad 400 bombowców zaatakowała Londyn i Portland, a w zaciętych walkach powietrznych obie strony poniosły dotkliwe straty. Były one wyższe po stronie niemieckiej, ale Royal Air Force rzeczywiście gonila resztkami rezerw. Gdyby zaś Göring z Kesselringiem znali dokładnie stan tych rezerw...

Chmurzyło się więc czoło Dowdinga, w sztabie Fighter Command panowało przygnębienie. Myśliwcy angielscy, kanadyjscy, polscy i czescy dokonywali cudów odwagi. Za każdy stracony „Spitfire” czy „Hurricane” Luftwaffe płaciła pięcioma samolotami, ale Luftwaffe mogła sobie na to pozwolić.

Wywiad angielski jednakże począł przynosić pocieszające wieści. Z dnia na dzień upadało morale lotników Luftwaffe. Wyczerpani nerwowo, nie wytrzymywali silnych ciosów obrony. Nie brakło Niemcom doświadczonych i odważnych lotników. Nie można było odmówić im zręczności, zapału i zaciekłości. Ale lotnik musi wiedzieć, o co się bije, musi wiedzieć, jaki rezultat daje jego poświęcenie, musi znać skutki swej akcji. Tymczasem zaś pilotów Luftwaffe karmiono opowiadaniem o rozgromieniu RAF-u,

0 zniszczeniu Fighter Command, a w czasie lotów przekonywali się ze zdumieniem, że niczym duchy pojawiają się naprzeciw nim „zestrzelone” już poprzednio „Spitfire’y”, że kłają ich „nieistniejące” „Hurricane’y”, że gdziekolwiek się obróca, w którymkolwiek kierunku polecą, nie zdołają uniknąć spotkania, którego wyniki powodowały dotkliwe straty.

Tak więc poczęło się zdarzać coraz częściej, że załogi Dornierów

1 Heinkli na widok nadlatujących przeciwników rzucały pośpiesznie bomby i zawracały. Coraz częściej też jeden czy dwa myśliwce brytyjskie lub polskie rozpędzały duże formacje nieprzyjaciół, a przerażeni Niemcy nie przyjmowali walk na swych Messerschmittach.

Nie uszło to uwadze lotników brytyjskich i polskich. Oczywiście

— 218 —

nie znali całości sytuacji, nie wiedzieli o grozie braku własnych rezerw, nie mogli przewidzieć planów Göringa. Ale czuli, iż przełom w bitwie zbliżał się, a ich bojowy trud decydował o szybkości jego nadejścia.

„Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few” — nigdy jeszcze w dziejach zmagania ludzkich tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym — powiedział po bitwie o Wielką Brytanię premier Churchill, a powiedzenie to najtrafniej charakteryzowało wysiłek powietrznych obrońców Anglii. Wysiłek ten doszedł do szczytowego natężenia w dniu 15 września. Setka po setce nadlatywały bombowce niemieckie. Zaledwie skończył się groźny południowy nalot, rozpoczął się następny, również potężny. Dowding rzucił do boju wszystkie dywizjony znajdujące się w jego dyspozycji. Zmieszały się w powietrzu Messerschmitty i „Hurricane’y”, Dorniere i Heinkle, „Spitfire’y” i Junkersy! Całość Luftflotte 2 i całość Luftflotte 3, myśliwcy z Northolt, z Northweald, z Tangmere, z Duxford, z każdego angielskiego lotniska. Dywizjony 229, 1, 303, 605, 302... Anglicy i Polacy, Kanadyjczycy i Czesi... Malan i Urbanowicz, František i Johnson, Tuck i Zumbach... Bader i Urbanowicz...

Grzmią karabiny maszynowe Łokuciewskiego, wtórują im wystrzały Henneberga, Fericia, Szaposznikowa i Drobińskiego. Gna za przeciwnikiem Karubin i Wunsche... A opodal, po drugiej stronie Londynu, walczy Dywizjon 302, który wreszcie dorwał się do prawdziwej bitwy. Prowadzi ogień jego brytyjski dowódca Satchel, strzela Miimler i Laguna, strzelają inni.

Strzelają również Polacy zwierający się z przeciwnikiem obok kolegów w dywizjonach angielskich. Skalski, Pniak, Nowierski, Głowacki...

W pojedynkę rozbijają piątkowe formacje, kluczem rozpędzają bombowe grupy, rozcinają je niczym nożem, biją pociskami po silnikach, po kadłubach. Ciągną w górę pionową świecę, zwalają się w przewrotach, dochodzą Messerschmittów, wygrywają kołową walkę. Lecą z nieba czarne krzyże, wirują szczątki samolotów, wahadłowo chwieją się spadochrony. Jeszcze jedna seria, jeszcze jedno zwycięstwo, jeszcze jeden przeciwnik zestrzelony!

— 219 —

A później nadchodzi noc. Krótkotrwały wypoczynek, obliczenie strat i zysków. Filiżanka herbaty Dowdinga, papieros Łokuciewskiego i Zumbacha, pióro w ręce Fericia, zaciśnięte wargi Kesselringa, ponury grymas twarzy Sperrlego.

Przełomowym dniem był 15 września 1940 roku. Dzień ten, jak przepowiedział Göring, wszedł do historii. Chociaż nie przyniósł ostatecznego zwycięstwa RAF-u i choć wiele jeszcze krwawych i pracowitych chwil przeżyć musieli myśliwcy angielscy, 15 września łupem „Spitfireów” i „Hurricaneów” padło ponad 150 samolotów wroga. 150 Dornierów, Heinkli, Junkersów i Messerschmittów zostało unieszkodliwionych na zawsze.

Było to największe zwycięstwo RAF-u w czasie bitwy o Wielką Brytanię, a zarazem największe zwycięstwo Polaków wchodzących w skład tegoż RAF-u. Dywizjon 303 zestrzelił 15 samolotów nieprzyjacielskich, tracąc jednego pilota, sierżanta Berezowskiego. Dywizjon 302 zestrzelił 8 samolotów, tracąc również jednego pilota. Polacy w jednostkach brytyjskich zestrzelili 3 samoloty wroga. Suma imponująca: 26 pewnych zwycięstw, nie licząc prawdopodobnych i uszkodzonych. 14 procent ogółu zestrzeleń całego lotnictwa angielskiego było dziełem lotników polskich. Czy dziwić się można, iż znowu niczym deszcz posypały się gratulacje i powinszowania najwyższych władz RAF-u? Pośród personelu Luftwaffe poczęła kursować legenda o polskich diabłach, którzy powstałi z grobu i straszą po londyńskim niebie.

Był to bezwarunkowo największy dzień polskich myśliwców w latach II wojny światowej, historia niepowtarzalna. Czy jednak był największym dniem Dywizjonu 303? W dziejach tej jednostki wiele było „największych dni”. 7 września, 11 września, 15, później 26 i 27, a jeszcze później zwycięstwa roku 1941 i 1942, zwycięstwa nad brzegami Francji, nad Dieppe. Nizały się te dni na różańcu dywizjonowej chwały, szły jeden za drugim, zapisywały się na zawsze w dywizjonowej księdze.

W każdym z takich dni wyrastali z grona dywizjonu piloci, bohaterzy, piloci-asy. Każdy dzień dodawał im laurów, powiększał ich myśliwskie konto. Z pierwotnego, oryginalnego składu „303” niewielu ludzi pozostało przy życiu. Wielu zginęło, niewielka część dostała się do niewoli w czasie powietrznej ofensywy nad północną

220 — Francją, Belgią i Holandią. Kilku odeszło na zasłużony odpoczynek jako instruktorzy w szkołach, kontrolerzy na stacjach radiowych lub myśliwcy specjaliści w sztabach. O tych wszystkich ludziach mówiły rozkazy generała Sikorskiego, przekazujące „303” królewskie gratulacje, depesze marszałka Leigh-Mallory i wicemarszałka Newell'a, mówił o tych ludziach z entuzjazmem wicemarszałek Park, dowódca Grupy numer 11, i wielu innych wyższych oficerów armii angielskiej.

Tych ludzi miał na myśli Air Chief Marshall Dowding, gdy pisał w swym raporcie z bitwy o Wielką Brytanię:

„Muszę przyznać, że początkowo miałem wątpliwości co do efektu, jaki doświadczenia w ich własnych krajach i we Francji musiały wyrzucić na polskich i czeskich pilotach. Wątpliwości te szybko zostały rozwiane, ponieważ wszystkie trzy dywizjony rzuciły się do walki z brawurą i entuzjazmem ponad wszelkie pochwały. Podniecała ich pałaca nienawiści do Niemców, a to czyniło z nich śmiertelnie groźnych przeciwników. Pierwszy dywizjon polski (303) w Grupie nr 11 w ciągu miesiąca zestrzelił więcej

Niemców niż jakakolwiek brytyjska jednostka w tym samym cza-

»
sie...

O tych ludziach mówił wiele lat później premier Polski Ludowej, Józef Cyrankiewicz:

„Naród polski dumny jest z udziału żołnierzy polskich we wspólnych z armiami naszych zachodnich sojuszników bojach przeciw hitlerowskiemu i faszystowskiemu barbarzyństwu, dumny jest z udziału lotników polskich sławnych eskadr 302 i 303 w bitwie o Wielką Brytanię”.

VII

Porucznik Witold Urbanowicz był niewątpliwie człowiekiem bardzo opanowanym. Był tak opanowany, że po powrocie z lotów bojowych momentalnie wszczynał rozmowę na tematy najzupełniej obojętne i błahe. Nigdy nie zadrżała mu dłoń, gdy naciskał w powietrzu spust pokładowej broni. Dzięki opanowaniu potrafił wykręcić się z wielu niebezpiecznych sytuacji i wiele porażek

— 221 —

zamienił w zwycięstwo, a jego konto z bitwy 1940 roku, wyrażające się 17 pewnymi zestrzeleniami, mówi samo za siebie.

Owego jednak dnia Urbanowicz z trudem potrafił ukryć zdenerwowanie. Nic zresztą dziwnego, udzielił mu się nastrój innych. Zdenerwowany był Group Captain*

Vincent, dowódca lotniska Northolt, i Air Vice-Marshal P Park, dowódca Grupy nr 11, przejęci byli wszyscy piloci Dywizjonu 303, nawet jego adiutant, żywy i ruchliwy porucznik Żyborski. Poruszeni byli dowódcy i piloci angielskiego Dywizjonu 605 i kanadyjskiego Dywizjonu 1, również stacjonujących w Northolt.

— A to heca! — mówił Zumbach do Fericia. — Tego jeszcze nie było!

— Jak się do takich mówi? — zastanawiał się Łokuciewski.

— Your Majesty — pouczał go Henneberg, najbardziej „obla-tany” w języku angielskim i świadomy dworskiej etykiety.

— Jasne! Przecież nie powiesz do niego „kolego królu” — grzmiał Zumbach.

Angielska para królewska, Jerzy VI i Elżbieta, matka obecnie panującej Elżbiety, miała 26 września 1940 roku odwiedzić lotnisko Northolt i wizytować słynny już polski Dywizjon 303. Bądź co bądź było to zaszczytne wyróżnienie, które trafiało się dotąd tylko najlepszym oddziałom angielskiej armii. Król, co prawda, niewiele ma w Anglii do powiedzenia, utrzymuje go jedynie tradycja, której wyspiarze hołdują ze szczególną czcią, jednakże napięta atmosfera, którą spowodowała wśród angielskich lotników zapowiedź królewskiej wizyty, udzieliła się i Polakom.

— Zaszczyt, wiadomo — rozważał głośno Urbanowicz. — Ale i kłopotu do licha i trochę. Przecież jesteśmy w „readinessie”, a Niemcy nie pozostawią nas w spokoju tylko dlatego, że mamy gościć króla.

— Spokojna głowa, Witek. Anglicy tak wszystko urządzają, że nawet palcem nie kiwniesz. U nich wszystko musi w takich wypadkach iść gładko, wszystko jest z góry przygotowane. Mają specjalistów, marszałków dworu czy jak im tam, którzy tym na chleb sobie zarabiają — uspokajał kolegę Henneberg.

* Odpowiednik stopnia pułkownika.

** Wicemarszałek lotnictwa.

— 222 —

Zumbach łobuzersko przymrużył oko.

— A gdyby tak tego całego króla zaprosić na jedną whisky? Miałbym co kiedyś wnukom opowiadać! Oparlibyśmy się o bar, wychylili jednego głębszego, a ja do niego: „Panie królu, palniemy po drugim, co?” A on mnie: „Jasiu, z tobą zawsze!”. Heca!

Urbanowicz napierał na Henneberga:

— Mówisz, że sami urządzają wszystko. Dobrze, przejdą przed frontem, odsalutują i pojedą. A jak nas akurat w powietrze pode-rwą? Zostawimy króla i w nogi czy jak?

— Może nie poderwą — pocieszył go Henneberg bez przekonania. Wiedział tak dobrze jak kolega, że nie skończyły się jeszcze niemieckie ataki. Dzień w dzień szły na Londyn bombowe naloty.

— Zresztą zobaczymy. Po co się martwić przed czasem? — zakończył dyskusję Urbanowicz. — Teraz czyścić mundury, polerować guziki, pucować buty. Piloci w służbie zostają oczywiście w baraku, obsługa maszyn na lotnisku, reszta wyszykować się „na sto dwa”, żeby wstydu nie było. Pokażemy „dżemojadom”, że chociaż Polacy królów już nie mają, ale znają się na etykietce.

Wkrótce potem przed bramą wartowni lotniska pojawił się sznur samochodów, zwolnił i skręcił w długą cieniastą aleję, wiodącą do budynku oficerskiego kasyna. W pół godziny później Jerzy VI, szczupły mężczyzna o podłużnej twarzy, ubrany w mundur lotnictwa, przechodził przed frontem wyprężonego jak struna Dywizjonu 303. O pół kroku za nim podążała królowa, pogodna i bezpośrednia w obejściu. Król powitał przedstawionych mu polskich oficerów, zamienił z nimi kilka słów, a później, ku konfu-zji towarzyszących mu generałów i marszałków, kazał się wieźć na samo lotnisko, do „dispersalu”.

Piloci siedzieli w baraku, zgrupowani wokół telefonu, który lada chwila przynieść mógł wiadomość o starcie; mechanicy tkwili przy maszynach. Tu żartów i ceremonii nie było, żadna wizyta nie miała prawa zakłócić bojowego pogotowia. Rozumiał to widać król, bo bez żadnych zbytecznych ceregeli uścisnął ręce poszczególnych pilotów, rozpytał o ich pracę. Odpowiadali w łamanej angielszczyźnie, często wtrącając sakramentalne „Your Majesty” w niezbyt odpowiednich miejscach.

— 223 —

I

— I wish you all good luck* — powiedział król, zabierając się do wyjścia z baraku.

I właśnie wtedy, jak w dobrze wyreżyserowanym filmie, zaterkotał telefon, a dyżurny, zapominając o obecności dostojnego gościa, krzyknął na całe gardło:

— Trzysta trzeci dywizjon start na alarm!

Jeden przez drugiego skoczyli ku wyjściu, nie pamiętając już o królu, dopadli „Hurricaneów”. Wprawnymi, niemal automatycznymi ruchami dopinali pasy, naciągali kominiarki i rękawice, naciskali startery. Po chwili rozniósł się po lotnisku ryk silników startujących maszyn, formacja zebrała się do szyku i w zwartych trójkach poszybowała na południe.

— Piękny start — powiedział Jerzy.

— Yes, Your Majesty — zgodził się stojący obok marszałek Park.

— Dokąd poleciecieli?

Park połączył się z dowództwem Fighter Command i po chwili wyjaśnił.

— Grupa około 50 bombowców w osłonie myśliwskiej zbliża się do Portsmouth. Tam właśnie wysłano Polaków, Your Majesty.

— Hm, tak... — Jerzy VI miał defekt wymowy, jąkał się trochę. — Tak. Proszę przekazać mi rezultaty tego lotu. — Być może przeszło mu przez myśl, że alarm urządzono po prostu na jego cześć.

— Yes, Your Majesty.

Zanim król zdołał dojechać do swego londyńskiego pałacu, walka nad Portsmouth była zakończona. Dywizjon 303 lądował na powrót w Northolt. Gdy Jerzy VI znalazł się w swym gabinecie, czekała już na niego telefoniczna wiadomość:

„Dywizjon polski 303 zestrzelił 11 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, prawdopodobnie zestrzelił 1. Straty własne - 0”.

Następnego dnia o świcie specjalny wysłannik dostarczył „303” dużą kopertę, zaopatrzoną w pieczęć królewską. Wewnątrz znajdowała się fotografia Jerzego VI i jego autograf — George Rex.

* Życzę wam wszystkim powodzenia (ang.).

— 224 —

Księża Fericia wzbogaciła się o dwie niebyle jakie pamiątki: królewski podpis i sprawozdanie ze zwycięskiego lotu.

Zanim jednak porucznik Ferić zdołał wkleić fotografię do albumu, Dywizjon znowu ruszył do boju. Ostatnie to już były wysiłki Luftwaffe. Bitwa o Wielką Brytanię miała się ku końcowi, lecz jeszcze Kesselring ze Sperrlem liczyli na sukcesy.

Szły na Londyn potężne formacje bombowców, a nad nimi samoloty osłony. W portach Calais, Dunkierki i Ostendy gromadziły się inwazyjne barki, wzdłuż wybrzeży Francji i Belgii koncentrowały się hitlerowskie wojska.

Dzień w dzień rozbijano naloty wroga nad południową Anglią, noc w noc brytyjskie i polskie bombowce atakowały i rozbijały zgrupowania barek, uniemożliwiały inwazję. A jednocześnie działały niezawodne samoloty myśliwskie.

— Z lewej strony w dole grupa nieprzyjacielskich samolotów!

— Atakujemy!

— Messerschmitty w górze z tyłu!

— Uważać na ogony!

Krzyżowały się radiowe zawołania, szły w eter bojowe okrzyki, meldunki i rozkazy, słowa ostrzeżenia, wzywania pomocy.

— Paszko, z tyłu za tobą...

— Mam go, sukinsyna!

— Samoloty „Apeny” do szyku! Zakręt w prawo.

— Pod nami z przodu grupa bombowców. Wyglądają na Dor-niery.

— Atakujemy!

— Uwaga! W dole na prawo trzy Heinkle.

Ciągną się smugi dymu za ogonami hitlerowskich bombowców. Spadają w płomieniach Messerschmitty. Pomiędzy nimi wali się w dół samolot Paszkiewicza i spala się na ziemi, rozbija się w śmiertelnej kraksie „Hurricane” Andruszki.

Porucznik Żak, późniejszy dowódca polskiego skrzydła, skacze ze spadochronem z płonącej maszyny.

Jeszcze jeden złowrogi nalot unicestwiony. Luftwaffe straciła jeszcze jedną okazję. W dniu 27 września 1940 roku Dywizjon 303 zestrzelił na pewno 15 samolotów nieprzyjaciela, straty własne wyniosły dwóch pilotów.

— 225 —

VIII

Nie należy sądzić, że bitwa o Wielką Brytanię zakończyła się nagle, że urwała się jednego dnia. Trwała jeszcze przez cały październik. Jej natężenie stopniowo malało, aż przerodziło się w naloty nocne, niemające już na celu przygotowania do inwazji. Nie należy również sądzić, iż przy końcu bitwy siły Luftwaffe osłabły do tego stopnia, by RAF uzyskał przewagę w powietrzu.

Ten stan rzeczy zaistnieć miał znacznie później.

Niemniej jednak stało się jasne, że Hitler nie mógł ryzykować inwazji na Wyspy Brytyjskie w roku 1940. Okazja została stracona, a dalsze dzienne ataki powietrzne, niesłychanie dla Niemców kosztowne, były bezcelowe.

W październiku Dywizjon 303 walczył nadal, chociaż nie odnosił tak świetnych sukcesów jak w miesiącu poprzednim. Skoro nie było wielkich nalotów, nie mogło być mowy o wielkich zwycięstwach. W każdym jednak razie w codziennych startach na alarm rosło konto jednostki i jej poszczególnych pilotów. Rosły również i straty. 5 października zginął w locie bojowym porucznik Januszewicz, następnego dnia zginął sierżant Siudak. W dwa dni później zabił się w wypadku lotniczym sierżant František, czeski as Dywizjonu. Również w październiku stracił życie podporucznik Bury-Burzyński.

Ale za to, gdy dowództwo RAF-u, uznawszy dzień 31 października za oficjalne zakończenie bitwy, przeliczyło straty nieprzyjaciela, wkład Polaków uwypuklił się zadziwiająco. Nasi piloci działający w jednostkach brytyjskich zestrzelili 77 samolotów, Dywizjon 302 zestrzelił 16 samolotów, Dywizjon 303 zestrzelił 110 samolotów. Cyfry te nie obejmują zestrzeleń prawdopodobnych i maszyn uszkodzonych.

Aby jeszcze lepiej ocenić polski udział w bitwie i wartość naszych myśliwców, należy przypomnieć, że Dywizjony 302 i 303 weszły do akcji dopiero w środkowym okresie bitwy, należy również pamiętać, że dane ogólne RAF-u obejmują zarówno zwycięstwa myśliwców, jak i zestrzelenia przez artylerię przeciwlotniczą.

Nastała angielska jesień, przyszedł listopad. Chmury i mgły

— 226 —

zalażyły na niebo, z którego znikły czarne krzyże hitlerowskich samolotów. Tempo latania, zarówno bojowego, jak i treningowego, bardzo zmalało. Była to okoliczność nad wyraz korzystna nie tylko dla Dywizjonu 303, ale i dla każdej innej jednostki Fighter Command. Ludziom należał się odpoczynek, piloci byli wyczerpani nerwowo i fizycznie, mechanicy przepracowani, stan maszyn taki, że marszałek Dowding zmuszony był stwierdzić w jednym z raportów:

„Większość dywizjonów została «zredukowana» do stanu jednostek treningowych i była zdolna tylko do działań przeciw słabym grupom bombowców bez osłony myśliwskiej”.

Ale fabryki lotnicze pracowały bez wytchnienia, nowe „Spit-firey” i „Hurricane’y” opuszczały zakłady Supermarine, Hawker i wielu innych wytwórni, pracowały szkoły

pilotażu oraz kursy doskonalenia bojowego. Royal Air Force leczyły ciężkie rany, nabierały siły, gotowały się do nowej fazy wojny powietrznej.

W „303” puszczono pilotów na urlopy, jednostkę zreorganizowano, poczyniono zmiany personalne. Odeszli piloci angielscy oraz kilku Polaków, odszedł również dotychczasowy dowódca, porucznik Urbanowicz, miejsce jego zajął początkowo Henneberg, później kapitan Kowalczyk, później ponownie Henneberg.

Byłoby ogromną krzywdą dla „303”, gdyby jego historię skończyć na jesieni 1940 roku. Tamten okres to dopiero początek, piękny, wzniosły i waleczny, lecz tylko początek.

I oto szybko mija zima. Wydłużają się dni, nikną mgły, ustają deszcze, słońce przygrzewa, coraz silniej na northolckim lotnisku, coraz częściej idą maszyny w powietrze. Inne mają jednak zadanie. Mimo że obrona Wysp Brytyjskich nadal pozostała głównym obiektem działalności Fighter Command, lotnictwo RAF-u poczęło wywalczać równowagę i przewagę powietrzną ponad kanałem La Manche i zapuszczać się w ofensywnych działaniach ponad brzegi okupowanej Francji.

Już w styczniu 1941 Dywizjon 303 ruszył wraz z innymi jednostkami RAF-u na operację nad północną Francją, osłaniając formację bombowych „Blenheimów”. Później, przebrojony w „Spit-firey” Mk. II, w tego rodzaju operacjach bierze udział niemal codziennie.

Dziwnie obco i niegościnnie jest nad Francją w czasie osłon bombowców lub myśliwskich wymiatań. Dywizjony płyną wysoko, uszykowane schodami do słońca, w słuchawkach radiowych panuje cisza, oczy czujnie omiatają niebo. Wiadomo, że za chwilę ukażą się w pobliżu Messerschmitty, zajdą od strony słońca i uderzą z przewagą wysokości. Zwykle, gdy własna formacja zakręca na północ ku dalekim brzegom Anglii, spadają z góry wydłużone sylwetki nieprzyjaciół i w mgnieniu oka rozpoczyna się walka. Dzieje się podobnie jak podczas bitwy o Anglię, lecz teraz nieprzyjaciel znajduje się w dogodniejszej pozycji, może atakować, kiedy chce i jak chce. Zwijają się maszyny, gnają jedna za drugą, kręcą się w walce kołowej, śmiertelnej ucieczce i bezlitosnej pogoni...

W dniu 12 kwietnia ginie w takim locie dowódca Dywizjonu, porucznik Henneberg. 16 kwietnia giną porucznik Mierzwa i podporucznik Waszkiewicz. 20 kwietnia ginie sierżant Pavlovic.

Mija tydzień po tygodniu, mnożą się ofensywne loty. Fighter Command wykuwa ścieżkę pod przyszłe wielkie natarcie powietrzne.

Dnia 25 czerwca ginie w „303” porucznik Paderewski, 28 czerwca podporucznik Bonar, 2 lipca dowódca Dywizjonu, kapitan Łapkowski. 8 lipca giną kapitan Arentowicz i porucznik Strzembosz.

Ale Dywizjon jest twardy, wytrzymały i... kąśliwy. Traci ludzi, lecz z każdego lotu przywozi zwycięstwa, nierzadko zabłyśnie w pełni swą wielką klasą, pokaże orli pazur.

Dnia 22 czerwca w okolicach Hazebrouck Dywizjon napotyka formację Messerschmittów, wiąże się z nią w boju i po kilku minutach zestrzeliwuje 6 samolotów bez strat własnych. Następnego dnia ponad St. Omer zestrzeliwuje 7 Messerschmittów Me-109.

Angielska ofensywa lotnicza narasta, ciężko więc pracuje „303”. Giną piloci w

bojach, nie wracają z lotów. Każdego dnia, każdej godziny może kogoś zabraknąć. Opróżnia się wtedy łóżko na kwaterze, pakuje skromne walizki i odsyła do składnicy, a następnego dnia pojawia się nowy pilot i nowy samolot.

Nie można jednak bezustannie trwać w pierwszej linii. Dywizjon musi odpocząć, przeszkolić nowych pilotów, dać swobodny oddech całemu personelowi. Sytuacja pozwala na to, gdyż główne

siły Luftwaffe odpływają na front radziecko-niemiecki. W połowie lipca 1941 „303” przenosi się na odległe lotnisko Speke pod Li-verpoollem i zajmuje się stosunkowo spokojną i bezpieczną pracą patrolowania nad konwojami morskimi.

Niedługo trwał odpoczynek. W początkach października Dywizjon jest na powrót w Northolt, tej kolebce polskich myśliwców. W czasie tym Northolt stał się prawdziwie polskim lotniskiem. Od wiosny 1941 stacjonowało tam I Polskie Skrzydło

Myśliwskie, złożone z trzech dywizjonów i dowodzone przez polskich oficerów.

Personel techniczny był przeważnie polski, personel administracyjny podwójny. W kasynach oficerskim i podoficerskim rzadko słyszało się język angielski.

Odwiedzający lotnisko Brytyjczycy nieraz stawali zdumieni przed wywieszkami oznajmiającymi, iż tu się mówi również po angielsku. Okoliczna ludność, pamiętająca jeszcze wyczyny „303” w poprzednim roku i orientująca się w obecnym wysiłku polskiego Skrzydła, odnosiła się do naszych myśliwców nad wyraz serdecznie.

Jakże tu jednak myśleć o odprężeniu nerwów i wizytach, skoro „Spitfirey” czekają przed barakami „dispersalu”, skoro telefon ogłasza, że za pół godziny nastąpi start na lot bojowy nad Francją, a na wielkiej ściennej mapie wyrysowana jest trasa przelotu?! Nawet jesień i zima nie zwolniły tempa ofensywy, utrudniły ją tylko.

Ciężkie warunki atmosferyczne powodowały nieraz konieczność lądowań na obcych lotniskach po powrocie z lotów, wymagały zdwojonej uwagi pilotów w czasie, gdy znużeni byli walką i dwugodzinnym przebywaniem w ciasnych kabinach maszyn.

Dnia 14 lutego 1942 roku ginie w wypadku porucznik Ferić. 13 marca nie wraca z

lotu bojowego i dostaje się do niewoli porucznik Łokuciewski. 25 marca ginie w

locie bojowym porucznik Wróblewski. 4 kwietnia ginie w locie bojowym kapitan

Daszewski, a kapitan Kustrzyński dostaje się do niewoli. 27 kwietnia nie wraca z lotu

bojowego i dostaje się do niewoli kapitan Koło-dyński. W kilka dni później, 3 maja,

do niewoli dostaje się zestrzelony nad Francją sierżant Cybulski. 5 maja ginie

porucznik Domański.

W maju dowództwo jednostki obejmuje „Donald Duck”, kapitan Zumbach, jeden z niewielu pozostałych przy życiu członków

— 229 —

pierwotnego składu. Urywa się teraz zła seria, Dywizjon znowu poczyna dorzucać zwycięstwa do swej długiej listy.

I wreszcie nadchodzi dzień 19 sierpnia 1942 roku. Nadchodzi przedsmak inwazji Europy — operacja Dieppe.

Dowódcy brytyjscy i amerykańscy zdecydowali w tym czasie przeprowadzić próbę lądowania na wybrzeżu Francji, by nabrać doświadczenia w tego rodzaju działaniach, a jednocześnie odciągnąć siły Luftwaffe ze wschodniego frontu, dokąd w lecie 1942 przeniesiono ogromną większość jednostek lotnictwa niemieckiego. Lądowanie w

Dieppe było więc operacją złożoną, do której użyto sił lądowych, morskich i powietrznych. Ponad Dieppe działało 56 myśliwskich dywizjonów RAF-u, w tym 5 dywizjonów polskich. Tak jak się spodziewano, Luftwaffe rzuciła przeciw lotnictwu RAF-u wszystkie siły myśliwskie i bombowe stacjonowane we Francji, a ponad Dieppe i okolicą rozgorzały zajadłe walki powietrzne.

Polskie dywizjony już przed świtem wystartowały z Northolt i pobliskiego Heston, by po przekroczeniu Kanału rozciągnąć osłonę myśliwską ponad walczącymi w Dieppe Kanadyjczykami. W czasie pierwszych patroli napotkano zaledwie kilka maszyn wroga. Luftwaffe została zaskoczona, szykowała się dopiero do akcji.

„Spitfire'y" Polaków, w tym czasie już niemal wszystkie nasze dywizjony wyposażone były w „Spitfire" Mk. V o potężnym uzbrojeniu 2 działek i 4 karabinów maszynowych, kręciły się przez dłuższy czas ponad inwazyjnymi barkami angielskimi, w pobliżu plujących ogniem okrętów wojennych, ponad ulicami Dieppe, gdzie toczyły się zaciekłe potyczki, nad okolicznymi polami, skąd prażyła ukryta artyleria niemiecka. Wreszcie oba polskie skrzydła zawróciły do Anglii, a po uzupełnieniu paliwa ponownie wystartowały do boju.

Wiść lotnicza niesie, iż przed jednym z następnych lotów, dowódcy Dywizjonów 303 i 317, operujących w jednym skrzydle, kapitan Zumbach i kapitan Skalski, zeszli się w tajemnicy za barakiem „dispersalu" i pałac „players'y" niczym fajkę pokoju, omówili plan działania nad Dieppe. Wiść lotnicza mówi też, iż plan ten polegał na dosyć niezwykłej taktyce myśliwskiej. Dywizjon 317 miał odegrać rolę przynęty. Piloci mieli zachowywać się

— 230 —

w powietrzu skandalicznie, latać w taki sposób, by sprawić wrażenie kompletnych niedojdów, najgorszych żółtodzióbów. Tego rodzaju „mieszanie powietrza" winno zwrócić na nich uwagę i ściągnąć na karki „317" gromady żądnych krwi Messerschmittów. Wtedy zaś z góry spłynąć miał Dywizjon 303, czający się w słońcu i czekający na okazję, a „żółtodzióby" przemienić się miały w powietrzne tygrysy. Tyle lotnicza wieść, niesprawdzona plotka. A fakty?

W walkach nad Dieppe Dywizjon 303 zestrzelił 8 samolotów nieprzyjacielskich, tracąc 1 pilota, Dywizjon 317 zestrzelił 7 samolotów, nie ponosząc strat. Ogółem tego dnia Fighter Command zestrzelił 87 maszyn niemieckich, a Polacy uzyskali około 18 procent zwycięstw.

Czyżby więc wieść lotnicza mówiła prawdę? Spytać o to należy albo Zumbacha, albo Skalskiego.

IX

Gdy zakończył się rok 1942, Dywizjon podsumować mógł wyniki ostatnich dwunastu miesięcy pracy. Wypadły dobrze, chociaż nie tak błyskodiwie jak jesienią 1940 roku. Niemniej jednak w 1942 r. „303" osiągnął najwyższą liczbę zwycięstw spośród polskich jednostek myśliwskich i zestrzelił 21 samolotów na pewno, 10 prawdopodobnie, zaś 3 uszkodził. Piloci zaczęli nabierać apetytu. Suma zwycięstw jednostki powoli zbliżała się do okrągłej liczby 200.

Ale jeszcze trzeba było poczekać na imponującą „dwusetkę". Nie osiągnięto tej liczby ani za „panowania" Zumbacha, ani jego następcy, kapitana Bieńkowskiego. Koniec roku 1942 i połowa 1943 — to okres raczej jałowy w pracy myśliwców,

okres, w którym wykonywano nieprzeliczone wyprawy, osłaniano bombowce, atakowano cele ziemne, przeprowadzano wymiatania myśliwskie, ale rzadko napotymano w powietrzu na opozycję nieprzyjaciela. Panowanie powietrzne na Zachodzie było faktem dokonanym. Niesłychanie wzrosły siły RAF-u, do akcji weszły jednostki amerykańskie, a Luftwaffe, zaangażowana przede wszystkim na froncie wschodnim, nie mogła im się przeciwstawić.

Nieliczne były więc walki z Messerschmittami i Focke Wulfami, ale nie obyło się bez strat własnych w „303”. 15 grudnia 1942 zginął w wypadku porucznik Stankiewicz, a 14 czerwca 1943 starszy sierżant Dąbrowski. 24 czerwca nowe straty: ginie w locie bojowym podporucznik Kobyliński, a zestrzelony porucznik Karczmarz dostaje się do niewoli.

Ale w tym samym czasie zwycięstwa „303” przekroczyły już liczbę 190, ponieważ zaś jednostka stale znajdowała się w pierwszej linii, stale latała na wyprawy w ramach I Skrzydła, dowodzonego podówczas przez wyborowego myśliwca, majora Gabszewicza, spodziewano się, że lada chwila, lada dzień czy tydzień liczba dwustu zestrzeleń zostanie osiągnięta.

Dnia 17 sierpnia I Skrzydło Myśliwskie osłaniało amerykańskie „latające fortece” nad Amsterdamem w Holandii. Tego rodzaju loty odbywały się często, a Dywizjon 303 brał w nich zawsze udział. Skrzydło Polaków, wyposażone teraz w „Spitfirey” Mk. IX leciało w spokoju, bezustannie napotykając powracające „Spitfire’y” innych jednostek operujących w tym samym rejonie. Niemców nie było na lekarstwo, przewaga ilościowa aliantów była przytłaczająca. Jedyne obłoczki pękające tu i ówdzie przypominały pilotom, że nie byli na treningowej defiladzie, lecz na prawdziwym bojowym locie w głębi nieprzyjacielskiego terytorium.

W pewnym momencie nisko na tle ciemnej ziemi pokazały się cztery zamazane sylwetki nierozpoznanych samolotów. Na rozkaz dowódcy Skrzydła trzy „Spitfire’y” z „303”, dowodzone przez mnie*, poszły w dół, by zidentyfikować te maszyny. Szybko okazało się, iż były to Focke Wulfy. Znajdowały się z przodu Polaków, toteż pozycja trójki była idealna do ataku. Krótka trwała ta walka, w jej rezultacie 3 Focke Wulfy zostały zestrzelone na pewno, czwarty prawdopodobnie, a samoloty „303” spokojnie powróciły do Anglii.

Spotkanie to podniosło wynik Dywizjonu do 198 zestrzeleń. Była to liczba poważna. „303” wyprzedzał wszystkie pozostałe dywizjony polskie i bodaj tylko jedna jednostka angielska poszczycić się mogła lepszymi wynikami. Do liczby 200 brakowało już tylko

* Miło mi jest stwierdzić, iż w jesieni i zimie 1943 roku miałem zaszczyt dowodzić eskadrą „B” Dywizjonu 303.

— 232 —

dwóch zwycięstw i cały personel latający Dywizjonu ogarnięty został swego rodzaju gorączką.

„303” dowodził w tym czasie major „Koń” Falkowski, który uzyskał przydomek dzięki niezmiernie długiej twarzy. Pod wodzą tego właśnie oficera Dywizjon wyruszył 6 września 1943 po swe dwusetne zwycięstwo.

Dzień był pracowity dla jednostki. Pogoda dopisała i Fighter Command na spółkę z Bomber Command i Amerykanami organizowali wyprawę po wyprawie. Już przed

świttem polskie Skrzydło wystartowało z Northolt, przekroczyło kanał La Manche i poczęło kręcić się w okolicach St. Pol, na próżno rozglądając się za Niemcami. Francuskie niebo pokryło się siatką kondensacyjnych smug, Skrzydło wyszło wyżej, smugi urwały się. „Spitfire” Mk. IX były maszynami wysokościowymi, a operacje na dziesięciu lub jedenastu tysiącach metrów nie należały do rzadkości. Na taką wysokość z trudem wdrapywały się Messerschmitty i Focke Wulfy, toteż zaskoczyć je można było z przewagą wysokości, tak ważnym czynnikiem w walce myśliwskiej. Ale tym razem przeciwników nie było w powietrzu, nie chcieli podrywać się z lotnisk na spotkanie Polaków. Skrzydło wykręciło na północ i z wolna obniżając wysokość, poszybowało do angielskich wybrzeży.

Na ziemi major Falkowski trząsł swą „końską” głową. Zależało mu na zwycięstwach, a wiedział, że w niedługim czasie będzie musiał opuścić jednostkę i przenieść się na odpoczynek. Przepisy RAF-u były pod tym względem nieubłagane.

W południe w Operations Room Grupy nr 11 doniósł telefonicznie, że szykuje się następna wyprawa.

— Dają nam szkołę — zauważył kapitan Nartowicz, ówczesny dowódca eskadry „A”.

Sierżant Chudek, który niedawno zestrzelił 198. maszynę dla Dywizjonu, wykrzywił twarz grymasem mającym oznaczać uśmiech. Chudek był milczkiem, co nie zmieniło bynajmniej faktu, że uważano go za jednego z najlepszych pilotów jednostki.

— Im więcej lotów, tym więcej okazji — powiedział znacząco.

Porucznik Wandzilak, zastępca dowódcy eskadry „B”, krępy, dobrze zbudowany brunet, wzruszył ramionami.

— W takim tempie i za rok nie przejdziemy drugiej setki.

— 233 —

W baraku zjawił się dowódca, zebrał pilotów na odprawę. Krótkie wyjaśnienie, podanie kursów i czasów, wyznaczenie pilotów i maszyn. Skrzydło, a w nim Dywizjon 303, leciało na wymiatanie myśliwskie w okolicach portu Rouen. Start do tego rodzaju wypraw odbywał się w ściśle wyznaczonym czasie i był odmienny od startu na alarm. Piloci spokojnie udali się do „Spitfire'ów”, spokojnie wykonali wszelkie czynności wstępne i oczekiwali na zapuszczenie silnika przez dowódcę. Jedno po drugim zakręcały się śmigła, samoloty wpełzły na asfaltową bieżnię wiodącą dokoła lotniska. Długim węzem Dywizjon pokolełował na skraj startowego pasa. Maszyny ustawiły się ciasno w trójkach, tuż za szykującym się do lotu drugim dywizjonem Skrzydła. Chwila i ryknęły silniki na pełnym gazie, załomotały opony kół po asfalcie. Jeszcze chwila i „303” leciał w zwartej równej formacji.

Pozostał w tyle Northolt, uciekły za ogony maszyn zamglone londyńskie przedmieścia, zafalowały z przodu pagórki Kentu. Dowódca Skrzydła ostro darł maszynę w górę, trzeba było szybko osiągnąć nakazaną wysokość 11 000 metrów. Przekroczone brzeg angielski, przeleciało ponad taśmą Kanału. Przed Skrzydłem pojawił się pasek francuskiego wybrzeża, a w chwilę później rozróżnić już można było charakterystyczną wężownicę dolnej Sekwany, a na jej brzegach port i miasto Rouen.

Skrzydło leciało w formacji bojowej, w znanym polskim szyku trzech czwórek w

każdym dywizjonie, ubezpieczających się wzajemnie i uniemożliwiających zaskoczenie przez nieprzyjaciela. Prowadzący dywizjon poniżej, drugi w górze, po stronie przeciwnej od słońca. Na próżno jednak oczy zachodziły pilotom łzami od wypatrywania i na próżno dowódca Skrzydła wypytywał stację radarową o pozycję „bandytów”.

— Halo, „Boiler” * leader — odpowiadał głos kontrolera z ziemi. — Nic nie mamy dla ciebie.

Kręciło się więc polskie Skrzydło ponad zakrętami Sekwany, dochodziło do brzegów Kanału i znów wykręcało w kierunku Paryża, schodziło w dół, podrywało się w górę. Wszystko na próżno. Drugi lot 6 września zakończył się bez walki.

* Dywizjon 303 posiadał w roku 1943 szyfrowaną nazwę „Boiler”.

— 234 —

— A mówiłem, co? — śmiał się w „dispersalu” porucznik Wandzilak, który w wyprawie nie brał udziału, i który spokojnie napełniał w kasynie żołądek pieczoną wołowiną i filizanką mocnej kawy.

Nartowicz zaciągnął się dymem papierosa.

— Głodny jestem — oświadczył. — Wracam do kasyna. Do licha z lotami, szkopami i zwycięstwami! Dwa razy marzłem nad Francją, niech teraz inni pocierpią.

— Nie ma strachu, na dzisiaj z pewnością koniec — zapewnił go Wandzilak. — Możemy zwijać manatki.

Nartowicz rozejrzał się po baraku, wyszedł na chwilę, wrócił do wnętrza.

— Gdzie „Koń”? — zapytał. — Niech dzwoni do dowództwa, może nas zwolnią ze służby...

— Pojechał gdzieś — oświadczył któryś z pilotów. — Zabrał auto i pojechał.

Nartowicz ruszył do telefonu. W tej chwili otworzyły się drzwi i „Koń” Falkowski energicznym krokiem wmaszerował do baraku.

— Gdzie piloci? Jaki stan? Maszyny gotowe? — zadudnił potężnym basem. — Zbiórka pilotów na odprawę! Za pół godziny tart!

— Grupa zwariowała — odezwał się półgłosem Nartowicz. — ocnych lotów im się zachciało czy jak?

Rzeczywiście, robiło się późno i powrót z wyprawy nastąpić miał tuż przed zmrokiem.

Na dużej ściennej tablicy oficer taktyczny wyrysował trasę lotu wpisywał kursy.

Falkowski wbijał w głowy pilotów złotą zasadę rzymania się „w kupie”, co zresztą powtarzał im przed każdą wy-rawą. Niecierpliwi przybliżali się do szafek z ekwipunkiem. Lot miał się odbyć, jak zwykle, na dużej wysokości, kabiny

„Spitfire’ów” ie były ogrzane, toteż każdy dodatkowy szalik, każdy sweter i weł-iane rękawice cenilo się na wagę złota. Major Gabszewicz prowadził tym razem Dywizjon 316, lecący o dolna jednostka, „303” ulokował się z lewej strony, znacznie „j. Doszli do Francji opodal Calais, którego zabudowania po-skiwały w promieniach zachodzącego słońca.

— 235 —

— Uwaga, zakręcamy w lewo — rozkazał przez radio Gabsze-wicz.

Samoloty posłusznie pochyliły się na lewe skrzydło, dywizjony poczęły się „przetasowywać”, zmieniać położenie względem siebie. I wtedy właśnie odezwało się po raz pierwszy radio z ziemi.

— Przed wami formacja „bandytów”. Około dwudziestu maszyn. Lecą na zachód, są w odległości dwudziestu mil.

— Dobra, dziękuję — odparł dowódca Skrzydła i dorzucił: — Uwaga, samoloty „Boiler”, osłaniać górę!

Minęło kilka chwil pełnego napięcia oczekiwania. Trudno było wypracowywać pozycje do ataku, nie widząc przeciwnika, toteż Gabszewicz prowadził Skrzydło w kierunku podanym przez ziemię, zwiększył tylko na wszelki wypadek szybkość.

Radio odezwało się po raz drugi:

— „Bandyci” tuż koło was, na waszej wysokości. Lecą ciągle na zachód.

Zanim dowódca zdołał potwierdzić odbiór depechy, już w słuchawkach odezwał się podniecony głos:

— Mówi „Boiler” dwa sześć. Z lewej strony nieco poniżej maszyny. Wyglądają na Focke Wulfy!

Falkowski zawinął „Spitfire'em”, reszta „303” poszła za nim. W oka mgnieniu znaleźli się nad Niemcami, lecącymi w rozrzuconej, bezładnej formacji. Dywizjon 316 wraz z dowódcą Skrzydła był zbyt daleko, by wziąć udział w walce, a doświadczony Gabszewicz wypracowywał teraz pozycję, by ubezpieczać i ewentualnie przyjść z pomocą w razie potrzeby.

Ale pomoc była najzupełniej zbyteczna, bo już Falkowski siedział za ogonem Focke Wulfa i prażył ogniem działek i kaemów, aż wstrząsał się kadłub jego „Spitfire’a”, a z silnika Niemca rwała gruba smuga dymu. Już czarnowłosa Wandzilak kręcił się w pojedynku z innym przeciwnikiem. Już długi i chudy sierżant Czeżowski oddawał celną serię, mrukliwy Chudek o niezawodnym oku uporał się ze swoją ofiarą, młodzieńki podporucznik Śliwiński walił w jeszcze jednego Niemca.

Krótko trwała ta walka, a jej rezultaty dorównywały słynnym bojom „303” z czasów bitwy o Anglię. Pięć Focke Wulfów kręciło korkociągi do ziemi, za ogonem każdego wiała się długa smuga

dymu, z którego strzelały języki płomieni. Jeszcze minuta i w dole rozbłysły eksplozje kraksujących samolotów.

„303” zbierał się do szyku. Reszta Niemców, przerażona atakiem i niespodziewaną klęską, znikła z placu boju. Gabszewicz z „316” dochodził z boku.

— Good show — powiedział po angielsku, chociaż był z tym językiem na bakier.

— Do kupy „Boilery”, jazda do chałupy!

Gdy wylądowali, słońce schowało się poza horyzont, w doliny wypełzła przedwieczorna mgła.

— Idę na kolację — oświadczył Wandzilak, gdy już starannie poukładał ekwipunek w szafce. — Głodny jestem, jak... jak... — zabrakło mu stosownego określenia.

— Myśl jest przednia — podchwycił Nartowicz.

Ruszyli ku wyjściu, ale na drodze stanęła potężna postać Falkowskiego, a basowy głos zadudnił:

— Panowie, gdzie to znowu? Raporty złożyć, „wyspowiadać się” z walki! Czyście zapomnieli?

Zatrzymali się. Nie pamiętali, że przecież właśnie w tym locie przekroczone granicę, rozpoczęto trzecią setkę zestrzałów.

Obliczenie kolejności zestrzeleń nie było łatwe i sprawiło poważne trudności. Normalnie nie było to sprawą ważną, ale w tym wypadku chodziło o zaszczyt dwusetnego zwycięstwa, a w dodatku szczęśliwy pilot otrzymać miał w podarku złoty zegarek, ufundowany przez przyjaciół i entuzjastów „303” (takich ludzi nie brakło ani pośród Anglików, ani pośród Polaków).

„Koń” Falkowski na próżno jednak usiłował rozwiązać zagadnienie. Wyciskał z pilotów wszystkie szczegóły walki, w sukurs przyszedł mu oficer taktyczny, wypełniający pokaźne arkusze oficjalnych raportów, ale nie można było sprawdzić, kto zestrzelił dwusetną maszynę.

— Widziałem maszynę majora atakującego Focke Wulfa. Wybrałem lewego, zaatakowałem, otwierając ogień z dwustu metrów — mówił Czeżowski. — Po drugiej serii zapalił się i poszedł w dół w płomieniach. W tym samym czasie zaobserwowałem dwa inne płonące Focke Wulfy.

— Wybrałem prowadzącego — mówił Wandzilak. — Podszedłem z tyłu i oddałem serię z trzystu metrów. Widziałem, jak

— 237 —

Po raz czwarty w ciągu tej wojny angielska jesień rozsunała się mgłą i szarugą dokoła polskich lotnisk, po raz czwarty Northolt począł szykować się do zimy, a tempo latania spadło. Niemniej jednak we wrześniu „303”, pracujący jeszcze pełną parą, zdołał uzyskać następne dwa zwycięstwa, a karta zatytułowana „straty” powiększyła się o nowe nazwiska.

14 września zabił się w wypadku lotniczym porucznik Kołecki. 24 września w locie bojowym zginął sierżant Szymkowiak. Ale za to, gdy dzień przedtem Dywizjon natknął się nad Le Treport na grupę niemieckich myśliwców, do ataku ruszył Falkowski, pociągając za sobą swoją czwórkę. Reszta Dywizjonu, zbyt oddalona, pozostała z tyłu i osłaniając walczących, obserwowała przebieg spotkania.

„Koń” wczepił się w ogon Focke Wulfa i grzmiał krótkimi seriami, lecz chociaż Niemiec wykręcał się w karkołomnej akrobacji, nie zdołał wyrwać się z objęć śmierci. Celne strzały z działek przeszły mu silnik, dotarły do wnętrza opancerzonej kabiny. Oślepiający blask eksplozji i Focke Wulf zwinął się, przewalił przez skrzydło i runął na ziemię.

Tuż obok mrukliwy Chudek obrabiał innego Niemca, a obrabiał tak systematycznie, że hitlerowski pilot po krótkiej walce wyskoczył z płonącego samolotu.

Nieco dalej sierżant Kempka walczył z dwoma samolotami wroga. Gwałtownymi unikami uchodził przed jednym, wydostawał się za ogon drugiego. Dobrze walczył Kempka, ale nie ominęły go nieprzyjacielskie pociski. W drodze powrotnej, gdy znikły z horyzontu Focke Wulfy, a Dywizjon obniżał w połowie Kanału wysokość, Kempka zameldował przez radio, że silnik jego samolotu przerywa.

— Leć dalej tak długo, jak możesz — doradzał mu Falkowski. — Gdy będziesz na wysokości 2000 stóp, skocz. Nie bój się, umiejscowimy cię i wyłowimy, zdążysz do kasyna na obiad — dodał optymistycznie, by podtrzymać sierżanta na duchu.

Maszyna Kempki traciła wysokość, za jej ogonem wlokła się długa smuga dymu. Na rozkaz dowódcy jedna z czwórek odeszła

— 239 —

pociski rozrywały się na jego lewym skrzydle. Niemiec wyrwał w górę i skręcił się w walce. Trzymałem się za nim, podszedłem jeszcze bliżej i z około stu pięćdziesięciu metrów dałem drugą serię z poprawką. Rzygnął ogniem i począł nurkować. Dałem mu jeszcze trochę, na wszelki wypadek, a gdy palił się jak świeczka, odszedłem w górę. To wszystko. Czy mogę już iść na kolację? — Wandzilak popatrzył pytająco na dowódcę.

Falkowski zmełł w zębach przekleństwo.

— Nie, nie możesz, bracie. Będziemy tu siedzieć do północy! Następny!

— Atakowałem tuż za panem majorem — raportował Śliwiński. — Oddałem dwie krótkie serie z około dwustu metrów, zbliżyłem się do stu metrów. Po trzeciej serii coś w nim wybuchło, posypały się kawałki metalu. Po czwartej serii był wykończony.

— Chudek, bracie, co masz do powiedzenia? — jęknął Falkowski.

Z sierżanta Chudka trudno było coś wydusić nawet w takiej chwili.

— Strzelałem ze stu metrów. Trzy serie. Zapalił się po trzeciej.

„Koń” rozłożył ręce.

— Poradź się Gabszewicza — doradził mu szeptem Nartowicz. — To jedyny ratunek.

Przy czynnym udziale dowódcy Skrzydła ponownie odtworzono walkę i przedyskutowano jej przebieg. Doświadczenie i autorytet tego świetnego myśliwca były tak wielkie, że bez zastrzeżeń powierzono mu rozsądzenie sprawy. Gabszewicz długo studiował raporty pilotów, długo ich wypytywał, długo się zastanawiał.

Wreszcie wyrok został wydany.

Pierwszą maszynę w walce zestrzelił Falkowski. Drugą strącił Śliwiński, zdobywając honor „dwusetnego zwycięzcy” i stając się posiadaczem złotego zegarka. Trzecim był Wandzilak, czwartym Chudek, a piąte i ostatnie zwycięstwo odniósł Czeżowski.

Tak więc „303”, zdobywszy upragnione zestrzelenie, począł pracować teraz na trzecią setkę zwycięstw.

— 238 —

Po raz czwarty w ciągu tej wojny angielska jesień rozsunała się mgłą i szarugą dokoła polskich lotnisk, po raz czwarty Northolt począł szykować się do zimy, a tempo latania spadło. Niemniej jednak we wrześniu „303”, pracujący jeszcze pełną parą, zdołał uzyskać następne dwa zwycięstwa, a karta zatytułowana „straty” powiększyła się o nowe nazwiska.

14 września zabił się w wypadku lotniczym porucznik Kołeczki. 24 września w locie bojowym zginął sierżant Szymkowiak. Ale za to, gdy dzień przedtem Dywizjon natknął się nad Le Treport na grupę niemieckich myśliwców, do ataku ruszył Falkowski, pociągając za sobą swoją czwórkę. Reszta Dywizjonu, zbyt oddalona, pozostała z tyłu i osłaniając walczących, obserwowała przebieg spotkania.

„Koń” wczepił się w ogon Focke Wulfa i grzmiał krótkimi seriami, lecz chociaż Niemiec wykręcał się w karkołomnej akrobacji, nie zdołał wyrwać się z objęć śmierci. Celne strzały z działek przeszły mu silnik, dotarły do wnętrza opancerzonej kabiny. Oślepiający blask eksplozji i Focke Wulf zwinął się, przewalił przez skrzydło i runął na ziemię.

Tuż obok mrukliwy Chudek obrabiał innego Niemca, a obrabiał tak systematycznie,

że hitlerowski pilot po krótkiej walce wyskoczył z płonącego samolotu.

Nieco dalej sierżant Kempka walczył z dwoma samolotami wroga. Gwałtownymi unikami uchodził przed jednym, wydostawał się za ogon drugiego. Dobrze walczył Kempka, ale nie ominęły go nieprzyjacielskie pociski. W drodze powrotnej, gdy znikły z horyzontu Focke Wulfy, a Dywizjon obniżał w połowie Kanału wysokość, Kempka zameldował przez radio, że silnik jego samolotu przerywa.

— Leć dalej tak długo, jak możesz — doradzał mu Falkowski. — Gdy będziesz na wysokości 2000 stóp, skocz. Nie bój się, umiejscowimy cię i wyłowimy, zdążysz do kasyna na obiad — dodał optymistycznie, by podtrzymać sierżanta na duchu.

Maszyna Kempki traciła wysokość, za jej ogonem wlokła się długa smuga dymu. Na rozkaz dowódcy jedna z czwórek odeszła

239 —

od formacji i ulokowała się dokoła uszkodzonego „Spitfirea”, by uchronić go przed atakiem nieprzyjacielskim i by później wziąć udział w akcji ratowniczej. Gdy dymiący samolot znalazł się na wysokości 5000 metrów, a do angielskich wybrzeży było jeszcze daleko, padł następny rozkaz:

— Mówi „Boiler” jeden cztery. Tamta czwórka zostaje, reszta za mną!

Falkowski dodał gazu. Chodziło o to, by jak najprędzej dolecieć do któregoś z nadbrzeżnych lotnisk, uzupełnić paliwo i wrócić ponad Kanał, zluzować osłaniającą czwórkę, której rychło mogło zabraknąć benzyny.

Kempka i jego czterech kolegów znalazło się teraz samotnie nad szeroką, pozornie bezbrzeżną płaszczyzną wodną. Jeden ze „Spitfireów” wyszedł w górę i przełączywszy się na odpowiednią falę radiową, począł nadawać szyfrem sygnały, wzywając pomocy i podając swe położenie. Reszta krążyła dookoła sierżanta. Niżej, coraz niżej, coraz bliżej morza, na którym widać już teraz było spienione grzywy fal. Na wysokości 1000 metrów Kempka wyrzucił owiewkę kabiny. Na 800 metrach wyskoczył, otworzył spadochron i po chwili zanurzył się w wodzie. Odrzucił spadochron, przekręcił kran budi z gazem, napełniając w ten sposób kamizelkę ratunkową, wyszarpnął z pokrowca gumową łódkę, stale noszoną przez pilotów wraz ze spadochronem. Krztusząc się i łykając słoną wodę, napełnił „din-ghy” gazem z przyczepionej butli. Wgramolił się z trudem do wnętrza, wylał wodę i położył się na dnie. Ponad sobą widział błękitne niebo, a na nim cztery sylwetki „Spitfireów”. Trzy kręciły się blisko niego, czwarty wisiał wysoko w górze.

„Nadaje fixy” — przemknęło przez głowę Kempki i odczuł pewną ulgę. Niezbyt wierzył zapewnieniom dowódcy, że na obiad znajdzie się w kasynie. Wiedział, że organizacja służby ratowniczej była w tym czasie postawiona na wysokim poziomie, wiedział jednak również, że w wielu wypadkach nie zdołano odnaleźć zestrzelonych nad Kanałem pilotów.

Na stacji radarowej w pobliżu Dungeness główny kontroler Harling, ten sam, który swego czasu był świadkiem spotkania Dowdinga z Churchillem, rzucał w telefon szybkie, gorączkowe

— 240 —

rozkazy. Na nadbrzeżnym lotnisku „Spitfire’y” z „303” po napełnieniu zbiorników szykowały się do startu. Na innym lotnisku do rozkraczonej pociesznie amfibii typu Walrus biegł zaalarmowany pilot angielski. Po falach Kanału skakały na pełnej

szybkości dwie potężne ratownicze motorówki.

W pół godziny po wodowaniu sierżanta Kempki zmieniły się nad nim patrolujące samoloty kolegów. W czterdzieści minut tuż obok „dinghy” wodował Walrus, a jego pilot wprawnie rzucił rozbitkowi linę. W dwie godziny później Kempka, napojony rumem, owinięty w koce, siedział z papierosem w zębach w kasynie Northolt i dzielił się z kolegami swymi wrażeniami z kąpieli, winszując im jednocześnie odniesionych zwycięstw.

Ani jednak major Falkowski, ani sierżant Chudek, ani żaden inny członek Dywizjonu nie wiedzieli wtedy, iż zestrzelenia 23 września były ostatnimi zwycięstwami „303”, że zamknięta została lista.

Późną jesienią 1943 Dywizjon opuścił Northolt i przeniesiony został na odpoczynek do północnej Irlandii, gdzie z lotniska Bally-halbert startował na loty treningowe i na patrolowanie morskich konwojów. Zmienili się znów dowódcy, odszedł Falkowski, na jego miejsce przysłany został kapitan Koc. Odeszło również wielu starszych pilotów, pojawiły się w jednostce nowe twarze.

Przed rozpoczęciem inwazji Francji „303” powrócił do Anglii, ale nigdy już nie miał ujrzeć „rodzinnego” Northolt. Wysłano go na lotnisko Horne, potem Westhampnett, skąd latał na wyprawy wspierające lądowania w Normandii. Później, wchodząc w skład III Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, Dywizjon latał bojowo z lotnisk Heston, Coltishall i Andrews Field. Nawet jednak wtedy, gdy na wiosnę 1945 roku „303” otrzymał szybkie i doskonałe myśliwce dalekiego zasięgu typu „Mustang” Mk. IV, okazja do zwycięstw się nie nadarzyła.

Ostatnią wielką wyprawą jednostki, jak gdyby ostatnim potężnym akordem kończącym bohaterką symfonię, była dla „303” osłona bombowców amerykańskich, które 29 kwietnia 1945 roku wyruszyły na bombardowanie Berchtesgaden, siedziby Hitlera. Wyprawa ta była też ostatnim lotem wojennym jednostki.

Skrzydło, dowodzone przez majora Króla, wystartowało na swych „Mustangach” z Andrews Field. Na świecie panowała wiosna,

— 241 —

prażyło kwietniowe słońce, na błękitie kopuły nieba kwitły niewielkie baranki cumulusów. Wydawało się, iż natura wzywała ludzi do zaprzestania walki, do położenia kresu rozlewowi krwi.

Robotę wojenną trzeba było jednak dokończyć, a wyprawa do Berchtesgaden, gdzie knuto plany zagłady Europy, była bardzo stosownym finale.

Bez historii odbył się ten lot, mimo że był najdłuższą myśliwską operacją Polaków. Opozycji w powietrzu nie było i tylko artyleryjski ogień, pojawiający się czasem dokoła samolotów, świadczył, że hitlerowcy jeszcze nie złożyli broni.

Ponad Liege polskie Skrzydło napotkało bombowce, uszykowane grupami po kilkadziesiąt maszyn. Potężne czterosiłnikowe „fortece” leciały dostojnie, równo po kursie, nie zważając na Flak. Długi, nudny lot, ostatnia wyprawa... Bombowce przygotowują się do ataku, wchodzą na kurs bojowy. Po chwili na Berchtesgaden, rozłożone pośród skalistych ścian, sypią się bomby.

Major Król zawraca w ślad za „fortecami”. Zawraca kapitan Drybański na czele Dywizjonu 316, zawraca kapitan Drobiński prowadzący Dywizjon 303. Za nimi pozostają dymy pożarów, ruiny hitlerowskiego gniazda.

Rozpościera się wreszcie w przodzie płachta angielskiej wyspy, rośnie, nadchodzi pod skrzydła. Zielona trawa lotniska przywołuje. Krótki rozkaz dowódcy, umówiony znak i samoloty „303” rozciągają się w szerokim okrążeniu do lądowania.

XI

Tuż po zakończeniu działań wojennych Dywizjon 303 przeniesiony został na lotnisko Coltishall. W lutym następnego roku dowództwo jego objął kapitan Łokuciewski, któremu przypadł w udziale smutny obowiązek uczestniczenia w rozwiązaniu jednostki. Dziwnym zrządzeniem losu Łokuciewski, członek pierwszego składu jednostki, powróciwszy po wojnie z niewoli, znalazł się znowu w swej jednostce, by pozostać z nią do końca.

Czasem cyfry mają większą wymowę od najwznioślejszych słów. Oto więc cyfry:
— 242 —

W okresie od sierpnia 1940 roku do zakończenia wojny Dywizjon 303 zniszczył ogółem 205 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 40 prawdopodobnie i uszkodził 18. Z tego na ziemi lub wodzie zniszczono 3 samoloty i uszkodzono 3.

Witold Urbanowicz, którego nazwisko tak nierozłącznie wiąże się z „303”, był czołowym pilotem tej jednostki w okresie bitwy o Wielką Brytanię. Po krótkim odpoczynku od latania wrócił do Northolt na wiosnę 1941, by dowodzić I Polskim Skrzydłem Myśliwskim. Później wysłany został do Stanów Zjednoczonych jako lotniczy attache i wreszcie ukoronował swą myśliwską karierę, już w stopniu podpułkownika, na Dalekim Wschodzie. Zestrzelił tam 2 japońskie myśliwce „Zero” i podniósł swoje konto zwycięstw do 19 samolotów zestrzelonych na pewno oraz 1 prawdopodobnie. W ten sposób Urbanowicz znalazł się na drugim miejscu polskiej myśliwskiej tabeli, nieznacznie ustępując majorowi Skalskiemu.

Niewiele gorsze wyniki mieli inni członkowie „starej gwardii” z „303”. František zaliczył sobie 17 zwycięstw, nie licząc tych, które odniósł poprzednio we Francji, a było ich podobno 10. Wspaniały był myśliwiec z tego młodego, dziecinnie wyglądającego Czecha i kto wie, jak wysoko zaszedłby po drabinie lotniczej chwały, gdyby nie fatalny październikowy lot.

„Donald Duck” Zumbach nie zdołał wypić whisky z królem angielskim, ale sławę zdobył w inny sposób, znacznie lepszy. Jego konto wyniosło przy końcu wojny 12 pewnych i 5 prawdopodobnych zestrzeleń. W roku 1942 Zumbach dowodził swym macierzystym dywizjonem, a w roku 1944, w stopniu majora, II Polskim Skrzydłem Myśliwskim.

Marian Pisarek, ten sam, który 7 września 1940 r, uwieszony za nogę spadał ze swym palącym się „Hurricaneem”, jeden z najlepszych naszych pilotów i dowódców, w roku 1941 dowodził Dywizjonem 308. W roku następnym dowodził I Skrzydłem Myśliwskim w stopniu majora. Zginął w locie bojowym, mając na koncie 12 pewnych i 1 prawdopodobne zwycięstwo.

Osiem zwycięstw miał Zdzisław Henneberg, wzór pilota i oficera, który na wiosnę 1941 roku zginął jako dowódca „303”. Również osiem zwycięstw uzyskał łysawy Szaposznikow. Tolo

— 243 —

Łokuciewski w roku 1942 dostał się do niewoli, ale i on 8 hitlerowskich samolotów posłał w płomieniach do ziemi.

Porucznik Ferić nie doczekał się końca wojny. Posiadacz 8 powietrznych zwycięstw, kawaler krzyża Virtuti Militari, odznaczony Krzyżem Walecznych i angielskim Distinguished Flying Cross, zginął w roku 1942.

Po 7 zwycięstw powietrznych odnieśli kapitan Drobiński, sierżant Karubin i sierżant Bełc.

Z Dywizjonu 303 wywodził się również przyszły as myśliwski — major Horbaczewski, o którym mowa w opowiadaniu „Cyrk Skalskiego”. Inny nasz wybitny myśliwiec, kapitan Gładych, to także członek Dywizjonu 303, w którym uzyskał 5 zwycięstw. Gładych walczył później w jednostkach amerykańskich, a z końcem wojny doszedł do „stanu posiadania” 14 zwycięstw pewnych i 2 prawdopodobnych.

Major Żak dowodził w roku 1942 Dywizjonem 303 i 308, a w roku 1943 i 1944 kolejno I Polskim Skrzydłem Myśliwskim i II Skrzydłem.

Major Kołaczkowski dowodził w roku 1942 Dywizjonem 303, a w roku 1942 i 1943 kolejno I i II Polskim Skrzydłem Myśliwskim.

Kapitan Łapkowski zginął w roku 1941 jako dowódca „303”. Zestrzelił on 6 samolotów nieprzyjaciela.

Porucznik Adamek zestrzelił w czasie pobytu w Dywizjonie 303 6 samolotów.

Starszy sierżant Chudek zestrzelił 9 samolotów, starszy sierżant Wunsche zestrzelił 4 pewne i 1 prawdopodobnie. Major Falkowski, dowodzący Dywizjonem w 1943, zestrzelił w sumie 9 samolotów niemieckich, później dowodził III Skrzydłem Myśliwskim. Kapitan Głowacki zestrzelił 8 pewnych i 3 prawdopodobnie...

Długa jest lista zwycięstw Dywizjonu, długa jest lista jego wybitnych pilotów. Nie można się dziwić, iż Dywizjonowa księga pamiątkowa składa się z siedmiu grubych tomów.

W roku 1946 jednostka kościuszkowska została ostatecznie rozwiązana, a jej członkowie bądź powrócili do kraju, bądź rozsypali się po świecie. Dywizjon 303 spełnił swój obowiązek.

Historia światowego lotnictwa wojskowego zna takie przypadki, gdy w czasie działań wojennych świadomie i bardzo starannie dobierano zespoły wyborowych pilotów, przeważnie myśliwskich, grupowano ich wokół przodujących „asów”, tworzących z nich jednostki, stające się postrachem dla przeciwników, jednostki zgrane, groźne i gotowe na wszystko. Tego rodzaju zespoły nazywano „cyrkami”. Najślynniejszym z nich był w czasie pierwszej wojny światowej „Cyrk Richthofena”, legendarnego pilota niemieckiego, który uzyskał 80 zwycięstw.

W początkach ostatniej wojny światowej znalazło się wielu ludzi, teoretyków, a nawet i czynnych lotników, którzy twierdzili, że nie można się niczego nauczyć od dawnych rycerzy przestworzy z okresu 1914-18. Spotkania myśliwców? Powietrzne pojedynki? Walka kołowa? — Nie — mówiono, wznosząc ramionami — to jest zaśniedziała taktyka, której oczywiście nikt na szybkich i doskonale uzbrojonych nowoczesnych samolotach stosować nie będzie.

Już we wrześniu 1939 w Polsce okazało się, że te przewidywania były zgoła fałszywe. Potwierdziło się to w roku 1940 we Francji i nieco później w Anglii i w Związku Radzieckim. Podstawę taktyki myśliwskiej w dalszym ciągu stanowiły te same zasady co w wojnie 1914-18: moment zaskoczenia przeciwnika, atak z góry, od

słońca, z przewagą szybkości, celność strzału, technika pilotażu, zwinność i zwrotność samolotu. Oczywiście zmieniły się zasadniczo prędkość, pułap i zasięg, udoskonalono uzbrojenie, na pomoc przyszło radio, radiolokacja i inne nowoczesne urządzenia.

W roku 1942 polscy myśliwcy operujący z lotnisk w Wielkiej Brytanii mieli już ustaloną markę, a opinia o nich wyższych dowódców RAF-u była tak pochlebna, że w jesieni tego roku, zapewne po naradach i konferencjach w sztabie Fighter Command,

— 246 —

skierowana została szyfrowana depecha z angielskiego Air Ministry do dowództwa RAF-u na Bliskim Wschodzie:

„Polskie dywizjony myśliwskie są najlepsze w Fighter Command, ale stosunkowo mała aktywność na tutejszym froncie w zimie oddziałuje ujemnie na ich temperament, wymagający stałej walki.

Moglibyśmy wybrać i wytrenować zespoły składające się z 12 do 15 prawdziwych asów i wysłać ich do Was kolejno na jakieś dwa miesiące, jeżeli zechcecie ich przyjąć. Musieliby mieć możliwość latania razem i musieliby latać na «Spitfire'ach»... W każdym razie mielibyście grupę prawdziwie doświadczonych «tygrysów». Prześlijcie odwrotnie Waszą opinię w tej sprawie".

Ten krótki dokument stał się przyczyną utworzenia „Cyrku Skalskiego”, po otrzymaniu bowiem pozytywnej odpowiedzi z dowództwa Bliskiego Wschodu, Fighter Command, za pośrednictwem polskich oficerów łącznikowych, rozesłano do naszych jednostek myśliwskich okólnik o tworzeniu ochotniczej grupy, która miałaby wyjechać do Afryki, na Zachodnią Pustynię. Od ewentualnych kandydatów wymagano wysokich kwalifikacji i dużej praktyki bojowej.

O duchu naszych myśliwców świadczy fakt, iż w przeciągu kilku dni zgłosiło się ponad 60 kandydatów, doświadczonych „wyg myśliwskich”, z których niejeden miał za sobą powietrzne zwycięstwa i znajdował się na odpowiedzialnym stanowisku dowódcy eskadry, a nawet i dywizjonu.

Po starannej selekcji ustalono skład jednostki. Jako oficer łącznikowy z dowództwem RAF-u jechał podpułkownik Tadeusz Rol-ski, doświadczony myśliwiec, dowodzący poprzednio dywizjonem i skrzydłem. Dowódcą zespołu został kapitan Stanisław Skalski, już wtedy jeden z naszych najwybitniejszych pilotów myśliwskich.

Poza tym w skład Polish Fighting Team, czyli Polskiego Zespołu Walczącego, jak oficjalnie nazwano „Cyrk”, weszli następujący piloci: kapitan Waław Król, porucznik Karol Pniak, porucznik Eugeniusz Horbaczewski, porucznik Maciej Drecki, porucznik Ludwik Martel, porucznik Kazimierz Sporny, porucznik Mieczysław Wyszowski, ja, także w stopniu porucznika, podporucznik Jan Kowalski, starszy sierżant Władysław Majchrzyk, starszy sierżant

— 247 —

Bronisław Malinowski, starszy sierżant Kazimierz Sztramko, starszy sierżant Tadeusz Popek, sierżant Marcin Machowiak.

W dniu 14 lutego 1943 zespół zgrupowano na lotnisku West Kirby, odpowiednio wyekwipowano, a 20 lutego wysłano kolejną do portu w Glasgow, skąd 24 lutego rozpoczął podróż do Afryki na pokładzie wielkiego transportowca, płynącego w

konwoju eskortowanym przez liczne okręty wojenne.

Po nader długiej włościwłości morsko-kolejowo-powietrznej zespół dostał się do Kairu, a później drogą powietrzną na właściwe lotnisko operacyjne, noszące egzotyczną nazwę Bu Grara. Tam rozpocząć się miała praca bojowa Polish Fighting Team.

II

Na obszarach Bliskiego Wschodu odbywały się w latach 1940--43 zacięte walki pomiędzy Brytyjczykami i Włochami, a później i Niemcami, a momentem szczególnie ciekawym dla nas, Polaków, jest fakt, iż w Syrii, Palestynie i Iraku formowały się w tym czasie oddziały armii polskiej.

W początkach ostatniej wojny sytuacja Brytyjczyków na Bliskim Wschodzie była ciężka. Anglicy, których siły były wprost śmiesznie niewystarczające, stanęli przed perspektywą stoczenia rozpaczliwych walk z przygniatającymi liczebnie armiami włoskimi. Dla opanowania Egiptu i Kanału Sueskiego skoncentrowali Włosi potężną półmilionową armię. Wojska generała Grazzianiego przewyższały dziesięciokrotnie wojska generała Wavella, posiadały znacznie silniejsze lotnictwo, lepsze uzbrojenie i odpowiednią ilość czołgów. Jedynie brytyjska marynarka wojenna, bazująca w Aleksandrii, dorównywała ilościowo marynarce włoskiej i biła ją na głowę duchem bojowym i tradycjami morskimi.

Praktycznie biorąc, Wavell posiadał na froncie libijskim zaledwie dwie dywizje: 7. dywizję „Desert Rats” oraz 4. dywizję hinduską. Inne dywizje, a więc 6 australijska, nowozelandzka, 9. australijska i polska Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich, rozlokowane były w rejonie delty Nilu i znajdowały się w stadium organizacji, szkolenia i dozbrajania.

248 —

We wrześniu 1940 roku ruszyły naprzód armie Grazzianiego. Opóźniane przez 7. dywizję brytyjską wojska włoskie posunęły się około 100 kilometrów w głąb Egiptu, zajęły nadgraniczne forty Capuzzo, Sollum i przełęcz Halfaya, a później rejon Sidi-Barani. Zatrzymały się jednak w miejscu, zaś ostrożny Grazziani zajął się umacnianiem zdobytego terenu. Włosi stali w miejscu przez całą jesień, a potem ruszyli, lecz w odwrotnym kierunku, generał Wavell bowiem, wykorzystawszy sytuację, z zimną krwią zainicjował niesłychany, niemal bez precedensu w historii wojen bluff. Siłą zaledwie dwóch dywizji uderzył niespodziewanie na Włochów w dniu 8 grudnia 1940, zaskoczył ich i odniósł fantastyczne zwycięstwo. W przeciągu miesiąca większa część Cyrenajki wpadła w ręce brytyjskie, po następnych dwóch miesiącach cała Cyrenajka była już zdobyta, wzięto przy tym do niewoli ponad 200 000 żołnierzy włoskich i ogromne ilości sprzętu i zapasów wojennych.

Wavell nie poprzestał na tym: Front na Cyrenajce ogołocono z wojsk brytyjskich, które błyskawicznie przerzucono do Sudanu, skąd uderzono na Abisynię. Przy pomocy powstańczych oddziałów cesarza Heile Selasiego zlikwidowana została druga wielka armia włoska, a książę Aosta zmuszony został do kapitulacji.

Niestety, ogólna sytuacja uniemożliwiła dokończenie dzieła generała Wavella na Bliskim Wschodzie. Wiosną 1941 powstała paląca potrzeba wsparcia Grecji w jej rozpaczliwej obronie przeciw nacierającym hordom hitlerowskim. Wavell utworzyć musiał brytyjski korpus ekspedycyjny, liczący około 60 000 ludzi, w skład którego weszły najlepsze jednostki, te właśnie, które odniosły zwycięstwo na Cyrenajce.

Kampania grecka zakończyła się całkowitym niepowodzeniem, straty w ludziach były wielkie.

Tymczasem na arenie frontów Bliskiego Wschodu pojawił się generał Rommel, a wraz z nim wyborowe oddziały „Afrika Korps”. Od chwili wylądowania hitlerowskiego Korpusu Afrykańskiego rozpoczęły się osiemnastomiesięczne zmagania, polegające na krótkotrwałych bitwach i długotrwałych ucieczkach i pogoniach. Jednym bowiem z naj charakterystyczniejszych czynników walk afrykańskich był problem pokonania ogromnych przestrzeni, bardzo trudnych terenowo, i zapewnienia odpowiedniego zaopatrzenia, w materiały wojenne, paliwo, żywność i wodę. Gdy armia

— 249

zwyciężała i oddalała się od swych baz, problem zaopatrzeniowy stawał się trudniejszy, gdy zaś armia ta przegrywała i przybliżała się do baz, problem malał. Stąd paradoks: pobicie przeciwnika i pogoń za nim oznaczały tak wielkie wydłużenie linii zaopatrzenia, że uniemożliwiała ono ostateczne zwycięstwo. Wystarczy przyrzeć się mapie północnej Afryki, by zrozumieć znaczenie i wymowę tysięcy kilometrów pustyni.

Po kilku kolejnych kampaniach, w czasie których front przesunął się bądź na granice Egiptu, bądź też Trypolitanii, nastąpił słynny przełom pod El Alamein w jesieni 1942 roku, który stał się początkiem końca w afrykańskich zmaganiach. Ósma Armia brytyjska, dowodzona wówczas przez generała Montgomery'ego, przełamawszy obronę niemiecko-włoską, poczęła przeć naprzód, by po przebyciu 2000 kilometrów zająć dnia 23 stycznia 1943 Trypolis i posunąć się jeszcze dalej, aż na dawną granicę tunezyjsko--trypolitańską.

Gdy to wszystko się odbywało, na przeciwległym krańcu północnej Afryki armie anglo-amerykańskie wylądowały na plażach Casablanki, Rabatu, Oranu i Algieru. Rezultatem tego posunięcia było, iż całość armii przeciwnika znalazła się, używając słów przysłowia, pomiędzy młotem a kowadłem. Od wschodu napierała Ósma Armia, od zachodu szły armie anglo-amerykańskie dowodzone przez generała Eisenhowera. Dla uratowania beznadziejnej sytuacji Hitler zdecydował się wówczas na wysłanie dużych posiłków do Afryki. Generał Rommel, zwrócony na wschód oraz generał von Arnim, zwrócony na zachód, mieli teraz pod sobą około 120 000 żołnierzy niemieckich oraz taką samą liczbę żołnierzy włoskich, mieli liczne jednostki lotnicze, czołgi i artylerię. Gdyby Rommel dysponował połową tych sił pod El Alamein, sytuacja w początkach 1943 byłaby zgoła odmienna.

Napór anglo-amerykański stawał się coraz potężniejszy, ogromne obcęgi zaciskały się dokoła Tunezji. Poprzez żółtawe morza pustynnych diun szły nieprzerwanie karawany ciężarówek, przetaczały się gaśienice czołgów, na pustynne lotniska Algieru i Trypolitanii spływały z nieba coraz liczniejsze jednostki nowoczesnych samolotów.

— 250 —

W tym właśnie czasie, gdy pod najeżonymi działami umocnieniami Mareth Line rozparła się Ósma Armia i opanowując pobliskie doliny, szykowała się do decydującego natarcia, na rozprężonych piaskach Zachodniej Pustyni pojawiła się grupa polskich pilotów, by wziąć czynny udział w ostatnich atakach afrykańskiego

dramatu.

II

Jest rzeczą zrozumiałą, iż „Cyrk Skalskiego” nie mógł odegrać znaczniejszej roli w całości działań lotniczych na pustyni. Był zbyt małą jednostką w stosunku do ciągle rosnących sił powietrznych Royal Air Force i United States Army Air Force*. O ile jednak ilościowo nie był w stanie się z nimi mierzyć, to jakościowo stał na równym, a prawdę mówiąc, na znacznie wyższym poziomie. Okazało się to wkrótce po rozpoczęciu lotów przez polskich myśliwców.

Gdy tylko wylądowały samoloty transportowe, a Polacy znaleźli się na piasku lotniska Bu Grara, położonego w pobliżu Mareth Line, ciężarówki przewiozły pilotów do kasyna Dywizjonu 145, w skład którego wchodzić miał Polish Fighting Team. Lotnictwo Ósmej Armii posiadało w tym czasie tylko jedno Skrzydło czysto myśliwskie, złożone z trzech dywizjonów wyposażonych w samoloty „Spitfire” Mk. V i dowodzone przez podpułkownika Peter Oliver'a. Skrzydło to stacjonowało właśnie w Bu Grara.

Angielski Dywizjon 145 od dłuższego czasu dowodzony był przez ochotnika amerykańskiego, majora Lence Wade'a, zdobywcy 18 zwycięstw powietrznych, starego wygę pustynnego. Dywizjon 145 był prawdziwą Ligą Narodów czy, jak kto woli, Organizacją Narodów Zjednoczonych. Byli tam i Anglicy, i Nowozelandczycy, Irlandczycy i Australijczycy, Południowoafrykańczycy, Rodezyjczycy, Kanadyjczycy, a nawet jeden z pilotów pochodził z Argentyny. Byli to przeważnie wytrawni piloci, obeznani z pustynią i sposobami walki w Afryce, zahartowani i przyzwyczajeni do nieustannych

* Lotnictwo Armii Stanów Zjednoczonych (USAAF).

— 251 —

zmian miejsca postoju — zjawiska dosyć charakterystycznego na tamtejszym froncie. Przeżyli już oni niejedną pogoń za „Afrika Korps” i... niejedną ucieczkę.

Personel techniczny, obsługa samolotów, kierowcy, kucharze i tym podobni byli przeważnie Anglikami, równie doświadczonymi w swym fachu i otrzaskani z pustynią jak piloci. Ludzie ci pracowali w niezwykle trudnych i prymitywnych warunkach, grzebali się przy samolotach w niebywalej spiekocie, w czasie dokuczliwych wichrów pustynnych, a pracy ich należą się wyrazy najwyższego uznania.

Do takiej to jednostki dostała się polska eskadra myśliwska. Przyjęto nas z otwartymi rękami, ale Brytyjczycy spoglądali nieco nieufnie, jakby nie chcąc przedwcześnie wydawać opinii o nieznanym przybyszach. W myśliwskim Skrzydle Zachodniej Pustyni zwykło się cenić czyny, nie słowa.

Cztery dni minęły, nim Polacy rozpoczęli latanie. Spowodowane to zostało faktem, że samoloty dla eskadry były w drodze do Kairu i nadeszły w dwa dni po naszym przylocie. Oczywiście trzeba było dokonać zwykłych inspekcji i obsługa techniczna pracowała bez przerwy, by przygotować maszyny na dzień 16 marca, kiedy to „Cyrk Skalskiego” rozpoczął właściwą pracę.

Wykorzystując wolny czas, zapoznawaliśmy się z lotniskiem Bu Grara, z lokalnymi przepisami latania, bardzo zresztą nielicznymi, z rodzajami lotów bojowych i z pracą innych dywizjonów. W pustynnym skrzydle każdy dywizjon był samowystarczalny,

posiadał swój oddzielny obóz, miał własną obsługę ziemną, tabor samochodowy, kuchnie oraz kasyna pilotów i personelu technicznego. Pomędzy samolotami Dywizjonu 145, rozrzuconymi na południowym skraju lotniska, rozbito duży namiot, gdzie urzędował dyżurny telefonista, gdzie przesiadywali piloci na służbie i dywizjonowy oficer taktyczny, tak zwany Intelligence Officer, żartobliwie przezywany „Spy” — szpieg. Ten namiot, nazywany „ops”, koncertował w sobie dowodzenie jednostką. Tu nadchodziły rozkazy z dowództwa Skrzydła w sprawie lotów, tu piloci dowiadywali się o najnowszych zarządzeniach, tu wisiły mapy z naniesioną linią frontu, lokacją nieprzyjacielskich lotnisk, centrów obrony przeciwlotniczej, tu wreszcie składano meldunki po zakończeniu operacji.

— 252 —

Obóz skrzydła rozбитo był na pustkowiu, a tuż za obozem rozpoczynała się pustynia, ciągnąca się dziesiątkami kilometrów na wszystkie strony. Najbliższą miejscowością było miasteczko Mede-nine, na pół zrujnowana przez działania wojenne miejscina arabska, złożona z prymitywnych lepianek, pozbawiona sklepów, gospód i tego wszystkiego, czego wymaga się normalnie od osady pretendującej do miana miasteczka. Ten prymitywny brak wygód i jakichkolwiek rozrywek kulturalnych, dał się dobrze we znaki Polakom, przyzwyczajonym do dotychczasowego komfortu stałych lotnisk w Anglii. Ale nie po wygody i nie po komfort eskadra jechała do Afryki, toteż nikt, nawet najzjadlejsi pesymiści „Cyrku”, nie narzekał, tym bardziej że wkrótce okazało się, iż działania powietrzne były nad wyraz obfite i owocne w nie byle jakie rezultaty.

Bu Grara odległe było od linii frontu o 16 mil angielskich i stale słychać było grzmot dział. W nocy na zachodzie widniała luna, czasami widywało się wybuchy poszczególnych pocisków. Nic dziwnego, przecież walki naziemne trwały bezustannie, generał Rommel starał się opóźnić brytyjskie natarcie i odwrócić losy afrykańskiej kampanii. Usiłowania te były daremne.

Dnia 16 marca każdy z pilotów wykonał krótki orientacyjny lot nad lotniskiem i okolicą, by zapoznać się z terenem i ze sposobami startu i lądowania. Zamiast bowiem asfaltowych pasów startowych istniały w Bu Grara piaszczyste drogi, z grubsza wyznaczone pustymi beczkami po benzynie. Startujące i lądujące samoloty podrywały w górę chmury pyłu, długo trzymające się w powietrzu i utrudniające innym pilotom obserwację. Zamiast łatwych do rozpoznania punktów orientacyjnych, na lewo i na prawo ciągnęła się pustynia, szczęśliwie urozmaicona pasem wybrzeża oraz taflami wyschniętych słonych jezior, których powierzchnia lśniła zwodniczo w afrykańskim słońcu i dawała złudzenie powierzchni jakiejś gigantycznej ślizgawki, sztucznego lodowiska. Niestety, było to złudzenie, o chłodzie i lodzie trzeba było zapomnieć na dłuższy czas.

Przygotowania naszej eskadry trwały niezwykle krótko, po prostu pół dnia. Na treningowe loty zespołowe i na zgranie się eskadry nie było czasu, mieliśmy „dotrzeć się” jeden do drugiego podczas właściwych lotów bojowych. Nie martwiło nas to zbyt,

253 —

znaliśmy się dobrze, a w dodatku taktyka powietrzna była jednolita we wszystkich polskich dywizjonach w Anglii. Wiedzieliśmy więc z góry, w jakim szyku lecieć

będziemy po starcie i na jakie ugrupowanie przejdziemy, zbliżając się do terenu nieprzyjaciela. Takie szczegóły, jak szybkość przybierania szyku bojowego ze względu na bliskość frontu czy też przyzwyczajenie do operowania w sześć maszyn zamiast pełnej dwunastki dywizjonu — wyjaśnił nam Stach Skalski na ziemi, wtrącając przy tym zdanie, które powtarzał przy każdej okazji od wyjazdu z Anglii: „Musimy naprawdę pokazać, co potrafimy!”

Rzecz jasna, że zdanie to podzielał każdy członek eskadry.

Zanim jednak „Cyrk” znalazł okazję pokazania, co był wart, musiał pokazać, że nie obawiał się trudów pustynnego życia. Nie było ono idealne. W namiotach było ciasno, ledwie wystarczało miejsca na złożenie skromnych bagaży koło legowisk. Wodę ceniono na wagę złota, wydzielano ją w małych ilościach, co zresztą znakomicie upraszczało poranną i wieczorną toaletę. Jedna blaszanka na dzień — to wszystko.

Jedzenie było równie prymitywne jak tryb życia. Dostawaliśmy cztery posiłki dziennie. Trzy z nich składały się z „bully beef” z konserw, czyli z mielonej i prasowanej wołowiny, na podwieczorek podawano herbatę i suchary z marmoladą. Chleb, jako luksus, dostawaliśmy raz na tydzień. Była to racja żołnierska, pod względem wyżywienia wszyscy na pustyni zostali zrównani. Nie zdarzyło się jednak, by ktokolwiek narzekał, mimo że niestrawność i poważne dolegliwości żołądkowe były na porządku dziennym.

Tego rodzaju kłopoty czy też niewygody doskwierały głównie wtedy, gdy nie było nic do roboty i dopóki nie zaczęły się działania bojowe. Z chwilą gdy polska eskadra zabrała się do pracy w powietrzu, niemal wszyscy jej członkowie zapomnieli o trudnych warunkach pustynnych i skoncentrowali się na swych zadaniach. Już wieczorem 16 marca Stach Skalski wyszedł z namiotu dowódcy z wielce tajemniczą miną i nie zamieniwszy słowa z żadnym z nas, zasiadł w kącie namiotu kasyna pilotów, skrobiąc coś ukradkiem w swym notesie, oprawnym w czarne płótno. Zawartość notesu mieliśmy poznać dopiero następnego dnia.

— 254 —

IV

Staszka Skalskiego spotkałem po raz pierwszy w roku 1941, gdy po przejściu kursu doskonalenia myśliwskiego dostałem się wreszcie do bojowego Dywizjonu 306. Byłem wtedy myśliwskim złotodziobem, Skalski dowodził eskadrą „B” jednostki, był doświadczonym pilotem myśliwskim, miał poza sobą zwycięskie walki września 1939 roku, miał również zwycięskie walki sierpnia i września roku 1940. Wyrabiał się wówczas na jednego z naszych najwybitniejszych myśliwców, pełnię jednak sławy osiągnął pod sam koniec wojny, gdy uzyskał najwyższy pośród Polaków wynik: 19 pewnych zestrzeleń, 2 prawdopodobne oraz 4 uszkodzone samoloty wroga.

Postać Stanisława Skalskiego jest dziś powszechnie w Polsce znana. Człowiek ten przeszedł już w pewnej mierze do naszej historii lotniczej. I słusznie, my, Polacy, mamy bowiem przedziwny zwyczaj: nie bardzo lubimy, gdy któryś z naszych rodaków wybije się ponad przeciętny poziom i gdy ktoś z naszych znajomych staje się sławny. Skoro zaś nie lubimy, to — dosyć zresztą logicznie — robimy wszystko, by sławę tę pomniejszyć, by „drogiego rodaka” zwalić z piedestału. Zwykło się

mówić, że Polak może stać się sławny tylko w dwóch wypadkach: gdy przebywa za granicą lub... nie żyje.

Szczerze się złożyło, iż czyny „Cyrku Skalskiego” zostały uznane i pokazane naszemu społeczeństwu we właściwym świetle. Skoro zaś polska eskadra afrykańska zdobyła taką sławę, jest rzeczą wprost niezbędną zapoznać się nie tylko z działaniami „Cyrku”, ale przede wszystkim z osobą Skalskiego — był on bowiem dowódcą i duszą zespołu, i jemu w dużej mierze zawdzięczał sukcesy Polish Fighting Team. Powierzchność? Dobrze zbudowany blondyn średniego wzrostu, o przeredzonej czuprynie i okrągłej twarzy o nieregularnych rysach i lekko zadartym nosie. Szybki, nieco nerwowy w ruchach, żywy w słowie, impulsywny, łatwo zapalny. Żadna zewnętrzna cecha nie zdradza zawartych w nim wartości, żadna nie wskazuje na jego myśliwskie walory. Może tylko oczy. Przenikliwe, bystre, o intensywnym spojrzeniu.

— 255 —

Stanisław Skalski urodził się 17 listopada 1915 roku w Ko-dymiu. Po ukończeniu gimnazjum i kursu lotniczego Przysposobienia Wojskowego w Łucku wstąpił ochotniczo w roku 1935 do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, a po jej ukończeniu i po promocji na podporucznika został przydzielony do eskadry myśliwskiej 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. Latał tam, jak zresztą wszyscy prawie ówczesni myśliwcy, na samolotach P-II c. O tym, że we wrześniu 1939 roku były to maszyny zgoła przestarzałe, że nie posiadały odpowiedniej szybkości ani odpowiedniego uzbrojenia, wiedzą dziś wszyscy, a najlepiej może pokazuje to Skalski w interesującej książce Czarne Krzyże nad Polską. Niemniej jednak właśnie na tych przestrzałych P-II odniósł Skalski swe pierwsze powietrzne zwycięstwa i od nich rozpoczął swą wojenną karierę. We wrześniu 1939 Skalski uzyskał 6 pewnych zestrzałów samolotów hitlerowskich.

Później przedostał się do Rumunii, skąd okrężną drogą, przez Syrię, przepłynął do Francji, a wreszcie do Wielkiej Brytanii, gdzie w początkach 1940 roku organizowano załóżki późniejszych Polskich Sił Powietrznych. Teraz lotniczy talent Skalskiego poczyną się ujawniać, dokoła jego osoby gromadzą się pierwsze promyki późniejszej sławy. W czasie bitwy o Wielką Brytanię walczy w polskim Dywizjonie 302 i angielskim 501, odnosi duże sukcesy, ze-strzeliwuje 5 samolotów na pewno i 2 prawdopodobnie, sam zresztą również jest dwukrotnie zestrzelony, a raz musi ratować życie, skacząc ze spadochronem z płonącej maszyny.

Wielu doskonałych pilotów rezygnowało po szczególnie niebezpiecznych kraksach z dalszego latania, specjalnie zaś z latania bojowego. Mógł zrezygnować i Skalski, przecież obowiązki swoje wypełnił już z nadatkiem. Mógł zrezygnować, ale gdyby to uczynił, nie byłby sobą. W marcu 1941 przeniesiony zostaje do polskiego Dywizjonu 306, który był, jeśli tak można się wyrazić, jego dywizjonem rodzinnym, składał się bowiem z większości pozostałych przy życiu pilotów byłego dywizjonu toruńskiego.

Skalski został teraz dowódcą eskadry. Nie służyłem, niestety, w jego eskadrze, przydzielono mnie do eskadry „A”, dowodzonej podówczas przez kapitana Zielińskiego, który zginął w końcu 1941 roku. Wiem jednak, iż Stach był dowódcą lubia-

nym i szanowanym, zarówno przez podwładnych, jak przez kolegów i przełożonych. Po roku niemal bezustannych bojów, po wielu ofensywnych lotach na drugą stronę kanału La Manche i odniesieniu kilku dalszych zwycięstw Skalski zostaje przeniesiony do Dywizjonu 316, a później, w maju 1942, obejmuje stanowisko dowódcy polskiego Dywizjonu 317. Jest już w polskim stopniu kapitana, posiada angielski stopień funkcyjny Squadron Leadera.

Czas idzie naprzód, wojna się toczy, dywizjony startują, piloci odnoszą zwycięstwa, ludzie giną. Jesienią 1942 roku Skalski został przeniesiony na tak zwany odpoczynek operacyjny, jakże bardzo zasłużony. Przerzucono go do odległej Szkocji i powierzono mu funkcję Szefa Pilotażu w Szkole Myśliwskiej. Trudno było o lepszy wybór.

Ale Skalski to myśliwiec z krwi i kości. Nie dla niego spokojna praca w szkole. W styczniu 1943 roku, gdy skryzalizowała się myśl zorganizowania Polskiej Eskadry Afrykańskiej, Skalski nie traci ani chwili. Nie tylko pomaga w selekcji kandydatów, ale obejmuje dowództwo zespołu.

I tak nadszedł marzec roku 1943. Jest wojna, grzmią działa, dudnią gąsienice czołgów, ryczą silniki samolotów. Przed namiotami na lotnisku Bu Grara grupka polskich zapaleńców szykuje się do lotu. Polish Fighting Team wchodzi do akcji, tajemnica czarnego notesu Stacha Skalskiego przestaje być tajemnicą, znamy już skład pierwszej szóstki na lot bojowy.

V

Wykołowują na start maszyny, sześć zgrabnych „Spitfireów” podrywa się w powietrze, ciągnie za sobą długie ogony pustynnego pyłu. Pierwsza okazja do zmierzenia się z wrogiem ponad Afryką.

Pierwszy lot w dniu 17 marca nie przyniósł sukcesów, tak zresztą jak i kilka lotów następnych. Skład eskadry zmieniał się, każdy z nas był kilka razy w powietrzu, lataliśmy na liczne patrole ponad Mareth Line, eskortowaliśmy bombowce atakujące cele na tyłach wroga. Nasza szóstka, z reguły bowiem operowaliśmy w sześć

— 257 —

maszyn, znajdowała się przeważnie na samym szczycie atakujących formacji.

Powierzano nam osłonę górną, czyli „top cover”, zadanie odpowiedzialne, gdyż od czujności naszej formacji zależało bezpieczeństwo formacji dolnych. Niemniej jednak, mimo że brytyjscy koledzy z Dywizjonu 145 odnieśli w tym czasie kilka zwycięstw, nas jakoś omijały niemieckie Messerschmitty, nasze konto pozostawało czyste.

Poczynaliśmy się niecierpliwić. Spodziewaliśmy się wielu walk, a tymczasem, jak na złość, w powietrzu widzieliśmy tylko samoloty własnych jednostek. Praca stawała się monotonna. Służbę podzielił Skalski w ten sposób, że sześciu z nas było zajętych na lotnisku przez dwadzieścia cztery godziny, od południa do południa, oczywiście z przerwą nocną. Reszta pilotów była wolna. Cóż jednak było do roboty na piasku? Opalaliśmy się, wylegiwaliśmy na słońcu, czasem udawaliśmy się na pobliski brzeg, bo szczęśliwie Bu Grara położone było tuż nad morzem. O innych rozrywkach mowy nie było.

Monotonię życia przerwał nam brytyjski atak na Mareth Line, przygotowany bardzo starannie i przeprowadzony po mistrzowsku. Podczas gdy Amerykanie stali w Maknassy, a Francuzi na południe od nich wokół Ksar Rhilane, utrudniając

niemiecką służbę łączności i rozdzielając ich rezerwy, Montgomery przerwał linię Mareth. Po niesłychanie silnym przygotowaniu artyleryjskim, trwającym przez 21 i 22 marca, brytyjska 50. dywizja sforsowała rowy przeciwczołgowe i przeprowadziła własne czołgi poprzez zalane wodą tereny Wadi Zigzaou, ale zmuszona została do cofnięcia się pod naporem dwóch niemieckich dywizji pancernych. Montgomery jednak dalej atakował Mareth, rzucał do walki coraz nowe jednostki. Niemcy wprowadzili na linię swe rezerwy, a o to tylko chodziło angielskiemu dowódcy, już poprzednio bowiem wysłał on w pustynię, głęboko po lewej stronie Mareth, dywizję nowozelandzką, dowodzoną przez generała Freyberga. Dywizja ta forsownym marszem obeszła fortyfikacje, niedostrzeżona przez nieprzyjaciela, przedarła się przez stary mur rzymski i uderzyła na Niemców w chwili, gdy zwróceni byli ku atakującym frontowo pozostałym oddziałom angielskim. Na dodatek dywizja indyjska, złożona z walecznych Gurkhów, również zaatakowała z flanki poprzez wzgórze

— 258 —

Mutmata. Jakby tego wszystkiego nie było dosyć, amerykańskie dywizje pancerne z Maknassy dołączyły do sił brytyjskich.

Bitwa zakończyła się klęską Niemców, którzy, tracąc wielkie ilości ludzi i sprzętu, w panice wycofali się na nową linię obronną, biegnącą wzdłuż doliny Wadi Akarid, jednym końcem opartą

0 brzegi morskie, drugim zaś o łańcuch niewyschniętych słonych jezior, wychodzących daleko w pustynię.

W tym właśnie czasie polski zespół, pracujący z wielkim wyczerpaniem na równi z innymi jednostkami myśliwskimi RAF-u, otrzymał nowy sprzęt, a mianowicie „Spitfire” Mk. IX, maszyny tego typu, na jakich lataliśmy poprzednio w Anglii. Na tych samolotach posiadaliśmy niewątpliwą przewagę zarówno nad włoskimi Macchi 202, jak nad niemieckimi Messerschmittami Me-109.

W dniu 28 marca pięciu Polaków wystartowało, jak zwykle, na patrol na tyłach wroga. Szósta maszyna nie była gotowa do lotu

1 musiała pozostać na ziemi. Piątkę prowadził Stach Skalski. Po półgodzinnym patrolowaniu ponad arabskim miasteczkiem Sfax, podówczas znajdującym się jeszcze w rękach niemieckich, Skalski dostrzegł w oddali maszyny. Przyjrząwszy się im lepiej, stwierdził, że były to samoloty nieprzyjacielskie, sześć bombowych Junkersów Ju-88 eskortowanych przez dziesięć myśliwskich Messerschmittów Me-109. Przez polską formację przebiegł jakby prąd elektryczny. Nareszcie!

Skalski bynajmniej nie przejmował się faktem, że nieprzyjaciel posiadał przewagę liczebną. Dowodził przecież swoim doborowym zespołem, miał za sobą ludzi, na których mógł polegać. Ostrożny, rozważny manewr i Polacy znaleźli się w górze ponad formacją wroga. Następnym manewr, błyskawiczny atak od strony słońca! Manewr nieco ryzykowny, wymagający doskonałej oceny czasu, doskonałego opanowania sytuacji. Poprzez niespodziewające się niczego myśliwce niemieckie pięciu Polaków spłynęło na Junkersy, a podczas gdy trzech naszych siało zamieszanie wśród Messerschmittów, Skalski z „Dziubkiem” Horbaczewskim dobrali się do „skóry” bombowcom.

Trysnęły serie pocisków z działek, oddawane z niewielkiej odległości, kierowane

mistrzowsko, niezawodnie. Lewy silnik Junkersa staje w płomieniach, tylny strzelec walczy jeszcze, ale krótka,

— 259 —

przelotna seria ucisza go na zawsze... Seria w prawy silnik... Hitlerowski samolot wali się w dół, zwija w korkociąg, pali się niczym smolna pochodnia. A obok niego drugi Junkers, niczym koszmarny bliźniak, z warkoczem czarnego dymu buchającego z obu motorów.

Skalski i Horbaczewski mają po jednym zestrzeleniu, bombowce niemieckie rozbijają się na piasku. Messerschmitty, przerażone brawurowym atakiem, nie wytrzymują. Szaleńczymi przewrotami uchodzą z pola bitwy, nurkują niemal prostopadle w kierunku swych baz, gonione przez pewien czas przez trzech Polaków. Piękne to zwycięstwo, ale Stachowi Skalskiemu, rozgrzanemu spotkaniem, jeszcze było mało. W czasie walki wszystkie samoloty obniżały stopniowo wysokość i wreszcie znalazły się tuż ponad miasteczkiem Sfax. Stach rzucił okiem na ziemię i uśmiechnął się mściwie. Trzeba trafu, że tuż pod nim przejeżdżały cztery wielkie ciężarówki wyładowane po brzegi hitlerowskimi żołdakami, „nad-ludźmi” z „Afryka Korps”. Spoglądali z zaciekawieniem w niebo, przyglądali się walce, gapili się z otwartymi ustami. Głupcy, nie wiedzieli, co ich czeka.

Z wyciem silnika zwałił się „Spitfire” Skalskiego na skrzydło, znurkował i nagle, przelatując ponad ciężarówkami, otworzył morderczy ogień z działek i karabinów maszynowych. Skutki były niezwykle. Przerażeni żołnierze poczęli skakać z wozów, ciężarówki stanęły w płomieniach, ulica zasłała się trupami hitlerowców, lecz jedynie nieliczni szczęśliwcy znaleźli schronienie w bramach domów i w ten sposób ocalili życie.

Pięciu Polaków powróciło do bazy bez strat. „Cyrk” odniósł pierwsze zwycięstwo. Horbaczewski to jeszcze jeden talent myśliwski. Młodszy wiekiem i doświadczeniem od Skalskiego, szybko wybijał się, a w czasie pobytu na pustyni poszczycić się mógł najlepszymi wynikami wśród Polaków — pięć pewnych zwycięstw. Później, po kampanii afrykańskiej, pozostał na Bliskim Wschodzie, przeniósł się na Malte, dowodził brytyjskim dywizjonem we Włoszech, a po powrocie do Anglii objął w roku 1944 dowództwo polskiego Dywizjonu 315, wyposażonego w samoloty „Mustang”. Lecąc na czele tej jednostki w sierpniu 1944, dokonał niebywałego wyczynu. Dywizjon napotkał nad Francją 60 Focke Wulfów Fw-190. Horbaczewski

— 260 —

zaatakował, a w spotkaniu jego jednostka zestrzeliła 16 maszyn wroga, sam Horbaczewski zniszczył 3 i gonił następnego, gdy dosięgła go seria pocisków. Poszedł w dół w płomieniach, zginął na miejscu. Była to jedyna strata Dywizjonu. Pośmiertnie odznaczono go Krzyżem Virtuti Militari IV klasy, nadano mu wysokie odznaczenia Distinguished Service Order, awansowano do stopnia majora. Zestrzelił ogółem 16 maszyn i gdyby nie ów nieszczęsny lot, kto wie, jak daleko by zaszedł. Z takich ludzi składał się „Cyrk Skalskiego”.

VI

Minęło kilka dni. Niemcy usadowili się wzdłuż Wadi Akarid, wojska Montgomeryego przegrupowały się do następnego uderzenia. Od zachodu napierali na Tunis Amerykanie generała Eisenhowera.

„Cyrk Skalskiego" nie próżnował w ciągu tych dni. Zespół wykonywał przeciętnie cztery loty dziennie, z reguły osłaniając od góry inne formacje myśliwskie i myśliwsko-bombowe. Zadania te wykonywaliśmy nie tylko ze względu na posiadanie wysokościowych maszyn, ale przede wszystkim z tej przyczyny, że dowódcy brytyjscy jia brali już do nas przekonania.

I rzeczywiście, skoro tylko przełamała się zła passa, za pierwszymi zwycięstwami poszły dalsze spotkania z nieprzyjacielem, wiadomo zaś, że tacy ludzie, jak Skalski, Horbaczewski czy Sporny nie zwykli spotkań z wrogiem kończyć bez sukcesów.

Dnia 2 kwietnia zespół wystartował w 4 maszyny, gdyż szalejąca poprzedniej nocy burza piaskowa „uziemiła" dwa „Spitfire'y". Czwórka ta, w składzie: Skalski, Horbaczewski, Machowiak i ja, w czasie patrolu ponad miasteczkiem Gabes została naprowadzona przez radio na formację 15 Messerschmittów Me-109. Rezultatem walki, toczonej znowu z przeważającymi siłami, były 3 zestrzelenia pewne oraz 2 nieprzyjacielskie samoloty uszkodzone. Straty własne — zero.

4 kwietnia eskadra, również prowadzona przez Skalskiego, napotkała w okolicach Gabes nieprzyjaciela: 7 Junkersów Ju-88

— 261 —

w osłonie 12 Messerschmittów Me-109. Błyskawiczny atak, walka, dym za ogonem wroga, płomienie z silników. Rezultat? 2 Messerschmitty Me-109 zestrzelone, 1 uszkodzony. Straty własne, jak zwykle, zero.

Dzień 5 kwietnia całe pustynne Skrzydło spędziło beczynn timer, zerwała się bowiem taka burza, że lotnisko Bu Grara przemieniło się w kłębowisko piaskowego pyłu, a przejście z namiotów mieszkalnych do namiotu kasyna sprawiało poważne trudności nawigacyjne. W piaskowej zamieci zaginęły samoloty i samochody, niewidzialny stał się łańcuch gór ciągnący się wzdłuż Akarid, nie pojawiały się nawet karawany arabskie — charakterystyczne sznurki objuczonych wielbłądów i drobnych postaci ludzkich, przybranych w zbrudzone burnusy. Mimo jednak niepomysłnych warunków atmosferycznych generał Montgomery właśnie w nocy z 5 na 6 kwietnia zdecydował generalny atak na Wadi Akarid.

Tym razem miał to być atak frontalny, a był on tak potężny, że gdy rankiem 6 kwietnia wystartowaliśmy na patrole nad frontem, od razu przekonaliśmy się, że bitwa miała się ku końcowi. Cała dolina Akarid pokryta była chmurą gęstego dymu artyleryjskiego, w tumanach którego coś bezustannie się kłębiło, coś się kotłowało. Bombowce brytyjskie i amerykańskie zrzucały w dolinę potężne ładunki bomb, artyleria wystrzeliwała tysiące i dziesiątki tysięcy pocisków. Gdy ruszyliśmy na czwarty patrol tego dnia, ujrzelśmy, że oddziały niemieckie rozpoczęły odwrót.

„Afrika Korps", utrzymując jaki taki porządek, cofała się pod naporem Brytyjczyków na północ, w stronę miasteczka Enfida-ville, leżącego u podnóża łańcucha górskiego otaczającego Tunis. Praca naprzód Ósma Armia napotkała po drodze wysunięte jednostki amerykańskiego II Korpusu. W ten sposób połączyły się linie alianckie, a nieprzyjaciel został okrążony. Od tego momentu ogromnie skróciły się linie zaopatrzeniowe Anglików, poczęli otrzymywać dostawy sprzętu z portów północnoafrykańskich, a oddziały ich mogły posuwać się do woli wzdłuż całego frontu tunezyjskiego.

„Afrika Korps", teraz dowodzony przez generała von Arni-ma, utworzył obszar

obronny w północnej Tunezji, wzdłuż frontu długości około 190 kilometrów. Obszar ten obejmował głównie

— 262 —

górzyste, trudno dostępne tereny i, według przewidywań niektórych, nawet dosyć doświadczonych oficerów, Niemcy i Włosi mogli się w nim bronić przez dłuższy jeszcze czas.

W czasie ataku na Wadi Akarid polska eskadra odniosła nowe sukcesy. W ostatnim patrolu 6 kwietnia napotkaliśmy w przedwieczornej mgle kilka Messerschmittów. „Dziubek” Horbaczewski zestrzelił jednego Niemca, porucznik Wyszkowski zestrzelił prawdopodobnie drugiego, Majchrzyk uszkodził trzeciego.

W dzień później nowe spotkania, nowe zwycięstwa. Tym razem szczęśliwymi „zawodnikami” byli Sporny i Malinowski — każdy zestrzelił po jednym myśliwskim Messerschmitcie.

Teraz tabela naszych wyników przedstawiała się solidniej. W czasie trzech tygodni pracy bojowej zanotowaliśmy na koncie 10 zestrzeleń pewnych, 1 prawdopodobne i 4 uszkodzenia, wszystko to bez żadnych strat własnych. Pamiętać przy tym należy, że byliśmy eskadrą, nie dywizjonem, i że w żadnym locie nie brało udziału więcej niż 6 naszych samolotów.

„Cyrk Skalskiego” pokazał więc już na pustyni swoje pazury, ale był to ciągle jeszcze początek. Prawdziwie wielkie dni dla zespołu miały nadejść wkrótce.

VII

W wyniku bitwy pod Wadi Akarid wojska lądowe wykonały skok: „Afrika Korps” do tyłu, Ósma Armia do przodu. Front ustalił się pod Enfidaville, a lotnisko Bu Grara znalazło się tak daleko na tyłach, iż zaszła potrzeba zmiany miejsca postoju i przeniesienia się bliżej nieprzyjaciela.

11 kwietnia wszystkie dywizjony myśliwskiego Skrzydła przeleciały na nowe lotnisko Fouconnerie, położone tuż przy linii frontu. Personel techniczny i reszta pilotów odbyli drogę na ciężarówkach. Gdy jednak ogromny konwój samochodowy zbliżył się do Fouconnerie, okazało się, że ponownie zdecydowano się na zmianę lotniska. W połowie drogi z miasteczka El Djem do Sousse znalezione zostało pole, doskonale nadające się do startów i lądowań, a po krótkotrwałej pracy buldożerów i motorowych walców

powstało tam doskonałe lotnisko, któremu nadano nazwę Goubri-ne. Operując z tego pola wzlotów, ponieśliśmy pierwszą i jedyną stratę, ale też, startując z Goubrine, odnieśliśmy nasze największe sukcesy w Afryce.

Zaczął się od straty. W trzy dni po przybyciu do Goubrine, gdy nalataliśmy się ponad górami Tunezji aż do znudzenia, ruszyliśmy na jeszcze jeden patrol wzdłuż poszarpanych wybrzeży Cap Bon, na północny wschód od Tunisu. Byłem wtedy w służbie, ale tuż nad lotniskiem, zaraz po starcie, począł mi przerywać silnik, toteż zmuszony zostałem do lądowania i nie brałem udziału w operacji. Okazało się, że właśnie w tym locie zestrzelony został porucznik Wyszkowski. Pozostał w tyle za formacją, chciał prawdopodobnie „zapolować” w pojedynkę. Doszło go dwóch Niemców na Messerschmittach i zapaliło mu maszynę. Wyszkowski wylądował przymusowo poza liniami nieprzyjacielskimi, dostał się do niewoli i resztę wojny spędził w obozie jeńców, skąd po zakończeniu wojny wrócił najpierw do Anglii, a

później do Polski. W chwili obecnej jest pilotem na liniach komunikacyjnych „Lot”. Strata kolegi oczywiście zwarzyła nam humory, ale szybko pomściliśmy porażkę. Tego samego jeszcze dnia natknął się na naszą eskadrę pojedynczy włoski Macchi 202, który wyskoczył z chmur i niespodziewanie znalazł się w towarzystwie „Spitfireów”. Rzecz jasna, że koniec Włocha był szybki, a z przyjemnością mogę stwierdzić, iż właśnie mnie przypadł honor „wykończenia” przeciwnika, ponieważ przypadkiem znalazłem się w pozycji najdogodniejszej do strzału.

Dzień 20 kwietnia zapoczątkował nową serię zwycięstw „Cyrku”. W tym dniu, podczas patrolu w okolicach ufortyfikowanej włoskiej wyspy Pantelleria, polski zespół pokazał nie tylko pazury, ale i kły.

Lot rozpoczął się najnormalniej w świecie, wydawało się, że jego przebieg będzie bezowocny. Lecieliśmy szóstką w górnej osłonie bombowców, ruszających nad morze w poszukiwaniu włoskich statków. Opuściliśmy lotnisko i rwąc w górę, szliśmy po kursie. W dole pod nami rozwinęła się ciemna wstęga morza, przelecieliśmy nad linią frontu i nadal się wznosząc, skierowaliśmy się wzdłuż brzegów, w stronę wysuniętego w morze cypla Cap Bon. Wyprawa

— 264 —

zebrała się, tuż pod nami leciał dywizjon kanadyjski, jeszcze niżej szły formacje myśliwsko-bombowych „Kittyhawków”.

W pewnym momencie, już w pobliżu Pantelleria, której wybrzeża rysowały się wyraźnie w dole, radiowa stacja ostrzegła nas przed nieprzyjacielem. Radar wykrył, iż przybliżała się do nas formacja około 20 „bandytów”. Szóstkę naszą prowadził tym razem Wacek Król, spokojny i flegmatyczny, doświadczony myśliwiec, który w latach późniejszych dosłużył się dowództwa dywizjonu i nawet skrzydła oraz dosłużył się stopnia majora oraz angielskiego podpułkownika. Król już po wojnie, w roku 1957, znalazł się znowu w mundurze i do chwili obecnej jest w służbie czynnej. Jego konto myśliwskie wynosi oficjalnie 8V2 zestrzeleń pewnych i 1 zestrzelenie prawdopodobne, nieoficjalnie zaś z pewnością ma „na sumieniu” znacznie więcej nieprzyjaciół.

Wacek spokojnie potwierdził odbiór depezy. Eskadra wzmogła czujność, poczęliśmy się pilnie rozglądać. Ostatecznie, spotkanie szóstki z dwudziestoma przeciwnikami nie było zabawką, walka mogła okazać się ryzykowna.

W przodzie ukazały się punkciki, szybko przemieniające się w ciemne sylwetki nieprzyjacielskich maszyn. Leciały wprost na nas, mniej więcej na tej samej wysokości.

Wypadki rozegrały się w tempie błyskawicznym. Wacek Król, wytrawny dowódca, wytrzymał nerwowo, a podczas gdy Niemcy poderwali się w zakręcie, by nawiązać walkę, uzyskaliśmy automatycznie przewagę manewru i gdy z kolei my wykęciliśmy, idąc nieco w górę, przewaga ta zaakcentowała się mocniej.

Padł krótki rozkaz Wacka i formacja polska rozpoczęła atak, który wkrótce przemienił się w szereg pojedynków. Oczywiście szyki rozpadły się, jak to zwykle w podobnych wypadkach bywało, każdy działał teraz na własną rękę, a przyznać trzeba, że każdy działał bezbłędnie.

Trudno stwierdzić, kto osiągnął pierwsze zwycięstwo, zresztą to nie było istotne.

Wacek Król, który jako prowadzący najbardziej był narażony na ataki wroga,

rzeczywiście w pierwszej fazie napadnięty został przez cztery samoloty, ale szybko strząsnął je z ogona. Messerschmitty odpadły, odskoczyły gdzieś w bok, lecz ostatni z nieprzyjaciół, Włoch na Macchi 202, nie zdołał w porę umknąć.

Wacek zacieśnił skręt, ściągnął drążek. Macchi, widząc niebezpieczeństwo, szukał ucieczki w gwałtownym, prostopadłym nurkowaniu. Nie zmyliło to Polaka, pogonił za przeciwnikiem, a gdy znalazł się w odległości trzystu metrów, nacisnął spust broni pokładowej. Celnie strzelał Wacek. Gdy zbliżył się do przeciwnika i z dwustu metrów oddał drugą serię, Macchi dymił już potężnie. Kilkadziesiąt dalszych pocisków z działek zrobiło swoje. Włoch wyciągnął niespodziewanie w górę, wytracił szybkość, przewalił się na skrzydło i w niesterowanej spirali uderzył o powierzchnię morza.

Porucznik Martel, zwany popularnie „Zosią”, w tym samym czasie walczył z trzema innymi Macchi, bo przecież mimo udanego manewru początkowego przeciw każdemu z naszych występowało co najmniej trzech przeciwników. Martel szybko rozpedził Włochów, wybrał jednego z nich i błyskawicznie ułokował się za jego ogonem. Gdy naprzyjaciół znalazł się na celowniku „Zosi”, ze skrzydeł „Spitfire'a” bluznęły strugi pocisków. Z kadłuba Macchi posypały się odłamki metalu, coś eksplodowało, trysnął kłęb czarnego dymu. Martel nie zdołał jednak wykończyć swego przeciwnika. Kątem oka dostrzegł, że zagrażał mu atak Messerschmitta, który wyprysnął znikąd i z przewagą wysokości zbliżał się do Polaka. Nie było chwili do stracenia. Zadygotał „Spitfire”, ściągnięty w ciasnym zakręcie, dwa samoloty minęły się w potwornym pędzie, zwinęły w walce kołowej. Trudno było jednak Niemcowi mierzyć się z zajadłym i doświadczonego Polakiem. Jedno okrążenie, drugie... Messerschmitt nachodzi już na celownik... poprawka, jeszcze większe ściągnięcie drążka, lekkie zwolnienie, bo maszyna trzęsie się, jakby chciała zwinąć się w korkociąg, ponowne podciągnięcie. Jest! Jedna seria i druga... wali się Messerschmitt, wyłamuje ze skrętu, przewala, a potem kilka nieskładnych zwitek korkociągu i potężny słup wody buchający w górę. Jeszcze chwila i na powierzchni morza rozchodzą się szerokie, łagodne kręgi. To jedyny ślad po przeciwniku Martela. Jedna za drugą waliły się wrogie maszyny w morze, jeden po drugim ubywali przeciwnicy. Starszy sierżant Popek trzema krótkimi seriami posłał włoski Macchi ku wodzie. Starszy sierżant Maj-chrzyk, po zaatakowaniu pięciu Messerschmittów i rozgonieniu ich po całym niebie, ruszył w pogoń za Włochem, a tym razem wystarczyła jedna seria pocisków. Nowa fontanna wody, kręgi na powierzchni. Porucznik Drecki pognał za Messerschmittem, dopadł go w nurkowaniu, podszedł tak blisko, że jego płatek trząsał się i szarpał w wirach za ogonem wroga. Po pierwszej serii Messerschmitt strzelił w niebo wspaniałą świecą, a w tej samej chwili błysnął płomień z jego silnika, posypały się strzępy płatowca, maszyna wroga przewaliła się, przeszła na plecy i ciągnąc za sobą smugę dymu, na pełnej szybkości zderzyła się z morzem. Nie poprzestał Drecki na tym zwycięstwie, miał jeszcze dużo amunicji, w pobliżu kręciły się obce maszyny. Jedna z nich, Messerschmitt Me-109, nachodziła właśnie za ogon jakiegoś „Spitfire'owi”. Potrzebna była interwencja. Drecki szarpnął dźwignię gazu, zawył potężny silnik. Aby prędzej, aby zdążyć na czas, aby dopomóc koledze. Zdażył. Z odległości stu metrów posłał Messerschmittowi wszystko, co tylko przejść zdołało przez lufy jego broni. Dobra to

była porcja, Niemiec zwinął się, wielkie kawały blachy odwały się z jego skrzydła. Niestety, Drecki nie miał okazji do dalszych strzałów. Z kolei za jego ogonem pojawił się jakiś Messerschmitt. Maciek wykrcił, ale o ułamek sekundy za późno. Kilka wrogich pocisków trafiło w silnik jego „Spitfire'a”. Motor zapalił się, a przez głowę Polaka przeszła nader niemiła myśl, że trzeba będzie skakać ze spadochronem. Popróbował innego ratunku. Messerschmitt odszedł po ataku, nie ryzykując walki nawet z uszkodzonym przeciwnikiem, a Drecki postawił maszynę „na mordę”, waląc się ku morzu niemal prostopadle. Manewr był udany. Potworny pęd powietrza ugasił ogień, zaś uszkodzenie było w gruncie rzeczy minimalne, więc Maciek bez trudu doprowadził samolot do bazy i wylądował szczęśliwie.

Szóstym uczestnikiem walki po stronie polskiej byłem ja. I moje spotkanie było owocne, przeciwnik znalazł się na dnie morza. W ten więc sposób, gdy wreszcie wylądowaliśmy wszyscy w Goubrine i paląc papierosy, zebraliśmy się w namiocie „ops”, by złożyć kolejno raporty z lotu, szybko doliczyliśmy się ogólnych wyników. W spotkaniu u wybrzeży Pantellerii szóstka Polaków, walcząc z trzykrotnie silniejszym przeciwnikiem, zestrzeliła w ciągu

— 267 —

dwuminutowej walki 6 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 1 prawdopodobnie oraz uszkodziła 1. Straty własne... znowu — zero.

Był to bez przesady prawdziwy majstersztyk. Zespół dowiódł, iż całkowicie zasługuje na miano „Cyrku” i, prawdę mówiąc, właśnie od owego czasu poczęto nas nazywać „Cyrkiem”. Noblesse ob-lige.

Już następnego dnia lista naszych zwycięstw powiększyła się. Patrolowaliśmy właśnie okolice Tunisu.

Znowu prowadził Wacek Król, znowu znalazłem się w służbie. Tym razem jednak zarówno ogólne warunki, jak i przebieg walki były odmienne i nawet nieco humorystyczne, o ile tak można nazwać fakt... Nie uprzedzajmy jednak wypadków. Ponieważ w tym locie zaangażowałem się w sposób raczej niezwykły, więc opowiem o nim ku uciesze jednych, ku przestrodze drugim.

Pogoda była dosyć nieprzyjemna. Ponad dzikimi szczytami tunezyjskich gór włóczyły się ciężkie, napęczniałe deszczem chmury, czasem schodziły nisko, owijały swymi kłębami wierzchołki, wpełzały w doliny, przewalały się przez przełęcze. Perspektywa była marna, zanosilo się na deszcz. Zadanie trzeba było jednak wykonać. Przez godzinę niemal kręciliśmy się za Wackiem Królem ponad górami. Prowadziłem prawą dwójkę eskadry i starałem się trzymać jak najbliżej Wacka, w podobną bowiem pogodę łatwo się zagubić, łatwo również o zaskoczenie ze strony nieprzyjaciela.

Czas patrolu dobiegał końca, zdawało się, że wrócimy do Gou-brine z niczym. W pewnej chwili któryś z kolegów zaraportował przez radio o nierozpoznanych samolotach, przelatujących nisko z dala pod nami. Rzeczywiście, na tle górskich zboczy dostrzegłem pięć ciemnych punkcików, przesuwających się w stronę warstwy chmur, pokrywającej wąską dolinę opodal jakiegoś miasteczka.

Tak się jednak złożyło, że tylko Wacek i ja poszliśmy do ataku. Reszta zapewne zgubiła wroga z oczu i w poszukiwaniu go skręciła w innym kierunku. Gdy nurkowałem za Wackiem, pozostawiłem za sobą w górze cztery „Spitfire'y”, które po

kilku sekundach rozplynęły się w przestworzach. Tak więc musieliśmy radzić sobie we dwójkę. Mieliśmy przewagę wysokości i szybkości, mieliśmy również pewność, że doskonale poradzimy sobie z piątką Messerschmittów.

— 268 —

Niemcy byli tuż nad ziemią, z pewnością już nas dostrzegli, bo starali się uciec pod chmury przez głęboką przełęcz pomiędzy urwiskami. Szli rozrzuconi, dwie dwójki w odległości około pół kilometra jedna za drugą, piąty Niemiec leciał daleko w tyle. Zbliżaliśmy się szybko, mój prędkościomierz pokazywał na przemian 600 kilometrów na godzinę, 650 i znów 600, czasami prędkość dochodziła do niebezpiecznej wówczas liczby 700 kilometrów na godzinę. Wacek doganiał już drugą parę wroga. W tym jednak momencie Niemcy znikli mi z oczu, wpadli pod chmury ciągnące się ponad samymi skałami. Lekkim zakrętem przedostałem się pod chmury, wymanewrowałem, by nie zderzyć się ze zboczem, i wpadłem w dolinę. W odległości 500 metrów z przodu dostrzegłem dwa Messerschmitty.

„Aha — przeszło mi przez głowę. — To z pewnością druga dwójka. Ten piąty gdzieś się zawieruszył, pewnie poszedł w innym kierunku. Wacek też zginął. Bierzmy się do roboty”.

Nie było czasu na namysły. Wziąłem na celownik lewego Messerschmitta i oddałem krótką serię. Lecieliśmy na wysokości kilku metrów i widziałem wyraźnie, jak moje pociski uderzyły w skały.

„Trochę wyżej!”

Trzeba wiedzieć, że strzelanie do wroga w locie nad samą ziemią jest dosyć trudne, a to ze względu na brak swobody manewru i szarpanie się własnej maszyny w powietrznych wirach za samolotem przeciwnika. O strzelaniu z jakąkolwiek poprawką mowy nie było, lecieliśmy jeden za drugim, szerokość doliny nie pozwalała na swobodę poruszania się.

Druga seria była celna: ze skrzydła Niemca posypały się odłamki blachy, jego prędkość zmalała.

„Teraz cię mam!”

Myśl ta była grubą przesadą. Wcale go nie miałem, przeciwnie. Zanim zdołałem nacisnąć spust, najniespodziewaniej w świecie ukazały się dokoła mojej kabiny czerwone ogniki smugowych pocisków. Strzelano do mnie z tyłu!

Nie chcę mówić, co w takich chwilach czuje pilot. Dość, że nikomu nie życzę, by do niego strzelano z tyłu, nie życzę nikomu lotu w ciasnej dolince z krwiożerczym Messerschmittem za ogonem.

— 269 —

Gwałtownie podciągnąłem drążek, poderwałem maszynę i wykręciłem do tyłu. Mogłem lada chwila zderzyć się z górami, ale... raz kozie śmierć! Czy nie obojętne, w jaki sposób człowiek ginie, skoro śmierć ta jest szybka, a tym samym bezbolesna? Gdy wchodziłem w chmury, kątem oka zarejestrowałem sylwetkę goniącego mnie Messerschmitta i „Spitfirea” za jego ogonem. Przez następne okno w chmurach dojrzałem, jak Messerschmitt buchał dymem z silnika, jak zawadzał o drzewa, jak rozbijał się o urwiska. Potem przez dłuższy czas nie widziałem nic i drżałem z obawy przed zderzeniem. Cóż, jakoś się udało, wyszedłem ponad chmury i, nie widząc dokoła żadnego samolotu, zawróciłem do bazy.

Całkowity przebieg spotkania stał się jasny dopiero później, na ziemi, po rozmowie z Wackiem Królem. Okazało się, że piąty Messerschmitt nadal szedł z tyłu i że Wacek znalazł się poza nim. W tunezyjskiej dolince leciała więc przedziwna formacja: dwa Messerschmitty z przodu, wrywające co tylko gazu w silnikach starczyło, za nimi druga dwójka Niemców, następnie ja, za mną piąty Messerschmitt, a na samym końcu Wacek Król, który nie mógł strzelać, by wypadkiem nie trafić we mnie. Mój radiodbiornik nie działał, ostrzeżenia Wacka szły w próżnię i dopiero gdy na skutek strzałów Niemca wyrwałem w górę, mógł Król wykończyć swoją ofiarę. Ta przygoda kosztowała mnie butelkę oryginalnego włoskiego wina, którego zażądał ode mnie Wacek i które zgodnie wypiliśmy w namiocie kasyna.

VIII

Głos Karola Pniaka jest równie imponujący jak jego dwumetrowa potężna postać. W tamtych, historycznych dziś czasach northolckich, gdy polskie dywizjony myśliwskie stacjonowały na tym podlondyńskim lotnisku, mawiano, że gdy Karol szepnie coś w Northolt, słyhać go wyraźnie po drugiej stronie Londynu, w dokach portowych Tamizy.

Karol Pniak może się poszczycić piękną lotniczą historią, dobre zdobył sobie imię w ciągu długiej powietrznej służby. Jeszcze przed wojną zasłynął jako doskonały pilot — wraz z kapitanem

— 270

Kosińskim i kapralem Maćkiem, był członkiem słynnej trójki krakowskiej Bajana. W czasie kampanii wrześniowej, jako podchorąży, walczył wraz ze Skalskim w toruńskim pułku. W czasie bitwy o Wielką Brytanię walczył i odnosił zwycięstwa w dywizjonach polskich i angielskich. Dowodził kolejno eskadrą i dywizjonem myśliwskim, przy końcu wojny otrzymał stopień polskiego kapitana i angielskiego majora. Jego konto urosło do 7 pewnych zestrzeleń, 2 zestrzeleń prawdopodobnych i 3 uszkodzeń. Odznaczony wysokimi orderami polskimi, brytyjskimi, francuskimi i nawet holenderskimi, Pniak powrócił do kraju po wojnie, przez pewien czas przebywał w lotnictwie, później musiał poszukać pracy w budownictwie. Obecnie znajduje się już na emeryturze.

Głos jego pozostał nadal tak potężny jak wówczas. Pisząc „wówczas”, mam na myśli dzień 22 kwietnia 1943 roku, gdy polska eskadra, dowodzona przez Pniaka, znalazła się po raz nie wiadomo który ponad zatoką Tunisu, zawieszona wysoko nad innymi formacjami myśliwskiego skrzydła. Pniak to wyga nad wygami, jego jastrzębim oczom nie uszła formacja samolotów, zbliżająca się ku afrykańskim brzegom od strony morza.

— Uwaga, chłopaki! — zadudnił przez radio. — Z prawej strony lecą, cholery! Minęła chwila ciszy, pełna napięcia i oczekiwania. Obca formacja przybliżyła się. Teraz widać było wyraźnie, z czego się składała. Dołem szły wielkie, sześciosilnikowe Messerschmitty Me-323, zwane „Gigant” — maszyny transportowe, używane do przewozu wojsk. Było ich kilkanaście, uszykowały się w grupy po pięć. Bez wątplenia Niemcy mieli nadzieję w ten sposób dostać posiłki i zaopatrzenie utrudzonemu „Afrika Korps”.

„Nie byle jaka gratka” — pomyślał Karol. Starym nawykiem nadal przeszukiwał oczami niebo.

Ostrożność okazała się na czasie. Wysoko ponad „Gigantami” ledwie widoczne na tle niebieskiego nieba kręciły się myśliwskie Messerschmitty. Było ich dużo, ponad dwadzieścia. Opiekowały się transportowcami, miały nie dopuścić do nich brytyjskich samolotów.

Pniak błyskawicznie zmienił plan. Nie można już było marzyć o atakowaniu „Gigantów”. Zadaniem „Cyrku” była górna osłona.

W razie zejścia Polaków z wysokości niemal bezbronne stawały się dolne dywizjony RAF-u. Karol wymienił kilka zdań przez radio z dowódcą niższego dywizjonu kanadyjskiego i poprowadził swą szóstkę w górę. Wyżej, jak najwyżej, by Messerschmittom sprawić niespodziankę.

„Spitfirey” szarpnęły się do przodu, gdy na wysokości 7000 metrów włączył się drugi bieg sprężarek, maszyny nabrały wigoru. Szerokie okążenie, zakręt w słońce, jeszcze kilka tysięcy stóp wysokości. Ze słońca właśnie wyprowadził eskadrę Pniak wprost na nie-spodziewające się niczego myśliwce hitlerowskie.

Efekt był znakomity, a wynik — na poziomie „Cyrku”. Już w pierwszym starciu, póki jeszcze formacje nie rozsypały się po niebie, Kazek Sporny, „Dziubek” Horbaczewski i Kazik Sztramko jeden po drugim zapalili trzy Messerschmitty, których piloci wyskoczyli ze spadochronami. Zmieniło to oczywiście układ sił i dopomogło w odniesieniu dalszych zwycięstw.

Sporny zwrócił się ku następnemu przeciwnikowi. Dobry dzień miał Kazek. Jak później twierdził, Messerschmitty same pod-stawiały się pod lufy jego działek. Minęło kilkanaście sekund, może minuta, i drugi Niemiec, ugodzony pociskami wojowniczego Kazka, ratował się ze spadochronem.

„Może jeszcze trzeciego podłapię?!” — zastanawiał się Sporny, łakomie rozglądając się dokoła.

Nie było to jednak możliwe z tej prostej przyczyny, że w pobliżu nie znajdował się już żaden przeciwnik, reszta bowiem kolegów Spornego również nie próżnowała. Horbaczewski, cięty jak osa, dognał swego drugiego przeciwnika, ulokował mu się bez trudu za ogonem i tak uczęstował krótkimi seriami, iż Niemiec, przewróciwszy maszynę na plecy, wyskoczył z płonącego płatowca. Sztramko również upolował „dubleta”. Wykończywszy pierwszą ofiarę, natknął się łeb w łeb na Messerschmitta. Sztramko, młodszy doświadczeniem od swych rutynowanych kolegów, zaciętością bynajmniej im nie ustępował. Zbliżał się z ogromną prędkością do Niemca i postanowił strzelać z przodu. Ale i Niemiec widocznie powziął tę samą decyzję, bo pociski przeciwników skrzyżowały się i przez sekundę z luf obu samolotów tryskały ogniste strugi.

272 —

— Taka mnie złość wzięła — zwierzał się Sztramko po locie — że pomyślałem: „Albo ty, albo ja!”.

Nie ustępował, mimo że odległość zmniejszała się w przerażającym tempie. Trzymał Messerschmitta na celowniku i walił w niego z czterech karabinów maszynowych i z dwóch działek. Wreszcie, gdy wydawało się, iż nastąpi śmiertelna kolizja, Niemiec nie wytrzymał nerwowo lub też, raniony śmiertelnie, przestał panować nad sterami. Wyciągnął w górę i zapalił się nad samą głową Sztramki. Pilot zdołał mimo wszystko wyskoczyć, ale trudno było stwierdzić, czy wyszedł z walki cało.

Marcin Machowiak, mały i cichy, opanowany do granic możliwości, nie zdołał wziąć udziału w walce, pilnował, by nic złego kolegom się nie wydarzyło, wspólnie z Pniakiem spędzał im z ogonów wrogie samoloty.

— Piękny był widok — mówił później — jak tych sześć spadochronów dyndało naraz w powietrzu. Namyslałem się nawet, czy do któregoś nie przygrzać, ale przecież tylko oni strzelają do bezbronych, więc dałem spokój.

Górne spotkanie zostało zakończone. Rozgromione niedobitki Messerschmittów porzuciły walkę, porzuciły eskortowane „giganty” i zawróciły, nurkując na morze, by ująć ewentualnej pogoni. W dole jednak trwała dalsza walka. Nie walka to właściwie była, lecz rzeź. Dywizjon Kanadyjczyków i dywizjon południowoafrykański, pewne, że z góry nic im nie zagrażało, dobrały się do transportowców. Jeden po drugim zapalały się „giganty”, a mimo że każdy z nich uzbrojony był w 5 karabinów maszynowych, nie zdołały się obronić. Waliły się w morze, tonęły, płonęły w powietrzu tym łatwiej, że na pokładzie ich znajdowało się oprócz żołnierzy paliwo! Był to widok makabryczny, ale wojna nie zna litości. Szły ku morzu ogromne, buchające skrami pochodnie „gigantów”, a z ich wnętrza wyskakiwali przerażeni ludzie w tłących się mundurach, bez spadochronów, oszaleli z rozpacz. Skakali w morze, a jeśli nie ginęli od razu w zderzeniu z powierzchnią, tonęli po kilku minutach. O żadnym ratunku dla nich mowy nie było, ani jeden transportowiec nie wyszedł cało z pogromu.

Gdy wreszcie zamilkły silniki, a „Spitfire'y” otoczyły brygady mechaników, by przejrzeć je troskliwie i przygotować do akcji następnego dnia, zebraliśmy się w namiocie kasyna pilotów dokoła siedzącego na połamanej ławce Staszka Skalskiego.

— Diabelska robota — mruzczał, studiując swój notes.

Byłem kronikarzem „Cyrku” i mnie przypadło w udziale sporządzenie pamiątkowego albumu — księgi, którą spisałem jeszcze wtedy, na pustyni. Patrząc dziś w pośółkle nieco karty, trochę pomięte i przybrudzone, odnajduję zapiski świadczące o ówczesnym wysiłku zespołu. Trzy wielkie i szczęśliwe dni przyniosły 13 zwycięstw pewnych, 1 prawdopodobne i 2 uszkodzenia nieprzyjacielskich samolotów. Od chwili rozpoczęcia działań w Afryce zestrzeliliśmy do tej pory 23 na pewno, 3 prawdopodobnie i uszkodziliśmy 7.

„Cyrk” zaczął stawać się znany w całym lotnictwie Bliskiego Wschodu, więcej, stał się sławny. Z dowództwa Western Desert Air Force, czyli Lotnictwa Zachodniej Pustyni napływały niemal bez przerwy telegramy gratulacyjne. Poczęli do nas zjeżdżać korespondenci wojenni. W przeróżnych pismach Egiptu, Algieru, a nawet dalekiej Anglii pojawiały się stałe wzmianki o „polskich tygrysach”, poczęto rozpisywać się o wyczynach „Cyrku kapitana S”. Nie podawano wtedy pełnego nazwiska Skalskiego ze względu na tajemnicę wojskową i obawę przed represjami hitlerowskimi w Polsce.

IX

Końca afrykańskich zmagania należało spodziewać się każdego tygodnia, a nawet każdego dnia.

Całością wojsk alianckich w Afryce dowodził w tym czasie brytyjski generał Alexander. Dla zlikwidowania przeciwnika przesunął on większość sił na odcinek

zachodni, przed Ósmą Armią bowiem piętrzyły się mało dostępne dzikie góry, na zboczach których Niemcy i Włosi zbudowali system fortyfikacji, którego zdobycie kosztowałoby nie tylko energię i czas, ale i tysiące istnień ludzkich. Tak więc roztropny Alexander w największej tajemnicy przerzucił trzy dywizje Ósmej Armii w rejon zachodni, w rejon Pierwszej Armii.

Teraz alianci mieli swobodę ruchów. Amerykański generał

— 274 —

Bradley, dowodzący stutysięcznym II Korpusem, przesunął się o całe dwieście kilometrów na północ, minął Pierwszą Armię brytyjską i dotarł w dniu 16 kwietnia do drogi Beja, prowadzącej do Bizerty. W ten sposób zakończono przegrupowanie wojsk, a scena tunezyjska została przygotowana do ostatniego aktu.

Kurtyna poszła w górę i od razu zdołano zmylić przeciwnika, gdyż atak rozpoczęła właśnie osłabiona Ósma Armia, której zadaniem stało się przyciągnięcie uwagi przeciwnika na odcinek najmniej ważny. Zadanie swe Ósma Armia wykonała doskonale, a w dodatku w dniu 20 kwietnia „nadprogramowo” zajęła miejscowość Enfidaville.

Teraz ruszyła do akcji brytyjska Pierwsza Armia z zachodu, uderzając 21 kwietnia w kierunku na Tunis. Wsparli ją Amerykanie i Francuzi. Front począł po kilku dniach trzeszczeć, na nic zdały się rozpaczliwe wysiłki Niemców i Włochów. Dnia 3 maja zajęta została ważna miejscowość Mateur, a Amerykanie dotarli na odległość 20 kilometrów od Bizerty.

Nieprzyjaciel począł wycofywać się, by szukać schronienia na półwyspie Cap Bon. Umożliwiło to amerykańskiemu II Korpusowi posunięcie się na Ferryville i wysłanie oddziałów na południe w celu wsparcia Brytyjczyków w akcji wypierania z Tebourba niemieckiej 15. dywizji pancerniej.

Kampania dobiegała końca. Odcięto dowóz zaopatrzenia drogą morską, brytyjskie okręty wojenne uniemożliwiły statkom włoskim prześlizgnięcie się do Tunisu, angielskie i amerykańskie samoloty pokryły niebo bezustannymi patrolami myśliwskimi, bombowce paraliżowały każde usiłowanie podjęcia jakiegokolwiek akcji. Obcęgi zwały się i cisnęły bezlitośnie.

W tym końcowym okresie walki w Tunezji „Cyrk Skalskiego” zdołał dorzucić do swej długiej listy zestrzałów jeszcze kilka zwycięstw powietrznych. Wyniki cyfrowe zespołu są wysokie, ale, moim zdaniem, różnią się od wyników prawdziwych, gdyż te są znacznie wyższe. Świadczy o tym choćby poniższy przykład.

Pewnego dnia, jeszcze w początkach naszych działań, gdy patrolowaliśmy szóstką ponad linią frontu, natknęliśmy się na grupkę Messerschmittów. Wynikła walka, ale bezowocna, przynajmniej

— 275 —

w naszym mniemaniu. Kilku z nas strzelało do przeciwników, nie dostrzegliśmy żadnych skutków naszej akcji, więc po powrocie zgłosiliśmy w raportach walkę bez rezultatów.

Nasze wszystkie zgłoszenia były zawsze bardzo, bardzo oględne, a fotokamer na pustyni nie montowano ze względu na pył piaskowy.

Jakież było nasze zdziwienie, gdy następnego dnia oficer taktyczny w namiocie „ops” chciał nam koniecznie wmówić, że odnieśliśmy dwa zwycięstwa. Okazało się, że po

brytyjskiej stronie frontu znaleziono dwa świeżo zestrzelone Messerschmitty, które rozbiły się właśnie w czasie, gdy odbywaliśmy walkę. W powietrzu poza nami nie było żadnych innych maszyn RAF-u. Mimo to jednak nie zgodziliśmy się na zaliczenie nam tych zwycięstw. Nie mogliśmy tego uczynić z czystym sumieniem. Poszczególni członkowie eskadry, mimo że byli całkowicie przekonani o wyniku spotkania, kilkakrotnie zgłaszali „prawdopodobny” zamiast „pewny” lub też „uszkodzony” zamiast „prawdopodobny” tylko dlatego, że nie widzieli końca nieprzyjacielskiego samolotu. Taki właśnie wypadek miał sierżant Marcin Machowiak, o którym dotychczas zaledwie wspomniałem pokrótce. Machowiak był doskonałym pilotem i idealnym podoficerem. Pamiętałem go jeszcze z Dywizjonu 306, do którego obu nas zresztą wysłano tuż po powrocie z Afryki. Drogi nasze rozeszły się w lecie 1943. Ja objąłem dowództwo eskadry w Dywizjonie 303, Machowiak pozostał w „306” i w kilka miesięcy później zginął w wypadku lotniczym.

Gdy na kilka dni przed zakończeniem kampanii afrykańskiej Niemcy otrzymali uzupełnienie swych nadwątlonych sił powietrznych, poczęliśmy spotykać Focke Wulfy Fw-190, nowoczesne i doskonałe podówczas myśliwce, z którymi już zapoznaliśmy się poprzednio w Anglii. Dnia 30 kwietnia w wyniku takiego spotkania wywiązała się walka i za jednym z Focke Wulfów pogonił Machowiak. Strzelał celnie, tak zresztą jak wszyscy członkowie zespołu. Po drugiej serii Focke Wulf, nurkując gwałtownie i buchając kłębamii czarnego dymu, walił się ku ziemi. Marcin przez pewien czas gnał za nim i szykował się do oddania ostatecznej, końcowej serii, gdy nagle olej zachlapał mu przednią szybę i Machowiak

— 276 —

musiał wyrwać w górę i porzucić swą ofiarę. Focke Wulf, wlokąc za sobą grubą smugę, znikł w jakiejś dolinie, gdzie z pewnością się roztrzaskał.

Mimo jednak, że wszyscy byliśmy zdania, iż Focke Wulf został zestrzelony, Machowiak zgłosił jedynie uszkodzenie.

Lepiej powiodło się w tych dniach Popkowi. Siedział wraz z kolegami w kasynie, eskadra znajdowała się w piętnastominutowym pogotowiu i piloci z nudów rozpoczęli grę w karty. W pewnym momencie telefon powołał ich na lotnisko, a w pół godziny później startowali na patrol. Zespół natknął się na kilka Macchi. Dostrzegły one w porę Polaków i zdołały umknąć, jeden spóźnił się jednak o kilkanaście sekund. Popek, znajdujący się najbliżej, momentalnie zaatakował. Macchi począł wywijać się, jak tylko potrafił, ale daremnie. „Spitfire” podążał za nim jak groźny cień, nie dawał się strząsnąć z ogona, gdy zaś nadszedł odpowiedni moment, posypały się pociski i Włoch, ciągnąc za sobą potężny pióropusz dymu, w niesterowanej spirali uderzył w morze. Było to, oczywiście, zwycięstwo pewne. Niestety, niedługo cieszył się Popek zwycięstwem nad Macchi, bo w czasie wojny życie pilota myśliwskiego, nawet najlepszego, nie trwało z reguły długo. Wraz z innymi członkami „Cyrku” wrócił do Anglii, rozpoczął latanie bojowe w jednym z dywizjonów i zginął gdzieś nad północną Francją czy też Belgią.

Nie powtórzyły się już wielkie zwycięstwa, gdyż Luftwaffe praktycznie przestała istnieć w Afryce, mimo to pracowaliśmy dalej. Startowaliśmy po kilka razy dziennie, wisieliśmy ponad górami Tunisu, podlatywaliśmy pod Pantallerię, osłanialiśmy

bombowce, których coraz potężniejsze grupy szły nad nieprzyjacielskie pozycje. W jednym z takich lotów „Dziubek” Horbaczewski, znudzony beczynnością i brakiem opozycji w powietrzu, zaatakował włoski statek, który niebacznie zapuścił się pod afrykańskie wybrzeża, i zasypał go deszczem pocisków, tak że przerażeni marynarze poczuli skakać przez burty w morze. Statek wykończony został wkrótce przez brytyjskie bombowce.

Następnego dnia, a ściślej mówiąc, następnej nocy Luftwaffe ocknęła się z letargu. Wieczorem, gdy po pracowicie spędzonym

— 277 —

dniu układaliśmy się do snu na polowych łóżkach w namiotach, nadleciało około 20 Junkersów, a na lotnisko posypały się bomby. Niemcy atakowali nas dwukrotnie, nieprzyjemną zaś stroną tych nalotów było, że w żaden sposób nie mogliśmy znaleźć schronienia, bo gdzież szukać schronu na piasku? Szczęśliwie nalot ten był mało szkodliwy, a straty w ludziach i w sprzęcie znikome.

Innym wreszcie razem, gdy wracaliśmy z patrolu nad Tunisem, Stach Skalski postanowił zaatakować cele ziemne przeciwnika, słusznie uważając, że szkoda przywozić do domu tyle niezużytej amunicji. Odnaleźliśmy na górskiej szosie kolumnę hitlerowskich samochodów ciężarowych, zapewne ewakuującą się na północ, i gęsiego, jeden za drugim, spłynęliśmy z góry. Efekt był taki, że po kilku minutach kolumna przestała istnieć, a na szosie pozostały tylko dymiące szczątki wozów i nieruchome postacie żołnierzy.

W dniu 6 maja zmieniliśmy po raz ostatni lotnisko i przesunęliśmy się tuż pod sam front. Lotnisko, a raczej lądowisko, bo była to obszerna przestrzeń słonego piasku z powyznaczanymi, jak zwykle, drogami startowymi, nazywało się Hergla. Stąd wykonaliśmy ostatnie loty w Afryce. Startując z Hergli, zdołaliśmy osiągnąć końcowe zwycięstwa. Ostatni samolot niemiecki, zestrzelony przez Polaka nad pustynią, poszedł w płomieniach do ziemi.

X

Było tak, że tuż przed przeprowadzką do Hergli nasza szóstka dowodzona przez Skalskiego została poderwana w powietrze na alarm. Eskadrze zakomunikowano przez radio, że po locie lądować będzie już na nowym lotnisku. Tymczasem zaś zwinięto namioty w Goubrine, załadowano ludzi i sprzęt na ciężarówki i całe Skrzydło wyruszyło w niedaleką drogę, kierując się ku swemu ostatniemu bojowemu polu wlotów w Tunezji.

Polskie „Spitfire'y”, zebrawszy się po starcie do szyku, szły ostro w górę na pełnym gazie. Ziemna stacja radarowa kierowała ich w kierunku Cap Bon, gdzie pojawiły się jakieś samoloty nieprzyjacielskie. Było to zjawisko dość niezwykle, bo od kilku dni Luftwaffe niemal zupełnie zrezygnowała z dziennych lotów, lotniska niemieckie były zbombardowane lub zdobyte przez nasze wojska, a nieliczne Messerschmitty i Macchi operowały z Pantallerii.

Mimo jednak, że prawdopodobieństwo walki było znikome, Skalski nie lekceważył wskazówek ziemnej stacji. Był zbyt wytrawnym dowódcą, by zaprzepaścić choć najmniejszą szansę spotkania. Gdy eskadra dolatywała do krańca półwyspu, miała wysokość 8000 metrów, na której sprawność „Spitfire'ów” Mk. IX była największa. Teraz dowódca zmniejszył gaz, przeszedł do lotu poziomego.

— Hallo, red leader, red leader, Commander calling—odezwało się radio. — Weź kurs trzy trzy zero**.

— Rozumiem, kurs trzy trzy zero — odpowiedział automatycznie Skalski i poprawił kierunek.

Przez chwilę formacja leciała spokojnie. Trzy dwójki w bojowym szyku, ubezpieczając się od strony słońca, przekroczyły wybrzeże i wleciały nad morze, wyglądające z tej wysokości jak wielka, ciemna płyta.

Po niebie wałęsały się pojedyncze obłoki, przeważnie powy-piętrzane cumulusy, jednak nad lądem, specjalnie w kierunku na Tunis, chmury gęstniały i zwierały się w jednolitą, grubą ścianę, schodzącą stosunkowo nisko nad wierzchołki gór.

— Halo, red leader — przemówił znów kontroler z ziemi. — Kurs jeden jeden zero.

Skalski uniósł brwi w górę, ale posłusznie zmienił kierunek. Widocznie ziemna stacja miała jakieś trudności z naprowadzeniem samolotów na wroga lub może zmieniła się sytuacja na ekranie radarowym. Dość, że trzeba było zawracać.

Szóstka dochodziła do zwału chmur, leżącego nieco poniżej „Spitfireów”, gdy raz jeszcze odezwało się radio!

— Halo, red leader — kontroler mówił teraz szybciej, nieco nerwowo, jakby obawiając się stracić każdą sekundę. — Są przed wami, około dziesięć mil na południowy zachód. Na wysokości

osiemnastu .

* Halo, dowódca czerwonych, dowódca czerwonych, woła Commander (ang.).

Commander było zawołaniem szyfrowym radiowej stacji ziemnej.

" Kurs 330°.

*** Osiemnastu tysięcy stóp — około 6000 metrów.

— 279 —

(

Kazik Sztramko, lecący w sekcji Skalskiego, zaklął pod nosem. Miał wielką ochotę na jeszcze jedno zwycięstwo, ostrzył sobie zęby na Messerschmitty, a tymczasem szanse malały z każdą chwilą. Przeciwnik, według słów kontrolera radiowego, znajdował się niżej, zapewne w chmurach lub pod nimi, odnalezienie go przedstawiało problem nie lada.

„Spitfire'y" zmniejszyły wysokość, szły tuż ponad białawymi chmurami, niemal muskały ich wybrzuszenia.

— Uważać! — ostrzegł Skalski. — Powinni gdzieś tutaj się kręcić.

Wysokość Polaków zmalała do dziewiętnastu tysięcy stóp. Jeżeli radar mówił prawdę, Niemcy byli o tysiąc stóp niżej, a więc w chmurach. Sztramko zaklął ponownie.

„Nic z tego" — pomyślał i westchnął ciężko.

— Widzicie ich? — dopytywał natarczywie kontroler.

— Nic nie widzimy — burknął w odpowiedzi Skalski.

— Są tuż koło was, idą w tym samym kierunku...

— Całuj psa w nos — mruknął ze złością Horbaczewski, prowadzący lewą dwójkę. — Gdzież ich w tym mleku znajdziemy?!

Jakby urągając tym słowom, jakby wyzywając los, z białych zwałów mlecznych wynurzyły się niespodziewanie ciemne, znajome sylwetki. Sześć długich, zgrabnych kształtów, doskonale znanych każdemu członkowi zespołu. Messerschmitty! Sześć Messerschmittów — nie lada gratka dla „Cyrku”, deser na zakończenie kampanii. Oblizął się na ten widok Skalski, oblizali się wszyscy. Ale zdobycz łatwo mogła umknąć, łatwo mogła zapaść na powrót w chmury, skąd zapewne tym razem nikt i nic nie zdołałoby ich wywabić. Tylko błyskawiczny i właściwie przeprowadzony atak mógł doprowadzić do sukcesu.

Skalski nie zmarnował ani sekundy. O żadnym manewrze,

0 zachodzeniu od słońca, o wypracowywaniu pozycji mowy nie było. Dał pełny gaz, a niemal równocześnie skoczyły do przodu pozostałe „Spitfire’y”. Aby szybciej dojść na odległość strzału, aby oddać decydującą serię, nim przeciwnik zorientuje się w sytuacji

1 nurkiem w chmury ocali życie.

Prowadzącą maszynę wybrał Skalski, jak to zresztą zwykle czynili dowódcy, by dezorientować zespół wroga i umożliwić

swoim lepszy atak na mniej doświadczonych i z reguły słabszych pilotów, lecących w innych sekcjach. Dochodził powoli, przewagę wysokości miał niewielką, a co za tym idzie, szybkość jego tylko trochę przewyższała szybkość Messerschmitta. Tysiąc metrów, siedemset... jakże wolno maleje dystans, gdy nerwy napięte są jak postronki, gdy palec świerzbi na spuście działek, gdy zachęcająco jarzy się krąg celownika. Sześćset metrów, pięćset... nagła pokusa — strzelać już teraz, póki czas... I refleksja, wypływająca z wieloletniego doświadczenia, z niezawodnego instynktu rasowego myśliwca — jeszcze trochę, jeszcze... bliżej, jeszcze bliżej...

A tuż obok, wyciągnięte płasko w linii pogoni, gnały inne samoloty. Sztramko, Horbaczewski, Drecki, Kowalski i Malinowski. Każdy upatrzył już sobie przyszłą ofiarę, doskonale wiedział, kiedy i jak otworzy ogień. Byle tylko nie za wcześnie, byle nie przed czasem, byle seria nie poszła w powietrze, nie ostrzegła przeciwnika. Najgorsze to chwile dla myśliwca, najtrudniejsze. Gdy zaczyna się właściwa akcja, zapomina się o naprężeniu nerwowym, nie myśli o niebezpieczeństwie, nie rozważa możliwości wygranej lub przegranej. Walka myśliwska odbywa się w zawrotnym, oszalamiającym tempie, wymaga pełni wysiłku fizycznego i nerwowego, zupełnego zespolenia się człowieka z maszyną. Jest to po prostu nie do opisania, jak również nie do zrozumienia przez kogoś, kto nigdy nie siedział w kabinie podniebnego smoka, kto nigdy nie widział wrogiej sylwetki w kręgu celownika.

Wtedy walka dopiero miała się rozpocząć, gorzej, mogła wcale się nie odbyć, mogła zakończyć się nierozstrzygniętym rozejściem się obu stron.

Grzmią silniki „Spitfireów” na pełnym boostie*, dygocą płą-towce, drżą strzałki prędkościomierzy. Bliżej, jeszcze bliżej, 450, 400... jeszcze trochę, jeszcze...

Źle wygląda opis podobnej akcji na kartkach papieru, wydłuża się, ślimaczy, pochłania czas. A przecież to wszystko odbywało się w ułamkach sekund!

Już spręża się palec Skalskiego, już układa on sobie na celowniku samolot wroga, już wziął poprawkę Sztramko, niezawodny

* Boost — dopalacz (ang.).

Horbaczewski widzi przed sobą zwiększającą się ciągle sylwetkę. 300 metrów, 250... Można strzelać, jasny szlag! Teraz, właśnie teraz!

Zanim jednak trysnęły strugi śmiertcionośnego ognia z luf działek Skalskiego, zanim Sztramko pocisnął spust broni pokładowej, a Horbaczewski zdołał oddać śmiertelną serię, Niemcy dostrzegli niebezpieczeństwo. Szarpnęli w panice drążkami, spłoszyli się, odruchowo wyrwali w górę. Naiwni! Nie uświadomili sobie, że ich jedyny ratunek leżał w dole, w gęstych chmurach.

I znowu niczym w kalejdoskopie zmieniła się sytuacja. Już nie wchodził w rachubę prosty, klasyczny atak z tyłu z małą przewagą wysokości. Teraz walka przybrała szablonową formę. Pojedynczy samolot przeciw pojedynczej maszynie, lepszy wygrywa, gorszy ginie. Żelazne prawo powietrznej walki.

Skalski zawiął po niebie, ani o metr nie wypadł z powtarzanej za wrogiem figury akrobacji. Nie wypadł z niej i Sztramko, flegmatyczny i spokojny na ziemi, śmiertelnie groźny w powietrzu. Ale w podniebnych wykrętach, w zwitkach akrobacji trudno

0 dokładne celowanie, o właściwą poprawkę. Trzeba śledzić nie tylko poruszenia własnego samolotu, ale przede wszystkim poruszenia maszyny przeciwnika. Trzeba iść za nim trop w trop, jak straszliwy cień, jak widmowe odbicie lustrzane.

Przewrót... trzeba natychmiast skrócić samolot w przewrocie. Gwałtowna pika

1 immelmann*... Goniący w ułamku sekundy zgadnąć musi myśl uciekającego. Niespodziewany wywrót? Ależ tak, na to właśnie czekał Sztramko!

Skracając dystans, ścinając drogę, zdołał wreszcie odłożyć właściwą poprawkę celu. Wstrząsnął się „Spitfire”, spazmatycznie wypluwający setki stalowych pocisków, poszły strugi z wylotów luf. Poszły i trafiły w cel.

Już nie pomoże ani rozpaczliwie wykręcana beczka, ani zawijas pętli, ciągniętej niepewną ranioną dłonią, ani pionowa pika w chmury. Dym... pierwszy wskaźnik trafienia. Płomień...

* Manewr lotniczy, nazwany tak na cześć Maksa Immelmana, asa lotniczego I wojny światowej. Polega na gwałtownym uzyskaniu wysokości poprzez dwuczęściowy zwrot: półpętlę (obrót wzdłuż osi pionowej samolotu) oraz półbeczkę (obrót wzdłuż osi poziomej) (przyp. red.).

282 —

zapowiedź śmierci. I wybuch, oślepiający nawet w oślepiającym afrykańskim słońcu. Poszarpane szczątki, resztki tego, co przed sekundą było wspaniałym, nowoczesnym samolotem myśliwskim.

Ponad obojętnymi, zimnymi zwałami chmur toczy się dalsza walka. Goni swego przeciwnika Skalski, gnają za wrogiem Horbaczewski i Drecki, Malinowski i Kowalski.

Nie każdy pojedynek kończy się zestrzeleniem przeciwnika, nie każda walka jest owocna. Jeden po drugim nurkują Messerschmitty w chmury, bo tam ich jedyny ratunek, jedyna możliwość ocalenia. Przecinają im drogę „Spitfire'y”, za wszelką cenę chcą je osiągnąć w górę i sprowokować do walki.

Niemcy nurkują w chmury, uciekają. Nie zważają na nic. Ginie w białym puchu przeciwnik Horbaczewskiego, znika jak senna mara Messerschmitt Dreckiego. Nurkuje przeciwnik Skalskiego. Ale ten trafił na mistrza nad mistrze. W

nieprawdopodobnej sytuacji, z nieprawdopodobną poprawką Skalski strzela i trafia. Niczym zjadliwa osa wypuszcza swe żądło, posyła smugowe pociski.

Wstrząsa się płatowiec Niemca, zwalnia, z rur wydechowych bluzga struga dymu. Trafiony! Jeszcze jedna seria, ta właściwa, decydująca. Struga dymu rośnie, grubiej, w dymie pojawiają się języki ognia. Ten samolot już nigdy nie wystartuje do boju. Messerschmitt dociera do warstwy chmur, wpada w mleczną gęstwinę. Musi się przez nie przewalić, nim roztrzaska się w skałach.

Spotkanie zakończone. „Spitfire'y" powoli zbierają się do szyku. Trzy szeroko rozłożone dwójki, sześciu asów. Wracają do domu, przechodzą z łoskotem silników nad lotniskiem Hergla, wypryskują w górę i jak rozsypane paciorki łamią szyk. Lądowanie, kłęby piaszczystego pyłu i wolne, majestatyczne podkołowanie pod namioty.

Brygady mechaników przejmują w swe ręce utrudzone samoloty. Milkną spracowane silniki „Spitfireów", a piloci zeskakują na piasek, przeciągają się, zapalają papierosy. Na twarzach widnieją jeszcze ślady podniecenia, w oczach błyszczą jeszcze ogniki walki, ale ruchy lotników są już spokojne.

— Cholera! — mruczy Skalski, zaciąga się tytoniowym dymem i bezceremonialnie spluwa pod nogi. — Uciekł, taki... syn.

— 283 —

— Leży. Jak dwa a dwa — cztery, leży — twierdzi z przekonaniem Drecki.

— Sam widziałem — dorzuca Horbaczewski. — To pewniak. Nikt w podobnej sytuacji nie wyszedłby cało.

Skalski ponownie zaciąga się papierosem. Jakże smakuje papieros po walce, jak dobrze postawić nogi na ziemi, choćby nawet na rozprażonym afrykańskim piachu, jak dobrze odetchnąć świeżym powietrzem, nawet rozgrzanym do niemożliwości powietrzem pustyni.

— Tak — cedzi Skalski przez zęby. — Zgłaszam go jako uszkodzonego. Nie widziałem, co się z nim w końcu stało.

Bo Skalski — to myśliwiec z krwi i kości. Bo Skalski woli zrezygnować z zaliczenia dziesięciu zwycięstw niż wzbogacić swoje konto o jedno niepewne.

XI

5 maja Pierwsza Armia brytyjska wznowiła uderzenie w kierunku Tunisu, idąc frontem szerokości piętnastu kilometrów, czołgi w środku, piechota na flankach. Atak ten poparty był akcją powietrzną: lotnictwo sprzymierzonych wykonało 1200 lotów bojowych, torując drogę oddziałom lądowym. 6 maja zajęto Massi-cault, a czołgi brytyjskie przedarły się przez linie niemieckie z taką szybkością, że zdołały zaskoczyć żołnierzy niemieckich, siedzących spokojnie w... kawiarniach Tunisu! Zajęcie Tunisu rozczepiło wojska von Arnima na dwie części. Następnego dnia II Korpus zajął Ferryville, a zmotoryzowany pułk dotarł do Bizerty. Nastąpiła kompletna dezorganizacja wojsk nieprzyjacielskich, które tysiącami poddawały się do niewoli. Wreszcie 12 maja został wzięty do niewoli von Arnim, poddała się całość armii niemiecko-włoskiej licząca 250 000 ludzi. Kampania afrykańska dobiegła końca.

Dnia 8 maja, po wylądowaniu z lotu nad Pantellarię, Stach Skalski został wezwany do dowództwa Skrzydła, a gdy powrócił do nas, oświadczył krótko:

— Zwijamy sklepik.

— 284 —

Gdy umilkły ostatnie odgłosy artyleryjskich wystrzałów, nasz zespół, wykonawszy swe zadanie, przestał praktycznie istnieć. Mogliśmy teraz pomyśleć o powrocie do Anglii, do właściwych jednostek, no i naturalnie do dalszych lotów bojowych. Nie wszyscy jednak wrócili od razu. Dowództwo Western De-sert Air Force, które poznało już kwalifikacje „Cyrku”, nie chciało pozbyć się nas zbyt szybko. Zaproponowano nam, byśmy pozostali w Afryce i wzięli udział w dalszych walkach na froncie śródziemnomorskim. Propozycja była ponętna: każdemu ofiarowano natychmiastowy awans w stopniu angielskim, dowodzenie bądź eskadrami, bądź dywizjonami. Chęć pozostania zgłosili Skalski, Horbaczewski i Drecki, którzy istotnie dowodzili odpowiednimi jednostkami na Malcie, a następnie na Sycylii i we Włoszech. O losach Horbaczewskiego już pisałem. Drecki, dowodzący eskadrą w dywizjonie angielskim, zginął w czasie startu z lotniska na Sycylii. Skalski po rozwiązaniu „Cyrku” objął na Malcie dowództwo angielskiego Dywizjonu 601, słynnego dywizjonu „County of London”. Brał udział w inwazji Sycylii i Włoch, stał się jednym z najlepszych i najpopularniejszych dowódców, a pamiętać trzeba, że Anglicy nader niechętnie powierzali cudzoziemcom dowództwo swych jednostek. Niedługo pozostał Skalski we Włoszech. Potrzebny był w lotnictwie polskim, bo przecież niewielu mieliśmy ludzi równego mu kalibru. W listopadzie 1943 roku, po powrocie do Anglii, zostaje dowódcą polskiego Skrzydła Myśliwskiego 131, a później 132. Dalszy krok naprzód: polski stopień majora, angielski podpułkownika. Dalsze uznanie jego wyczynów: krzyż *Virtuti Militari* IV klasy. Skrzydło 133 dowodzone przez Skalskiego uzyskało w czasie inwazji Francji wspaniałe wyniki, które w dużej mierze przypisać należy dowódcy. Najlepszym może miernikiem wartości Skalskiego jest fakt, iż w czasie tym stał się posiadaczem wysokich odznaczeń brytyjskich, którymi tylko paru Anglików mogło się pochwalić. Dwukrotnie *Distinguished Service Order*, trzykrotnie *Distinguished Flying Cross*. W październiku 1944 Skalski raz jeszcze opuszcza Anglię. Tym razem przenosi się do Stanów Zjednoczonych, gdzie w forcie Leavenworth kończy Wyższą Szkołę Wojenną. Po powrocie do Anglii w roku 1945 zostaje przydzielony do 11 Grupy myśliwskiej RAF-u jako sztabowy oficer operacyjny. Od lutego 1946 pełni tę samą funkcję w Dowództwie Brytyjskiego Lotnictwa Okupacyjnego — *British Air Force of Occupation*. Po powrocie do kraju pozostał w wojsku i w stopniu majora pełnił obowiązki inspektora techniki pilotażu w Dowództwie Wojsk Lotniczych w Warszawie. Funkcję tę piastował do dnia 4 czerwca 1948. Nie będę pisał o latach następnych, bardzo dla tego człowieka bolesnych, być może uczyni to kiedyś on sam. Po Październiku Skalski został ponownie powołany do Wojsk Lotniczych, a w następnym roku otrzymał awans do stopnia podpułkownika. W chwili obecnej jest ciągle w służbie czynnej. Dalsze losy poszczególnych członków „Cyrku” opisałem już częściowo, mówiłem, co się stało ze Skalskim, z Horbaczewskim, Królem i Pniakiem, z Popkiem, Machowiakiem i Dreckim, wspominałem i o dziejach Wyszowskiego. Kazek Sporny, nieodłączny towarzysz Horbaczewskiego, latał bojowo do końca wojny i

niespodziewanie zmarł w Anglii w roku 1946 czy też 1947. Latał również dalej „Zosia” Martel, o ile wiem, znajduje się obecnie w Kanadzie. Do kraju powrócił po wojnie Broniek Malinowski, wrócił również podpułkownik Rolski. Nie znam losów Kowalskiego, Majchrzyka i Sztramki.

Jeśli chodzi o moją historię, opisałem ją w książce Niebo w ogniu i nie widzę potrzeby tutaj jej powtarzać.

Żeby obraz osiągnąć eskadry stał się pełniejszy, podaję parę liczb. Od 17 marca do 10 maja 1943 roku „Cyrk Skalskiego”, operujący z reguły w 6 maszyn, zestrzelił 25 samolotów nieprzyjaciela na pewno, 3 prawdopodobnie i 9 uszkodził. Wyniki te są lepsze od wyników jakiegokolwiek innego dywizjonu w Afryce, lepsze od wyników dywizjonów polskich w Anglii. Odznaka pamiątkowa „Cyrku”, uskrzydłony Sfinks, jest jedną z najrzadziej spotykanych lotniczych odznak bojowych.

Album „Cyrku” — księga pamiątkowa, znajduje się u mnie, jako u jego twórcy. W albumie tym między innymi można przeczytać wypowiedzi brytyjskich kolegów-lotników. Zacytuję tu

— 286

jedną z nich, napisaną przez oficera taktycznego Dywizjonu 145, południowoafrykańczyka, porucznika Richardsa.

„Zwykle słowa nie wystarczają, by wyrazić nasz podziw dla Waszego kunsztu w powietrzu i naszą ocenę Waszego koleżeństwa na ziemi. Bardzo żałujemy, iż Was tracimy, i to żałujemy rozstania zarówno z każdym z Was pojedynczo, jak i z całą eskadrą. Jak ktoś bardzo stosownie się wyraził: «jesteście wspaniałym zespołem». Nie potrzebuję pisać więcej”. I

Z wolna zapadł zmrok. Ponad kolosem Londynu rozpościerało się błękitnawe niebo, tonowane przestrzenną mgłą i dymnymi wyziewami wielkiego miasta. Słońce rzuciło ostatnie, czerwone promienie.

Od południowej strony, z kierunku niewidzialnych w oddali wybrzeży kanału La Manche, narastał głuchy pomruk, oznajmiający przybliżanie się potężnych formacji bombowych. Pomruk przeszedł stopniowo w ogłuszający łoskot silników. Nad przedmieściami stolicy, poza obrębem zapory balonowej, pojawiły się wielkie, zwarte grupy czterosilnikowych „latających fortec”. W oddali, nieco powyżej, kręciły się roje myśliwskich „Spitfire’ów” i „Mustangów” osłony.

Kończył się jeszcze jeden pracowity dzień lotnictwa alianckiego. Formacje samolotowe powracały zza Kanału, znad poszarpanych wybrzeży półwyspu Cotentin, gdzie od tygodnia wojska amerykańskie, angielskie i kanadyjskie rozszerzały zdobyte przyczółki i przygotowały grunt pod przyszłą wielką ofensywę w głąb Francji. Fala po fali bombowców szła w dzień nad Francją, zrzuciła ogromny ładunek bomb na pozycje wroga i pilnie strzeżona przez dywizjony myśliwskie, zawracała do Anglii, by ustąpić następnej powietrznej armadzie.

Z wolna zapadł zmrok. W poszczególnych domach, poza szczelnie zaciągniętymi ciemnymi zasłonami, zabłyśły światła. Rozeszły się do swych lotnisk grupy bombowców, wylądowały dywizjony myśliwskie. Na północy kraju w licznie rozsianych bazach nocnych „Lancasterów”, „Halifaksów” i „Stirlingów” podgrzewano silniki, przeprowadzano odprawy załóg, szykowano się do startu.

Powietrzne działania nie ograniczały się, oczywiście, do nalotów dziennych. Od rana

do nocy grzmiały motory amerykańskich „fortec”, od zmroku do świtu szły na wroga setki

— 290 —

ciężkich bombowców angielskich obławowanych tonami śmiertelności ładunku. Płonęły hitlerowskie fabryki, płonęły dworce kolejowe, składnice benzyny, wylatywały w powietrze składy amunicyjne, zapadały się mosty na rzekach, topniały oddziały wojskowe. Miał i rozpraszał się potencjał wojenny wroga, upadało jego morale, ginęła wiara w możliwość wygranej.

Wiarę tę należało za wszelką cenę podtrzymać. Istniała jeszcze nadzieja. W laboratoriach naukowych, w ściśle strzeżonych tajnych stacjach doświadczalnych rodziły się plany tajemniczych nowych broni, powstawały projekty, które, wprowadzone w życie, miały odmienić przebieg wydarzeń. Niemiecka nauka i niemiecka technika, niewątpliwie postawione na wysokim poziomie, koncentrowały się na rozwoju udoskonalonych środków zagłady, na przygotowaniu sprzętu wojennego, który mógłby wyrównać przewagę przeciwników, powstrzymać i odwrócić groźną klęskę.

W roku 1944 w Niemczech bardzo posunęły się naprzód doświadczenia z bronią jądrową: zbudowano prototypy samolotów o napędzie odrzutowym i raketowym, typy, które dopiero później zastosowane zostały w Stanach Zjednoczonych i w Anglii; w roku 1944 pojawił się nowy gatunek broni — seria „Vergeltungs-waffen”*, a szczególnie jej pierwsze odmiany: V-1 oraz V-2.

I oto wieczorem 13 czerwca zapóźnieni przechodnie stolicy Anglii stają się świadkiem niezwykłego zjawiska...

Dawno już zapadła ciemność, słońce znikło za horyzontem, wylądowały „latające fortece” i wystartowały „Lancastery”, „Hali-faksy” i „Stirlingi”, dawno poszły nad Niemcy kąśliwe „Mosquito”. Jest cicho i spokojnie, o ile cisza i spokój możliwe są w dziesięcio-milionowym mieście. Nagle, niespodziewanie powietrze rozdziera przeraźliwe wycie alarmowych syren. Nalot!

— O tej porze? Teraz, przy końcu wojny?

— Chyba jakaś pomyłka!

Londyńczycy nie wierzą jeszcze, nie pojmują sytuacji, nie orientują się w niebezpieczeństwie. Ale wyostrzony słuch chwytą następne dźwięki, oddalone jeszcze i trudne do odróżnienia

* Broni odwetowych (niem.).

— 291 —

w rozgwarze wielkiego miasta, niemniej jednak nader charakterystyczne. Dudnienie przeciwlotniczej artylerii i szum silnika, dziwny, niezwykły szum.

W ciemności mijają się i potracają biegnący ludzie, śpieszący do swych domów lub do najbliższych schronów. Niespokojnie spogląda w górę kierowca piętrowego autobusu, klnie ze złością oficer w niebieskawym mundurze RAF-u, policjant szybko przeprowadza przez ulicę parę zagubionych dzieci.

I wtedy tuż ponad dachami domów, ponad konarami drzew parku, ponad kominami fabrycznymi kładą się jaskrawe smugi reflektorów, zbiegają się, nakładają, krzyżują na ciemnym kształcie, szybko przesuającym się do przodu. Dokoła lecącego przedmiotu błyskają nieustannie wybuchy artyleryjskie, za nim widnieje długa,

ognista struga, niczym ogon spadającej komety.

— Zestrzelony samolot! — woła ktoś stojący przed zejściem do schronu.

Oficer w mundurze RAF-u zatrzymuje się i nie zważając na przepisy, zapala papierosa. Płomień oświetla na moment jego skupioną, poważną twarz.

— Zgaś to światło! — rozległ się jakiś spóźniony głos protestu.

— Idź do diabła! — odpowiada oficer.

Powtórnie wzmagają się artyleryjska kanonada, we wschodnim kierunku ukazują się następna smuga otoczona ognikami i nitkami reflektorów. Smuga przybliżyła się i nagle gaśnie jak zdmuchnięta świeczka. Moment ciszy i powietrzem wstrząsa potężna eksplozja, od której dygocą mury kamienic.

Na ciemnym niebie przesuwają się teraz dwie smugi, w pewnej odległości za nimi rysuje się trzecia. Daleko, gdzieś w okolicach West End\ pojawia się łuna pożaru.

Wściekle dudni artyleria, wtórują jej szybkostrzelne działka średniego kalibru. Nowy huk, nowa eksplozja.

— Schodzimy na dół — mówi półgłosem oficer RAF-u.

Schron jest wypełniony, oświetlony mdłym niebieskawym światłem. Wokół ludzkie twarze — kobiety, mężczyźni, dzieci. Na

* Dzielnica w centrum Londynu.

— 292 —

twarzach zdumienie, niepokój i strach. Ludzie ci, którzy przeżyli niejedną nieprzyjacielski nalot, którzy poznali lotnicze bomby w czasie bitwy o Wielką Brytanię, w czasie późniejszego nocnego „blitzu” i w czasie złośliwych i dokuczliwych nalotów ostatniej zimy, nie mogą zrozumieć nowej sytuacji, nie pojmują wymowy ognistych smug. Na widok lotniczego munduru kilku mężczyzn przysuwa się bliżej.

— Excuse me, sir — zaczepia jeden z nich. — Co się dzieje? Dlaczego ten nalot jest taki... taki dziwny?

Betonowe ściany drżą od wybuchu, do wnętrza wdziera się przygłuszony odgłos.

Oficer RAF-u zastanawia się przez chwilę. Ludziom należy się wyjaśnienie. Oficer jest jednak związany tajemnicą, którą znał od kilku miesięcy, z którą nie podzielił się dotąd z nikim poza kolegami na lotnisku.

— Nie ma powodów do specjalnych obaw — mówi głośno. — To jest rzeczywiście nalot, tylko nieco, hm, odmienny. Yes, gentlemen, musicie zrozumieć, iż dzisiejszej nocy Hitler wypuścił swą nową, nieznaną broń...

— Co takiego?

— Jak to?!

— Hitler's secret weapon'*\

— Mój Boże, co teraz będzie?

— Czy to strasznie groźne?

— Mamusiu, ja chcę do domu, do łóżka...

Oficer RAF-u podszedł do dziewczynki z czerwoną wstążką we włosach i pogładził ją po głowie.

— Niedługo pójdziesz spać — zapewnił. — Cóż, proszę państwa — zwrócił się do reszty — nie wolno mi wiele mówić, ale jest rzeczą jasną, iż przeżywamy pierwszy nalot V-1. Są to pociski bez-pilotowe, rodzaj latających bomb, wyrzucanych

przez nieprzyjaciela z wybrzeży francuskich i belgijskich. My, w lotnictwie, nazywamy te pociski „czarownicami”. Tyle ode mnie, resztę z pewnością przeczytacie w porannych gazetach.

* Przepraszam pana (ang.).

** Tajemnicza broń Hitlera (ang.).

— 293 —

— O ile się ich doczekamy — jęknął trzęsącym się głosem jakiś pesymista. Nastąpiła chwila ciszy, a potem do schronu wsunęła się nowa postać w płaskim metalowym hełmie.

— Koniec alarmu — padła wesoła nowina. — Koniec zmartwienia.

Ludzie wysypali się na zewnątrz, mężczyźni zapalali papierosy i fajki, kobiety tuliły rozespiane dzieci. Z dala dochodził ciągły głos syren oznajmiających „all clear”*. Nie śpiesząc się, oficer RAF-u pomaszerował pustą ulicą, zanim jednak uszedł sto metrów, na granatowym niebie ukazała się, niczym ognista przestroga, długa jaskrawa smuga. Biły do niej działa, chwytaly ją reflektory, ale dopiero gdy znalazła się nad miastem, odezwały się alarmowe syreny.

— Bałagan — mruknął oficer. — Już teraz nie dają sobie rady. A co będzie później?

Smuga zgasła, rozległa się eksplozja, a potem jedna za drugą pojawiały się nad Londynem latające bomby, świeciły piekielnym ogniem, rechotały silnikami, milkły na chwilę i rozrywały się pomiędzy ulicami, w gęsto zabudowanych dzielnicach, rwały dachy domów, demolowały mury, zabijały ludzi...

Koszmar na noc dłużyła się niepomierne. Za ledwie kończył się jeden alarm, rozpoczynał się drugi, czasem bomby pojawiały się bez zapowiedzi syren, czasem niespodziewanie ukazywały się w górze jasne smugi, przechodziły z lewej lub z prawej strony, czasem wybuchały w centrum miasta, czasem padały na przedmieścia. W nocy 13 czerwca 1944 rozpoczęły się naloty hitlerowskich V-1, latających bomb, zwanych w lotniczym szyfrowanym języku „Witchcraft”, czyli „czarownica”.

II I

W dniu 19 czerwca 1944 roku dzienniki niemieckie doniosły:

„Londyn stoi w płomieniach. Nasza najnowsza broń, wysłana masowo na nieprzyjaciela, zamieniła stolicę Anglii w kupę gruzów.

* Koniec alarmu (ang.).

— 294 —

Setki tysięcy bezdomnych uciekinierów tłoczą się na ulicach wiodących ku przedmieściom, miliony ludzi uciekło w popłochu...”

W kilka dni później żołnierz niemiecki wzięty do niewoli zeznał, iż kompanię jego tak oficjalnie poinformowano o wynikach działalności V-1 ponad Anglią:

„Cała południowa Anglia pali się. Do tej pory zginęło nie mniej niż 12 000 000 ludzi. Nowa tajemnicza broń Fiihrera działała cuda”*.

Cóż więc była to za broń, w jaki sposób działała, jakie były jej prawdziwe skutki, jaka jej historia? W jaki sposób ją zwalczano, jakich środków użyto, by ją zneutralizować?

Zacznijmy od opisu. V-1, czyli inaczej latająca bomba, była bezpilotowym samolotem, naładowanym materiałami wybuchowymi o wielkiej sile. Była mniejsza

od przeciętnego samolotu myśliwskiego, posiadała rozpiętość 5,3 metra, długość 7,9 metra. W przodzie kadłuba mieściło się 850 kilogramów materiałów wybuchowych, w tyle znajdowały się zbiorniki paliwa oraz cały szereg przyrządów utrzymujących bombę w locie.

Silnik V-1, będący rodzajem napędu odrzutowego, nader prymitywny, zamontowany był na ogonie. Latająca bomba wypuszczana była ze specjalnych wyrzutni w ustalonym z góry kierunku, którego nie mogła zmienić. W locie działał system żyroskopów, które utrzymywały kierunek i wysokość. Odległość lotu regulowana była mechanizmem zegarowym, który po określonym czasie odcinał dopływ paliwa i w ten sposób zatrzymywał pracę silnika. Następny przyrząd, połączony z poprzednim, wychylał stery wysokości i kierował bombę ku ziemi. Zapalniki były bardzo czułe i powodowały wybuch z chwilą uderzenia w jakikolwiek obiekt. Prędkość maksymalna latającej bomby wahała się w granicach 600-650 kilometrów na godzinę, zasięg jej dochodził do 240 kilometrów, pułap do 3000 metrów. Prędkość była jednym z najpoważniejszych atutów V-1. Charakterystyczny był moment ciszy pomiędzy zamknięciem silnika bomby a jej wybuchem. Gdy silnik przestawał pracować, bomba stawała się niebezpieczna, szła w dół. Gdy zaś przelatywała nawet

* Zaczepnięte z biuletynu: Second British Army Intelligence Summary, 11 lipca 1944.

— 295 —

nisko nad głową patrzącego, a silnik jej pracował, nie było powodów do obaw. Brytyjski marszałek lotnictwa, sir Arthur Harris, pisał w ten sposób o V-1: „... Tymczasem nieprzyjaciół od lat przygotowywał się do zaatakowania Anglii za pomocą zupełnie nowej broni. Jeszcze przed wojną otrzymaliśmy informację, że Niemcy przeprowadzili doświadczenia nad budową pocisków dalekiego zasięgu, na wzór rakiety; w lecie 1943 roku niebezpieczeństwo stało się poważne i zostało poważnie potraktowane przez rząd brytyjski. Niemcy nie mieli bombowców, by atakować nasze miasta, głównie dlatego, iż nasze bombardowania zmusiły całe niemieckie lotnictwo do ofensywy, wyglądało jednak, że Niemcy zdołali rozwinąć bardzo skuteczną broń zastępczą, w gruncie rzeczy ich wynalazki mogły w ogóle przemienić samoloty bombowe w broń przestarzałą. Na przykład mieliśmy meldunki o pocisku raketowym ważącym 80 ton i zawierającym ładunek wybuchowy o wadze 10 ton. W roku 1943, w okresie gdy niemieckim miastom zadawano okropne straty, nieprzyjaciół wystąpił z serią pogroźek o nowych tajemniczych broniach, które miały być użyte przeciw Anglii. My jednak polegaliśmy na znacznie lepszych informacjach. Stało się wiadome, że te tajemnicze bronie były wypróbowane w pewnym specjalnym miejscu, w dużej stacji doświadczalnej i fabryce, umieszczonej na wybrzeżach Bałtyku, w Peenemiinde”.*

Stało się wiadome...

Poza tymi krótkimi słowami kryje się wiele, bardzo wiele, kryje się historia nie tylko V-1 oraz V-2, ale również historia bohaterskich poczynań grupy polskich zapaleńców, członków podziemnej organizacji, zajmującej się, między innymi, wywiadem lotniczym. Większość informacji dotyczących nowych hitlerowskich broni dostarczona była do Londynu przez Polaków.

Gdy zakończyła się kampania wrześniowa 1939, a cały kraj znalazł się pod okupacją, grupa polskich studentów, konstruktorów lotniczych, pilotów pozostających w kraju i entuzjastów lotnictwa, utworzyła samorzutnie rodzaj wywiadu lotniczego. Grupa

* A. Harris: Bomber offense, s. 181-182.

— 296 —
ta weszła później w ramy organizacyjne Armii Krajowej, zachowując jednak pewną niezależność, a to z powodu specyficznego rodzaju swej pracy. Jednym z najważniejszych osiągnięć grupy było zdobycie informacji o doświadczalnej stacji w Peenemiinde.

Pierwsze ogniwo łańcucha wiadomości uchwycone zostało przypadkiem. W roku 1941 jakiś pijany Niemiec, żołnierz lotnictwa, wygadał się przed członkiem polskiej organizacji podziemnej w Królewcu o istnieniu nowej broni, nazwanej przez niego „torpedą powietrzną”. Za pomocą tej broni Niemcy mieli, według słów żołnierza, podbić cały świat. Informacja została przekazana do Warszawy, jednak zlekceważono ją jako zbyt ogólnikową i zbyt fantastyczną. Przypadkowo jednak o sprawie dowiedział się inżynier A. Kocjan, znany przedwojenny konstruktor lotniczy i kierownik grupy lotniczego wywiadu. Zarządził on intensywne poszukiwania dalszych wiadomości, niestety, przez następne dwa lata nie udało się dowiedzieć niczego definitywnego. Dopiero w początku roku 1943 inżynier Kocjan dowiedział się, iż w stacji doświadczalnej w Peenemiinde była wypróbowana jakaś nowa broń*. Szef wywiadu Armii Krajowej w ten sposób relacjonował przebieg dalszych wypadków:

„Natychniast powiadomiliśmy o tym Londyn. Otrzymaliśmy odwrotne polecenie, by sporządzić dokładną mapę doświadczalnej stacji. Został wysłany z Warszawy specjalny zespół, zaopatrzony w doskonale sfalszowane dokumenty i władający bezbłędnie językiem niemieckim. Zespół ten powrócił z Niemiec ze wszystkimi niezbędnymi danymi, nawet z fotografiami. Umożliwiło to nam sporządzenie mapy, która została wysłana przez specjalnego kuriera do Londynu. Dalsze informacje w odniesieniu do doświadczeń w Peenemiinde potwierdziły w pełni poprzednie wiadomości”.

Nad Peenemiinde wysłane zostały samoloty rozpoznawcze lotnictwa Coastal Command**, a gdy powróciły, przywiozły, między innymi fotografię latającej bomby V-1, leżącej na wyrzutni przed hangarem. Stało się więc oczywiste, że polskie meldunki były prawdziwe, nie ulegało wątpliwości, że Peenemiinde musi być za wszelką cenę zniszczone.

* Według Destiny Can Wait, praca zbiorowa, s. 152.

** Lotnictwo Obrony Wybrzeży.

— 297 —

Zadanie to powierzone zostało lotnictwu RAF-u. Doborowe załogi przez pełny miesiąc ćwiczyły próbne bombardowanie na poligonie tak dobranym, by przypominał okolice Peenemiinde. Nie wolno było ryzykować, atak musiał się udać, w przeciwnym wypadku bowiem Niemcy mogliby przenieść gdzieś całą doświadczalną stację i trzeba byłoby rozpoczynać poszukiwania od nowa. Załogom powiedziano więc, że jeśli pierwszy lot się nie uda, zostanie on powtórzony następnej nocy, a jeżeli okaże się konieczne, powtarzany będzie co noc, niezależnie od strat.

Nalot wykonano w nocy z 17 na 18 sierpnia 1943 roku przy użyciu dużych sił bombowych. Pomimo straty 40 samolotów sukces był stuprocentowy. Stacja doświadczalna została poważnie uszkodzona, prace badawcze przerwane, wielka ilość naukowców i personelu technicznego zabita. W rezultacie poważnie opóźniono produkcję broni „V”, specjalnie zaś V-2, a w tym czasie Niemcy nie mogli sobie pozwolić na żadne opóźnienie. Na skutek uderzeń radzieckich ich sytuacja stała się niebezpieczna.

Prace polskiej grupy wywiadu lotniczego trwały dalej. Po zniszczeniu Peenemiinde Niemcy przenieśli swe doświadczenia na tereny Polski. Dowiedziano się szybko, że w okolicach obozu Blizna w pobliżu Mielca miały miejsce dziwne przygotowania. Przybywały tam pilnie strzeżone transporty kolejowe, składające się z ogromnych wagonów pokrytych brezentem, w samym zaś obozie rozpoczęto budowę betonowych wyrzutni.

Miejsce to znalazło się pod dokładną obserwacją polskiego wywiadu. Gdy w styczniu 1944 roku po raz pierwszy wypróbowano nową broń, wiadomość o tym fakcie została natychmiast przekazana do Warszawy. Tymczasem doświadczenia postępowały naprzód. Początkowo „V” były bardzo niecelne, posiadały ogromny rozrzut sięgający 100 kilometrów. Niemieckie oddziały zmotoryzowane nieustannie patrolowały trasę przelotu pocisków i skrzętnie zbierały każdy kawałek metalu, każdą cząstkę „V”.

Polacy zdecydowali, że należy wroga wyprzedzić w działaniu, aby stać się posiadaczem części tajemniczej broni. Nie było to zadaniem łatwym chociażby ze względu na trudności w swobodnym poruszaniu się w terenie i na obecność gestapo. Niemniej jednak nieraz zdarzało się, iż Niemcy przybywali zbyt późno na miejsce — 298

upadku pocisków, a Polakom udawało się zdobyć poszczególne części „V”. Często okazywały się one mało ważne lub tak zniekształcone wybuchem, że niemożliwe było je rozpoznać. W kilku jednak wypadkach zabrano części nieuszkodzone, z których powoli, systematycznie, odtwarzano całość „V”. Była to praca mrówcza, a w dodatku połączona ze śmiertelnym niebezpieczeństwem.

Pewnego dnia szczęście dopisało Polakom. Jeden z wystrzelonych pocisków upadł tuż nad brzegiem Bugu w pobliżu wsi Sarnaki i nie wybuchł. Na miejscu upadku znalazła się natychmiast grupa naszych ludzi. Nie było czasu do stracenia, lada chwila mogły ukazać się oddziały niemieckie. Ogromnym wysiłkiem zepchnięto pocisk do rzeki, po czym grupa rozproszyła się, by z satysfakcją zaobserwować, iż przybyli hitlerowcy, mimo dokładnych poszukiwań, nie zdołali „V” odnaleźć. Gdy Niemcy oddalili się, przystąpiono do rozmontowania pocisku, rozebrania go i przewiezienia najważniejszych części do Warszawy. Tutaj inżynier Kocjan wraz z inżynierem Waciórskim przystąpili do opracowania planów „V”, a rysunki, plany i oryginalne części zostały ukryte w podwójnym dnie metalowej butli i przewiezione koleją do Tarnowa, skąd w następnej fazie „podróży” miały być przewiezione powietrzem na Zachód.

Operacja łączności lotniczej z zachodem znana jest pod kryptonimem „Most”. Polegała ona na przygotowaniu lądowisk dla samolotów alianckich operujących z baz we Włoszech, na zapewnieniu bezpiecznego lądowania, odbioru przywiezionego

ładunku i przekazaniu przygotowanych materiałów oraz kurierów. Łączność radiowa z bazą we Włoszech, znaną pod kryptonimem „Jutrzenka”, istniała już od dłuższego czasu, ale dopiero w dniu 15 maja 1944 odbyło się pierwsze lądowanie. Lądowisko pod Bełżycami zostało przygotowane, wytyczone naftowymi lampami, obstawione oddziałami Armii Krajowej*. Całością operacji dowodził kapitan Wojcieszko. Przybyły samolot „Dakota” wylądował szczęśliwie, załadowano pocztę i łączników, po czym „Dakota” zdołała odlecieć. Samolotem tym pilotował Polak, kapitan Dobrzyński, poza nim załogę tworzyło dwóch Anglików i Kanadyjczyk. Pierwsza opera-

* Działy tam grupy „Nerwy”, „Szarugi” oraz „Antka”.

— 299 —

cja „Most”, przedsięwzięcie niezwykle ryzykowne i wymagające maksimum poświęcenia, została wykonana.

„Most” powtórzony został dwukrotnie, oba razy operacją kierował kapitan Gedymin, jeden z bardzo nielicznych pozostałych w kraju pilotów myśliwskich, który we wrześniu 1939 odniósł swoje pierwsze zwycięstwa powietrzne. W czasie trzeciej operacji „Most”, która odbyła się w nocy 25 lipca 1944, załadowane zostały do „Dakoty” i przewiezione do Włoch, a później do Anglii, zarówno rysunki, jak i części V-2.

Odtworzenie całości tych podziemnych wysiłków jest rzeczą bardzo trudną. Większość członków grupy lotniczego wywiadu nie żyje — zginęła w walce z okupantem. Nie żyje inżynier Kocjan, zamordowany przez gestapo 13 sierpnia 1944, nie żyje bliski współpracownik inżynier Stefan Waciórski, nie żyje Tadeusz Derengowski, inżynierowie Tadeusz Matłowski i Stanisław Sokołowski.

Tak więc pogoń za „V” rozpoczęła się na ziemiach polskich przez ludzi z polskiego podziemia. Dalsza pogoń miała być kontynuowana w znacznej mierze także przez Polaków, przez naszych lotników myśliwskich, operujących z lotnisk Wielkiej Brytanii.

III

Niezależnie od informacji otrzymywanych z Polski i równoległe z nimi, poczęły napływać do Londynu niepokojące wieści z Francji oraz z Belgii. Agenci wywiadu i organizacje podziemne tych krajów donosiły, iż na wybrzeżach kanału La Manche trwają podejrzanego przygotowania. Niemcy rozpoczęli tam budowę betonowych konstrukcji, których przeznaczenie nie było dokładnie znane. Nie wiadomo początkowo, czy są to jakieś fortyfikacje, nowy pas umocnień „wału Atlantyckiego”, czy też zgoła coś odmiennego. Wiadomości szybko skonkretyzowały się i zostały potwierdzone przez lotnicze rozpoznanie fotograficzne. Budowano wyrzutnie dla nowej tajemniczej broni Hitlera.

Późną jesienią roku 1943 znano w Anglii nie tylko cel przygotowań niemieckich, ale również dokładne położenie i ilość wyrzutni oraz szlaki kolejowe, którymi szły transporty latających bomb.

— 300 —

Poczyniono więc odpowiednie kroki, by zapobiec atakowi. Raz jeszcze zadanie przypadło lotnictwu.

Ruszyły w powietrze wielkie formacje bombowców, wyrzutnie V-1, które określano

wtedy nazwą „cele specjalne”, otoczone specjalną opieką. Zniszczenie tych celów było jednak przedsięwzięciem trudnym i nie zawsze możliwym. Obiekty były niewielkie, z reguły doskonale zamaskowane, ukryte w lasach, otoczone licznymi bateriami dział przeciwlotniczych. Bombardowania, zarówno nocne, jak i dzienne, musiały być niezwykle precyzyjne, wielokrotnie wypadło użyć specjalnych bomb, zdolnych do przebicia grubej warstwy betonu, pokrywającego podziemne składy V-1. Dzień w dzień, noc w noc szły nad brzegi francuskie i belgijskie setki samolotów angielskich, amerykańskich i polskich. „Specjalne cele” atakowano zaciekle i systematycznie, a rzecz ciekawa, w każdej fazie „pogoni za V-1” wybitny i czynny udział brali Polacy.

Rezultatem stałych nalotów było zniszczenie w okresie zimowym 1943-44 ponad 100 stałych wyrzutni V-1 oraz utrudnienie dowozu potrzebnych materiałów do tego stopnia, iż planowany przez Niemców atak znów musiał być odłożony. Tak jak nalot na Peenemiinde, będący wynikiem osiągnięć polskiego wywiadu, opóźnił produkcję broni „V”, tak bombardowanie wyrzutni, dokonywane przy udziale Polaków, spowodowało nową zwłokę. Zwłoka ta, bardzo potrzebna aliantom, była wprost katastrofalna dla Hitlera. Ostrze nowej tajemniczej broni zostało poważnie stępione jeszcze przed jej użyciem. Zapobieżono na razie masowemu wysyłaniu V-1, co więcej prędkość latających bomb pozostała ta sama, zaś prędkość alianckich samolotów myśliwskich, głównych przeciwników „czarownic”, bardzo wzrosła.

Niemcy musieli poważnie zmienić swoje plany, a przyznać trzeba, że były one pierwotnie bardzo ambitne. Według informacji uzyskanych już po zakończeniu wojny Oberkommando der Wehrmacht zamierzało wysłać na Anglię 6000 latających bomb, 400 pocisków raketowych oraz 7000 zapalających pocisków raketowych dziennie!*

* Według *Destiny Can Wait*, s. 155.

— 301 —

Mówiąc o tych planach, marszałek Harris słusznie konstatuje:

„...uczyniłoby to oczywiście latającą bombę bronią o doniosłym znaczeniu strategicznym... i jest rzeczą trudną uświadomić sobie, jak moglibyśmy przygotować inwazję (kontynentu) mając Londyn w ruinach, południową Anglię spustoszoną, a wszelkie rodzaje transportu zniszczone”*

Niemniej jednak Niemcy nie pozostali bezczynni. Zbombardowano im Peenemiinde, więc poczęli produkować „V” w innych miejscach. Zbombardowano im betonowe wyrzutnie V-1, poczęli w zimie i na wiosnę 1944 roku stawiać wyrzutnie przenośne, trudniejsze do wykrycia i zgoła niemożliwe do zniszczenia. Zdezorganizowano im koleje — zaczęli dowozić bomby drogą okrężną, używać pojazdów drogowych, wysłać transporty nocą.

Ofensywa radziecka parła niepowstrzymanie na zachód, angielsko-amerykańskie lądowania w Normandii stały się faktem dokonany, hitlerowski „wał Atlantycki” pękł pod potężnymi ciosami wojsk sprzymierzonych: była to ostatnia chwila, by puścić w ruch nową broń.

Wyleciały więc „czarownice” ze swych zamaskowanych legowisk we Francji i Belgii. Ponad polami południowej Anglii pojawiły się ogniste smugi, eksplozje wstrząsnęły murami domów Londynu.

Rozpoczął się atak, a niemal równocześnie rozpoczęła się obrona, uporczywa gonitwa za latającymi monstrami, zestrzeliwanie ich i niszczenie, zanim zdołały dotrzeć do celu. W pierwszej fazie akcji obrona nie działała zbyt sprawnie. Mimo że posiadano już sporą garść informacji o V-1, mimo że istniały dokładne rysunki i plany nowej broni, nie znano jej możliwości, trudno więc było opracować odpowiednią taktykę jej zwalczania. Trzeba było improwizować i stopniowo ulepszać metody walki.

Gdy po pamiętnej nocy 13 czerwca nastął dzień, a latające bomby w dalszym ciągu sypały się na Londyn, po błyskawicznych konferencjach na najwyższych szczeblach dowodzenia powzięto decyzję, którą natychmiast wprowadzono w życie. Angielskie lotnictwo myśliwskie, dawne Fighter Command, było już wtedy

* A. Harris: Bomber Offensive, s. 216.

— 302 —

podzielone, głównie ze względu na przygotowania przedinwazyjne. Większość jednostek myśliwskich przydzielono do lotnictwa taktycznego — II Tactical Air Force, reszta, zorganizowana w ramach ADGB — Air Defence of Great Britain* — miała bronić wyspy przed ewentualnymi atakami z powietrza. ADGB właśnie powierzono zwalczanie latających bomb.

Obrona składała się z trzech elementów. We wschodniej stronie Londynu zostały rozstawione balony zaporowe, ściągnięte z innych części kraju w celu stworzenia gęściejszej przeszkody. Do balonów doczepiano dodatkowe linki stalowe, dzięki czemu zmniejszyły się oczka sieci. Dalej na wschód rozciągał się rejon myśliwców i artylerii przeciwlotniczej. Ponad wybrzeżami operowały wyłącznie myśliwce, dywizjony szybkich „Mustangów”, „Tempestów”, a nawet jeden dywizjon odrzutowych „Meteorów”.

Mimo to, jak już zostało stwierdzone poprzednio, obrona nie działała zbyt sprawnie. Bardzo wiele bomb wybuchło w Londynie, powodując poważne zniszczenia. Straty w ludziach szły w tysiące. Oczywiście niemieckie przechwałki, że cały Londyn stał w płomieniach i że 12 milionów ludzi straciło życie — były wyssanymi z palca wytworami fantazji propagandy Goebbelsa, niemniej jednak zamieszanie powstało duże.

Zdezorganizowany został system alarmowy: często ogłaszano alarm lotniczy wtedy, gdy V-1 już wybuchły, zdarzało się również, że alarmu nie ogłaszano wcale, a bomby sypały się na głowy ludności. Niemcy ustawicznie zmieniali taktykę. Nigdy nie można było przewidzieć, kiedy i jakiej ilości V-1 zostanie wysłana, jakimi drogami „czarownice” dotrą do Londynu. Czasem szły dużymi gromadami, czasem leciały ciurkiem, metodą nękającą, czasem pojawiały się masowo nad ranem, czasem w południe, czasem pod wieczór lub w nocy.

Bombardowano w dalszym ciągu nieprzyjacielskie wyrzutnie, setki samolotów patrolowały bezustannie niebo, setki baterii artylerii przeciwlotniczej tworzyły groźną zaporę ogniową, około dwóch tysięcy balonów kołysało się na przedmieściach Londynu. Spadały latające bomby zestrzelone przez myśliwców i artylerię,

* Obrona Powietrzna Wielkiej Brytanii.

— 303 —

spadały V-1 uszkodzone przez stalowe linki balonów. Wybuchaly w lasach i polach, nie wyrządzając nikomu żadnej krzywdy, czasem spadały w wody kanału La Manche, większość jednak docierała do stolicy.

Trzeba było pomyśleć o ulepszeniu obrony, o wprowadzeniu do akcji większej ilości myśliwców, o potężniejszej koncentracji artylerii, o dokładniejszym współdziałaniu ze stacjami radarowymi, o przechwytywaniu V-1 we wcześniejszej fazie lotu, ponad Kanałem, może nawet, nad brzegami francuskimi.

W tym właśnie okresie walki rozpoczęły działać polskie dywizjony myśliwskie, pierwszy zaś wszedł do akcji Dywizjon 316 „Warszawski”.

IV

Zostałem właśnie mianowany dowódcą Dywizjonu 316, stacjonującego podówczas na lotnisku Coltishall we wschodniej Anglii i zajmującego się wyprawami myśliwsko-bombowymi nad Holandię i północne Niemcy. Dywizjon został świeżo wyekwipowany w samoloty „Mustang” Mk. III — maszyny najnowocześniejsze, bardzo szybkie i posiadające wspaniałą zasięg — i miał brać udział w dalekich nalotach na Niemcy i Norwegię, ze względu jednak na groźbę latających bomb plany się zmieniły. W samolotach poczęto pośpiesznie przeprowadzać modyfikację gaźników, aby przystosować je do paliwa wysokooktanowego, co dawało prędkość powiększoną o kilkadziesiąt kilometrów na godzinę. Powiadomiono nas jednocześnie, iż w najbliższym czasie przeniesiemy się na inne lotnisko, by wziąć czynny udział w pogoni za V-1.

Rzeczywiście, 1 lipca 1944 otrzymałem rozkaz przeniesienia na lotnisko West Mailing, położone w hrabstwie Kent, w połowie drogi z Londynu do południowo-wschodniego wybrzeża La Manche. Miejscowość ta leżała akurat na trasie przelotów latających bomb.

Modyfikacje samolotów nie były jeszcze ukończone, toteż mogłem zabrać ze sobą tylko 10 maszyn jednej eskadry. Druga eskadra miała dołączyć do nas za kilka dni. Do West Mailing przylecieliśmy w zwartej formacji, znurko-

— 304 —

waliśmy na lotnisko i rozeszliśmy się do lądowania w idealnych odstępach pomiędzy maszynami. Pilotów miałem dobrych, doświadczonych, można było na nich polegać. Podkołowaliśmy do nowych „dispersali”, malowniczo rozmieszczonych pośród otaczających lotnisko drzew. Byliśmy na miejscu.

— Pański dywizjon niewątpliwie umie latać w formacji — przywitał mnie przyjaźnie dowódca West Mailing, gdy podszedłem, by zameldować nasz przylot. — Macie teraz okazję pokazać, jak strzelacie. Roboty huk. Niech pan popatrzy — podpułkownik wyciągnął rękę w kierunku otwartego okna.

Rzuciłem okiem i dojrzałem dziwny kształt przelatujący w błyskawicznym tempie nad lotniskiem. Bomba zarechotała tuż nad naszymi głowami i za chwilę znikła z oczu w kierunku Londynu.

— Dużo tego paskudztwa przelatuje tędy? — zapytałem.

— Za dużo. Co dzień mamy całe chmary. Część wybucha koło lotniska, większość dochodzi do miasta. Będzie dla was masa roboty, niebezpiecznej roboty, sami się przekonacie. Zresztą, o ile wiem — uśmiechnął się życzliwie — Polacy nie obawiają się niebezpieczeństw. Tak, hm, dziękuję, majorze, i życzę dobrego

polowania. Good bunting!

Cały personel jednostki zabrał się do roboty z ochotą, z sercem. Ludzie rozumieli, że trzeba odłożyć na bok normalne porachunki z Luftwaffe, zapomnieć na pewien czas o ofensywnych wyprawach i powietrznych walkach z samolotami wroga. Czekwały nas walki innego rodzaju. Trzeba ulżyć mieszkańcom Londynu, ochronić ich i osłonić przed latającymi bombami.

Dlatego też zanim jeszcze rozłokowano pilotów, zanim została zorganizowana normalna praca obsługi, już ruszyły w powietrze pierwsze polskie „Mustangi”, wysłane na patrol nad południowo-wschodnią Anglią. Dziwne były te patrole, tak jak i dziwna była nowa praca jednostki. Ponad West Mailing przelatywały co chwila bomby. W dzień ich ognisty ogon był niewidoczny i czasem tylko odzywający się nagle rechoczący dźwięk oznajmiał o pojawieniu się V-1. Szły nisko, nie wyżej niż tysiąc metrów, były doskonale widoczne na de nieba. Małe potworki, pomalowane na ciemnozielony ochronny kolor, o spiczastym nosie i dziwacznym ogonie, na którym widniała rura odrzutowego silnika. Szły szybko, bardzo szybko,

— 305 —

wiązki pocisków artyleryjskich układały się przeważnie daleko za nimi. Czasem poza bombą ukazywał się angielski samolot, „Spit-fire”, „Mustang” lub „Tempest”, grzmiał na pełnym gazie, ale, o ile nie posiadał przewagi wysokości, z trudem mógł podejść na odległość strzału.

Dookoła West Mailing dudniła artyleria, na lotnisko sypały się odłamki szrapneli, jedna za drugą pędziły bomby ku stolicy Wysp Brytyjskich. Gdy mijały nasze lotnisko, stawało się jasne, że dotrą do Londynu. Otrzymywane przeze mnie codziennie raporty Intelligence* mówiły, że zaporą balonową, chociaż składała się z ponad 2000 tysięcy balonów, nie spełniała swego zadania, a V-1 przechodziły przez nią jak przez sito. Tak więc główny ciężar obrony musiał spaść na artylerię przeciwlotniczą i samoloty myśliwskie. Niezliczone baterie artylerii pracowały bez wytchnienia, wysyłały w powietrze setki i tysiące pocisków szybko strzelnych dział, kładły wokół bomb zaporę ogniową. I ten jednak środek obrony okazał się mało skuteczny, minimalna ilość „czarownic” padała ofiarą przeciwlotników, chociaż bomba nie wykonywała uników, nie stosowała metod właściwych lotnikom, nie zmieniała kierunku ani szybkości. Szła prosto, a całą jej obroną były małe rozmiary, utrudniające celowanie, i ogromną prędkość.

Pozostawały więc samoloty myśliwskie.

Mój dywizjon niedługo czekał na pierwsze „zwycięstwo”, chociaż zbyt długo jak na nasze apetyty. Przez pierwsze dwa dni wykonaliśmy wiele patroli, na które leciały sekcje złożone z dwóch samolotów, zmieniane po powrocie przez następną dwójkę. Wyznaczono nam stałe rejony patrolowania w trzech miejscach, tak że każdorazowo musiałem wysyłać sześć samolotów. Mimo tak niezwykłego tempa (druga eskadra jeszcze do nas nie dołączyła) lataliśmy pełne 48 godzin, nim odnieśliśmy sukces. Każdy oczywiście chciał być pierwszym „zwycięzcą”, ale los zrządził, iż zaszczyt ten przypadł jednemu z młodych sierżantów, dobremu i zaciętemu pilotowi Murkowskiemu. Gdy wrócił z patrolu, zadymione wyloty luf działek jego „Mustanga” świadczyły, że maszyna była w akcji.

* Tu: wywiad lub kontrwywiad.

Murkowski podszedł do mnie sprężystym krokiem.

— Panie kapitanie*, melduję, że zestrzeliłem jednego „wariata”. Wybuchł około 20 mil od lotniska, na południowy zachód. Czy kto inny przede mną?... — pytał z niepokojem.

Latająca bomba doczekała się już wtedy wielu nazw. Oficjalnie pozostała ona V-1, szyfrowo. — „Witchcraft”, nieoficjalnie zaś — „Doodle-bug”, „Buzz-bomb” lub z polską „czarownica” czy też „wariat”. Używano również i nazw innych, mniej cenzuralnych.

— Nie, nikt z nas nic nie zestrzelił. Jest pan pierwszym w Dywizjonie, chociaż nie pierwszym Polakiem — odpowiedziałem.

Było to prawdą, bo chociaż Dywizjon 316 pierwszy wszedł do akcji przeciw V-1, to jednak pierwsze zwycięstwo przypadło sierżantowi Domańskiemu z innej jednostki. On to 16 czerwca napotkawszy w locie bombę, podszedł do niej i celną serią posłał ją do ziemi.

Pierwsze zestrzelenie dywizjonowe stało się w jednostce małą sensacją. Wszyscy wolni od służby piloci otoczyli sierżanta, wypytywali o patrol, o walkę, chcieli znać wszystkie szczegóły. Rzecz zrozumiała. Tego rodzaju „walka” była nam nieznaną, była zupełną nowością nawet dla najbardziej doświadczonych, najwytrawniej-szych lotników.

Murkowski, zadowolony z sukcesu i zainteresowania, jakie wywołał wśród kolegów, nie dał się długo namawiać i rozpoczął relację, ilustrując ją bogato gestami.

Wystartował na patrol w nakazanym z góry czasie. Był sam, jego prowadzącego bowiem skierowano w inną stronę. Wszedł na podaną mu przed lotem wysokość tysiąca metrów, doleciał do swego rejonu i począł krążyć na niewielkim odcinku, czekając na instrukcję Operations Room. Rejon jego patrolu rozciągał się ponad pagórkami Kentu, pomiędzy nadbrzeżnymi miejscowościami Dover i Folkestone. Długo latał sierżant Murkowski, długo kręcił się w powietrzu, zanim ziemia nie podała mu wreszcie przez radio:

— Halo „Tangent”** trzy siedem. Jest dla ciebie „czarownica”.

* Każdy dowódca dywizjonu myśliwskiego posiadał angielski stopień majora, niezależnie od właściwego stopnia polskiego.

** Szyfrowa nazwa Dywizjonu 316.

Zbliża się do ciebie, leci w kierunku dwa dziewięć zero. Wysokość trzy*.

Murkowski szybko potwierdził odbiór depechy, zwiększył szybkość, sprawdził celownik i spust działek, począł wypatrywać w podanym kierunku. Po chwili ponad białawymi urwiskami Dover dostrzegł zbliżający się charakterystyczny kształt.

— Takem się poczuł, jakbym leciał na spotkanie czwórki Mes-serschmittów — zwierzał się kolegom. — Zresztą bomba wyglądała jak najprawdziwszy, „żywy” samolot — zwrócił się do mnie z wyjaśnieniem.

V-1 leciała nieco poniżej sierżanta, to pozwoliło mu wypracować odpowiednią pozycję. Zanim jeszcze bomba doszła do niego, począł gwałtownie zakręcać, jednocześnie lekko nurkując na pełnym gazie. Gdy wreszcie znaleźli się blisko siebie, Murkowski gonił po kursie bomby w odległości około 400 metrów z tyłu, ciągle

jeszcze powyżej.

— Myślałem, że jej nie dogonię — ciągnął relację. — Uciekała jak błyskawica. Szybka, cholera! Zacząłem strzelać z odległości czterystu metrów, wiedziałem, że za daleko, ale bałem się, że nigdy do niej nie dojdę. Szczęśliwie miałem przewagę szybkości...

Zbliżył się do swego obiektu, uważnie wziął go na celownik. Strzelał wprost z tyłu, bez poprawki, z trudem utrzymywał maszynę w wirach za ogonem V-1. Trzecia seria była skuteczna. Najwidoczniej bomba dostała w żyrokompasy, nagle bowiem zmieniła kierunek, zwinęła się przez skrzydło i poszła w dół.

— Patrzyłem, co będzie dalej, szykowałem się do jeszcze jednego ataku, ale był niepotrzebny. Uderzyła w ziemię i natychmiast wybuchła. Ogień był okropnie silny, oślepiło mnie, chociaż to biały dzień. „Mustang” zachybotał się od podmuchu, wyrównałem stery, wykręciłem i wróciłem w rejon patrolowania. Miałem jeszcze dosyć amunicji, by sprzątnąć następną, ale jakoś się nie pokazała.

— Z jakiej odległości oddawał pan ostatnią serię? — zapytałem.

Sierżant zastanowił się.

— Z około 250 metrów, może trochę więcej...

* 3000 stóp.

— 308 —

Skinąłem głową z zadowoleniem.

— W porządku. Proszę pamiętać na przyszłość — zwróciłem się do ogółu pilotów — nie wolno podchodzić do strzału bliżej niż na 200 metrów.

— A to dlaczego? — zdziwił się porucznik Longin Majewski, dowódca eskadry „B”, który dopiero co przyleciał z resztą samolotów z Coltishall.

Wyjaśniłem pokrótce. Dotychczasowe doświadczenia wykazały, że czasem przy strzelaniu do V-1 można trafić w zapalnik, co oczywiście powoduje natychmiastowy wybuch w powietrzu. Jeżeli strzelający samolot znajdował się w odległości mniejszej od 200 metrów, skutki eksplozji stawały się dla niego groźne.

— Nowość — uśmiechnął się porucznik Góra*.

— Tak, nowość — podchwyciłem. — Gdy atakowaliśmy samoloty, staraliśmy się podejść jak najbliżej. Teraz musimy utrzymać bezpieczną odległość. Będzie to swego rodzaju treningiem oka i oceny dystansu. Zresztą takich nowości mamy teraz wiele. Taktyka dopiero się krystalizuje.

Była to prawda. Każdego dnia zdobywaliśmy doświadczenie, uczyliśmy się nie tylko na własnych lotach, ale i na raportach z walk innych pilotów. Uważnie studiowałem wszystkie otrzymywane informacje, odbywałem konferencje w stacji radarowej współpracującej z nami. Szybko doszedłem do kilku wniosków, którymi podzieliłem się nie tylko z oficerami radaru i Intelligence, ale przede wszystkim z własnymi pilotami.

Po pierwsze, niezbędna była jak najściślejsza współpraca ze stacją radarową, dokładne wykonywanie poleceń i to w jak najszybszym czasie. Naprowadzanie na V-1 musiało być precyzyjne i bezbłędne. Dlatego też na jednej z konferencji zdecydowaliśmy skrócić procedurę radiową do niezbędnego minimum. Normalnie pilot powtarzał przekazaną mu depeszę, używając dosyć długich zwrotów. Teraz dla zyskania na czasie nie musiał odpowiadać ziemi, że mówi „Tangent” ten i ten, że

rozumie kierunek taki i taki. Po prostu, pilot po otrzymaniu instrukcji radiowej miał odpowiedzieć krótko, a jednocześnie wykonywać polecenie.

* Kapitan Tadeusz Góra, słynny pilot szybowcowy, jest obecnie w lotnictwie w służbie stałej.

— 309 —

Sprawą drugą, równie ważną, była szybkość. Podawane nam przed startem lub w powietrzu wysokości okazały się niewystarczające. Dodatkowe kilkaset metrów gwarantowało możliwość nurkowania, a więc uzyskania przewagi szybkości nad V-1, możliwość dogodnego dościa do strzału. Zarządziłem więc, że gdy ziemia nakazywała wysokość na przykład trzech tysięcy stóp, pilot powinien lecieć na czterech tysiącach, na wszelki wypadek. Okazało się to bardzo skuteczne.

Trzecim zagadnieniem była sprawa strzelania. Teoretycznie najdogodniej było strzelać wprost z tyłu, bowiem w takim wypadku nie trzeba było odkładać na celowniku poprawki, no i przy takich wielkich prędkościach goniący automatycznie znajdował się zawsze za ogonem gonionego. Miało to jednak i złe strony. Przede wszystkim z tyłu V-1 wytwarzały się wiry, które utrudniały ścigającemu równy lot, a zatem i dokładne celowanie. Poza tym przy strzelaniu z tyłu bez poprawki obiekt w celowniku był mały, trudny do trafienia. Po trzecie wreszcie, wrzcionowaty kadłub bomby pokryty był stosunkowo cienką i dosyć elastyczną blachą. Zdarzało się często, że pociski, uderzając w blachę pod bardzo małym kątem, ślizgały się po niej no i oczywiście nie odnosiły skutku. Dlatego zalecałem strzelanie z niewielką poprawką, odrobinę z boku.

— No i nie zapominajcie o odległości — kończyłem. — Dwieście metrów, nie bliżej. Rozkaz rozkazem, a praktyka... praktyką. W zapale walki, w zdenerwowaniu podczas akcji łatwo zapomnieć o instrukcjach i pomylić się w ocenie. W dwa dni później, gdy Dywizjon 316 miał już na swym koncie 6 zestrzałów V-1, na jeden z patroli wysłałem sierżanta Pietrzaka. Dobry był z niego pilot, chociaż, oczywiście, nie tak doświadczony jak noszący takie same nazwisko kapitan Henryk Pietrzak. Sierżant napotkał latającą bombę i pogonił za nią. Miał akurat dużą przewagę wysokości, co zwiększało jego prędkość w nurkowaniu. Z łatwością dogonił „czarownicę” i ulokował się za jej ogonem.

Zamierzał już pocisnąć spust działek, gdy przypomniała mu się instrukcja dowódców. Nie ta jednak ostatnia, dotycząca latających bomb, ale dawniejsza, z czasów, gdy Dywizjon latał na walki

— 310 —

z prawdziwymi samolotami. Wtedy podkreślano nieraz: „Poczekaj ze strzelaniem, podejź bliżej...”

I Pietrzak nie strzelał, podchodził bliżej i bliżej. W celowniku rosła „czarownica”, maszyna miotająca się w gorących wirach powietrznych. 200 metrów, 150... Pietrzak zacisnął zęby, uważnie naprowadził samolot na cel. 120 metrów, 100...

Nacisnął spust broni pokładowej, zagdakały szybkostrzelne działka. Seria pocisków poszła wprost w cel, widać było, jak pociski rozpryskują się po kadłubie bomby, na jej skrzydłach, jak wchodzą w silnik. I nagle przed oczami sierżanta pojawił się oślepiający słup ognia, a jego „Mustang” szarpnął się niczym stający dęba rumak. Drażek sterowy wyrwał się z ręki pilota. Sekunda i samolot walił się ku ziemi z

oderwanym śmigłem, z powyginanymi skrzydłami i poszarpanymi sterami. Sytuacja była tragiczna. Pietrzak posiadał jednak przytomność umysłu, a świadomość, że znajdował się blisko ziemi, dodała mu sił. Jednym ruchem ręki wyrzucił owiewkę kabiny. Drugim zwolnił pasy. Sierżant, chłopak potężnej budowy, zdołał powstać, wysunąć się na skrzydło i odbić od maszyny. W następnej sekundzie szarpnął uchwyt otwierający spadochron.

Zaledwie z pokrowca wyskoczył pilocik i otworzyła się biała kopuła, zaledwie zmalął pęd opadającego lotnika, a już pod stopami jego narosła zieleń łąk i Pietrzak, nie mając nawet czasu ustawić się odpowiednio do lądowania, upadł ciężko na ziemię w pobliżu swej maszyny, która tkwiła nieruchomo, zaryta w miękkim gruncie.

Patrole Dywizjonu 316 trwały nieprzerwanie. Piloci latali po sześć i siedem godzin dziennie; wisieli w powietrzu od świtu do zmroku. Mechanikom ręce opadały od bezustannej pracy przy maszynach. Rosła jednak ilość zestrzelonych bomb, a takie wyniki jak na przykład z dnia 5 lipca, kiedy to zestrzeliliśmy siedem „czarownic”, nie należały do rzadkości.

Dywizjon wpadł w swego rodzaju trans, w jakiś przedziwny zapał, ogarnięty został „bakcylem bombowym”. Piloci rwali się do roboty, mechanicy zarywali noce. Na wielkiej tablicy w baraku „dispersalu” któryś z domorosłych artystów wymalował listę pilotów, otoczoną chmarą V-1. Przy nazwisku każdego pilota widniały

— 311 —

maleńkie V-1, oznaczające ilość bomb przez niego zestrzelonych. Na kadłubach samolotów również rysowano V-1, tak jak poprzednio wizerunki czarnych krzyży, symbolizujących zestrzelone samoloty. Ze względu na nawał pracy musiałem wstrzymać urlopy i przepustki, ale jakoś nie martwiło to nikogo.

Polowanie na V-1 było uciążliwe, eksperymentowaliśmy właściwie, bo najlepsze sposoby zwalczania „czarownic” dopiero się tworzyły. Ciągłe jeszcze przeszkadzała nam własna artyleria, która strzelała tak zajadle, że nie zwracała uwagi na samolot znajdujący się tuż za bombą. Artylerzyści zaś z reguły odkładali za małą poprawkę, więc ich pociski szły w tyle „czarownicy”, a goniący samolot niespodziewanie znajdował się w ostrzale własnych prze-ciwlotników, w samym środku artyleryjskiej chmury. Bywało, że wychodził z tego cało, ale bywało również, że musiał wyrwać raptownie, porzucać niedoszłą ofiarę i podziurawiony jak sito wracał chwiejnym lotem do bazy. W ten sposób oberwało wielu moich pilotów i dwukrotnie ja sam. Kręcili głowami mechanicy na lotnisku, gdy latali i „cerowali” uszkodzenia, klęli i złościли się piloci. Nie raz i nie dwa składaliśmy ostre raporty, domagaliśmy się zmiany systemu i ukarania winnych. Nie raz i nie dwa jeździłem autem do dowództwa ADGB, odbywałem konferencje, wysłuchiwałem instrukcji wyższych oficerów, przekazywałem im własne meldunki, spostrzeżenia i uwagi. Przyznać trzeba, że wysłuchiwało ich zawsze uważnie, a gdy okazywały się słuszne i możliwe do wprowadzenia w życie, dowództwo nie wahało się ani chwili. Wszyscy widzieliśmy przed sobą jeden cel: zniszczyć jak największą ilość V-1.

Bomby szły nadal. Pracowały wyrzutnie na francuskim i belgijskim brzegu, pracowały wyrzutnie w Holandii. Niemcy bezustannie zmieniali miejsce ich postoju i w ten sposób uniemożliwiali naszym bombowcom zupełne ich unieszkodliwienie. Dzień po dniu puszczano w powietrze po sto, a czasem i po dwieście „czarownic”. W

Londynie błyskały eksplozje, waliły się domy, narastały sterty gruzu. Napełniały się szpitale, rosły mogiły na cmentarzach...

V

Air Marshall Sir Roderick Hill, wysoki i postawny mężczyzna w sile wieku, o podłużnej opalanej na brąz twarzy i ciemnych, siwiejących włosach, rozejrzał się po siedzących dokoła stołu oficerach. W konferencji brało udział niewielkie, ale doborowe grono: dowódcy grup i sektorów myśliwskich, dowódcy central radarowych, przedstawiciele lotnictwa bombowego, artylerii przeciwlotniczej i Balloon Command*.

— Gentlemen, podsumujemy najpierw dotychczasowe wyniki i ustalimy stan faktyczny — powiedział Sir Roderick Hill huczącym basem. — Później zastanowimy się nad planem dalszej akcji.

W sali panowała cisza. Wszyscy czekali na dalsze słowa dowódcy obrony powietrznej.

— Wiemy, że sytuacja nie jest jeszcze w stu procentach opanowana — rzekł po chwili Hill. — W najbliższym czasie musimy doprowadzić do tego, by ją opanować całkowicie...

Przedstawiciel Balloon Command odkaszlnął i zauważył z widocznym zakłopotaniem:

— Nie możemy bardziej zagęścić zapory. Mogłyby się nam poplątać linki balonowe.

— Nie o to chodzi — przerwał Hill. — Mówię o całokształcie zagadnienia. Wyciągnął z kieszeni fajkę, napełnił ją tytoniem, zapalił. — Tak, proszę palić — odpowiedział na nieme pytanie kilku oficerów.

— Jak wiemy z otrzymywanych raportów, dowództwo niemieckie zamierzało nas częstować imponującą liczbą sześciu tysięcy V-1 dziennie. Wiemy również, że zamierzało wysyłać na Anglię około czterystu pocisków V-2. Na razie Niemcy trzymają pociski raketowe w zanadrzu. Kiedy je wyślą — nie wiemy. Wiemy jednak, że przed tą bronią uchronić nas może tylko szybka ofensywa i szybkie zakończenie wojny.

— Oraz niszczenie wyrzutni V-2 — dodał przedstawiciel Bomber Command. Sir Roderick skinął głową.

* Dowództwo Balonowe.

— 313 —

— Słusznie. Miałem jednak na myśli fakt, że pociski raketowe są tak szybkie, że nie moglibyśmy wysyłać przeciw nim myśliwców ani też zestrzeliwać ich za pomocą artylerii. To samo odnosi się zresztą do V-3, o którym nie będę dzisiaj mówić.

— V-3 na razie nam nie grozi — wtrącił przedstawiciel Bomber Command.

— Nie. Wracajmy jednak do broni, która w tej chwili robi nam największe zamieszanie, czyli do V-1. Opóźniliśmy rozpoczęcie ataku i wybitnie zmniejszyliśmy jego rozmiary. Niemcy nie mogą obecnie wysyłać więcej niż dwieście V-1 na dzień. Marszałek Hill zatrzymał się, przepłukał gardło wodą ze stojącej przed nim szklanki i kontynuował swoją przemowę. Stwierdził, że z ilości 200 wystrzelianych V-1 zaledwie połowa była niszczone w porę ponad polami Kentu, niewielka część rozbijała się w balonach, a ponad czterdzieści procent docierało do Londynu.

— Dlatego powiedziałem na początku, że sytuacja nie jest jeszcze opanowana. Fakt, że zdołaliśmy ewakuować ze stolicy blisko milion ludzi, głównie kobiet i dzieci, sytuacji nie zmienia.

Obrona musiała być więc zreorganizowana, ulepszona i to właśnie było tematem konferencji u Hilla.

— W dalszym ciągu będziemy bombardować wyrzutnie V-1 oraz V-2, atakować nieprzyjacielskie linie komunikacyjne, paraliżować dowóz latających bomb i niezbędnych materiałów. Spodziewamy się, że do końca bieżącego roku tonaż bomb zrzuconych na te obiekty wzrośnie do 100 000 ton. No i spodziewamy się, że w najbliższym czasie ruszy nasza ofensywa w głąb Francji, a wtedy sprawa V-1 uprości się niepomrotnie. W każdym jednak razie działać musimy tak, jak gdyby ofensywa była kwestią dalekiej przyszłości, nie możemy na nią liczyć, zdani jesteśmy na własne siły. Otóż przekonaliśmy się, że mimo najpotężniejszych bombardowań niektóre wyrzutnie, lepiej ukryte czy też lepiej zabezpieczone, nadal działają. Toteż naszym zadaniem, gentlemen, jest tak ustawić obronę, by nie przechodziło przez nią nic. Wraz z dowódcą Figh-ter Command, marszałkiem Robbem, opracowaliśmy plan, który chcę dzisiaj panom podać do wiadomości i który przedyskutujemy. Zaznaczam, że plan ten powstał w dużej mierze dzięki meldunkom i sugestiom dowódców poszczególnych jednostek myśliwskich.

— 314 —

Hill wyciągnął z teczki arkusz papieru i mapkę południowo-wschodniej Anglii, przyjrzał się im, odłożył na bok.

— Ponieważ świeżo otrzymaliśmy ze Stanów sporą ilość nowych stacji radarowych o dużym zasięgu, możemy rozszerzyć promień naszego działania.

— O, właśnie! — wykrzyknął dowódca Grupy 11, zapominając o obowiązującej dyscyplinie i o kardynalnej zasadzie nieprzerywania przełożonemu.

Hill popatrzył na niego z uśmiechem.

— To pana boli, prawda? — zauważył. — Wiem, że piloci się skarżą, iż są naprowadzani na V-1 późno, często nawet tuż przed zaporą balonową.

— Tak jest.

— Teraz tego wszystkiego unikniemy. Proszę posłuchać.

Nowy plan polegał na rozciągnięciu rejonów patrolowania i na dokładniejszym podziale stref poszczególnych ośrodków obrony. Wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Anglii, od Oxfordu poprzez ujście Tamizy, Margate, Dover, Hastings aż do Eastburne, rozstawione miały być nowe potężne stacje radarowe, kierujące swe niewidzialne promienie ku brzegom okupowanej Europy. Nowe rejony myśliwców, stacjonowanych na nadbrzeżnych lotniskach, wyznaczono ponad kanałem La Manche.

— Myśliwcy ci będą patrolować ponad brzegami nieprzyjaciela, a ich zadaniem będzie, oczywiście przy wydatnej pomocy stacji radarowych, przechwytywanie V-1 tuż po ich starcie czy też, ściślej mówiąc, po wyrzuceniu ich w powietrze. Należy położyć specjalny nacisk na dobrą współpracę pilotów z Operations Room.

— Jakie dywizjony wyznaczone będą na te patrole? — spytał jeden z dowódców sektorów.

— Przede wszystkim „Mustangi” ze względu na ich zasięg i długotrwałość lotu.

„Tempesty" pozostawimy nad brzegami Anglii.

— No, dobrze, ale co będzie, jeżeli te wysunięte patrole zostaną zaatakowane przez myśliwców Luftwaffe? — zaniepokoił się przedstawiciel balonów.

— Drogi kolego — odparł pobłaźliwie Hill. — Skończyły się czasy Luftwaffe. Jeżeli pojawią się Messerschmitty czy Focke Wulfy, to proszę bardzo, chętnie je zobaczymy.

— 315 —

Baloniarz pokiwał głową na pół z podziwem, na pół z niedowierzaniem. Sir Roderick dalej rozwijał swój plan. Wzdłuż wybrzeży, na tym samym odcinku, na którym stanąć miały stacje radarowe, zostanie zorganizowany pas artylerii przeciwlotniczej. Pas ten, naszpikowany tysiącem dział różnych kalibrów, posiadać będzie szerokość szesnastu kilometrów.

— Zwracam uwagę, że w pasie artylerii nie wolno będzie latać żadnym samolotom. W pasie tym artylerzyści będą mieć całkowitą swobodę działania.

— A bramy wlotowe? — przypomniał dowódca jedenastej grupy.

Hill skinął głową z uznaniem.

— Widzę, że pamięta pan o wszystkim, kolego. Owszem, pomyśleliśmy i o bramach wlotowych. Rzecz jasna, że myśliwcy muszą mieć swobodny wylot i powrót z rejonów patrolowania nad morzem. Poza tym musi być zapewniona możliwość wylotu i powrotu tym ugrupowaniom bombowym i myśliwskim, które będą szły na zadania w Niemczech czy też w pobliżu linii frontu. To jasne. Bramy wlotowe zaznaczone są na tej mapie. — Stuknął palcem w papiery rozłożone na stole. — Dokładne rejony i szerokości bram ustalą dowódcy sektorów wraz z dowódcami artylerii danego odcinka.

Poza pasem artylerii ciągnąć się miał w kierunku stolicy rejon myśliwców, przede wszystkim samolotów „Tempest" i „Meteor".

— Sądzę, że w tym rejonie każdy nasz samolot, nawet przelatujący przypadkiem, popróbuje swych sił przeciw latającym bombom. To będzie do pewnego stopnia rejon swobodnego polowania — zażartował marszałek.

Rejon ten ciągnąć się miał aż do zapory balonowej, która pozostać miała niezmienną.

— Wątpię, czy uda się nam wprowadzić jakieś ulepszenia w działaniu zapory balonowej — zauważył Hill nieco złośliwie. — Zagęścić was nie możemy — zwrócił się do przedstawiciela wojsk balonowych — przybliżyć do Londynu nie możemy, oddalić też nie możemy. Mam zresztą nadzieję, że bardzo znikoma ilość V-1 dojdzie do was.

— 316 —

Przedstawiciel Baloon Command skłonił głowę i uśmiechnął się kwaśno.

— W ten sposób — kończył marszałek Hill — starać się będziemy przechwycić większość V-1 jeszcze nad Kanałem. Jeżeli myśliwcy przepuszczą coś w tym rejonie, pole do popisu znajdzie artyleria. Dalej: jeżeli artyleria coś przepuści, działać będą myśliwce następnego rejonu. „Tempesty" są bardzo szybkie, mają wielką siłę ognia, dają sobie doskonale radę z latającymi bombami. „Meteory" są jeszcze szybsze, szkoda tylko, że posiadamy ich na razie tak mało. Cóż, w ostateczności pozostają balony.

Konferencja dobiegała końca i Hill poprosił zebranych o uwagi i dyskusję. Pierwszy zabrał głos dowódca Grupy nr 11.

— Niektórzy dowódcy dywizjonów w mojej grupie dopytują się o patrole nocne. Na przykład dowódca jednego z polskich dywizjonów. Był u mnie przed dwoma dniami i twierdził, że jego jednostka z łatwością zdoła patrolować zarówno w dzień, jak i w nocy. Wysunął dosyć ważki, moim zdaniem, argument, że duża ilość V-1 wysłana jest tuż po zapadnięciu ciemności i tuż przed świtem.

— To prawda — zgodził się Hill.

— Oficer ten twierdził również, że w nocy przechwytywanie będzie łatwiejsze niż w dzień, a to ze względu na ognisty ogon V-1.

— Tego samego zdania są i nasi dowódcy — zauważył cierpko wicemarszałek Higgins.

— Hm, kolega, widzę, nie darzy Polaków sympatią, co? Higgins wyduł wargi.

— Niewiele mnie oni obchodzą — powiedział zimno. — Nie lubię jednak, jeśli ktoś stara się gwałtem przybierać pozę bohatera.

— Jak mamy to rozumieć? — spytał miękko Hill, ale oczy jego błysnęły.

— No, zwyczajnie. Ciągłe słyszymy o ich wyczynach, ciągle coś o nich pisze prasa. A tymczasem to przereklamowani, nieznośni i hałaśliwi obcokrajowcy — Higginsa poczęła opuszczać przysłowiowa zimna krew Dowódca Grupy 11 uniósł brwi w górę.

— 317

— A czy szanowny kolega zna tych ludzi? Czy widział ich drogi kolega przy robocie?

— Nie... ale to nie ma nic do rzeczy — ciągnął szybko Higgins, podniecając się własnymi słowami. — Ot, chociażby i teraz. Proszę, człowiek opędzić się nie może. Ledwie zwały się nam na głowy V-1, a już mówi się, iż jest zasługą Polaków, że nas o tej broni uprzedzono. Jakoby nasza Intelligence Service nie istniała!

— Kiedy to prawda, szanowny kolego — sprzeciwił się dowódca Grupy nr 11.

— Prawda? /// be damned! A może i to prawda, że wiadomość o V-2 zawdzięczamy także tym... Polakom?!

W tym momencie nie wytrzymał sam marszałek Hill.

— Wicemarszałek Higgins absolutnie nie orientuje się w sytuacji — powiedział, cedząc poszczególne wyrazy. — Wicemarszałek Higgins nie wie, jak ogromne zasługi położył polski podziemny wywiad w wytropieniu V-2. Wiele jeszcze innych rzeczy mógłbym wicemarszałkowi Higginsowi wyjaśnić, nie leży to jednak ani w moich zamiarach, ani w zakresie dzisiejszej konferencji. Jeśli dolega panu wątrobą, Higgins, radzę zwrócić się do specjalisty.

Zapadła ciężka cisza. Hill odsapnął.

— Hm, tak wracajmy do tematu, gentlemen, czas ucieka. Zgadzam się z dowódcą Grupy nr 11. Nocne patrole myśliwców dziennych mogą być korzystne. Niech dowódcy zainteresowanych dywizjonów opracują odpowiednie plany i to jak najprędzej. Należy pamiętać jednak, że myśliwcy dzienni nie zawsze posiadają odpowiednie kwalifikacje w operacjach nocnych. Czy kto jeszcze chce zabrać głos?

— Chciałbym zwrócić uwagę panów na konieczność odpowiedniego doboru miejsca zestrzeleń — odezwał się generał artylerii.

— Nie bardzo rozumiem... — mruknął Hill.

— Chodzi mi o to, że czasami myśliwcy w zapale walki strzelają do V-1 nad osiedlami. Zdarzały się wypadki, że zestrzelona, a więc nie dopuszczona do Londynu, V-1, wybuchała w jakiejś

* Przekleństwo angielskie, dosłownie: niech będę potępiony.

— 318 —

innej niewielkiej miejscowości. Szkody i straty prawie takie same, wysiłek lotnika zmarnowany.

— Słusznie — odparł Hill i zanotował uwagę generała. — Zwrócimy na to szczególne baczenie.

Padło kilka dalszych pytań, kilka odpowiedzi, wywiązała się dłuższa dyskusja nad najważniejszymi sposobami radiowego naprowadzania na cel. Wreszcie Hill popatrzył wymownie na zegarek i spytał:

— Kto jeszcze?

Nastała chwila milczenia, a potem ktoś zapytał:

— Dla zaspokojenia własnej ciekawości chciałbym się dowiedzieć, jak procentowo przedstawiają się zestrzelenia V-1. Jaki rodzaj obrony niszczy ich najwięcej?

— Na każde 100 strąconych V-1 prawie 75 pada łupem myśliwców, około 20 niszczy artyleria przeciwlotnicza, reszta, to znaczy około 5 procent, rozbija się w balonach.

VI

Longin Majewski popatrzył na zegarek, nałożył kamizelkę ratunkową „mae west”, skinął na sierżanta Murkowskiego.

— Za dziesięć minut startujemy — powiedział.

— Tak jest. — Sierżant bez pośpiechu rozejrzał się za swoją kamizelką, nałożył ją i począł starannie zawiązywać tasiemki.

Majewski wpisał lot do dziennika, przypomniał dyżurnemu telefoniście, by powiadomił Operations Room o starcie i wraz z podoficerem ruszył do samolotów, rozrzuconych na skraju lotniska. Przy gotowych do lotu „Mustangach” czekała obsługa, wózki elektrycznych starterów stały obok maszyn.

Porucznik zajął miejsce w kabinie, nałożył słuchawki radiowe i laryngofon*, używane wtedy zamiast kominiarki z ciężkim mikrofonem. Po chwili na dany znak zajazgotał starter, czteropłatowe śmigło „Mustanga” poruszyło się ociężale. Silnik zaskoczył, prych-

* Rodzaj mikrofonu wykorzystywanego w sytuacji bardzo dużego natężenia hałasu. Urządzenie to umieszcza się w okolicach szyi pilota, a dźwięk z krtani przenoszony jest bezpośrednio na membranę laryngofonu (przyp. red.).

— 319 —

nął dymem z wylotów rur wydechowych. Jeszcze chwila i po próbie iskrowników mechanicy wyciągnęli spod kół metalowe podstawki, a dwa samoloty pokołowały w kierunku startu.

Tuż po oderwaniu się od ziemi Majewski nawiązał kontakt z Operation Room:

— Hallo „Commander”, hallo „Commander”, „Tangent” one six calling. Im airborne*.

Natychmiast w słuchawkach rozległa się odpowiedź z ziemi:

— Halo „Tangent” jeden sześć. Commander odpowiada. Leć w kierunku swego rejonu.

Dwa myśliwce w luźnej bojowej formacji, oddalone od siebie o setkę metrów, naszły na kurs wschodni, minęły własne lotnisko Friston, gdzie od kilku dni stacjonował Dywizjon 316 w rezultacie reorganizacyjnych rozkazów marszałka Hilla. Majewski odszukał w dole miejscowość Hastings, obok której znajdowała się właściwa brama wlotowa, a po pięciu minutach dokoła samolotów rozciągał się bezmiar morza, płaska stalowa powierzchnia, poprzecinana białawymi grzywami fal.

Lecieli w milczeniu, nie mącili radiowej ciszy. „Mustangi” powoli nabierały wysokości, gdy zaś znalazły się na dwóch tysiącach metrów, wyrównały lot i szły po linii prostej, po wyznaczonym kursie. Nastąpiły teraz długie minuty, w czasie których nic się nie działo, a myśl pilota, skoncentrowana poprzednio na czynnościach po starcie, na rozmowie radiowej i nachodzeniu na kierunek — przenieść się mogła swobodnie w dowolne rejony, czasem lub wcale niezwiązane z lotem. Utrzymywanie kursu i wysokości, kontrolowanie wskazań przyrządów pokładowych i baczne rozglądanie się dokoła były regulowane automatycznie.

W słuchawkach radiowych rozległo się chrobotanie, oznajmiające początek depechy. Mówiła ziemia i myśl porucznika, znajdująca się o tysiące kilometrów stąd, w Warszawie, natychmiast powróciła do wykonywanego zadania.

— Halo „Tangent” jeden sześć, mówi Commander. Przełącz się na falę „C”, wołaj „Windmill”.

„Windmill” było kryptonimem jednej z nowych stacji

* Halo Commander, halo Commander, woła „Tangent” jeden sześć. Jestem w powietrzu (ang.).

— 320 —

radarowych i porucznik posłusznie sięgnął do aparatu radiowego, by nacisnąć guzik frekwencji „C”. Zanim zdołał to uczynić, dosłyszał następną depeczę Operations Room:

— Halo „Tangent” trzy sześć. Przełącz się na frekwencję „C”, wołaj „Apple tar t”. Odnosiło się to do sierżanta Murkowskiego. Od tego czasu myśliwcy przestawali działać jako sekcja, nawiązywali kontakt radiowy z różnymi stacjami, mieli wykonywać różne polecenia, lecieli też pod różnymi kursami.

Longin nacisnął guzik „C” i wywołał „Windmill”. Natychmiast odpowiedział mu głos tak wyraźny, jakby ziemny kontroler znajdował się tuż obok, w tej samej kabinie.

— Halo „Tangent” jeden sześć. Weź kurs osiem pięć. Powtarzam: osiem pięć. Jaka twoja wysokość?

— Rozumiem, kurs osiem pięć. „Angels”* sześć. Majewski położył maszynę na skrzydło, a gdy żyrokompas pokazał kurs 85°, wyrównał samolot. Kątem oka zaobserwował, iż „Mustang” sierżanta odchodził w prawo i oddalał się z każdą chwilą — szedł w inny rejon.

„Ciekawe, czy coś dla mnie mają” — pomyślał Longin. Był podniecony. Wykonał już poprzednio wiele patroli, miał dwa zestrzelenia V-1 i tak zasmakował w nowej

robocie, że gotów był startować o każdej porze dnia i nocy, byle tylko osiągnąć dalsze „zwycięstwa”. Teraz zaś ze sposobu rozmowy ziemnego kontrolera wnioskował, że zapewne na ekranie radarowym znajdował się jakiś obiekt. Dolatywał do francuskiego brzegu w okolicach Boulogne, widział przed sobą żółtawy pas plaży.

— Halo „Tangent” jeden sześć. „Orbit”.

Oznaczało to, że należy krążyć w miejscu i czekać na dalsze instrukcje. Majewski położył „Mustanga” w łagodny zakręt i rozglądał się dokoła. Daleko na horyzoncie widział jeszcze maszynę Murkowskiego, ale malała w oczach i zlewała się z otoczeniem.

— Halo „Tangent” jeden sześć. Jest dla ciebie „czarownica” — głos kontrolera był teraz szybki, podniecony. — Kurs trzy sześć zero.

* Dosłownie: anioły, w języku szyfrowym oznaczało wysokość samolotu, a więc w tym wypadku 6000 stóp, czyli około 2000 metrów.

— 321 —

— Trzy sześć zero — powtórzył porucznik, w myśl poprzednich rozkazów skracając procedurę radiową i natychmiast przybierając podany kierunek.

W pół minuty później ziemia odezwała się znowu:

— Kurs trzy trzy zero.

„Doprowadzają mnie do bomby — pomyślał Longin. — Żeby tylko jej nie przegapić, bo będzie wstyd”.

— Kurs trzy zero zero...

— Kurs dwa osiem zero. Zwiększaj szybkość!

— Kurs dwa siedem zero...

Szedł teraz w powrotnym kierunku, do Anglii. Domyślał się, że w bezpośredniej bliskości powinna lecieć V-1, ale jej jeszcze nie widział.

— Uwaga, jeden sześć! Jest z twojej prawej strony, w dole z tyłu — zabrzmiał głos kontrolera. — Szczęśliwego polowania!

Wychylił się, jak tylko pozwalała owiewka. Z prawej w dole, dokładnie według informacji ziemnej stacji, pół kilometra z boku szła „czarownica”. Dziwnie było patrzeć na ten znajomy kształt, martwy, a jednak sprawiający wrażenie czegoś żywego, jakiejś potwornej jaszczurki, przedpotopowego ptaka. Podrygiwała nerwowo w takt wybuchów silnika, kołysała się w powietrznych wirach i natychmiast powracała do normalnego lotu, szła prosto po kursie.

Powodowany wieloletnim odruchem porucznik bez namysłu zwałił maszynę na skrzydło i w sekundę znalazł się za ogonem V-1. Pohamował się jednak w porę. Przecież nie miał przed sobą zwykłego przeciwnika, który potrafiłby się bronić, wdać w walkę kołową, a w pomyślnych warunkach przemienić się w stronę atakującą. W walce z żywym myśliwcem sekundy nieraz decydowały, nieraz przez bardzo krótki okres czasu udawało się utrzymać wroga na celowniku. Teraz sprawa przedstawiała się zgoła inaczej.

Miał sporą przewagę szybkości, toteż bez trudu osiągnął przepisową odległość dwustu metrów. Zredukował nieco gaz, by nie zbliżyć się za bardzo, odszedł lekko w bok i ustawił się do strzału z minimalną poprawką na celowniku. Mierzył spokojnie, z zimną krwią. Gdy oddał pierwszą serię pocisków, natychmiast zauważył, że

wchodziły w cel. Po raz drugi nacisnął spust działek.
Szybkość bomby raptownie zmaląła, z wylotu jej silnika posy-
— 322 —

pały się iskry. „Czarownica” poczęła lekko skręcać w lewo i obniżać wysokość.

„Dostała dobrze — pomyślał porucznik. — To chyba ko-mec?”

Bomba zacieśniła zakręt, nurkowała coraz ostrzej. Majewski wyszedł ponad nią i rozglądał się na wszelki wypadek, bo znajdował się ciągle blisko brzegów nieprzyjacielskich, rzucał co chwila okiem na swego „przeciwnika”. Na wysokości pięciuset metrów V-1 przeszła w prostopadłe nurkowanie. Chwila i uderzyła w powierzchnię morza. Błysk, a wraz z nim potężny słup spienionej wody, rozpryskującej się w szerokim wachlarzu. Tak, to był koniec.

— Halo „Tangent” jeden sześć — przypomniała sobie o nim ziemia. — Jak polowanie?

— Halo „Windmill”. Dziękuję, udało się. Wasza zasługa. Macie coś jeszcze? W głosie radarowego oficera brzmiało zadowolenie.

— Good show, jeden sześć. Wracaj w rejon, czekaj na instrukcje, wysokość ta sama.

Wyprostował maszynę, nabrał wysokości dwóch tysięcy metrów, wyszedł na kierunek wschodni. Nie wystrzelał nawet połowy amunicji, paliwa miał bardzo dużo, mógł długo jeszcze wisieć nad La Manche, chociaż czas patrolu trwał normalnie dwie godziny.

„Ciekawe, jak poszło Murkowskiemu” — przeleciało mu przez głowę.

Był to pracowity dzień. Niemcy wysyłali latające bomby bez przerwy, co chwila V-1 pojawiały się nad pomostami wyrzutni i kierowały się ku odległemu celowi. Ale nowy system obrony zdawał egzamin wzorowo. Radarowe stacje wykrywały „czarownice” tuż po ich starcie, naprowadzały na nie samoloty myśliwskie, te zaś kończyły robotę. Na całej szerokości kanału La Manche bezustannie eksplodowały zestrzelone bomby, znikoma ich ilość docierała do angielskich brzegów, tam zaś, w świeżo powstałym pasie artyleryjskim, czyhali przeciwlotnicy i witali V-1 niezwykłą koncentracją ognia. Najmniej roboty miały samoloty kręcące się wewnątrz lądu, ale i one dopadały pojedynczych „czarownic”, którym udało się uniknąć poprzednio zagłady, posyłały je w dół, ku polom i łąkom

Kentu. Tego dnia ani jedna latająca bomba nie dotarła do pasa balonów zaporowych, a ich dowódca na próżno oczekiwał raportu

0 zaplątaniu się V-1 w linki. Ludność Londynu odetchnęła, należał się jej pewien odpoczynek po bezustannych nalotach.

— Uwaga „Tangent” jeden sześć. Mamy dla ciebie nową „czarownicę”. Kurs jeden siedem zero, wysokość siedem.

— Jeden siedem zero, wysokość siedem — odparł Majewski

1 pociągnął maszynę w górę, kładąc ją jednocześnie w prawy zakręt.

— Uważaj, jeden sześć. Kurs jeden osiem zero. Zwiększaj szybkość!

Prędko zmieniały się podawane przez kontrolera kursy, prędko trzeba było wykonywać instrukcje. Od precyzji działania, od pełnej i harmonijnej, współpracy z ziemią zależało powodzenie.

— Kurs dwa jeden zero...

— Kurs dwa cztery zero...

— Kurs dwa osiem zero! Uważaj, z prawej w dole z tyłu „czarownica”!

I znowu jak poprzednio, ledwie tylko Majewski wychylił się i rozejrzał do tyłu, pokazała się pod nim V-1. Krótki, zdecydowany manewr, naprowadzenie maszyny, pociśnięcie spustu działek. Chwila wyczekiwania, błysk w dole, słup wody...

— „Tangent” jeden sześć, jak poszło? Dogoniłeś?

Majewski zaśmiał się beztrąsko.

— Tak, tak, dziękuję. Już się utopiła.

Kontroler w stacji radarowej roześmiał się.

— Fajno, jeden sześć. Bierz kurs osiem zero, wysokość poprzednia. Jest jeszcze coś dla ciebie.

Po raz trzeci znalazł się Longin w pobliżu brzegu francuskiego tak blisko, że z urwisk oderwały się dymki, a pociski artyleryjskie rozerwały się dokoła „Mustanga”.

Kontroler naprowadzał go już na nowy obiekt:

— Kurs sto dwa zero...

— Kurs sto dziesięć zero...

— Kurs dwa trzy zero...

— Kurs dwa siedem pięć! Uważaj, w dole za tobą „Witch-craft”!

Tym razem naprowadzenie nie było tak dobre jak poprzednie.

— 324 —

Porucznik wykręcał się w kabinie, szukał we wskazanym kierunku, szukał z prawej i z lewej, w dole i w górze. Bomby nie było. Począł się niecierpliwić. „Mustang” gnał na wielkiej szybkości po podanym kursie, zbliżał się do połowy La Manche, ale na morskim bezkresie nie widać było żadnego punktu, żadnej sylwetki V-1.

„Coś nawaliło. Dlaczego?” — pomyślał Longin.

Zastanowił się. Albo wykonał któreś z poleceń ziemi za późno, albo skręcił przedwcześnie, albo też kontroler radarowy źle prze-kalkulował kursy, błędnie obliczył czas i sposób przechwycenia. Naprowadzenie szybkiego samolotu na szybko przesuwany się obiekt ponad morzem, gdzie nie istnieją żadne punkty orientacyjne, daleko od brzegu i stacji radarowych, nie było przedsięwzięciem łatwym mimo doskonałego wyszkolenia pilotów i dużego doświadczenia kontrolerów, w większości byłych pilotów.

— Halo „Windmill”. Nie widzę „czarownicy”. Co się stało?

Kontroler przez chwilę nie odpowiadał. Może zaskoczyło go oświadczenie pilota, może już wiedział o złym naprowadzeniu, może punkciki na jego ekranie rozeszły się, może właśnie obliczał możliwość ponownego ich zetknięcia.

— Halo „Tangent” jeden sześć — zabrzmiała wreszcie odpowiedź. — Wracaj do bazy. Tamta „czarownica”, hm, tak, tamta „czarownica” utopiła się sama, pewnie defekt silnika. Czy chcesz kurs do domu?

„To i tak bywa?” — zadziwił się w duchu Majewski, a głośno powiedział:

— Nie, dziękuję, sam trafię.

W pół godziny później był nad lotniskiem Friston, w czterdzieści minut składał mi raport z lotu.

— Ale żeby tamta... no, no — kończył. — Chyba ze strachu przede mną, co? Jak

myślisz, Bohdan, przestraszyła się moich działek i popełniła samobójstwo, he? Klepnąłem go po plecach.

— Fajno, Longin — stwierdziłem. — Masz już cztery na koncie, na razie prowadzisz. Ale kto wie, czy cię Marcisz nie przegoni. On ma również cztery.

— Taak? Gdzie on jest? Może mi odstąpi patrol?

— 325 —

Szerokim ruchem ręki wskazałem błękitnawe niebo.

— Zapytaj się go. Właśnie wystartował nad Kanał.

VII

Staszka Marcisza przeżywaliśmy „Starym”, zapewne dlatego, że los poskąpił mu owłosienia na głowie i w wieku lat 28 poszczycić się mógł taką łysiną, jakiej trudno się dorobić i przy pięćdziesiątce. „Stary” był doskonałym pilotem, spokojnym, zrównoważonym, opanowanym w ruchach i mowie, a poza tym umiejętnie dowodził eskadrą „A” w naszym dywizjonie.

Staszek leciał samotnie nad Kanałem, jeszcze nad brzegiem angielskim ziemna stacja nakazała jego sekcji rozdzielić się i przejść na dwie różne długości fal. Odczuwał lekkie zmęczenie, był to już jego trzeci patrol tego dnia, a spodziewał się, że jeszcze raz wypadnie mu wystartować pod wieczór. Prawdę mówiąc, Marcisz najchętniej znalazłby się na kwaterze w zacisznym wiejskim dworku położonym o kilka kilometrów od lotniska Friston i spokojnie „uderzyłby w kimono”, czyli mówiąc normalnym językiem, uciąłby sobie drzemkę. Ale kontroler ze stacji „Appletart” nie pozwolił mu nawet na marzenie o śnie.

— Halo „Tangent” jeden pięć. Orbit. Mamy coś dla ciebie, Staszek — powiedział po polsku.

Na stacji „Appletart” urzędowało w tym czasie dwóch Polaków.

— Dobra, dobra, „Szarlotka” — mruknął Marcisz, tłumacząc dosłownie kryptonim „Appletart”. — Dawaj tę „czarownicę” prędzej, bo spać mi się chce.

— Weź kurs jeden sześć zero. Spać będziesz w domu.

— Jeden sześć zero, spać będę w domu — powtórzył instrukcję Marcisz.

— Głupiś — odciął polski kontroler, ale natychmiast przybrał ton rzeczowy: —

Kurs jeden osiem zero. Kurs dwa zero zero... — i nagle kontroler zmienił decyzję: — Wracaj w poprzedni rejon, czekaj. Tamtą „czarownicę” już obrabia ktoś inny.

— 326 —

— Bad luck* — burknął po angielsku Marcisz i posłusznie skierował się nad brzeg francuski.

Mijały długie i nudne minuty. „Stary” kręcił się na niewielkim odcinku, trzy kilometry w przód, trzy w tył, jak wahadło ogromnego zegara. Nic się w powietrzu nie działo. Westchnął. Wiele się słyszy i czyta o wspaniałej pracy myśliwca, o momentach pełnych napięcia, o niezwykłych, krew w żyłach mrozących przygodach podczas bojowych wypraw. Często jednak, bardzo często praca pilota myśliwskiego była zwykłą harówką, wymagającą wielkiego wysiłku, doskonałego opanowania powietrznego kunsztu, ogromnego zasobu wiadomości technicznych i rzemieślniczych, ale nie-przynoszących błyskotliwych, olśniewających rezultatów. „Kręcę się jak pies za własnym ogonem — przeszło mu przez głowę porównanie, nie

tyle trafne, co humorystyczne. — Ładna mi pogoń za V-1".

W porannym „Daily Express” sprzed kilku dni wyczytał wielki reportaż o pracy obrony lotniczej, zatytułowany właśnie „Pościg za V-1”, naszpikowany niesamowitymi relacjami „naocznego świadka”, który z całą pewnością nie ruszył nogą ze schronu redakcyjnego w Londynie, a wiadomości wysłał ze wskazującego palca.

„Do diabła z takimi korespondentami wojennymi. Do diabła z całą tą robotą. Nudy!” — zbuntował się po godzinie krążenia w jednym miejscu.

— Halo „Szarlotka”, do jasnej i niespodziewanej! Obudź się, daj mi coś na ząb! Ale na stacji radarowej widocznie zmienili się kontrolerzy, bo zdumiony i nieznany Staszewski głos odpowiedział po angielsku:

— Hallo „Tangent” one five. Say it again, please. Your message not understood**.

— Im sorry „Appletart”. Any „Witchcraft” about?***

— Poczekaj chwilę... Weź teraz kurs jeden siedem zero.

Chwila ciszy i nowa instrukcja:

* Pech (ang.).

** Halo „Tangent” jeden pięć. Powtórz to, proszę. Twoja depesza niezrozumiana (ang.).

*** Przepraszam, „Appletart”. Czy są dokoła jakieś „czarownice”? (ang.).

327 —

— Kurs dwa zero zero. Uważaj dokoła.

Momentalnie pierzchła senność i refleksje na temat korespondentów wojennych.

— Kurs dwa cztery zero! Kurs dwa dziesięć zero. Z lewej w dole, goń! Obejrzał się błyskawicznie. Była, oczywiście, zjawiała się jak za skinieniem różdżki czarodziejskiej. Z lewej w dole, tam, gdzie nieomylnie „ustawił” ją kontroler radarowy!

Pierwszą serię oddawał Staszek z lekką poprawką, trochę z boku, pod kątem. Druga seria poszła z mniejszą poprawką. „Stary” nie zapomniał o bezpiecznej odległości dwustu metrów. Przeważność jego okazała się bardzo celowa. W pewnym momencie oślepiła Marcisza potężna eksplozja, jego „Mustang” zachybotał się, szarpnął, wyskoczył w górę, a potem dał nura w dół. Obok kabiny pilota zawirowały w powietrzu poszarpane szczątki blach, kawałków metalu, jakieś poskręcane, niemożliwe do rozpoznania strzępy

Z trudem doprowadził samolot do równowagi, wyrównał lot i uważnie, w skupieniu, kontrolował przyrządy. Lada chwila silnik mógł przerwać, wybuch bomby mógłby uszkodzić jakąś część pła-towca. Wszystko było jednak w porządku. Staszek skręcił w lewo, pomanewrował sterami. Maszyna szła za ręką, temperatury, ciśnienia oraz wszelkie wskaźniki znajdowały się w idealnym porządku.

— Uff — odetchnął i otarł pot kroplący się na przerzedzonej czuprynie.

Przestrzeń przed nim była pusta, ani śladu nie pozostało po „czarownicy”. Staszka ogarnęła teraz wesołość. Dobrze zaczynał mu się ten patrol, mimo tak długiego początkowego wyczekiwania.

— Halo „Tangent” jeden pięć, jak poszło?

— Była czarownica, nie ma czarownicy — zaśpiewał, nieco fałszując, znaną

melodię slow-foksa.

W słuchawkach rozległ się tłumiony śmiech kontrolera.

— Dobrze, jeden pięć, ale więcej nie śpiewaj, oszczędzaj głos. Masz ochotę na następną?

— Dawajcie choćby i dziesięć. Lubię kobiety, nawet czarownice.

— Jaki twój kurs, jeden pięć?

— 328 —

— Jeden jeden zero.

Chwila milczenia.

— Weź kurs dwa jeden zero. Skręcaj w prawo, szybko!

„Mustang” zawinał po niebie w głębokim, prostopadłym zakręcie. Kreski i cyfry na żyroskopie przesunęły się błyskawicznie, zwolniły biegu, a we wzierniku przyrządu ukazała się liczba 210.

— Dziesięć stopni w prawo.

Wykręcił posłusznie, tym razem delikatnie, ledwie dotykając nogą orczyka.

— Jeszcze dziesięć stopni w prawo. Jest przed tobą, nieco z prawej strony, poniżej. Booster*!

Ten egzemplarz był szybki. „Mustang” wył na pełnych obrotach, dygotały skrzydła, wskazówka prędkościomierza przesuwiała się, aż zatrzymała się na maksymalnym dla maszyny wskazaniu 420". Bomba leciała z przodu, o jakiś kilometr od samolotu. Była znacznie niżej i po chwili, widząc, że odległość zmniejsza się bardzo powoli, Marcisz począł nurkować. To dopomogło momentalnie. Prędkość „Mustanga” wzrosła o dalsze trzydzieści mil na godzinę, dochodził celu.

— Tallyhoo*** — wrzasnął fałszywie przez radio, co tchu w piersiach starczyło. Dochodził z tyłu z góry, na chwilę bomba znikła poza maską silnika samolotu, potem znów się ukazała, na wprost celownika. „Stary” usadowił się wygodniej, palec jego powędrował do czarnego guzika spustu, zgiął się i zdecydowanie nacisnął. Zagdakały cztery działka, z ich wylotów na krawędzi natarcia skrzydeł wystrzeliły dziesiątki i setki pocisków. Ponowne naciśnięcie spustu i bomba niczym stary wyga powietrzny, niczym doskonały akroba-ta, mistrz pilotażu, wyciągnęła w górę piękną świecę, przewaliła się przez plecy w idealnej pętli, wyszła do poziomego lotu i... pędziła dalej w tym samym kierunku.

Oczy Marcisza otworzyły się szeroko. Tego jeszcze dotychczas nigdy nie doświadczył. Co za diabeł? Czary?! A może tam naprawdę

* W języku szyfrowym: pełny gaz.

** Mil na godzinę, czyli około 670 kilometrów na godzinę.

*** Było to oryginalne zawołanie myśliwskie, gdy na polowaniu napotymano zwierzynę. Zostało przyjęte przez lotników.

— 329 —

siedzi pilot? Potrzęsnał głową, przeciągnął dłonią po łysinie. Czary? Et, głupstwo, po prostu uszkodził żyroskop. Trzeba „babie” jeszcze raz przyłożyć!

Ponownie doszedł do bomby i złożył się do strzału. Zanim jednak zdołał uchwycić „przeciwnika” na celownik, bomba, jakby broniąc się przed atakiem, wykonała pełną beczkę, wyszła w górę i zwała się w przewrocie. „Stary” rozgniewał się. Nie mógł

opędzić się przed złudzeniem, że dziwny stwór żyje, trudno mu było uwierzyć, że V-1 był pociskiem bezpilotowym, że nie kierował nim mózg ludzki.

Po raz trzeci zbliżył się do obiektu. Tym razem bomba „nie zauważyła” jego manewru i z łatwością zdołał ulokować celną serię w jej kadłubie. Seria ta była decydująca. „Czarownica” zaprzestała powietrznych harców, zniżyła lot, przeszła w nurkowanie, zakręcając w lewo i żywot jej wreszcie się zakończył. Eksplozja, fontanna wody, szerokie kręgi na powierzchni morza.

Staszek był teraz opodal brzegów angielskich, bieleły się przed nim urwiska Dover. Szybko wykręcił do tyłu. Gdyby przypadkiem wleciał w pas artylerii, znalazłby się w poważnym kłopotcie. Przeciwnicy mieli zwyczaj nierozróżniania bomb od samolotów.

— „Tangent” jeden pięć, co się z tobą dzieje? — dopytywał troskliwie kontroler radarowy.

— Kręciłem zespołową akrobację z „czarownicą” — odpowiedział. — Ale już po krzyku. Koniec.

— Good show, jeden pięć. Czas do domu.

Ale Marcisz rozsmakował się w polowaniu. Paliwa miał dużo, amunicji pozostało dosyć na jeszcze jedną „walkę”.

— Nic ciekawego w pobliżu? — zapytał łakomie.

— Człowieku, jeszcze ci nie dosyć? — zadziwił się kontroler. — Poczekaj chwilę, leć dalej po tym samym kursie.

Wyszedł na pełne morze, odzyskał utraconą poprzednio wysokość. Ta wysokość, jej przewaga, była zasadniczym elementem powodzenia akcji.

— Uwaga, jeden pięć. Leci naprzeciw ciebie, nieco z lewej. Skręcaj do tyłu w lewo! Prędko!

Bezzwłocznie wykonał polecenie i jeszcze w zakręcie dojrzał cel. Miał ogromne szczęście, że naprowadzono go z taką dokładnością, bo nawet z niewielkiej odległości V-1 trudna była do dostrzeżenia na tle ciemnej powierzchni morza.

Zacieśnił skręt, przeciął kurs bomby, pozostał trochę w tyle. Gdy wyrównał maszynę w pogoni za swym obiektem, był o pół kilometra z tyłu. Nacisnął drążek sterowy, począł nurkować na pełnym gazie, strzelając już z odległości czterystu metrów. Doszedł bliżej do dwustu metrów i ponownie nacisnął spust, ale w połowie serii, po sekundzie strzelania, ucichły jego działka. Pociął spust kilkakrotnie i zrozumiał: skończyła mu się amunicja.

Nie zaprzestawał jednak pogoni. Wiedział, że jeżeli zdoła dojść V-1 przed pasem artylerii, będzie mógł popробować innej metody walki. Wielu myśliwców niszczyło bomby, podlatując do nich blisko i podważając ich skrzydło własnym skrzydłem, by wytrącić „czarownicę” z równowagi, a tym samym zamącić pracę jej żyroskopów. Bomba, przewalona na skrzydło, zwykle traciła równowagę i waliła się do ziemi jak po normalnym zestrzeleniu.

Dźwignie gazu i obrotów śmigła wciśnięte były do oporu. „Mustang”, lekko nurkując, pędził na szybkości czterystu siedemdziesięciu mil na godzinę. Dystans zmniejszał się z każdą chwilą, ale malała równocześnie odległość od brzegu.

„Zdążę, muszę zdążyć” — powtarzał Marcisz w myśli.

Był już o sto metrów, doszedł do pięćdziesięciu. Jeszcze chwila, delikatne przesunięcie drążka sterowego. Bomba rosła w oczach, doskonale widoczne były spojenia jej blach, wypukłe nity na kadłubie, prymitywna rama silnika. „Stary” odszedł trochę w bok, by zbliżyć się w odpowiedni sposób i podłożyć swe skrzydło pod skrzydło „czarownicy”. I wtedy nagle, w ostatnim momencie, zachłysnął się silnik „Mustanga”, zdał obroty, przerwał pracę. Znow pochwycił i znow przerwał... Serce Staszka zabiło zdwojonym tętnem, po krzyżu przebiegły dreszcze. Bomba odskoczyła do przodu, uciekała, ale przestał na nią zwracać uwagę. Silnik przerwał i charczał, jakby życie jego dobiegało kresu.

Wykonał błyskawiczną kalkulację myślową. Miał zaledwie tysiąc metrów wysokości, do brzegu pozostawało około piętnastu kilometrów, najbliższe lotnisko znajdowało się gdzieś z lewej strony,

— 331 —

na szczycie urwiska. Nie dociągnie. W żaden sposób nie dociągnie. Trzeba wodować lub skakać ze spadochronem.

Starając się zachować zimną krew, rozpaczliwym spojrzeniem badałabinę, by wykryć defekt. Wyregulował kąt opadania, szedł na ekonomicznej prędkości. Byle bliżej brzegu, byle zwiększyć szanse wyłowienia z morza. Palec jego powędrował do radiostacji pokładowej. Należało natychmiast przełączyć się na guzik „D” i wołać umowne „mayday” — sygnał wzywający pomocy.

Silnik przestał pracować, ale śmigło kręciło się jeszcze siłą bezwładności. Staszek nacisnął guzik „D”, zanim powiedział słowo, szarpnął się w gwałtownym odruchu, aż naprężyły się pasy kabiny Benzyna! Krany!

Zajęty pogonią, skoncentrowany na akcji, zapomniał o przełączeniu zbiorników paliwowych. Już przed piętnastu minutami powinien był o tym pamiętać. Wyciągnął resztki paliwa z jednych zbiorników, nie ruszył innych.

Przekręcił odpowiednie krany, znurkował ostrzej, by umożliwić silnikowi pracę.

Pochwyci czy nie? Miał jeszcze pięćset metrów wysokości, czterysta, trzysta... Silnik pochwycił, samolot poderwał się do przodu, zamierające śmigło z ponowną energią krajało powietrze. Maszyna wyszła w górę i w zakręcie nabierała wysokości.

Marcisz włączył guzik „B” i przywołał „Appletart”.

— Halo, mówi „Tangent” jeden pięć — powiedział niepewnym głosem. — Wracam do domu.

— Dobrze, „Tangent” jeden pięć — zgodził się kontroler. Jak było z tą ostatnią? Staszek poczuł, że na policzki wypełzał mu gorący rumieniec.

— Poszła dalej — odparł. — Zabrakło mi amunicji.

Była to prawda, chociaż niepełna, ale Staszek nie miał zamiaru chwalić się popełnioną gafą. Ot, zwykła ludzka słabostka. Po co narażać się na drwiny nieznanym ludzi, na kpiny kolegów, po co przyznawać się do błędu, o którym wiedział tylko on i jego „Mustang”?! Czy takie przyznanie się zmieni w czymkolwiek sytuację? Dostał nauczkę, którą zapamięta na całe życie, ale pozostanie to sprawą wyłącznie jego.

— 332 —

— Dobrze, wracaj, jeden pięć — mówił kontroler. — Czy podać ci kurs do bazy?

— Nie, dziękuję — powiedział „Stary”, widząc z daleka zabudowania miasteczka

Hastings i rejon wlotowej bramy. — Dziękuję i do widzenia.

— Do widzenia, jeden pięć, życzę powodzenia następnym razem.

Marcisz wcisnął guzik „A”, skomunikował się z własną stacją Operations Room, powiadomił ją o powrocie. W pięć minut później krążył nad Friston, wypuszczał w zakręcie podwozie i po wyjściu na prostą opuścił przed lądowaniem klapy.

Czekałem na niego przed barakiem „dispersalu”.

— Dwa zestrzeliłem, Bohdan — mruknął, ale mina jego wskazywała, że nie był z siebie zadowolony. — Mógłbym właściwie strącić i trzecią, ale się nie udało.

Znałem go na wylot, odgadłem, że coś go trapiło.

— Jakiś kłopot? — spytałem.

— Eee, nie, właściwie... — tarł w zakłopotaniu łysinę, zaciągał się głęboko dymem papierosa.

— No, „Stary”, przyznaj się.

Oczy mu zabłyśły.

— Ostatecznie powiem ci, ale trochę później.

Powiedział... w rok później, już po zakończeniu wojny, gdy śladu nie pozostało po latających bombach. I wtedy jeszcze mówił o tamtych wydarzeniach niechętnie, z ociąganiem, prosił o dyskrecję, chociażby na czas... następnego roku. Dotrzymałem słowa, milczałem przez lat dwanaście.

VIII

Kronika Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii podaje pod datą 22 lipca 1944 roku, że Dywizjony 306, 315 i 316 zestrzeliły w tym dniu 20 latających bomb. Statystyka Polskich Sił Powietrznych mówi, że w czasie akcji przeciw V-1 polskie Dywizjony 306, 315 i 316 zestrzeliły łącznie

— 333 —

190 latających bomb, przy czym Dywizjon 306 strącił 60, Dywizjon 315 strącił 53, a Dywizjon 316 zaliczył sobie 74. Pozostałe 3 bomby zestrzelili piloci z dowództwa II Polskiego Skrzydła Myśliwskiego oraz z innych jednostek.

Tak mówią źródła oficjalne. Są to liczby wielokrotnie sprawdzone i przepuszczone przez maszynkę urzędowej biurokracji. Według moich własnych obliczeń, przeprowadzonych nader skrupulatnie, Dywizjon 316 zestrzelił 88 bomb. Oczywiście trudno dziś spierać się, które obliczenia należy przyjąć za właściwe. Fakt pozostaje faktem mimo rozbieżności cyfr: polscy myśliwcy mieli poważny udział w walce z V-1.

Ogromna większość zestrzeleń, zarówno polskich, jak i angielskich, przypadła na lipiec 1944. W tym właśnie miesiącu natężenie nalotów było największe. W drugiej połowie lipca natężenie spadło, a w miesiącach następnych groźba V-1 zmniejszyła się niemal do zera. Ten stan rzeczy tłumaczy się zarówno postępowaniem ofensywy alianckiej w głąb Francji, jak i działaniami bombowców atakujących wyrzutnie i linie komunikacyjne wroga, wreszcie skutecznością zreorganizowanej obrony powietrznej. By obrona ta mogła stać się naprawdę skuteczna, potrzebny był stały wysiłek myśliwców. Szły więc w powietrze liczne dywizjony brytyjskie, amerykańskie „Thunderbolty”, „Mustangi” Polaków.

Startowało z lotniska połowego Brenzett II Polskie Skrzydło Myśliwskie, dowodzone przez majora Skalskiego, Dywizjon 306 dowodzony przez kapitana Niemca i

Dywizjon 315 dowodzony przez „Dziubka” Horbaczewskiego. Startował z pobliskiego lotniska Friston mój Dywizjon 316, ciągle przodujący pod względem zestrzałów. Do latających bomb zabrali się nawet tacy dowódcy, jak Stach Skalski, Zumbach, Rutkowski, ba, nawet sam podpułkownik Gabszewicz, nie zważając na stopień i stanowisko, ruszył kiedyś w czasie zwykłego przelotu w pogoń za V-1 i celną serią położył kres „życiu” potworka.

Największe jednak ilości zestrzałów przypadły szarej braci myśliwskiej, która godzinami wisiała co dzień na patrolach. Bywało, że piloci przywozili z lotu po dwa i trzy zestrzały. Gdy brakło amunicji, strącano bombę popularną metodą podważania skrzydeł.

— 334 —

Chorąży Szymański, stary wyga Dywizjonu 316, mały, krępy i barczysty, o twarzy dobrotliwego wujaszka i oczach sokoła, nie lada przygodę przeżył pewnego lipcowego popołudnia, tuż po starcie z Friston. Był to akurat pracowity dzień, latające bomby szły często na Londyn. Skoro tylko Szymański zdążył skomunikować się przez radio z Operations Room, powiadomiono go, że przez pas artylerii przedostały się V-1 i leciały w pobliżu jego „Mustanga”. Bez radiowego naprowadzania Szymański dostrzegł jedną z nich, znurkował i dwiema celnymi seriami posłał ją do ziemi. Ledwie rozwiął się dym eksplozji, opodał chorążego pojawiła się następna „czarownica” i niemal podstawiła się pod działka. Uważnie złożył się Szymański, ale strzelał wprost z tyłu i kilka kolejnych serii nie odniosło skutku. Złożył się jeszcze lepiej, z niewielką poprawką. Tym razem bomba, wykręciwszy pół beczki, znurkowała i chwiejnym lotem na plecach poszła w dół. Szymański zawrócił na powrót do wybrzeża, jego patrol dopiero się rozpoczął, powinien właściwie lecieć aż pod brzeg francuski. Cóż, kiedy „czarownice” nie dawały mu spokoju. Gdy dostał się do wlotowej bramy, ziemny kontroler wołał go przez radio!

— Halo „Tangent” trzy jeden. Mamy dla ciebie jeszcze jedną. Weź kurs dwa siedem zero, przeleciała brzeg koło New Romney.

Niedługo potrzebował jej szukać. Zielonkawoszara V-1 szła od strony morza, przedostała się przez artylerię przeciwlotniczą, której dymy jeszcze rozwiewały się w powietrzu, gnała ku stolicy. Popędził za nią Szymański, doszedł po kilkunastu sekundach, chwycił na celownik. Jedna seria, druga... Bomba szła nadal po kursie, nie reagowała na strzały. Chorąży pociągnął spust jeszcze raz, ale działka milczały, wyczerpała się amunicja.

Szymański brzydko zaklął pod nosem, wcisnął dźwignie ciśnienia ładowania (gazu) i obrotów śmigła do oporu, oddał drążek sterowy. Odległość zmniejszała się błyskawicznie, bomba nie posiadała zbyt wielkiej prędkości i dojsie jej stało się kwestią sekund. Chorąży odszedł nieco w bok, w prawo, przez chwilę leciał z „czarownicą” w szyku jak na defiladzie, a potem delikatnie podłożył pod nią swe skrzydło. Precyzyjna robota, bo przecież z łatwością można było uszkodzić własną maszynę. Gdy skrzydła dotykały się

— 335

wzajemnie, Szymański szarpnął brutalnie drążkiem, przechylając „Mustanga” w prawo, bombę w lewo.

Wychyliła się, zakolysała i... powróciła niezdarnie do pierwotnego położenia. „Za mało ją położyłem — pomyślał chorąży. — Żyroskopy jeszcze działają normalnie”.

Zbliżył się, powtórzył manewr, szarpnął silniej. „Mustang” odskoczył w prawo, bomba przechyliła się, ukazała Polakowi swój szarawy brzuch i... znowu powróciła do linii lotu.

— Długo tak możesz?! — warknął chorąży Szymański przez zęby.

Trzeci raz wykonał operację nadzwyczaj starannie. Podłożył końcówkę skrzydła, by dźwignia była lepsza, a że krzepę w garści miał nie najgorszą, niemal nie wyszarpnął drążka z obsady. Ale „czarownica” była równie uparta jak chorąży. Owszem zakolysała się, położyła na skrzydło, ale skoro tylko „Mustang” wyrównał lot, wyrównała i ona.

Lecieli więc sobie razem, chorąży Szymański i „czarownica”, w zwartym szyku, równo po kursie na Londyn, jak para kochanków. Popróbował chorąży po raz czwarty i piąty, popróbował po raz szósty i siódmy... bez rezultatu.

— Ho, ho, twarda sztuka — burknął wreszcie, a że i on był twardą sztuką, nie dawał za wygraną.

Podważył bombę po raz ósmy, po raz dziewiąty, po raz dziesiąty, podważył ją po raz jedenasty! Podrygiwała nerwowo, parskając iskrami z wylotu silnika, pomachiwała lotkami, kładła się posłusznie na skrzydło i ociążale, niczym okręt wstający po uderzeniu potężnej fali, wracała do poziomu.

Z przodu, na horyzoncie, w podmiejskich mgłach ukazały się opasłe cielska zaporowych balonów. Tkwiły jeden przy drugim, połyskiwały w słońcu białą powłoki, ostrzegały i groziły śmiałkowi, który odważyłby się pomiędzy nie zapuścić. „Teraz albo nigdy” — pomyślał chorąży.

Zdjął rękawicę z prawej dłoni, splunął w garść jak drwał przed zabranem się do drzewnego pnia, chwycił drążek. Balony były już zupełnie blisko, ziemna stacja niepokoila się, ostrzegała, nakazywała zmianę kierunku i zawrócenie.

— 336 —

— Zaraz, zaraz — odpowiedział chorąży. — Jeszcze tylko tego bydlaka wykończę.

Koniec skrzydła „Mustanga” opierał się o dolną płaszczyznę skrzydła bomby. Tym razem chorąży szarpnął z całej siły, pociągając jednoczesnie drążek sterowy do tyłu. Ten sposób okazał się wreszcie skuteczny. „Czarownica” wychyliła się niemal o dziewięćdziesiąt stopni, zawisła prawie prostopadle i zwała się w spirali.

Szymański otarł pot z czoła i lekko znurkował, by zobaczyć koniec „przeciwnika”.

Gdy spojrział w dół, pot ponownie zaperlił mu się na czole. Bomba i „Mustang” znajdowały się nad gęsto zabudowanym osiedlem, tuż nad prostokątnym rynkiem z kościołem i jakimiś okazałymi gmachami, tuż nad rzędem mieszkalnych domów.

— Jasny szlag! — wykrzyknął z rozpaczą chorąży.

Ale przecież bomba szła w spirali, posuwała się jednocześnie do przodu, i zanim uderzyła w ziemię, uciekły do tyłu zabudowania, a pod „czarownicą” rozciągnęły się owocowe sady. Od wybuchu, który nastąpił w kilka sekund później, ucierpiały tylko jabłonie i grusze.

Gdy po powrocie Szymański opowiedział kolegom swą przygodę, porucznik

Karnkowski, zwany powszechnie „Biskupem”, zaśmiał się drwiąco.

— Czekaj, Tadek, niech no tylko ja którąś dopadnę, zwali się za pierwszym razem.

— Łatwo mówić na ziemi.

Do rozmowy wtrącił się Longin Majewski:

— Po co się kłócić? Pruj, „Biskup”, w powietrze, to nam pokażesz. Tylko nie przewracaj jej nad lotniskiem.

— Nie jestem na służbie — odparł Karnkowski.

Longin bez słowa podszedł do tablicy, wymazał z niej swoje nazwisko i wpisał nazwisko „Biskupa”.

— Za pół godziny start. Bierz moją maszynę, gra jak zegarek.

W pół godziny później Karnkowski był nad lotniskiem i z niecierpliwością dopytywał ziemną stację o „czarownice”.

— Tak, mamy dla ciebie jedną — odpowiedział kontroler. — Przekracza brzeg koło Eastburne, około siedmiu kilometrów od ciebie. Za nią idzie druga w odległości około piętnastu kilometrów.

337 —

„Biskup” wykręcił w podanym kierunku, przekonany, że szczęście mu dopisało i że znajdzie okazję „pokazania” Szymańskiemu. Przez pas artylerii przelatywała właśnie pierwsza bomba. Nie wytrąciły jej z kursu salwy przeciwlotnicze, wleciała nad ląd, w rejon myśliwców. Karnkowski bez trudu dostał się za jej ogon. Chciał początkowo od razu popробować metody „skrzydłowej”, ale się zreflektował. Pogoń za V-1 nie była tylko sportem, a rozkazy mówiły wyraźnie, że najpierw należało strzelać, a dopiero po wyczerpaniu amunicji próbować ewentualnie innych sposobów.

Oddał więc kilka serii, pociski jego bębniły po blachach bomby, ale dziwnym trafem nie napotykały na żaden czuły punkt. Rwały się blachy, strzępiły skrzydła, pękały spojenia kadłuba, ale zarówno żyroskopy, jak i silnik pracowały bez zakłóceń.

„Biskup” odetchnął głęboko dla uspokojenia nerwów, na chwilę zaprzestał ataków, a potem złożył się powoli i systematycznie. Strzelał tak długo jedną nieustanną serią, aż u wylotów luf ukazały się dymki smugowych pocisków. Był to nieomylny znak, że kończyła się amunicja. Ale seria była trafna, przeciwpancerne pociski przedostały się do wnętrza silnika, podziurawiły go jak rzeszoto, zmąciły tok jego pracy. Z ogona V-1 buchnął snop iskier, pokazał się dym. Bomba zwolniła, niemal zatrzymała się w miejscu. „Biskup” dał jej jeszcze jedną krótką serię, po której bomba przeszła w nurkowanie i wreszcie roztrzaskała się na polach.

„Teraz ta druga” — pomyślał.

Wykonał szerokie okrążenie, szukał następnego obiektu, ale gdyby nie pomoc stacji radarowej, nigdy by go nie odnalazł.

— Jest z tyłu za tobą. Leci po kursie dwa dziewięć zero. Zbliży się do Crowborough.

Zmienił kierunek, znalazł się nad miasteczkiem położonym w charakterystycznym otoczeniu lasów i linii kolejowych. Dostrzegł ją z daleka. Ponad okolicą

Crowborough rozciągała się cieniutka warstewka niskich białych chmur, na których tle bomba widoczna była z odległości kilku kilometrów. Poprawił kurs, by zbliżyć się do niej pod małym kątem, dodał gazu. Dogonił ją nad samym miasteczkiem, odczekał chwilę, by nie atakować nad budynkami i chwycił obiekt na celownik. Po

pierwszej serii działka zamilkły.

„Teraz skrzydełkiem jak Tazio Szymański, tylko lepiej”.

Doszedł do bomby, wyregulował szybkość, podważył. Szarpnął drążkiem, co siły. Bomba wychyliła się i niespodziewanie powróciła do poziomu tak szybko, że pilot nie zdążył usunąć maszyny w bok. Karnkowski poczuł wstrząs. Bomba, jakby mszcząc się na „Mustangu”, uderzyła go silnie i odcięła niczym nożem końcówkę skrzydła tuż przy lotce. Nasyciwszy się zemstą, poszybowała do Londynu, parskając silnikiem. Maszyna „Biskupa” waliła się na skrzydło, zmieniała kierunek, z trudem można ją było utrzymać w linii lotu. O dalszej pogoni oczywiście nie było mowy. W tym wypadku „czarownica” okazała się silniejsza, chociaż niedługo trwał jej tryumf. W powietrzu ukazał się smukły i zwinny „Tempest”, zjechał z góry na V-1 i poczęstował ją ogniem działek.

„Biskup” zakręcił delikatnie, mocował się z niesfornym drążkiem sterowym, niepokoił się o lotkę odciętego skrzydła. Chwiejnym i niezdarnym lotem dostał się do Friston, minął w powietrzu dwójkę maszyn Dywizjonu 315, lecących z Brenzett na patrol. Wylądował ostrożnie, jakby wiózł w kabinie kilka tuzinów jajek. Gdy opuszczał maszynę, pojawiła się przed nim przysadzista postać Szymańskiego.

— Widzę, że nawojowałeś się nielicho — zagadnął niewinnie. Co cię napadło? Messerschmitty czy Focke Wulfy?

— Idź do diabła! — burknął „Biskup”.

— Dlaczego? — spytał ścisły jak zwykle Szymański.

Karnkowski westchnął. Był pokonany.

— Bomba potrafi ugryźć, co?

— Ano, potrafi. Skoro my je gryziemy, gryzą i one. Wiadomo, kobiety...

IX

Dwa „Mustangi” Dywizjonu 315 minęły przelatującą maszynę porucznika Karnkowskiego i wykręciły w kierunku wlotowej bramy. Starszy sierżant Lewicki, prowadzący sekcję, rozmawiał z Operations Room:

— 339

— Halo „Sunshine”, mówi „Rainbow” trzy siedem. Wychodzę na kurs w rejon. Kontroler ze stacji „Sunshine” miał jednak inne plany, obraz sytuacji na jego ekranie i stole operacyjnym był lepiej widoczny niż z wysokości dwóch tysięcy metrów.

— Poczekaj chwilę, trzy siedem. Nie wychodź w morze. Znajdziemy dla ciebie coś tutaj.

„Mustangi” poczęły krążyć nad Hastings, przezornie trzymając się poza zasięgiem artylerii.

— Uwaga, trzy siedem. Idzie w twoim kierunku po kursie trzy jeden zero.

Dochodzi do brzegu.

Ta „czarownica” napotkała swój los jeszcze przed opuszczeniem morza. Znad urwisk przybrzeżnych wytrysły artyleryjskie smugi, w powietrze poszły tysiące kolorowych paciorków pocisków. Ułożyły się wiązanką dokoła bomby, ogarnęły ją, a rezultat pracy przeciwlotników był natychmiastowy. Bomba zwinęła się, położyła w płaskim zakręcie i obracając się o sto osiemdziesiąt stopni, wyszła ponownie w morze, by zginąć w rozbryzgach wodnej piany.

— Mówi „Sunshine”. Mamy dla ciebie drugą.

Tego dnia Niemcy wysyłali V-1 gromadami. W nalotach wydarzały się długie, kilkugodzinne przerwy, a później szły nagle bomby jedna za drugą. Rezultat tej zmiany taktyki był tylko taki, że bardziej szczęśliwi piloci napotykali w pojedynczych patrolach kilka „czarownic”, zestrzelili je lub stracili podważaniem skrzydeł, a ich koledzy, mniej fortunni, wisieli godzinami nad Kanałem i pagórkami Kentu i nie spotykali nic.

— Idzie po kursie trzy trzy zero. Dochodzi do brzegu.

„Czarownica” przemknęła się przez pas artyleryjski, uniknęła wybuchających szrapneli, znalazła się nad lądem.

— To dla nas — powiedział Lewicki do swego bocznego, sierżanta Walaska. — Strzelaj pierwszy, należy ci się.

Walasek nie miał jeszcze żadnego zestrzelenia i kolega chciał mu dać okazję do „zwycięstwa”.

Walasek wysunął się więc do przodu, przecinał drogę bombie. Lewicki szedł tuż za nim, nieco wyżej.

— Halo trzy siedem, widzisz ją? — dopytywał się kontroler.

— 340 —

— Tak, jesteśmy tuż za nią.

Walasek dochodził na odległość strzału, leciał w wirach za V-1, szykował się do ataku. W tym jednak momencie wypadki potoczyły się zgoła nieprzewidzianą koleją. W górze, nieco z boku, pokazał się „Tempest” i nie zważając na „Mustangi”, nurkował na wielkiej szybkości, starając się dopaść bombę. Wleciał tuż przed Walaska, który musiał poniechać ataku i odskoczyć w bok. Z tyłu, również w górze, gnały dwa następne „Tempesty”.

„Co za dzikie polowanie?! — rozgniewał się w myśli Lewicki. — Marnowanie benzyny i energii, a tymczasem inna bomba może spokojnie przedostać się do Londynu”.

Rozgrywało się to wszystko w tempie błyskawicznym. Pierwszy „Tempest” nie zdołał jeszcze oddać ani jednego strzału, gdy do pogoni przyłączył się nowy gość. Wysoko w górze, na tle niebieskawego nieba płynął majestatyczny „Thunderbolt” z amerykańskimi białymi gwiazdami na kadłubie i skrzydłach. Pilot jego musiał również zauważyć pogoń, najwidoczniej zagrała w nim żołnierska krew, bo na pełnym gazie runął w dół i dzięki przewadze wysokości znalazł się tuż za goniącymi samolotami. O ile jednak Amerykanin posiadał ducha bojowego, to zabrakło mu doświadczenia i zdrowego rozsądku. Nie zważając na inne maszyny, plunął ogniem ze wszystkich działek poprzez lecące samoloty, celując oczywiście w bombę, ale trafiając kolegów. Rezultat tej interwencji był godny pożalowania.

Lewicki zauważył smugi pocisków i odskoczył w bok, ale inni piloci, nie spodziewający się ognia z tyłu, byli mniej szczęśliwi. „Mustang” Walaska, wlokąc za sobą smugę dymu, zawrócił pośpiesznie w stronę lotniska, dwa uszkodzone „Tempesty” powlokły się do swej bazy, trzeci wyrwał w górę prostopadłą świecą. Bomba poszybowała spokojnie do Londynu, a na placu boju pozostał „Thunderbolt”, „zwycięzca” spotkania.

— Do cholery z taką robotą! — zaklął Lewicki przez radio, gdy kontroler spytał go o wynik pogoni.

— Postaraj się rozpoznać tego idiotę — poprosił kontroler. Ale „Thunderbolt” był już daleko, nie można go było dognać, i Lewicki zrezygnował z rozpoznania.

— Szkoda — powiedział na ziemi dowódca Dywizjonu 315, kapitan Horbaczewski. — Dalibys' my głupcowi szkołę. Walasek wylądował szczęśliwie, ma defekt silnika.

W kilka minut później Horbaczewski zwoływał odprawę pilotów w namiocie „dispersalu”. Chodziło o to, że jednostka miała rozpocząć nocne patrole przeciw V-1.

— Dywizjon 316 już od kilku dni patroluje w nocy — mówił „Dziubek”. — Wyniki mają nie najgorsze, lepsze niż w dzień, bo przecież widzimy wyraźnie, że natężenie nalotów dziennych zmniejszyło się wyraźnie i tylko w nocy V-1 idą w sporych ilościach. Dzisiejszy dzień jest wyjątkiem.

— Postrzelamy sobie i w nocy — mruknął któryś z pilotów.

— Postrzelamy — zgodził się dowódca. — Jeżeli potrafi to „316”, potrafimy i my. Czy nasi piloci gorsi od nich?

Rozległ się powszechny szmer aprobaty. Konkurencja pomiędzy dywizjonami była silnie rozwinięta i chociaż pozostawała w rozsądnych ramach, każdy pilot, jak tylko mógł, „bronił honoru” swej jednostki.

— Porozumieliśmy się z Grupą, mamy zatwierdzony plan. Proszę zaraz zapoznać się z instrukcją nocnych lotów z tego lotniska i ze sposobami nocnych patroli. Chcę zwrócić uwagę wszystkich na dwie sprawy. Po pierwsze: V-1 jest doskonale widoczna w nocy ze względu na ogień z silnika, można więc łatwo ją rozpoznać. Ale ogień utrudnia ocenę odległości. Przekonacie się, że z tyłu, za ognistym ogonem, niełatwo wam będzie ustalić, czy jesteście na pięćset, czy na dwieście metrów od V-1. Rada jest taka: gdy w ogniu za silnikiem dojrzycie rozżarzony krąg rury, będzie to oznaczać, że jesteście w odległości około trzystu metrów.

Horbaczewski zatrzymał się na chwilę, przygładził ciemne włosy i ciągnął dalej:

— Druga sprawa, jeszcze ważniejsza: tutejsze nadbrzeżne lotniska nie są zbyt bezpieczne. Mam na myśli mgłę. Nadchodzi ona niespodziewanie z morza, szczególnie w nocy. Może się zdarzyć, że wystartujecie podczas idealnie pięknej pogody, a po dwóch godzinach wrócicie i zastaniecie lotnisko we mgle tak gęstej, że uniemożliwi ona lądowanie. Nie trzeba wtedy ani szarżować, ani poddawać się panice. Operations Room naprowadzi was w razie

— 342 —

potrzeby na inne lotnisko, na którym siądziecie i doczekacie do rana. Nie pchać się we mgłę w nocy, bo może być bieda.

Dodatkowe patrole oznaczały dodatkowy wysiłek, toteż niektórzy piloci, zmęczeni wytężoną pracą, niezbyt entuzjastycznie odnieśli się do nowego planu. Co więcej, stałe patrole przeciw V-1, podczas których coraz mniej napotykało się „czarownic”, stawały się monotonne, piloci wzdychali za „solidną” myśliwską robotą, za bojowymi wyprawami, za walkami powietrznymi z prawdziwym, żywym przeciwnikiem. Horbaczewski doskonale znał nastrój swych podwładnych, bo na zakończenie odprawy dorzucił z tajemniczym uśmiechem:

— Nie myślcie, że to wszystko potrwa długo. Latające bomby musimy niszczyć, to jasne. Jeśli jednak pójdzie nam dobrze, obiecuję coś na deser. Coś specjalnego,

ekstra.

Mimo natarczywych nagabywań pilotów, mimo próśb i nalegań Horbaczewski nie zdradził tajemnicy swego „deseru” i personel 315 dopiero znacznie później miał się dowiedzieć, co uplanował jego dowódca wspólnie z dowódcami innych polskich dywizjonów myśliwskich*.

W kilka dni później powracałem na lotnisko Friston z nocnego lotu. Lotów tych wykonaliśmy bardzo wiele i udało mi się tak zorganizować pracę, że Dywizjon patrolował praktycznie dwadzieścia cztery godziny na dobę. Po pewnym czasie opracowałem sobie własny, „prywatny” rodzaj polowania. Po prostu w nocy, gdy z zasady musiałem przesiadywać na lotnisku, by doglądać nocnych lotów, po wysłaniu ostatniego patrolu wykonywałem „oblatywanie samolotu”. Polegało to na starcie z lotniska Friston i na kręceniu się w pobliżu pasa artylerii po stronie lądu. Jeżeli jakieś V-1 przedostawały się przez pas — a widać je było doskonale z daleka — wtedy

* Chodziło o serię wypraw myśliwskich nad teren nieprzyjacielski, głęboko za linię frontu. Pierwszy lot w tej serii wykonał mój dywizjon. Wystartowałem na czele 6 „Mustangów”, w okolicy St. Dizier we Francji napotkaliśmy grupę 20 Messerschmittów Me-109 i zestrzeliliśmy 4 bez strat własnych. 18 sierpnia na podobny lot ruszył dywizjon Horbaczewskiego i napotkał około 60 Focke Wolfów startujących z lotniska. W wyniku walki Dywizjon 315 zestrzelił 16 samolotów wroga, Horbaczewski sam zestrzelił trzy, ale zginął jako jedyna strata Dywizjonu. Jeszcze przed tymi lotami wysłano dywizjon „Dziubka” nad Norwegię w osłonie samolotów torpedowych „Beaufighter” (30 lipca). Dywizjon napotkał samoloty wroga i zestrzelił 8 z nich bez strat własnych.

— 343 —

mogłem nurkować na nie z dużej wysokości i ewentualnie zestrzelić. To „prywatne” patrolowanie okazało się skuteczne i owocne.

Właśnie z podobnego patrolu wracałem owej nocy, a ściślej mówiąc — nad ranem. Powiodło mi się nie najgorzej, spotkałem bowiem jedną „czarownicę”, toteż lista moich „zwycięstw” nieco się powiększyła.

Szedłem wzdłuż brzegu, ponad lądem. Noc była jasna, księżycowa, bez trudu rozróżniałem z daleka charakterystyczny zarys cypla Beachy Head i płaską zatokę Eastbourne. Lotnisko Friston położone było na samym krańcu cypla.

Charakterystyczne było to, że niemal co noc nachodziła tu mgła z morza i to w tempie ogromnie szybkim.

— Halo „Tangent” jeden cztery — odezwało się radio z ziemi. — Uwważaj, na lotnisku mgła.

— Spróbuję lądować — odpowiedziałem i dodałem gazu, mając nadzieję, że mgła nie pokryła jeszcze całego cypla.

Niestety, gdy znalazłem się nad Friston, lotnisko tonęło w grubej, gęstej białawej wacie. Zapalono światła i reflektory, ale lądowanie nie było możliwe. Po kilku bezowocnych próbach zdecydowałem się na siadanie na innym lotnisku i po naradzie z Operations Room wybrałem Brenzett, po części dlatego, że było ono wolne od mgły, po części zaś z tej przyczyny, że chciałem zobaczyć się z Horbaczewskim, z którym razem mieliśmy udać się autem do dowództwa Fighter Command, do pułkownika Bajana, po rozkazy i instrukcje co do dalszej naszej pracy. Bajan był w

tym czasie polskim oficerem łącznikowym w Fighter Command, co równało się praktycznie stanowisku dowódcy polskich myśliwców.

Gdy lądowałem w Brenzett, niebo na wschodzie blade, zmieniało kolor, jego ciemny granat przechodził w seledyn, podbity od dołu złotem przybliżającego się do horyzontu słońca.

— Cześć, Bohdan — przywitał mnie na „dispersalu” Horbaczewski. — Co cię do nas przyniosło?

— Mgła — odparłem, ściskając mu rękę. — Wracalem z „oblatywania” i zatkało mnie nad Friston.

„Dziubek” ujął mnie pod ramię i pociągnął do czekającego auta.

— 344 —

I

— Pojedziemy do kasyna na herbatę. Skończyliśmy już nocne loty i „zamykamy sklepik”. Za pół godziny pierwszy start dzienny. Cholera, spać mi się chce — ziewnął szeroko.

Nie wypiliśmy herbaty, lecz kawę, co znakomicie nas obu orzeźwiło, wymyliśmy i odświeżyliśmy się, po czym Horbaczewski pojechał do „dispersalu”, by dopilnować startów, ja zaś czekałem na niego przed namiotem kasyna. W powietrzu panowała cisza, mechanicy zakończyli już codzienną pracę podgrzewania i próbowania silników. Pierwsze „Mustangi” wyruszyły na patrol, wrócić miały za dwie godziny. Artyleria przeciwlotnicza nie zakłócała spokoju, bomb nie było widać. Wchodziliśmy w okres, gdy natężenie ataków V-1 malało z dnia na dzień.

Pałem właśnie któregoś tam z kolei papierosa, gdy po przeciwnej stronie lotniska warknął silnik samochodowy.

„No, jest Dziubek” — pomyślałem.

Auto jechało skrajem lotniska, było już niedaleko kasyna, gdy niespodziewanie zatrzymało się, a szczupła postać wyskoczyła z wnętrza i odwróciwszy się, poczęła wypatrywać coś pod słońce. Do uszu moich dobiegły w tej chwili odgłosy artyleryjskich wystrzałów. Gdy popatrzyłem uważnie, dostrzegłem mały, charakterystyczny kształt, nalatujący wprost na Brenzett.

— Przepuścili „czarownicę” — mruknąłem do siebie, a jednocześnie przeleciała mi przez głowę myśl: „Ale ten «Dziubek» ma i”

oczy!

Bomba szła dokładnie na środek lotniska. Gdy znalazła się nad jego brzegiem, zachybotała się i poczęła zniżać lot. Najwidoczniej była uszkodzona przez artylerię. Rozejrzałem się gorączkowo w poszukiwaniu schronu. Niestety, nie było gdzie uciekać. Padłem plackiem na ziemię, klnąc jak szewc, a jednocześnie odwracałem głowę, by zobaczyć, co się dzieje. „Czarownica”, przeleciawszy tuż nad lotniskiem na wysokości kilku metrów, wyciągnęła w górę i poczęła się oddalać.

— Niech ją diabli wezmą! — burknąłem ze złością, otrzepując mundur z kurzu. Do rozstawionych w pobliżu samolotów poczęli wracać mechanicy, którzy poprzednio rozbiegli się w panice, ale Horbaczewski stał nadal przy samochodzie.

— 345 —

„Czemu on się tak grzebie?” — pomyślałem.

Odpowiedź przyszła natychmiast. Rechetliwy dźwięk bomby pojawił się ponownie. „Czarownica” z uszkodzonymi żyroskopami wykonywała najprawidłowsze okrążenie nad lotniskiem i po raz drugi szła w dół, jakby chcąc lądować. Ponownie rozbiegli się mechanicy, ponownie ległem płasko przed kasynem. I tym jednak razem V-1 nie rozbiła się na ziemi. Koło środka pola wzlotów wyrwała w górę, zakręciła w lewo, potem w prawo, odeszła o kilka kilometrów i znurkowała za pobliskimi pagórkami. W kilka sekund później dobiegł oddalony, głuchy huk eksplozji.

— Ale heca, co? — wołał wesoło Horbaczewski. — No, jedziemy, Bohdan. Usiadł za kierownicą dużego, służbowego humbera, ulokowałem się koło niego, kierowca znalazł się w tyle wozu. Przetoczyliśmy się po wyboistej drodze i wjechaliśmy na asfalt londyńskiej szosy. Gawędziliśmy leniwie o afrykańskich czasach, o latających bombach, postępach alianckiej ofensywy we Francji i bliskim końcu wojny. Wiedzieliśmy obaj, że marszałek Hill zastanawiał się już nad zmniejszeniem jednostek obrony, w dowództwie ADGB panowało przekonanie, że praktycznie bitwa z V-1 była wygrana. Niemcy cofali się we Francji, musieli budować nowe wyrzutnie w głębi kraju, brakowało im bomb, mieli trudności z dowozem, a skutki nalotów V-1 były minimalne.

Szosa wiła się serpentykami wśród zielonych pagórków Kentu, przejechaliśmy przez jakieś budzące się osiedle, przed samochodem widać było niekończące się owocowe sady. Horbaczewski zwolnił i nacisnął hamulce.

— Rozebrało mnie — przyznał się, gdy wóz się zatrzymał. — Proszę prowadzić — zwrócił się do kierowcy.

Wymieniliśmy jeszcze kilka zdań i obaj zapadliśmy w drzemkę. Obudziłem się, gdy auto przejeżdżało przez londyńskie przedmieścia. Minęliśmy gęsto zabudowane Wandsworth, podążaliśmy w kierunku Streatham, do centrum pozostawało zaledwie dziesięć kilometrów. Dowództwo Fighter Command mieściło się po drugiej stronie Londynu, w miejscowości Stanmore.

Wjechaliśmy do Streatham.

— Cóż się tu dzieje? — zadziwił się nagle kierowca.

— 346 —

Samochody osobowe i ciężarówki przystawały po bokach ulicy, ludzie biegli do domów i betonowych zejść do schronów, oznaczonych dużymi tablicami „Air Raid Shelter”. Nasz kierowca zatrzymał wóz.

— Leci licho!

Od strony balonowej zapory, unoszącej się w pobliżu, nadchodziła latająca bomba. Szła z boku o kilka kilometrów od miasteczka, ale mieszkańcy — widać nauczonymi doświadczeniem — w dalszym ciągu podążali do schronów.

— Jak się tu przedostała? — zastanawiałem się na głos.

„Dziubek” otworzył jedno oko.

— To „ostatni Mohikanin” — mruknął sennie. — Jedźmy dalej, może pułkownik Bajan da kawę.

Wschodnie dzielnice Londynu najbardziej ucierpiały od nalotów latających bomb. Dokoła widniały puste place, z których uprzątnięto już ruiny, w rzędach domów widniały wyrwy, wiele sklepów było pozamykanych, inne świeciły pustymi wnętrzami i powybijanymi okiennymi szybami. Ludzi spotykało się niewiele,

większość mieszkańców tych okolic została ewakuowana. Niemniej jednak widok nie był ani w setnej części podobny do obrazów, tak skwapliwie malowanych przez Goebbelsa w niemieckich pismach.

W pół godziny później, przedostawszy się przez ruchliwe West End, gdzie panował ruch najzupełniej normalny, znaleźliśmy się na szosie do Stanmore.

Konferencja u pułkownika Bajana przeciągnęła się dosyć długo, ale za to rzeczywiście poczęstowano nas kawą, a co ważniejsze, dowiedzieliśmy się, że lada dzień miały zacząć się oczekiwane przez nas loty „rangers”. Poza tym Bajan poinformował nas, że w najbliższej przyszłości polskie dywizjony zostaną przeniesione na inne lotniska, do innej roboty. Mój „316” miał powrócić do bazy w Coltishall, by rozpocząć długodystansowe wyprawy nad Norwegię i północne Niemcy.

Kończyła się pogoń za „czarownicami”.

— 347 —

X

W połowie sierpnia 1944 roku naloty V-1 zmalowały do minimum, zaś przy końcu miesiąca przesunięto wiele jednostek myśliwskich, między innymi i dywizjony polskie, do innych zadań. W czasie tym Niemcy wypuszczali już tylko bomby z wyrzutni w Holandii, ciągle znajdujące się w ich rękach.

Późną jesienią 1944 Niemcy popróbowali nowej metody, nadal desperacko starając się zwiększyć skuteczność „czarownic”. Metoda ta polegała na wysyłaniu z baz w Norwegii samolotów bombowych Heinkel He-111, na których umieszczano V-1. Heinkle podlatywały w pobliże brzegów angielskich i wypuszczały bomby, lecące dalej po kursie do celu o własnych siłach. Ten nowy „wynałazek” okazał się zupełnie bezskuteczny. Po pierwsze celność V-1 była minimalna, po drugie zaś Heinkle stawały się łatwym łupem samolotów angielskich, przeważnie „Mosquito”, patrolujących nad Morzem Północnym i bez trudu przechwytyjących za pomocą radaru maszyny wroga. Pozostały więc hitlerowcom tylko bazy w Holandii, było ich jednak bardzo mało, a dostawa V-1 do nich stawała się coraz trudniejsza.

Zimą 1944-45 użyto w ograniczonych ilościach V-1 przeciw portowi w Antwerpii, znowu ze znikomym rezultatem.

W dniu 12 grudnia 1944 roku interpelowano w angielskiej Izbie Gmin, jakie odwetowe działania przewiduje się wobec Niemiec w związku z działalnością V-1. Minister Anthony Eden, odpowiadając w imieniu rządu, oświadczył z lekkim uśmiechem, iż nie przewiduje się żadnych działań odwetowych.

— Proszę się nie dziwić, gentlemen — mówił. — Nasze lotnictwo zadaje w chwili obecnej takie straty miastom i przemysłowym centrom hitlerowskim, że wobec nich naloty V-1 są doprawdy dziecinną zabawką. Byłoby co najmniej nieporozumieniem porównywanie tych dwóch rodzajów nalotów*.

W zimie 1944-45 Niemcy rozpoczęli wysyłanie dawno zapowiadanej broni V-2, owych pocisków raketowych, nad wytropie-

* L. Bridgman: Janes AU The Worlds Aircraft, 1945/46.

niem których tak natrudził się swego czasu podziemny wywiad w Polsce. Broń ta, gdyby była wysyłana w odpowiednim czasie i w należytych ilościach, mogłaby stać się prawdziwą groźbą. Znikome ilości V-2 spadających na Anglię powodowały

niewielkie szkody, były bowiem niecelne.

Gdy z wiosną 1945 roku ruszyły ofensywy sprzymierzonych ze wschodu i z zachodu, by zadać wreszcie hitlerowskiemu Niemcom ostateczną klęskę, okres nalotów V-1 definitywnie się zakończył. Ale jeszcze dnia 25 marca 1945 porucznik Bibrowicz z Dywizjonu 315 zestrzelił nad Anglią jakąś zapóźnioną latającą bombę. Było to ostatnie polskie zwycięstwo nad V-1.

W czasie nalotów V-1, to znaczy w okresie od czerwca 1944 do marca 1945, Niemcy wyrzucili łącznie około 8000 latających bomb. Z ilości tej około 2300 bomb dotarło do Londynu i jego okolic, reszta została zniszczona przez obronę. Straty brytyjskie w ludziach wyniosły około 5000 zabitych i 14 000 rannych*.

Po zakończeniu wojny, dnia 8 września 1946 roku, Air Marshall Sir James Robb, dowódca całości Fighter Command, mówiąc o polskich myśliwcach, którzy służyli pod jego komendą w czasie nalotów V-1, stwierdził, że mieszkańcy Londynu i południowo-wschodniej Anglii mieli wszelkie powody ku temu, by błogosławić tych ludzi i że czynią to z całego serca**.

Stwierdzenie marszałka Robba, mimo że bardzo pochlebne dla naszych lotników, należy jednak uzupełnić. Wdzięczność Anglików rozciągnąć się powinna również i na załogi polskich bombowców, które z poświęceniem niszczyły wyrzutnie V-1 oraz V-2, a przede wszystkim na grupę polskiego wywiadu lotniczego, która tak bohatercko zdobywała wiadomości o „tajemniczej broni Hitlera”. W pewnej mierze lukę tę wypełniła książka Bernarda Newmana They Saved London, według której nakręcono film, znany w Polsce pod nazwą „Oni ocalili Londyn”, gdzie jest właśnie mowa o polskim podziemiu i jego heroicznych wyczynach.

* Według Destiny Can Wait.

** Według United States Information Service The World at War. Dokładne dane nie są znane i poszczególne źródła różnią się w cyfrach, ogólnie jednak są do siebie zbliżone.

Trudno zdecydować, trudno osądzić, kto zasłużył się więcej, komu oddać palmę pierwszeństwa w pogoni za V-1. Nie jest to właściwie istotne, a taka licytacja nie miałaby sensu. Ważnym i zasadniczym jest bezsporny fakt, że w pościgu za „Vergeltungswaffe” Polacy zajęli wybitne, czołowe miejsce.