

Janusz Meissner

Dla zwycięstwa

Iskry - Warszawa 1966

– Obijałem się po francuskiej prowincji prawie sześć lat – mówił podporucznik – i jakoś nigdzie na stałe nie mogłem się zaczepić. Było ze mną jak z tym Jimem. Czytałeś tę powieść? „Lord Jim” – nie pamiętam autora...

Hadzi spojrzał na niego zgorzony.

– No wiesz! Conrad oczywiście.

– Nie jestem mocny w literaturze – wyznał podporucznik. – Ale tę historię zapamiętałem.

– Zwycięstwo geniuszu twórcy nad ignorancją czytelnika – zauważył Hadzi.

– Najwidoczniej – zgodził się dobrodusznie podporucznik. – Więc po tej mojej... hm... awarii życiowej w lotnictwie wyjechałem do Francji i naturalnie zacząłem od Paryża, ale bardzo prędko skończyły mi się pieniądze, a tam o jakąś możliwą pracę było trudniej niż gdziekolwiek, więc przenieśliem się na prowincję. Byłem agentem ubezpieczeniowym, komiwojażerem, bileterem w kinie, pomocnikiem na stacji benzynowej, wreszcie – szoferem. Ta posada trafiła mi się niemal cudem – ożywił się.

Odwrócił głowę w stronę Hadziego i spojrzał na niego spod przymkniętych powiek, poprzez gęste, czarne rzęsy, tak wspaniałe, że gdyby należały do kobiety, musiałyby wzbudzać podejrzenie, iż są sztuczne.

Hadzi pomyślał, że podporucznik Gubiszewski, mimo swej próżności, nie posunąłby się chyba do tego rodzaju zabiegów upiększających. Był rzeczywiście bardzo przystojny. Miał regularne rysy, przepastne, ciemnoniebieskie oczy, lekko wijące się włosy, brwi „jak sokole skrzydła” i olśniewająco białe zęby, które chętnie pokazywał w uśmiechu. Golił się bardzo starannie, pachniał wodą kolońską, mundur leżał na nim jak frak na baletmistrzu, jego spodnie miały kanty jak brzytwy, a półbuciki rozsiewały tak olśniewający blask, że – jak utrzymywał lekarz dywizjonu, doktor Błasiak – bez szkody dla wzroku można było patrzeć na nie tylko przez okopcone szkło. Był przy tym żywy, impulsywny i zaradny, co zjednało mu francuskie przezwisko Toton – fryga.

Hadzi – kapitan Zbigniew Brandt – zawdzięczał swój przydomek przelotowi do Arabii Saudyjskiej, gdzie Państwowe Zakłady Lotnicze wysłały go dla reklamy polskich maszyn myśliwskich. Wprawdzie Ibn Saud ostatecznie zaopatrzył swoje lotnictwo w samoloty amerykańskie, ale Brandt rzekomo odwiedził Mekkę i w Polsce został „hadzim”.

Był znacznie starszy od Gubiszewskiego, lecz na zasadzie dawnej przyjaźni z jego bratem mówili sobie po imieniu, a Toton uważał Brandta za jedynego przychylnego człowieka, z jakim los go zetknął.

Przekonawszy się, że jego zwierzenia obudziły dostateczne zainteresowanie, podporucznik uniósł się nieco z fotela, sięgnął po filiżankę wystygłej kawy, wypił parę łyków i powiedział:

– U bardzo bogatego adwokata. Tu, w Lyon...

– Ta posada szofera? – upewnił się Hadzi.

– Właśnie – westchnął Toton. – Mój poprzednik lubił sobie wypić, a jego pracodawca był potrójnym abstynentem. Na tym tle kilkakrotnie dochodziło pomiędzy nimi do nieporozumień, aż raz Liard (ten szofer, Gaston Liard – zawsze tankował benzynę na naszej stacji) tak przebrał miarę, że adwokatowi się sprzykrzyło. Powiedział, że od pierwszego koniec i niech Gaston poszuka sobie pracy gdzie indziej. Zdarzyło się to na kilka dni przed końcem miesiąca, w drodze do sądu. Pan mecenas miał tam do załatwienia jakąś niewielką formalność, a następnie zamierzał pojechać na rozprawę do St. Etienne. Liard czekał na niego i przeglądał gazetę lub raczej tabelę wygranych na loterii zamieszczoną jak zwykle na ostatniej stronie tej gazety. Grał od wielu lat na jeden i ten sam numer i nigdy dotąd nic nie wygrał, ale nie tracił nadziei, a może po prostu weszło mu to w nałóg. No i tym razem na jego los padła główna wygrana! Zobaczyłem archaiczną „cytrynę” prowadzoną przez niego z prędkością stu kilometrów na godzinę, jak wyleciała z Rue de la Republique, zarzuciła w lewo, w prawo i stanęła przed kantorem loterii na wprost naszej pompy. Gaston wyskoczył, wpadł do kantoru, a po chwili wytoczył się stamtąd, spostrzegł mnie i ryknął, że idziemy razem na szampana, bo wygrał! Wygrał!! Wygrał!!! Nie mogłem z nim nigdzie iść: byłem sam na stacji, kilka wozów czekało na benzynę, a mój patron* miał wrócić dopiero za pół godziny.

* Słownik wyrazów obcych i mniej znanych zamieszczony jest na końcu książki.

Gastonowi trudno było cokolwiek wytłumaczyć: trochę mu się pomieszało w głowie z radości. Powiedział, że czeka na mnie w barze „Au Coq Vert”, a na moje pytanie o mecenasa i o jego wóz odrzekł, że ten karawan przestał go interesować, a mecenas niech się powiesi. Zdołałem się jeszcze dowiedzieć, że chlebodawca Gastona jest w sądzie, i przekonać wybrańca fortuny, że powinien dać mi klucz od stacyjki, abym mógł odprowadzić „karawan” prawemu właścicielowi, bo w przeciwnym razie wtrąci się w tę sprawę policja, po czym Liard z pieśnią na ustach pogalopował pod „Zielonego Koguta”, zostawiając „cytrynę” pod moją opieką. Jak się domyślasz, pochwyciłem tę szansę. Mój patron zjawił się wcześniej, niż oczekiwałem, i zgodził się, abym odprowadził wóz na postój przed sądem. Zdążyłem w samą porę, gdy adwokat wychodził z Palais de Justice. Cóż – zawiozłem go do St. Etienne, wróciłem z nim do Lyonu i – zająłem miejsce Gastona Liarda...

Toton westchnął melancholijnie i spojrzał na papierosy kapitana leżące na stoliku między nimi. Hadzi podsunął mu je bliżej z zapraszającym gestem.

– *Merci* – powiedział Toton i zapalił. – Nie nudzę cię?

Hadzi zaprzeczył niezbyt szczerze. Była przecież wojna, do której jeszcze nie zdążył się przyzwyczaić jak do codziennego, powszedniego zjawiska. Rachuby na słynną Linie Maginot zawiodły. 350 000 wojsk angielskich ewakuowało się na swoją wyspę, nad Francją zawisła klęska, a nadzieje Polaków leżały w gruzach. W takiej sytuacji nie bardzo przejmował się losami podporucznika. Ale ostatecznie miał jeszcze trochę czasu przed odprawą i wiedział, że Toton od dawna pragnie mu się wypowiedzieć ze swoich trosk i kłopotów. Wiedział też, że podporucznika Gubiszewskiego otacza pogardliwe lekceważenie tych, którzy pamiętali, że po ukończeniu zawodowej szkoły oficerskiej został przeniesiony do rezerwy, i nieufność kolegów, którzy nawet nie mieli pojęcia, o co wówczas chodziło.

Chodziło zaś o to, że Gubiszewski jeszcze w podchorążówce narobił masę długów, a po nominacji na podporucznika bynajmniej się nie ustatkował. Liczył na jakiś spadek, o który toczyła się sprawa sądowa, a gdy ją przegrał, wyszło na jaw, że pożyczył sobie pewną, niewielką zresztą sumę ze sportowego funduszu pułkowego, którym zarządzał.

Rodzina wpłaciła za niego tę kwotę, niemniej jednak usunięto go ze służby zawodowej w lotnictwie, co było dla niego nie lada katastrofą, zarówno moralną, jak materialną. To była ta „awaria życiowa”, jak ją nazywał, zgoła inna zresztą od dezercji Jima z pokładu „Patny”.

Teraz – po sześciu latach – znów miał na sobie mundur lotniczy z odznaką obserwatora i siedząc w kasynie na lotnisku Bron, opowiadał Hadziem� swe dzieje w złudnym mniemaniu, iż są podobne do dziejów Conradowskiego bohatera.

Jego starszy przyjaciel nie podzielał tego mniemania, lecz nie chciało mu się wdawać w dyskusję na ten temat. Niechaj Toton uważa się za Jima, jeśli mu z tym lepiej...

– Niestety to nie trwało długo – westchnął podporucznik obracając w palcach papierosa. – Mój mecenas miał lat sześćdziesiąt pięć i był już porządnie nadszarpnięty zębem czasu, podobnie jak jego samochód. A Madelaine, którą poślubił przed rokiem, liczyła sobie zaledwie dwadzieścia kilka wiosen, jak się to poetycznie mówi. Więc – sam rozumiesz...

– Staram się – mruknął Brandt nieco ironicznie. – Przyłapał was i wylał cię na zбитy łeb?

Toton skinął głową.

– O ile pamiętam, ten Jim nie miał takich pokus na drodze swojej rehabilitacji – zauważył w formie usprawiedliwienia. – Zresztą mniejsza z tym. Bohaterowie powieści są widocznie ze szlachetniejszego kruszcu niż ja...

– Widocznie – powtórzył Brandt.

– Ostatnio pracowałem w atelier fotograficznym u niejakiego pana Raifort – ciągnął dalej podporucznik nie zrażony tą uszczypliwością. – Pochlebiam sobie, że pracowałem uczciwie i zyskałem pełne jego zaufanie, którego nigdy nie nadużyłem. Ten Raifort jest inwalidą z poprzedniej wojny. Był kontuzjowany i ciężko ranny. Po kontuzji został mu paraliż mięśni policzka, skutkiem czego gdy mówi, a zwłaszcza gdy się uśmiecha, jego twarz wykrzywia się drwiącym grymasem, a oczy przeraźliwie zezują. Poza tym stracił nogę pod Verdun, ale – jak mi się wydaje – nie stracił wiary we Francję, w jej armię i w patriotyzm Francuzów, choć uważa się za pacyfistę i wymyśla zarówno na Hitlera, jak na Chamberlaina, Churchilla i

Reynauda, nie mówiąc już o dowództwie francuskim i angielskim. Zresztą jest pierwszorzędnym fotografem i sporo się u niego nauczyłem. Lubię go, a on też mnie polubił. Ale to nie należy do rzeczy. Więc we wrześniu, jak tylko wybuchła wojna, poszedłem do naszego konsula, żeby się zgłosić do służby wojskowej. Owszem, zapisali tam moje nazwisko i obiecali wysłać mnie do Polski, jak się zbierze pierwszy transport takich jak ja. Ale na próżno czekałem na ów transport i na próżno im się naprzykrzałem: wrzesień minął, do Francji zaczęły ściągać nasze niedobitki, a ja tkwiłem w tym atelier i czułem się jak... jak dezertor! Miałem wyraźnego pecha: gdybym był w Polsce, może zdołałbym wymazać tamtą sprawę z ludzkiej pamięci i... hm... z moich akt personalnych. Myślałem, że to jedyna okazja rehabilitacji, rozumiesz. A tu tymczasem... No, ale w końcu i dla mnie ruszyło się coś we Francji: generał Sikorski zaczął organizować armię. Rozmówiłem się z moim szefem. Powiedziałem mu, że wydaje mi się, iż Trzecia Republika ma niejakie trudności z wygraniem tej wojny, wobec czego postanowiłem wstąpić do wojska, bo przypuszczam, że przy mojej pomocy w miesiąc albo w dwa da się to załatwić. Wykrzywił się do mnie po swojemu. „Myślę, że masz rację – powiada. – Jak już z tym skończysz, wpadnij tu koniecznie wypić ze mną szklaneczkę i nałgać o swoich bohaterskich czynach”. Obiecałem, że wpadnę, ale cóż... Siedzimy w Bron od ładnych kilku miesięcy, Republika dostaje lanie, Niemcy w Paryżu, a nasz dywizjon tylko na papierze...

Umilkł rozgoryczony, a Brandt pomyślał z pewną niechęcią, że wszystko, co Toton mu naopowiadał, koncentruje się wyłącznie dokoła jego własnej osoby: losy innych ludzi, tragiczna kampania w Polsce, nawała niemiecka zalewająca Francję jak powódź, katastrofa zawisła nad całym światem wskutek zwycięstw Hitlera były tylko o tyle ważne, o ile odgrywały jakąś rolę w jego prywatnej sprawie; o ile mogły pomóc lub przeszkodzić w jego rehabilitacji.

– Gdybym był pilotem myśliwskim... – westchnął podporucznik zapalając nowego papierosa.

Hadzi niecierpliwie wzruszył ramionami. Miał ochotę powiedzieć mu, że gdyby nawet był pilotem myśliwskim, to zapewne nie otrzymałby przydziału do żadnego z dywizjonów bojowych, które od

końca kwietnia kolejno weszły do akcji na froncie. Pilotów, i to pilotów zawodowych, nie rezerwistów, było więcej niż maszyn; wybierano najlepszych, najbardziej doświadczonych; przy tym takich, na których opinii nie ciążyły żadne „awarie życiowe”. Ale nie powiedział mu tego. Nie powiedział mu też, że wyłącznie jego, Hadżiego, wstawiennictwu Toton zawdzięczał przydział na kurs przygotowawczy dla obserwatorów w Clermont-Ferrand i że on, Hadzi, zgodził się po tym kursie przyjąć go do swojej załogi, bo w przeciwnym przypadku Toton zapewne osiadłby na mieliźnie w Dépôt d'Instructions jako wykładowca języka francuskiego.

Co prawda Pierwszy Dywizjon Bombowy miał tylko personel – nie miał samolotów... Piloci, nawigatorzy, strzelcy i mechanicy oczekiwali na nie od maja, złorzecząc Wydziałowi Zaopatrzenia, któremu widocznie wcale się nie śpieszyło. Dowódca, major Morawski, przebywał na praktyce bojowej w jednym z dywizjonów francuskich, a w Bron zastępował go kapitan Brandt, nie mając tam wiele do roboty.

Jak większość oficerów mieszkał w Lyonie, w małym hoteliku „St. Jacobins”, pod który o siódmej rano podjeżdżał samochód ciężarowy – jedyny sprzęt, jakim dywizjon dotąd rozporządzał (jeśli nie liczyć zestawów narzędzi do obsługi samolotów). Brandt jechał na lotnisko, zabierając po drodze młodszych kolegów, jadł wraz z nimi śniadanie, koło dziewiątej zachodził do polskiego oficera łącznikowego, „Maruszka” Wawrzyniaka, aby się dowiedzieć, co słychać, po czym zarządzał odprawę.

Niewiele miał do powiedzenia na takiej odprawie. Musiał wymyślać jakieś zajęcia, wykłady, kompensacje busoli, ćwiczenia na strzelnicy, opracowania tras lotów na mapach i tym podobne zadania doskonale wszystkim znane, aby się nazywało, że dywizjon „gotuje się do akcji bojowej”. Uważał to za stratę czasu i za jałową ofiarę składaną na ołtarzu rutyny wojskowej, ale nie pozostawało mu nic innego, jak zastosować się do obowiązujących rozkazów.

Potem był obiad, potem znakomita większość oficerów grała w bridza albo w pokera, podoficerowie zaś wymykali się do miasta.

Dzień „służby” kończył się koło czwartej, rozklekotany Berliet odwoził personel dywizjonu z powrotem na plac Belle-Cour i tak to trwało całymi tygodniami...

Tymczasem nastąpiło pierwsze bombardowanie Paryża, rząd premiera Reynaud przeniósł się do Bordeaux i ogłosił stolicę miastem otwartym, Niemcy zajęli Reims, Włochy przystąpiły do wojny, Paryż padł, a na Polach Elizejskich odbyła się tryumfalna defilada niemieckich dywizji.

– Petain wczoraj został premierem – powiedział ktoś głośno za plecami Brandta. – Nareszcie się coś zmieni!

Hadzi obejrzał się, kilka sennych postaci wyciągniętych na fotelach uniosło się leniwie, zaszeleściły odkładane wczorajsze gazety, od stołów jeszcze nie sprząniętych po śniadaniu ruszyli się dwaj techniczni i personalny, paru Francuzów dopytywało się, o co chodzi.

– *Maréchal Pétain est désigné premier ministre* – przetłumaczył major Wawrzyniak, który przyniósł tę wiadomość.

– To on jeszcze żyje? – zdziwił się jeden z młodszych oficerów. – Ma chyba ze sto lat!

– Osiemdziesiąt cztery – sprostował Maruszek spoglądając karcąco na ignorantę. – Jeżeli pan chce wiedzieć, panie poruczniku, to miał sześćdziesiąt, kiedy zwyciężył pod Verdun.

– No tak – mruknął porucznik – to było dwadzieścia cztery lata temu. Ale dziś?...

– Właśnie! – przerwał zgorszony i oburzony Maruszek. – Pana wtedy jeszcze nie było na świecie.

– No to co? – zapytał porucznik.

– To, że nie powinien pan zabierać głosu. Marszałek Petain jest bohaterem narodowym, a pan wyraża się o nim lekceważąco.

Porucznik lekko wzruszył ramionami i zasłonił się gazetą.

– Sssmarkacz – syknął Wawrzyniak siadając naprzeciw Brandta.

– Obawiam się, że ma trochę racji – powiedział cicho kapitan. – Skleroza nie omija bohaterów narodowych w tym wieku. W dodatku Hitler ma, zdaje się, pięćdziesiątkę, a Mussolini pięćdziesiąt kilka.

– Rydz Śmigły też ma pięćdziesiąt kilka – odparł Maruszek. – Dajmy temu pokój. Dostajecie maszyny. Są w Tuluzie, gotowe do odbioru.

– Niemożliwe! – zdumiał się Brandt. – Naprawdę? Gotowe?!

– Tak utrzymuje tamtejsze Dépôt. Nie mają pilotów, więc prosili, żebyście przysłali po odbiór własne załogi.

Hadziemu błyszcząły oczy.

– Ile tych załóg? – zapytał. – Kiedy je wysłać?

Tego major nie wiedział z całą pewnością.

– Trzeba tam pojechać i ustalić wszystko na miejscu. Telefonowałem po Morawskiego; wróci pewnie za dwa dni, to się wyjaśni, a ja...

– Nie będę przecież czekał na Morawskiego! – przerwał mu Brandt.
– Stary jest u siebie?

Wawrzyniak ściągnął wargi w ryjek, co wyrażało lekkie zgorzzenie.

– Jeżeli masz na myśli pułkownika Goudron – powiedział ze śmiertelną powagą – to jest. Ale bardzo zajęty – dodał prędko.

Hadziego nie zraziła ta uwaga. Zarządził odprawę o kwadrans później i poszedł wprost do komendanta.

Udało mu się przekonać pułkownika, że należy działać natychmiast, przy czym uzyskał od niego *plein pouvoir* w sprawie swego wyjazdu, utworzenia komisji odbiorczej i wysłania załóg do Tuluzy.

Tymczasem wieść o samolotach rozeszła się błyskawicznie po dywizjonie. Personel latający, oficer techniczny, dowódcy pododdziałów, nawet personalny i administracyjny oczekiwali Brandta na sali wykładowej przyległej do małej kłitki, w której zwykle urzędował adiutant. Kapitan wszedł tam wprost z korytarza i zatrzymał się u półotwartych drzwi, za którymi toczyła się chaotyczna rozmowa na temat, kto powinien jechać w pierwszej kolejności, przy czym każdy uważał, że posiada po temu najlepsze kwalifikacje. Taktyczny utrzymywał, że jest to misja szczególnie odpowiedzialna i tylko on potrafi jej sprostać. Dowódca drugiej eskadry oświadczał głośno wszem wobec, że nigdy nie uchylał się od odpowiedzialności i teraz też gotów jest spełnić to trudne zadanie. Techniczny odrzekł na to, że przecież musi pojechać ktoś naprawdę inteligentny i obeznany z maszynami – zwłaszcza do komisji odbiorczej! – i on zna takiego jednego, co się tego podejmie (przy czym wspinał się na palce, bo był niskiego wzrostu, i ustawicznie poprawiał zawijające się rogi kołnierzyka). Pozostali też nie mieli zamiaru uchylać się i gotowi byli na wszelkie trudy, skutkiem czego gwar przybierał na sile, a atmosfera stawała się już cokolwiek zaogniona.

Kapitan Brandt powstrzymał nieco ironiczny uśmiech i wkroczywszy z należytą powagą, przypomniał zwaśnionym, że są w wojsku, a zatem cała ta dyskusja wydaje się jałowa i zbyteczna. Następnie oświadczył, że do Tuluzy pojedzie z nim podporucznik Gubiszewski, a dalsze zarządzenia zostaną stamtąd przekazane telefonicznie. Być może zresztą, iż dowódca dywizjonu tymczasem powróci i sam zadecyduje, co będzie dalej.

– Na czas mojej nieobecności zastąpi mnie oficer taktyczny – dodał.

Taktyczny rzucił mu chmurne spojrzenie, dowódca drugiej eskadry miał obrażoną minę (że nie jemu powierzono to zastępstwo), z piersi technicznego wyrwało się głębokie westchnienie, nawigatorzy – ilu ich było – z nie ukrywaną niechęcią spoglądali na Gubiszewskiego, który sam tylko promieniał zadowoleniem.

Hadzi najwidoczniej wcale się tym nie przejmował. Polecił taktycznemu załatwienie spraw bieżących, zabrał swego obserwatora i poszedł z nim do Wawrzyniaka po *commandement de départ*.

Major Wawrzyniak oprócz przezwiska „Maruszek” (od imienia Marian) miał jeszcze inne, które zawdzięczał swej daleko posuniętej oszczędności oraz zamiłowaniu do gromadzenia pieniędzy. Koledzy przezywali go „Skarbonką”, a o jego skąpstwie krążyły anegdoty, przy których bładły wszystkie stare kawały o Szkotach. Pochodził z bardzo szacownej, na wskroś drobnomieszczańskiej rodziny poznańskiej i w głębi duszy pozostał drobnomieszczaninem, jakkolwiek w ciągu dwunastoletniej służby w lotnictwie znacznie się podciągnął i wyemancypował. Był uparty, pracowity i sprytny. Miał opinię wzorowego oficera i rozsądnego, spokojnego pilota. Awansował regularnie, ale nie był lubiany, zwłaszcza przez podwładnych, którym przy każdej sposobności lubił prawić bardzo długie i bardzo nudne kazania.

Po nominacji na kapitana ożenił się z zamożną, niebrzydką i dość ograniczoną panną, która go uwielbiała. Trzymał ją krótko, wydzielając jej skromne kwoty na osobiste potrzeby, sprawdzał domowe wydatki gospodarskie, a plotkarze opowiadali, że co rano zarządzał w domu odprawę i ustalał porządek zajęć dla małżonki, dla wiejskiej „dziewczyny do wszystkiego” i dla ordynansa.

Trzeba jednak przyznać, że „na wojnę” żony nie zabrał, jak to uczyniło wielu innych, lecz zostawił ją u teściów i że solennie dochowywał jej wierności małżeńskiej mimo dość licznych pokus.

Podczas kampanii wrześniowej nie odznaczył się wprawdzie żadnym bohaterskim czynem jako pilot, ale ewakuował swoich ludzi i powierzony sobie sprzęt we wzorowym porządku, a w obozie żołnierzy internowanych w Rumunii, którego był komendantem, zaprowadził ład i dyscyplinę oraz w ciągu kilku miesięcy usilnie wkuwał język francuski. Tak przygotowany, po przybyciu do Lyonu został od razu oficerem łącznikowym przy dowództwie francuskim, co mu nie przeszkadzało w odbyciu przeszkolenia na samolotach bombowych, a następnie w pełnieniu ochotniczo funkcji instruktora w Bron (i pobieraniu za to specjalnego dodatku do gaży). Lubił zresztą latać i uczyć tej sztuki innych. Lubił wyróżniać się pracowitością, popisywać się znajomością języka, instrukcji, regulaminów, przepisów. Lubił być ważny (czego, jako powszechnej ludzkiej słabostki, nie można mu zbyt brać za złe) i nie potrafił tylko dość skutecznie ukryć tego pod maską skromności.

Jego biuro na lotnisku Bron mieściło się obok kancelarii i gabinetu komendanta, płk. Goudron. Był to obszerny pokój, do którego Maruszek pościągał skądś parę sfatygowanych foteli, starą kanapę krytą czarną ceratą i wyleniały dywan. Na biurku ustawiony półkolem spoczywał kwartet aparatów telefonicznych, z których tylko jeden od czasu do czasu dawał znaki życia. Pozostałe trzy zachowywały grobowe milczenie i nie brały żadnego udziału w urzędowaniu, ponieważ po prostu nie były podłączone do sieci; stanowiły tylko dekorację przydającą powagi i znaczenia oficerowi łącznikowemu. Podobnie dekoracyjne przeznaczenie miało naczynie w kształcie ryby, udające kryształ. Ryba stała dęba na ogonie, a z jej otwartej paszczy sterczał bukiet różnokolorowych ołówków. To „nowoczesne dzieło sztuki” – jak o rybie faszzerowanej ołówkami mówił Maruszek – było niezbyt wygodne w użytkowaniu: należało zachować szczególną ostrożność, jeśli się chciało posłużyć którymś z ołówków, bo za lada dotknięciem przewracało się i wysypywało zawartość na biurko i na dywan. Ale Maruszek mniemał, że nowoczesna architektura wnętrz – jak każda sztuka – wymaga pewnych ofiar, i bardzo był dumny ze

swojej ryby, a dla zapobieżenia ustawicznym wypadkom używał kolorowych ołówków, które nosił w kieszeni.

Gdy Hadzi i Toton weszli do owego wnętrza, Maruszek siedział za biurkiem, a na bibularzu leżały już gotowe, podpisane rozkazy wyjazdu i upoważnienia oraz pieniądze. Wręczył je Brandtowi, podsunął mu zeszyt do pokwitowania odbioru i zapytał, czy Hadzi byłby skłonny przywieźć mu z Tuluzy dziesięć albo piętnaście konserw z tuńczyka.

– Tu już nigdzie nie można ich dostać – dodał w formie usprawiedliwienia. – A porucznik ci pomoże. Gdyby nie było w kantynie na lotnisku, na pewno znajdziesz je w sklepie rybnym na wprost dworca kolejowego.

Brandt zbyt dobrze go znał, aby się dziwić, ale wcale nie był zachwycony perspektywą dygowania puszek z tuńczykiem.

– Spróbuję – odrzekł zrezygnowany. – Robisz zapasy na wypadek oblężenia Lyonu?

– Jadam w domu – powiedział wymijająco Skarbonka. – Z zaopatrzeniem jest coraz gorzej... Aha! – przypomniał sobie. – Dzwonił Morawski, że wraca jutro. Zawiadomiłem go o twoich zarządzeniach w sprawie odbioru maszyn. Całkowicie się z nimi zgadza. Będzie tu czekał na wiadomości od ciebie. A zatem – *bon voyage et bonne chance!* Nie zapomnij o moich konserwach!

Uściskał mu rękę, skinął głową Gubiszewskiemu i uprzejmie odprowadził ich do drzwi.

Gdy znaleźli się poza nimi, Toton westchnął i wyraził mniemanie, że major Wawrzyniak z pewnością nie pochodzi od małpy jak inni ludzie, tylko od chomika.

– Mówię ci to jako miłośnik i znawca przyrody ojczystej – oświadczył z powagą. – W dodatku jest prostolinijny jak Aleje Jeruzolimskie i nudny tak samo jak one. Założę się, że od przyjazdu do Francji wkuwa angielski, a może także hiszpański, i ma przygotowany bardzo porządny rower z zapasowymi dętkami i z dużym bagażnikiem na wypadek nagłej ewakuacji przy braku innych środków transportowych. Nic go nie zaskoczy; nie popełni żadnego błędu, żadnej omyłki; z każdej powodzi wypłynie jak korek...

– Może trochę za surowo go sądzisz – powiedział Hadzi bez przekonania.

– Surowo? Wprost przeciwnie: podziwiam go. Uważam go już nie za skarbonkę, ale za prawdziwy skarbiec najnikczemniejszych cnót ludzkich. Zachwycam się. Tylko... to jest taki zachwyt... nie do wytrzymania!

– E, przesada! – odburknął Hadzi trochę zniecierpliwiony. – Każda ma swoje drobne śmieszności, ale nie trzeba zaraz z igły robić wideł. Powinieneś o tym sam wiedzieć najlepiej.

Podporucznik natychmiast przygasł jak lampa, której przykręcono knot. Był szczególnie drażliwy na punkcie swojej „awarii”. Jeśli ktokolwiek czynił do niej choćby najmniejszą aluzję, gotów był do awantury; tylko Hadzi mógł sobie na to pozwolić, ale wówczas Toton opuszczał nos na kwintę i robił się żalony jak kubek nieszczęścia.

– Wiem – oświadczył chmurnie. – Chcesz powiedzieć, że przydałaby mi się przynajmniej jakaś niewielka dawka tych cnót, które nagromadziły się w charakterze majora Wawrzyniaka...

– Pewnie, że by się przydała, ty czarna owco – potwierdził Hadzi pojednawczo. – Tylko nie zaczynaj od robienia zapasu konserw z tuńczyka. O której mamy pociąg do Tuluzy?

Podporucznik jeszcze się trochę dąsał, ale odpowiedział, że o jedenastej z minutami i że mogliby złapać autobus do miasta, jeżeli się pośpieszą.

Złapali go. Zdażyli wpaść po rzeczy do hotelu i przybyć w sam czas na dworzec.

Pociąg odszedł nawet punktualnie, ale do Tuluzy przyjechali z wielogodzinnym opóźnieniem, dopiero nad ranem. Za to już w drodze dowiedzieli się, że bohaterski marszałek Petain zwrócił się do głównej kwatery wojsk niemieckich z prośbą o zawieszenie broni...

Brandt i Toton nie kupili w Tuluzie konserw z tuńczyka, jakkolwiek spędzili tam ponad dwie doby, oblegając i szturmując komendę Składnicy Lotniczej w złudnej nadziei, że jeszcze nie wszystko stracone, że otrzymają samoloty, że zdążą wezwać z Lyonu oczekujące tam załogi i że dywizjon poleci do francuskich posiadłości w północnej Afryce, gdzie generał Weygand rzekomo organizuje armię niezależną od rządu Petaina.

Nadzieje zawiodły... Wprawdzie przed halą montażową Składnicy stał długi szereg nowiutkich Potezów-63, ale komendant – omszały pułkownik w okularach, podobny do karpia, któremu wyrosła niewielka siwa bródka i wąsy – „czekał na dalszy rozwój wypadków”, nie chcąc w takiej chwili wydawać bojowych samolotów w ręce zwariowanych Polaków. Przewidywał, że wojna skończy się lada godzina, i obawiał się, że dowództwo francuskie nie poczytałoby mu za krok rozsądny, gdyby właśnie teraz dopuścił do uzbrojenia uciążliwych alianatów.

Gdy uparty polski kapitan wspomniał o Afryce, z nie ukrywanym gniewem wrzucił ramionami.

– Afryka? Weygand? I on, i my również jesteśmy obowiązani słuchać rozkazów z Paryża... To jest z Bordeaux – poprawił się, nieco zmieszany tą pomyłką.

Brandt próbował połączyć się telefonicznie z lotniskiem w Bron, z dowództwem polskim na Foir w Lyonie, ale na próżno. Dowiedział się zresztą wkrótce, że Niemcy okrążyli wschodnią część Linii Maginot, że padły Belfort i Dijon, a garnizon i wszystkie oddziały wojskowe wraz z lotnictwem zostały ewakuowane z Lyonu w nieznanym kierunku.

Nazajutrz pancerne dywizje Hitlera sforsowały dolną Loarę, ostatnią linię oporu, i Francja przestała się bronić. Tylko II Dywizja Polska okrążona w fortach Maginot przebijając się przez wzgórza departamentu Dubs ku granicy szwajcarskiej, znacząc krwią drogę tego rozpaczliwego odwrotu.

Nad Tuluzą raz po raz przelatywały pojedyncze samoloty francuskie. Leciały z północy i z północnego zachodu na południowy wschód.

– Prują do Algieru – powiedział Toton rozglądając się po niebie. – Stąd też odleciało już kilku. A my?

To pytanie było skierowane do Brandta, który właśnie zastanawiał się, co ma teraz uczynić. Jego sytuacja nie należała do łatwych. Nie wiedział, czy major Morawski zdążył wrócić i objąć dowództwo dywizjonu, ale tak czy owak, nic sam nie wskórawszy w Tuluzie, powinien był odnaleźć ów dywizjon i swoją eskadrę. Tylko gdzie miał ich szukać? Nie było sensu jechać do ewakuowanego Lyonu, bo nawet jeżeli Niemcy tam jeszcze nie wkroczyli, to i tak niczego by się nie dowiedział. Nie miał pojęcia, gdzie jest jakieś dowództwo polskie, do którego mógłby się zgłosić po dalsze rozkazy. Wprawdzie w St. Jean d'Angély był polski ośrodek doskonalenia załóg, ale pociągi kursowały tylko do Bordeaux. W Montpellier stacjonował park lotniczy, w Bordeaux, Clermont-Ferrand, Limoges i tu, w Tuluzie, przebywało po kilkunastu mechaników i oficerów technicznych na praktyce w fabrykach samolotów, ale żadnym z tych oddziałów nie dowodził oficer uprawniony do podejmowania samodzielnych decyzji, a tym bardziej do wydawania rozkazów obcej załodze. Natomiast cały sztab lotniczy do niedawna znajdował się właśnie w Lyonie, a obecne jego miejsce postoju było niewiadome...

Jedyną, niezbyt pewną wskazówkę mogły stanowić tylko pogłoski i plotki zebrane przez Gubiszewskiego, który kręcił się po mieście i po lotnisku, odnawiając dawniejsze i zawierając nowe znajomości, a także wysłuchując skąpych komunikatów radia. Wynikało z nich, że naczelne dowództwo, sztab oraz rząd polski mają rzekomo udać się do Anglii, prawdopodobnie na m/s Batorym, który lada chwila przybędzie do Bayonne lub do Bordeaux.

I Brandt z konieczności oparł swoją decyzję na tych pogłoskach.

– Najpierw spróbujemy dostać się do sztabu – oświadczył.

Toton przyjął to dość sceptycznie.

– Aha – mruknął pod nosem. – Oni tam czekają tylko na nas.

– Zapewne nie czekają – odrzekł Hadzi – ale uciekać bez rozkazu to dezercja.

Podporucznik zdawał się rozważać przez chwilę te słowa.

– Niech będzie – westchnął w końcu. – Pewnie masz rację. Ale jak już mamy być tacy skrupulatni na tym punkcie, to może byś zrobił drobne ustępstwo na innym?

– Mianowicie na jakim? – spytał Hadzi podejrzliwie.

– Żebyśmy do Bordeaux poleciali samolotem.

– A gdzie ty masz jakiś samolot?

– Stoją tam przed hangarem – Toton wskazał ruchem głowy rząd Potezów. – Można by z pominięciem niektórych formalności... Tylko nie mów, że to byłaby po prostu kradzież! To są przecież nasze Potezy, a ten spróchniały colonel najwyraźniej chce je oddać Niemcom.

Teraz Hadzi przez chwilę milczał. Pomysł Gubiszewskiego był dość awanturniczy, ale w tych okolicznościach...

– Mam tu dwóch znajomych mechaników – powiedział Toton. – Już z nimi rozmawiałem i zauważyłem, że obaj są innego zdania niż komendant Dépôt. Co do przeznaczenia tych Potezów – wyjaśnił. – Zaraz będzie przerwa obiadowa – mówił dalej, jakby od niechcienia, spoglądając ukradkiem na Hadziego. – Mógłbym ich poprosić, żeby jeszcze chwilę zostali, a także, aby nam pomogli uruchomić silniki. Byłem w kasynie. Panuje tam nastrój bardzo podniosły: znakomita większość personelu wojskowego i cywilnego jest już na dużych obrotach, a reszta dodaje sobie ducha podczas *déjeuner*. Z radości, że się ta *drôle de guerre* kończy... Sam widziałeś, jaki tu jest bałagan: nawet służba startowa nie działa; piloci startują i lądują, jak im się podoba, nikt ich nie pyta dokąd i skąd. No więc?...

No więc 20 czerwca roku 1940 o godzinie 2.30 „zwariowani Polacy” ukradli z lotniska w Tuluzie lekki bombowiec francuski Potez-63 z dwoma silnikami Hispano Suiza o mocy 640 KM każdy, ale za to bez uzbrojenia, bez busoli i bez pełnego wyposażenia w przyrządy pokładowe, w dodatku jeszcze nie oblatany przez pilota Składnicy.

Nikt nie usiłował ich zatrzymać, nie wysłano za nimi myśliwców, aby ich zestrzelili, nie wszczęto alarmu i nie zawiadomiono portów lotniczych o zuchwałym porwaniu samolotu w biały dzień. W ciągu następnych kilku dni nikt poza dwoma mechanikami z obsługi technicznej nie wiedział, że ze Składnicy w Tuluzie zginął nowy bombowiec.

Tymczasem „zwariowani Polacy” przylecieli do Bordeaux – po dalsze rozkazy...

Podporucznik słusznie przewidywał, że w sztabie nikt nie będzie na nich czekał. Sztabu po prostu już tam nie było, ponieważ ewakuował się do Londynu, wydawszy uprzednio rozkaz podpisany przez naczelnego wodza, aby Polskie Siły Zbrojne ściągały do południowo-zachodnich portów Francji, skąd zostaną przewiezione do Wielkiej Brytanii.

– Dobrze i to – mruknął Hadzi, jakkolwiek nie miał zaufania do sztabowych obietnic. – Będziemy wyrwali zgodnie z rozkazem.

Toton chciał natychmiast lecieć do Bayonne, ale Brandt powiedział, że nie ma gwałtu i że trzeba spokojnie rozważyć wszelkie nie najgorsze przecież możliwości, skoro już mają ten kradziony samolot.

– Najpierw musimy się czegoś napić – oświadczył. – Mamy dość czasu, zdążymy.

Poszli więc do pobliskiej kawiarni na placu Teatralnym i „dziwnym zrządzeniem losu” – jak to określał później Toton – spotkali tam Bernarda Valentine'a.

Valentine był w mundurze wing commandera i skutkiem tego Hadzi nie poznał go w pierwszej chwili, jakkolwiek „Ben” niewiele się zmienił od czasu, gdy przed kilku laty zawarł znajomość w Hatfield. Trochę jeszcze przerzedziły mu się włosy nad czołem i na ciemieniu, a skronie przyprószyła przedwczesna siwizna, ale na jego dużych, wesołych ustach gościł ten sam życzliwy uśmiech, a zielonkawe oczy spoglądały na świat i ludzi pobłażliwie i zarazem nieco ironicznie spod przymrużonych powiek.

Wówczas, w roku 1935, oblatywał samoloty De Havilland jako pilot fabryczny, a Brandt odbierał niewielką ich partię i kolejno odprowadzał je lotem do Warszawy. Trwało to kilka tygodni, przy czym Hadzi za każdym razem przebywał w Hatfield po parę dni. Zaprzyjaźnili się bardzo prędko, i to tak dalece, że – wbrew zwyczajom angielskim – Valentine zapraszał Polaka do swego prywatnego domu, gdzie Hadzi poznał jego piękną, trochę kapryśną i egzaltowaną żonę, Kay, oraz znacznie młodszą, piętnastoletnią siostrę, Jean.

Kay Valentine uprawiała sporty, brała lekcje śpiewu, malowała akwarelę martwe natury i poświęcała się życiu towarzyskiemu, głównie w Londynie, gdzie miała wielu przyjaciół, a także wielbicieli w kołach artystycznych. Jean była rezolutnym podlotkiem – *ugly duckling*, jak ją przezywano ze względu na nieoczekiwane altowe tony w piskliwym głosie. Przechodziła mutację, jak chłopak, i w ogóle wyglądała raczej na chłopca niż na dziewczynę ze swymi krótko przyciętymi, niesfornymi włosami, z mnóstwem piegów na łobuzerskiej twarzy, z długimi nogami i z rękami w kieszeniach flanelowych spodni, które nosiła w domu zamiast spódnicy.

Wing commander dostrzegł Brandta z daleka i uniósł rękę, aby zwrócić jego uwagę. Hadzi obejrzał się, przypuszczając, że sygnał skierowany jest do kogoś innego, ale ponieważ nikt nie odpowiedział, zaczął – trochę jeszcze niepewnie – lawirować ku jego stolikowi, a gdy Valentine wstał, by go powitać, ustalił w pamięci jego tożsamość.

– Hadzi! Co za spotkanie! – powiedział wing commander ściskając mu dłoń i potrząsając nią energicznie. – Jak się masz? Nie widzieliśmy się ładne kilka lat.

– Pięć lat – potwierdził Hadzi. – Niewiele się zmieniłeś, tylko ten mundur... Przepraszam – to jest mój nawigator, podporucznik Apoloniusz Gubiszewski. Bardziej znany jako Toton. Wing commander Bernard Valentine.

– Bardziej znany jako Ben – dorzucił Valentine.

Toton podał mu rękę, powiedział uprzejmie *how do you do*, ale ponieważ ta grzecznościowa formułka stanowiła niemal połowę jego zapasu wyrażen angielskich, nie brał udziału w dalszej rozmowie, zajął się natomiast zdobyciem butelki i kieliszków.

Hadzi zapytał o Kay i Jean.

– Jean jest w Londynie – odrzekł wing commander. – Naturalnie wstąpiła do WAAF. A co do Kay... – uśmiech na krótką chwilę znikł z jego twarzy. – Właściwie... nie bardzo wiem, co się z nią teraz dzieje.

Hadzi pomyślał, że dotknął jakiejś intymnej, niewesołej sprawy, ale Valentine nagle ożywił się znowu. (Ożywił się oczywiście na swój sposób: mówił niespiesznie, zacinając się lekko i wstawiając to przeciągłe typowo angielskie „e” pomiędzy słowa, jakby chciał zyskać na czasie dla najwłaściwszego ich wyboru).

– Zostałem pokonany w tej...e...rozgrywce – wyznał lekkim tonem, jakby mówił o kimś innym. – Byłeś chyba dostatecznie zorientowany, może nawet przewidywałeś, tak jak i ja, że prędzej czy później... No, mniejsza z tym. Kay wyjechała dwa lata temu z jednym z tych młodych ludzi, którzy...e...zajmują się organizowaniem wystaw sztuki w Skandynawii, w Turcji i w innych dziwacznych miejscach świata.

– Bardzo mi przykro – bąknął Hadzi.

– *Take it easy* – uśmiechnął się Ben Valentine. – Widzisz, znoszę to raczej...e...pogodnie. Ale mówmy o sprawach bardziej aktualnych: co tu robisz?

Brandt w kilku zdaniach opowiedział mu o swoim położeniu i wyznał, że właściwie nie jest jeszcze zdecydowany, co dalej.

– A ty? – zapytał.

– Wydaje mi się, że powinienem dostać się do Anglii – odrzekł wing commander. – Trochę za długo pozostałem przy głównej kwaterze francuskiej i teraz mam niejakie trudności. Sytuacja jest raczej...e...zabawna...

– Uhm – mruknął Hadzi. – Zabawniejsza bywa chyba tylko na pogrzebie.

– Z pewnością – przyświadczył Valentine. – Orientujesz się, jak to wszystko wygląda?

Brandt odrzekł, że nie wie nic pewnego, więc Valentine sprecyzował aktualny stan rzeczy.

Wojska niemieckie w północno-zachodniej Francji posuwały się naprzód systematycznie, zajmując i obsadzając miasta w rejonie Dolnej Loary. Ten pochód nie natrafiał prawie na żaden opór, lecz mimo to odbywał się stosunkowo powoli, ostrożnie, jakby z niedowierzaniem – zapewne wskutek znacznego rozciągnięcia frontu. Dzięki tej okoliczności admiralicja brytyjska istotnie postanowiła wysłać kilka czy nawet kilkanaście statków transportowych i okrętów do Bayonne i St. Jean de Luz, aby ewakuować niedobitki oddziałów alianckich, które tam się wycofywały w nadziei, że zdołają uniknąć niewoli, a może nawet drogą morską przedostaną się do Wielkiej Brytanii.

– Niestety ruch kolejowy został niemal sparaliżowany – powiedział z lekkim westchnieniem – a mój służbowy wóz połknął przepalone zawory i stoi w wojskowym parku samochodowym, który nie ma

najmniejszej ochoty go naprawić. W tych warunkach postanowiłem wynająć samochód, który by mnie odwiózł do Bayonne. Naturalnie zabrałbym was także, tylko... już od paru godzin czekam na jego przybycie i...e...zaczynam tracić nadzieję...

– Ależ my mamy samolot! – przerwał Hadzi. – Nie mówiłem ci? Potez-63. Co prawda skradziony w Tuluzie, ale jest w nim dość wolnego miejsca.

– Skradziony? – powtórzył wing commander. – Ukradliście Francuzom samolot?!

– Właściwie to on go ukradł – odrzekł Hadzi wskazując wzrokiem podporucznika. – Ja odegrałem raczej bierną rolę w tej imprezie.

Valentine spojrział na Gubiszewskiego z niekłamanym podziwem.

– To wspaniałe! – parsknął krótkim śmiechem. – Wy, Polacy, jesteście nadzwyczajni, jeśli chodzi o...e...o improwizację w nagłych wypadkach – powiedział oksfordzkim akcentem po francusku, zwracając się do niego. – Mam nadzieję, że nie ukradliście również bomb, są okropnie tandetne.

Gubiszewski za mało znał angielski, żeby zrozumieć tę francuszczyznę, więc mruknął: *Sans doute, mon colonel* i dyplomatycznie zajął się swoim kieliszkiem, Hadzi zaś pośpieszył wyjaśnić okoliczności popełnionego przestępstwa.

Valentine wysłuchał go z uwagą, po czym dwoma palcami pociągnął się za koniec nosa, co czynił zwykle przy głębszym namyśle.

– Na dobrą sprawę – powiedział wolno, ważąc każde słowo – mógłbyś po prostu polecieć do Southampton albo do Plymouth.

– Moglibyśmy – poprawił Hadzi. – Naturalnie pod warunkiem, że Niemcy uszanują nasze patriotyczne zamiary i nie zestrzelą nas ani nad Loarą, ani nad Normandią, ani nad Kanałem, a ponadto zaopatrzą nas po drodze w benzynę, bo stąd do waszej wyspy będzie chyba z tysiąc kilometrów, a praktyczny zasięg Poteza wynosi koło ośmiuset.

Valentine patrzył na niego mrużąc oczy i uśmiechając się pobłażliwie.

– Nie można brać wszystkiego z najgorszej strony – powiedział spokojnie. – Po pierwsze do Southampton jest tylko czterysta pięćdziesiąt mil. Jeżeli się nie mylę, wynosi to mniej więcej...e...siedemset dwadzieścia waszych kontynentalnych

kilometrów. Niech będzie siedemset pięćdziesiąt. Po drugie – po drodze, zaledwie o czterdzieści mil na zachód od Cherbourga, mamy na Kanale wyspę Guernesey. Jest tam lotnisko...

– Mielście – poprawił znów Hadzi. – Rząd brytyjski oświadczył przecież, że wasze Wyspy Normandzkie nie będą bronione.

– Na razie są nadal wolne – odparł cierpliwie Valentine. – Zresztą możemy uzupełnić zapas benzyny gdzieś między Bordeaux a Loarą – na przykład...e...w Poitiers albo w Niort. Poza tym należałoby lecieć nad północną Francją i nad Kanałem raczej w nocy, żeby zmniejszyć ryzyko...e...zestrzelenia waszego samolotu.

Brandt był już prawie przekonany, ale chciał wysłuchać także zdania swego nawigatora.

– Wing commander Valentine proponuje, żebyśmy polecieci do Anglii – zaczął.

Toton skinął głową.

– *I understand* – powiedział do Valentine'a po angielsku, akcentem wybitnie paryskim. – *I subordinate to la majority*.

Wing commander z kolei nie dość biegle władał francuskim, aby zrozumieć jego angielszczyznę. Zwłaszcza francuski rodzajnik *Za* użyty zamiast angielskiego *the* przed *majority* wprowadził go w niejakie zakłopotanie. Nie uciekł się jednak do dyplomatycznego mruknięcia i do kieliszka, tylko spytał po prostu, co podporucznik ma na myśli.

Hadzi wyjaśnił, że podporucznik z wrodzoną sobie bystrością pojął, o co chodzi, i pragnie podporządkować się decyzjom większości, po czym wszyscy trzej pojechali na lotnisko.

Ukradziony Potez stał w tym samym miejscu, w którym Brandt go zostawił. Nikt się nim nie interesował, obsługa techniczna o tej porze już nie działała i nie można było zdobyć ani kropli benzyny, ale ponieważ wing commander z niezachwianą pewnością siebie utrzymywał, że da się to zrobić po drodze, zabrali się do zapuszczania silników.

Nie można powiedzieć, żeby im to poszło bardzo sprawnie, ale przecież po kwadransie wspólnych wysiłków oba Hispano zagrały, Hadzi siadł za sterami i wykołował pod wiatr, aby wystartować do St.

Jean d'Angéllly, skąd ostatecznie postanowili odlecieć w nocy do Anglii.

St. Jean d'Angéllly jest małym miasteczkiem w departamencie Charente, ale tamtejszy port lotniczy należy do znacznych. Francuzi urządzili w nim centrum wyszkolenia nawigatorów i radiooperatorów pokładowych, przy czym istniała tam również polska grupa treningowa z własną obsługą ziemną. Hadzi miał nadzieję, że nie wszyscy polscy instruktorzy i mechanicy opuścili lotnisko i że właśnie przy ich pomocy można będzie zaopatrzyć się w materiały pędne.

W ciągu niespełna pół godziny ta nadzieja słabła coraz bardziej, w miarę jak mijał lecące w przeciwnym kierunku stare graty szkolne – Potezy-540 oraz kilka nowych myśliwskich Devoitine'ów.

– Wygląda na to – powiedział do Gubiszewskiego – że d'Angéllly jest w przededniu wkroczenia wojsk niemieckich. Pewnie ktoś z panów braci rzucił hasło „Ratuj się, kto może!” i popolite ruszenie ogarnął popłoch, jak pod Piławcami.

– Pod Piławcami? – powtórzył Toton. – Nie słyszałem...

Hadzi westchnął i potrząsnął głową.

– To było za Chmielnickiego – wyjaśnił. – Może o takim coś słyszałeś?

– Aha! To z „Trylogii” – zorientował się Toton. – Sienkiewicza. Coś sobie przypominam...

– Nadzwyczajne – mruknął Hadzi. – Zdaje się, że to już tu, przed nami w lewo?

– Tak, jeżeli mówisz o lotnisku – potwierdził ostrożnie podporucznik. – Lądowanie w kierunku na zachód.

Brandt przymknął gaz i wypuścił podwozie. Maszyna zesłała obszernym łukiem ku ziemi i po chwili potoczyła się w gładkim dobiegu na betonowym pasie.

Istotnie mogło się zdawać, że nie ma tam żywego ducha: ani Polaka, ani Francuza, ani Niemca, nie mówiąc już o Kozakach i Tatarach. Ale Hadzi kołując ku hangarom zobaczył ze dwudziestu ludzi otaczających starą, rozklekotaną półciężarówkę do połowy załadowaną walizkami, co wskazywało, że resztki „taborów” jeszcze nie zdążyły „podać tyłu” nadciągającemu nieprzyjacielowi. Samochód ziewał otwartą maską, a

kierowca grzebał w silniku, który widocznie zrezygnował z tej ostatniej szansy i postanowił raczej pójść w jasyr niż zdobyć się na jeszcze jeden wysiłek.

Hadzi zatrzymał Poteza opodal i wówczas od grupy potencjalnych pasażerów wiekowego gruchota podeszło ku niemu trzech podoficerów. W jednym z nich poznał starszego majstra Wojdylaka, przezywanego „Mamutem”, którego zresztą łatwo było odróżnić od reszty rodzaju ludzkiego po ogromnym wzroście, odpowiedniej tuszy i dłoniach jak dwa bochenki chleba.

– Ta jak Boga Kocham, pan kapitan Brandt! – zawołał Wojdylak tubalnym głosem, po czym pośpieszył Hadziem z pomocą, a raczej po prostu uniósł go jak piórko ze stopnia samolotu i ostrożnie postawił na ziemi. – Pan kapitan dokąd? – zapytał miarkując uścisk dłoni, aby mu jej nie zgnieść.

– Do Anglii – odrzekł Hadzi. – A wy? Co się tu dzieje?

Mamut wyrażał się zwięźle, bez zbytecznych komentarzy.

Powiedział, że komendant, kapitan Doumain, już poprzedniego dnia kazał przygotować wielkiego transportowego Farmana o zasięgu dwóch tysięcy kilometrów, zamustrował na pokład żonę, dzieci, kilku oficerów francuskich, załadował mnóstwo kufrów i odleciał – jak się zdaje – wprost do Londynu. Część francuskiego personelu latającego, polscy instruktorzy i kursanci wystartowali dzisiaj, zabierając większość mechaników. Reszta Francuzów odjechała samochodami, z wyjątkiem tych dwudziestu, którym dostał się zdezelowany Renault, unieruchomiony wskutek całkowitej apatii silnika.

– Ale im to jest *ne fait rien* – dodał pogardliwie. – Dali se do nosa i cieszą się, że im się wojna skończyła, żebraki! No, a my... Pan kapitan ma troszki miejsca w tym Potezie?

– Ilu was jest? – zapytał Hadzi.

– Ta tylko trzech – powiedział sierżant. – Moja brygada. My się nie pchali, bo przecie ktoś musiał te maszyny przygotować w drogę, a w końcu już nie było na czym i tylko ten Renault, cholera na niego... Tak nas wykiwali!

Brandt pomyślał, że porównanie tej ewakuacji do haniebnej ucieczki braci szlachty pod Piławcami okazuje się coraz bardziej trafne.

Zapewnił Mamuta, że jakoś się pomieszczą, chodzi jednak o benzynę i o mapę, bo na pokładzie Poteza nie ma nawet busoli.

Na szczęście benzyny było na lotnisku „do nagej krwi”, natomiast ani żadnej uczciwej mapy, ani busoli nie udało się znaleźć. Dopiero po dłuższych poszukiwaniach Toton odkrył w opuszczonej kancelarii ścienną mapę generalną Europy w podziałce 1 : 5 000 000, na której było wprawdzie St. Jean d'Angély, ale bądź co bądź Francja i Wielka Brytania wraz z kanałem La Manche. Hadzi odciął scyzorykiem resztę europejskiego kontynentu wzdłuż piątego południka i czterdziestego piątego równoleżnika, aby nie zawadzała, zlecił Mamutowi i jego pomocnikom troskę o uzupełnienie zbiorników, po czym wraz z wing commanderem i podporucznikiem poszli do podmiejskiej oberży na *ragout de lapin*, którą niezastąpiony w takich sprawach Toton zdążył tymczasem zamówić.

Potez-63 ma udźwig obliczony na trzyosobową załogę i 450 kilogramów bomb. Toton wyraził nadzieję, że wobec braku tego morderczego ładunku samolot oprócz dwóch mechaników i ich bagażu uniesie także lwowskiego Mamuta, który waży chyba tyle, co jego brygada. Zrobił też błyskotliwą uwagę, że gondola Poteza przypomina pudełko sardynek z tą różnicą, iż sardynkom brak głów, a załodze i pasażerom tylko spadochronów.

– Ale może tak jest lepiej – dodał – bo ze spadochronami nie pomieścilibyśmy się w żaden sposób, a głowy mogą się jeszcze przydać.

Hadziego niecierpliwiła jego czcza gadanina. Wiedział, że ten przelot nie będzie ani łatwy, ani bezpieczny; przypuszczał, że Toton również zdaje sobie sprawę z podejmowanego ryzyka i tylko zgrywa się na zucha.

– Przestań szczebiotać – powiedział. – Opowiesz to później po angielsku jakiejś gąsce, która cię będzie podziwiać.

– Lewy wolny! – zawołał Mamut.

– Wolny – powtórzył Brandt i włączył rozrusznik.

Silnik zaskoczył, a po chwili ruszył także drugi. Wojdylak poszedł naprzód i świecił latarką, wskazując drogę na pas startowy. Hadzi wykręcił za nim i kołował bardzo powoli, spoglądając raz po raz na

pulsujące strzałki zegarów. Latarka omdlewała z powodu wyczerpującej się baterii, a ciemność jak atrament zalewała lotnisko, lecz gdy pneumatyki trafiły na gładką betonową nawierzchnię Hadziemu wydało się, że zaczyna rozróżniać prostą szarą wstęgę na czarnym tle ziemi przed samolotem.

Daleko, u niewidocznego końca tej wstęgi tkwiły dwa żółtawe, nikłe światełka – dwie zwykłe naftowe latarnie stajenne, które tam ustawili mechanicy, aby umożliwić pilotowi utrzymanie kierunku podczas wybiegu przy starcie. Poza tym w przestrzeni dokoła nie było żadnych punktów orientacyjnych, bo instalacja świetlna lotniska nie działała.

Wojdyłak zaszygował: „Stop!” i wgramolił się do kabiny. Hadzi usłyszał jego głos: „Gotowe, panie kapitanie, możemy lecieć”.

Wyteżył wzrok. Pas startowy rozpląwał się w nieprzeniknionych ciemnościach o kilkanaście kroków przed nim. Budynki, maszty radiostacji, miasteczko i dworzec kolejowy były nie oświetlone. Na ciemnym niebie tu i ówdzie pomiędzy chmurami przebłyskiwały słabowite, zakatarzone gwiazdy. W kabinie panowało napięte, pełne oczekiwania milczenie. Nawet Toton wydawał się przejęty i skupiony. Tylko podgrzane silniki warczały na małych obrotach, wprawiając pokład i burty w lekką wibrację.

Hadzi, nie spuszczać z oka żółtych, mętniejących w oddali światełek, namacał gałki regulatorów i przestawił je na pełny gaz. Tysiąc trzysta koni mechanicznych ruszyło cwałem, porywając z sobą maszynę, ale ciemność nawet nie drgnęła i tylko szary pas startowy pędził pod rozkraczonym podwoziem coraz prędzej i prędzej, a dwa światełka płynęły na nim jedno za drugim, przy czym odstęp pomiędzy nimi powiększał się stopniowo, w miarę jak się zbliżały.

Hadzi pilnował ich czujnie, natychmiast reagując sterem nożnym, gdy tylko próbowały zejść z linii prostej, lecz w pewnej chwili – w połowie wybiegu, kiedy już napór wolanta osłabł – pierwsze rozdwoiło mu się w oczach i zamiast dwóch zobaczył trzy światła, a jedno z nich wyłamało się i z wolna zaczęło pełznąć w lewo...

Machinalnie nacisnął lewy pedał orczyka, aby zapobiec domniemanej ucieczce Poteza, lecz teraz drugie z bliższych świateł odbiło w przeciwną stronę, a szara wstęga betonu zбочyła na prawo, usuwając wymknąć się spod rozpedzonych kół.

W sam czas zwolnił pedał: maszyna była już na samym skraju pasa...

Zrobiło mu się gorąco. Ledwie zdołał opanować skręt i wyrównać, dosłownie w ostatniej sekundzie unikając ścięcia podwozia w tej christianii.

Zaraz potem zorientował się, że obie latarnie stoją na swoich miejscach i że trzecie światełko pochodzi od latarki roweru, na którym ktoś jedzie w poprzek startu. Nie zdążył nawet zakląć, bo poczuł, że pneumatyki kół oddzieliły się od nawierzchni, liznęły ją raz jeszcze i – maszyna wyszła w powietrze.

Przytrzymał ją lekko, żeby uzyskać nadmiar prędkości, a potem podciągnął wyżej. Lampy stajenne zostały w dole, pod skrzydłami, światełko roweru znikło, ziemia zapadła się w głąb nocy, na samo dno mroku i tylko ledwie widoczny krąg horyzontu majaczył dookoła w ciemności. Miasto, dworzec kolejowy, rzeka, szosy i drogi – cały znajomy krajobraz przestał istnieć, roztopił się w jednolitej czerni.

Generalna mapa Europy z odciętym wschodem i południem stała się w tych warunkach całkowicie nieprzydatna. Z konieczności trzeba było posłużyć się wyłącznie astronawigacją.

Hadzi dał znak Valentine'owi, że można wciągnąć podwozie, przestawił skok śmigieł i starając się nie zmieniać kursu, zaczął wypatrywać Wielkiej Niedźwiedzicy, aby odnaleźć gwiazdę biegunową.

Nie było ich – ani siedmiu gwiazd Ursa Maior, ani Polarnej, ponieważ zasłaniała je warstwa chmur. Ale Hadzi wiedział, że leci mniej więcej w kierunku północnym i że za kilka minut wyjdzie ponad chmury.

Za dnia takie przejście, nawet bez przyrządów do lotu na ślepo, nie byłoby trudne dla doświadczonego pilota. Rozproszone stada niewielkich obłoków ciągnęły wolno z zachodu na wschód, tylko tu i ówdzie łącząc się w zwarte ławice, przez które w dzień przeciekałby przyćmiony blask słoneczny. Nawet przed startem na ciemnym niebie widać było gdzieś gwiazdy, a zatem pokrywa chmur nie mogła być ani jednolita, ani gruba.

Jednak gdy Hadzi stracił z oczu na pół rozpuszczony w płynnym mroku, zaledwie dostrzegalny horyzont, poczuł się niepewnie. Miał do

dyspozycji tylko zwykły prędkościomierz, liczniki obrotów i wysokościomierz oraz jakże zawodne „czucie”, które musiało zastąpić mu wszystkie inne wskaźniki położenia samolotu. Był jak ślepiec przechodzący nad przepaścią po wąskiej kładce. Leciał po omacku, ufając bardziej stabilności samolotu niż własnym zmysłom i nie reagując na wychylenia maszyny wśród skłóconych prądów, które podawały ją sobie jak zawodnicy piłkę podczas meczu siatkówki.

Warkot silników to zdawał się natężać, to słabnąć, wskazówki drgały na tarczach zegarów, pęd smagał raz lewą, raz prawą burtę, urywał się nagle i znów się wznagał, wolant dygotał, wibrował mu w dłoniach, fotel zapadał się pod nim i unosił go w górę jak koń biorący przeszkodę, a nieprzeniknione ciemności stały nieruchome jak czarna ściana tuż za szybami kabiny.

Hadziemiu wydawało się, że trwa to już bardzo długo; tak długo, iż niemal zaczął powątpiewać, czy Potez idzie w górę, jakkolwiek fosforyzująca strzałka nadal mijała kreski na podziałce wysokościomierza zbliżając się do pierwszego tysiąca metrów, a liczniki obrotów i prędkościomierz potwierdzały prawidłowe położenie maszyny, przynajmniej w jej osi podłużnej.

Wreszcie jednak ujrzał przed sobą coś, co przypominało zgraję przerażonych widm uciekających w popłochu na wszystkie strony, a potem gruba czarna ściana otaczająca samolot stała się przezroczysta, granatowa jak klosz z kryształu, przez który wyraźnie, ostro przeświecały gwiazdy – olbrzymie mrowie gwiazd! Jednocześnie przestało rzucać, a pod samolotem – jak okiem sięgnąć – rozciągała się jedwabista, srebrnopopielata, lekko falująca płaszczyzna obłoków.

Hadzi i Ben wymienili porozumiewawcze spojrzenia i uśmiechy.

– *Nice quilt* – mruknął wing commander.

– *Very nice, indeed* – potwierdził pilot. – Nie tylko ze względów estetycznych, oczywiście.

Poczuł się bezpiecznie i raźnie. Mógł teraz w każdej chwili dać nura w tę „kołderkę”, gdyby Potez został zaatakowany przez niemieckiego myśliwca, a reflektory i ogień artyleryjski obrony przeciwlotniczej stały się w tych warunkach niemal bezsilne.

Zawołał na Gubiszewskiego, żeby odszukał Gwiazdę Polarną i ustalił według niej dokładny kurs północny.

– Leżymy na kursie zero – odrzekł Toton. – To przejście przez chmury było jak po sznurku. Wspaniale!

Hadzi wzruszył ramionami z lekkim zniecierpliwieniem.

– Taki jesteś uprzejmy czy taki optymista? – spytał. – Przecież to czysty przypadek!

– Niech będzie przypadek – zgodził się podporucznik bez przekonania. – Ale nie każdemu się trafia.

– *Sure* – mruknął znowu Ben. – *T'was well done*, Hadzi.

Brandt nie usiłował tym razem osłabiać ich pochlebnego mniemania o swych umiejętnościach w zakresie pilotażu i nawigacji. Bardzo zadowolony z siebie, zmniejszył obroty silników, zestroił je starannie i wybrał nisko nad widnokręgiem jakąś jasną gwiazdę, którą starał się utrzymać w lewym górnym rogu odwietrznika o trzy palce od jego krawędzi. W ten sposób zapewnił sobie mniej więcej stały punkt orientacyjny i nie musiał już gimnastykować się zadzierając głowę, aby raz po raz spoglądać na Polarną.

Toton obliczył, że powinni minąć brzeg francuski na pół godziny przed wschodem słońca, a więc już przy świetle, które pozwoli zidentyfikować pozycję według mapy.

– Oczywiście, jeżeli świt zastanie nas nad lądem, a nie nad pełnym morzem – zauważył półżartem Hadzi.

– Oczywiście – powiedział Toton. – Na wszelki wypadek powinniśmy zejść poniżej chmur trochę wcześniej. Ale nie wydaje mi się, abyśmy mogli zboczyć z kursu więcej niż o dziesięć stopni.

Hadzi też tak myślał z początku. Ale wraz z upływem czasu zaczęły mu się nasuwać wątpliwości. Przede wszystkim ten kurs, wyznaczony na oko, mógł różnić się od północnego nie o dziesięć, lecz nawet o kilkanaście stopni. Po wtóre – za dnia wiał wiatr zachodni o nie znanej mu prędkości, który zresztą mógł się zmienić, a od jego siły i kierunku zależała wielkość derywacji, której nie sposób było uwzględnić. Na przestrzeni kilkuset kilometrów mogło więc powstać bardzo znaczne zboczenie. Wreszcie prędkość względem ziemi mogła być o wiele większa lub mniejsza od wskazywanej przez szybkościomierz; możliwe było zatem, że o świcie zamiast nad francuskim wybrzeżem kanału La Manche Potez ze swą załogą znajdzie się daleko na zachód nad

Atlantykiem albo na wschód – nad Morzem Północnym, albo nad Belgią czy nad Holandią...

Wyobraźnia, która czasem staje się wrogiem rozważli i zdrowego rozsądku, podpowiadała Hadziemiu coraz skrajniejsze przypuszczenia i coraz bardziej rozpaczliwe sytuacje. Na domiar złego gwiazda-przewodniczka, którą sobie obrał, niepostrzeżenie, lecz stale przesuwiała się w lewo (i znów na oko musiał wziąć poprawkę), a później zmętniała wraz z innymi i w końcu znikła.

Hadzi wyciągnął stąd prosty wniosek, że prawdopodobnie od zachodu lub od północnego zachodu idzie wyższa warstwa chmur, a po upływie następnej pół godziny upewnił się co do tego całkowicie. Chmury, czarne i masywne, spiętrzone wysoko ponad falistą, jedwabną zasłoną obłoków, rozwijały się przed nim, zagarniając prawie pół nieba na zachodzie i gasząc kolejno coraz bliższe konstelacje. Raz po raz błysnęło się w ich czeluści, a te upiorne, niebieskawe błyski zwiastowały burzę...

Nie miał pojęcia o jej rozmiarach, nie mógł przewidzieć, jaki będzie jej dolny i górny pułap, nie wiedział, co nastąpi wcześniej: świt czy atak? Co za tym idzie, trudno mu było zdecydować się na wybór taktyki – pozostać na dotychczasowej wysokości czy też pójść wyżej, ponad te czarne chmurzyska?

Spojrzał na zegarek. Było wpół do trzeciej. Za dwadzieścia minut powinien zacząć się przedświt, ale na razie wschodnia część nieba była równie ciemna jak przedtem.

Hadzi pomyślał, że pięciu ludzi, których życie niejako trzymał w dłoniach wraz z uchwytami wolanta, doznaje gorszej jeszcze niepewności niż on sam, jakkolwiek prawie wyłącznie na nim spoczywa odpowiedzialność za ich los.

Spojrzał ukradkiem na Bena Valentine'a. Wing commander siedział wygodnie rozparty, z twarzą doskonale obojętną, co równie dobrze można było przypisać jego opanowaniu, jak pewności, że Brandt nie popełni żadnego błędu.

Hadzi był mu wdzięczny za to przekonanie czy też za tę kamienną pozę. Ben nie miał powodu ufać mu bardziej niż sobie, a jednak nie udzielał rad i najwidoczniej nie miał zamiaru dotknąć drugiego steru, dopóki go o to nie proszono.

Toton także nie odzywał się bez potrzeby, a jeśli Mamut i jego dwaj mechanicy wymieniali między sobą jakieś uwagi, to chyba szeptem, bo ich glosy nie docierały do Hadziego.

Pewnie się trochę boją – pomyślał. – Ale boją się po męsku, każdy tylko dla siebie – tak aby nie okazać tego pozostałym.

I on odczuwał pewien niepokój – głównie, że mógłby ulec zwątpieniu czy też nagłemu przestraszowi, który paraliżuje szybkie, niezawodne rozeznanie grożącego niebezpieczeństwa i natychmiastową, jedyną właściwą reakcję. A prócz tego bał się, iż oni mogą podejrzewać, że się boi.

Ich milczenie działało kojąco; pozwalało mu skupić całą uwagę na prowadzeniu maszyny i utrzymaniu kierunku. Miał z tym dość zachodu i wkrótce przestał myśleć o czymkolwiek innym.

W ciągu następnych piętnastu minut burza zbliżała się z rosnącą szybkością. Gwiazdy umierały tysiącami, czarna powieka chmur sięgnęła zenitu i pulsowała to tu, to tam odbłaskiem wyładowań elektrycznych, przeciągłe, tęgie podmuchy wynosiły samolot w górę i nagle zrzuciły go z wygiętych grzbietów, aż zataczał się tonąc w wirach umykającego nurtu, jedwabista zasłona rozkołysała się pod nim powolną, leniwą falą, a potem zaczęła się zwijać od zachodu, urastając gwałtownie wzwyz, jak olbrzymi grzywacz morski pędzony sztormowym wichrem.

– Nie widzę już Polarnej – oznajmił Toton. – Zdaje się, że nas znosi na wschód.

Znosiło ich – jeszcze jak! Hadzi czuł to wyraźnie na sterach. Postanowił zejść niżej, aby przekonać się przynajmniej, czy ma pod sobą ląd czy też morze. Przymknął gaz i znów zdał się na własny zmysł równowagi, wspomagany jedynie przez szybkościomierz.

Potez tonął w obłokach, które tylko z góry wydawały się srebrzystopopielate; ich wnętrze było w najlepszym razie ciemnoszare i przypominało brudną watę pokrytą sadzą. Samolot podrygiwał nerwowo, przepadał, wyłamywał na boki, chwiał się i trawersował. Przez miałki, zamierający warkot silników słychać było szum i świst – raz histerycznie wysoki, rozzierający jak wrzask przerażenia, raz opadający aż do głębokiego jęku. Po burtach kadłuba znów bębniły

werble, urywały się nagle i wtedy głucha cisza dzwoniła przez chwilę w uszach, póki jej nie zmącił nowy atak wiatru.

Nieco poniżej czterystu metrów (według wysokościomierza ustawionego na zero w St. Jean d'Angély) strzępy brudnej waty przemknęły w górę, rozpierzchły się, a dokoła znowu stanęła czarna, jednolita otchłań. Lecz teraz na lewo i na wprost mrugały raz po raz oślepiające błyskawice, ukazując na mgnienie oka płynącą w dole ziemię, nabrzmiały burzą horyzont i ciężkie, skłębione chmury orane wichrem.

Te krótkie olśnienia upewniły Hadżiego, że samolot nie nurkuje na łeb na szyję, nie staje dęba i nie zwala się na skrzydło, lecz jako tako trzyma się w powietrzu pomimo gwałtownego tańca wśród skłóconych prądów. Nie było natomiast prawie żadnych danych, że leci nadal w kierunku północnym. Tylko burza nadciągająca z zachodu lub z północnego zachodu zdawała się wskazywać, że należy trzymać się mniej więcej równoległe do jej frontu, mając go po lewej stronie.

Hadzi doskonale wiedział, że jest to bardzo zawodny sposób nawigacji, ponieważ ów front ustawicznie się przesuwa z prędkością wiatru, a przy tym burze mają brzydki zwyczaj poruszać się niekoniecznie po linii prostej – zataczają łuki, zbaczają w lewo lub wprawo, rozwijają i zwijają skrzydła i w ogóle zachowują się nieobliczalnie.

Na szczęście maszyna ciągle jeszcze znajdowała się nad stałym lądem (Hadzi miał nadzieję, że nad Francją), a spłoszone obłoki po stronie wolnej od czarnych chmur zaczynały lekko różowieć. Budził się upragniony brzask.

Ogień niemieckich baterii przeciwlotniczych i ciężkich karabinów maszynowych wytrysnął z ziemi niespodzianie, podczas gdy Valentine i Gubiszewski rozważali, czy przelatują nad ujściem Sekwany czy też Somy oraz czy ledwie widoczne w oddali miasto zasnutę dymem i przesłonięte mietlicami ulewy jest Hawrem czy St. Valery.

Hadzi nie wtrącił się już do tych rozważań, jakkolwiek jego zdaniem było to Dieppe przy ujściu Bethune. W owej chwili wydało mu się obojętne, czy Niemcy starają się zestrzelić Poteza w pobliżu Dieppe czy gdzie indziej.

Świecące różowe i czerwone koraliki gęstymi ściegami szyły przestrzeń przed samolotem, zbliżając się z prędkością meteorów i gasnąc gdzieś w górze. Pomarańczowe kule śmigły na lewo i na prawo, a wyżej i niżej zjawiały się kępki fioletowego dymu, rozsadzane szkarłatnymi błyskami.

Hadzi nie czekał więc na decyzję rozpoznawczo-nawigacyjną oraz na osiągnięcie celu przez niemiecką obronę przeciwlotniczą, lecz dodał gazu i wyciągnął w chmury, których pułapu trzymał się przezornie od świtu, a potem wykręcił w prawo, aby zejść z drogi pociskom. Ten prosty manewr nastąpił w samą porę, bo wśród obłoków po lewej stronie zawrzało od wybuchów, a po sterach i ogonie Poteza gruchnęły odłamki jak smagnięcie nahajką.

Pilot odczuł to, jakby go samego zdzielono po głowie, ale ponieważ samolot nie zareagował i nadal parł w górę, opanował ucisk w gardle i zapytał, czy nikt nie został raniony.

– Wszystko w porządku – odrzekł po dłuższej chwili Toton. – Mamy kilka dziur w kadłubie, ale nic poważnego.

Ogień z ziemi oddalił się, osłabł, a wreszcie ustał zupełnie. Maszyna znów wyszła ponad warstwę obłoków prześwieconą teraz od spodu promieniami wschodzącego słońca. W oddali na prawo w skos horyzont płonął jak wnętrze hutniczego pieca, na lewo zaś i na wprost, tuż blisko piętrzył się olbrzymi wał sinych chmur z miedzianym nalotem.

Jeżeli nasze wyliczenia były mniej więcej prawidłowe – pomyślał Hadzi – pod tymi chmurami leży La Manche, a za nim brzeg Anglii. Trzeba jeszcze raz przebić się w dół i za wszelką cenę dotrzeć do tego brzegu. Bez względu na to, czy minęliśmy Havre, Dieppe czy też Abbeville i St. Valery. Bez względu na to, czy mam do przebycia sto pięćdziesiąt czy tylko siedemdziesiąt kilometrów.

Jeszcze przez całą minutę odwlekał tę chwilę. W najlepszym razie czekało go kilkanaście minut lotu w nadzwyczaj trudnych warunkach, nad wzburzonymi falami; w najgorszym – do trzech kwadransów, ponieważ na dłużej nie starczyłoby benzyny.

Przewidywał, że chmury przycisną go nisko, że wiatr będzie wściekle miotał maszyną, że ulewa ograniczy widoczność do paruset metrów, ale nie tego obawiał się najbardziej. Mogło się zdarzyć, że

straciwszy z oczu słońce, zmyli obrany kurs i wtedy... Wtedy nie będzie już ratunku.

Valentine dotknął jego ramienia i zapytał, czy nie jest bardzo zmęczony. Hadzi wiedział, że w przekładzie na języki kontynentalne oznacza to propozycję zastąpienia go u sterów, ale udawał, że nie rozumie.

– *I am all right* – oświadczył. – Za kwadrans będziemy po drugiej stronie.

– Po drugiej stronie Kanału? – upewnił się Ben.

– Oczywiście – odrzekł Hadzi z udaną swobodą. – Przeprawa na drugą stronę Styksu musiałaby trwać trzykrotnie dłużej.

– Dlaczego trzykrotnie? – zainteresował się wing commander.

– Bo za czterdzieści pięć minut skończy się nam benzyna – wyjaśnił Hadzi uprzejmie. – Przynajmniej tak twierdzi nasz nawigator.

– Zdaje się, że ma rację – mruknął Ben spojrzawszy na wskaźniki paliwa. – Ale nie martw się: znam na pamięć wszystkie lotniska od Kornwalii do Kent; doprowadzę cię na najbliższe.

– Zgoda! – powiedział raźnie Hadzi. – Gdyby to miał być mimo wszystko Styks, nie kanał La Manche, uprzedzę cię na czas, żebyś wziął w zęby obola.

– *Right-o!* – uśmiechnął się Ben. – Mam nadzieję, że Charon przyjmuje opłatę również w szylingach; grecka waluta nie stoi zbyt mocno...

Hadzi pozostawił tę ostatnią uwagę bez odpowiedzi. Wśród poszarpanych obłoków dostrzegł ciemniejszą lukę i zamknął gaz, aby się przez nią prześliznąć. Maszyna poszła w dół, ogarnięte popłochem strzępy zaróżowionej pary zbiegły, uciekły mu sprzed oczu i nagle z prawej strony oślepiło go słońce wsparte nieruchomo na ogromnej stalowej tarczy morza, po której toczyły się długie, spienione grzywacze.

Gdy jego źrenice przystosowały się do tego blasku, ujrzał na lewo przed sobą srożącą się burzę, a poniżej, na rozpuszczonych siwych włosach ulewy pędzonej sztormem – łuk siedmiobarwnej tęczy.

– Jesteśmy na kursie! – zawołał Toton. – Wspaniały widok!

Ten ostatni wykrzyknik odnosił się zapewne do tęczy i wschodu słońca, ale Hadzi nie miał czasu ich podziwiać. Wicher uderzał na

samolot, dźwigał go w górę i rzucał w dół, a skrzydła zdawały się grzęznąć w wartkim, powyginanym nurcie. Maszyna schodziła coraz niżej i niżej nad oszalałe, rozpędzone fale, których spiczaste grzbiety załamywały się pod nią i znów wyrastały, wznosząc wysoko rozchwiane białe grzywy. Toczyły się coraz prędzej i wyglądały coraz groźniej w miarę malejącej odległości, nad nimi zaś opuszczały się ciężkie, ołowiane chmurzyska ze zwisającymi frędzlami szkwałów na czele i z szarą kurtyną ulewy przesłaniającą widok na mroczny odmęt burzy.

Na wysokości stu pięćdziesięciu metrów Hadzi dodał gazu i samolot wsparty ciągiem śmigieł zanurzył się w tę lotną zasłonę. Natychmiast, otoczył go półmrok, jakby dopiero obudzony dzień w ciągu paru minut przemknął niepostrzeżenie nad światem i zapadł w zmierzch wieczoru. Po szybach kabiny siekły gęsto połyskliwe jak rtęć krople, rozplaszczały się i ściekały spiesznymi, drżącymi strumyczkami ku metalowej ramie. Po obu stronach, wyżej i niżej, pędziła szara, jakby uprzedzona ze lnu osnowa, zapalając się raz po raz błyskami piorunów. Pod nią cwałowało rozwścieczone morze, czarne od chmur i blade od piany.

Nie była to ani pierwsza, ani dziesiąta, ani najgorsza burza, przez jaką Hadziemiu zdarzyło się przebijać w powietrzu. Lecz po raz pierwszy spotkała go nad morzem pozbawionego najpotrzebniejszych przyrządów pokładowych. Aby jej nie ulec, musiał skupić wszystkie siły, całą umiejętność pilotażu i przytomność umysłu. Nie myślał o niczym, wyłączył się niejako spośród załogi i gdyby ktoś do niego teraz przemówił, zapewne nie usłyszałby go nawet.

Siedział za sterami napięty, ze wzrokiem i zmysłem równowagi wyostrzonym do granic możliwości, zespolony z samolotem wszystkimi nerwami, jakby stanowił z nim jeden organizm. Instynktownie parował skoki i przechyły maszyny, posługując się jedną ręką, bo drugą musiał ustawicznie regulować obroty silników. Wsłuchiwał się w ich rytm macony zmiennym naporem wichru, wyczuwał każdy poślizg i trawers, niemal uprzedzał nieoczekiwane skręty, nie dając się zaskoczyć podstępny atakom sztormu.

Wśród tej walki o równowagę, o utrzymanie stałej wysokości pomiędzy warstwą chmur a powierzchnią morza, o kierunek – pod

ostrym kątem do fal toczących się pod maszyną, zatracił poczucie upływającego czasu, zapomniał, kiedy się to zaczęło, nie powstało mu w głowie, jak długo trwa i kiedy się skończy. Dopiero wyraźna zmiana w nasileniu deszczu dotarła do jego świadomości i niejako włączyła normalny obieg prądu myślowego.

Szara przęda uciekająca w tył za oknami kabiny zwiotczała i zaczęła się rwać, aż w końcu znikła zupełnie. Drżące strumyki na przedniej szybie wyschły, a pole widzenia w przód wydłużyło się na kształt niskiego tunelu o ciemnym sklepieniu. Daleko, u jego wylotu migotało coś na falach, jak połyskująca srebrna łuska.

Tunel rozszerzał się, jego ściany zdawały się rozstępować, sklepienie unosiło się coraz wyżej, a zmierzch rzedniał z wolna, aż poprzez jakąś szczelinę z prawej strony wśliznął się promień słońca i zagrał jaskrawym światłem na zielonkawych grzebieniach bałwanów.

– Widzę brzeg! – zawołał Toton.

– Nie drzyj się – zgromił go Hadzi przewyciężając drętwość mięśni w karku i odwracając ku niemu głowę. – Jak długo lecimy nad morzem?

– Niecałe dziesięć minut – odrzekł podporucznik. – Tam – pokazał kierunek. – To przecież linia brzegu?

Hadzi nie mógł nic dostrzec poza białymi grzebieniami fal.

– Bredzisz – powiedział niezbyt pewnie. – Dziesięć minut przy takiej wichurze to najwyżej pięćdziesiąt kilometrów. Do brzegu pozostało jeszcze drugie tyle.

Ale Toton upierał się, że od chwili gdy uciekli w chmury przed ogniem niemieckich baterii, upłynęło dokładnie dziewięć minut i dwadzieścia sekund, a tymczasem Hadzi rozróżnił daleki, niewyraźny, biały majak wapiennych skał wyrastający ponad fale.

– Naturalnie to nie było ani nad Havre, ani nad Valery – mówił dalej podniecony podporucznik. – Zniosło nas chyba aż do Boulogne, albo nawet do Calais i to by się zgadzało, bo Kanał ma w tym miejscu czterdzieści do pięćdziesięciu kilometrów. Przed nami jest chyba Dover, a w każdym razie południowo-wschodni brzeg Anglii: Sussex albo Kent. Mogę się założyć...

– Zamknij się lepiej – mruknął Hadzi. – Widzę już ten brzeg, więc wierzę ci na słowo. Mit o mojej znakomitej nawigacji diabli wzięli – uśmiechnął się przekornie. – Tylko mnie nie pocieszaj!

W kilka minut później znaleźli się nad lądem i Valentine stwierdził, że istotnie minęli Dover, po czym ostrzelała ich jakaś bateria działek przeciwlotniczych, pudłując zresztą haniebnie.

– Ładna gościnność – zgorszył się Toton. – Oni tu nie znają ani sylwetek alianckich samolotów, ani znaków rozpoznawczych!

– Grzeją na wszelki wypadek – powiedział Hadzi. – Żaden biuletyn nie uprzedził ich, kim jesteśmy i w jakim celu oraz z jakiego powodu diabli nas tu przynieśli.

Ta nieco ironiczna uwaga była bardzo bliska prawdy. Brytyjska sieć zwiadowczo-meldunkowa już od pół godziny śledziła z pomocą radarów trasę podejrzanego samolotu, a od kwadransa alarmowała dzielnych artylerzystów, że ów samolot kieruje się ku południowo-wschodnim wybrzeżom hrabstwa Kent. Najbliższa radiostacja próbowała nawiązać kontakt z załogą, ale francuski bombowiec nie odpowiadał; był głuchoniemy – nie miał na pokładzie ani odbiornika, ani nadajnika, został więc ostrzelany.

– *Damned bloody fools* – mruknął Valentine, kiedy znaleźli się poza doniosłością pocisków.

– Cóż chcesz – próbował usprawiedliwić kanonierów Hadzi. – Nie mają wprawy. W dodatku poprawka na dużą prędkość przy małej wysokości...

Ben spojrzął na niego spode łba, po czym w jego zielonkawych, nieco przymrużonych oczach błysnęły iskierki uśmiechu.

– Powinniśmy wywiesić... e... białą flagę – oświadczył. – A nuż następnej baterii uda się odłożyć poprawkę właściwą...

Niestety na pokładzie Poteza nie było flagi, a nikt nie kwapił się poświęcić na ten cel własnych kalesonów. Zresztą wydawało się wątpliwe, czy brytyjska obrona przeciwlotnicza dostrzegłaby na czas ten szczególnie garderoby, czy uznałaby go za sygnał pokojowy i czy ów sygnał nie poszedłby natychmiast w strzępy przy prędkości czterystu kilometrów na godzinę.

Lecieli więc nadal nisko nad ziemią w kierunku Ashford, gdzie wing commander obiecywał lotnisko.

– Będziemy tam za kilka minut – oświadczył. – Mam nadzieję, że Royal Artillery nie zdąży nas przedtem... e... zamordować.

Istotnie Artyleria Królewska przestała hałasować, ale wiadomość o wtargnięciu desperackiej załogi na bombowcu ze znakami III Republiki opanowanej przez Niemców nad terytorium Zjednoczonego Królestwa widocznie zaalarmowała z kolei Królewskie Siły Powietrzne, bo z góry, od strony słońca nurkowały trzy Hurricany...

– Mam nadzieję – powiedział znów Ben – że ci z Royal Air Force okażą się cokolwiek mniej tępi. Rozumiem przez to, że nie będą do nas strzelać – wyjaśnił. – O ile wiem, mają niezły trening i przeważnie... e... trafiają w cel.

Nie było to zbyt pocieszające, ale okazało się, że i tym razem nadzieja go nie zawiodła. Trzej myśliwcy nie naszpikowali Poteza pociskami, tylko zajęli stanowiska po obu jego stronach i ponad nim, a gdy ukazało się Ashford, dowódca szyku wysunął się naprzód i uprzejmie zakołysał maszyną, dając do zrozumienia, że podejrzani alianci mają tu wylądować.

Hadzi nader skwapliwie odpowiedział w taki sam sposób, wypuścił podwozie i zmniejszył obroty zachodząc pod wiatr, a kiedy angielski pilot w ostatniej chwili dodał gazu, aby mu zostawić wolny runway, wylądował gładko na betonowym pasie jeszcze mokrym od porannego deszczu.

Hadzi lecąc na przepisowej wysokości 1 800 stóp, czyli nieco poniżej sześciuset metrów, przeciał zwiężającą się ku wschodowi zatokę Solway, minął z daleka wielką ławicę rudego dymu nad Carlisle i ujrzał przed sobą nagie, rozfalowane wzgórza hrabstwa Cumberland urastające dalej na południowym wschodzie w rozciągnięty łańcuch Punine Rouge. Gdy wystartował z Glasgow, dochodziła piąta po południu, do Londynu miał ponad 360 mil, a najświeższy komunikat meteorologiczny wcale nie był zachęcający: nad środkową Anglią, poczynając od wielkiego okręgu przemysłowego Lancashire, pomiędzy Liverpoolem a Manchesterem padał drobny deszcz i mżawka; dalej ku południowi panowała pogoda mglista, przy lekkim wietrze południowo-zachodnim, ale prognoza nie pozostawiała wątpliwości, że ten stan rzeczy będzie się pogarszał.

O wpół do siódmej zaczęnie się zmierzch – pomyślał Hadzi. – Tak czy owak nasz Anson odleci, zanim wyląduję w Northolt; pewnie już odleciał... Trzeba będzie wracać do domu pociągiem.

„Dom” to było lotnisko 44 Grupy Transportowej pod Cirencester lub raczej odległe o 14 mil miasto Cheltenham, w którym ulokowano pilotów dywizjonu. Hadzi – obecnie flying officer Zbigniew Brandt (albo Big Brandt, ponieważ Anglicy nie mogli w żaden sposób wymówić jego dziwaczного imienia, albo wreszcie Big Hadzi, jak go przezywali za przykładem kilku Polaków) – przebywał tam od dwóch miesięcy, rozprawdzając po lotniskach operacyjnych samoloty bojowe z fabryk, warsztatów montażowych i składnic.

Wczesnym rankiem z małego pensjonatu przy zakładach kąpielowych, w którym kwaterowało dwudziestu pilotów eskadry „B”, jechał wraz z innymi na lotnisko, gdzie na sali odpraw ogłaszano „program dnia”. Ów „program” podawał ilość samolotów (z podziałem na poszczególne ich typy), które należało pobrać z różnych lotnisk i odprowadzić lotem do miejsc przeznaczenia, oraz ustalał rodzaj i kolor rakiet sygnalizacyjnych, ewentualne zmiany w kryptonimach stacji lotniczych i marszrutę samolotów transportowych, które dostarczały pilotów na poszczególne lotniska, a następnie zabierały ich z powrotem do bazy Cirencester z lotnisk docelowych. Dowódcy eskadr

przydzielali poszczególne maszyny, wypisywali rozkazy przelotów, po czym zostawało jeszcze pół godziny na pobranie komunikatu meteorologicznego i opracowanie trasy. Wreszcie – koło dziesiątej – piloci lądowali się po kilku do Dragonów i wycofanych z linii Ansonów, które kolejno odlatywały w różne strony.

Tego dnia – 15 września – Hadzi jako pasażer przeleciał na pokładzie starego Ansona ponad czterysta mil. Wraz z lądowaniami i krótkimi postojami w Birmingham, Leicester, Newark, Hull i Sunderland zajęło to cztery i pół godziny, tak że do Glasgow przybył dopiero przed trzecią. Zjadł parę sandwichów z jakąś pastą rybną i popił je kawą, ponieważ nic innego już nie mógł dostać, po czym załatwił zwykle formalności, wstąpił do komendy portu po ów świeży, niezbyt pomyślny komunikat meteorologiczny i poszedł na lotnisko, aby odebrać samolot. Spieszył się, gdyż pozostało mu niewiele czasu na przelot. Ale wbrew otrzymanym wskazówkom nie zastał Hurricane'a z numerem fabrycznym 11007 na płycie przed hangarem składnicy. Maszynę odciągnięto na skraj perimetru, gdzie znajdowało się stanowisko do kompensacji busoli.

Przeklinał w duchu tę zwłokę. Znał na pamięć wszystkie trasy nad Wielką Brytanią i nie posługiwał się już ani busolą, ani mapą, jakkolwiek z obowiązku miał ją przy sobie. W koniecznych przypadkach wystarczał mu żyrokompas, który zwykle uruchamiał i regulował zaraz po starcie, namierzając się na znane punkty orientacyjne w terenie.

Gdy dźwigając pod pachą spadochron dotarł do betonowej tarczy kompensacyjnej z wymalowaną różą wiatrów, Hurricane stał na jej środku obracany to w jedną, to w drugą stronę przez brygadę obsługi.

– Halo – powiedział mechanik precyzyjny, wyjrawszy z kabiny. – *Sorry to be late with that damned compass*¹. Nie da się w ogóle uregulować. Chyba ją wymienimy na inną, jeżeli pan się śpieszy?

Hadzi odrzekł, że istotnie „trochę” się śpieszy, że przewiduje, iż wymiana busoli i kompensacja tej innej potrwa co najmniej godzinę, i że wobec tego będzie najlepiej, jeśli tę upartą busolę wyreguluje lub wymieni oficer techniczny w dywizjonie.

¹ Przykro mi, że się spóźniam z tą przeklętą busolą (ang.).

– Jak pan chce – zgodził się mechanik. – Ustawię panu żyro według naszego pelengatora.

– To wspaniały pomysł – poparł go Hadzi. – Pośpieszcie się, na miłość boską!

Pośpiech nie leży w usposobieniu Brytyjczyków, lecz tym razem – przynajmniej do pewnego stopnia – poddali się tej kontynentalnej wadzie. Hurricane został obrócony przodem w kierunku hangarów, linia jego symetrii uzgodniona z kierunkiem północ-południe, żyroskopowy wskaźnik kursu ustawiony równolegle i zablokowany, a wreszcie wirnik uruchomiony przez włączenie prądu.

– *Ready* – oświadczył mechanik z odcieniem tryumfu. – Może pan lecieć.

Myśliwski Hurricane Km I był szybki i zwrotny. W optymalnych warunkach na większych wysokościach mógł rozwijać maksymalną prędkość 330 mil na godzinę. Ale Hadzi po pierwsze musiał szanować jego nowy silnik, po wtóre zaś mógł lecieć najwyżej na dwóch tysiącach stóp, jak nakazywały przepisy transportu. Przewidywał, że osiągnie lotnisko Northolt pod Londynem między wpół do siódmej a siódmą...

O tej porze messa oficerska jest już zamknięta, a w bufecie można otrzymać kanapkę z rybną pastą i szklaneczkę whisky. Do Londynu trzeba dostać się kolejką podziemną, taszcząc kombinezon lotniczy i spadochron, trzeba potem czekać na pociąg, jechać kilka godzin nie śpiąc, aby nie przegapić zaciemnionej stacji, na której należy się przesiąść, jeśli nie ma bezpośredniego połączenia z Cheltenham, i wreszcie trzeba dojść pieszo do „Norimar House”, ponad milę od dworca kolejowego, bo trolejbusy już nie kursują, a kierowcy taksówek wyczerpali dzienny przydział benzyny. Jest godzina druga lub trzecia po północy. Wstaje się o siódmej, bo kwadrans po ósmej odjeżdża autobus na lotnisko...

Nazywa się to *war effort* – wysiłek wojenny, który w takiej czy innej postaci jest podstawowym obowiązkiem patriotycznym wszystkich obywateli Wielkiej Brytanii oraz wszystkich rozbitków innych narodowości, którzy znaleźli schronienie na tej Wyspie Ostatniej Nadziei.

War effort for Victory – wysiłek wojenny dla zwycięstwa – jak głośną plakaty uzupełnione dodatkowymi, bardziej szczegółowymi hasłami, zachętami, zaleceniami i pytaniami retorycznymi.

„*Dig for Victory*” – woła przystojny, opalony na brąz gentleman wsparty na łopacie, za pomocą której „kopie dla zwycięstwa” w swoim ogródku, aby na miejscu tulipanów zasiać fasolę i marchew. „*Go easy with bread, eat potatos instead!*” – zaleca poważnie żona i matka nakładając ziemniaki na talerze rodziny zgromadzonej przy stole – „Oszczędzaj chleb – jedz kartofle!” „*Join land army – go to the farm*” – „Wstąp do armii rolniczej – idź do pracy na roli!” – agituja złotowłose dziewczyny o urodzie gwiazd filmowych, przebrane w robocze kombinezony i bądź dojące krowę, bądź też zajęte orką w parę spasionych koni. „*Is your journey really necessary?*” – „Czy twoja podróż jest rzeczywiście konieczna?” – pyta kolorowa papuga w klatce zawieszanej nad kasą, przed którą stoją podróżni po bilety kolejowe. „Stal dla zwycięstwa!”, „Więcej samolotów dla zwycięstwa!”, „Zostań lotnikiem!”, „Bądź marynarzem!” (Spójrz, jak ci do twarzy w mundurze – wszystkie dziewczyny za tobą się oglądają!), „Oszczędzaj prądu i gazu”, „Wróć wcześniej do domu i wcześniej idź spać!”...

Hadzi uśmiecha się smętnie: jego *war effort* najczęściej bywa w jaskrawej sprzeczności z tą ostatnią propozycją... Praca pilota Transport Command (dla zwycięstwa) nie jest ani porywająca, ani efektowna. Patos walki, aureola bohaterstwa, sława – nie są jej udziałem. Pozostaje w cieniu bojowej działalności dywizjonów myśliwskich i bombowych, które przecież bez niej nie byłyby zdolne do obrony i ataku – nie miałyby na czym latać.

Lecz mimo to owa nużąca praca, pozbawiona zaszczytnych odznaczeń i nie dająca sposobności szybkiego awansu, budzi zazdrość pilotów i obserwatorów, którzy miesiącami wyczekują przydziału na polskiej stacji zbornej Blackpool. Ich „wysiłek wojenny” ogranicza się do nauki języka angielskiego. Poza tym przychodzą na zbiórki i odprawy, a potem włączają się po mieście, grają w karty, przesiadują w kinach, odwiedzają „*Pleasure beach*”, czyli gigantycznych rozmiarów „wesołe miasteczko” i zawierają przelotne znajomości z dziewczętami przybywającymi tłumnie na weekendy, jako że Blackpool jest popularną nadmorską miejscowością wypoczynkową.

Sprzyja to konwersacji – co prawda nie w bogatym języku Szekspira, Byrona i Shawa, tylko w tzw. *basic english*, podstawowym angielskim, który operuje kilkuset wyrazami i którym posługują się ekspedientki z domów towarowych, szwaczki wytwórni gotowej odzieży, praktykantki z zakładów fryzjerskich i fotograficznych, z pralni chemicznych, z najrozmaitszych gałęzi handlu i przemysłu.

Tego rodzaju *war effort* poza łatwymi zwycięstwami nad niezbyt oporną cnotą sentymentalnych cór Albionu nie przynosi innych zwycięstw, a z czasem staje się po prostu nieznośny. Sytuacja starszych lotników, którzy mają za sobą tysiące wylatanych godzin i setki tysięcy lub nawet miliony kilometrów przebytych w powietrzu, jest jeszcze gorsza. Medical Board Królewskich Sił Powietrznych uznała ich za niezdolnych do służby liniowej. Mogą zająć stanowiska w Polskim Dowództwie Lotnictwa, które zresztą nie ma żadnego wpływu na działania bojowe; mogą zostać adiutantami na polskich stacjach, prowadzić tam ewidencję personalną i wypisywać rozkazy wyjazdu udającym się na urlop; mogą – po odpowiednim przeszkoleniu i przy dobrej znajomości angielskiego – pracować w kontroli ruchu na jakimś lotnisku albo w kontroli operacyjnej. W przyszłości – może za pół roku, może za rok – niektórzy z nich będą mogli zostać instruktorami w szkołach pilotażu i pilotami na kursach nawigatorów, strzelców czy też mechaników i radiooperatorów pokładowych. Jeżeli będą potrzebni. Na razie nie są. Sztab pęcznieje od oficerów dyplomowanych, stanowisk adiutantów jest zaledwie kilka, w kontroli pracują wykwalifikowani specjaliści. Zresztą wszystkie te „posady za biurkiem” nie są nęcące dla większości „starych” pilotów i obserwatorów; dla tych, którzy po kilkunastu latach służby w lotnictwie pragną walczyć, a przynajmniej latać nadal.

Hadzi należał do nielicznych, którzy prawie natychmiast zostali zatrudnieni w 44 Grupie Transportowej. Zawdzięczał to głównie wing commanderowi Valentine'owi, który objął jej dowództwo w parę dni po przybyciu do Anglii. Nieco wcześniej zaczęli latać w Transporcie piloci Polskich Linii Lotniczych LOT, a w ciągu paru następnych miesięcy przybywali inni po przeszkoleniu na krótkich kursach praktycznych, poprzedzonych egzaminem z języka angielskiego.

Tymczasem dwa bombowe i dwa myśliwskie dywizjony polskie osiągnęły gotowość bojową i lada dzień miały wejść do akcji, a następne były w stanie organizacji. Co za tym idzie, rezerwy personelu latającego w Blackpool zaczęły się zmniejszać i Hadzi miał nadzieję, że wkrótce na niego też przyjdzie kolej.

Ta nadzieja zawiodła całkowicie: jego podanie o przydział do linii wróciło z odpowiedzią odmowną. Nie wezwano go nawet ponownie na badania lotniczo-lekarskie. Osiem tysięcy godzin w powietrzu i prawie dwadzieścia lat służby w lotnictwie stanowiły zdaniem brytyjskiej medycyny barierę nie do przebycia. W drodze wyjątku zezwolono mu nadal latać w Transporcie.

Przyjął ten wyrok spokojnie, ale nie bez goryczy. Był przecież w pełni sił. Starsi od niego wiekiem (choć znacznie młodszy doświadczeniem i stażem lotniczym) znaleźli się w dywizjonach bojowych. Gdyby nie szczyił się owymi tysiącami wylatanych godzin, otrzymałby zapewne nie tylko przydział, lecz i dowództwo jednej z eskadr – może nawet jako myśliwiec. A tak... Czuł się pominięty, niesłusznie wzgardzony, zdegradowany. Ta sprawa nurtowała w nim ciągle, jakkolwiek usiłował przejść nad nią do porządku i przynajmniej na razie pogodzić się z losem. Nie chciał bowiem zrezygnować zupełnie. Wiedział, że liczba polskich dywizjonów będzie wzrastała i że rezerwy ludzi nie są niewyczerpane. Nawet powstające szkoły pilotażu będą miały ograniczony dopływ uczniów, a kadry liniowe będą się wykruszać. Nadejdzie czas, w którym „bariery” zagrażające drodze takim jak on zostaną zniesione.

Tylko że to nieprędko nastąpi – myślał. – A do tej chwili... No, przynajmniej nie wyjdę z formy – usiłował się pocieszyć. – Gdyby nie Ben, siedziałbym dotąd beczynnym w Blackpoolu...

O wpół do siódmej, kiedy Hadzi przelatywał pomiędzy Hetford a St. Albans, istotnie zaczęło się zmierzchać. Brunatnoruda mgła przesiąknięta dymem gęstniała i rosła, tworząc na południu ogromny, rozprzestrzeniający się grzyb.

Londyn – pomyślał Hadzi.

Zszedł nisko, na 600 stóp, aby dokładniej widzieć ziemię, „wziął pod pachę” tor kolejowy do Watford (ponieważ stamtąd należało

podejść do lotniska) i śledząc uważnie splątana sieć dróg, wypatrywał miasta. Ujrzał je na skrzyżowaniu dwóch szos z dwiema liniami kolei, włączył radio, wywołał kontrolę ruchu w Northolt, podał swoją pozycję oraz wysokość i zapytał, czy może lądować.

Dyżurny operator Flying Control kazał mu poczekać. Musiał połączyć się z centralą operacyjną.

– Ile masz benzyny? – zapytał jeszcze.

Hadzi odczytał ze skali zbiornika, że wystarczy mu na czterdzieści minut. Potem położył maszynę w łagodny zakręt i zaczął krążyć.

Tylko raz miał sposobność zobaczyć z bliska, jak działa mechanizm Operation, lecz zdawał sobie sprawę z genialnego rozwiązania tego niezwykle skomplikowanego urządzenia, którego obsługa została dostosowana do przeciętnej inteligencji zatrudnionych pracowników i do najprostszycy czynności, jakie mieli wykonywać.

Na każdej stacji lotniczej istnieje operation room. Jest to pomieszczenie w schronie podziemnym, często odległym o parę mil od lotniska. Pracuje w nim kilkadziesiąt osób: kilkanaście (w większych centralach operacyjnych – do trzydziestu) dziewcząt-telefonistek, kilku podoficerów, kilkunastu oficerów młodszych i paru sztabowych. Zbiegają się tu przewody sieci obserwacyjno-meldunkowej, stąd idą rozkazy i informacje dla dywizjonów i poszczególnych samolotów działających w danym sektorze, dla artylerii przeciwlotniczej, dla kompanii balonów zaporowych, dla sieci alarmowej, dla załóg ziemnych i obrony przeciwlotniczej lotnisk. Tu nadchodzą przez radiotelefon bezpośrednie meldunki ustne z powietrza od walczących załóg. Tu wreszcie na wielkim stole pośrodku naklejona jest mapa danego sektora z naniesioną sytuacją lotniczą, aktualną z dokładnością przeciętną do trzydziestu sekund, przy czym ta sytuacja obejmuje zarówno samoloty własne, jak nieprzyjacielskie.

W wielkich centralach operacyjnych dowództw – np. w Operation grupy myśliwskiej południowo-wschodniego wybrzeża Anglii – sektor mapy obejmuje nie tylko wybrzeże i jego zaplecze aż po Londyn, lecz również kanał La Manche oraz znaczny obszar Francji i Belgii. Każdy samolot niemiecki, który wystartuje na tych obszarach, wkrótce zostanie oznaczony na mapie za pomocą małej makietki z kolejnym numerem. Jego makietka co piętnaście sekund, co pół minuty lub co

minutę zostanie przesunięta o tyle i w tym kierunku, o ile i w jaką stronę samolot przesunie się w powietrzu.

Jeśli więc z Francji rusza niemiecka wyprawa bombowa na Anglię, to na stole operation room widać ją dokładnie w postaci owych makietek, jak leci nad Kanałem; widać, jak na jej spotkanie podrywają się z lotnisk brytyjskich dywizjony myśliwskie oznaczone innymi makietkami, widać, gdzie się spotykają, ile samolotów ginie, które zawracają, jak rozwija się walka, czy i kiedy trzeba wesprzeć myśliwców odwodami, kiedy nieprzyjaciel wchodzi w zasięg baterii przeciwlotniczych, które otwierają ogień na rozkaz z Operation, podczas gdy myśliwce – również na rozkaz stamtąd – wycofują się z walki. Widać wreszcie, jak świeże dywizjony wchodzi do akcji, kierowane przez radio z tego miejsca pod ziemią, gdzie z dala od pola walki pracuje sztab grupy myśliwskiej.

Hadzi był urzeczony tym widokiem. Dokoła stołu siedziały dziewczęta z WAAF ze słuchawkami na uszach i mikrofonami na wysokości ust. Każda obsługiwała tylko niewielką część mapy, mając pod ręką szufladkę z kilkoma rodzajami fiszek. Zauważył, że do każdej takiej fiszki można dołączyć tabliczkę z cyframi wskazującymi ilość samolotów, i zorientował się, że jeśli do makietki przedstawiającej np. niemiecki bombowiec dołączyć cyfry 3 i 6, to stanie się ona symbolem całego zgrupowania liczącego 36 maszyn.

Lecz skąd dziewczyna wie, gdzie postawić daną makietkę i jak ją prowadzić? Kto podaje wiadomości? Jaki umysł zdoła to wszystko naraz objąć, uporządkować, rozeznaczyć, przełożyć na współrzędne mapy? Jak się to wszystko odbywa w przestrzeni i w czasie?

Zaiste proces ten jest tak skomplikowany, że jego końcowe wyniki w operation room mogą budzić zdumienie. W dodatku ścisła tajemnica otacza cały system łączności radiowej i telefonicznej, sieć zwiadowczych komórek pośrednich, stacji segregacyjnych, połączeń z radiocentralą, z urządzeniami telewizyjnymi i radarowymi, z obserwatorami na morzu, na wybrzeżu itp.

Natomiast dziewczyna ze słuchawkami otrzymuje tylko krótkie, proste wiadomości dotyczące wycinka mapy, który ma przed sobą. Taka wiadomość brzmi na przykład: „15 myśliwców niemieckich. G-16”. Dziewczyna-kapral Alice Smith czy też sierżant Grace Brown

powtarza ten łatwy tekst do mikrofonu i dodaje, że to zgrupowanie ma u niej taki a taki kolejny numer; przypuśćmy – numer 4. Potem wyjmując z szufladki makietkę nieprzyjacielskiego myśliwca z tym kolejnym numerem, zakłada na nią fiszki z cyframi 1 i 5, i za pomocą grabek na długim drążku ustawia makietkę na przecięciu współrzędnych oznaczonych na mapie z północy na południe literą G, a ze wschodu na zachód liczbą 16. To wszystko jest sprawą kilku sekund. W kilkanaście sekund, a najdalej w minutę później Alice czy też Grace otrzyma następną wiadomość: „Myśliwce niemieckie Nr 4. H-17”. I dziewczyna przesunie swoją makietkę na przecięcie pionowej linii H z poziomą 17. Oto cała jej praca, przy której jednak nie wolno się pomylić.

Ani Alice, ani Grace, ani żadna z ich koleżanek nie wie, czy głos odzywa się w słuchawkach, skąd pochodzi wiadomość i jaką skomplikowaną drogą tu doszła. Żadnej z nich nie obchodzi, ile osób, ile czynności, obserwacji, pomiarów, obliczeń, selekcji poprzedziło, oceniło, poprawiło, podało to, co usłyszała. Ona ma tylko przesunąć odpowiednią makietkę na wskazane miejsce. Kto inny to sprawdził i kto inny wyciągnie z tego wnioski, a jeszcze ktoś inny wyda rozkazy wynikające z tych wniosków.

Jasno- i ciemnowłose Alicje, Gracie, Marie czy też Anny i Barbary nie wyciągają żadnych wniosków i nie słyszą rozkazów: mają na uszach słuchawki, a cała ich uwaga skupia się na kolejnych poleceniach dotyczących manewrowania fiszkami. Ta prosta czynność tak je pochłania, że zapominają o załogach i samolotach, których symbolami są kolorowe makietki. Polecenie usunięcia z mapy jednej lub kilku fiszek nie kojarzy się w ich umysłach z zestrzeleniem maszyny brytyjskiej czy nieprzyjacielskiej, podobnie jak cały ten schemat przypominający dzieciinną grę, przy której rzuca się kostkami i przesuwają fiszki na kolorowej planszy zgodnie z ilością wyrzuconych punktów, nie kojarzy się ze śmiertelną walką rozgrywającą się gdzieś daleko w powietrzu, nad wielkim szmatem ziemi lub morza, choć jest jej odbiciem.

Do stołu operacyjnego nie docierają uczucia i przeżycia. Odwaga, zaciekłość w walce, bohaterstwo, poświęcenie, strach, napięcie nerwowe – pozostają tam, w przestworzu, na wysokości kilku lub

kilkunastu tysięcy stóp. Tu są tylko współrzędne, po których poruszają się różnobarwne fiszki z numerami.

Od chwili gdy Hadzi skończył rozmawiać z Flying Control, na mapie w operation room pojawił się między innymi również symbol jego Hurricane'a jako niebieski kwadracik z kolejnym numerem 19. Nazywał się „Ciren B-8”, według tego samego kodu, w którym centrala operacyjna w pobliżu Northolt miała kryptonim „Carmen”. Ładna, zielonooka dziewczyna, pilot officer Jean Valentine, zapisała kredą tę jego nazwę obok liczby 19 na czarnej tablicy pod zegarem. Również od tej chwili centrala operacyjna przejęła od kontroli ruchu prowadzenie Hurricane'a „Ciren B-8”, ponieważ około trzydziestu podległych jej myśliwców zbliżało się od południowego wschodu po odparciu niemieckiego nalotu bombowego w okolicy Gravesend. Załogi bojowe stoczyły tam ciężką walkę, zmusiły nieprzyjaciela do zrzucenia bomb przed osiągnięciem celu i do odwrotu, po czym ścigały go aż do ujścia Tamizy. Główny kontroler operation, squadron leader Overton przewidywał, że nie wszystkie Spitfire'y i Hurricane'y wyszły cało z tego spotkania; że są między nimi lżej i ciężiej uszkodzone, postrzelane, z ciekącymi zbiornikami, może nawet z rannymi pilotami, którzy ostatkiem sił i przytomności będą się starali dociągnąć do swojej stacji. Należało się im pierwszeństwo; „Ciren B-8” mógł poczekać w powietrzu.

– Poślij go nad Enfield – powiedział do swego polskiego zastępcy, porucznika Panasa. – Niech krąży na wysokości trzech tysięcy. Później go sprowadzimy.

Panas ujął słuchawkę.

– Halo, Ciren B-8, woła Carmen.

Po chwili usłyszał charakterystyczny szum i świergot: Ciren B-8 z nasłuchu przeszedł na nadawanie. Jego zniekształcony, płaski głos z trudem przedzierał się przez zakłócenia.

– Halo, Carmen, słyszę was dobrze. O co chodzi? *Over*.

– Wejdz na trzy tysiące stóp, Ciren. Na trzy tysiące – powiedział porucznik. – Leć nad Enfield, prosto na wschód od Watford i na północ od Londynu. Masz tam krążyć i czekać, aż cię wezwiemy. *Over*.

Hadzi potwierdził odbiór i natychmiast zastosował się do tych poleceń. Enfield leżało piętnaście mil na wschód. Po drodze było kilka podobnych małych miasteczek, kilka linii kolejowych i kilkanaście szos zbiegających z północy na południe, ku Londynowi, który jak potworny polip rozsiadły po obu stronach Tamizy sięgał ku nim wydłużonymi mackami ulic i całych dzielnic zabudowanych bliźniaczymi domkami z czerwonej cegły. Ale w pobliżu Enfield, jeszcze o parę mil dalej, na rzece Lea znajdował się duży prostokątny zbiornik wody o powierzchni kilku hektarów. Nie można się było pomylić.

Hadzi dostrzegł go z góry i krążył teraz nad nim, przecinając raz po raz wiązkę torów i szos łączących Hertford z Londynem. Domyślał się powodów, dla których musiał czekać. Od tygodnia trwała niemiecka ofensywa powietrzna przeciw Anglii, a Londyn był jednym z głównych jej celów. Zaczęło się to siódmego września nalotem 350 bombowców na doki portowe. Luftwaffe straciła wtedy niemal trzecią część samolotów, ale doki leżały w gruzach, a pożary trwały przez całą dobę.

Spoglądał teraz w tamtą stronę, ale nic nie mógł dostrzec. Słońce zaszło, pozostawiając na zmętniałym horyzoncie purpurowy, fałdzysty płaszcz chmur. Zmierzch wstawał z ziemi, nasyczał pelzającą mgłą i z wolna unosił się razem z nią coraz wyżej, a olbrzymi rudawy grzyb oparów i dymu nad Londynem rozlewał się na wszystkie strony, jak zbyt wyrośnięte ciasto z dzieży. Wewnątrz tego odmetu lub ponad nim, na wysokości kilkunastu tysięcy stóp, a może gdzieś dalej, nad Surrey, nad Kent czy też nad Essex rozegrała się zapewne bitwa powietrzna. Dywizjony myśliwskie poderwane przez alarm centrali operacyjnej wracały teraz na lotniska. Hadzi rozróżniał w słuchawkach nawoływania dowódców eskadr i sekcji, pytania i odpowiedzi wymieniane w języku kodu lotniczego pomiędzy nimi a kontrolerami Operation. W jakiejś chwili dwa klucze Spitfire'ów przemknęły wysoko nad nim jak cienie na tle szarych chmur i zmierzając w kierunku Hendon, rozplynęły się we mgle.

Ściemniało się teraz szybko, niebo na zachodzie wygasło, spopielalo, ziemia topniała w mroku, linie dróg, skupiska domów i nawet obrys zbiornika wodnego przy linii kolejowej zacierały się, aż wreszcie znikły zupełnie. Znikła także spłaszczona kopuła oparów nad

Londynem, a raczej rozpuściła się i zmieszała z mgłą napływającą zewsząd.

Hadzi włączył kontakt i tarcze przyrządów rozjaśniły się ekranowym światłem. Spojrzał na busolę i potrząsnął głową. Pierścień z podziałką obracał się wolno, jednostajnie, jakby jego strzałka w ogóle nie podlegała przyciąganiu przez biegun magnetyczny.

Skala żyroskopowego wskaźnika kursu nie miała oświetlenia, ale jej cyfry i znaki były pociągnięte substancją świecącą w ciemności. Od biedy można było zresztą rozróżnić je i teraz, mimo poświaty od innych przyrządów. Zachowywała się poprawnie; póki samolot leżał w zakręcie, przesuwiała się z prędkością kątową zataczanego łuku, wskazując kolejno stopnie, ósemki i ćwiartki róży wiatrów; gdy Hadzi wyprowadził na chwilę z wirażu, zatrzymała się, zdecydowanie ustalając kierunek północny: N; busola natomiast kręciła się nadal wskutek inercji, a dopiero po upływie całej minuty zwolniła, zastanowiła się jakby nad własną lekkomyślnością i zawróciła w przeciwną stronę.

– Nie można cię traktować poważnie – powiedział do niej Hadzi.

Wyłączył światło i aby przyspieszyć adaptację źrenic, zamknął oczy. Gdy znów je otworzył, busola jeszcze się nie uspokoiła, ale żyroskop ciągle wskazywał kurs północny.

W tej samej chwili w słuchawkach odezwał się głos z Operation: – Ciren B-8, Ciren B-8, woła Carmen. Halo, Ciren B-8, weź kurs północno-zachodni, 315 stopni. Trzy, jeden, pięć stopni. Będziemy cię prowadzić. *Over*.

– *All right* – powiedział Hadzi. – Zrozumiałem: kurs północno-zachodni.

Był trochę zaskoczony tym poleceniem. Prosta droga z Enfield do Northolt prowadziła po kursie południowo-zachodnim... Nie miał najmniejszych wątpliwości, że krążył nieco na północ od Enfield, przynajmniej w ciągu dwudziestu minut, dopóki widział ziemię. Ale od dobrych kilku minut nie widział jej zupełnie...

Musiało mnie znieść porządnie na południe – pomyślał.

Skreślił o 45° w lewo i położył się na kursie 315°. Leciał według przyrządów, dzieląc skupioną uwagę pomiędzy tarczę sztucznego horyzontu z czarną sylwetką samolotu pośrodku a skalę żyroskopasu.

W dwie minuty później Carmen zapytał podnieconym głosem:

– Ciren B-8, Ciren B-8, jaki masz kurs?

Jak to jaki! – zachnął się Hadzi w duchu. Popatrzył z bliska na żyroskopowy wskaźnik kursu, przełączył się na nadajnik i oświadczył, że leci dokładnie na północny zachód.

Ta jego odpowiedź zdumiała porucznika Panasa, który ją odebrał w centrali operacyjnej.

– Mówi, że leci na północny zachód – powiedział do głównego kontrolera.

Squadron leader rzucił mu jadowite spojrzenie i wskazał kciukiem mapę umieszczoną pod szkłem na blacie stołu. W samym jej środku był jasnożółty okrąg Londynu i różowe Middlesex; otaczały je skrawki sąsiednich hrabstw odcięte krawędzią blatu: pomarańczowe Essex, zielone Hertford, ciemnożółte Buckingham, znowu zielone Berkshire, bladoniebieskie Surrey i fioletowe Kent. Niebieski kwadracik z liczbą 19 w ciągu ostatnich minut po raz trzeci przesunął się ku południowemu wschodowi i stał na granicy jasnożółtej plamy Londynu. Tuż za nią zaczynała się zapora balonowa.

– Niech leci na północ – powiedział squadron leader. Porucznik nerwowo ścisnął w dłoni słuchawkę.

– Ciren B-8, halo, Ciren B-8... Leć na północ. Kurs zero! Kurs zero! Jak mnie słyszysz? *Over*.

– Słyszę cię dobrze, Carmen – przyszła odpowiedź. – Biorę kurs wprost na północ.

Spojrzenia Panasa i głównego kontrolera spotkały się. Porucznik skinął głową. Potem obaj utkwili wzrok w niebieskiej makietce.

Duża strzałka sekundowa obiegła pół tarczy zegara nad czarną tablicą, przy której stała Jean, zanim dziewczyna obsługująca sektor północnego Londynu otrzymała nowy namiar. Makietka z numerem 19 tym razem została przesunięta o pół cala na południe.

– Zaraz wejdzie w strefę balonów – powiedział porucznik. – To już trzeci w tym miesiącu...

Pilot officer Jean Valentine przygryzła wargę. Balony stały nad Londynem na wysokości sześciu tysięcy stóp. Ciren B-8 leciał na trzech tysiącach...

– Niech wejdzie na siedem tysięcy – powiedział chrapliwie Overton przez wyschnięte gardło i zakaszał. – *Damn it...*

Zaraz potem nadszedł nowy namiar i niebieski kwadracik z numerem 19 znów posunął się o cal na południe.

Jean pomyślała, że nie ma już dla niego ratunku. Prędzej czy później Ciren B-8 musi zaczepić o linkę kotwiczną któregoś balonu i runąć na ziemię. Było to kwestią minut – może tylko sekund...

Porucznik Panas trwał przy nasłuchu dysząc w czarną tubę mikrofonu, która cuchnęła jakimś chemicznym preparatem odkażającym. Strzałka elektrycznego zegara przemierzała drobnym truchcikiem sekundy na prawej górnej ćwiartce tarczy. Pod sufitem cicho szumiały wentylatory, łagodne, rozproszone światło lamp zalewało obszerną salę, ze stołu kolejno znikwały makietki powracających myśliwców – dwaj inni kontrolerzy przekazywali je kierownictwom ruchu na lotniskach. W końcu na całej mapie obejmującej powierzchnię tysiąca pięciuset mil kwadratowych (w prostokącie 50 X 30) pozostała tylko jedna fiszka, z niezrozumiałym uporem – wbrew poleceniom Operation – posuwająca się na południe, ku środkowi Londynu.

Wszyscy, nawet dziewczęta siedzące teraz beczynn timerokoła stołu, zrozumieli, że dzieje się coś niezwykłego. Wszystkie spojrzenia były utkwione w niebieski kwadracik.

– Potwierdził odbiór – powiedział z wysiłkiem Panas. – Jest na czterech tysiącach i nabiera wysokości. Powtórzył, że leci na północ.

Jean starła z tablicy liczbę 3 000 i trochę drżącą ręką wpisała 4 000. W tej samej chwili telefonistka obsługująca środkowy sektor mapy sięgnęła grabką i przesunęła makietkę o cal na południe.

Po sali przeszedł szmer. To było nie do pojęcia!

Panas hamując podniecenie mówił wolno, wyraźnie i dobitnie, jak się zwykło mówić do głuchawego, niezbyt rozzgniętego człowieka:

– Halo, Ciren B-8, Ciren B-8. Woła Carmen. Lecisz ciągle na południe, Ciren. Masz trzymać kurs zero. Kurs zero, prosto na północ! Słyszysz?! *Over!*

Utkwił wzrok w tarczy zegara, żeby nie patrzeć na stół z mapą, i czekał. W słuchawce zaskrzeczał przełącznik z odbioru na nadawanie i

obudził się szeleszczący świergot zakłóceń. Potem wyłamał się z tej przytłumionej wrzawy podniesiony, niecierpliwy głos pilota:

– Halo, Carmen, mówi Ciren B-8. Słyszę was dobrze. Od trzech minut lecę dokładnie kursem zero, prosto na północ. Moja wysokość pięć tysięcy. Co wy ze mną wyprawiacie?

Pod Panasem ugięły się kolana.

– Pięć tysięcy stóp – powiedział do Jean. – Leci na północ! – westchnął bezradnie, spojrzawszy na Overtona. – Od trzech minut. I pyta się, co my z nim wyprawiamy... *Incredible!*

Na tablicy pod zegarem pojawiła się liczba 5 000, a niebieski kwadracik na mapie został znów przesunięty o cal na południe. Był teraz na skraju dzielnicy Tottenham i lada chwila musiał się nadziać na całą zgraję balonów wiszących nad kompleksem parków i zieleńców.

Dzwoniły telefony: dowódcy Home Guard, artylerii przeciwlotniczej i balonów alarmowali, że jakiś zwariowany samolot pęta się nad miastem.

Squadron leader Overton nie miał cierpliwości tłumaczyć każdemu z osobna, o co chodzi: nie panował już nad sobą. Zlecił tę sprawę jednemu z kontrolerów, a sam zaczął nerwowo nabijać fajkę.

Panas trwał nieruchomo przy słuchawce, której przewód łączył go z miejscową radiostacją. Słyszał nieustanny świergot, co wskazywało, że pilot nie przełączył się na odbiór. W jakiejś chwili porucznikowi wydało się, że tamten zaklął półgłosem i że było to przekleństwo polskie. Chciał się upewnić, czy pilot jest Polakiem, ale „ptasia kapela” w słuchawce trwała nadal; Ciren B-8 nie mógł usłyszeć pytania.

Stracił głowę – pomyślał porucznik. – No, wyobrażam sobie...

To, co sobie wyobrażał i czego oczekiwał w nieznośnym napięciu, wywoływało bolesne skurcze żołądka. Gdy tamten zderzy się z wyprężoną liną balonu, w słuchawce rozlegnie się okrzyk zgrozy, a potem kontakt radiowy nagle się urwie. To będzie koniec. W parę minut później nadejdzie telefoniczny meldunek o katastrofie...

Wtem przez salę Operation znów przeszedł szmer.

– *God gracious!!* – westchnęła któraś z dziewcząt przy stole.

Porucznik obejrzał się. Makietka z numerem 19 przesunęła się o pół cala n a p ó ł n o c!

Gdy Hadzi na wysokości pięciu tysięcy stóp usłyszał, że leci na południe zamiast na północ, jak tego żądała centrala operacyjna i jak najwyraźniej wskazywał żyrokompas – pomyślał w pierwszej chwili, że dziewczyna prowadząca na mapie symbol jego Hurricane'a jest chyba skończoną idiotką, a w każdym razie bardzo roztargnioną nowicjuską, której pomyliły się strony świata oraz współrzędne wyznaczające pozycję samolotu. Miał ochotę podzielić się tą opinią z kontrolerem, ale powstrzymał się w samą porę. Dziewczyna mogła się pomylić raz lub dwa, lecz nie siedem czy osiem razy z rzędu. Uświadomił sobie, że już w dwie minuty po tym, jak otrzymał pierwszy kurs krążąc nad Enfield, kontroler z Operation miał wątpliwości, czy Ciren B-8 zastosował się do tego polecenia. Potem nakazano mu wziąć kurs północny, a następnie – licho wie dlaczego – posłano go na 7 000 stóp, by wreszcie powiadomić go, że leci w kierunku wprost przeciwnym... Co to miało znaczyć? Po czyjej stronie leżał błąd?

Hadzi od kwadransa nie widział ziemi, ale prawidłowy lot według przyrządów nie sprawiał mu trudności. Nie było silnego wiatru, jak na to wskazywała gęsta mgła, a zresztą nawet bardzo silny wiatr nie mógł znieść Hurricane'a z prędkością większą od jego własnej!

Raz jeszcze z bliska przyjrzał się podziałce żyrokompasu. Litera N nad małym czerwonym trój kącikiem lekko drgała na wprost kreski kursowej. A więc leciał na północ! Spojrzał na busolę magnetyczną. Uspokoiła się, ale w ciemności nie było widać jej skali, więc włączył oświetlenie tablicy i zobaczył, że wskazuje kurs 190°.

– O do diabła! – powiedział głośno.

Busola nie była skompensowana, a jej regulacja pozostawiała wiele do życzenia, lecz przecież nie mogła mylić się tak dalece...

Nagle stanęła mu w pamięci scena w Glasgow na tarczy kompensacyjnej. W chwili gdy mechanik precyzyjny włączał wirnik żyroskopu, Hurricane stał zwrócony przodem ku hangarom, na linii północ-południe. Ale hangary znajdowały się na południe od tarczy. Jeśli żyroskopowy wskaźnik został uregulowany i zablokowany, jak się to zwykle praktykuje, na kursie północnym zamiast na południowym...

Ależ tak! – Hadziemmu rozjaśniło się w głowie.

Od startu aż do przybycia nad Enfield ani razu nie spojrzął na żyrokompas. Uczynił to po raz pierwszy, gdy wśród zapadającego

mroku i gęstniejącej mgły stracił z oczu ziemię. Pamiętał doskonale, że maszyna leżała wówczas w zakręcie i że wyprowadził ją na kurs północny właśnie według żyro. Pamiętał też, że nie mógł porównać tego kursu z busolą, która kręciła się wskutek inercji.

Leciał przez jakąś minutę po prostej, lecz jeśli jego obecne przypuszczenie było słuszne, musiał to być kierunek południowy. To wyjaśniało pierwszy rozkaz Operation: zwrot na północny zachód. Wykonał go, ale z różnicą stu osiemdziesięciu stopni na skutek odwrotnych wskazań żyrokompasu. Z tej samej przyczyny leciał później na południe zamiast na północ.

– Do diabła – powtórzył zaniepokojony. – Ładnie się urządziłem...

Chciał właśnie zapytać, gdzie znalazł się po tych dziesięciu lub dwunastu minutach błędnej nawigacji na oślep, ale zmienił zamiar. Postanowił najpierw upewnić się, że odkrył właściwe rozwiązanie zagadki. Położył maszynę w ostry, podciągnięty zakręt o 180° i wyprowadził według żyrokompasu na kurs południowy. Leciał na pełnym gazie, z włączonym boostem, aby jak najprędzej osiągnąć nakazaną wysokość. Po upływie niespełna minuty zauważył, że przestrzeń ponad nim zaczyna się z lekka rozjaśniać. Zimny, biały odbłask sączył się poprzez coraz cieńszą warstwę chmur, aż wreszcie wyjrzał spoza niej szmat czystego nieba przesycony poświatą gwiazd.

Hadzi spojrział na wysokościomierz: drgająca strzałka zbliżała się do cyfry 6. Rozejrzał się po sfalowanej płaszczyźnie opalizujących obłoków. Księżyc nie było, ale niebo po lewej stronie wydawało się znacznie jaśniejsze niż w zenicie i na prawo. Poszukał wzrokiem Wielkiej Niedźwiedzicy i za jej pomocą odnalazł Polarną. Świeciła na jego kursie, a więc teraz leciał na północ.

– No, przecież! – westchnął z ulgą.

Wtem o sto pięćdziesiąt metrów przed Hurricane'em nad powierzchnią chmur wyłonił się jakiś wielki szary kształt – rzekłbyś grzbiet wieloryba czy też dinozaura. Na pierwszy rzut oka można go było wziąć za gęsty kłęb dymu lub za wzdęty obłok, ale Hadzi wyminął go w ostatnim ułamku sekundy i dopiero wtedy uświadomił sobie, że omal nie zderzył się z balonem.

Zaraz potem, zanim jeszcze ochłonął z wrażenia, ujrzał całe ich stado. Zdawały się drzemać, na pół zanurzone w chmurach lub

wyrastające ponad ich warstwę bliżej i dalej, jak okiem sięgnąć dokoła. Kołysały się leniwie, ledwie dostrzegalnie albo zwracały się wolno w bok, jakby wężąc na lewo i na prawo. Ich liny kotwiczne zwisały aż do ziemi, tworząc niewidoczną we mgle i w ciemnościach, zdradziecką sieć stalową, przez którą Hurricane jakimś cudem prześliznął się na przestrzeni kilku lub może kilkunastu mil. Miałem szczęście – pomyślał Hadzi.

Zaledwie mógł w to uwierzyć. Nawet przy świetle dziennym i dobrej widoczności zaczepienie o którąś z tych lin było prawie nieuniknione: nie sposób dojrzeć cienkiej linki w powietrzu z odległości większej niż kilkadziesiąt metrów, a prędkość myśliwskiej maszyny – rzędu 120 lub 130 metrów na sekundę – nie pozwala na skuteczny manewr.

Teraz Hurricane był już ponad zaporą, która została o tysiąc stóp niżej. Należało powiadomić o tym centralę operacyjną i wyjaśnić sytuację, zapewne jeszcze ciągle niezrozumiałą dla kontrolera.

Hadzi spostrzegł, że dotąd nie przełączył się na odbiór.

– Trąba – mruknął zirytowany swoim roztargnieniem i ugryzł się w język.

W Operation ktoś musiał słyszeć jego uwagi pod własnym adresem.

Upewnią się do reszty, że jestem stuknięty – pomyślał. Zredukował obroty i opanowawszy nurtujące go podniecenie, spokojnym głosem posłał wezwanie:

– Carmen, halo, Carmen...

Napięcie w Operation zdawało się osiągać punkt szczytowy. Ciren B-8 zawrócił wreszcie na północ, a następny namiar wskazał, że utrzymuje właściwy kurs, lecz jego symbol na mapie znajdował się jeszcze ciągle pośród balonów zaporowych stojących nad Londynem, a pilot milczał, nie przełączywszy się na odbiór.

Porucznik Panas zachodził w głowę, co mu się stało. Mogło nastąpić jakieś drobne uszkodzenie mikrofonu albo końcówka przewodu mogła wysliznąć się z gniazdka – to byłoby najprostsze. Ale wówczas pilot natychmiast zauważyłby zmianę akustyki w słuchawkach. Może zasnął i stracił przytomność? A może już walił się w dół z maszyną, ogłuszony zderzeniem?

Wtem daleki, zniekształcony głos odezwał się w słuchawce. Zakłócenia wrywały ze słów poszczególne sylaby, jak przy ataku czkawki, ale Panas był z tym oswojony i bez trudności uzupełniał sobie ich brzmienie. Gdy tamten przeszedł na odbiór, odpowiedział, że słyszy go dobrze i że jego obecny kurs jest poprawny.

– Leć nadal w tym samym kierunku, Ciren B-8 – mówił patrząc na mapę. – Lecisz teraz na północ. Podaj swoją wysokość. *Over*.

Czul spojrzenie kilkunastu ludzi zawisłe na swojej twarzy, ale patrzył ciągle na mapę. Tymczasem główny kontroler skończył nabijać fajkę i trzymał ją w zaciśniętych zębach, szukając po wszystkich kieszeniach zapalek. Przez głowę przeszła mu idiotyczna myśl, że zapewne nie zdąży ich znaleźć przed katastrofą. Jeżeli ręka porucznika trzymająca słuchawkę nagle opadnie, a ta jego napięta spocona twarz zwiotczeje, będzie to znaczyło, że już po wszystkim.

Gdzie u licha są te zapalki?

Namacał je w kieszeni, ale w tej chwili porucznik drgnął, zaczerwienił się, otworzył usta i znów je zamknął, jakby nie mógł wykrztusić słowa. Zaraz jednak pokonał to „zacięcie”: błysk uśmiechu zamigotał mu w oczach.

– Siedem tysięcy! – powiedział głośno.

– *What?!* – zapytał zdumiony Overton, choć usłyszał wyraźnie: siedem tysięcy.

– *Flying north!* – szepnął ktoś obok.

Overton spojrział na mapę. Makieta z numerem 19 znów posunęła się o cal na północ, a dziewczyna, która ją prowadziła, miała oczy pełne łez i usta wykrzywione na pół uśmiechem, na pół płaczem.

– *Incredible* – powiedział Overton i zapalił fajkę. Potem odwrócił głowę, aby sprawdzić, czy pilot officer Valentine zanotowała na tablicy wysokość, i lekko wzruszył ramionami, ponieważ obok liczby 7 000 były tam trzy wykrzykniki.

– Proszę zetrzeć te dziwaczne znaki, miss Jean – powiedział. – King's Regulations nie przewidują czegoś takiego. Może je pani stawiać we własnym sercu, ale nie na tablicy służbowej.

– *I'm sorry* – westchnęła Jean. – To nieumyślnie, Doprawdy!

– *All right* – zamknął tę sprawę.

Porucznik mówił coś w podnieceniu swoim ojczystym, niezrozumiałym językiem, po czym jednak przeszedł na angielski.

– Jeżeli chcesz, Ciren B-8, będę ci podawał wszystkie kolejne kursy z różnicą stu osiemdziesięciu stopni. Odpowiedz, czy chcesz mieć podawane kursy według twojego żyrokompasu. *Over*.

Co mu strzeliło do głowy? – pomyślał główny kontroler. – Kurs na odwrót?! Żyro...

Zaczął mu świtać wyjaśnienie tej tajemniczej sprawy, ale nim zdążył uporządkować swój domysł, porucznik powiedział:

– Rozumiem, Ciren B-8. Masz słuszność. Będę podawał normalnie, jak dotąd. Leć dalej na północ. Jeszcze ciągle na północ. *Over*.

– To jest polski pilot? – zapytał Overton.

– Tak – odrzekł Panas. – Domyśla się pan, co to było?

Overton skinął głową.

– Ustawił żyroskopowy wskaźnik kursu w odwrotnym kierunku – powiedział. – *Gawk* – mruknął półgłosem.

– Nie on ustawił, tylko brygadzysta fabryczny – sprostował porucznik. – I wcale nie jest gawronem. Może pan o nim słyszał – nazywa się Brandt. Big Hadzi Brandt.

– Och! Powiedział pan: Hadzi? – zapytała Jean.

– To jego przezwisko – wyjaśnił Panas. – Miał uszkodzoną busolę – dodał zwracając się znów do Overtona.

– Powiedziałem *gawk* myśląc o sobie, nie o nim – rzekł ten ostatni. – Powinienem był wpaść na to przed piętnastu minutami.

– *Im sorry* – bąknął porucznik. – I ja także... Urwał, bo w słuchawce odezwał się głos pilota.

– Kończy mu się benzyna – powiedział po chwili. Overton spojrzął na mapę.

– Niech go pan skieruje wprost do Northolt, Panas. Morris, dzwoń do Flying Control. Niech oświetlą lotnisko i niech mu pokażą wlot.

Podczas gdy obaj porucznicy spełniali te polecenia, niebieski kwadracik został przesunięty jeszcze raz ku północy i znalazł się na skraju zapory balonowej. Główny kontroler zmierzył cyrklem jego odległość od lotniska i odłożył ją na podziałce.

– Dwanaście mil – mruknął. – No, powiedzmy piętnaście – myślał dalej. – Trochę więcej niż trzy minuty... – Każ mu pan schodzić, Panas

– powiedział głośno. – Do dwóch tysięcy. Niech sobie zaoszczędzi resztek benzyny na lądowanie. Gdyby mu nie starczyło, niech skacze. Powiedz mu jeszcze, że przekazujemy go kierownictwu ruchu na lotnisku. I... możesz mu życzyć szczęścia... hm... ode mnie. Od nas wszystkich. Na wszelki wypadek zostaniemy na nasłuchu, póki nie wyląduje.

Panas już przekazywał to wszystko Hadziemiu. Tymczasem Morris znów rozmawiał z wieżą Flying Control w Northolt, która miała przejąć prowadzenie Hurricane'a.

Dziewczyna przy stole dostała nowy namiar i przesunęła niebieską makietkę na południowo-zachodni zachód. Ciren B-8 zgodnie z otrzymanym rozkazem leciał wprost do Northolt kursem 247°.

– *Clever boy* – powiedział Overton ze szczerym uznaniem.

Hadzi ustalił na żyrokompasie kurs 67° – odwrotny do tego, który podano mu z Operation – i przymknął gaz. Zanim Hurricane zanurzył się w brudnoszarą toń chmur i mgły zmieszanej z dymem, która przypominała pomyje, zgłosiła się wieża kontrolna lotniska.

– Lecisz dobrze, Ciren B-8 – mówił teraz niski, nosowy głos. – Podawaj swoje wysokości co tysiąc stóp. Zapalamy trzy reflektory. Ich światła będą tworzyły stożek nad środkiem lotniska. Oprócz tego zapalamy dwa żółte światła wlotowe na północno-wschodnim skraju lotniska. Jeżeli przejdiesz między nimi w kierunku południowo-zachodnim, będziesz miał runway prosto przed sobą. Pułap chmur jest na wysokości tysiąca ośmiuset stóp. Niżej jest mgła, ale poczynając od pięciuset stóp widoczność jest dość dobra. Leć nadal tym samym kursem, Ciren B-8, leć nadal tym samym kursem. *Over to you, over.*

– Rozumiem – powiedział Hadzi. – Mam wlot od północnego wschodu. Na razie nic nie widzę. Moja wysokość pięć tysięcy. *Over.*

Hurricane tonął w szarej, wilgotnej parze, która osiadała na szybach kabiny, ale na szczęście nie marzła. Krążek wariometru wskazujący opadanie wahał się nieznacznie w dół i w górę, czarna blaszana sylwetka na tarczy sztucznego horyzontu tkwiła prawie nieruchomo poniżej poziomu, żyroskop oscylował w granicach paru stopni od wektora ENE, prędkościomierz, licznik obrotów, termometry i manometry – wszystkie przyrządy kontrolujące zachowanie się

płatowca i silnika – potwierdzały bezpieczny, prawidłowy lot. Tylko zegar benzynowy od paru minut wskazywał zero...

Hadzi wiedział, że pływak tego zegara nie sięga dna zbiornika i że gaźniki ciągle jeszcze dostarczają cylindrom Merlina wystarczającą ilość mieszanki. Ale Merlin II miał 1 025 koni mechanicznych i pił benzynę jak smok. Lada chwila mogło jej zabraknąć...

Na trzech tysiącach stóp ciemność zgęstniała tak dalece, że zdawała się osiągać konsystencję sadzy. Hadzi zameldował wysokość i zniżał się nadal, wsłuchany w równy warkot silnika pracującego na małych obrotach. Zbliżająca się ziemia stanowiła dla pilota i dla maszyny coraz większe niebezpieczeństwo w przypadku gdyby Merlin stanął. Była pokryta siecią przewodów elektrycznych, dróg, torów kolejowych, wykopów i nasypów, a podmiejskie dzielnice małych domków rozpełzały się po niej aż po same lotnisko. Hurricane ważył dwie i pół tony; na to, aby mógł utrzymać się w powietrzu i zachować sterowność, musiał lecieć z prędkością co najmniej stu pięćdziesięciu mil na godzinę nad tym zabudowanym terenem, gdzie nawet przy świetle dziennym trudno byłoby znaleźć przygodne lądowisko. W ciemności i we mgle próba lądowania groziła nieuchronną katastrofą, a skok ze spadochronem poniżej tysiąca pięciuset stóp byłby czystym szaleństwem.

Na wysokości dwóch tysięcy Hadzi ciągle jeszcze leciał na oślep, wyłącznie według przyrządów, a silnik ciągle jeszcze pracował normalnie, bez przerw.

– Jesteś pomiędzy Harrow a Northolt, Ciren B-8 – odezwał się nosowy głos z kierownictwa ruchu. – Zejdz niżej. Zejdz niżej. Weź kurs 225°, kurs dwa-dwa-pięć, prosto na wlot. *Over*.

Hadzi przeliczył podany kierunek na swój odwrotnie działający żyrokompas: 45° – i skręcił w lewo, przymykając nieco gaz. Krążek wariometru drgnął i obrócił się o parę kresiek, wskazując zwiększoną prędkość opadania. Ciemność z czerni zaczęła przechodzić w matową szarość.

Jestem poniżej pułapu – pomyślał pilot. W tej samej chwili Merlin zakrzuszył się, obroty spadły, samolot zaołał brzuchem, a ster zwiotczał, jakby stalowy drążek zmiękł i giął się przy każdym poruszeniu.

Hadzi machinalnie odepchnął go w przód, aby zwiększyć prędkość, i wyprowadził maszynę z zakrętu. Silnik natychmiast chwycił; jego warkot potoczył się znów pełnym rytmem. Ale pilot wiedział, że lada sekunda może się to skończyć: przy każdym wychyleniu samolotu resztki benzyny przelewały się na dnie zbiornika, omijając otwór pompy zasilającej.

Był już z pewnością bardzo blisko i w normalnych warunkach powinien by wypuścić podwozie. Ale wahał się, czy ma to zrobić teraz. Jeżeliby nie dociągnął, jeżeli wypadłoby mu lądować przymusowo, nie na gładkim runwayu, wypuszczone podwozie zmniejszyło jego szanse i tak niewielkie poza lotniskiem. Musiał bowiem lądować: wysokość malała, nie zdołałby już odwrócić maszyny na plecy, a skok ze spadochronem przy jej normalnym położeniu równał się samobójstwu...

Patrzył uważnie przed siebie – na lewo, na prawo, szukając świateł reflektorów. Po chwili wydało mu się, że rozróżnia trzy wąskie, jaśniejsze smugi krzyżujące się w przestrzeni. W miarę jak zbliżał się ku nim, stawały się coraz wyraźniejsze, a w górze, u ich przecięcia tworzyła się mętna plama rozproszonego blasku.

– Widzę stożek – powiedział do mikrofonu.

– Bardzo dobrze, Ciren B-8 – nadeszła odpowiedź. – Kieruję wierzchołek w stronę wlotu.

Długie, proste, szeroko rozkraczone pęczki światła, przypominające trójnog aparatu geodezyjnego, pochylały się w stronę Hadziego, biaława, świecąca plama prześliznęła się po zamglonym pułapie, umknęła z powrotem, znów polizwała ciemną warstwę chmur i zastygła w bezruchu. Stożek celował w nią skośnie, pochylony, jakby przykląkł na jedno kolano.

Hadzi wyteżył wzrok. W dole, daleko przed nim żarzyła się mała, żółta luna, jak gazowa latarnia przysłonięta grubą matową szybą. Lecz wkrótce jej nikłe światło rozdzieliło się na dwoje i z każdą chwilą stawało się jaśniejsze.

– Widzę wlot – powiedział.

– *That's great!* – ucieszył się kierownik Flying Control. – Nie zapomnij wypuścić podwozia, Ciren B-8!

Hadzi nie zapomniał o tym nawet przez sekundę. Silnik znów kaszłał, dławił się, dostawał czkawki, jakby miał skończyć na astmę, nagle odzyskiwał oddech, szarpał, wkładał się w prawidłowy rytm i znowu zaczynał się dusić. Ale teraz dwa pomarańczowożółte światła płynęły w dół na spotkanie Hurricane'a. Był na prostej; przed sobą miał lotnisko z długim, równym jak stół pasem startowym.

Chyba dociągnę – pomyślał Hadzi i wypuścił podwozie, a potem otworzył klapy.

Samolot tonął, przepadał, podtrzymywany jeszcze raz po raz konwulsyjnymi zrywami silnika. Plan świetlny lotniska wypływał z ciemności coraz wyraźniejszy i bliższy: łańcuch czerwonych lamp granicznych, czerwone światełka na wieży kontroli ruchu, na dachach hangarów, na maszcie radiostacji; białe nożyce reflektorów, beacon mrugający sygnałem, dwie wysmukłe żółte kolumnienki wlotu, a za nimi czerwone i zielone oczy „karawanu” i – na prawo od niego – długi, prosty ścieg latarni runway.

Hadzi zamknął gaz, a jednocześnie pozioma klinga białego blasku położyła się na szarym, wilgotnym pasie betonu. Hurricane przemknął nad wlotem, opadł niżej, zanurzył się w ostrym, białym promieniu. Pneumatyki kół dotknęły bieżni, przylgnęły do niej, potoczyły się miękko, z charakterystycznym sykiem. Po chwili zapiszczały wciśnięte hamulce, maszyna zwolniła, zatrzymała się. Zmęczony Merlin zakrzuszył się po raz ostatni, westchnął i umilkł. Śmigło obróciło się jeszcze dwa razy, nie zdołało już przemoc kompresji w cylindrze, zawahało się i stanęło. Hadzi wyprostował zdętwiałe plecy, przeciągnął się i otworzywszy owiewkę, spojrział w stronę hangarów. Jakiś samochód wykręcał stamtąd ku niemu, zezując reflektorami.

Hadzi – zawdzięczając to gościnności kierownika messy oficerskiej polskiego skrzydła myśliwskiego – zjadł „protekcijną” porcję smażonych jaj na boczku i wypił dwie filiżanki doskonałej, gorącej, świeżo zaparzonej herbaty, co przyczyniło się do odzyskania równowagi i pogodnego nastroju po przebytych emocjach.

Nie spodziewał się ani tak przyjaznego przyjęcia, ani takich względów na tej stacji, bo nigdy jeszcze nie był w Northolt. Spotkał tu wielu młodszych kolegów, znajomych i podkomendnych z Polski. Zetknął się z nimi po raz pierwszy od czasu opuszczenia Francji, a ponieważ wiedzieli już o jego dramatycznej przygodzie wśród balonów zaporowych, został powitany z tym większą serdecznością. Koleżeńska atmosfera rozgrzewała się coraz bardziej, w miarę wychylanych szklaneczek whisky przy bufecie. Pili za miłe spotkanie, za jego „cudowne ocalenie” i za swoje zwycięstwo odniesione tego dnia nad niemiecką wyprawą bombową. Chcieli koniecznie zatrzymać go na noc, ale Hadzi wymówił się od przyjęcia tej gościny. Adiutant stacji doręczył mu „sygnał”, czyli telefonogram przekazany z Cirencester, z rozkazem niezwłocznego zameldowania się w dowództwie 44 Grupy Transportowej w Londynie i Hadzi postanowił przenocować w hotelu, aby z samego rana tam się zgłosić.

Sygnał był podpisany przez W/C Valentine'a. Czyżby chodziło o upragniony przydział do któregoś z dywizjonów? Valentine mieszkał w pobliżu dworca kolejowego Victoria i można było do niego zatelefonować.

Hadziego paliła ciekawość. Powiedział, że chce połączyć się z miastem. Któryś z pilotów zaprowadził go do hallu, gdzie był telefon, ale okazało się, że czeka przy nim spora kolejka Anglików.

– Rozmawiają ze „*sweetheartami*” – wyjaśnił Polak. – To podobno bardzo ekonomiczny i wygodny sposób flirtu. Tylko te pauzy w rozmowie wypełnione westchnieniami po obu stronach kabla!... Wiszą tu godzinami i milczą do siebie, słuchając własnych oddechów oraz bicia stęsknionych serc. Ale spróbuję im wytłumaczyć, że masz nieco pilniejszą i krótszą sprawę do załatwienia.

– Daj spokój – powstrzymał go Hadzi. – Zadzwoń z hotelu.

Lecz kolejny Adonis z naszywkami flying officera na rękawach sam, z własnej inicjatywy ustąpił mu miejsca. Ben Valentine był w domu.

Nie, niestety nie zwiastował Hadziemmu przeniesienia do służby frontowej, jakkolwiek miał dla niego pewną propozycję dotyczącą zmiany przydziału. Nie mógł mu tego wyjawić przez telefon. Oczywiście: „wróg podsłuchuje”... Powiadomił go natomiast o awansie na flight lieutenanta i złożył mu z tego powodu gratulacje. Był to wprawdzie stopień, z którym Hadzi miał czas oswoić się w Polsce (był starym kapitanem), ale Ben zapewnił go, że następny awans – na squadron leadera – nastąpi niebawem.

– Jak tak dalej pójdzie – powiedział Hadzi – za rok przy twojej protekcji zostanę marszałkiem. Podejrzewam, że chcecie mnie olśnić perspektywą zawrotnej kariery, abym tym łatwiej wpadł w jakąś straszliwą pułapkę, którą zastawiliście na mnie.

– To więcej niż pewne – zgodził się Valentine. – Doradzam ci najdalej posuniętą... e... ostrożność. A teraz słuchaj: jedź do hotelu Regent na Regent Street. Dla naszej grupy są tam zarezerwowane pokoje. Zadzwoń, żeby cię ulokowali, i koło dziesiątej wstąpię do ciebie... e... na podwójną whisky w barze na dole. *Right?*

– *Roger* – odrzekł Hadzi.

– Zamów lepiej cztery podwójne przed zamknięciem wyszynku – powiedział mu Ben. – Później nic nam nie dadzą oprócz wody sodowej, a od tego... e... zawsze mnie głowa boli.

– Ja myślę! – zgodził się Hadzi z głębokim zrozumieniem. – Czekam o dziesiątej.

Odłożył słuchawkę, podziękował uprzejmemu Anglikowi, który mu ją udostępnił, i wrócił do bufetu, aby pożegnać się z kolegami.

– Mam jeszcze *appointment* w Londynie – próbował się usprawiedliwić.

Odpowiedziały mu domyślne uśmiechy.

– *Appointment* nie mógł się doczekać i zjawił się tutaj – powiedział młody dowódca dywizjonu. – Jest w damskim buduarze. Nie tłumacz się. Bardzo ładna. To cię w zupełności usprawiedliwia.

Hadzi był tak szczerze zdziwiony, że prawie mu uwierzono, a w każdym razie nikt już nie usiłował go zatrzymać.

Kto to u diabła może być? – zadawał sobie pytanie idąc do buduaru dla pań.

Stała przy kominku, a gdy wszedł, uśmiechnęła się do niego. Była rzeczywiście ładna: miała świeżą, młodzieńczą cerę brunetki, wijące się, gęste włosy, białe, równe zęby i zielone oczy. Dobrze skrojony mundur podporucznika WAAF uwydatniał jej zgrabną postać.

Hadzi trochę się spłoszył: nie znał tej młodej osoby.

– Big – powiedziała, wyciągając do niego obie ręce. – Ty mnie nie pamiętasz?

– Jeżeli mam być zupełnie szczerzy – odrzekł – to nie. Chyba z jakiegoś bardzo przyjemnego snu o... hm... o Szeherazadzie. Albo może o pięknej wróżce?

– Nonsens! – roześmiała się. – Ja jestem „*Ugly Duckling*”.

– Jean! – zawołał zdumiony.

Chwycił ją wpół, uniósł w górę, zakręcił się z nią dokoła i ucałował w zaróżowione policzki.

– To już lepiej – oświadczyła zdyszana, poczuwszy znów podłogę pod stopami.

– *I'm sorry, Jean* – powiedział przyglądając się jej bacznie – ale... Ciągłe mi się wydaje, że masz piętnaście lat i...

– Uhm. I mnóstwo piegów. I sepleniącą wymowę – raz basem, a raz sopranem. I nieznośne usposobienie. W dodatku byłam wtedy śmiertelnie w tobie zakochana, a ty naturalnie traktowałeś mnie jak dziecko... To z zemsty robiłam, ci przeróżne psikusy. Żebyś wiedział! I wcale nie musisz być teraz *sorry*: jestem już pełnoletnia.

– Bagatela! – mruknął Hadzi. – W dodatku jesteś oficerem...

– W Operation Carmen. Przed godziną umierałam ze strachu przez ciebie, Ciren B-8. Właśnie dlatego chciałam na własne oczy zobaczyć, czy żyjesz.

– Mam nadzieję, że cię przekonałem – powiedział.

– Prawie. Czy odwiedzisz Bena?

– Tak. Właśnie obiecałem pojechać do miasta. Umówiłem się z nim w Regent o dziesiątej. A ty...

– Zawiozę cię tam. Mam coś w rodzaju samochodu.

– O, to świetnie! – powiedział. – Prywatny wóz?

– Och, wóz! – wydeła wargi. – Sam zobaczysz. Jedziemy?

Hadzi odebrał swój bagaż z szatni i wyszedł razem z Jean na podjazd. To, co tam stało, istotnie do pewnego stopnia przypominało samochód. Zwłaszcza że było ciemno.

– Kupiłam go na licytacji – wyznała Jean siadając za kierownicą. – Nie jest to, oczywiście, najnowszy model i Ben utrzymuje, że jego pojawienie się na ulicach londyńscy przypisują likwidacji muzeum pojazdów mechanicznych z ubiegłego stulecia.

– Rzeczywiście, rzadki eksponat – zgodził się Hadzi. – Ale Ben trochę przesadza. Gdzie jest korba?

Jean spojrzała na niego wyniośle, nacisnęła starter i silnik ruszył. Pracował wprawdzie jak sieczkarnia, ale po włączeniu biegu pociągnął i zabytek pamiętający zaranie automobilizmu potoczył się naprzód, pozostawiając za sobą chmurę dymu.

– Zdumiewające! – powiedział Hadzi. – On nawet jedzie...

– To dlatego, że jest po generalnym remoncie – wyjaśniła Jean skromnie. – Musiałam go kupić razem ze składanym parawanem, na którym był wymalowany jelen ryczący u wodopoju oraz trzy dosyć opasłe boginki w powiewnych szatach. Urzędnik prowadzący licytację nie umiał uzasadnić tego dziwnego połączenia. Parawan był zresztą niegorszy, jeśli chodzi o ramy i materiał. Natomiast samochód...

– Co zrobiłaś z parawanem? – zainteresował się Hadzi. – Nie wyobrażam sobie obcowania na co dzień z ryczącym jeleniem i boginkami.

– Podarowałam go właścicielowi warsztatu, który podjął się remontu mojego wozu. Bardzo mu się podobał. Jeleń, nie wóz. Wiesz, nic się nie zmieniło przez te kilka lat – powiedziała po chwili. – Tak, jakbym cię widziała wczoraj w Hatfield.

– Tego dnia, kiedy odebrałem ostatniego De Havillanda – wtrącił Hadzi. – Pamiętam, że ktoś nasypał mi wtedy do kawy soli zamiast cukru...

– To ja oczywiście! – przyznała się. – Byłam piekielnie zazdrosna o Kay. Zdawało mi się, że ulegasz jej czarom.

– Nie zauważyłem żadnych czarów ze strony Kay – roześmiał się. – Istniały chyba tylko w twojej dziecinnej wyobraźni.

– Dziecinnej – właśnie! Wylałam morze łez po twoim odlocie. Postanowiłam nawet umrzeć z głodu, a w każdym razie nie jeść deseru tego dnia. Ale... był pudding z truskawkami i... uległam.

– Zachowałem cię w miłej pamięci, Jean, pomimo tej słonej kawy – oświadczył Hadzi. – Tylko że ty zmieniałaś się bardzo od tamtych czasów. Jesteś najładniejszym podporucznikiem WAAF, jakiego zdarzyło mi się widzieć. Gdybym był młodszy o piętnaście lat...

– Nie lubię, jak udajesz wujaszka w podeszłym wieku – przerwała mu. – Gdybyś był o piętnaście lat młodszy, nie przyjechałabym po ciebie na lotnisko i prawdopodobnie przejmowałabym się o wiele mniej tymi wszystkimi balonami, które wyminąłeś nad Londynem.

– Pewnie! – podchwycił przekornie. – Dla smarkaczy szkoda balonów...

– Och, zaczynasz! Zupełnie jak dawniej. Wiesz, że nie chodzi mi o balony.

– Już nie będę – powiedział ze skruchą. – Doprawdy sprawiłaś mi najmiłą niespodziankę, Jean. Przykro mi, że przyczyniłem wam tyle kłopotów... Co ty tam właściwie robisz w Operation?

Jean wprowadziła go we wszystkie niezbyt zresztą skomplikowane arkana swej pracy. Owszem, lubiła ją. Siedzenie przebiegu łofów i walk powietrznych było bardzo pasjonujące, choć czasem smutne.

– Często smutne – poprawiła się. – Tylu ich ginie... tych „smarkaczy”...

Tymczasem dojechali do Acton i po chwili znaleźli się w śródmieściu. Londyn był ciemny, okna mieszkań i wystaw sklepowych szczelnie zasłonięte, latarnie uliczne przyćmione, światła samochodów i autobusów zakryte blaszanymi kapturami, w których pozostawiono tylko wąskie szczeliny – raczej dla ostrzeżenia przechodniów i uniknięcia zderzeń niż dla oświetlenia drogi. Mimo to na ulicach panował ożywiony ruch i olbrzymie miasto pogrążone w mroku szumiało wieczornym życiem. Wolno płynął nurt pieszych na chodnikach, rzeki pojazdów wzbierały u czerwonych sygnalów na skrzyżowaniach i ruszały na zielone światła jak przy otwarciu śluzy, długie, podwójne szeregi ludzi oczekiwały na przystankach, tłumy wylewały się raz po raz ze stacji kolei podziemnej, ciżba żołnierzy i cywilów tkwiła przed wejściami do kin, tłoczyła się w drzwiach

„pubów” i „saloonów”. Wilgotna mgła skroplona w chłodnym powietrzu opadła na ulice, a po niebie ślizgały się oszczepy reflektorów zamiatając szare obłoki oślepiającym, zimnym blaskiem.

Jean zaparkowała wóz na wprost hotelu, po przeciwnej stronie Regent Street, i poszła zająć stolik w barze, a Hadzi załatwił formalności i odświeżywszy się nieco, zastał ją tam niebawem przy lekturze karty potraw.

– Jest kotlet barani i gulasz – powiedziała tryumfująco. – To ma swój urok, nie?

Hadzi dał się skusić, pomimo że zaspokoił pierwszy głód na lotnisku. Potem zamówił zapas whisky dla siebie i dla Bena oraz jakiś cocktail dla Jean. Orkiestra na małym podium przygrywała dyskretnie, kilka par w powolnym rytmie krążyło na niewielkiej przestrzeni pomiędzy stolikami.

– Zatańczymy? – spytał Hadzi.

Jean skinęła głową, patrząc mu w oczy i uśmiechając się promiennie.

– Ten slow-fox nazywa się „*Cheek to cheek*” – powiedziała, kiedy ją objął.

– Chodzi o policzki czy o zuchwalstwo?

– O policzki – jeden przy drugim. Nie potrzeba na to aż zuchwalstwa.

Hadzi nie wzdragał się przed tą zachętą. Kokieteria Jean bawiła go, a dotknięcie jej ciepłego policzka bynajmniej nie było przykre. Przetanńczyli jeszcze jakiegoś bluesa i tango, po czym wrócili do stolika.

– Jean – powiedział Hadzi – jesteś urocza i świetnie tańczysz. Przypuszczam, że mówią ci to wszyscy twoi chłopcy, ale ja się na tym znam lepiej od nich i wyrażam bardziej obiektywny pogląd.

– Dziękuję, Big – skłoniła głowę. – Wolę tańczyć z tobą niż z „moimi chłopcami” i wolałabym, żeby twoje poglądy w tym wypadku były cokolwiek bardziej subiektywne. Ale – dobre i to.

Hadzi roześmiał się.

– Wyobrażam sobie, jakie spustoszenie robisz w sercach tych młodzieńców! – powiedział. – Sam doznaję zawrotu głowy...

– Och, to pewnie whisky – oświadczyła z przekonaniem. – Jesteś, zdaje się, bardzo uodporniony. Sądząc po daremnych wysiłkach Kay...

– Masz jakiś mały kompleks na punkcie Kay – zauważył Hadzi. – Czyżbyś była równie śmiertelnie zakochana w tym plastyku, z którym wyjechała?

– Ani trochę – zaprzeczyła żywo. – Nie podobał mi się wcale. Nigdy nie potrafię zrozumieć, jak mogła porzucić Bena dla tego wymocзка. Zostawił ją zresztą na lodzie. Raczej – na piasku: gdzieś w Egipcie, a może w Syrii. Ben gotów był wtedy przyjąć ją z powrotem, ale nie zdecydowała się tu przyjechać, a potem zaczęła się wojna. Mówił ci o tym?

– Tak, nie wspominając o szczegółach. Oczywiście nie wypytywałem o nic. Zresztą wydawało mi się, że nie wie, co się z nią dzieje, i że przestał się tym interesować.

– Z pozoru – tak. Ale gdyby chciała wrócić... Ben jest bardzo opanowany i skryty. W każdym razie nie zwierza się nikomu, a mnie zbywa żartami. Traktuje mnie jak dziecko, podobnie jak ty.

– Ależ skąd! – zaprzeczył Hadzi. – Uważam cię za osobę dojrzałą, poważną i doświadczoną. I jeżeli masz ochotę, to moglibyśmy jeszcze zatańczyć.

Jean miała ochotę. Gdy Ben Valentine kwadrans po dziesiątej wszedł do „Czerwonego Baru”, zastał tę parę na parkiecie. Pokazali mu swój stolik i tańczyli, póki orkiestra nie skończyła grać pożegnalnego walca.

– Teraz zostawię was samych – powiedziała Jean. – Z pewnością będziecie omawiali tajemnice służbowe z cyklu „ściśle tajne, spalić przed przeczytaniem”, a ja muszę być o ósmej rano w Operation. Big, możesz mnie odprowadzić do samochodu. Nie wiem, czy tym razem ruszy bez korby.

Valentine zaofiarował również swoją pomoc, ale Jean potrząsnęła głową.

– Zapomnij na chwilę o uczuciach braterskich i zajmij się swoją porcją whisky, Ben. Hadzi z pewnością da sobie radę bez ciebie, a ja mam mu coś do powiedzenia. Nie obawiaj się: nie planuję porwania; odeślę ci go najdalej za pięć minut.

– Rozumiem – uśmiechnął się. – Kujesz żelazo, póki gorące...

– Och, on jest z granitu – westchnęła wsuwając dłoń pod ramię Hadżiego.

Wyszli przed hotel, w ciemność. Regent Street opustoszała, a po jej przeciwnej stronie, gdzie za żelaznymi sztachetami drzemał park, nie było nikogo.

– To był najmiłszy wieczór od początku wojny – powiedział Hadżi, kiedy zatrzymali się obok samochodu. – Dziękuję, Jean.

Patrzyła na niego przez chwilę, z ręką na klawce.

– Możesz mnie pocałować na dobranoc – szepnęła. Pochylił się i chciał złożyć pocałunek na jej policzku, ale trafił na usta, a gdy jej ramiona oplótły mu szyję, przytulił ją mocno i całował aż do utraty tchu.

Ben Valentine mówił o sytuacji wojennej w południowo-wschodniej Europie oraz na Środkowym i Bliskim Wschodzie. Włosi uderzyli na Egipt, a prędej czy później zaatakują Jugosławię i Grecję. („Raczej prędej niż później” – dodał). Niemcy nie będą się temu przyglądali beczynnienie, bo przecież chodzi o drogę do Indii, a w Afryce też mają sporo do odzyskania. Trudno przewidzieć, jak się potoczą wypadki w Jugosławii i w Grecji, ale niewątpliwie będą tam potrzebne brytyjskie samoloty. A w Egipcie już są potrzebne, i to bardzo pilnie, bo wojska marszałka Grazianiego zdobyły pograniczny fort Sollum i walczą o Sidi el Barani. W Abisynii toczą się walki powstańcze, wspomagane przez brytyjską armię kolonialną z Kenii, a w Iraku i w Syrii też coś się przygotowuje.

– Zastanawialiśmy się, jak i którędy zorganizować transport samolotów bojowych do tych regionów – mówił dalej zniżając głos i rzucając ostrożne spojrzenia na sąsiednie stoliki. – Nie można tego zrobić... e... bezpośrednio z Anglii. Jutro pokażę ci to na mapie. Nie można też myśleć o transporcie morskim do Aleksandrii albo do Suez. Morze Śródziemne jest rozcięte na pół: pomiędzy Sycylią a Tunisem trzy czwarte naszych konwojów idzie na dno i... e... zaledwie możemy utrzymać Malte. Pozostaje stary szlak żeglugi dokoła Afryki i przez Morze Czerwone, ale to jest... e... trochę za daleko: jakieś dwanaście do piętnastu tysięcy mil morskich...

– Nie przypuszczam, aby Air Ministry wydelegowało cię do mnie po radę w tej sprawie – powiedział Hadzi – ale o ile sobie przypominam z geografii politycznej, macie po drodze parę kolonii: Sierra Leone, Gold Coast, Nigerię...

– Właśnie! – ucieszył się wing commander. – Wpadliśmy na ten sam... e... genialny pomysł. Gold Coast, oczywiście. Jest tam nieduży, dosyć zaniedbany port z dwoma falochronami, który zbudowaliśmy po pierwszej wojnie. Nazywa się Takoradi i tym się różni od wielu podobnych w Zatoce Gwinejskiej, że od biedy można w nim wylądowywać towary ze statków nie na barki i czółna, tylko wprost na nabrzeże. Prócz tego w Takoradi jest niezłe lotnisko i nawet jakieś hangary, w których można urządzić... e... hale montażowe.

– A z Takoradi lotem do Kairu? – domyślił się Hadzi.

Valentine skinął głową.

– Głupie cztery tysiące mil – westchnął. – Nie ma jeszcze dokładnie opracowanej trasy, ale w przybliżeniu będzie ona prowadziła wzdłuż wybrzeża do Lagos w Nigerii, a dalej – na północny wschód, w kierunku jeziora Czad. Tam, pomiędzy naszym Kamerunem a Sudanem, leży Francuska Afryka Równikowa. Jej administracja i garnizony nie podporządkowały się Petainowi i, jak się zdaje, można będzie dogadać się z nimi w sprawie przelotu naszych transportów. Zresztą całe terytorium ma w tym miejscu, z zachodu na wschód, jakieś... e... pięćset trzydzieści mil, więc dałoby się przeskoczyć je bez lądowania. Potem mamy Nil i już urządzone lotniska na północ, aż do Kairu.

– I kiedy to puścicie w ruch? – zapytał Hadzi.

– Już powinniśmy puścić – odrzekł Valentine. – Ale... Lotniska – i główne, i pomocnicze – pasy startowe, jakieś baraki, składy benzyny, zaopatrzenie, drogi, łączność, służba meteorologiczna – to wszystko trzeba zorganizować, stworzyć, choćby... e... prowizorycznie. Jadę tam za tydzień – powiedział sięgnawszy po szklaneczkę whisky. – Do tego Takoradi. Zabieram z sobą dwa Blenheimy i swoją załogę, ale potrzebna mi jeszcze jedna. Doświadczona, pierwszorzędna załoga – dodał z naciskiem przyglądając się złotawemu płynowi pod światło. – Więc pomyślałem o tobie.

Spojrzał na niego zniechęca, jakby chciał uchwycić na jego twarzy odbicie pierwszego wrażenia tej propozycji. Ale Hadzi pomyślał w tej chwili, że Jean ma podobne, zielone oczy i uśmiechnął się z roztargnieniem. Zaraz zresztą odsunął tę myśl.

– Pochlebstwa na nic się tu nie zdadzą – powiedział, sam z kolei oddając się kontemplacji podwójnej „plain”. – Ale nie mam wielkiego wyboru, a z dwojga złego zwiedzanie środkowej Afryki wydaje mi się zabawniejsze niż latanie nad waszą wyspą, którą znam na pamięć. Jadę z tobą.

– Great! – rzekł Valentine unosząc w górę swoją szklaneczkę. – Zatem jutro o dziewiątej rano w Transport Command.

F/Lt Zbigniew Brandt w ciągu dwóch następnych dni został zbadany przez specjalną komisję lekarską, poddał się całej serii szczepień przeciw chorobom tropikalnym, otrzymał przepisowy ekwipunek, po czym, wyposażony w odpowiednie pełnomocnictwa, wyruszył do Blackpool zwerbować swoją przyszłą załogę: nawigatora i radiooperatora pokładowego.

W dowództwie stacji zbornej natknął się od razu na majora Wawrzyniaka, który – jak sam oświadczył – „zaczepił się” tu raczej tymczasowo w charakterze oficera personalnego, aby prędzej czy później wyrobić sobie jakiś dobry przydział.

Niestety spóźnił się trochę z przybyciem do Wielkiej Brytanii: z Lyonu pojechał najpierw wraz z całym transportem ewakuacyjnym do Tuluzy, a następnie – już na własną rękę – do Perpignan, skąd jakaś francuska załoga zabrała go na pokład swego samolotu w drodze do Algierii. Wylądowali na pomocniczym lotnisku w pobliżu małego fortu nad brzegiem morza, a stamtąd polecili do Maison Blanche pod Algierem. Tu Maruszek zastał kilkadziesiąt załóg – polskich, czeskich i francuskich. Polacy obozowali na lotnisku, nie wiedząc, co począć dalej; rajcowali, kłócili się i złorzeczyli miejscowym władzom, które na ogół zachowywały się biernie, ale były zdania, że „Petain wie, co robi”. Wyglądało na to, że w końcu zdecydują się na internowanie byłych sojuszników...

Wawrzyniak dosłownie spadł im z nieba. Wcale nie miał ochoty na pobyt w obozie internowanych. Przekonał miejscowego komendanta

garnizonu, że polscy lotnicy doprowadzeni do ostateczności mogą zbombardować koszary, otrzymał przepustkę i samochód, którym pojechał do Algieru, aby zbadać sytuację na miejscu, a potem z wrodzonym sobie darem organizacyjnym przedsięwziął na czele kilkunastu załóg grupowy przelot do Oranu. Tu jednak władze francuskie zatrzymały zbiegów i zażądały oddania samolotów. Po długich targach wydano im bilety na przejazd koleją do Casablanki, skąd mieli odpłynąć do Wielkiej Brytanii.

Istotnie w kilka dni później jakiś brytyjski statek zabrał ich do Gibraltaru. Czekali tam znów kilka tygodni na sformowanie konwoju i wreszcie odbyli długą, powolną podróż, omijając z daleka brzegi Europy – do Oban w zachodniej Szkocji.

Tymczasem prawie wszystkie wygodne „posady” w polskim „sztabie lotniczym” zostały już obsadzone, szkoły pilotażu były dopiero w mglistych projektach, a o przydział liniowy Maruszek nawet nie zabiegał. Mając do wyboru jakiś referat w Biurze Historycznym (które „wymyślił” pewien pułkownik, aby tam upchnąć nadmiar starszych oficerów, z którymi nie było co robić) lub stanowisko oficera ewidencji w Blackpool, zdecydował się na to drugie, a gdy tylko utworzono etat oficera personalnego, przekonał komendanta stacji zbornej, że jest jedynym odpowiednim kandydatem na kierownika tego działu.

Jego energia, przedsiębiorczość i pracowitość były uderzające. Wkrótce powstały kartoteki, wykazy i wykresy oraz stopy teczek z aktami, które zapełniły rzędy szaf biurowych, przybyło kilku podoficerów kancelaryjnych, rozrosła się korespondencja zwykła, poufna, tajna i ściśle tajna, spiętrzyły się formalności, referat spęczniał i dzięki całej powodzi należycie uzasadnianych wniosków został podniesiony do rangi wydziału z powiększonymi etatami, a jego kierownik – do stopnia squadron leadera.

Major Wawrzyniak był teraz najbliższym współpracownikiem komendanta stacji, pierwszą po nim osobą. Może nawet przed nim, bo nic się tu nie działo bez jego wiedzy i zgody. Mówił płynnie po angielsku – w przeciwieństwie do swego przełożonego, który z trudem nauczył się kilkudziesięciu wyrazów, był zatem również niezbędny we wszystkich kontaktach z wojskowymi i cywilnymi władzami

brytyjskimi. Stał się niezastąpiony, lecz – jako człowiek przewidujący – już przygotowywał sobie po cichu kilku młodszych oficerów, których zamierzał wysunąć na swoje miejsce, w przypadku gdyby zdecydował się na zmianę przydziału.

Czekał na tę sposobność, czujny, obwarowany wszechstronnie, przygotowany dokładnie i metodycznie, bynajmniej bowiem nie wyrzekł się latania. Po pierwsze dlatego, że personel latający otrzymywał dodatek lotniczy, po wtóre – ponieważ rzeczywiście lubił latać, po trzecie – ponieważ latanie dawało mu poczucie własnej wyższości nad ludźmi chodzącymi wyłącznie po ziemi.

Nie był tchórzem i gdyby mu zaproponowano dowództwo dywizjonu bombowego, zapewne przyjąłby je bez wahania. Ale to było niemożliwe, a dosługiwanie się tego dowództwa w akcji bojowej wcale mu się nie uśmiechało: ryzyko na tej drodze przekraczało ewentualne korzyści materialne i ambicjonalne.

Hadzi, w odróżnieniu od większości lotników, którzy w taki czy inny sposób stykali się z majorem Wawrzyniakiem, nie żywił dla niego ani szczególnego podziwu, ani niechęci. Owszem, uznawał jego pracowitość, dar organizacyjny i nawet ambicje osobiste, których zresztą nie podzielał, a „nikczemne cnoty” – jak je określał Toton – oraz drobnomieszczańskie nawyki, zasady i poglądy traktował z nieco ironiczną pobłażliwością. Nie obawiał się go, nie zazdrościł mu, nie zabiegał o jego względy, jak to czynili niektórzy, ale był mu raczej przychylny, w takim samym stopniu jak innym.

Maruszek natomiast w głębi ducha podziwiał Hadziego. Podziwiał go, a zarazem krytykował jego niedbałość o wszelkie korzyści, jakie mógłby wyciągnąć ze swych zdolności, stosunków, z powszechnej sympatii, jaka go otaczała. Hadzi imponował mu nawet tym, co Skarbonka uważał za kardynalne wady i błędy: lekceważenie sposobności zrobienia „karierę”, libertyńskie skłonności i brak wszelkiego wyrachowania. Z drugiej strony wiedział, że słowo Hadziego można ufać, że „to porządny człowiek” i że nie trzeba obawiać się z jego strony żadnych podstępów. Nie mając szczerych przyjaciół i nie będąc sam niczym bezinteresownym przyjacielem, zawsze miał się na baczności przed każdym, kto w jego mniemaniu mógł go ubiec, podstawić mu nogę lub zaszkodzić w jakiś sposób.

Hadzi stanowił wyjątek, a co więcej – można było liczyć na jego życzliwość. Maruszek odpłacał mu tym samym, jeśli oczywiście nie przeszkadzało to jego własnym interesom i zamierzeniom.

Gdy Hadzi wyjawiał mu cel swego przybycia i zapytał o podporucznika Gubiszewskiego, Wawrzyniak trochę się zmieszał.

Gubiszewski naprzykrzał się tu wszystkim o przydział, zachowywał się zgoła nie po wojskowemu, pisał zażalenia do dowództwa lotnictwa i do naczelnego wodza, zwracał się nawet bezpośrednio do lotniczych władz brytyjskich, a w końcu zaczął się tak awanturować, że trzeba było przenieść go w drodze dyscyplinarnej do zgrupowania rezerw w Rothesay, na wyspie Bute.

Hadzi podejrzewał, że na owej szkockiej wyspie urządzono coś w rodzaju obozu koncentracyjnego, ale Maruszek żywo temu zaprzeczył. Wprawdzie znaczna część „zesłańców” miała na sumieniu przynależność do „aktywu sanacyjnego” w Polsce lub tak czy inaczej naraziła się emigracyjnemu rządowi, ale byli tam również oficerowie niezdolni do służby wojskowej, inwalidzi oraz nadmiar oficerów sztabowych, dla których na razie zabrakło stanowisk odpowiadających ich stopniom. Mieszkali w Rothesay, letniej miejscowości kąpielowej, rozlokowani podobnie jak w Blackpool po prywatnych pensjonatach i małych hotelikach. Mieli zapewnione pełne wyżywienie i otrzymywali zmniejszone pobory, wystarczające na drobne wydatki. Mogli swobodnie poruszać się po swojej wyspie (nie wiadomo dlaczego przezwaną „Wyspą węzów”), a nawet czasowo przebywać poza nią uzyskując bez trudności pozwolenie na wyjazd.

– Muszą się tam śmiertelnie nudzić – zauważył Hadzi. Wawrzyniak obojętnie wzruszył ramionami. Dodał jeszcze, że w Rothesay jest biblioteka i czytelnia publiczna, kryty basen kąpielowy i kino oraz że kursują tam autobusy łączące tę miejscowość z pomniejszych miasteczkami, podobno bardzo malowniczo położonymi na skalistym wybrzeżu, a komunikację z lądem stałym utrzymują promy.

– Jednym słowem: żyć, nie umierać – mruknął Hadzi. – Muszę to zobaczyć na własne oczy.

Maruszek spojrzał na niego z nikłym uśmiechem.

– Upierasz się przy tym Gubiszewskim? – spytał. – Miałbym dla ciebie innych kandydatów...

– Upieram się – odrzekł Hadzi. – Właściwie nawet nie wiem dlaczego. Ale gdybyś miał dla mnie doświadczonego radiooperatora pokładowego...

Wszechwładny szef wydziału personalnego oświadczył, że „to nie jest takie proste”, ale Hadzi nie oczekiwał po Maruszkę prostych rozwiązań.

Jego kandydat – jedyny, jakim dysponował (ponieważ nie wiadomo było, co z nim zrobić) – nazywał się Leonard Pokrowski.

– Rocznik 1912 – odczytywał z arkusza ewidencyjnego, który kazał sobie podać wraz z niebieską teczką. – Starszy szeregowiec rezerwy. Szkoła rzemieślnicza imienia Konarskiego w Warszawie. Służba wojskowa i szkoła podoficerska rezerwy w łączności 1933. Pracował jako technik Linii Lotniczych LOT na stacji goniometrycznej Okęcie, następnie w nadzorze technicznym przy instalacjach radiowych na samolotach pasażerskich. Zmienili mu przydział mobilizacyjny z łączności na lotnictwo. Oczekuje na ewentualne przeniesienie do służby cywilnej w przemyśle. No?

– Co no? Chciałbym z nim pogadać – odrzekł Hadzi.

Maruszek oczywiście miał listę z adresami szeregowych.

– Zaraz po niego poślę gońca – powiedział wspaniałomyślnie. – Mieszka na bilietingu w „Oak House”, paręset kroków stąd, na Promenadzie.

Ale Hadzi oświadczył, że sam pójdzie do Oak House. a potem jeszcze tu wstąpi, aby ostatecznie załatwić tę sprawę. Szef personalny uśmiechnął się pobłażliwie.

– Chyba nie wyobrażasz sobie, że to się da zrobić tak od ręki? Musimy napisać do Air Ministry, uzyskać zgodę naszego dowództwa w Londynie, przeprowadzić formalnie zmianę przydziału i tak dalej. Za jakieś trzy, cztery tygodnie...

– To zbyt długie – przerwał Brandt podając mu dwa pisma opatrzone pieczęciami. – Masz tu odpowiednie papierki z Air Ministry i z Rubensa². Sprawa jest pilna i musisz mi to załatwić dzisiaj, oczywiście jeżeli ten twój „jedynek” kandydat okaże się przydatny. Jeżeli nie,

² Hotel „Rubens” w Londynie, gdzie mieścił się generalny sztab polski.

musisz również dzisiaj wyszukać innego. Za małą godzinkę będę u ciebie znowu. *So long, dignitary! Don't despair!*

„Promenada” – szeroka aleja, opatrzona solidną betonową balustradą ciągnęła się wzdłuż zaśmieconej plaży. Odplyw osiągnął punkt najniższy i morze cofnęło się o dobre półtora kilometra od lądu pozostawiając po sobie płaską, mulistą przestrzeń, tu i ówdzie pokrytą zwałami wodorostów, nad którą krążyły wrzaskliwe mewy. Po drugiej stronie jezdni, za torowiskiem tramwajów i chodnikiem z granitowych płyt, stał długi szereg bliźniaczo podobnych niewielkich pensjonatów z suchotniczymi ogródkami od frontu. Zimny, północno-zachodni wiatr hulał po tej reprezentacyjnej ulicy, a z niskich, szarych chmur, które pędziły po niebie, raz po raz zaczął deszcz. Był dzień powszedni, i co za tym idzie – większość kiosków, herbaciami, straganów ze słodyczami, ostrygami i krewetkami, namiotów, w których produkowali się siłacze, wróżbici, zgadywacze myśli, pożeracze ognia i inni „artyści”, wózków z lodami, strzelnic, automatów itp. zamknięto w oczekiwaniu na koniec tygodnia i najazd gości z Lancashire, Cheshire, Derby, York, Westmoreland i nawet z Londynu. Cała ta dzielnica, nastawiona niemal wyłącznie na letników i przyjezdnych spędzających weekendy w Blackpool, zdawała się doszczętnie wyludniona c tej porze. Dopiero u jej końca najbardziej odległego od centrum miasta panowało niejake ożywienie. Można tam było spotkać niewielkie oddziały angielskich rekrutów ćwiczących musztrę formalną na pustych bulwarach, a przede wszystkim trudną sztukę marszu w zwartych szykach i jeszcze trudniejszą – jednoczesnego zatrzymywania się w miejscu lub zwrotu w tył, czemu towarzyszyły głośne komendy nie obdarzonych anielską cierpliwością podoficerów.

Hadzi minął wojaków zaprawiających się do obrony imperium, odnalazł „Oak House”, zakołatał do drzwi wejściowych i zapytał o starszego szeregowca Pokrowskiego, po czym, zgodziwszy się z właścicielką pensjonatu, że pogoda jest okropna, został zaprowadzony na piętro, bo w sitting-roomie odbywała się lekcja angielskiego.

Trochę go zdziwiło, że Pokrowski nie bierze w niej udziału, lecz rozmowna landlady pośpieszyła wyjaśnić, że „mister Poskroky” włada

biegle jej ojczystym językiem, jakkolwiek ma trochę cudzoziemski akcent.

– Jest kimś „lepszym” – oświadczyła konfidencjonalnie. – Można by powiedzieć: kimś w rodzaju gentlemiana, gdyby nie to, że nie posiada stopnia oficerskiego.

Pragnęła udzielić Hadziemu jeszcze innych informacji, ale odwołano ją na dół, więc zdążyła tylko dodać, iż ten lokator „Oak House” zajmuje się wynalazkami i zyskał sobie jej szczególne względy, czego wyrazem jest najlepszy osobny pokój, w którym go umieściła.

Wobec tego Hadzi zapukał do drzwi i usłyszawszy pomruk, który można było uznać za niechętnie przyzwolenie, wszedł do „najlepszego pokoju” „Oak House” (dwa i pół na trzy metry), aby zawrzeć znajomość z wynalazcą i nieomal gentlemanem w stopniu starszego szeregowca.

„Mr Poskroky”, czyli Leonard Pokrowski, był wysoki, chudy jak szkielec, z łysiejącą głową, melancholijną twarzą o zapadniętych policzkach i długim, wąskim nosie oraz wyblakłych niebieskich oczach za grubymi szklami potężnych okularów w rogowej oprawie. Siedział przy stole z rysownicą i przyborami kreślarskimi, mając po lewej stronie łóżko zarzucone arkuszami kalki, rysunkami technicznymi i schematycznymi, po prawej zaś – na desce do prasowania opartej na dwóch krzesłach – kłębowisko przewodów, kabli, kondensatorów, lamp, oscylatorów, modulatorów, zacisków, klamerek i różnych drobnych elementów, które laicy ku zgrozie specjalistów danej dziedziny techniki nazywają zwykle „śrubkami”. Prócz tego na podłodze piętrzyły się tu i ówdzie jakieś skrzynki, stosy książek i kilka baterii anodowych. Praktycznie był uwięziony w tej ciasnocie, a każdy jego ruch wydawał się zagrażać katastrofalną lawiną nagromadzonych przedmiotów i narzędzi, lecz widocznie miał nadzwyczajną wprawę w ich omijaniu, bo gdy wstał i chwiejnym krokiem lawirował ku niewielkiej wolnej przestrzeni w pobliżu drzwi, żadna katastrofa nie nastąpiła.

– Starszy szeregowiec Pokrowski – powiedział, daremnie usiłując nadać temu zwrotowi właściwą regulaminową formę i ton służbowego meldunku oraz przybrać „postawę zasadniczą”.

Hadzi wyciągnął do niego rękę.

– Jestem kapitan Brandt. Dzień dobry panu. Pokrowskiego trochę zdziwiło takie zgoła nie wojskowe przywitanie.

– D-dzień dobry, panie kapitanie – zaciął się lekko, odwzajemniając uścisk dłoni.

Rozejrzał się bezradnie dokoła, szukając wolnego sprzętu, na którym niespodziany gość mógłby usiąść, i wreszcie odgarnawszy z łóżka swoje rysunki, wskazał mu miejsce.

– Przepraszam – bąknął. – Bałagan. Trochę cias-sno.

– Rzeczywiście – uśmiechnął się Hadzi. – Można wiedzieć, nad czym pan pracuje?

Pokrowski spojrział na niego trochę podejrzliwie. Spośród osób wojskowych, z którymi miewał do czynienia, tylko sierżant-szef podoficerskiej Szkoły Łączności był dla niego taki uprzejmy, i to wyłącznie wtedy, kiedy zamierzał go obsztorcować za jakieś przewinienie. Ale kapitan Brandt w niczym nie przypominał sierżanta-szefa...

– Takie małe usprawnienie nadajnika – odrzekł. – ELEX--16. Automat. Często się psuje, więc ja... – k-konsekwentnie... Właściwie już skończyłem.

– Rozumiem – powiedział Hadzi, niezupełnie zgodnie z prawdą. – Zamierza pan pracować w przemyśle radiotechnicznym?

– Nie ma innego wyjścia – westchnął technik. – Dwa słowa mniej.

Hadzi domyślił się, że to ostatnie wyrażenie oznacza brak wszelkich widoków na inny przydział. Zapytał, czy Pokrowski nie wolałby latać jako radiomechanik pokładowy. Na przykład w transporcie lotniczym. Mianowicie w Afryce, i to w jego, Hadziego, załodze.

Wrażenie było piorunujące: krótkowzroczny starszy szeregowiec najpierw wybałuszył na niego oczy, które zresztą zaraz przesłoniła mgła na zapotniałych okularach, i zaniemówił na dobrą chwilę, zaciąwszy się jak głośnik przy nagłym zwarciu, a następnie wybuchnął urywanymi słowami uniesienia.

– Czyby nie wolał?! Pppatollogicznie! El-lokwentnie! Już! Natychmiast!

– No, a to? – spytał Hadzi wskazując okrągłym ruchem „bałagan”.

Pokrowski machnął ręką z taką ekspresją, że aż zachwiał się na nogach, niczym wiatrak pod tchnieniem huraganu.

– Dwa słowa mniej – oświadczył odzyskując równowagę. – Attrament!

Wobec takiej determinacji Hadzi uznał sprawę za niemal przesądzoną, lecz chciał jeszcze przekonać się, czy rzeczywiście był inspektor nadzoru radiowego Polskich Linii Lotniczych władą angielskim i czy jest obznajmiony ze sprzętem używanym obecnie w Royal Air Force.

Zapytał o to ostatnie po angielsku i stwierdził przede wszystkim, że Pokrowski posługuje się tym językiem swobodnie i nawet bez owych niewielkich zacięć, jakie nastęcza mu jego dziwaczna, lakoniczna polszczyzna, a poza tym usłyszał dość o kilku typach pokładowych stacji nadawczo-odbiorczych, o ich zaletach i wadach, o nadajnikach automatycznych, antenach, urządzeniach radiolokacyjnych, o radionamiernikach, radioodległościomierzach, radiolatarniach itd., aby nabrać przekonania, że jego własne wiadomości z tej dziedziny są zawstydzająco skąpe.

„Nieprzydatny w lotnictwie” starszy szeregowiec, z którym major Wawrzyniak nie wiedział, co zrobić, mówił o tych sprawach z widoczną znajomością rzeczy, ale zapragnął także zademonstrować ją praktycznie, choćby w niewielkim zakresie, tu, na miejscu, używając do tego celu rozbebeszonej stacji, przy której poprawiał „automat ELEX-16” i „parę innych, prostych drobiazów”.

Hadzi z niedowierzaniem spojrzął najpierw na zegarek, a potem na deskę do prasowania, przywodzącą na myśl stół operacyjny w prosektorium ze spreparowanymi zwłokami, które służyły do kilku wykładów anatomii, ale Pokrowski w ciągu trzydziestu sekund ożywił trupa podłączwszy zwisające kable do baterii, po czym nieboszczyk przemówił głosem spikera zapowiadającego program „*For the Forces*”. Zaraz też odezwał się upiorny, blaszany sopran opiewający uroki miłości pomiędzy jakimś Johnny a jego stęsknioną *sweetheart*.

Wskrzesciel „ELEX-a” trochę się zmieszał i przekręcił gałkę strojącą. Niewiele to pomogło, bo teraz rozległ się chrapliwy ryk, przypominający do złudzenia wycie szympansa żywcem obdzieranego ze skóry. Jednak zdaniem dziewczęcia prowadzącego audycję (tym

razem „Overseas”) był to popis śpiewaczy murzyńskiego solisty. Hadzi miał niejake wątpliwości, czy jakiegokolwiek ludzkie gardło zdolne jest wydawać tak okropne dźwięki, ale gdy następnie głośnik zaczął szlochać i jęczeć jak potępieniec, a spikerka poinformowała słuchaczy, że jest to pieśń wyrażająca poglądy mieszkańców Hondurasu na plochość seniorit i namiętność caballeros – przyznał się głośno do zupełnej ignorancji w sprawach wokalnych.

– To nie wina głośnika – usprawiedliwił się Pokrowski. – Okropne płyty. Zupełna aasteniam...

Przeszedł z kolei na skalę wielkich częstotliwości i złapał recital skrzypcowy z Aberdeen. Ale i tym razem nie wydawał się zadowolony.

– Ten znów przypomina Ppaderewskiego – zauważył.

– O ile wiem, Paderewski nie umiał grać na skrzypcach – powiedział Hadzi.

– Wwłaśnie dlatego – wyjaśnił muzykalny technik. – Spróbujemy coś bardziej elokwentnego.

„Bardziej elokwentny” okazał się komunikat meteorologiczny z Ottawy, a także jakiś biuletyn ze Sztokholmu. Stacje niemieckie, francuskie i radzieckie słychać było doskonale.

– Chodzi? – zapytał Pokrowski z nie ukrywaną satysfakcją.

– Konsekwentnie! – odrzekł Hadzi. – Mam nadzieję, że nie zabierze pan tego wszystkiego do Afryki, Leonardo?

– Absolutnie – zapewnił go Pokrowski. – Tu się jeden zgłosi, to mu oddadzą. A kiedy, panie kapitanie? – zapytał z niepokojem.

– Już. Natychmiast – uśmiechnął się Hadzi. – Chciałbym, żeby pan zameldował się u mnie w Londynie pojutrze, więc teraz pójdziemy razem do majora Wawrzyniaka załatwić przydział i wszystko, co trzeba. *Any objections?*

– *None* – odrzekł Pokrowski i ukradkiem przetarł okulary, które najbardziej z całej jego postaci wyrażały nurtujące go wzruszenie, pokrywając się w takich chwilach mgiełką.

Podporucznik Gubiszewski emanował gryzącą ironią i sarkazmem, które od czasu do czasu przechodziły w histerię. Nie, w żaden sposób nie umiał wytłumaczyć sobie przyjazdu Hadziego na tę przeklętą

„Wyspę węzów”: pomyłka w rozkładzie kolejowym? Zjazd orientalistów? Wycieczka turystyczna do mglistej Szkocji?

Kręcił głową, jakby kolejno odrzucał te przypuszczenia.

– Zupełna zagadka, słowo daję!

– Przyjechałem, żeby z tobą pogadać – odparł Hadzi.

– Cie-kawe! – prychnął Toton. – Już? Zaledwie po trzech miesiącach? Rozumiem: szukałeś mnie po całej Wielkiej Brytanii... Przecież nikt nie domyśla się, dokąd nas zesłali. Nawet Luftwaffe. Wiem o tym z najlepszego źródła, przy czym muszę zaznaczyć, że w Rothesay najlepszym źródłem są służące z tutejszych pensjonatów.

Zerwał się z łóżka, na którym leżał na pół odwrócony do ściany, i zaczął chodzić po pokoju, zatrzymując się raz po raz, aby w przerwach wygłaszanego monologu zadać retoryczne pytanie, na które sam odpowiadał.

– Zwariować można! – wyrzucał z siebie zduszonym głosem. – Widziałeś komendanta tego obozu koncentracyjnego? Musiałeś go widzieć, bo przecież trzeba się u niego meldować przekraczając granicę portową... Miły facet! Cieszy się znakomitą opinią w „Rubensie” i zupełną tępotą umysłową. Zaczął karierę wojskową w austriackiej żandarmerii. Był brutalny i nieokrzesany, podlizywał się przełożonym do tego stopnia, że nawet koledzy żandarmi nie cierpieli go za to, ale od czasu jak został majorem, te kwestie przestały się liczyć. Jako dowódca kompanii maltretował swoich żołnierzy, zarówno podczas ćwiczeń, jak w czasie wolnym od służby, ale potem awansował na dowódcę karnego batalionu, a wreszcie – już w Polsce – był komendantem twierdzy, w której między innymi odsiadywali „łagodne” wyroki oficerowie i podoficerowie zawodowi. Wyobrażasz sobie, jak tam używał? Sadysta, psiakrew!

– I te wszystkie dane zakomunikowały ci służące z tutejszych pensjonatów? – wtrącił Hadzi.

– Och! – zachnął się Toton. – Są tu tacy, co go znali z tamtych czasów. Wiesz, za co ukarał mnie dwutygodniowym aresztem domowym? Za to, że po kąpieli w basenie poszedłem opłukać się tuszem w przedziale dla mężczyzn i zdjąłem tam majteczki kąpielowe! Nago pod tuszem – to jest tutaj obraza moralności! Powtarzam: w

przedziale dla mężczyzn! Jakiś anglikański pastor mu o tym doniósł, a ten żłób wezwał mnie do raportu i... rany boskie, krew mnie zaleje!

– Nie złość się – powiedział Hadzi. – Chciałem ci powiedzieć...

Ale Toton go nie słuchał.

– Nie złość się, powiadasz? – zaśmiał się krótko. – Ja się nie złoszczę, tylko mam tego dosyć. Wariuję! Mam ochotę krzyczeć i wrzeszczeć, i sprać po mordzie pastora, i udusić tego bydlaka komendanta, i walić głową o ścianę, i... – zabrakło mu tchu.

– Byłoby chyba najlepiej, gdybyś był łaskaw zacząć od tej ściany – rzekł Hadzi. – Oszczędziłoby nam to reszty, na którą i tak nie starczy czasu. A teraz może byś się zapakował. Wyjeżdżamy stąd za dwie godziny, najbliższym promem. Chciałbym przedtem zjeść lunch.

Toton opadł na łóżko, jakby nagle stracił władzę w nogach.

– Wyjeżdżamy? – powtórzył. – Ty i ja? Z tej wyspy?

– Dokładnie tak – potwierdził Hadzi. – Czternasta pięćdziesiąt.

Londyn płonął we dnie i w nocy, domy w śródmieściu i całe fragmenty ulic w dzielnicach oddalonych od centrum waliły się w gruzy, ludzie nocowali w schronach i na stacjach kolei podziemnej, wyły syreny alarmowe, ziemia dudniła od wybuchów bomb, grzmiał ogień działowy ze skwerów i parków miejskich, nad którymi wysoko w górze tkwiły balony zaporowe, grzechotały serie ciężkich karabinów maszynowych ustawionych na dachach, przez opustoszałe jezdnie, dzwoniąc przeraźliwie, pędziły wielkie, czerwone wozy straży ogniowej i białe karetki pogotowia, a w wyblakłym, jesiennym błękitnie nieba lub w ciemności, pod rojem gwiazd przeciw napływającym falami samolotom niemieckim walczyli myśliwcy: Anglicy, Polacy, Czesi i Francuzi.

Londyn bronił się. Jego lotnicy ginęli, ale zadawali także śmiertelne ciosy. Każdy nalot bombowy kosztował niemiecką Luftwaffe trzecią część maszyn, które w nim brały udział...

Londyn opatrywał swe rany z niewiarygodną sprawnością i życie toczyło się w nim dalej: spod rumowisk i zgliszcz wydobywano rannych, ocalałych i zabitych, brygady robocze uprzątały zatory gruzów, naprawiały zerwane kable i przewody prądu dla trolejbusów, wymieniały popękane rury gazowe i wodociągowe, zasypywały leje od bomb i pokrywały je świeżą warstwą asfaltu, a potok miejskich środków komunikacji płynął tymczasem przez sąsiednie ulice omijając uszkodzone arterie, zgodnie z ogłoszeniami, które w parę minut po wybuchu rozlepiano na przystankach.

W kilka godzin później, a najdalej nazajutrz, ruch kołowy i pieszy wracał do normy, mieszkańcy zburzonych domów (jeśli uszli zdrowo i cało) otrzymywali doraźną pomoc i zastępcze pomieszczenia, a na resztkach oślepych witryn i wystaw sklepowych ukazywały się zawiadomienia właścicieli: „Na skutek obrzydliwych osobistych szykan i nieprzyzwoitego postępowania Hitlera byliśmy zmuszeni przenieść nasz sklep na ulicę X, numer Y. Polecamy się nadal względem szanownej klienteli na czas wojny i po zwycięstwie”.

Londyn wierzył w zwycięstwo i nawet nie bardzo miał za złe Niemcom, że „Hitler namówił ich do tej wojny”, że bomby spadały

przeważnie na miasto zamiast niszczyć obiekty wojskowe i przemysłowe, bo zdaniem a man in the street – zwykłego przechodnia – niemieccy lotnicy nie umieli dobrze celować. Dopiero zbombardowanie jakiegoś sierocińca i kilku przedszkoli, w których zginęło kilkaset dzieci, a zwłaszcza zagłada Przytułku dla Emerytowanych Koni wywołały pewne poruszenie. Dopiero po zrównaniu z ziemią Coventry przez 450 bombowców niemieckich odezwały się głosy żądające odwetu. Ale to nastąpiło nieco później, gdy załogi W/C Valentine'a i F/Lt Brandta po trzytygodniowej podróży statkiem wyładowały się wraz ze swoimi dwoma Blenheimami na Złotym Wybrzeżu.

Na razie Londyn dowiedział się tylko o zdobyciu przez Włochów Sidi Barani w egipskiej części Libii oraz o nalotach na Portsmouth, Brighton i Dover, nie licząc tego, że sam był nadal bombardowany, a co się tyczy ekspedycji organizowanej przez dowódcę 216 Grupy Transportowej, to dopiero 23 września miała ona wyruszyć w drogę do Takoradi.

W przeddzień tej daty, w sobotę, Ben zaprosił Hadżiego i Gubiszewskiego oraz swego nawigatora F/O Samuela Cunninghama na późny lunch do „Travelling-Birds” klubu przy Hyde Park Corner.

Cunningham był drobny, rudy jak wiewiórka, ale przypominał raczej kota, i to tak dalece, że ilekroć otwierał usta, aby wypowiedzieć jakieś zdanie, Hadżi oczekiwał przeciągłego miauknięcia. Miał żółtawe, nieruchome oczy i przy każdej, najmniejszej zmianie kierunku spojrzenia zwracał w tamtą stronę swoją kocia głowę wraz z rozszerzonymi, czujnymi źrenicami, z ostro zakończonymi, odstającymi uszami i sztywnymi, poziomo sterczącymi wąsami, którymi czasem poruszał bez żadnego widocznego udziału mięśni trójkątnej twarzy. Nieco spłaszczona czaszka, przy szerokim czole i lekko cofniętym podbródku, sprawiała wrażenie, że ta twarz jest jeszcze bardziej szeroka u góry i jeszcze węższa u dołu, niż to było w rzeczywistości, a Valentine oświadczył, że jego nawigator musi fotografować się w poprzek kliszy, aby uszy zmieściły się na zdjęciu.

Cunningham wlepił w niego swój nieruchomy wzrok, nastroszył wąsy, zdawał się głęboko rozpamiętywać, czy istotnie tak właśnie kiedykolwiek w życiu się fotografował, aż wreszcie, doszedłszy do wniosku, że Ben żartuje, wyduśił z siebie krótki, stłumiony chichot.

– Znakomite! – oświadczył szczerze ubawiony. – Muszę tak kiedyś spróbować. W poprzek kliszy! To pachnie wprowadzeniem nowego chwytu w sztuce fotograficznej.

Mówił przyciszonym głosem, niemal szeptem, i skutek tego każde wypowiediane przez niego zdanie wydawało się szczególnie ważne, tajemnicze, jakby dotyczyło jakiegoś straszliwego spisku. Mimo swego niezbyt pociągającego wyglądu i pozornej tępoty czy też z lekka spóźnionej reakcji, był „dobrym chłopcem”, „dawał się lubić” i miał opinię niezawodnego nawigatora.

Poza tym namiętnie zbierał znaczki pocztowe i stale bywał zakochany. Z tych dwu namiętności tylko w pierwszej zdobywał niejaki sukcesy; druga przynosiła mu prawie same rozczarowania, które zresztą przypisywał głównie płochości kolejnych obiektów swych sentymentalnych uczuć.

Nie krył się z tymi porażkami, poddawał je pod sąd przyjaciół i znajomych, a nawet chętnie zasięgał ich porad w sprawach „sercowych”. Do Gubiszewskiego poczuł szczególną sympatię już podczas wstępnego drinka, a wyczerpawszy tematy fachowe związane z przelotami transportowymi, zwierzył mu się przy czarnej kawie, że chętnie opuszcza Wielką Brytanię po ostatnim zawodzie, jakiego doznał ze strony pewnej rudowłosej Szkotki.

– Była to moja pierwsza ruda miłość – westchnął, zwracając głowę z nieruchomym spojrzeniem w stronę Bena, jakby go brał na świadka tego faktu. – Dotąd zdradzały mnie zarówno blondynki, jak brunetki i szatynki we wszystkich odcieniach. A ona była ruda – prawie tak ruda jak ja! To pachniało czymś w rodzaju doboru naturalnego – dodał konspiracyjnym szeptem. – Ale... – machnął ręką. – Skończyło się jak z każdą inną. Nie ma wiernych kobiet – oświadczył z goryczą.

Valentine pokiwał głową.

– Nie posiadam aż tak rozległych doświadczeń jak ty w tej dziedzinie – powiedział ze swobodnym uśmiechem – ale... może byś spróbował z siwymi? Podobno są znacznie wierniejsze od innych, zwłaszcza jeżeli... e... nie farbują włosów.

– Ba! – odrzekł Sam. – Takich już prawie się nie widuje. No i ta różnica wieku... Nie, ostatnia nadzieja w czarnych dziewczynach ze Złotego Wybrzeża. Podobno niektóre są bardzo ładne.

– Wczoraj widziałem kilka rzeczywiście ładnych – powiedział Hadzi,

– Wczoraj? Gdzie?! – zdumiał się Sam.

– W kinie „Pallace” na West-Endzie. Oczywiście na ekranie. Film nazywa się „Dżungla”, ma idiotyczną fabułę, ale bardzo ciekawe zdjęcia. I został nakręcony w Nigerii. Tak przynajmniej utrzymują jego producenci.

Wąsy Cunninghama rozłożyły się jak dwa wachlarze.

– Idę do „Pallace” na „Dżunglę” – wtajemniczył obecnych w swój nieodwołalny zamiar. – To pachnie egzotyczną przygodą za głupie dwanaście szylingów. Kuszące...

Toton i Ben też dali się skusić i wyszli wszyscy razem, aby korzystając z pogodnego popołudnia odetchnąć świeżym powietrzem w Hyde Parku, a Hadzi, który o piątej miał umówione spotkanie z Jean, chętnie zgodził się towarzyszyć im aż do Marble Arch.

Znaleźli tam wolną ławkę i usiedli, żeby zapalić. Za ich plecami, na obszernym, pustym trójkącie chodnika przygodni mówcy ustawiali już swoje podia, aby głosić własne poglądy społeczne i polityczne, nawracać słuchaczy na „jedyną prawdziwą wiarę” poszczególnych sekt religijnych czy też zaznajamiać ich z receptami na długowieczność. Dokoła gromadzili się ojcowie z rodzinami, znudzone sobą młode pary, które z jakichś powodów nie pojechały na weekend, a może takie, którym zabrakło nawet kilku szylingów na dansing, samotne staruszki, nieśmiali młodzieńcy bez towarzyszkii u ramienia oraz wszelkiego rodzaju gapie, jakich o tej porze w sobotę pełno na ruchliwych ulicach Londynu.

Największe powodzenie wśród tej publiczności miał dawno nie golony mały człowieczek wygłaszający mętłą filipikę przeciw nadmiernej pracy współobywateli. Nawet Toton przysłuchiwał się jego przemówieniu, jakkolwiek niewiele mógł zrozumieć.

– Pracujecie wszyscy za wiele! – wołał ów apostoł cockneyów wznosząc w górę ramiona. – Męczycie się – i po co?! Bierzcie przykład ze mnie i z króla. My obaj nie harujemy tak ciężko, a jednak żyjemy... Korzyść z waszej roboty mają tylko bankierzy i bogacze. A także dzierżawcy szynków. I nawet Hitler!

– Dlaczego Hitler? – odezwał się ktoś z tłumu. – To bzdura.

– Zaraz wam to udowodnię! – wrzasnął zarośnięty Demostenes.

Lecz dalsze jego wywody zagłuszył warkot motocykla, który zatrzymał się przy chodniku i pozostawiony beztrosko przez właściciela pykał na małym gazie.

Toton wzruszył ramionami.

– W jakim celu przemawia się tu do ludzi stojąc na skrzynce po mydle? – zapytał zwracając się do Cunninghama.

– W jakim celu? – powtórzył Sam niezupełnie rozumiejąc, o co chodzi.

Valentine przyszedł mu z pomocą:

– Aby przekonać naszych dzielnych sojuszników, że jesteśmy... e... narodem wolnym i demokratycznym – wyjaśnił, ironicznie mrużąc oczy.

– Niech pan patrzy – powiedział Sam z odzieniem dumy. Toton obejrzał się i zobaczył rośłego policjanta. Pomyślał, że „bobby” zamierza przerwać orację Demostenesa, ale omylił się: policjant wyłonił się z gromady słuchaczy, podszedł do właściciela pykającego motoru i widocznie polecił mu uciszyć hałas, aby nie przeszkadzał toczącej się „demokratycznej” polemice, bo istotnie motocykl zamilkł.

– Nadzwyczajne – rzekł Toton.

– Niech się pan nie poddaje zanadto pierwszemu wrażeniu – przestrzegł go Ben. – Demokracja z Marble Arch nie podkopie polityki imperium.

– Co ty masz przeciw polityce imperium? – zdumiał się Cunningham.

– Och, co ja mogę mieć przeciw? – odrzekł Valentine. – Musiałbym rozporządzać co najmniej... e... skrzynką po mydle, żeby to pobieźnie przedstawić, przemawiając tam, na rogu.

Zresztą sam zobaczysz w Afryce. Na razie chodźmy do „Pallace” zobaczyć... e... kuszące kobiety.

Hadzi również wystawiony był na pokusy lub raczej może na prowokacje ze strony Jean, najpierw w parku Windsor, dokąd zawiozła go swoim antycznym samochodem, a następnie w małej węgierskiej restauracji w Soho, gdzie jedli kolację. Odpierał te ataki półżartem, dość zręcznie nawiązując do okresu sprzed kilku lat, kiedy Jean była

piętnastoletnim podlotkiem, i zarazem prawiąc jej komplementy utrzymane w granicach przyjemnego, lecz niczym nie zobowiązującego flirtu z siostrą przyjaciela, a obecnie również przełożonego.

Ale ta jego taktyka chybiała celu. Po pierwsze Jean nie przypominała w niczym „brzydkiego kaczątka” z Hatfield, natomiast doskonale zdawała sobie sprawę ze swej urody i z wrażenia, jakie ta uroda czyni na mężczyznach. Po wtóre uniki Hadżiego wcale jej nie zrażały, on zaś czuł, że wkrótce musiałby przegrać tę grę, w której znalazł się na pozycjach obronnych, albo porzucając wszelkie skrupuły, albo ośmieszając się w oczach dziewczyny. Wygrać mógł tylko za cenę jej upokorzenia.

Prawie jak Eugeniusz Oniegin – pomyślał z ironią. – To nie ma sensu. Jean nie jest Tatianą i nie róbmy na siłę melodramatów. Dzisiaj wszystko się skończy „pocałunkiem na dobranoc”, jutro wyjadę, a pojutrze ona zapomni o tej bardzo śmiesznej zabawie w Józefa przed czterdziestką i o połowę młodszą od niego żonę Putyfara.

Była to myśl krzepiąca i rozsądna, lecz zarazem melancholijna, ponieważ miał niejake wątpliwości, czy sam tak łatwo zapomni o tym przelotnym flircie, który jakże łatwo mógłby zmienić się w głębsze uczucie.

– Jesteś trochę... jakby to określić?... trochę staroświecki – powiedziała Jean. – Troszeczkę. Akurat tyle, żeby to było przyjemne. Żeby cię za to jeszcze więcej lubić.

– No widzisz! – podchwycił. – Jestem starszym panem... Ale nie pozwoliła mu skończyć.

– Jesteś szkaradnym, upartym obłudnikiem – oświadczyła. – Udajesz sam przed sobą własnego wujaszka. I przede mną także. Ale ja wiem...

– Że co? – wyrwało mu się mimo woli.

– Och, wiem i już. Jak wrócisz z tej Afryki, to może ci powiem.

– Ładna historia! – roześmiał się. – Diabli wiedzą, kiedy ja tu wrócę.

I przez cały ten czas będę rozmyślał, co to takiego...

– Wcale na to nie liczę, żebyś tam o mnie myślał – powiedziała. – Chociaż... – spojrzała mu w oczy i po chwili uśmiechnęła się przekornie. – Kto wie...

Gdy wyszli na ulicę, już opustoszałą i ciemną, zaczęły wyc syreny alarmowe, a zaraz potem w stronie Regents Parku odezwały się działa przeciwlotnicze. Musieli przejść jeszcze kilkadziesiąt kroków do przecznicy zastawionej straganami i wózkami ulicznych przekupniów, na której zaparkowali samochód. Jean uczepliła się ramienia Hadżiego i patrząc w górę na krzyżujące się promienie lodowatego światła reflektorów przystanęła u skraju chodnika. Jakiś policjant wynurzył się z mroku obok nich.

– Lepiej wejdźcie do schronu – powiedział. – Jest po przeciwnej stronie jezdnii.

Prawie jednocześnie po dachach najbliższych domów zadudniły odłamki pocisków, rozległ się brzęk stłuczonej szyby i posypał się gruz.

Hadzi pociągnął Jean ku sobie i wraz z nią przebiegł na drugą stronę. Gdy wchodzili do betonowego schronu, usłyszeli świst spadających bomb, a potem ogłuszający huk i łoskot. Nagły podmuch uderzył ich w plecy, krótki błysk oświetlił na mgnienie oka surowe, puste wnętrza i ciemność zatrasnęła się za nimi jak wieko trumny.

– Jean! – powiedział głośno, szukając jej po omacku.

– Jestem tutaj.

Ich ręce się spotkały, potem Hadzi objął ją mocno.

– Przestraszyłaś się?

– Trochę. To było blisko, prawda?

– Chyba tak, ale nie na tej ulicy. Gdzieś obok.

Ziemia drgnęła pod ich nogami, głuchy grzmot znów przetoczył się w oddali. W dusznym, stęchłym powietrzu wszczął się przeciąg, zapachniało spalenizną. Słysząc było stłumioną wrzawę, jakieś okrzyki, z daleka zbliżał się warkot i przenikliwe dźwięki dzwonów sygnałowych. Za betonową ścianą przelatowały ciężkie wozy straży ogniowej i samochody policyjne.

Potem wszystkie te odgłosy umilkły, bliska, miękka cisza ułożyła się w ciemności i Hadzi usłyszał szeptem wypowiedziane swoje angielskie imię:

– Big...

Pochylił głowę, usiłując dojrzeć zarys twarzy Jean, ale zobaczył tylko błysk jej źrenic i poczuł muśnięcie ust. Odnalazł je wargami i całował, nie myśląc już o niczym.

Kiedy się ocknęli oboje z tego zapamiętania, na przeciwległej ścianie schronu migotały słabe odblaski ognia i cuchnący dym wpełzał do wnętrza.

– Pali się – powiedziała Jean. – To jednak było bardzo blisko...
Wiesz...

Chciała powiedzieć coś jeszcze, ale jęk syren odwołujących alarm zagłuszył jej słowa.

Podeszli do wyjścia trzymając się za ręce. Na zewnątrz było niemal widno; pożar trwał, a nawet wzrastał się, migotliwe płomienie odbijały się w szybach domów, dym wypełniał przecznice i ścielił się na asfaltowej jezdni ogarniając kordon policji broniący dostępu nielicznym gapiom. Gdzieś w głębi warczały wozy strażackie i szumiała woda.

– Mój samochód! – jęknęła Jean biegnąc w stronę bocznej ulicy.

Hadzi pośpieszył za nią, ale na rogu oboje zostali zatrzymani przez policjanta, który pragnął się dowiedzieć, czy tu właśnie mieszkają.

– Zostawiliśmy tam samochód – wyjaśnił Hadzi.

– *Too bad* – mruknął „bobby”. – To chyba ten? – wskazał palcem dopalające się szczątki obok zwęglonego straganu. – *I'm sorry*.

Z piersi Jean wyrwało się westchnienie. Policjant patrzył na nią ze współczuciem.

– Tam dalej jest trochę gorzej – usiłował ją pocieszyć. – Tu były tylko małe bomby fosforowe. Szkoda wozu, ale... Wie pani, przy następnej przecznicy runął budynek szkolny i dom towarowy.

Jean opuściła głowę.

– Rozumiem. To był zresztą stary, bardzo zużyty wóz.

– Przypuszczam, że nie stanowił całego pani majątku? – uśmiechnął się policjant. – I pewnie był ubezpieczony?

– Był – skinęła głową. – A... te stragany?...

– Nie sądzę – mruknął. – Chce pani podać swoje nazwisko? Zamelduję gdzie trzeba o stracie wozu. To będzie potrzebne do uzyskania premii. Niech pani zanotuje mój numer służbowy – dodał. – 2389.

Hadzi zapisał go w notesie, wyrwał kartkę i podał ją Jean. Uprzejmy policjant wskazał im najbliższy postój taksówek, po czym gromkim głosem wezwał narastający tłum do usunięcia się z jezdni. Od strony pożaru nadjeżdżały karetki pogotowia i samochody szpitalne z rannymi.

Oprócz służbowej kwatery w Northolt Jean miała w południowo-zachodniej dzielnicy Londynu prywatny mały apartamencik na szóstym piętrze wielkiego bloku mieszkalnego „Chelsea Cloisters” i tam właśnie odwiózł ją Hadzi taksówką, która nawinęła im się po drodze. Zamierzał zaraz wrócić do swego hotelu, ale kierowca zjeżdżał do garażu wyczerpawszy dzienny przydział benzyny.

– Będiesz musiał wracać kolejką podziemną – powiedziała Jean z odcieniem współczucia. – Tu trudno o taksówkę, ale stacja jest o sto kroków stąd.

– Naturalnie – odrzekł z niejakim roztargnieniem, szukając wzrokiem jej sylwetki w zupełnych ciemnościach. – Gdzie ty jesteś, Jean? Ciemno tu jak...

W tej chwili usłyszał stłumiony okrzyk i dostrzegł ją pod ścianą między pilastrami.

– Aj, Hadzi...

– Co się stało? – zapytał ujmując ją w pól.

– Skręciłam nogę. Boli... – poskarżyła się. – Och, nie mogę na niej stanąć...

– Biedaku! – powiedział obejmując ją mocniej. – Zaniosę cię.

Poddała się tej decyzji bez protestu i Hadzi po omacku dotarł do bocznego wejścia trzymając ją w ramionach, a następnie usadowił w windzie i nacisnął guzik szóstego piętra.

– Pewnie jesteś na mnie strasznie zły – powiedziała, gdy winda ruszyła.

– Uhu – mruknął z groźną miną. – Aż się we mnie gotuje. Boli?

– Teraz nie boli, ale... nie, o chodzeniu mowy nie ma. Nie gniewaj się: mój pokój jest w połowie korytarza.

Zaniósł ją tam bez wielkiego wysiłku, otworzył drzwi kluczem, który mu wręczyła, i pomógł jej dotrzeć do tapczanu.

– Nie zapalaj światła – ostrzegła go. – Okno jest odsłonięte.

Namacał w ciemności zasłonę i opuścił ją, a Jean włączyła kontakt stojącej lampy i łagodne światło zalało pokój.

– Może by wezwać lekarza? – powiedział Hadzi niezdecydowanie. – Pewnie tu jakiś mieszka?

– Aż tak źle chyba nie jest – uśmiechnęła się poruszając palcami nadwerżonej stopy, z której zdjęła pantofelek i ściągnęła pończochę. – Gdybyś mi zrobił okład z zimnej wody... Bandaż, gazę i watę znajdziesz w łazience. Tam jest na ścianie szafka z apteczką...

Pośpieszył spełnić tę samarytańską usługę, lecz w jego umyśle obudziła się leciutka wątpliwość, czy zimny okład istotnie jest potrzebny. Zdawało mu się, że Jean bezpośrednio po skręceniu stopy stała na lewej nodze, trzymając prawą w powietrzu, a teraz... Tak – to właśnie była lewa stopa, nie prawa!

Może się mylę – pomyślał.

Wzruszył ramionami; wydał się sobie śmieszny – „staroświecki”, jak to określiła Jean.

Znalazł watę, gazę i bandaż, a także jakiś płyn na stłuczenia. Przygotował opatrunek i już miał wejść z łazienki do pokoju, gdy usłyszał jej głos:

– Chwileczkę, Big! Zaczekaj.

Przez uchylone drzwi zobaczył na przeciwległej ścianie jej cień. Uświadomił sobie, że Jean porusza się normalnie i bynajmniej nie kuleje. Cień zatrzymał się pośrodku ściany, rozpostarł się wszerek, jakby rozwinął skrzydła, złożył je i umknął z pola widzenia.

– Teraz możesz wejść.

Leżała na tapczanie otulona kwiecistym szlafrokiem i przykryta lekkim pledem, spod którego wysunęła stopę. Pułapka z przynętą – pomyślał Hadzi.

Przysunął niski stolik, położył na nim opatrunek i przyklęknął obok.

– Lewa? – zapytał.

– Tak – powiedziała Jean. – Trochę mniej boli, ale jednak...

Nałożył zwilżoną gazę i watę na przegub stopy i obandażował.

– Do jutra powinno przejść – oświadczył. – Nawet nie spuchło.

– Z pewnością – szepnęła.

Pochwycił jej spojrzenie spod przymrużonych rzęs i ledwie dostrzegalny, przyczajony uśmiech w kącikach ust.

– Jesteś bardzo dobry, Big.

– I staroświecki – dodał.

– Och, tylko troszeczkę – roześmiała się. – Może zresztą udajesz?

– Trochę udaję, ale bez premedytacji. Czy to aby na pewno była lewa stopa? – zapytał z niewinnym zainteresowaniem.

Jean zaczerwieniła się i odwróciła twarz ku ścianie. Hadziemu zrobiło się jej żal, a zarazem miał wielką ochotę ją pocałować.

Potem sobie pójdę – postanowił trochę niepewnie. Ale zanim to uczynił, za oknem zaczęły wyć syreny.

– Wygrałeś – powiedziała Jean. – Jeden zero. Ale... może byś został, póki to nie minie?

– Boisz się? – spytał.

– Każdy się trochę boi, zwłaszcza kiedy jest sam i kiedy nie może się bronić. To przecież nie wstyd, prawda?

– Oczywiście.

Gdzieś blisko zaczęły ujadać działka przeciwlotnicze, a zaraz potem zawtórował im głęboki bas ciężkich baterii.

Hadzi podszedł do okna i zapominając o zaciemnieniu uchylił zasłonę. Białe miecze reflektorów krajały czarną przestrzeń nad miastem, amarantowe i czerwone koraliki mknęły w górę ku niebu i znikwały w obłokach, oświetlając je na mgnienie oka, jakby niebo pulsowało krwią. W stronie Tamizy – może nad Brixton, a może jeszcze bliżej – sływała wolno biała flara na spadochronie. Wiatr niósł ją w kierunku Chelsea i dachy domów oraz zarysy ulic w promieniu paru kilometrów były dobrze widoczne w jej świetle.

Zaraz w to rąbną – pomyślał Hadzi.

Oczekiwał grzmotu bliskiej serii bomb, ale usłyszał tylko lekki trzask przełącznika elektrycznego za plecami. Uświadomił sobie, że to Jean zgasila lampę.

Jest przytomniejsza ode mnie – pomyślał.

W tej samej chwili gdzieś w górze zaczął się wibrujący, przenikliwy gwizd, cienką powłokę chmur przebił srebrzysty Dornier z szalejącą, postrzępioną chorągwią płomienia i w ostrych zwojach korkociągu runął pomiędzy domy. Z ziemi buchnął oślepiający blask, jakby się tam otwarło rozżarzone do białości olbrzymie palenisko hutniczego pieca, a

w sekundę potem nastąpił potężny huk wybuchu i wstrząs, od którego jęknęły szyby i zadrżały ściany.

Hadzi mimo woli cofnął się o krok, zasłona okienna opadła i ciepła, gęsta ciemność wnętrza otoczyła go z bliska, jak łagodna narkoza po dręczącym cierpieniu. Usłyszał jeszcze stłumiony łoskot podobny do grzmotu oddalającej się burzy i przeciągłe staccato odłamków opadających na pobliskie dachy, po czym nastąpiła zdumiewająca cisza, jak po ocknieniu z niespokojnego snu.

Lecz Hadzi wiedział, że to nie sen i nie przebudzenie: zdawał sobie dokładnie sprawę ze skutków, jakie musiało pociągnąć za sobą zestrzelenie samolotu z całym ładunkiem bomb, które wybuchły przy zderzeniu.

– Idę tam – powiedział prędko. – Zaczekaj. Wróć.

Wiedziała, że w tych okolicznościach nie zdoła go zatrzymać dla siebie i że on nie zgodzi się, aby poszła z nim razem. Zresztą zanim zdążyła cokolwiek odpowiedzieć, już go nie było.

Postanowiła cierpliwie czekać, choćby do rana. Włączyła światło i spojrzała na zegarek. Właściwie było jeszcze wcześniej: zaledwie kwadrans po dziesiątej.

O tej porze większość ludzi jest już w domach – pomyślała.

Uprzymniła sobie, że tam, gdzie runął niemiecki bombowiec, też zapewne większość mieszkańców była w domu. Ilu z nich ocalało?

Obraz straszliwej masakry i zniszczenia nasuwał się nieodparcie jej wyobraźni. Nie, nie potrafiłaby patrzeć na to z bliska. Na nic by się tam nie zdała – z upokorzeniem przyznała to przed sobą.

A Big... Cóż – Big był mężczyzną. Prawdziwym mężczyzną! Takim, jakim go знаła jeszcze w Hatfield i o jakim marzyła

Nie miała do niego żalu, że ją zostawił i pobiegł ratować tamtych. Niczego innego nie można było spodziewać się po nim.

Zaparzę kawę – pomyślała. – To może potrwać parę godzin.

Opuściła nogi na podłogę i spostrzegła, że na lewej stopie wciąż jeszcze ma ten opatrunek. Zdjęła go i wyrzuciła do wiaderka na odpadki w małej kuchence ukrytej za rozsuwanymi drzwiami obok łazienki.

– Nie udało ci się, Jean – powiedziała z uśmiechem. – A może się jednak udało? Och, Hadzi, doprawdy jesteś trochę staroświecki! Kto inny na twoim miejscu...

Pomyślała o tych innych. Było ich zaledwie dwóch, jeśli nie liczyć młodego Stanforda, syna sąsiadów z Hatfield, któremu uległa po raz pierwszy i jedyny na jakiejś wspólnej wycieczce łódką po Tamizie, mając niespełna siedemnaście lat. Wziął ją prawie gwałtem i to przeżycie przez długi czas napełniało ją wstrętem do wszystkich mężczyzn, którzy kręcili się koło niej.

Potem był Henry – początkujący aktor i zarazem poeta, uwielbiany przez wszystkie jej koleżanki i przyjaciółki, lecz tylko w niej zakochany po uszy. Podobał się jej, a jego wytrwałość i delikatność zwyciężyły w końcu opory powstałe z powodu Stanforda. Mieli się nawet pobrać, lecz Henry zachorował na gruźlicę i na kilka miesięcy przed wybuchem wojny wysłano go do Szwajcarii. Pisywał stamtąd melancholijne listy, podczas gdy jeden z jego przyjaciół, Mark Deloney, usiłował ją pocieszyć. Te usiłowania doprowadziły wkrótce do celu: Jean wyleczyła się znacznie prędzej z sentymentalnej miłości niż Henry z gruźlicy, która zresztą groziła mu raczej w imaginacji jego matki niż na podstawie badań i orzeczeń lekarzy.

Mark Deloney zastąpił go z powodzeniem, przynajmniej z początku. Był na ogół wesoły, nieskomplikowany i lekkomyślny, ale od czasu do czasu nawiedzały go napady zazdrości i wówczas robił jej gwałtowne sceny. Zdarzało się to coraz częściej, aż doprowadziło do zerwania. Jean oświadczyła, że ma już dość awantur i okazała się tak nieubłagana stanowcza, że zrozpaczony Deloney ochotniczo wstąpił do Royal Navy i ku jeszcze większej swej rozpaczcy otrzymał przydział wojenny do bazy morskiej w Gibraltarze.

Jean po tych kolejnych rozstaniach nie czuła się bynajmniej zraniona w swych uczuciach, a tym bardziej osamotniona lub opuszczona. Jedynym człowiekiem, którego mogłaby pokochać naprawdę, wydawał się jej Hadzi. Ponieważ jednak ten ideał był nieosiągalny (i to nawet wówczas, gdy podkochiwała się w nim jako piętnastoletni podłotek, bez żadnych szans na wzajemność), szukała teraz wśród zabiegających o jej względy kogoś, kto by go przypominał. I oto znalazła! Nie kogoś podobnego, tylko właśnie jego! W jakże niezwykłych okolicznościach

w dodatku! To wyglądało po prostu na zrządzenie przychylnego losu. Była zdumiona, zaskoczona, uszczęśliwiona tym wymarzoną spotkaniem. Zwłaszcza że Hadzi – ten rzeczywisty, odnaleziony czy też zesłany przez los – prawie nie różnił się od ideału żyjącego w jej wspomnieniach. Prawie się nie zmienił przez te kilka lat. Natomiast ona się zmieniała: była osobą dorosłą. I doświadczoną. I świadomą swego wdzięku oraz urody. To zmniejszało dystans, który niegdyś istniał pomiędzy nimi w Hatfield. W ogóle go znosiło.

Jean wiedziała, że nie ma żadnej współzawodniczki. Zabrakło nawet Kay, która wtedy starała się go usidlić – Kay, żony Bernarda, jego przyjaciela! Właśnie dlatego Kay nie miała żadnych szans: Hadzi dotąd udaje, że nie spostrzegł wówczas jej manewrów...

Ale mniejsza o to. Nie obawiała się współzawodnictwa z żadną kobietą. Obawiała się raczej wyścigu z czasem, przewidując, że Hadziego może odebrać jej wojna, i ta obawa spełniała się teraz. Dlatego postawiła wszystko na ostatnią kartę i nawet uciekła się do naiwnego podstępu z nadwężeniem stopy. Intuicja mówiła jej, że powinna wygrać; że Hadzi istotnie będzie ją pamiętał i myślał o niej „w tej Afryce”, czy gdziekolwiek; że prędzej czy później wróci. Przez chwilę zdawało jej się, że już niemal wygrała, nawet po tym, gdy uświadomiła sobie, że przejrzał jej podstęp. Ale nie mogła przewidzieć, że wtrąci się w tę sprawę artyleria przeciwlotnicza zestrzeliwując Dorniera z ładunkiem bomb o paręset kroków od Chelsea Cloisters...

Była teraz o wiele bardziej wstrząśnięta niż przed godziną, gdy patrzyła na pożar wzniecony bombardowaniem Soho i na dopalające się szczątki swego samochodu. Tam runęła pusta o tej porze szkoła i dom towarowy. Tu, w samym środku dzielnicy mieszkalnej...

Wyobrażała sobie Hadziego wśród ruin, zgłiszcz, ognia i dymu, wśród poszarpanych zwłok i skrwawionych szczątków, przy odgrzebywaniu zasypanych, przenoszeniu rannych, cuceniu na pół uduszonych i nieprzytomnych. Pomyślała, że wróci zmęczony, wyczerpany, rozklejony tym wszystkim, daleki od nastroju, który przed chwilą zdawał się zwyciężać jego staroświeckie skrupuły.

Lekkie pukanie do drzwi oderwało ją od tych myśli, a serce uderzyło prędzej: wrócił! Ale to mogła być raczej któraś z sąsiadek – Betty albo Alice...

Zawahała się, czy otworzyć, ale przecież nie było innej rady.

Splawię ją – pomyślała.

Zanim jednak doszła do drzwi, otworzyły się cicho: Hadzi nie zamknął ich na zatrask.

– Kto tam? – zapytała półgłosem.

– Taki jeden, co by się napił kawy – powiedział wesoło. – Pachnie w całym korytarzu!

– Big!

Nie mogła powiedzieć nic więcej, bo już była w jego ramionach i wzruszenie ścisnęło jej gardło.

– Obeszło się bez mojej pomocy – oświadczył, uwolniwszy ją z uścisku. – Rąbnęli w sam środek skweru, wyharatało drzewa z korzeniami, poskręcało balustradę jak makaron i wydmuchnęło trochę szyb z okien, między innymi w barze, który tam jest na rogu, ale nie poza tym. Barman tak się wzruszył, że sprzedał mi pół pinta whisky, żebyśmy mogli wypić za zdrowie Królewskiej Artylerii. A ty zrobiłaś kawę – co za organizacja!

Syreny wyły długo, przeciągle, odwołując alarm. Dla Jean był to hejnał tryumfu: nie dopite filiżanki z kawą i puste szklaneczki po spełnionym toaście zostały nie sprzątnięte na stole, mundur Hadziego zwisał z fotela w towarzystwie kwiecistego szlafrocza, lekkie wyściełane krzesło, w pośpiechu usunięte z drogi, opierało się o ścianę w pozie pełnej zadumy nad wybuchem miłosnego uniesienia, którego było niemym, zlekceważonym świadkiem...

Spojrzenie Jean błędziło przez chwilę po tym nieładzie rozplywającym się w przyćmionym świetle lampy, a potem skierowało się tuż blisko na twarz Hadziego. Zdawało jej się, że usnął, ale spostrzegła, że powieki mu drgnęły i że uśmiecha się do niej.

Wyszeptał parę słów, zapewne po polsku, bo ich nie zrozumiała, z wyjątkiem ostatniego – było to jej imię.

– Nie śpisz, Big? – zapytała cicho.

Potrząsnął głową, a potem spojrzał jej w oczy.

– Szkoda czasu na sen – powiedział. – Tyle go zmarnowałem! Zostało nam zaledwie kilka godzin...

Statek nazywał się romantycznie: M/S „Sea Treasure” – „Skarb Morza”, a konwój, w którym szedł do Gibraltaru, oznaczony był symbolem KIR-VI. Ale KIR-VI popłynął dalej na Maltę, a „Skarb”, uzupełniwszy zapas ropy, samotnie skierował się ku Wyspom Kanaryjskim odprowadzany tylko przez samoloty, a następnie przez łódzie latające, które tego dnia aż do zmroku i nazajutrz od wschodu słońca patrolowały ocean.

Potem w oddali zamajaczył jeszcze wyniosły szczyt – Pico de la Cruz na wyspie Palma i skalisty grzbiet Hierro, a potem nad „Skarbem Morza” toczyły się dni i noce – słońce, gwiazdy i księżyc – podczas gdy statek okrążał olbrzymi kontynent od Capa Blanco aż po przylądek Palmas, by wreszcie 15 października dotrzeć do Zatoki Gwinejskiej i wejść do Takoradi.

Nastąpiło to wczesnym rankiem, wśród nieruchomej ciszy pod bezchmurnym niebem, na które wstępowało rozpalone słońce oświetlając skośnymi promieniami dwa kamienne falochrony i zawarte między nimi nabrzeże z magazynami z falistej blachy. Dalej na wzniesieniu białe ściany szpitala, poniżej na lewo niewysokie domy dzielnicy handlowej i oddzielone od niej zielonymi polami golfowymi wille europejskie, na prawo zaś – szałas i chaty murzyńskie rozrzucone na półwyspie wybiegającym w morze. Tuż za wąską, piaszczystą plażą teren wznosił się dość stromo, zarośnięty gęstwiną krzewów, spomiędzy których strzelały w górę gładkie, śmigłe palmy o pierzastych koronach.

Jakiś statek syczący parą u wind pokładowych ładował orzeszki ziemne i surowe czerwonozółte owoce kakao, kilkudziesięciu czarnych, półnagich robotników przesypywało brunatny boksyt i rudę manganową z lor kolejowych na hałdy piętrzące się wzdłuż nabrzeża, z długich przyczep samochodowych staczano ogromne kłody drewna i przy użyciu bloków układano w sześciennie stosy.

Port nie miał własnych dźwigów, więc załadunek i wyładunek odbywał się przy użyciu bomów okrętowych. W dodatku głębokość basenu przy głównym nabrzeżu w czasie odpływu nie przekraczała pięciu do dziesięciu stóp i tylko u podwietrznego falochronu, wzdłuż

którego ciągnął się drewniany pomost na palach, sięgała dwudziestu. Tam właśnie zacumował „Sea Treasure” i tam z niemałym trudem zostały wyładowane wielkie skrzynie zawierające dwa zdemontowane samoloty, a także kilkadziesiąt mniejszych pak z różnym sprzętem technicznym dla lotnisk etapowych i pomocniczych.

O czwartej po południu termometr ciągle jeszcze wskazywał 112° w cieniu³. Najłżejszy powiew nie poruszał liśćmi; z nieba, po którym żeglowały kłębiaste, oślepiająco białe, wysoko spiętrzone obłoki, lał się upał, powietrze było duszne, przesycone wilgocią, jak w łaźni. Wszelkie żywe stworzenia, nawet owady, trwały nieruchomo w ukryciu przed oślepiającym, zabójczym blaskiem słońca i tylko jaszczurki – zielone, czarne, żółto nakrapiane i czerwone, jak sople kolorowego laku leżały na rozpalonych kamieniach, pulsując szybkim oddechem.

Hadzi przeciągnął się w leżaku rozstawionym na werandzie i sięgnął po szklankę oranżady z lodem. Ale lód roztopił się i mętny płyn miał posmak pleśni. Mimo to Hadzi wypił parę łyków. Czuł w ustach gorycz chininy, a w gardle suchy, dławiący popiół. Nie zdobył się na to, aby zawołać boya, Otoo, którego mu przydzielono wraz z kwaterą. Boy był chłopcem ze szczepu Fanti i posługiwał się przedziwną angielszczyzną, w której większość wyrazów pochodziła z jego ojczystego narzecza Akan, reszta zaś została tak zniekształcona, że Hadzi zaledwie mógł się z nim porozumieć. Poza tym Otoo nie był wzorem pilności i sumienności: albo spał w hamaku rozwieszonym gdzieś w cieniu, albo wymykał się na plażę, aby wraz ze swymi rówieśnikami zbierać muszki, albo wreszcie obżerał się bananami na sąsiedniej plantacji, należącej do wsi Obo.

Co się tyczy kwatery, to stanowił ją obszerny pokój z łazienką – jeden z czterech, na które dzielił się niski bungalow otoczony z dwu stron werandą. Umebłowanie składało się z łóżka osłoniętego moskitierą, stołu z przyborami do pisania, paru krzeseł oraz przewiewnej szafki na ubranie i bieliznę, w której wnętrzu świeciła się żarówka elektryczna, mająca zapobiec pleśni. Dom był świeżo wykończony, zbudowany z mahoniu na betonowej płycie stanowiącej zarazem podłogę, podobny do kilkunastu innych, rozrzuconych na

³ Według skali Fahrenheita, tj. ok. 45° w/g skali Celsjusza.

łagodnym zboczu wzgórza z widokiem na morze. Całe to osiedle oczekiwało na przybycie personelu latającego 216 Grupy Transportowej – na pilotów, nawigatorów i radiooperatorów, którzy mieli w nim zamieszkać. Na razie oficerowie – Ben Valentine, Cunningham, Brandt i Gubiszewski zajęli jeden, a sierżanci Pokrowski i Ferguson (radiooperator Valentine'a) drugi bungalow. Wraz z czterema boyami, którzy sypiali we wspólnym baraku koszarowym, stanowili całą ludność „campu”. Messa nie były jeszcze urządzone; działał w niej tylko mały bufet z napojami i przekąskami, obsługiwany przez czarnego barmana o angielskim przezwisku Jingle, powstałym zapewne z powodu ustawicznego brzęku szkła, jaki towarzyszył jego czynnościom służbowym. Obie załogi spożywały wszystkie posiłki w messach dla oficerów i białych podoficerów oraz techników na lotnisku odległym od „campu” o kilkanaście minut jazdy autobusem.

Dzień na tej nowej stacji lotniczej zaczynał się przed świtem i trwał do północy, lecz pomiędzy godziną dziesiątą rano a piątą po południu następowała przerwa dla białych, ponieważ tylko Murzyni wytrzymywali zabójczy upał. Zresztą w ciągu pierwszych paru dni zajęcia sześciuosobowego zespołu latającego ograniczały się do studiowania trasy i wysłuchania kilku wykładów z zakresu bezpieczeństwa lotu oraz higieny w klimacie tropikalnym. Poza tym członkowie obu załóg zostali poddani szczepieniom i łykali potężne dawki chininy. Tylko W/C Valentine konferował z miejscowymi władzami wojskowymi i administracyjnymi oraz ze sztabem technicznym budowy i wyposażenia lotnisk.

Widowym owocem tych narad i konferencji była wielka mapa Afryki zajmująca niemal całą ścianę w kwadratowym hallu, który stanowił coś w rodzaju wspólnego sitting-roomu. Patrząc na nią, łatwo było zrozumieć, dlaczego transport samolotów z Wielkiej Brytanii na Środkowy i Bliski Wschód musiał odbywać się tak okrężną drogą.

Najbliższą kolonią brytyjską w Afryce zachodniej była Sierra Leone z portem Freetown. Lecz Sierra Leone i granicząca z nią wolna, neutralna Liberia oddzielone były od innych posiadłości imperialnych przez francuskie Wybrzeże Kości Słoniowej; aby je ominąć, trzeba było nadłożyć co najmniej 1 200 kilometrów lotu nad morzem bez żadnego pomocniczego lądowiska na wypadek defektu silnika. Dlatego

wybrano za punkt startu dalej na wschód wysunięty Gold Coast i port Takoradi odległy o 4 100 mil morskich od Southampton w Anglii.

Czerwona nić przyszpilona do mapy biegła najpierw wzdłuż wybrzeża do Akry, jak cięciwa łuku przecinała Zatokę Benińską, omijając francuskie terytoria Togo i Dahomeju, aby załamać się na Lagos w Nigerii i zmienić kierunek na północno-wschodni – do Kano. Stamtąd znów zbaczała na wschód i poniżej jeziora Czad, przez Fort Lamy i Ati we Francuskiej Afryce Równikowej przeskakiwała do brytyjskiego Sudanu, a dalej – przez El Fasher i El Obeid dążyła do Chartumu. Tu zwracała się ku północy i odtąd raz z prawej, raz z lewej strony towarzyszyła jej błękitna wstęga Nilu – przez Wadi Halfa i Asuan aż do Kairu.

Cały ten zasadniczy szlak, długości sześciu tysięcy kilometrów, miał kilka wariantów, rozszczał się na kilkusetkilometrowe odcinki do lądowisk pomocniczych i łączył się w Chartumie z trasą południowoafrykańską wiodącą przez Transwal, Rodezję, Kenię i Ugandę na przestrzeni trzech i pół tysiąca mil angielskich. Stanowiło to razem około dwunastu tysięcy kilometrów, nie licząc drogi morskiej z Anglii.

– To już jest coś! – oświadczył Toton ujrawszy po raz pierwszy ową mapę. – Europa stanowczo wysiada! Od Hiszpanii do Uralu jest ile? Cztery tysiące osiemset – może nawet trochę mniej. Też mi kontynent!

Toton łatwo się entuzjazmował i równie łatwo ulegał rozczarowaniom, przy czym te wahania na ogół przebiegały cyklicznie w ciągu doby: wczesnym rankiem i wieczorem był pełen zapału; za dnia, kiedy upał wzmagął się z godziny na godzinę – poddawał się zniechęceniu i apatii, przeklinał Afrykę i z rozrzewnieniem wspominał mglistą, chłodną Szkocję.

Hadzi przypisywał to okresowi aklimatyzacji, którą każdy Europejczyk musi przejść w tropikach. Sam zresztą reagował podobnie, jakkolwiek znacznie lepiej potrafił się opanowywać.

Pomyślał teraz, że trzeba wstać, aby odświeżyć się pod tuszem i pojechać na lotnisko. Oba Blenheimy miały być gotowe do oblatania na piątą. Za pół godziny przyjedzie samochód...

Uniósł się z leżaka i spojrzął na dwa rozstawione po obu stronach. Na lewo sterczały rude wąsy Samuela Cunninghama poruszane równym oddechem; na prawo – nieskazitelny profil Gubiszewskiego odcinał się na tle opuszczonej żaluzji.

– Pobudka! – zawołał Hadzi.

Ocknęli się równocześnie. Cunningham ziewnął, wydając przeciągłe miauknięcie, a Toton zatrzepotał swymi nieprawdopodobnymi rzęsami, rozejrzał się nieprzytomnie i ujrawszy Hadziego, wlepił weń wzrok pełen wyrzutu.

– Przerwałeś mi w najciekawszym miejscu – powiedział zamierzającym głosem.

– Co ci się śniło? – zapytał z wyjątkową bystrością Sam. Toton przymknął oczy i uśmiechnął się błogo.

– Wnuczka lady Emilii Kilmory – odrzekł z westchnieniem. – Pierwszy raz w życiu widziałem taką ładną Szkotkę. Była urzekająca. Właśnie miałem ją pocałować...

– W takim razie lepiej zaraz idź się wysuszać – poradził mu rozsądnie Hadzi. – To ci dobrze zrobi.

Ale Toton zignorował tę radę, a Cunningham pragnął się dowiedzieć, co to za lady Kilmory i jak wygląda jej wnuczka.

– Kilmory? – powtórzył przeciągle Toton, jakby tam wracał myślą poprzez tysiące mil. – Kilmory to taki zamek z siedemnastego wieku, a lady Emilia chyba niewiele młodsza, ale za to bardzo gościnna. Na wszystkie weekendy zapraszała polskich oficerów z Rothesay, aby ich zanudzać historią swego rodu i aby im pokazywać historyczne apartamenty, w których niegdyś królowa Wiktorija urodziła jedno ze swych dzieci, już nie pamiętam które.

– No, a wnuczka? – zniecierpliwiał się Samuel.

– Właśnie – wnuczka... – Toton melancholijnie pokiwał głową. – Pojechałem do Kilmory, żeby ją zobaczyć, bo wszyscy, którzy tam byli, wracali oczarowani. Ale przy moim pechu... Statek się spóźnił, bo coś tam nawaliło w kotłowni, bujaliśmy się kilka godzin na półsztormowych falach, aż dostałem choroby morskiej i w końcu dobiłem do gościnnych progów lady Emilii tuż przed północą. Zamek był ponury i pusty jak kościół w poniedziałek, i tylko sztywny, jak wystrugany z drewna lokaj towarzyszył mi przy kolacji, stojąc za moim

krzesłem, a potem zaprowadził mnie do pokoju gościnnego. Umyłem zęby w łazience, którą mi wskazał po drodze, i gruchnąłem się spać. Ale kiedy z rana chciałem się ogolić, nie mogłem trafić do tej przeklętej łazienki. Znalazłem ją wreszcie, tylko wydała mi się jakby większa i nieco inaczej urządzona. W dodatku nie znalazłem w niej szczoteczki do zębów, którą zostawiłem wieczorem. Nie było też ręcznika, ale na szczęście miałem swój. Ogoliłem się, wziąłem prysznic i punktualnie o dziewiątej stawilem się na śniadanie. Lady Emilia powitała mnie nader uprzejmie, po czym ku memu przerażeniu do ogromnej jadalni weszła osoba w średnim wieku, dość obfitych kształtów, o kwitnącej, różowej twarzy, której nadobność cokolwiek umniejszały bokobrody a la Franciszek Józef. Ale to nie była wnuczka, tylko jakaś kuzynka, urzędująca w charakterze damę de compagnie. Wnuczki nie było! Wyjechała do Edynburga czy też do Glasgow. Pomyślałem, że wpadłem, ale wówczas nie przypuszczałem jeszcze jak bardzo... Po śniadaniu zwiedzałem zamek w towarzystwie lady Emilii oraz jej kuzynki. Zaprowadziły mnie oczywiście także do apartamentów „królewskich” i wtedy wyszło na jaw, że goliłem się i brałem prysznic w łazience, gdzie kąpała się królowa Wiktoria. Nie razem ze mną, rzecz jasna, ale i tak, gdy obie damy spostrzegły na półeczce pod lustrem moje przybory toaletowe i ręcznik rozwieszony na poręczy – szok był potężny. Profanacja – rozumiesz?

Sam poważnie skinął głową.

– Szczoteczka się znalazła? – zapytał poufnym szeptem.

– Do diabła ze szczoteczką! – zirytował się Toton. – Zostawiłem ją na pamiątkę swego pobytu w tym cholernym zamku i po południu zwałem z powrotem do Rothesay, bo atmosfera w Kilmory przypominała lodówkę. Ale tutaj, w tej piekielnej spiekocie...

– I nie widziałeś wnuczki? – przerwał mu Cunningham.

– Nie – westchnął Toton.

– To jak mogła ci się teraz przyśnić? – zapytał dociekliwie Samuel.

Toton spojrział na niego przez ramię.

– Wyczarowała ją moja tęsknota – odrzekł. – Tęsknota do pięćdziesięciu stopni w cieniu. Według skali Fahrenheita, ma się rozumieć.

– Zdumiewające – oświadczył Sam. – To pachnie metafizyką.

– Może byście przestali bredzić? – zaproponował Hadzi. – Za dwadzieścia minut odjazd.

Cunningham wstał, podszedł do Gubiszewskiego, ujął go za przeguby dłoni i zaparłszy się nogami ściągnął z leżaka.

– Dziękuję – powiedział Toton.

Zatoczył się ku balustradzie werandy i odzyskawszy równowagę rozejrzał się na lewo i na prawo.

– Kuesi! – zawołał głośno.

Nikt mu nie odpowiedział. Jedynym skutkiem tego wezwania był niewielki popłoch wśród jaszczurek, które smyrgnęły pomiędzy grudy żużlu świeżo rozsypanego szerokim pasem dokoła domu dla ochrony przed żmijami.

– Twój Kuesi z pewnością poszedł na wagary – orzekł sceptycznie Cunningham. – To taki sam leń, jak mój Osi.

– Kuesi jest prawdziwym skarbem i światłem mojego życia – zaprotestował Toton. – Myje mi plecy, umie prasować szorty i co wieczór stręczy wiadome usługi miejscowych piękności.

– Mam nadzieję, że nie korzystasz z tych usług... – wyszeptał Samuel, przekonany, że jest wprost przeciwnie.

– Zdaje mi się, że prędzej czy później z nich skorzystam – oświadczył Toton. – Nie jestem mnichem.

– Ani ja – wyznał Sam poruszając wąsami.

W tej chwili na ścieżce od strony wsi ukazał się nie tylko Kuesi, lecz także trzej pozostali ordynansi: Otoo, Osi i Kofi. Biegli jeden za drugim miarowym truchcikiem, a każdy z nich trzymał w ręce długi pierzasty liść palmy ozdobiony kokardą z czerwonej wstążki.

Cunningham zobaczył ich także i zrobił groźną minę.

– Wy skąd? – zapytał. – Na urodzinach u arcybiskupa byliście?

– No, sir – zaprzeczył Osi. – Byliśmy u Abaidoo, ale jego syn nie będzie się nazywał Ar... arbis... – nie umiem powtórzyć tego trudnego imienia, bo urodził się we wtorek.

Cunninghamowi bezradnie opadły wąsy.

– Co on plecie? – szepnęła zwracając głowę ku Hadziemiu.

Hadzi wzruszył ramionami, lecz Otoo wystąpił naprzód i wyjaśnił sprawę: Abaidoo Sekyi jest naczelnikiem wioski Obo i właścicielem sporej plantacji bananowej, a zatem poniekąd sąsiadem białych

mieszkańców campu, do którego jednak nie wolno mu wchodzić z powodu zakazu władz wojskowych. Mimo to Abaidoo żywi uczucia szacunku i sympatii dla swych sąsiadów i zgodnie ze zwyczajem zaprasza ich na uroczystość nadania imienia swemu synowi. Uroczystość ta odbędzie się po zachodzie słońca, a więc o tej samej porze, w której przed tygodniem noworodek przyszedł na świat. Również z tego powodu syn Abaidoo Sekyi otrzyma należne mu imię Koknia, co w języku Akan znaczy po prostu wtorek.

Cunningham miał niejaki wątpliwości, czy białym oficerom Królewskich Sił Powietrznych wypada brać udział w murzyńskich uroczystościach rodzinnych (w dodatku pogańskich!), ale Hadzi oświadczył, że nawet książę Walii musiałby przyjąć takie zaproszenie, i ten demagogiczny argument przeważył szalę decyzji. Kofi, boy Valentine'a, został wysłany do wioski z zapowiedzią przybycia zaproszonych. Kuesi zajął się szorowaniem pleców porucznika Gubiszewskiego, a Osi i Otoo rozciągnięci na leżakach opowiadali sobie o wspaniałościach przyjęcia, jakie czekało ich wieczorem w domu Sekyi.

Samoloty Blenheim budowała wytwórnia Bristol Co., jedna z najstarszych na świecie, założona w r. 1910 przez pioniera lotnictwa brytyjskiego G. White'a w Bristolu⁴. Były to lekkie bombowce o dwu silnikach Mercury, łącznej mocy 1680 KM i o maksymalnej prędkości 450 km/godz. Załoga składała się z trzech ludzi, a uzbrojenie z trzech karabinów maszynowych oraz 600 kg bomb. Miały one stanowić brytyjskich dywizjonów bombowych na Bliskim i Środkowym Wschodzie.

Te dwa, które przybyły do Takoradi na pokładzie M/S „Sea Treasure”, nie różniły się żadnym szczegółem od serii MK I z roku 1937, jakkolwiek opuściły halę montażową wytwórni zaledwie przed dwoma miesiącami. Teraz, zmontowane ponownie w świeżo wykończonym hangarze, stały obok siebie na betonowej płycie w

⁴ Pełna nazwa wytwórni: The Bristol Aeroplane Company Ltd. Samoloty tej fabryki, typu Bristol-14 -Fighter, stanowiły częściowo wyposażenie lotnictwa polskiego w latach 1920–24.

oczekiwaniu próbnego lotu. Ich kadłuby i skrzydła były jeszcze gorące, nawet od strony zacienionej, jakkolwiek do zachodu słońca pozostała niespełna godzina. W kabinie załogi mimo otwartych odwietrzników panował duszny upał; ostry, drażniący zapach acetonowego lakieru chwycił za gardło. Nawet gdy zagrały silniki i zaczął się przewiew, trudno było oddychać.

Valentine pierwszy wykołował na okrężną drogę wiodącą do skrzyżowania pasów startowych, gdzie stał „karawan” kierownika ruchu pomalowany w ukośną biało-czarną „zebrę”. Hadzi ruszył także i zatrzymał swego Blenheima opodal, czekając, aż Ben ustawi się do startu. Samolot wing commandera oznaczony literą R (R-for Rachel, jak brzmiała jego oficjalna kodowa nazwa) zaryczał kolejno lewym i prawym silnikiem, podając się ku przodowi i drgając z wysiłku na zaciśniętych hamulcach. Potem na sygnał zielonym światłem oba jego silniki zagrzmiały razem, Blenheim ruszył, z wolna unosząc ogon z opuszczonymi płetwami steru wysokości i z każdą sekundą nabierając prędkości, pędził środkiem betonowego pasa, najpierw ciężko dobijając dudniącym podwoziem, a potem coraz lżejszy, coraz sprawniejszy, coraz bardziej podtrzymywany wygiętym, tęgo ubitym nurtem, który gnał pod jego skrzydłami, aż dźwignął go w górę. Pneumatyki kół oddzieliły się od gładkiej nawierzchni, musnęły ją raz jeszcze, jakby na pożegnanie, uniosły się wyżej. Maszyna o wadze sześciu i pół tony wzbiła się w powietrze.

Hadzi jeszcze przez chwilę śledził jej lot, póki nie położyła się w zakręt, a potem, otrzymawszy zezwolenie z wieży kontrolnej, podkołował na pas startowy, wypróbował swoje silniki i gdy zielone oko spojrzało ku niemu porozumiewawczo, dał pełny gaz, odpychając w przód wolant.

Start – nawet dla bardzo dobrego pilota – jest chwilą pewnego napięcia uwagi i nerwów. Można by ją porównać do przejścia po kładce nad spienionym potokiem lub nad przepaścią. Im samolot cięższy, im większego wymaga rozbiegu, tym owa kładka jest węższa i dłuższa; im lżejszy, łatwiejszy w pilotowaniu – tym krótsza i szersza.

Oczywiście przy dużym treningu nabiera się wielkiej sprawności i pewności siebie w przechodzeniu po kładkach, nawet bardzo długich i bardzo wąskich, położonych nad zawrotnymi przepaściami. Lecz bądź

co bądź po ich przebyciu odczuwa się odprężenie – takie właśnie, jakie jest udziałem pilota po oderwaniu się maszyny od ziemi. Zasadniczymi warunkami bezpieczeństwa dla samolotu są wysokość i prędkość. Bezpośredni kontakt z ziemią zmniejsza prędkość, a wysokość maleje do zera – zarówno przy starcie, jak podczas lądowania.

Jeśli chodzi o lądowanie, to załoga przeżywa je podobnie: lekki ucisk w uszach, krótka chwila oczekiwania, płynne zetknięcie się elastycznych pneumatyków kół z betonowym pasem i – już po wszystkim. Można się do tego przyzwyczaić, można nabrać nieograniczonego zaufania do pilota, z którym odbyło się setki gładkich startów i lądowań, a jednak gdzieś głęboko w podświadomości pozostaje leciutka obawa – nie większa niż obawa ukłucia igłą: przy starcie i lądowaniu zdarzają się przecież wypadki...

Hadzi wystartował dokładnie tak, jak Valentine, na takiej samej wysokości wciągnął podwozie i w ślad za nim położył się w zakręt, aby przepisowo okrążyć lotnisko. Jego Blenheim – A jak Afryka – zachowywał się bez zarzutu. Nie miał żadnych narowów, był prawidłowo ustabilizowany, sterowny i posłuszny jak dobrze ujeżdżony koń. Można mu było zaufać przy wszelkich manewrach, zarówno na pełnym gazie, jak na obrotach zredukowanych i w locie ślizgowym. Jedynie utrzymanie wysokości i kierunku przy użyciu tylko jednego silnika nastroczało niejakie trudności, co zresztą było rzeczą normalną i pozostawało w granicach dopuszczalnych.

Na wysokości półtora tysiąca metrów panował przyjemny chłód. Niebo było czyste, ciemnoszafirowe, białe cumulusy rozwiewały się, zanikały, jak zwykle przed wieczorem, ukośne promienie słońca kładły się na drobnych falach morza, na którym wspierał się daleki, lekko zamglony horyzont. Ziemia, z wyjątkiem wąskiego pasa piaszczystej plaży, była zielona. Ciemnozielona, niemal czarna, jasnozielona, żółtawozielona, niebieskawozielona jak arsenik, rozległa jak ocean, który drzemał u jej brzegów. Bujna dżungla przesycona wilgocią zdawała się ciągnąć w nieskończoność. Pod wysokimi, rozchwianymi głowami palm kokosowych rozprzestrzeniały się połyskliwe połączenia niskich zarośli bananowych o wielkich, mięsistych liściach i plantacje drzew kakaowych o białawych pniach, podobne do europejskich zaniedbanych sadów gaje cytrusowe, nieprzebyte gąszcze

mangrowców, srebrzyste eukaliptusy, palmy oleiste, olbrzymie smokowce, pojedyncze, rzadko rozsiane mansonie, mahoniowce, antiarisy i setki tysięcy – miliony! – innych, walczących o światło słoneczne w zbitej ciżbie żywej zieleni.

Tylko gdzieś w tej puszczy widać było zrudziałe strzechy szałasów i prymitywnych chat z bambusu otoczone uprawnymi półkami kukurydzy, ryżu lub tytoniu, a u skraju lądu – port i miasto, lub raczej dwa miasta: Takoradi i położone dalej na północny wschód Sekondi, jak dwa polipy sięgające ku sobie wydłużonymi mackami.

Zamieszkiwało je niemal 40 000 ludzi gnieźdzących się w glinianych ruderach, szopach, byle jak skleconych budach z falistej blachy, pomiędzy którymi tu i ówdzie białą ścianą niewielkich domów bardziej przypominających ludzkie siedziby. W krętych, wąskich, nieregularnych uliczkach, na paru głównych brukowanych arteriach z głębokimi otwartymi ściekami i na placach targowych kłębił się tłum ciemnoskórych mieszkańców odzianych (lub może raczej na pół odzianych) w bawełniane szorty i podkoszulki, w niebieskie i białe koszule bez rękawów, w jaskrawe, wzorzyste zapaski i chałaty z taniej, tandetnej tkaniny „*mammy cloth*”. Małe ręczne wózki, rowery i samochody wymijały się z trudem w tej ciżbie podobnej do mrowiska zamieszkałego przez kolorowe, pstre mrówki.

Tor kolejowy oplatał nabrzeża basenu portowego i wybiegał ku północy, ginąc w lasach. Mogło się zdawać, że kończy się tam w nieprzebranych gąszczach i nie prowadzi dokądkolwiek. Mogło się zdawać, że w głębi lądu nie ma już żadnych innych miast, że zielona puszcza nie ma granic.

Hadzi wiedział, że jest inaczej. Ten kraj – najbogatsza z kolonii brytyjskich – o powierzchni niemal równej Wielkiej Brytanii, zamieszkiwało cztery miliony Murzynów i zaledwie około czterech tysięcy Europejczyków, którzy zresztą nie mogli nabywać tu ziemi należącej wyłącznie do autochtonów. Takich miast jak Sekondi i Takoradi, a nawet znacznie większych, nie licząc osiemdziesiątysięczonej stolicy, Akry, było jeszcze około dziesięciu, zarówno wzdłuż pięciusetkilometrowego wybrzeża, jak w okręgach środkowych i północnych. Wysokie lasy, z przewagą palm

kokosowych i oleistych, o pięćdziesiąt lub sześćdziesiąt kilometrów dalej na północ ustępowały miejsca największym na świecie obszarom zajęтым przez plantacje niskich drzew kakaowych i kola, a jeszcze dalej, w dorzeczu Białej i Czarnej Wolty, zaczynały się sawanny przechodzące w step na granicy z Francuską Afryką Zachodnią. Bliżej, w rejonie zachodnim i środkowym, w dolinach rzek uchodzących do Zatoki Gwinejskiej leżały pokłady manganu i boksytu, a także pola diamentowe i złoto, od którego pochodziła angielska nazwa tego kraju.

Złoto... Wydobywano je tutaj już w XVI wieku, może nawet dawniej, a przecież złoża złotonośnej rudy i „złotego piasku” wypłukiwanego ze strumieni i dziś jeszcze stawiają Gold Coast na drugim miejscu pod względem produkcji tego kruszcu w całej Afryce.

Złoto zwabiło tu europejskich awanturników i kupców, lecz wkrótce na tym pachnącym wybrzeżu prócz handlu złotem, kością słoniową, pieprzem, olejem palmowym i koprą zaczął się handel o wiele bardziej zyskowny – ludźmi. Trwał trzysta lat i przynosił olbrzymie dochody. Na miejscu cena niewolnika wynosiła początkowo dwie miary hiszpańskiego wina; w Indiach Zachodnich – tysiąc dukatów. Gdy w roku 1713 Wielka Brytania na mocy traktatu w Utrechcie otrzymała monopol na ten haniebny proceder, interesy znacznie się popsuły, ale wciąż jeszcze były zachęcające: na wybrzeżach Pieprzowym, Kości Słoniowej, Złotym i Niewolniczym, aż po Nigeryjskie, płacono za dorosłego Murzyna około dwóch funtów szterlingów, a sprzedawano go w Ameryce za sześćdziesiąt pięć funtów. Roczny obrót tym „towarem” wynosił netto około stu tysięcy głów. Netto, ponieważ 70% niewolników ginęło bądź w drodze przez Atlantyk wskutek nieludzkich warunków transportu, bądź jeszcze przed załadowaniem na statki...

Bogacili się na tym handlu nie tylko przedsiębiorcy europejscy, lecz także afrykańscy – wodzowie wojowniczych plemion. Angielscy kupcy nie zapuszczali się w głąb lądu: było to zbyt ryzykowne. Ich dostawcami na Złotym Wybrzeżu stali się kacykowie Aszanti, którzy organizowali wyprawy po niewolników na sąsiednie terytoria, urządzali tam oblawy i pędzili schwytaną zdobycz na południe, ku przystaniom statków. Nie tylko na południe zresztą: niewolnicy byli potrzebni także wodzom miejscowym na północy i na wschodzie, gdzie niewolnictwo

„domowe” przetrwało po dzień dzisiejszy, jakkolwiek od r. 1901 teoretycznie jest bezprawiem.

Wielka Brytania na początku wieku XIX wprowadziła zakaz handlu niewolnikami, lecz jeszcze w r. 1847 ponad 80 000 Murzynów wywieziono z Afryki i sprzedano różnym nabywcom...

W zamian za niewolników, za złoto i diamenty, za korzenie i koprę, za kauczuk i cenne drewno wodzowie plemion Gold Coastu i południowej Nigerii przez parę stuleci otrzymywali barwne parasole, perkal, szklane paciorki i przede wszystkim – dżin. Dżin w najpodlejszym gatunku, po dziewięć i pół pensa za skrzynkę! Ten alkohol, którego nie pito nawet w slumsach Manchesteru i w dokach Londynu, zalewał brytyjskie kolonie i protektoraty Afryki Zachodniej, stając się z czasem niemal monetą obiegową i powodując swoiste zjawisko akumulacji bogactw poszczególnych kacyków, którzy gromadzili wielkie zapasy dżinu, spekulując na wzroście jego ceny w związku z coraz wyższym podatkiem akcyzowym. Dopiero w latach dwudziestych, za sprawą raportów światlejszych gubernatorów, skończył się ten import i wówczas wyszły na jaw „bogactwa” zapobiegliwych wodzów: w ich ukrytych składach spoczywały ogromne zapasy, dochodzące w poszczególnych przypadkach do ośmiu lub dziesięciu tysięcy skrzyń dżinu...

– Halo, skipper, chcę pogadać przez radio z ziemią – odzywa się w słuchawkach inter-comu głos Pokrowskiego.

Pokrowski mówi po angielsku, zapewne dlatego, aby się nie zaciąć, co mu się zdarza w języku ojczystym.

Hadzi jest cokolwiek zaskoczony tym nagłym nawrotem do aktualnej rzeczywistości, która nie ma nic wspólnego z historyczno-politycznymi refleksjami; przez całą sekundę spóźnia się z odpowiedzią.

– O-key, Leonardo – zgadza się wreszcie. – Jeżeli chcesz, odejdę jeszcze trochę dalej od lotniska.

Ale Leonardo zapewnia (tym razem po polsku), że odległość jest „el-lokwentna” i bez straty czasu wywołuje kontrolę, która zgłasza się prawie natychmiast. Urzęduje w niej jakiś „Uncje Tobby” – „Wujek Tobiasz”, zapewne Szkot, bo dźwięk „r” terkoce wyraźnie w jego słowach i wszędzie tam, gdzie Anglicy wymawiają „e”, on posługuje

się szerokim „a”. Po wzajemnych zapewnieniach, że słyszą się dobrze, następuje dialog naszpikowany terminami technicznymi, z którego niewiele można zrozumieć, nie będąc radiotechnikiem na wyższym stopniu wtajemniczenia, a potem: *Cherry-o!* i *over!*

– Spróbuję jeszcze Akre – oświadcza Leonardo.

Ale Akra nie odpowiada na wezwania, pomimo że tylko 200 kilometrów dzieli ją od Takoradi.

– Rzewna u-utopia – mówi Leonardo po chwili. – Dwa słowa mniej... To by było wszystko, skipper.

– No i co? Chodzi ta twoja stacja? – pyta Hadzi.

– Aerodyn-namicznie! – zapewnia z przechwałką Pokrowski.

– To dlaczego Akra się nie zgłosiła?

– Bo oni tam tylko w niektórych g-godzinach – wyjaśnia Pokrowski.

– Myślałem, że może p-przypadkiem...

W tej chwili w słuchawkach dudni donośny głos wywołujący „A-for Africa” i zgłasza się Ferguson, radiotelegrafista załogi Valentine'a. Skipper „Racheli” za jego pośrednictwem pragnie się dowiedzieć, czy flight lieutenant Brandt jest zadowolony ze swego Blenheima i czy nadal trwa w zamiarze wzięcia udziału w bankiecie u pana Abaidoo Sekyi, a jeśli tak, to czy byłby skłonny „opuścić powietrzne przestworza i powrócić na ziemię”, bo przed wizytą u naczelnika wsi trzeba będzie jeszcze wstąpić do szpitala po doktora Newmana, który także przyjął zaproszenie.

Hadzi oświadczył, że tak i że jest skłonny, Leonardo powtórzył tę jego odpowiedź i „A-for Africa” łagodną spiralą schodzi z tysiąca pięciuset metrów, aby gładko wylądować na pasie startowym.

Hadzi poznał doktora Newmana podczas wykładów z zakresu higieny tropikalnej, które lekarz prowadził w zastępstwie chorego kolegi wojskowego. Ta znajomość okazała się interesująca i wkrótce przekroczyła ramy kontaktów służbowych, jakkolwiek nigdy nie osiągnęła stopnia przyjaźni lub żywszej sympatii.

Doktor Newman zaciekał Hadziego głównie z tego powodu, że znał na wylot kraj i jego mieszkańców, a także ich zwyczaje oraz cały panujący tu system ekonomiczno-społeczny. Przy tym bynajmniej nie cieszył się najlepszą opinią w sferach rządowych, które zawiodły się na

nim poniekąd, a szczupła kolonia europejska nie utrzymywała z nim stosunków towarzyskich. Mimo to bywał od czasu do czasu na oficjalnych przyjęciach i z konieczności zapraszano go na urzędowe konferencje, ponieważ miał duży wpływ na krajowców, a jako zdolny lekarz, władający kilku narzeczami języka Akan, był prawie niezastąpiony. Kierował oddziałem dla Murzynów w miejscowym szpitalu, ale w praktyce prywatnej miał też dość licznych białych pacjentów, a wśród przedstawicieli pomniejszych towarzystw eksportowych i linii okrętowych – kilku bliskich znajomych, czy nawet przyjaciół, z którymi łączyły go jakieś tajemnicze interesy.

Wyglądał na lat pięćdziesiąt, choć był znacznie młodszy. Miał inteligentną, przedwcześnie postarzałą twarz o zmiętej, zmęczonej cerze, z ciemnymi workami pod oczyma, których żywe spojrzenie tłumili lekko przyciemnione szkła okularów w grubej szylkretowej oprawie. Ubierał się niedbale i nie zawsze bywał starannie ogolony, zwłaszcza nazajutrz po alkoholowych libacjach, które od czasu do czasu urządzał w swojej luksusowej willi w pobliżu szpitala. Fama głosiła, że jest bardzo bogaty i że zdobył majątek w sposób niezbyt legalny. Niewiele sobie z tego robił: nie starał się ukrywać ani swego pochodzenia, ani pogardy dla opinii i moralności białych, wystrzegał się tylko wyraźnego konfliktu z prawem.

– Nie jestem naturalnie cherubinem – mawiał w przystępie szczerości. – Nie posiadam białych skrzydeł i wrażliwości mimozy, czytuję natomiast kodeks karny. Taką już mam słabość...

William Newman był nieślubnym synem amerykańskiego agenta handlowego i angielskiej pielęgniarki z Akry. Ów agent porzucił ją, gdy była w ciąży, i nigdy nie zatroszczył się o losy dziecka, a młoda matka zmarła wkrótce po porodzie. Mały William został oddany pod opiekę misji angielskiej i uczył się w szkole parafialnej razem z całą czeredą dzieci murzyńskich, którym zaci misjonarze usiłowali wpoić przede wszystkim zasady wiary, a dopiero potem umiejętność czytania, pisania i rachunków. Dobre chęci wychowawców tylko częściowo zostały uwieńczone powodzeniem: wprawdzie ich biały pupil z obowiązku regularnie uczęszczał na nabożeństwa i śpiewał psalmy, ale po kryjomu wraz z rówieśnikami brał również udział w innych

obrzędkach, celebrowanych przez pogańskich kapłanów i czarowników, ponieważ animizm bardziej pociągał jego wyobraźnię. Za to w dziedzinie nauki świeckiej wykazał takie zdolności, że opiekunowie postanowili kształcić go dalej. Był bądź co bądź białym – a dla białych istniały tu inne prawa niż dla krajowców...

Ukończył więc szkołę średnią w Akrze, a następnie wysłano go na studia medyczne do Anglii.

Gdy wrócił na Złote Wybrzeże z dyplomem lekarskim, przez jakiś czas praktykował w Kumasi, a następnie objął w Takoradi stanowisko kierownika oddziału szpitalnego dla Murzynów.

Nie wierzył już ani w chrześcijańskie, ani w murzyńskie bóstwa, lecz raczej w surowicę i w chininę. Religia chrześcijańska zabraniała wolnej miłości, gniewu, egoizmu, kłamstwa i wszelkich uciech zmysłowych. Uważał, że za wiele tych zakazów jak na jedną religię, jeśli ma ona pozyskać sobie w nim gorliwego wyznawcę. A przy tym to, co zalecała, odstręczało go bardziej jeszcze niż jej zakazy; ostatecznie więc wołał pozostać przy medycynie, która nakazywała zwalczać jedynie choroby, oraz przy dżinie, który dawał mu chwile beztróskiego zapomnienia.

Był zbyt wykształcony, aby pozostać przy doktrynie animistycznej, ale nie próbował nawracać pogan. Mniemał, że piękne drzewo hebanowe – otakra, od którego pochodzi miejscowa nazwa Otakroasi (pod Drzewem Hebanowym), przekręcona przez Anglików na Takoradi – drzewo otaczane czcią tubylców, nie jest niczym gorszym od „dwóch skrzyżowanych żerdzi, do których modlą się chrześcijanie”.

Dzielił się tymi swoimi poglądami z Hadżim w rozmowach, jakie prowadzili po wykładach, popijając whisky z wodą sodową i z lodem. Wyróżniał go wyraźnie – zapewne dlatego, że Hadżi ze swej strony okazywał więcej zainteresowania dla spraw Złotego Wybrzeża niż pozostali członkowie obu załóg i nie wydawał się zgorszony tym, co lekarz opowiadał mu o sobie. Może zresztą Newman czuł potrzebę tego rodzaju wymiany myśli, nie mając po temu wiele okazji.

– Gdyby tubylcy mieli wszystko to, co mają biali – szkoły, szpitale, domy, samochody, lekarstwa, łodówki i dużo pieniędzy – nie modliliby się chyba wcale, bo nie byłoby o co prosić bogów – powiedział któregoś dnia.

– To demagogia – odrzekł Hadzi. – Nie wszyscy biali opływają w dostatki, a o ile wiem, wśród Murzynów są także ludzie bogaci, posiadający piękne domy i samochody, i lodówki.

– Zapewne – zgodził się lekarz. – Ale jeśli pan porówna afrykańską nędzę i ciemnotę z ubóstwem w Europie...

– Tam biedacy umierają z głodu i zimna – przerwał mu Hadzi. – Tu jest jednak łatwiej żyć w biedzie.

– Na Żółtym Wybrzeżu – tak. Może również w Kongo, w Togo i w Nigerii. Ale już w Sudanie i w Egipcie nędza i choroby dziesiątkują mieszkańców, a ich europejscy „opiekunowie” nie robią nic albo prawie nic, aby temu zapobiec. Uczą ich natomiast wiary w swojego boga i obiecują szczęśliwe życie pozagrobowe.

Nie jestem sentymentalny – powiedział po chwili – i nie mam najmniejszego zamiaru z tym walczyć, zanadto bowiem cenię własny komfort duchowy i osobiste wygody. Stwierdzam tylko fakty. Fakty wstydlive dla naszej cywilizacji, nie dające się ukryć mimo jej hipokryzji.

– Jest pan jednak lekarzem, a znakomitą większość pańskich pacjentów stanowią Murzyni – zauważył Hadzi.

– Och, medycyna to tylko moje hobby – uśmiechnął się Newman. – Przynajmniej w ostatnich kilku latach, bo jednak z początku... No, mniejsza o to. Byłem wówczas młody i nie myślałem o wygodach. Ale nie zawdzięczam obecnego dobrobytu poborom w szpitalu i nawet honorariom z prywatnej praktyki. Można się tu wzbogacić niekoniecznie kosztem Murzynów. Można im nawet przy tej okazji pomóc, jeśli nie ma się nadmiaru skrupułów wobec brytyjskiej administracji.

Hadzi nie podjął tego tematu, a lekarz zapewne zorientował się, że pod wpływem wypitego alkoholu zaszedł nieco za daleko w swoich zwierzeniach i aluzjach, bo już do nich nie powracał, przynajmniej w owym pierwszym okresie.

Abaidoo Sekyi nie należał ani do rzędu najważniejszych wodzów (których jest na Żółtym Wybrzeżu około sześćdziesięciu), ani nawet do

średnich, których liczba sięga kilkuset. „Ziemia tronu”, którą wraz z owym „tronem” odziedziczył nie po swoim ojcu, lecz po wuju (jak to jest w zwyczajach miejscowych), obejmowała kilkanaście hektarów plantacji bananów i około setki palm kokosowych. Reszta należała do wsi, w której sprawował władzę. Co się tyczy „tronu” – była to prosta, krótka drewniana ławeczka bez oparcia z prymitywnie rzeźbionymi poręczami po bokach. Siadywał na niej w chwilach uroczystych pod czerwonym parasolem, odziany w wytartą, przybrudzoną i nieco już spłowiałą szatę z miejscowej jedwabistej tkaniny kente w kolorze ciemnozielonym z geometrycznym czerwonym, żółtym i złotym deseniem. Ten ceremonialny strój przypominał rzymską togę, lecz był zszyty z wąskich pasów, co nadawało mu pewną sztywność w układzie fałd.

Abaidoo siedział na tronie w otoczeniu świty złożonej z dwu żon, ciotki uchodzącej za rzeczywistą władczynię wsi i całej plejady krewnych. Jego młodszy brat przyrodni trzymał nad nim rozpięty parasol, a inny dostojnik o wełnistej szpakowatej czuprynie i twarzy pomarszczonej jak suszona gruszka, odziany w luźne niebieskie pantaloney i bawełnianą podkoszulkę bez rękawów, pełnił funkcję porteparole wodza, któremu zwyczaj w zasadzie zabrania bezpośrednio rozmawiać z obcymi.

Abaidoo Nana Osei Sekyi Hene Otakroasi Obo (jak brzmiało pełne jego imię wraz z tytułem) był dobrze zbudowanym mężczyzną w sile wieku, o czekoladowym odcieniu skóry, dość regularnych rysach twarzy i żywym, wesołym usposobieniu.

Jego dom – raczej nieco większy od innych szałas, sklecony podobnie jak pozostałe z kilkunastu wbitych w ziemię krzywych żerdzi, pomiędzy którymi umocowano przewiewne ściany uplecione z bambusu i kukurydzy, kryty strzechą z tego samego materiału – otaczało obszerne, zaśmiecone podwórze. Bezładnie porzucone narzędzia, zwały chrustu, skorupy po rozbitych naczyniach, brudne, zetłale szmaty, kości zbielełe na słońcu, zardzewiałe, dziurawe puszki po konserwach i wszelkie odpadki wały się dokoła. Tylko część tego śmietnika uprzątnięto w dniu uroczystym, aby zrobić miejsce dla gości, a naprzeciw wejścia do szałas ułożono kilka mat, na których zasiedli biali.

Sekyi wśród chwilowej ciszy powitał białych gości za pośrednictwem swego porte-parole, dziękując im za przybycie, po czym rozległy się oklaski, gwizdy, okrzyki i śmiechy będące wyrazem aplauzu zgromadzonych. Kobiety i dziewczęta zaczęły roznosić miseczki z kenke, potrawą z mąki kukurydzianej, do której dodano drobno pokrajane kawałki drobiu i wieprzowiny, a chłopcy – czarki z dżinem i dzbanki z sokiem owoców limonii i z wodą.

Hadzi – wbrew swoim pierwotnym obawom – stwierdził, że tak przyrządzona kenke jest nie tylko jadalna, lecz nawet zupełnie smaczna, a dżin nie zaprawiony chininą – jakkolwiek ciepławy – daje się pić bez szczególnych trudności. Gubiszewski i Cunningham widocznie już wcześniej doszli do tego ostatecznego wniosku, a doktor Newman od początku nie miał w tej sprawie żadnych wątpliwości, bo wszyscy trzej chętnie spełniali toasty wznoszone przez miejscowych notabli. Natomiast Ben Valentine zachowywał daleko idącą powściągliwość, pijąc tylko z konieczności, aby nie urazić gospodarzy.

Tymczasem krótki zmierzch po zachodzie słońca ustąpił miejsca ciemnościom nocy rozpraszonym jedynie czerwonym, migotliwym blaskiem płomieni trzech ognisk rozłożonych pośrodku kręgu uczujących, a spoza gęstych zarośli i drzew otaczających wieś wychylił się cienki sierp księżyca.

Był to zapewne sygnał do rozpoczęcia właściwego obrządku, bo wśród przybyłych gości wszczął się ruch: wszyscy powstali z miejsc, skupiając się bliżej ognisk, wódz postąpił parę kroków naprzód i uniósł w górę ramiona, a głośny gwar ucichł z wolna i zapadła cisza, mącona tylko trzaskaniem płonących gałęzi. Po chwili z wnętrza chaty wyszła młoda kobieta odziana w rodzaj długiej, fałdzistej koszuli z wzorzystej materii, ciasno opiętej pod pachami i sięgającej niemal do stóp. W nagich ramionach trzymała niemowlę zawinięte w bawełnianą szmatę.

– To druga żona Abaidoo, Elna – powiedział szeptem Newman. – Pierwsza jest znacznie starsza; nazywa się Adżawa i ma już czworo dzieci, niestety same córki. Dlatego Abaidoo postanowił sprawić sobie nową żonę, co nie przeszkadza mu być członkiem kościoła anglikańskiego. Widocznie pobłażliwy Stwórca nie poczuł się dotknięty tą bigamią, skoro pobłogosławił dodatkowy związek narodzinami chłopca...

– Wstrząsające! – mruknął Cunningham.

Lekarz popatrzył na niego z ukosa.

– Sądzi pan? – zapytał z sarkastycznym uśmiechem.

Zgorszony nawigator nie odpowiedział; wzruszył tylko ramionami, a jego rude wąsy nastroszyły się wachlarzowato. Odwrócił głowę, przenosząc nieruchome spojrzenie na bigamistę, który wziął swego potomka z rąk nałożnicy i odrzuciwszy pieluchę, uniósł go w górę, aby pokazać obecnym.

– Chłopiec – powiedział głośno w języku A-kan. – *A boy* – powtórzył po angielsku z wyrazem dumy. – Urodził się w dniu Koknia i będzie nosił imię Koknia. *Tuesday* – dodał, zwracając się znów ku białym.

– Tuesday-Koknia! – rozległy się okrzyki wśród Murzynów, którzy zapewne uznali to za udany dowcip, bo śmieli się i klaskali w dłonie.

Abaidoo Sekyi uciszył ich wznosząc ramię. Jeden z jego licznych krewnych podał mu czarękę z dżinem, wódz ostrożnie przechylił ją i kilka kropel alkoholu spłynęło na usta niemowlęcia, które zareagowało głośnym wrzaskiem.

– Jeśli widzisz dżin, to rzeczywiście jest to dżin – powiedział Abaidoo, przytrzymując wierzgającego oseska, po czym jeszcze dwukrotnie zwilżył jego wargi i bezzębne dziąsła maczając palec w zawartości naczynia, a wreszcie sam wypił resztę.

Sięgnął teraz po czarękę z wodą i powtórzył rytuał, z całą powagą pouczając biednego malca, że „jeśli widzi wodę, rzeczywiście jest to woda”. Koknia Sekyi nie wykazał wprawdzie żadnego zrozumienia dla tych zabiegów i zdawał się nie rozróżniać na razie wody od dżinu, bo darł się wniebogłosy nadal, niemniej jednak otrzymał imię, które mu się należało, i od tej chwili stał się członkiem społeczności Obo.

Szczęśliwy ojciec uniósł go w górę, zwracał się kolejno ku wschodowi i zachodowi, na południe i na północ, aby mu pokazać ziemię i niebo dokoła.

– Oto jest świat, na którym będziesz żył – mówił podniesionym głosem. – Świat pełen bogactw i obfitości, świat z jego wesołością i radością, z jego smutkiem i bólem, ze słońcem, z księżycem i z gwiazdami. A pośrodku tego świata jest twoja wieś, Obo, otoczona palmami i bananowcami, i drzewami rodzącymi orzechy kola i kakao, i

kawę, i limonię, i wszystkie owoce dla ludzi. Obo jest w środku, a dokoła są inne wsie i miasta, i tylko tam, gdzie kończy się ziemia, zaczyna się wielkie morze, w którym jest wiele ryb i po którym pływają łodzie rybackie, aby je łowić. Żyj długo, Koknia, urodzony w dniu Koknia, i rośnij zdrowo, aby zostać wybitnym człowiekiem w swoim plemienu!

Doktor Newman tłumaczył to przemówienie z biegłością godną podziwu i skończył prawie równocześnie z wodzem. Chciał jeszcze dodać coś od siebie, lecz nie zdążył: krewni i goście wodza krzyczeli, klaskali i prześcigali się w wysiłkach, aby narobić jak najwięcej hałasu. Jednocześnie odezwały się trąbki, piszczałki i etumpai – bębny i bębunki z wydrążonych pni lub dużych tykw, na które naciągnięto wyprawione skóry małpie. Zgiełk osiągnął szczyt natężenia, gdy spomiędzy zarośli strzeliły trzy zielone rakiety, wzbily się wysoko i pękły z hukiem, sypiąc iskrami.

– Do licha – mruknął Valentine. – Skąd oni mają rakiety lotnicze?

– To niespodzianka ode mnie – wyznał skromnie Gubiszewski. – Wycygałem je od oficera startowego.

– I buchnąłeś mu raketnicę – dodał Hadzi.

– Och, wziąłem ją z naszego Blenheima – odrzekł Toton. – Leonardo podjął się roli pirotechnika, a jutro raketnica znajdzie się z powrotem na swoim miejscu.

– Chciałbym, żebyś tego dopilnował osobiście – powiedział Hadzi. – Mam nadzieję, że nie przygotowałeś innych niespodzianek?

– Nie – westchnął Toton. – Nie zdemontowałem żadnego z silników, nie wybudowałem busoli i nie wziąłem z sobą dinghi, żeby urządzić regaty przy księżycu.

– Całe szczęście – uśmiechnął się Valentine. – Byłaby to lekka przesada.

– Właśnie tak sobie pomyślałem – oświadczył Toton. – Odrąbiono? – zapytał spoglądając na Hadziego.

– Odrąbiono – powiedział Hadzi. – Zdaje się, że twój pomysł spotkał się z kolosalnym uznaniem miejscowych obywateli.

Istotnie, powszechna radosna wrzawa i harmider wszczęty przez podnieconych muzykantów nie pozostawiały co do tego żadnych wątpliwości, a Sekyi był tak zafascynowany, że omal nie upuścił na

ziemię Kokni urodzonego w dniu Koknia. Zapobiegła temu szybka interwencja ciotki, pierwszej damy wsi Obo, która tęgim szturchańcem przywróciła wodzowi poczucie rzeczywistości. Abaidoo Sekyi zmieszał się widocznie, zadreptał w miejscu z nagłego popłochu i opamiętawszy się, znów przybrał pozę pełną godności, a świadoma dobrych manier starszyczna uciszyła zebranych.

Szczęśliwy ojciec i mąż zwrócił się teraz ku swojej nowej żonie i oddał jej niemowlę, a gdy zręcznie umocowała na grzbiecie pieluchę z tym ciężarem, ostentacyjnie wrzucił do nadstawionej przez nią miski całą garść brązowych jednopensowych monet.

Efna podziękowała mu skinieniem głowy, po czym, potrząsając miską, zaczęła obchód dokoła krewnych i gości, aby zebrać datki „na mleko i pokarm” dla pierworodnego syna.

Brąz i miedź sypały się gęsto, a biali za przykładem doktora Newmana obdarzyli ją nikłowymi szylingami, co wzbudziło szmer uznania wśród zgromadzonych.

Potem znów odezwały się etumpai, butelki z dżinem, dzbany z wodą i sokiem krążyły z rąk do rąk, a dziewczęta zaczęły przytupywać i podśpiewywać do taktu. Powolny rytm stopniowo wzrastał się, przybierał coraz żywsze tempo, a gdy włączyły się do niego trąbki i flety, zawładnął nerwami i mięśniami słuchaczy: zaczęli tańczyć, tworząc ruchomy, coraz bardziej zagęszczający się krąg dokoła ognisk.

Ben Valentine przycisnął się do Hadziego przez rozdzielający ich tłum.

– Myślę, że teraz należałoby się stąd ulotnić – powiedział. – Newman jest zalany i już tańczy, a naszym chłopcom niewiele trzeba, żeby... e... poszli za jego przykładem. To mogłoby wywołać niejakie... e... zgorznienie.

Hadzi zgodził się na ów strategiczny odwrót, ale w praktyce decyzja dowódcy nie była wcale łatwa do wykonania: Toton udał się rzekomo na poszukiwanie Leonarda i obaj znikli z pola widzenia, Samuela Cunninghama otaczał wianuszek dziewcząt podziwiających jego rude wąsy, sierżant Ferguson nurkował w tłumie jak perkoz, nie zwracając najmniejszej uwagi na sygnały wywoławcze swego skippera, a czterema czarnymi ordynansami rytm tańca zawładnął już na dobre i tym sposobem środki łączności zostały całkowicie sparaliżowane.

W rezultacie – przynajmniej na ten raz – trzeba było zrezygnować z wszelkich wysiłków w celu ochrony moralności i godności białej rasy...

Dzwonek terkotał głośno i nagłaco, a w oszklonej skrzynce przy imieniu Otoo migotała czerwona żarówka. To cudowne urządzenie działało bez zarzutu, ale niejako samo dla siebie. Otoo nie należał do służbistów, którzy wszystko rzucają na pierwsze wezwanie. Zachowywał się tak, jakby dzwonek nie przestawał dzwonić, a żarówka migotać od czasu, gdy zainstalowano je w campie. Ściśle rzecz biorąc, nie miał najmniejszej ochoty wygramolić się ze swojej pryczy, aby pójść do bufetu, zabrać stamtąd szklankę soku pomarańczowego z lodem, który przygotował Jingle, i zanieść ją flight lieutenantowi Brandtowi, a potem wyczyścić jego buciki, jak to czynił codziennie o piątej rano. Był niewyspany, a w całym jego organizmie – w mięśniach, w mózgu i w nerwach ciągle jeszcze dygotał i wibrował taniec wraz z wypitym dżinem. Przy drugim dzwonku Otoo jęknął, odwrócił głowę, w której odczuwał tępy ból, i z beznadziejnym wyrzutem spojrzął na pryczę Kofiego, która była pusta. Nie mógł wyręczyć się Kofim, ponieważ boy wing commandera wstał przed godziną razem z „szefem”, sierżantem Jingle, i był już zapewne w bungalowie oficerskim na służbie. Otoo usłyszał wprawdzie jego rozzwierające ziewanie i gniewne połajanki szefa, ale wtedy nie chciało mu się nawet otworzyć oczu. Liczył na cud – na jakiś nieprawdopodobny zbieg okoliczności, który pozwoli mu spać przynajmniej do południa. Ale cuda zdarzają się niezmiernie rzadko, więc i tym razem rachuby zawiodły: dzwonek warczał i jęczał, aż kłuło w uszach... Otoo doszedł do wniosku, że musi wstać, bo wszak ani Kuesi, ani Osi nie zechcą bezinteresownie go zastąpić.

Szcześliwcy! Mogą wylegiwać się bodaj do dziesiątej, ponieważ ich biali oficerowie nie wrócili na kwatery w campie. Stanowczo lepiej jest być boyem młodszego oficera, jakkolwiek Kofi pyszni się, że obsługuje samego ich dowódcę. I cóż z tego? Osi wyłudził wczoraj parę szylingów od rudego porucznika tylko za to, że „namówił” Akosuah, aby z nim poszła w krzaki.

Jakby ją trzeba było do tego namawiać! Kuesi wprawdzie nic jeszcze nie dostał od swojego białego, ale ma dla niego w rezerwie młodziutką Amah i przechwala się, że wkrótce będzie ją co noc

przyprawdzał do campu. Amah i jej matka z pewnością zarobią na tym furę pieniędzy... Ciekawe, jak długo wing commander i flight lieutenant wytrzymają bez kobiet. Przecież nie są jeszcze starcami! A bez pomocy boya żadna dziewczyna nie dostanie się do ich kwatery. Tak, prędzej czy później musi to nastąpić. Ale niklowe szylingi przydałyby się natychmiast...

Otoo postanowił energicznie działać w tym kierunku, lecz czwarty dzwonek przerwał jego dalsze rozmyślenia i plany. Boy przeciągnął się, ziewnął i zwłókł się z pryczy. Przez chwilę wahał się, czy nie obmyć twarzy nad blaszanym korytkiem z bieżącą wodą i nawet odkręcił kurek, lecz ostatecznie nadstawił tylko usta, żeby się napić. Woda była ciepła i miała smak metalu. Przełknął ją mimo to i wreszcie wyszedł zapinając po drodze guziki drelichowej kurtki.

Obaj dowódcy załóg byli już ubrani, a buciki F/Lt Brandta wyczyścił Kofi. Otoo uznał to za fakt bardzo pomyślny i trochę się zdziwił, że Hadzi jest innego zdania. Na jego pytanie o przyczynę takiego spóźnienia i zaniebdywania się w służbie Otoo odpowiedział, że jest chory. Bardzo chory. Zapewne jakieś złośliwe „dżu-dżu” zakradło mu się do głowy, a może zadała mu je pewna dziewczyna, która nadaremnie prosiła go, aby zwrócił na nią uwagę „swego białego”. Tak się wyraziła, no! Naturalnie Otoo odmówił. Ta dziewczyna jest dobra dla podoficerów; natomiast dla pana flight lieutenanta nadawałaby się Fofie, która...

Hadzi przerwał te stręczycielskie wywody. Otoo dowiedział się, że Fofie nie ma w tej chwili żadnych szans, ponieważ obie załogi zaraz po śniadaniu odlatują w daleką drogę i nie wiadomo, kiedy wrócą: może za parę dni, może za tydzień, a może jeszcze później. Otoo ma natychmiast obudzić obydwu boyów, zapakować rzeczy jeszcze wczoraj przygotowane przez oficerów i dostarczyć je do messy na lotnisko. I mają się z tym pośpieszyć! Wszyscy czterej! Potem zameldują się u sierżanta Jingle i otrzymają od niego dalsze instrukcje w sprawie codziennych zajęć na czas nieobecności oficerów. To na razie wszystko.

Wydawszy te zarządzenia, Hadzi wyszedł na werandę. Ben Valentine czekał na niego przechadzając się tam i z powrotem wzdłuż balustrady.

– Pojechali do Newmana – powiedział. – W każdym razie Kofi widział, jak wsiadali do jego samochodu. Nie bardzo mi się to podoba, ale ostatecznie lepiej, że ich zabrał, niż gdyby zostali do końca. Mam nadzieję, że już trochę wytrzeźwieli i zjawią się na lotnisku nie każąc nam czekać...

– A Ferguson i Pokrowski? – zapytał Hadzi.

– Jadą – odrzekł wing commander wskazując ruchem głowy nadjeżdżający wóz terenowy, w którym siedzieli obaj radiotelegrafści. – Z podoficerami zawsze jest mniej kłopotów.

Hadzi nie był o tym całkowicie przekonany, jakkolwiek wyglądali prawie zupełnie normalnie i tylko ich lekko zaczerwienione oczy świadczyły o nie przespanej nocy.

– Nie było żadnej rozróbki? – zapytał Pokrowskiego poufnie, gdy samochód ruszył i skręcił na drogę ku lotnisku.

– Absolutnie – oświadczył Leonardo. – Całkiem b-bezszerowo. Tylko ten ich Abaidoo dostał po mordzie.

– Od kogo? – przeraził się Hadzi.

Pokrowski lekceważąco machnął ręką.

– Od własnej ciotki – wyjaśnił. – Bo się naoliwił z nadmiaru szczęścia chciał ppodpalić chałupę. Zostało w rodzinie.

– Ale wyście się do tego nie miesza!?

– Skąd! Załatwiliśmy tymczasem parę ttransakcji handlowych: skórki.

– Skórki? – powtórzył Hadzi.

– Z jaszczurek – uzupełnił Leonardo. – I z węzów. Otworzył wypchaną torbę podróżną i wydobył z niej spory zwój wyprawionych skórek.

– Kupiłem to za dziesięć szylingów – wyznał z odcieniem dumy. – Podobno w Kairze można od ręki ssprzedać zza pięć funciaków.

– Po pierwsze – o ile wiem – trzeba zapłacić cło, a po drugie nie wiadomo, czy tym razem polecimy do Kairu – zauważył Hadzi.

– Nie szkodzi – mruknął radiotelegrafista. – Prędzej czy później ppolecimy. A doktor Newman mówi, że nas cło nie dotyczy i żeby tylko nie wozić diamentów, bo to kryminał.

– Ja myślę! – powiedział Hadzi. – Diamenty i złoto stanowią tu własność rządową.

– Złoto także? – upewnił się Leonardo.

– Także. Doktor Newman powinien o tym wiedzieć. Mam nadzieję, że nie zamierzacie kupować i przemycać kradzionego złota?

– Ja mam tylko te skórki – odrzekł Leonardo z lekkim westchnieniem, w którym wyczuwało się nutę żalu. – Za złoto chcieli rakiетnicę...

Hadzi powstrzymał mimowolny uśmiech, aby nie stracić powagi. Wszyscy byli tu narażeni na pokusy... Na szczęście jeszcze nie ulegali tym najgorszym.

Samuel Cunningham i Toton zjawili się w messie z przykłądną, rozbrajającą punktualnością, dzięki czemu na razie uniknęli kazania. Mieli niewinne miny, podkrążone oczy i ziemiste twarze.

– Patrz, jacy oni przystojni – powiedział Hadzi do Bena. – Jeżeliby tu wyciągnęli kopyta i gdyby ich pochowano w tej gliniastej ziemi, to chyba nawet po skończonej wojnie i po ewentualnej ekshumacji nie wyglądaliby o wiele gorzej.

Toton zatrzepotał dziewczymi rzęsami i z zainteresowaniem przejrzał się w kieszonkowym lusterku.

– Za wiele ewentualności, jak na mnie – oświadczył. – Ten wczorajszy kurs pieśni i tańca dla długowiecznych był co prawda trochę męczący, ale to jeszcze za mało, żeby zaraz wyciągać kopyta i dać się pochować, a potem ekshumować. Melduję posłusznie, że czuję się zdrów, raźny i rześki – dodał po polsku.

– To widać na pierwszy rzut oka – mruknął Hadzi. – Zobaczymy, jak będziesz nawigował na trasie.

– *Soit!* – powiedział Toton. – Zobaczysz!

Ta jego „rzeskość” i pewność siebie wydała się Hadziem u cokolwiek podejrzana. Przyszło mu do głowy, że doktor Newman mógł zaaplikować swoim gościom jakieś środki chwilowo podtrzymujące energię – może kokainę albo coś w tym rodzaju? Nie chciał o to

wypytywać porucznika teraz, w messie, ale Toton sam zaczął opowiadać o przebiegu nocnej hulanki.

Najpierw odszukał Leonarda i – w myśl poleceń Hadziego – kazał mu pilnować raketnicy „jak własnej nieletniej siostry” i żeby Leonardo nazajutrz nie pokazywał mu się bez niej na oczy. Potem bez większego powodzenia próbował wyswobodzić Samuela spośród zachwyconych jego wąsami dziewcząt, a widząc, że te wysiłki idą na marne, sam zaczął tańczyć – ot tak, żeby się przekonać, czy rzeczywiście wpada się w ekstazę, jak go o tym zapewniał Willi, to jest doktor Newman.

Nie, nie wpadł w żadną ekstazę, jakkolwiek bardzo się starał. Może trzeba było cokolwiek więcej wypić, aby ten cel osiągnąć, ale tymczasem w rezydencji Abaidoo Sekyi zabrakło dżinu.

Wobec tego dr Newman zaproponował, żeby pojechali do niego „na filiżankę kawy i kieliszek brandy”. Zawiózł ich swoim samochodem i był niesłychanie gościnnie. Toton i Sam podziwiali jego luksusowy dom z klimatyzacją, dywanami, porcelaną, złotą zastawą, łazienką i basenem, w którym mogło się pomieścić chyba z pół tuzina osób naraz, z kryształowym podręcznym barem zaopatrzonym w najlepsze gatunki koniaku i whisky oraz z sypialnią, w której stało ogromne łóżko z moskitierą zapinaną na zamek błyskawiczny. To ostatnie urządzenie wydało się im największą zdobyczą cywilizacji, znacznie przerastającą nawet ów sześćciosobowy basen kąpielowy z wymyślnymi natryskami.

– Coś takiego przydałoby się u nas w campie – westchnął.

– Podobno taką moskitierę można kupić w Kairze – wtrącił Cunningham. – Wprawdzie to pachnie grubszą gotówką, ale doktor Newman...

Urwał w połowie zdania, ponieważ Toton kopnął go pod stołem, a Hadzi pomyślał, że doktor Newman troszczy się nie tylko o zdrowie i higienę tropikalną załóg, lecz również o uboczne korzyści materialne, jakie mogą osiągnąć na trasie Takoradi – Kair. Czyżby ta życzliwość miała być zupełnie bezinteresowna?...

Równo ze wschodem słońca dwa Blenheimy obciążone skrzyniami zawierającymi materiały techniczne i przyrządy dla nowo powstających lotnisk wystartowały kolejno w kierunku północno-wschodnim, pozostawiając ciemne ślady pneumatyków na szarym betonie obficie

pokrytym rosą, a potem, wessawszy podwozia, jak wystające, niepotrzebne już macki, wykręciły nad morze i popłynęły wzdłuż lądu na kursie 65°.

W dole na ziemi i na morzu falowały długie welony białych oparów, ale już na wysokości paruset metrów powietrze było czyste, a głęboki błękit nieba roztaczał się dokoła. Ląd – ciemnozielony, z płową wstęgą piasku u skraju – ukazywał się na chwilę i znikał we mgle, póki słońce nie wzbilo się wyżej. Wtedy wilgotne opary zaczęły rozwiewać się niczym lekkie, półprzeźroczyste zjawy pierzchające w popłochu przed dziennym żarem. Tylko tu i ówdzie w cieniu wyniosłych palm, w gąszczach zieleni, nad bagnistymi zalewami leniwych strumieni pozostały opalizujące smugi, jak mętne kałuże wody zmieszanej z mlekiem.

Brzeg zbliżał się i oddalał, rybackie wioski wylaniały się spośród palm, wybiegały prymitywnie skleconymi przystaniami na niewielkie zatoki, w których roilo się od łodzi powracających z połowu. Czółna i barki wyglądały z góry jak ciemne pestki daktylowe ze sterczącymi listkami żagli, rudawe pajęczyny sieci schły na żerdziach, po wydeptanych ścieżkach poruszali się ludzie jak pracowite mrówki, wątle pasemka niebieskawego dymu pięły się wzwyż i spływały w głąb lądu z poranną bryzą.

Samoloty minęły z daleka Cap Coast z jego nieregularnym placem targowym otoczonym glinianymi domkami, potem szarą od żyznego łu lagunę przy ujściu rzeki Nakwa, potem Winnebę ze zbutwiałym drewnianym pomostem, który symbolizował port, a potem jeszcze jedną, gładką jak lustro lagunę – Sakumo, za którą opleciona zwojem dróg i torów kolejowych ukazała się Akra.

Tu Blenheim Valentine'a wykręcił w lewo, a Pokrowski na pokładzie „Afryki” odebrał jego pożegnalny sygnał: „Spotkanie w Kano” i „*Good luck*”.

– *Good luck to you, Rachel!* – odpowiedział Hadzi, po czym „Afryka” odbiła nieco bardziej w prawo, aby wyrównać kurs na Lagos.

Rozpalone do białości słońce toczyło się coraz wyżej, brzeg cofał się ogromnymi postrzępionymi łukami od przylądka do przylądka aż po szeroką gardziel ujścia Wolty otoczoną na przestrzeni pięćdziesięciu

mil zalewami i jeziorami. Tam i daleko na północ, i na wschód, niemal do samej granicy Togo, więcej było wody niż stałego lądu. Rzeki i rzeczki, nieprzebyte bagna, laguny i rozległe jeziora połyskiwały wśród bujnej tropikalnej dżungli pozbawionej wszelkich dróg i jakiegokolwiek śladu osad ludzkich. Tylko nad morzem, na wąskich mierzejach stłoczyły się gęsto wsie pod osłoną palm kokosowych.

Toton zameldował Przylądek Św. Pawła, za którym niski brzeg wygiął się znów głębokim zakolem, oddzielając Lagunę Keteńską od pełnego morza, po czym na wprost przed Blenheimem ukazały się pierwsze kłębiaste obłoki, jak przednie straże malarycznych błot i przesyconych gorącą wilgocią lasów Nigerii.

Wybrzeże Togo i Dahomeju, stanowiące jak gdyby próg czy też przedsionek do tego „Grobu Białego Człowieka”, dymiło parą. Nawet na wysokości tysiąca metrów wewnątrz kabiny samolotu panował duszny, oranżeryjny upał. Spod specjalnych lekkich hełmów lotniczych po twarzach spływał kroplami pot, dostawał się do oczu drażniąc spojówkę i wywołując łzawienie, tworzył słony osad na wargach. Wilgotne koszule kleiły się do ciała, skóra na piersi i na plecach swędziała jak od pokrzyw, tętna w skroniach pulsowały boleśnie.

Toton otworzył wszystkie przewietrzniki, a Hadzi na zwiększonych obrotach nabierał wysokości, aby wydostać się z tej łaźni. Na dwóch tysiącach metrów ochłodziło się, lecz teraz na drodze Blenheima płynęły coraz gęściej kłębiaste, piętzące się cumulusy. Rosły i rosły wszerek i wzwyz, jak łańcuchy i pasma białych gór prześwietlonych oślepiającym blaskiem na stokach i u wzdętych, baniastych szczytów. Wkrótce stały się tak wielkie, że nie sposób było je omijać. Raz po raz samolot nurzał się w bieli i wtedy niebo, morze i daleka, zamglona ziemia na krótką chwilę znikaly z pola widzenia, jakby za matową szybą. Potem znów ostra, kłująca jasność wdzierala się do kabiny, słońce strzelało w oczy, malachitowa, żyłkowana falami powierzchnia morza ścielila się w nieskończoność, a po lewej stronie majaczył zamglony brzeg.

Hadzi wiedział, że gdzieś w oddali w ten niski, bagnisty brzeg wrzyna się płytka zatoka odcinająca od stałego lądu wygięty, długi półwysep, postrzępiony jak liść palmy, i że na jego zachodnim cyplu leży ćwierćmilionowa stolica Nigerii – Lagos.

Ale na kursie do Lagos w tej chwili stała potężna, białokremowa chmura o spłaszczonej podstawie i wydętych, szerokich barach, z głową w świetlistej peruce – jak surowy brytyjski sędzia sztuką czarnoksięską zamieniony w olbrzyma. W porównaniu z nim Blenheim ze swymi ryczącymi basem silnikami przypominał brzęczącego komara, który leci na oślepe ku własnej zgubie.

Hadzi nie zawahał się jednak i nie zmienił kursu. Maszyna wpadła w gęstą białą parę, szary półmrok wskoczył do wnętrza kabiny, a blask słoneczny zatrzasnął się za nim bezgłośnie, jak odcięty stalowym ostrzem. Ciężki zgęstniał, stanął tuż blisko u krawędzi natarcia skrzydeł, zawisł przed wirującymi śmigłami, zagarnął stery. Gwałtowny ciąg w kominie wstępującego prądu porwał samolot w górę, zakolysał nim, wyniósł go o kilkadziesiąt metrów wyżej, jak na zwolnionej z napięcia sprężynie, i przepadł równie nagle, jak się pojawił. Wariometr ruszył cwałem, zatrzymał się, pobiegł z powrotem. Czarna sylwetka sztucznego horyzontu drgała lekko, ślizgała się pośrodku tarczy o parę milimetrów w górę i w dół, jakby spłoszona i zaniepokojona, aż wreszcie zastygła w bezruchu. Fale rozproszonego światła, zmierzchu, cienia i półcienia przemykały za powleczonymi bielmem szybami, zmienne, niespodziane, chaotyczne, jakby oślepy Blenheim pędził przez tunel z bezładnie rozmieszczonymi latarniami w mlecznych, matowych osłonach.

Wtem bijąca w oczy, biała jak puch łabędzi jasność zaczęła rozżarzać się przed nim i rosła, zbliżała się z niewiarygodną prędkością, aż nagle runęła blaskiem, jak potop płynnej stali.

Hadzi zacisnął powieki. Na czerwonym, pulsującym tle czarne, zielone i ogniste płatki wirowały w szalonym tańcu, póki źrenice nie przystosowały się do tego olśnienia. Dopiero wtedy wolno, ostrożnie otworzył oczy i spojrzał najpierw na tablicę przyrządów, a potem na horyzont. Ciężka, ołowiana ławica chmur burzowych pełzła nisko nad lądem.

– Lagos na kursie – usłyszał głos Gubiszewskiego. – Wolałbym, żebyś nie schodził niżej. Będzie mi łatwiej znaleźć lotnisko. Na mapie w ogóle nie ma żadnej Apapy, tylko same bagna, ale Wu-Ce zaklinał się, że można tam lądować nie robiąc wielkiego plusku.

Hadzi domyślił się, że „Wu-Ce” jest polskim skrótem stopnia wing commandera, wymyślonym oczywiście przez Gubiszewskiego.

– *Roger* – mruknął pod nosem. – Apapa leży nad samą zatoką, ma niezły pas startowy i koło z wymalowaną nazwą.

– Teoretycznie – dodał Toton bez przekonania. – Podobno w porze suchej ten napis bywa tylko na pół zamulony. Za to w lecie przeważnie wcale go nie widać pod warstwą błota i wody.

– Mamy teraz porę suchą – powiedział Hadzi.

– Aha – zgodził się nawigator. – I właśnie zbiera się na niezły deszczyk... Ale może zdążymy.

Istotnie, ciemny wał chmur zdawał się stać w miejscu i czekać, podczas gdy zielony brzeg tonął w jaskrawym świetle słońca i zbliżał się z każdą minutą. Wkrótce na tle tej zieleni wysypały się chaty i domki przedmieść, a za nimi całe miasto, przypominające wysypisko gruzu i śmieci: walące się rudery o ścianach barwy indygo, stłoczone między ciasnymi uliczkami i zaułkami pełnymi ludzi. Tylko jedna z tych ulic – Marina, przy której nad samym morzem stał pałac rządowy i szereg jedno- lub dwupiętrowych domów należących do miejscowej plutokracji albo do białych, reprezentowała od biedy cywilizację europejską. W śródmieściu, na powierzchni dwudziestu czterech hektarów gnieździło się w nieopisanym brudzie i nędzy dwadzieścia osiem tysięcy Murzynów... W całym Ikko (jak brzmi tubylcza nazwa Lagos) było ich ćwierć miliona...

Toton po dłuższej chwili zdołał umiejscowić lotnisko i budynek portowy z falistej blachy, na którym powiewał wyblakły rękaw wskazujący kierunek wiatru. Z góry widać było rozpoczęte roboty ziemne, jakieś wykopy, niski, lekko wypukły nasyp pod nowy pas startowy, krzyżujący się z już istniejącym, rowy odwadniające, świeżo zabetonowane fundamenty, stopy żelaznych prętów zbrojeniowych i segmenty masztu radiostacji, z których najniższy tkwił już na swoim miejscu usztywniony stalowymi odciągaczami. Na skraju, gdzie zarosły krzakami i drzewami teren wznosił się nieco, pracowali drwale, a w ślad za nimi posuwały się dwie koparki i spychacz równający poziom gruntu. Długi wąż wagoników-wywrotek popychanych przez półnagich robotników pełzał ku grobli odcinającej bagnisty zalew. Wszystko to odbywało się powoli, jakby z niezmiernym wysiłkiem i trudem,

przywodząc na myśl wyświetlany w zwolnionym tempie film, którego taśma zatrzyma się lada chwila.

Gdy Blenheim na zmniejszonych obrotach zaczął zataczać krąg nad lotniskiem, zatrzymała się istotnie: ludzie porzucili pracę i stali z zadartymi głowami, znieruchomiały koparki, spychacz utknął w miejscu przed spiętrzoną górą ziemi i tylko wagoniki toczyły się jeszcze siłą inercji, aż wpadły na siebie pod wzniesieniem toru.

– Nawet coś niecoś tu robią – powiedział Toton. – Tylko nie bardzo się śpieszą.

– W takiej fffińskiej łaźni tto i tak bbojowo – zauważył Pokrowski. – Kkosynierzy – dodał z uznaniem.

Samolot zniżał się, gorący, wilgotny oddech ziemi wypełniał kabinę.

– Podwozie – powiedział Hadzi.

Toton przesunął rękojeść dźwigni z położenia „Up” do pozycji „Down”. Czerwone światelka po obu stronach mechanizmu kontrolnego zapaliły się, zamrugwały, zgasły. Na ich miejscu ukazały się zielone.

– *Ready* – rzekł nawigator. – Klapy?

– Za chwilę – mruknął pilot.

Podniósł Blenheima z wirażu i wyrównał na prostej.

– Teraz!

Ruch dźwigni sterującej opuszczeniem klap, czerwone światła, zielone światła, zmiana skoku śmigieł.

– *Roger* – siadamy.

Wylądowali na wąskim pasie startowym i zdążyli schronić się przed ulewą do blaszanej budy, w której urzędował zawiadowca portu w źle dopasowanym drelichowym battledressie z naszywkami warrant officera I klasy. Był to mały, zasuszony człowieczek o melancholijnej twarzy ze śladami po ospie. Wyglądał na zniechęconego do świata, do ludzi i nawet do siebie samego.

Nie, nikt go nie uprzedzał o przybyciu samolotu. Nowa radiostacja jest w stadium budowy, stara – nieczynna. Coś się tam zepsuło, a części wymiennych nie ma. Połączenie telefoniczne z miastem również jest uszkodzone, a pan Clane, kierownik rozbudowy lotniska, pojechał do miasta – zapewne do portu, po odbiór „czegoś tam”, co nadeszło z Europy. Zabral z sobą wszystkie trzy wozy ciężarowe.

Kiedy wróci? – Kto to może wiedzieć? Ale chyba nie wcześniej niż po południu.

Tu, na miejscu został tylko technik doglądający robót ziemnych.

Jest oczywiście brygada obsługi samolotów: motorzysta, elektryk i kilku pomocników.

Zaraz się po nich pośle łącznika do Apapy. Niewiele tu mają do roboty, więc...

Naturalnie, zrobią wszystko, co trzeba, i wyładują skrzynie przeznaczone dla tutejszej stacji.

To potrwa najwyżej godzinę. Może jednak tymczasem pan Clane wróci...

Odpowiadał na pytania ociągając się, jakby każdą z udzielanych informacji uważał za osobistą niepowetowaną stratę.

Hadzi był zniecierpliwiony i nieco zawiedziony. Jeśli tu, w Lagos tak to wygląda, to co się dzieje dalej, na szlaku w głębi kontynentu?...

Chciał jeszcze przed nocą dolecieć do Kano, zbaczając z drogi nad Ibadan i lądując w Oszogbo, w Minnie oraz w Kadunie – razem ponad 480 mil, czyli prawie 780 kilometrów. W pomyślnych warunkach atmosferycznych Blenheim mógł przebyć tę odległość bez większego wysiłku w dwie i pół godziny. Należałoby dodać półtorej godziny na obejrzenie z powietrza okolic Ibadanu oraz na lądowania i starty. Ale nie sposób było przewidzieć, ile czasu zajmą postoje, a to, co w tej chwili działo się w Lagos, żywo przypominało początek biblijnego potopu.

Rzęsisty, tropikalny deszcz lał strumieniami, które z ogłuszającym trzaskiem rozpryskiwały się na wypukłym grzbiecie baraku, falista blacha dudniła tępo, jak źle naciągnięta skóra wielkiego bębna, na zewnątrz zaś szum i plusk osiągał natężenie wściekłego przyboju fal morskich rozbijających się o skały podczas sztormu. Lasy i gąszcza zarośli otaczające lotnisko znikły za szarą, przetykaną srebrem zasłoną. Potoki błotnistej wody zmieszanej z rozmytą gliną spływały ku rowom, szorowały wykopami jak wezbrane rzeki, zalewały wszystkie nie wyrównane wgłębienia terenu, tworząc wrzące jak ukrop jeziora.

Mimo to nie ochłodziło się ani trochę. Duszny, wilgotny upał wisiał w nieruchomym powietrzu, najlżejszy powiew nie przenikał przez otwarte na przestrzał, pozbawione szyb okna, ciężka, gruba ławica

chmur jak olbrzymia płyta bazaltowa zdawała się trwać nieruchomo nad ziemią, a deszcz siekł pionowymi strugami, jakby nigdy nie miał się skończyć.

– Tu jest tak cztery albo pięć razy w tygodniu – powiedział warrant officer.

Była to pierwsza uwaga, jaką zrobił z własnej, nieprzymuszonej woli. Potem mówił dalej, z przerwami, wprost przed siebie, nie zwracając się do nikogo w szczególności.

– Zdarza się, że pada przez godzinę, a nawet krócej. Ale to też wystarczy, aby rozmyło nasypy i zamuliło rowy. Czasem leje dłużej – pół doby, a nawet dwa dni z rzędu...

– I co wtedy? – spytał Hadzi.

– Trzeba czekać, aż woda spłynie, a potem szuka się torów kolejki, odkopuje się je i układa na poprawionym nasypie, wyciąga się ugrzęzłe maszyny i zaczyna się od nowa. Ma się rozumieć trzeba do tego zwerbować kilkunastu czy kilkudziesięciu robotników na miejsce tych, którym się już znudziło. Nie można im się dziwić – dodał ziewając.

Hadzi w duchu przyznał mu rację.

– A w porze deszczowej? – zapytał.

Zawiaadowca spojrział na niego spode łba i lekko wzruszył ramionami.

– Tu się nie pracuje w porze deszczowej – odrzekł z niesmakiem. – To niemożliwe. W lecie zdycha się tu na malarię. Po trzech nawrotach, jeżeli kto przeżyje, może prosić o zmianę przydziału.

Ja mam już dwa nawroty za sobą – powiedział po chwili. – Może wytrzymam i trzeci. Ale mój poprzednik umarł na śpiączkę, a prócz tego można tu zachorować na trąd, na beri-beri czy też po prostu zginąć od ukąszenia skorpiona albo kobry. Okazji jest dosyć...

– Parszywy kraj – mruknął Toton, który przed chwilą zdawał się usypiać na trzcinowym fotelu, a teraz podejrzliwie rozglądał się po kątach.

– Chyba się przejaśnia – powiedział Leonardo.

Wszyscy spojrzeli w okno. Istotnie na ciemnej, jednolitej warstwie chmur zaczęły się rysować jaśniejsze kłęby prześwietlone od góry nikłym jeszcze blaskiem. Jednostajny dotąd szum ulewy przycichał i wzmagął się, fale deszczu przelatowały włokąc za sobą rozpyloną

mżawkę, horyzont odsłaniał się, krajobraz występował w coraz wyraźniejszych kształtach, jak oglądany przez szkła lornety regulowanej na ostrość, aż nad daleką puszcza spoza bielejących obłoków strzelił w dół pierwszy snop promieni słonecznych. Bazaltowa chmura uciekała w popłochu, wlokąc za sobą olbrzymi cień, za którym sunęła oślepiająca jasność. Ziemia dyszała gorącą wilgocią, białała mgła wstawała spomiędzy zielonych gąszczów, lotnisko nasycone jak gąbka parowało w bezlitosnym upale, białe obłoki przeglądały się w kałużach wody, a betonowy runway wysychał w oczach.

– Nie będziemy czekać na pana Clane – powiedział Hadzi. – Zostawię dla niego te przesyłki i notatkę. To wystarczy. I niech pan pośle po swoich mechaników. Chciałbym wystartować jak najprędzej.

– Jak pan sobie życzy, sir – odrzekł warrant officer i wyszedł spełnić to polecenie.

Mechanicy z brygady obsługi – motorzysta i trzech jego pomocnicy – przyjechali na rowerach i rzeczywiście w niespełną godzinę wylądowali z samolotu kilka mniejszych i większych skrzyń oraz uzupełnili zapas paliwa i smarów w zbiornikach. Odbywało się to nader prymitywnym sposobem, przy użyciu ręcznych pomp, z blaszanych beczek, które wtaczali na wysokie drewniane kozły, ale zawiadowca lotniska zapewnił Hadziego, że wkrótce będzie tu prawdziwa cysterna z własnym napędem mechanicznym. Pan Clane spodziewa się otrzymać ją w najbliższych dniach; może nawet dzisiaj odbierze ją w porcie.

Hadzi przyjął do wiadomości tę optymistyczną zapowiedź, ale odnotował ją w swoich zapiskach ze znakiem zapytania. Na razie nie mógł tu nic więcej działać.

O dziesiątej czarny sierżant-brygadzysta uruchomił i wypróbował oba silniki Blenheima, po czym „A jak Afryka” podkołowała na początek runwayu i żegnana przez zbiegowisko wszystkich bez wyjątku robotników ruszyła do startu.

To, co teraz przesunęło się w dole pod skrzydłami samolotu, przypominało zieloną plecionkę rozpostartą na wielkiej gliniastej kałuży. Setki małych rzeczulek, bagna, jeziora i rozlewiska zajmowały tyle samo powierzchni, ile grunt stały, porośły

mangrowcami i zagajnikami palm oleistych. Nie było tam żadnych dróg, z wyjątkiem jednej wąskiej, krętej szosy o czerwonej nawierzchni z laterytu, która wiła się w konwulsyjnych skrętach przez przesmyki łądu, przez grzaskie, rozpadające się groble i mostki z okrągłaków. Nad całą rozległą topielą wisiała mgiełka oparów podobna do cienkiej warstwy rudawego pokostu.

Dopiero o jakieś sto kilometrów dalej teren zaczął się wznosić, las stał się bardziej zwarty, wyższy, a z lewej strony otworzył się w nim regularny łuk linii kolejowej i błysnęła podwójna nić szyn. Na jej przedłużeniu, jak odwrócona do góry dnem cynowa misa, majaczył Ibadan – największe miasto Nigerii, a zarazem największe na świecie, półmilionowe miasto zamieszkałe wyłącznie przez Murzynów, jeśli nie liczyć garstki białych.

Podobieństwo do cynowej misy Ibadan zawdzięcza blaszanym dachom swych ciasno stłoczonych domów – domów, nie zaś rozpaczliwych ruder, z jakich składa się Lagos. Ale nie to stanowiło o jego przydatności dla trasy lotniczej. Ibadan leżał wprawdzie nieco na uboczu od głównego szlaku konwojów, niemniej jednak z uwagi na szczególnie trudne warunki terenowe i atmosferyczne tego regionu, zwłaszcza w porze deszczowej, mógł spełniać rolę ważnego punktu pomocniczego w przypadku, gdyby inne lotniska zostały „zakorkowane”.

Niestety nie było tam nie tylko portu lotniczego, ale nawet prowizorycznego lądowiska. Należało je dopiero wyszukać i w tym celu Hadzi miał dokonać pierwszego rozpoznania z powietrza.

Zadanie wcale nie było łatwe. Miasto leżało na skraju wyżyny poźłobionej wąwozami i porosłej tropikalną puszczą. Ku północy teren wznosił się dość stromo, ku południowi opadał aż ku bagnom. W promieniu kilkunastu kilometrów dokoła powierzchnia ziemi falowała pod samolotem jak ocean pod tchnieniem tajfunu, różnice poziomów dochodziły do paruset stóp i nigdzie nie było widać jakiegóż większej równiny zdatnej do lądowania.

Wreszcie po półgodzinnym krążeniu Toton odkrył mniej więcej równą płaszczyznę o kształcie wydłużonego trójkąta, położoną o jakieś dwadzieścia kilometrów na północ od Ibadanu, opodal szosy wiodącej do Ojo. Wysoki las kończył się tam, jego miejsce zajmowały niskie

gaje drzew kakaowych, a w pobliżu licznych wsi widać było uprawy rolne. Zaczynał się tu bogaty kraj Joruba, o żyznych ziemiach i gęstym zaludnieniu, z całą konstelacją dużych miast po kilkadziesiąt do stu tysięcy mieszkańców. Issein, Ogbomoszo, Ilorin, Iwo, Ede, Ife, Akura i Oszogbo (wraz z Ibadanem i Ojo) skupiły się na przestrzeni niewiele większej od średniego województwa w zachodniej Polsce.

Hadzi raz jeszcze przyjrzał się skrawkowi płaskiego terenu, który wypatrzył Toton, wypróbował podejścia zniżając się do kilku metrów nad ziemią, i doszedłszy do przekonania, że w najbliższej okolicy nic lepszego nie znajdzie, dodał gazu, aby odzyskać wysokość i umożliwić nawigatorowi względnie dokładne oznaczenie tego miejsca na mapie.

Potem Blenheim położył się na nowy kurs i znów leciał nad ogromnymi połaciami lasów parującymi wilgocią, aż na rozległym płaskowzgórzu ukazało się Oszogbo i pomocnicze lądowisko wyrąbane w puszczy.

Lądowanie nastęczało niejake trudności: podejście było krótkie, las nie przetrzebiony, wysokie mahoniowce zasłaniały widok na początek niedawno położonego pasa betonu, który wykruszał się już tu i ówdzie.

Hadzi podchodził dwukrotnie z otwartymi klapami i wypuszczonym podwoziem. Za pierwszym razem „był za długi” i musiał wyciągnąć tonącą maszynę przed wysoką ścianą drzew; za drugim – w ostatniej chwili podparł ją szarpnięciem obu silników, gdy gwałtownie przepadła nad szeregiem namiotów ustawionych na skraju poręby. Mimo to wylądowałby zapewne gładko, gdyby nie wyboje, które omal nie wyrzuciły go z runwayu. Blenheim elastycznie „przytarł” kołami, potoczył się w dobiegu, osiadł na amortyzatorach i nagle odbił się ciężko, a potem wyłamał w lewo, jak źle ujeżdżony koń przed przeszkodą. Hadzi ściągnął wolant, nacisnął prawy hamulec, wyłączył oba iskrowniki. Samolot wyrównał, zwolnił, zatrzymał się. Od strony namiotów biegło kilku Murzynów z gaśnicami i drabinką. Za nimi dwaj biali.

Toton, nie czekając na tę pomoc, pierwszy zeskoczył na ziemię, żeby obejrzeć podwozie. Goleń wydawała się nienaruszona. Tylko rant lewego koła został wgnieciony i porysowany.

– Mamy szczęście – powiedział Hadzi, któremu tymczasem udało się powstrzymać ratowników od użycia gaśnic. – Mogło być znacznie gorzej...

Młody, sympatyczny inżynier ocierał spoconą twarz z widocznym zmieszaniem. Był bardzo przejęty, ręce mu drżały.

– Nie spodziewałem się, że będziecie lądować – powtarzał w kółko. – Doprawdy nie miałem pojęcia... Lotnisko nie jest gotowe. W Lagos powinni byli was uprzedzić... Proszę, niech pan zobaczy, co się tu dzieje.

Hadzi szedł obok niego wzdłuż betonowego pasa, aż do miejsca, w którym widać było głęboką szczelinę pomiędzy dwoma podłużnymi garbami. Tu właśnie nawierzchnia zapadła się pod ciężarem samolotu. Spomiędzy gruzu sterczały poskręcane świeże zielone pędy.

– Tak jest ciągle – mówił inżynier. – Puszczę można wypalić ogniem i wykarczować, potem ułożyć fundament z kamienia, uwałować i pokryć zbrojonym betonem, a mimo to odradza się: każdy pozostawiony kawałek korzenia wypuści pędy, które prędzej czy później uniosą nawierzchnię i rozsądzą beton. Trzeba w nim wykucć otwór, zalać żrącym kwasem i załatać, ale i to czasem nie pomaga... Niech pan spojrzy dokoła – wskazał lądowisko. – Ta cholerna dżungla odrasta prędzej, niż zdołamy ją trzebić. Chce żyć za wszelką cenę. Chce rosnać wszędzie...

Istotnie, cała wykarczowana przestrzeń po obu stronach pasa startowego zieleńta się młodymi pędami, które strzelały spomiędzy trawy.

Hadzi pomyślał, że w tych warunkach walka z przyrodą jest prawie beznadziejna.

– Jak pan sobie z tym radzi? – zapytał. Inżynier wzruszył ramionami.

– Mamy otrzymać jakieś środki chemiczne – powiedział ze zniechęceniem. – Od początku nam je obiecują... A tymczasem – cóż? Połowa naszych robotników stale pracuje przy oczyszczaniu zrębu. Gdybyśmy nie wycinali tego zielska przez tydzień lub dwa, wyrosłoby na kilka metrów, a po miesiącu byłby tu gąszcz nie do przebycia. W Lagos niewiele się o to martwią – zauważył.

Brakowało mu narzędzi, maszyn, samochodów, agregatów do poruszania pił mechanicznych, nawet filtrów do wody, która nie nadawała się do picia. Jego raporty, sprawozdania i żądania pozostawały bez odpowiedzi. Nikt tu nie zaglądał ani z inspektoratu w Lagos, ani tym bardziej z odległego Kano. Można było nabrać przekonania, że w ogóle zapomniano tam o tym lądowisku i o ludziach, którzy mieli je zbudować.

Hadzi w zasadzie musiał mu przyznać rację, jakkolwiek wiedział, że sprawy zaopatrzeniowe i organizacyjne tylko pośrednio zależą od kierownictwa budowy lotnisk w Lagos. Zanotował sobie kilka najważniejszych uwag i najpilniejszych potrzeb, jakie mu przedstawiono, po czym przeszedł wraz z inżynierem wzdłuż całego runwayu, aby się przekonać, czy nie ma tam innych pułapek. Tę, na którą natrafił przy lądowaniu, można było ominąć. Oznaczono ją chorągiewkami z czerwonych szmat, a robotnicy czekali na start Blenheima, aby ją zlikwidować.

Samolot został przetoczony na początek pasa przy użyciu małego ciągnika, silniki zapuszczone i wypróbowane przez białego mechanika, który oświadczył, że wprawdzie nie mógł zbadać dokładnie mechanizmu wciągającego i wypuszczającego podwozie, ale wydaje mu się, że wszystko jest w porządku.

Hadzi pomyślał, że musi zaryzykować i sprawdzić działanie owego mechanizmu w powietrzu. Podzielał zresztą zdanie mechanika: wstrząs przy dobiegu nie był aż tak silny, aby uszkodzić tryby i dźwignie. Bądź co bądź jednak...

Wystartował bardzo ostrożnie, a gdy Toton na jego znak wciągnął podwozie, odetchnął z ulgą: zielone światło kontrolne zapaliło się prawidłowo po serii czerwonych mrugań.

Lecieli teraz nad parującą dżunglą, póki teren nie zaczął znów opadać ku szerokiej na jakieś dwieście kilometrów dolinie ogromnej rzeki.

Niger ma 4200 km długości; jest o 500 km dłuższy od Wołgi, a jego dorzecze obejmuje przestrzeń siedmiokrotnie większą niż Polska. Różnice poziomów wody pomiędzy porą suchą a deszczową sięgają czterestu metrów...

Rzeka płynie głębokim korytem, lecz w wielu miejscach dzieli się na odnogi, rozlewa się w depresjach, tworząc moczary, nieprzebyte bagna i zawile meandry. Raz toczy się leniwym nurtem, to znów pędzi jak szalona, rwie brzegi, skacze przez katarakty, zatapia wielkie obszary puszczy, spiętrza się na progach i grzmi wodospadami. Jest kapryśna, dzika i wspaniała.

Ale z wysokości dwóch tysięcy metrów można dojrzeć tylko główny jej nurt „szeroki na dwa grube palce” – jak to określił Toton. Tropikalny las pochyla się nad nią zewsząd. Po wyspach i wysepkach, po ławicach, po naturalnych tamach ze zgniłych pni wielkimi susami przeskoczył zatoki i odnogi, aby z obu stron przejrzeć się w ciemnozielonej wodzie. Przerzucił pomiędzy konarami drzew liany i pnącza – całe mosty zbitej, gęstej zieleni, zagarnął, ukrył pod sobą odnogi, łachy i rozlewiska.

Rzeka walczy z nim skrycie i zdradziecko: gdy wybując drzewa zajmują słabszy grunt, podmywa ich korzenie i ciągnie w dół, z prądem. Na próżno czepiają się rozpaczliwie gęstwiny. Na próżno napinają żyły lian i ścięgną gałęzi. Wysoki, gładki pień wrośnięty korzeniami w kępę niesioną bystrym nurtem spływa coraz dalej, drzewo chyli się, zawisa całym ciężarem na pnączach, które pękają z wysiłku, i wreszcie pada pokonane, z połamanymi konarami, by wraz z innymi utworzyć nowy zator gdzieś poniżej, gdzie prąd jest słabszy. Tam za kilka lat wyrosną inne drzewa i znów las zdobędzie przewagę nad rzeką na czas pewien; znów puszcza strzeli w górę, wzbije się ku słońcu w śmiertelnym wyścigu do światła; znów splątane liany popelzną z gałęzi na gałąź i okryją rzekę bujną, gęstą zastoną.

Blenheim leciał nad doliną Nigru, przecinając ją w poprzek z południowego zachodu na północny wschód, a Toton wypatrywał miasta, które według mapy powinno już wkrótce ukazać się na trasie. Nazywało się Bida i liczyło ponad 10 000 mieszkańców.

Skąd się tu wzięło na bezdrożu, samotne, oddalone od innych, zagubione wśród tej niedostępnej puszczy, która otaczała jego ulice i domy, jakby je miała pochłonąć po prostu wskutek roztargnienia? Może się tak już stało, choć nikt tego nie zauważył? Potężny, wysoki las trwał w zadumie, nieświadomy istnienia owych dziesięciu tysięcy

ludzi; rósł sam dla siebie, a nieustanny proces jego obumierania i odradzania się trwał od wieków – dłużej, niż sięgała ludzka pamięć.

Miasto było młodsze. Powstało tak, jak powstają mrowiska, które należą do lasu, i do niedawna niewiele różniło się od kopca mrówek. Dopiero przed kilkudziesięciu laty oznaczono je na brytyjskich mapach; dopiero w wieku XX zbudowano w nim tartak parowy. Ale jeszcze nie przeniknęła tu ani kolej żelazna, ani szosa.

– Bida na kursie – powiedział nawigator.

– *Roger* – mruknął pilot. – Widzę dym.

Blenheim przemknął wysoko nad blaszonym kominem tartaku. W dole, pomiędzy dwoma podłużnymi barakami, białe wióry, stopy trocin, prostokąty spiętrzonej tarcicy; za nimi leżało szare, niepozorne zbiorowisko domów. Dokoła napierały wysokie zielone ściany puszczy. Zamknęły się za ostatnimi dachami z palmowych liści, za ostatnimi opłotkami z chrustu i puszcza znów ciągnęła się aż po horyzont, obojętna, niema, głucha na ustawiczny zgrzyt pił i na przemijający warkot silników Blenheima.

Dziewiczy las zaczął rzędnąć o sto kilometrów dalej, przechodząc w dżunglę, a potem w busz porośnięty krzakami i wysoką na parę metrów trawą słoniową. Z góry widać było stada zwierząt: żyrafy, antylopy i słonie. Zerwały spokojnie albo leżały w cieniu wielkich, rzadko rozrzuconych baobabów i akacji, nie zwracając najmniejszej uwagi na samolot, którego cień sunął po ziemi. Coraz częściej też ukazywały się małe wioski, uprawne pola i ścieżki wydeptane przez ludzi, aż z prawej strony wywinął się tor kolejowy i pobiegł ku stacji węzłowej, za którą leżało „miasto” złożone z kilku domów, kilkunastu bud z falistej blachy i kilkudziesięciu niedbale skleconych okrągłych chat z gliny i trawy.

Nieco dalej, na skraju równej, oczyszczonej z zarośli płaszczyzny stał świeżo wzniesiony barak, a pośrodku białe krąg wyznaczony wapnem i takiż napis: MINNA. Pas startowy reprezentowała wysypana szutrem i uwałowana, dość szeroka droga, która jednak okazała się gładzsza i bezpieczniejsza dla samolotu niż betonowy runway w Oszogbo.

Tutejsze kłopoty związane z budową lądowiska również były łatwiejsze do pokonania, przede wszystkim dlatego, że Minna miała być jedynie pomocniczym punktem na trasie, a nie lotniskiem

etapowym. W zasadzie konwoje powietrzne powinny lądować o 150 kilometrów dalej, w Kadunie lub nawet dopiero w Kano.

Następny odcinek lotu był stosunkowo łatwy: po prawej stronie biegł tor kolejowy pozostający stale w zasięgu wzroku, a dość równy teren porośły suchym buszem wznosił się ustawicznie, tworząc rozległy płaskowyż.

„A jak Afryka” wylądowała w Kadunie wkrótce po południu. Rozgrzana ziemia dyszała żarem, najłżejszy powiew nie poruszał liści, z nieba lał się słoneczny ukrop, ale powietrze było suche jak w piekarniku olbrzymiego pieca.

Toton i Pokrowski ledwie trzymali się na nogach, a Hadzi też czuł się zmęczony i przede wszystkim głodny. Na szczęście zastali tu mniej więcej zorganizowany rest-house, w którym mogli się posilić i odpocząć przed ostatnim tego dnia etapem do Kano.

Spalony słońcem busz, rudawy od pyłu osiadającego na kolczastych akacjach i ogromnych spłaszczonych kopolach baobabów, na zetląłych trawach, zielskach i krzewach, tylko w pobliżu wysychających strumieni gęstniał smugami świeżej, zielonej roślinności. Ten rudy, drobny jak mąka pył, wznoszony pustynnym wiatrem daleko na północy i zachodzie, przybywał aż tutaj, zawisał w powietrzu długimi ławicami i wolno opadał w dół pokrywając wszystko dokoła, aby przy najłżejszym powiewie unieść się znowu jak falująca, jedwabista przesłona z tiulu.

Dalej ku północy busz przechodził w stepy, pojawiały się stada bydła, kóz i owiec, szałaszy koczujących pasterzy, a w pobliżu wsi – uprawne pola kukurydzy, plantacje bawełny, orzechów ziemnych i prosa, nawadniane pracowicie przez osiadłych rolników.

Od połowy drogi do Kano, po obu stronach linii kolejowej i w dolinie rzeki Gulbin spływającej z wyżyny Bauczi, widać było coraz więcej osad ludzkich i coraz więcej upraw. Po drogach polnych ciągnęły wozy konne, szeregi objuczonych osłów i mułów, małe karawany wielbłądów.

Wreszcie w ukośnych promieniach zaczerwienionego słońca ukazało się duże miasto otoczone resztkami zwiertzałych murów i wieńcem glinianych chat, pomiędzy którymi wznosiły się zielone

piramidy, wszystkie o jednakowych wymiarach i regularnych kształtach.

Było tu „prawdziwe” lotnisko, z dwoma pasami startowymi, z wieżą kontroli ruchu, ze stacją radiową i meteorologiczną, z goniometrem i zbiornikami benzyny. Był także ten bezlitosny, wysuszający gardło upał, od którego krew gęstniała w żyłach, a mózg rozsadzał czaszkę. Upał suchy jak płomień, zgoła różny od parnej, malarycznej gorączki w Lagos i Oszogbo, lecz równie wyczerpujący i niezdolny.

– Za to nie ma tu febry, i to w żadnej odmianie – oświadczył komendant stacji lotniczej Sq/L Britton. – Klimat jest właściwie zdrowy i jeżeli zachowuje się wszelkie środki ostrożności, można tu przeżyć nawet parę lat. Ja niestety choruję na żołądek – dodał z westchnieniem. – Woda – wyjaśnił krótko. – Proszę nie pić tutejszej wody. To trucizna.

Wyglądał rzeczywiście jak człowiek otruty i jeszcze nie całkiem odratowany: miał żółtawą, niezdrową cerę, zapadnięte policzki i sine worki pod oczami. Przy tym męczyła go ustawicznie czkawka.

Powiedział, że w Kano jest zupełnie znośny hotel z restauracją, w której podają europejskie potrawy, i ofiarował się zawieźć tam przybyłą załogę.

Pył zawleczony harmattanami i chamsinami ze stepów Sudanu, z Pustyni Nubijskiej i Libijskiej, zmieszany z miejscowym kurzem wzbijał się spod kół samochodu i stał nad drogą jak kłębiąca się chmura. Tumany tego kurzu otaczały stadka owiec i kóz, objuczone osły i pieszych zdążających do miasta. Zachodzące słońce wyglądało jak wypolerowana i lekko okopcona patelnia z miedzi. Dopiero za zrujnowanymi bramami w murze otaczającym śródmieście można było odetchnąć swobodniej.

Żyło tu, handlowało i rozmnażało się sto tysięcy ludzi, przeważnie muzułmanów. Mieszkali, a raczej – nocowali w domach z nie wypalanej cegły albo z gliny zmieszanej ze słomą i nawozem, pracowali zaś, targowali się, załatwiali interesy i transakcje oraz niemal wszystkie codzienne sprawy w kramach ocienionych daszkami na progach swych siedzib, w wąskich, niechlujnych uliczkach, na zatłoczonych placach targowych, w ciemnych bramach i zaułkach albo w przewiewnych kawiarenkach bez ścian, pod dachami wspartymi na

słupach. Mężczyźni o różnych odcieniach skóry, od czarnego do jasnokawowego, odziani w burnusy i chałaty, często z turbanami na głowach, kobiety z zasłonami na twarzach, młodzi chłopcy w bawełnianych koszulach bez rękawów, brodaci starcy, czarni urzędnicy z południa, funkcjonariusze pocztowi i miejscy pędzili na rowerach, dzwoniąc i trąbiąc na pieszych i gapiów, na półnagich poganiaczy osłów i na całkiem nagie dzieci bawiące się u ścieków. Nikt im zresztą nie ustępował z drogi i potok dwukołowych pojazdów tylko dzięki zręczności kierowców nie zderzał się z tłumem, wymijając ruchome i nieruchome przeszkody.

Zarówno za murami, w dzielnicy Saba N'Gari (czyli w Osadzie Przybyszów), jak w samym mieście, w podwórzach, między domami, na każdym wolnym miejscu piętrzyły się piramidalne kopce okryte zielonymi plandekami, które załoga Blenheim'a dostrzegła z powietrza przed lądowaniem. Było ich niemal tyle, ile domów. Zawierały zbiór orzeszków ziemnych oczekujących na transport kolejowy do Lagos. Każda piramida ułożona była z dziesięciu tysięcy worków wypełnionych orzeszkami wagi około siedmiuset sześćdziesięciu ton.

– Cała ta produkcja przeznaczona jest na eksport do Stanów Zjednoczonych – mówił squadron leader, czkając w regularnych odstępach czasu jak staromodny gazomierz. – United Africa Company dyktuje ceny i oczywiście zbija majątek. Na owocach palm oliwnych, na orzeszkach, na kakao... Ale zbiór tegoroczny nieprędko dostanie się do amerykańskich przetwórni. Kolej jest przeciążona, a transport morski też działa z przeszkodami...

Samochód zatrzymał się przed hotelem, u wylotu głównej ulicy na wielki plac targowy. Był to jeden z niewielu europejskich murowanych domów o kilku piętrach, jakimi mogła się poszczycić stolica północnej Nigerii. Wewnątrz okazał się zresztą dość schludny, a restauracja hotelowa rzeczywiście zasługiwała na pochwały – być może dlatego, że Britton był tu stałym gościem.

Po skończonym posiłku wyszli przejść się trochę przed snem. Było już zupełnie ciemno, rozżarzona słońcem ziemia szybko stygła wypromieniowując dzienny upał. Miasto było nie oświetlone z wyjątkiem owej na pół europejskiej dzielnicy, w której stał hotel. Światło rozlewało się tylko u wejść do dwóch kin i kilku nocnych

lokali oraz „klubów” buchających muzyką taneczną, żywą i ostrą, parzącą skórę jak ogień. Niezliczona ilość rowerów zaparkowanych w kilku rzędach w pobliżu świadczyła o tłoku, jaki panował w tych przybytkach przypominających portowe spelunki. Mimo to można było tam wejść bez obawy, a miejscowe zwyczaje dopuszczały wspólną zabawę białych i czarnych gości bez żadnych różnic rasowych.

– Nie radzę tylko odwiedzać tutejszych kin – powiedział Sq/L Britton. – Panuje w nich taki gwar, że nie słycać dialogu z ekranu. Każdy z widzów głośno komentuje akcję, wydając okrzyki zdumienia i zachwytu. Poza tym filmy są stare, a taśma rwie się co kilka minut.

Nikt nie miał ochoty ani na tańce, ani na kino. Toton i Leonardo wyrazili natomiast chęć obejrzenia wielkiego targu, który właśnie ożywał się o tej porze, jak zresztą całe miasto pogrążone w wieczornym mroku i orzeźwiającym chłodzie.

Rozległy plac pośrodku Kano stanowi centrum, w którym krzyżują się odwieczne drogi karawan z Tahua, Agades, Timbaktu, z Kamerunu, z gór Baucci, znad jeziora Czad i nawet z dalekiego Tamanrasset w Ahaggarze. Tuaregowie z Hoggaru przybywali tu po tkaniny farbowane błękitnym barwnikiem indygo, a niegdyś tysiące wielbłądów ciągnęły aż z Trypolisu, przenosząc w ciągu jedenastomiesięcznej podróży przez olbrzymią pustynię towary wartości kilkudziesięciu tysięcy funtów szterlingów.

Były to czasy wielkiego rozkwitu, czasy, w których żaden biały nie dotarł jeszcze do tego miasta podlegającego feudalnej władzy emirów z plemienia Fulani. Pierwszym Europejczykiem, który się tu zjawił (w r. 1824), był angielski marynarz i podróżnik, Hugh Clapperton, odkrywca i badacz górnego Nigru. Ale dopiero w r. 1903 stolica północnej Nigerii została zdobyta (i splądrowana) przez lorda Lugarda, który roztoczył nad tym krajem protektorat Jego Królewskiej Mości Edwarda VII, pozostawiając jednak lokalną władzę emirom. I dziś zresztą w całej północnej Nigerii panuje ustrój feudalny, a w Kano – co prawda pod ścisłą opieką brytyjską – rządzi emir Alhadzi Abdullah Bayero Gabdima Dawakin Kudo. Ma tam „pałac” czy też „zamek” w stylu pustynnym, z wypalanej gliny, z zębatymi wykuszami, bramami i wewnętrznymi dziedzińcami, ze strażą w zielono-czerwonych, papuzich mundurach i dworem w powłóczystych szatach. Ale na

główny plac targowy nie przybywają już karawany z tak odległych stron, a handel ogranicza się do potrzeb miejscowych najbliższych emiratów, wsi i miasteczek.

Między piramidami orzeszków ziemnych, na ubogich straganach lub wprost na ziemi płoną łojowe świece, jak na polskich cmentarzach w dzień zaduszny. Przy każdej świeczce siedzi jakiś optymista, który ma nadzieję, że uda mu się sprzedać garść orzeszków kola, woreczek soli, kilka angielskich papierosów, naszyjnik ze szklanych paciorków i dziesięć kostek cukru albo trochę gwoździ i miedzianego drutu. Cała ta „masa towarowa” jest niewiele więcej warta od świecy, która nad nią migoce. Toteż zysk nie jest jedynym motywem i celem przekupnia: gwar, zaciekle targi, kłótnie, „ruch w interesie” – oto co stanowi jego pasję. Mniejsza o dochód – najważniejszy jest bezpośredni udział w tym, co się tu odbywa.

Lecz na niektórych większych straganach i w kramikach u ścian domów można kupić także o wiele cenniejsze przedmioty, poczynając od kostek ałunu (do czyszczenia języka), antymonu (do przyciemniania powiek), mięty (do odświeżania oddechu), żółtego i fioletowego pudru z mielonej i barwionej kredy (używanego przez miejscowe piękności) poprzez agrafki, budziki i latarki elektryczne aż po dżu-dżu – amulety chroniące od wszelkiego zła i zapewniające powodzenie we wszelkich sprawach doczesnych.

Dżu-dżu bywają sporządzane z najróżniejszych materiałów i mają najrozmaitsze kształty. Mogą to być spięte drutem skrawki kolorowych gałganków, pęczki piór, kły zwierząt, wysuszone genitalia małp, dzioby papug, głowy węzów albo pęcherze z wydętych ptasich żołądków z kilkoma ziarnkami kukurydzy wewnątrz. Kupują je głównie poganie, „przybysze z południa”, gdzie dżu-dżu jest najbardziej rozpowszechnione, ale i wśród muzułmanów, a nawet wśród chrześcijan ten towar znajduje skrytych nabywców.

Można tu wreszcie kupić na pół wyprawione skórki z jaszczurek i węzów. Całe stosy skórek! Zielonych, oliwkowych, popielatych, brunatnych, nakrapianych, plamistych, z ciemnymi zygzakami, z promienistymi guzami, większych i mniejszych – do wyboru. Można też kupić truciznę, leki i – miłość.

Tę ostatnią sprzedają nie dziewczęta, które jej dostarczają, lecz ich matki lub babki. Dziewczyna – dobra, posłuszna (i najczęściej ładna) córka lub wnuczka – otrzymuje w najlepszym razie niklowego szylinga od hojnego klienta; zapłatę za jej usługi z góry inkasuje przedstawicielka starszej generacji...

Hadzi dopiero po dłuższej chwili zauważył, że jego załoga – Toton i Leonardo – ugrzęzła gdzieś w mroku. Nie zamierzał ich szukać w tym ciemnym labiryncie lub czekać, aż się zjawią. Mogły ich zatrzymać albo skórki, albo dziewczęta.

Raczej skórki – pomyślał rozstając się z Brittonem przed wejściem do hotelu. – Doktor Newman udzielił im zapewne wyczerpujących informacji pod tym względem...

Był zmęczony, ale długo nie mógł zasnąć. Leżał z zamkniętymi oczyma i starał się o niczym nie myśleć. Ale myśli płynęły same wraz ze sprawami i obrazami niewielu dni, jakie minęły od przybycia do Takoradi i pogrążenia się w egzotyce tego na pół dzikiego jeszcze kontynentu. Poznał niegdyś niewielki jego skrawek i małą część wybrzeża Arabii Saudyjskiej – wtedy, gdy został „hadzim”. I wtedy także oszołomiła go „egzotyka”. Pomyślał teraz, że „świat cywilizowany” skupia się na ciasnej przestrzeni i obejmuje tylko nieznaczną odsetek ludzkości. „Egzotyka” stanowi regułę; cywilizacja – wyjątki. Tylko z początku trudno uwierzyć, że ludzie – setki milionów ludzi – ciągle jeszcze żyją w warunkach, jakie panowały w Europie na początku średniowiecza lub nawet dawniej, przed tysiącami lat.

Europejscy awanturnicy, kupcy i misjonarze niewiele zdziałali w ciągu kilku stuleci dla postępu i rozproszenia ciemności we wnętrzu egzotycznych krajów. Na wschód od Nigru, w rodzinnych stronach plemienia Ibo, kończy się władza Opatrzności. Ludzie pozostają tam w mocy miejscowych bóstw i demonów, a Bóg chrześcijan z kościoła anglikańskiego tylko niekiedy próbuje nieśmiałej interwencji czy też kontroli, oczywiście wyłącznie gdy chodzi o Brytyjczyków. Jeszcze dziś zdarzają się tam wypadki kanibalizmu, a w niektórych

miejsowościach nie kupuje się mięsa bez skóry, aby uniknąć zjedzenia połędwicy z człowieka. Wciąż jeszcze są tam ludzie-lamparty odziani w skóry lamparcie, którzy mordują swoje ofiary w celach rytualnych, posługując się żelaznymi hakami wyobrażającymi kły⁵...

Ale nie trzeba zapuszczać się do siedzib Ibo; wystarczy podróż do Mekki, krótki pobyt na Złotym Wybrzeżu, przelot do Kano, widok lądowisk wycinanych w dziewiczych lasach, zagubionych w puszczy i w buszu nędznych miast i wsi, ze ścieżkami, wzdłuż których rozciągnięto liny ułatwiające ślepcom dostęp do źródeł wody – aby owa „egzotyka” spowszedniała, przestała zdumiewać przeciętnego przybysza z krajów cywilizowanych.

Bardziej wrażliwym pozostaje uczucie zakłopotania i wstydu za tych, co tu rządili niemal przez pół wieku, ciągnąc ogromne korzyści i tak mało dając w zamian. W porównaniu z nimi zapobiegliwy, a zarazem drapieżny i cyniczny dr Newman mógł uchodzić za bezinteresownego dobroczyńcę i poświęcającego swe życie tubylcom samarytanina.

⁵ W r. 1947 władze brytyjskie wykryły 70 wypadków tego rodzaju.

Dawki „egzotyki”, jakie załoga Blenheima „A jak Afryka” otrzymała w ciągu paru następných dni, mogły znieczulić najbardziej wrażliwe natury.

Wing commander Valentine przyleciał do Kano nazajutrz, przyjął od Hadżiego raporty i sprawozdania, po czym został na miejscu, aby interweniować u władz, konferować z inspektorem budowy lotnisk i załatwiać najpilniejsze sprawy organizacyjne. Kolejne spotkanie miało nastąpić bądź w Chartumie, bądź w Wadi Halfa, bądź też dopiero w Kairze, z tym że Hadżi pozostawi swoje sprawozdania u komendantów poszczególnych stacji etapowych na wszelki wypadek.

W samo południe „A jak Afryka”, rozżarzona słońcem jak grzejnik elektryczny, ruszyła do startu.

Przebyła pięćset kilometrów nad płaskim, suchym stepem do Maiduguri i ponad dwieście do Fortu Lamy, który ginie z oczu pod wyziewami z bagien i zalewów rzeki Szari. Ujście tej rzeki do jeziora Czad tworzy ogromną, rozgałęzioną deltę na przestrzeni piętnastu tysięcy kilometrów kwadratowych, lecz bagna i moczary ciągną się w poprzek całej Francuskiej Afryki Równikowej, aż po wyżynę Darrunga, o tysiąc kilometrów dalej na południowy wschód.

Fort Lamy wznosi się na samej granicy Kamerunu Francuskiego i terytorium Afryki Równikowej, której administracja i garnizony „po bohatersku” zbuntowały się przeciw rządóm Vichy i opowiedziały się za dalszą walką po stronie demokracji. Nie było tam oczywiście ani walki, ani demokracji, marszałek Petain nie mógł w najmniejszym nawet stopniu wpłynąć na takie czy inne stanowisko miejscowych gubernatorów i dowódców, a najbliższe siły zbrojne Niemiec znajdowały się podówczas o 6000 kilometrów, za Saharą i Morzem Śródziemnym – w Europie.

Wolną Francję reprezentował brudny, nie ogolony kapitan, który pełnił funkcję komendanta stacji, mając pod swymi rozkazami zgraję rozleniwionych, aroganckich mechaników.

Podobnie było o 400 kilometrów dalej na wschód, w Ati, nad wysychającą rzeką Batha, która spływa z wyżyny Dar Fur, wsiąka w

spopielala ziemię pustyni Uadaj, a na pół drogi do Fortu Lamy ginie wśród malarycznych bagien.

Nie ma tam właściwie żadnych urządzeń lotniczych. Ląduje się po prostu na stepie, a raczej na klepisku pozostałym po wypalanej trawie, w pobliżu okrągłej lepianki ze spiczastym dachem, która mieści „biuro” zawiadowcy. Pustynny fort, koszary, kilkadziesiąt domków z gliny, studnia i zbiornik na benzynę – to wszystko.

Jeszcze 450 kilometrów nad tym gorącym jak płyta kuchenna stepem i zaczyna się Sudan – Kraj Czarnych, jak brzmi w przekładzie jego nazwa. Na wielkiej patelni bezwodnego płaskowzgórza smaży się El Geneina...

I znów ponad trzysta kilometrów do El Faszera, po drugiej stronie Dar Furu, i jeszcze pięćset nad pustynią Kordofanu do El Obeid.

Na trasie z Fortu Lamy do tego miasta, na przestrzeni takiej, jak z Paryża do Kijowa – nie ma kolei, dróg bitych i w ogóle komunikacji kołowej w powszechnym znaczeniu tego wyrazu. Transport i lokomocja odbywają się bądź pieszo, bądź przy użyciu zwierząt: osłów, mułów i wielbłądów. Tylko wysokie osobistości rządowe i wojskowe mogą korzystać z samolotów.

Lecz dla samolotów potrzebne są materiały pędne. Do Maiduguri i do Fortu Lamy z trudem docierają cysterny samochodowe z Kano. Ale Ati, El Geneina i El Faszera zaopatrują karawany wielbłądów objuczonych blaszankami z benzyną i olejem. Setki wielbłądów ciągną przez pustynię jak paciorki nanizane na niewidzialną nić. Idą tygodniami!

„A jak Afryka” brała benzynę na każdym lotnisku. Nie wolno ryzykować przelotu bez pełnych zbiorników wśród tych bezdroży. W dole aż po horyzont ciągnie się bezwodny, rzadko porośnięty suchą trawą step, piaszczyste diuny, naga, spękana ziemia, kamieniste łożyska uedów. W górze, na wysokości półtora lub dwóch tysięcy metrów, krążą sępy. Kurs i czas – to jedyne, nie zawsze pewne sprawdziany prawidłowej nawigacji...

Nocleg w Ati pod namiotem, w którym przed zachodem słońca panuje wściekły upał, a o wschodzie przejmujący chłód. Prawie sześć godzin lotu do El Obeid, licząc w tym dwa lądowania po drodze, które

bynajmniej nie dają wytchnienia, bo termometr wskazuje 104° przy pierwszym, a 120° przy drugim. To jest 40 i 48 stopni Celsjusza!

Posiłek i krótki odpoczynek, benzyna, olej – i start do Chartumu.

To zaledwie 300 kilometrów – godzina lotu – iw oddali błyszczą wąska, niebieska wstążka Nilu. Jest to Nil Biały, lecz z samolotu widać także Błękitny, nad którym leży miasto koloru ochry, lub raczej trzy miasta: Chartum, Chartum Północny i Omdurman. Oba Nile, łączące się tu z sobą, tylko z daleka są niebieskie – wtedy, gdy przegląda się w nich bezchmurne niebo. Z bliska ich wody są szare i mętne, a podczas przyboru mają konsystencję rozcieńczonego błota.

Chartum po arabsku znaczy: Trąba Słonia. Ale ten Chartum, który zniszczyli derwisze Mahdiego i który odbudował późniejszy jego zdobywca, lord Kitchener (w r. 1899), ani kształtem, ani czymkolwiek innym nie przypomina słonia. Brytyjski generał wytyczył plan miasta na wzór swej ojczystej flagi państwowej. Przecinające się pod ostrym kątem główne ulice miały służyć celom taktycznym: krzyżowemu ogniewi karabinów na wypadek buntu...

To, co się stało o trzynaście lat wcześniej z generałem Gordonem i jego ekspedycją wojskową, nie mogło się powtórzyć. Gordon zginął w Chartumie po długiej obronie; Kitchener stoczył kilkugodzinną bitwę pod Omdurmanem, w której poległo 9700 derwiszów i 48 żołnierzy korpusu anglo-egipskiego... Jednym z młodych oficerów dowodzących szarżą brytyjskiej kawalerii w tej bitwie był Winston Churchill.

Kitchener nie należał do ludzi sentymentalnych i jako zwycięzca nie okazał się wspaniałomyślny. Na jego rozkaz otwarto grób Mahdiego (który zmarł śmiercią naturalną w r. 1885), złupiono go, a szczątki wrzucono do Nilu.

Potem przez lat czterdzieści Sudan stanowił anglo-egipskie kondominium, ale w rzeczywistości rządzi tu Anglicy. Te rządy nie przysporzyły im ani przywiązania tubylców, ani dobrej sławy. Chartum jest brudny, i nie skanalizowany, cuchnący. Służbę sanitarną na jego ulicach i śmietniskach pełnią głównie sępy i psy. Nawet w dzielnicy europejskiej nie wszystkie domy mają wodociągi. Za to prosperuje tam niezliczona ilość „nocnych klubów”, czyli po prostu lupanarów o europejskiej obsłudze. Brak wśród niej tylko obywaterek brytyjskich. Na to nie pozwala purytańska cnota i moralność...

Wraz z Omdurmanem oba Chartumy liczą około dwustu tysięcy mieszkańców, których znakomita większość żyje w nieopisanej nędzy, nękana przez głód, trąd, śpiączkę i malarię.

Lotnisko ma wprawdzie stację radiową i dwa baraki: jeden mieszczący kierownictwo portu, drugi obsługę techniczną, lecz poza tym przypomina Ati: żadnych pasów startowych, żadnych trwałych budynków, tumany rudego kurzu przy każdym lądowaniu i przy każdym starcie. Rozklekotany, brudny autobus i kilka taksówek utrzymuje komunikację z miastem po „drodze”, wyznaczonej dwoma szeregami rzadko rozstawionych beczek i blaszanek po benzynie, raz bowiem dziennie ląduje tu samolot pasażerski z Kairu, a dwa razy w tygodniu – z Port Sudanu.

Upał. Wściekły, pięćdziesięciostopniowy upał, przed którym nie można się nigdzie schronić. Rozpalona ziemia piecze przez podeszwy bucików. Wnętrze taksówki cuchnie czosnkiem, ale gdy wjeżdża się do miasta, zewsząd bucha gorący trupi zaduch zmieszany z kwaśny n odorem rozkładających się nieczystości i odpadków, których nie uprzążają nawet sępy.

W restauracji hotelowej przy Alei Kitchenera pachniało przypaloną oliwą, a w hallu kadzidłem. Ale angielski termometr wskazywał tam tylko 95°, czyli 35° Celsjusza. Można wypić lodowatą lemoniadę – całą cysternę lemoniady! – i zdrzemnąć się na trzciniowym leżaku. Potem krótki zmierzch ogarnia miasto i zaraz zapada noc. Wypolerowane, roziskrzzone gwiazdy świecą zimnym blaskiem, a na głównych ulicach zapalają się latarnie elektryczne. Długi, podwójny rząd białych i niebieskich świateł przeskakuje Nil po moście do Omdurmanu.

Trzeba przebrać się do oficjalnego obiadu w towarzystwie komendanta stacji oraz kilku tutejszych urzędników, omówić z nimi parę szczegółów dotyczących sudańskiego odcinka trasy, a potem jeszcze przygotować sprawozdanie z inspekcji lotnisk i lądowisk dla „Wu-Ce”. Gdy się ma za sobą siedem godzin w powietrzu i tyleż na ziemi w piekielnym żarze dziennym, dopełnienie tych obowiązków towarzyskich i służbowych wymaga nie lada wysiłku. A na sen w dusznym pokoju hotelowym, gdzie nie można otworzyć okien z powodu chmary moskitów i straszliwego zaduchu, zostaje czasu bardzo niewiele, jutro bowiem o świcie trzeba lecieć dalej.

W prostej linii do Wadi Halfa jest 730 kilometrów, ale ta prosta przechodzi nad bezwodną, pozbawioną studzien Pustynią Nubijską, w której zdarzają się burze piaskowe, często nie przewidziane przez meteorologów i synoptyków. Nie sposób lecieć właściwym kursem w takiej burzy. Wzrok nie przebije tumanów pyłu, pędzących z wiatrem o prędkości huraganu. Z wiatrem, który znosi samolot w nieznanym kierunku.

Dla dwusilnikowego Blenheima wyposażonego w radiostację ryzyko takiego przelotu nie przekracza granic rozsądku; ale dla załóg samolotów myśliwskich błąd w nawigacji, a tym bardziej przymusowe lądowanie – to niemal wyrok śmierci.

Toteż trasa konwojów powietrznych nie miała przebiegać linią prostą.

„A jak Afryka” po długim, ciężkim starcie wśród chmury żółtego pyłu położyła się na kurs północno-wschodni wzdłuż Nilu, wylądowała na pomocniczym lotnisku Atbara, przeleciała stamtąd na zachód do Korti i znów – już po raz trzeci – przecięła wielki łuk rzeki, aby osiągnąć Wadi Halfa tuż przed południem.

Biorąc pod uwagę dwa lądowania i przeprowadzone inspekcje, nie był to czas najgorszy. Pociąg pośpieszny przebywa mniej więcej tę samą odległość w dwadzieścia siedem godzin...

Jest to zresztą pociąg luksusowy, naturalnie tylko dla pasażerów pierwszej klasy. Żółto-czerwone wagony mieszczą po siedem obszernych przedziałów z oknami o niebieskich szybach, których nie można otwierać. W wozie restauracyjnym podają o każdej porze posiłki i napoje, a obiad składa się z siedmiu wymyślnych potraw. Białe obrusy, srebrne sztucce, angielska porcelana, milcząca, uprzejma obsługa. I – duszno jak w hucie szkła przy otwartym palenisku!...

Linia kolejowa biegnie wzdłuż Nilu przez Atbarę i Abu Hamed, a stamtąd przez pustynię do Wadi Halfa. Na tym ostatnim odcinku, długości czterystu kilometrów, nie ma żadnych ludzkich osiedli. Pociąg zatrzymuje się jednak co sześćdziesiąt do osiemdziesięciu kilometrów na przystankach bez nazw, oznaczonych numerami. Tylko jeden z tych przystanków ma własną studnię; do innych wodę dla parowozów dostarcza się w cysternach kolejowych. Zawiadowcy i personel

mieszkają w barakach o ścianach oślepiająco białych (aby odbijały promienie słoneczne), jak w małych klasztorach eremitów. Podobno większość stanowią Grecy, którzy najlepiej znoszą samotność i nudę takiej egzystencji...

Wadi Halfa ma zaledwie 10 000 mieszkańców i przypomina raczej wieś arabską niż miasto. Ale na skraju tej wsi, nad rzeką, w pięknie utrzymanym parku wznosi się prawdziwie europejski hotel z ocienionymi tarasami, ze wspaniałą salą jadalną, z marmurowym basenem pływackim i moskitierami dokoła łóżek w pokojach.

Mimo to lepiej nie nocować w Wadi Halfa; nie można tam zasnąć z powodu plagi – iście egipskiej plagi! – maleńkich, dokuczliwych muszek, przed którymi nie chroni żadna moskitiera. Wylęgają się miliardami na błotach i zalewach, w okresie gdy Nil występuje z brzegów, tj. od czerwca do października, ale jeszcze w styczniu całe chmary atakują ludzi – szczególnie ludzi białych. Latają przeważnie w nocy i przenikają do najbardziej szczelnych pomieszczeń. Kłują, parzą skórę jak pokrzywa. Dłonie, stopy, twarz, powieki, szyja czerwienieją, puchną i swędzą piekielnie. Szału można dostać od tej zabawy, którą dobry Stwórca wymyślił w przystępie złego humoru. Toteż ludzie szaleją w Wadi Halfa, póki się nie przyzwyczają; póki ich skóra, krew i nerwy nie przestaną reagować na zjadliwe toksyny. Ale to następuje dopiero po wielu, bardzo wielu nie przespanych nocach...

Komendantem stacji lotniczej w Wadi Halfa był W/C Harry Wilkinson.

Gdy Hadzi otrzymał przez radio z wieży kontrolnej zezwolenie lądowania i po przepisowym okrążeniu wszedł z wypuszczonym podwoziem na prostą, spod baraku portowego ruszył stary osobowy samochód, przejechał paręset metrów do płyty przy pompach benzynowych i zatrzymał się tam w oczekiwaniu na samolot.

Diżurny podoficer startowy z dwoma „lizakami” w rękach wyszedł na spotkanie kołującego Blenheima, skierował pilota ku płycie i stojąc tyłem do samochodu sygnalizował manewry mające na celu dokładne ustawienie maszyny przed punktem zaopatrzenia w materiały pędne. Osiągnąwszy to z godną podziwu precyzją, skrzyżował swoje „lizaki” nad głową, a gdy Hadzi wyłączył silniki, złożył jakiś meldunek wing

commanderowi, który z młodym flying officerem wysiadł ze swego antycznego Morrisa.

– Chollera! – powiedział z uznaniem Leonardo. – Ostatni raz widziałem coś takiego przed wojną na Okęciu!

Mechanicy z brygady obsługi podstawili już tymczasem schodki i załoga zeszła na ziemię, a flying officer podszedł do Hadżiego, zasalutował, przedstawił się jako Robert Griffith, adiutant stacji, i zapytał, kogo ma zameldować komendantowi Wilkinsonowi.

Hadzi wymienił swoje nazwisko, podał mu rękę i dokonał prezentacji Gubiszewskiego, a następnie Pokrowskiego, który jednak nie został zaszczycony uściskiem dłoni, ponieważ „King's Regulations” nie przewidują takiej poufałości z podoficerami. Z kolei pilot i nawigator zostali przedstawieni wing commanderowi, wymieniając z nim obowiązkowe *How do you do*, jak poprzednio z Griffithem.

Dopiero po tych wstępnych formalnościach na drewnianej, przypominającej włoski orzech twarzy Wilkinsona pojawił się uprzejmy uśmiech. Komendant stacji powiedział, że jest mu szczególnie miło powitać Brandta i jego towarzyszy, zrobił uwagę o pogodzie, która wydawała mu się „raczej pomyślna”, zapytał o warunki atmosferyczne w czasie przelotu, po czym wyznał, że „wydaje mu się, iż słyszał” o zadaniu, jakie polska załoga ma do wykonania, i „byłby szczerze zadowolony, gdyby zadanie to zostało pomyślnie ukończone, w co zresztą nie powinien by wątpić”. Wyrażał się ostrożnie i nieco zawile, przeważnie w trybie warunkowym, lecz zarazem z pewnością siebie wyłączającą jakikolwiek sprzeciw. Wysłuchał uważnie wyjaśnień Hadżiego w sprawie organizacji konwojów, jakkolwiek wydawał się dobrze poinformowany, po czym powiedział, że „skłonny byłby przypuszczać, iż jego stacja mogłaby zapewne już teraz służyć jako lotnisko etapowe”. Nie chciałby jednak, aby flight lieutenant Brandt poprzestał na tym jego przypuszczeniu; przeciwnie: życzyłby sobie – jeśli F/Lt Brandt nie ma nic przeciw temu – aby adiutant stacji najpierw oprowadził polską załogę po lotnisku, a następnie zaprosił ją na lunch w messie, przy czym mógłby udzielić wszelkich szczegółowych informacji.

– Przerwa w zajęciach służbowych trwa u nas od pierwszej do drugiej – dodał. – Obawiam się, że nie będę mógł panom towarzyszyć,

ale byłoby mi przyjemnie zobaczyć was w czasie popołudniowej herbaty. O piątej – podkreślił, spoglądając na zegarek.

Hadzi odrzekł, że chciałby zastosować się do tych życzeń, lecz według otrzymanych rozkazów dziś jeszcze powinien odlecieć do Kairu, musi więc wystartować zaraz po lunchu, najpóźniej o trzeciej.

– W takim razie pożegnamy się o trzeciej, przed waszym odlotem – zgodził się Wilkinson. – Proszę pamiętać o komunikacie meteorologicznym – powiedział jeszcze do adiutanta, wsiadając do samochodu.

– Tak jest, sir – zapewnił go służbiście Griffith.

Potem, gdy wóz oddalił się w stronę baraku, z niejakim zakłopotaniem spojrzął na Hadziego i powiedział w formie usprawiedliwienia:

– Nasz wing commander jest cokolwiek pedantyczny, sir. Nie wiem, czy pan czuje się na siłach w tym upale...

– Chciałbym tylko zobaczyć, ile macie stanowisk do napełniania zbiorników i obejrzeć urządzenia do naprawy uszkodzeń płatowców i silników – powiedział Hadzi. – Przypuszczam, że jest tu jakiś podręczny warsztat i magazyn części wymiennych?

Okazało się, że pod tym względem stacja w Wadi Halfa istotnie zasługuje na wyróżnienie. Miała nawet własną straż ogniową i małe ambulatorium. Miała posterunek meteorologiczny, goniometr i wieżę kontrolną, a zespołem mechaników kierował oficer techniczny z dyplomem inżyniera, jak w Chartumie.

W barze przyległym do kasyna, po kilku szklaneczkach whisky z lodem i wodą sodową, Bob Griffith stał się rozmowny. Gdy przybył tu wkrótce po wybuchu wojny, wszystko to już działało, włącznie ze ściśle przestrzeganymi porami posiłków w messie oficerskiej i jadalni dla podoficerów, z otwieraniem i zamykaniem baru oraz całym niezmiennym porządkiem zaprowadzonym raz na zawsze przez W/C Wilkina. Bob nie wiedział, od kiedy wing commander pełni swe obowiązki w Wadi Halfa. Nie wiedział nawet, w jakim jest wieku, „bo przecież wygląda równie dobrze na lat pięćdziesiąt, jak sześćdziesiąt kilka, nieprawdaż?” Po dziesięciu miesiącach stosunku służbowego znał tylko przyzwyczajenia swego przełożonego, lecz nie miał pojęcia o jakichkolwiek jego sprawach osobistych.

– Zdaje mi się, że on w ogóle nie ma spraw osobistych – oświadczył unosząc w górę brwi i marszcząc czoło z wyrazem lekkiego zgorznięcia.
– Przypuszczam, że jest starym kawalerem, bez bliskiej rodziny i że z nikim się nie przyjaźni, bo nigdy nie otrzymuje i nie pisuje prywatnych listów. Nigdy też nie rusza się z tej przekłętej dziury, jakby tu zamierzał siedzieć aż do śmierci. Ponieważ w dodatku nie pije, nie pali, nie choruje i niczym się nie wzrusza, będzie trwał dłużej niż wszystkie tutejsze urzędnicy, włącznie z masztami radiostacji.

– Wyobrażam sobie, jak pan się tu nudzi – powiedział Toton wspólcując.

– Z pewnością pan sobie nie wyobraża – odrzekł adiutant z goryczą.
– Tego nie można sobie wyobrazić! Poza partią bridża w hotelu rządowym nie ma tu żadnych, absolutnie żadnych rozrywek! Tylko przed dwoma tygodniami zdarzył się cud...

Uniósł oczy w górę z wyrazem zachwytu, jakby wspomnienie owego „cudu” objawiło mu się na suficie nad butelkami ustawionymi na półkach, a potem opuścił głowę i ukradkiem rozejrzał się na lewo i na prawo. Stwierdziwszy, że Hadzi z oficerem technicznym i administracyjnym przenieśli się do stolika pod okno i że przy barze nie ma już nikogo więcej, wtajemniczył Gubiszewskiego w szczegóły nadprzyrodzonego wydarzenia.

Oto przed dwoma tygodniami wodowała na Nilu pod Wadi Halfa czterosilnikowa łódź latająca „Sunderland” z dwudziestoosobowym zespołem rewiowym z Aleksandrii.

– W tym dwanaście prawdziwych białych kobiet! – powiedział niemal szeptem. – Dwanaście ładnych, eleganckich tancerek i aktorek poniżej lat... no, przeważnie w wieku bardzo interesującym. Leciały do Chartumu na występy gościnne, ale zatrzymała je tutaj burza piaskowa. Habub – rozumie pan? To taka odmiana harmattan, który tu wieje o każdej porze roku. Habub zdarza się zwykle na wiosnę i w lecie, ale tym razem... No, mniejsza o to: habub w październiku nie jest jeszcze sam w sobie cudem. Przypomina zresztą piekło, bo pył, który niesie, jest czarny jak sadza. Błogosławiony habub! Wiał cztery doby... Cztery doby cała aleksandryjska rewia w naszym wspomniałym hotelu czekała na zmianę pogody. I co wieczór był dancing z występami artystycznymi – ach! – zachłysnął się na wspomnienie tej feerii... – W

hotelu panowało przepelnienie, bo właśnie zatrzymała się tam jakaś wyprawa geologiczna, a zwykłych gości też było dużo. Ale nasi oficerowie mają tam szczególne względy, jako stali bywalcy. Nic dziwnego, że te panie – mówię o aktorkach i tancerkach – wcale się nie nudziły. I my także! Jedna z nich... naprawdę urocza! – śpiewała stare angielskie i szkockie ballady. Gdyby pan ją słyszał i widział!... Ze swoim głosem i urodą mogłaby występować w operze jako primadonna. Tylko niezwykle okoliczności i powikłania wojenne zmusiły ją do występów estradowych. Nie chciała mi zdradzić swego nazwiska, ponieważ pochodzi z bardzo dobrej angielskiej rodziny, w co wierzę, bo zachowuje się z godnością, jak dama. W Aleksandrii występuje w nocnym lokalu tanecznym hotelu „Continental” pod pseudonimem Catherine Violet...

– Powinien się pan postarać o przydział do Aleksandrii – zauważył Toton z lekką ironią.

Grifith pokiwał głową.

– Staralem się o przeniesienie dokądkolwiek – westchnął. – Ale... Wilkinson. Wszystkie moje podania przechodzą przez jego ręce. Wystawia mi znakomitą opinię i nie zgadza się. Jego zdaniem jestem nie do zastąpienia, a King's Regulations w takich przypadkach dopuszczają trzyletni okres służby bez zmiany przydziału. W grudniu będzie mi się należał czterotygodniowy urlop – powiedział z błyskiem nadziei w oczach.

– I pojedzie pan oczywiście do Aleksandrii?

– Tak, do Aleksandrii. Ale... Niech pan nie myśli, że jestem aż tak naiwnym optymistą.

Toton właśnie tak myślał, ale nie chciał się nad nim znęcać.

– Ma pan jej fotografię? – zapytał od niechcienia. Grifith tylko na to czekał. Wyjął z kieszeni odbitkę na glansowanym papierze fotograficznym, jakiego używa się do reprodukcji w prasie, i podał Gubiszewskiemu.

Toton spojrzął i mimo woli gwizdnął przez zęby. Catherine Violet istotnie musiała odznaczać się nieprzeciętną urodą, nawet jeżeli zdjęcie zostało poddane pochlebnemu retuszowi.

– Ma kasztanowate, wspaniałe włosy – mówił rozmarzony Bob – i bardzo ciemne oczy. Wydają się czarne, ale kiedy się w nie spojrzy z bliska, są granatowe, jak wieczorne niebo.

Widać nietrudno zaglądać w nie z bliska – pomyślał Toton zwracając fotografię zakochanemu adiutantowi i obrzucając go krytycznym spojrzeniem.

Griffith nie był szczególnie atrakcyjny. Miał okrągłą twarz, krótki, trochę za mały nos, wesołe oczy i usta, dość niskie czoło, które ustawicznie marszczył unosząc skąpo owłosione brwi z wyrazem zdziwienia. Nad czołem stroszyły mu się niesforne włosy koloru piasku, co nadawało mu wygląd bardzo młodzieńczy. Można było pomyśleć, że ten duży chłopak o niedbałych ruchach sportowca – piłkarza czy też gracza w rugby – dopiero co opuścił college i że nie był tam prymusem. Natomiast Catherine Violet...

Toton uśmiechnął się. Z Kairu do Aleksandrii jest tylko dwieście kilometrów – cztery godziny pociągiem... Chyba tym razem daruję sobie zwiedzanie piramid i Memfis – pomyślał.

Poczynając od Wadi Halfa i Drugiej Katarakty, wąska zielona dolina Nilu rozszerza się coraz bardziej. Pod Asuanem ma już sto pięćdziesiąt kilometrów szerokości, a na północ od Asyutu, po lewej stronie rzeki, sięga aż do oaz Baharia i do Aleksandrii.

Nil nie jest piękny: przypomina kręte, długie jelito, przez które z Ugandy i Abisynii płynie żyzny muł osiadający w delcie rzeki. Od źródeł do ujścia mierzy 6 500 kilometrów – jest najdłuższą rzeką świata. Ilość wody, jaką niesie jego nurt, jest olbrzymia: do Morza Śródziemnego wylewa się ponad 28 000 metrów sześciennych na sekundę, przy czym drugie tyle wsiąka po drodze w moczary lub wyparowuje w spiekocie pustyni.

W czerwcu Nil zaczyna przybierać, pęcznieje jak anakonda, która połknęła uduszoną antylopę, występuje z brzegów i zalewa całą dolinę. Kulminacja tej powodzi przypada w górnym biegu na koniec lipca, w trzy tygodnie później – w Asuanie, a następnie w Kairze. Tam poziom wody podnosi się o osiem do dziesięciu metrów, a gdy rzeka opada, łą osiada na uprawnych polach przesyconych wilgocią. Gdyby nie te coroczne wylewy, Egipt skonałby z głodu i suszy...

Trasa lotnicza z Wadi Halfa wiedzie łukiem wzdłuż Nilu, po jego lewej stronie do Asyut, a stamtąd przerzuca się na przeciwny, wschodni brzeg i kończy się na lotnisku Heluan albo Heliopolis pod Kairem. W linii prostej wynosi to 960 kilometrów; przy ostrożnej, bezpiecznej nawigacji, bez ścinania łuków – około tysiąca dwustu.

Z lotniska do centrum miasta jest około dwudziestu kilometrów, które można przebyć autobusem albo koleją dojazdową. I – oto Kair, wspaniałe, jakże wspaniałe miasto po tych sześciu czy siedmiu tysiącach kilometrów nad Czarnym Łądem, po ledwie skleconych szałasach, barakach i glinianych ruderach w Lagos i w Nigerii, po śmierdzącym Chartumie i krematorium dla żywych w Wadi Halfa!

Oświetlone ulice, neony, kilkunastopiętrowe gmachy, lśniący asfalt jezdni, bogate wystawy sklepów, kina, restauracje, potoki samochodów, białe kobiety!

Co za przeskok: od Zatoki Benińskiej, od Złotego Wybrzeża i Takoradi z jego płytkim, błotnistym portem o drewnianym nabrzeżu, poprzez wyrąbane w puszczy lotniska, przez murzyńskie osady w buszu, przez stepy i pustynie – do tej stolicy białej, strojnej i pysznej... Jakieś Oszogbo czy Ati – i Kair... Niemal conradowskie jądro ciemności i wykwit współczesnej cywilizacji! Cztery, a nawet trzy dni starczą, aby przelecieć w poprzek Afryki i od piątego do trzydziestego równoleżnika; aby przeskoczyć tysiąc lat postępu.

Tak przynajmniej wydaje się na pierwszy rzut oka. Dopiero później dostrzega się ciemne plamy na tym oślepiająco jasnym tle.

Centrum Kairu jest mieszaniną architektury europejskiej z końca XIX i kilku pierwszych dziesiątków lat XX wieku, ze wszystkimi nowoczesnymi urządzeniami. Lecz nawet tu

w tłumie na ulicach przeważają ubiory arabskie. Im dalej od środka miasta, tym ich więcej, a w wąskich zaułkach, w starych dzielnicach otoczonych resztkami murów z kamiennymi bramami, z meczetami wzniesionymi na chwałę Allacha w X i XI stuleciu, z najstarszym na świecie uniwersytetem El Azhar – nie spotyka się już prawie wcale strojów europejskich. Kobiety z osłonami na twarzach, w czarnych, długich sukniach, w czarnych chustach zarzuconych na głowy, mężczyźni w „galabijach” do kostek, o szerokich rękawach – jak w Biblii. Pachnie tam czosnkiem, cebulą, olejem i przyprawami

korzennymi. Panuje oszołamiający ruch, krzyk, wrzawa, przelewają się fale biegnących ludzi, tworzą się ni stąd, ni zowąd ławice gapiów, przekupniów, żebraków – rzekłbyś: stało się jakieś nieszczęście albo nowy prorok wskrzesił zmarłego biedaka, który padł na ulicy z głodu i nędzy.

Nic podobnego: po pierwsze dzisiejsi „prorocy” nie czynią cudów; po wtóre śmierć z głodu nie jest tu niczym nadzwyczajnym. Już raczej kradzież garści daktyli ze straganu, jak i sąsiedzka kłótnia czy też zaciekły targ budzą żywiołową sensację.

Lecz nie głód, nie straszliwe kalectwa i choroby, nawet nie żebrzące, wynędzniałe dzieci są najciemniejszą plamą stolicy Egiptu. Trzeba przekroczyć granicę „strefy zakazanej” (zakazanej dla żołnierzy angielskich), aby poznać dno upadku, hańby i upodlenia w tym mieście, które prospekty biur turystycznych Cooka nazywają „Paryżem Orientu”.

Jest to dzielnica rozpusty i występku. Ponura, straszna dzielnica rozpaczy, zabudowana kamienicami w stylu najgorszych slumsów, z oknami o brudnych, nigdy nie mytych szybach, ze ścianami bez tynków, z podwórkami jak ciemne studnie. Brud, zwały śmieci, odpadków i nieczystości zalegają ciasne ulice. Brzęcące roje much żerują na tych gnojowiskach, obsiadają ludzi, pchają się do oczu, do ust, roznoszą zarazę. W otwartych oknach, na progach „salonów”, które można by wziąć za sklepiki, w bramach i po prostu pod murem stoją i siedzą kobiety. Kobiety? Raczej zniszczone prostytutką, chorobami i nędzą straszliwe, nieszczęsne megery, cuchnące potem, brudem i mdlącymi perfumami, z grubą warstwą szminki na twarzach. Głód wygląda im z oczu. Są gotowe na wszystko; zgadzają się z góry na wszelkie zboczenia seksualne klientów, byle zarobić na sobie i swego „opiekuna”, byle uniknąć jego rąk, byle przeżyć do jutra. Ale nie zaczepiają nikogo. Od tego, od reklamy i zachęty jest tu zgraja stręczycieli i ich pomocników: starych wieźm, brodatych, siwych patriarchów o wyglądzie szkieletów, wyrostków o migdałowych, niewinnych oczach, a często kilkuletnich chłopców, którzy chwytają przechodnia za rękawy, obiecują zaprowadzić wszędzie, pokazać rzeczy, o jakich nie śniło się najbardziej rozpustnym satyrom, sprzedać własną matkę, siostrę lub siebie, jeśli tylko klient tego zechce. W

przybytkach taniej rozkoszy cuchnie odchodami, zgnilizną, zepsutymi jajami, karbolem i przypaloną oliwą. W najtańszych na lepkiej od brudu, zaplutej podłodze leży mata służąca za posłanie, a w kącie stoi kubek do oddawania moczu i te dwa sprzęty stanowią całe umeblowanie.

Mimo wszystko zdarza się, że „wspaniali chłopcy” z Liverpoolu, Manchesteru i Londynu, a także z dominiów wielkiego imperium łamią zakazy wojskowe i odwiedzają tę dzielnicę w poszukiwaniu erotycznych dreszczów. Należy jednak przyznać, że czynią to przeważnie zamroczeni alkoholem: po dwóch podwójnych porcyjkach whisky i po trzech kufelkach piwa...

W śródmieściu są oczywiście inne lokale tej „branży”, poczynając od indywidualnych przedsiębiorstw jednoosobowych, poprzez domy schadzek i małe hoteliki, aż do „nocnych klubów” i dansing-barów z fordanserkami. Są bardziej i mniej eleganckie zakłady z „salonami rozrywkowymi” (w których podają piwo, cocktaile, whisky i nawet szampana), pozostające pod opieką wojskowych władz brytyjskich – oddzielne dla oficerów i dla podoficerów. Są potajemne szulernie, domy gry, palarnie opium, kawiarenki, w których kwitnie handel kokainą, haszyszem i heroiną, złotem i diamentami.

Każdy portier i boy hotelowy, kierowca taksówki, kelner lub fryzjer, prawie każdy przekupień uliczny i w ogóle co drugi przechodzień za niewielkim wynagrodzeniem wskaże obcemu przybyszowi adres, a za nieco większym zawiezie go albo zaprowadzi na miejsce. Można o taką przysługę poprosić nawet egipskiego policjanta...

Toton i Leonardo nie potrzebowali zasięgać żadnych informacji, ponieważ doktor Newman zaopatrzył ich w adresy dobrych znajomych, ludzi poważnych i godnych zaufania. Chodziło zresztą głównie o skórki z węzów i jaszczurek oraz o cztery woreczki złotego piasku, z których dwa stanowiły własność doktora.

W Heliopolis, gdzie „A jak Afryka” wylądowała przed zachodem słońca, nie było ani rewizji, ani odprawy celnej dla załogi wojskowego samolotu. Niestety w wojskowym biurze kwaterunkowym obok

głównego dworca kolejowego w Kairze nie było też wolnych noclegów dla oficerów; tylko Pokrowskiemu przydzielono kwaterę w podoficerskim pensjonacie; Hadzi i Toton musieli zatrzymać się w hotelu.

Dworzec znajduje się w północnej dzielnicy miasta, niedaleko centrum, ale czas przejazdu do hotelu „Atlantic” zależy od wyboru środka lokomocji. Ruch na liniach tramwajowych utrudniają wolno maszerujące wielbłądy, których droga ustawicznie krzyżuje się także z trolejbusami; stangret rozklekotanej dwukonnej „victorii” nie ma zielonego pojęcia, którędy jechać, i trzeba nim kierować wrzeszcząc wniebogłosy, aby coś usłyszał w ulicznym zgłędku; kierowca taksówki, nawet jeżeli wybierze właściwą, najkrótszą drogę (co mu się zdarza bardzo rzadko), natrafi z pewnością na zatory powstałe z kombinacji psów, osłów, handlarzy, gapiów i żebraków. Najlepiej iść pieszo, oczywiście jeśli nie ma się bagażu.

Toton i Leonardo (którego pensjonat również znajdował się w śródmieściu) mieli dosyć ciężki bagaż, a zresztą oficer dygujący walizkę na ulicach Kairu wywołałby z pewnością zbiegowisko. Za radą Hadziego zdecydowali się więc na taksówkę.

Był to stary Ford, niegdyś pomalowany na kolor pomarańczowy. Dwie duże walizy i parę mniejszych umieszczono na jego dachu opatrzonym żelazną galeryjką. Taksometr nie działał, a przynajmniej kierowca utrzymywał, że nie działa, starter zaciął się, co można było obiektywnie stwierdzić, a pierwszy bieg miał wykruszone zęby. Co się tyczy właściciela tego wehikułu, był to młody człowiek o ciemnej cerze i niewinnym spojrzeniu czarnych, wilgotnych, migdałowych oczu. Dokoła policzków i trochę cofniętego podbródka wiły mu się zapowiedzi na dostojną brodę, jak kłaczki włosów wyłazące z dziurawego materaca. Na głowie miał turban z brudnej białej szmaty, a pod nim – marzenia o pięciu funtach za kurs albo o teczce pełnej dolarów, którą roztargniony pasażer zostawiłby w jego landarze.

Pokonawszy narowy swego Forda, ruszył i popędził jak strzała, w niepojęty sposób wymijając inne pojazdy, wielbłądy, tramwaje i wszelkie przeszkody oraz unikając w ostatniej chwili kolizji na skrzyżowaniach.

– Pięć funtów – powiedział skromnie, zatrzymawszy wóz na podjeździe.

Otrzymał dwadzieścia procent tej sumy, zdjął z dachu bagaże, po czym odjechał zawiedziony w swych marzeniach i uradowany z podwójnego zarobku. *Insz Allah!*...

Ośmiopiętrowy hotel „Atlantic” należy do największych i najbardziej luksusowych w Kairze. Oprócz eleganckich apartamentów z łazienkami na pierwszym i drugim piętrze, liczy dwieście czterdzieści pokoi na sześciu pozostałych, dziesięć halli, tyleż gabinetów do załatwiania korespondencji, dwa cocktail-bary, dwie kawiarnie, ogromną salę restauracyjną i nocny dancing w podziemiach z występami własnego zespołu artystycznego. Są tam również garaże, pralnia, zakład fryzjerski, sklepy i kioski, poczta, biuro podróży – całe miasto dla ludzi bogatych.

Gdy otrzymuje się tylko oficerską gażę i funta diety dziennej w podróży, lepiej nie zatrzymywać się w „Atlanticu”...

Hadzi wiedział o tym, ale na razie nie miał innego wyboru; tańsze hotele były przepełnione lub tak brudne, że nie odważył się szukać w nich noclegu. Toton natomiast liczył na dopływ gotówki z transakcji, jakie miał zawrzeć według wskazówek i porad nieocenionego doktora Newmana, nie dbał więc o wydatki. Ponadto obaj ledwie trzymali się na nogach po morderczym etapie z Chartumu, a powrót do cywilizacji, choćby na parę dni, wart był niejakich nakładów pieniężnych.

– *Insz Allah* – powiedział Toton, rzuciwszy okiem na cennik hotelowy.

– *Akbar Allah* – uśmiechnął się Hadzi.

Pan Domenico Oriades, do którego Toton zatelefonował nazajutrz z samego rana, nie zgodził się na spotkanie w hotelu, prosił natomiast, aby obaj „przyjaciele wielce szanownego doktora Newmana” zechcieli pofatygować się do skromnego kantoru pod firmą „D. Oriades and Co.” w zaułku przy ulicy Nubar Paszy.

– Byłoby najlepiej – dodał – gdyby przywieźli tam od razu towar, jaki mają na zbyciu.

Toton nie był zachwycony tą propozycją, ale nie upierał się. Miał jeszcze sporo do załatwienia, a pośpieszny autobus do Aleksandrii

odchodził o trzeciej. Wraz z Pokrowskim, który już na niego czekał, przepakowali skórki do jednej walizki i pojechali pod wskazany adres.

Kantor pana Oriadesa tylko przez kurtuazję można było nazwać „skromnym”; w rzeczywistości przypominał raczej zrujnowany chlewik. Mieścił się w przybudówce do dwupiętrowej oficyny w ciemnym, śmierdzącym podwórzu czynszowej kamienicy, która zamykała ślepy zaułek bez nazwy, podobny do zaśmieconego korytarza w średniowiecznym więzieniu. Urządzenie składało się z długiego stołu na chwiejnych nogach, o blacie obitym lepką czarną ceratą, z dwóch czy trzech kulawych krzeseł i wyściełanej kanapki ze sterczącymi sprężynami. Podłoga była spróchniała, ze ścian zwisały resztki tapety o nieokreślonej barwie, na zakurzonych szybach siedziały wielkie, metalicznie lśniące muchy.

Przy otwarciu drzwi gdzieś w głębi, za brudną perkalową zasłoną ukrywającą wejście do przyległego mieszkania, odezwał się jęk dzwonka. Zasłona uchyliła się i na progu stanęła ciemnowłosa i czarnooka, nieco już przekwitająca piękność z rumieńcami jak zachód słońca i ustami jak zranione, krwawiące serce. Miała na sobie głęboko wyciętą zieloną suknię naszywaną dżetami, która wydawała się nieco za ciasna i za krótka, nie mówiąc już o niepokojącym dekolcie. Uśmiechała się na przemian uprzejmie i kokieteryjnie, lecz były to zaledwie najpospolitsze uśmiechy z całego repertuaru innych, jakie stosowała zależnie od okoliczności.

Leonardo, ujrawszy ją, cofnął się o krok, nieco spłoszony.

– Chyba n-nie ten adres? – mruknął niepewnie, chwytając Gubiszewskiego za rękaw.

Ale zjawisko w dżetach, najwidoczniej zadowolone z wrażenia, zapytało po angielsku, czy ma przyjemność z polskimi lotnikami z Takoradi i czy obaj gentlemani życzą sobie rozmawiać z panem Oriadesem.

– Tak jest, madame – odrzekł Toton. – Mam nadzieję, żeśmy go zastali?

Na ustach madame przewinął się uśmiech numer trzeci, wyrażający ubolewanie. Pan Oriades niestety musiał wyjść, ale polecił jej zająć się gośćmi. Madame jest współniczką pana Oriadesa. Ma na imię Rosette. Jest jej niezwykle miło...

Gubiszewski i Pokrowski wymienili swoje niemożliwe do zapamiętania nazwiska, co z kolei wywołało pełen zakłopotania uśmiech numer cztery i skłoniło nawigatora do wyjaśnienia, że jest również znany pod przydomkiem Toton, a sierżanta Pokrowskiego przyjaciele nazywają po prostu Leonardem.

– Cest mieux, ca ⁶ – powiedziała madame Rosette z czarującym uśmiechem numer pięć. – Pan pochodzi z Francji?

– Poniekąd – odrzekł Toton. – Czy pani chce obejrzyć skórki?

Jego rzeczowość nie zniechęciła współpracownicy Oriadesa do stosowania kokieterii w sprawach handlowych. Uśmiechy nie schodziły z jej warg, podczas gdy uważnie, fachowo badała i sortowała skórki, demonstrując przy tej okazji pełne, krągłe kształty, nagie ramiona i zgrabne nogi widoczne znacznie powyżej kolan, ilekroć siadała obok przystojnego oficera. Siadała bardzo blisko, aby mógł zobaczyć wszystkie wady, zadraśnięcia i uszkodzenia towaru oraz możliwie jak najwięcej spośród jej własnych wdzięków. Ale to nie skutkowało: Toton wprawdzie nie opuszczał wstydliwie wzroku, lecz wydawał się całkowicie uodporniony przeciw tym zabiegom.

Gdy przyszło do ustalenia ceny, wymienił sumę, którą podał mu dr Newman, i targował się do upadłego. Nie poruszyły go ani kolejne uśmiechy, ani uwodzicielskie spojrzenia, jakie skłoniły praojca Adama do spożycia zakazanego owocu. Ani drgnął! Leonardo podziwiał go w duchu...

Mogło się wydawać, że jest już bliski zwycięstwa, gdy spoza perkalowej zasłony ukazał się pan Bomenico Oriades przybywający z odsieczą. Wtargnął nagle, jak wypchnięty sprężyną, która nie wytrzymała napięcia i urwała się z zaczepu. Miał pianę na grubych wargach, rozpacz w przekrwionych oczach i astmę w piersi. Obwisłe, żółtawooliwkowe policzki trzęsły mu się jak galareta, a z gardła płynął potok słów przerywany rżeniem.

Czy Rosette chce go zrujnować? Czy może oślepla albo pomieszało jej się w głowie?! Przecież te skórki nie są warte nawet połowy oferowanej przez nią ceny! Skórki wężowe w ogóle nie idą – będą leżały przez rok, może przez dwa lata, zanim znajdą nabywcę, który

⁶ To lepiej.(fr.)

zlituje się nad bankrutem i odkupi je od niego! A jaszczurki? Nie ma ani jednej bez usterki! I w ogóle dlaczego Rosette nie poczęstowała czcigodnych klientów filiżanką kawy? Co to za zwyczaj?! Uszanowanie panom! Najniższy sługa! (To – do oniemiałych lotników). Natychmiast ma być kawa! Najlepsza kawa w Kairze. Trzy filiżanki kawy od Ben Hassana. Achmed ma je zaraz przynieść. Achmed! Gdzie jest Achmed?

Krzyczał, kłaniał się, grzebał wśród skórek, targał resztki włosów na łysiejącej głowie, mrugał porozumiewawczo do swej nierozważnej współpracownicy, wzdychał i sapał przyciskając dłonią serce, które jednak wcale nieźle wytrzymało ten histeryczny atak, podczas gdy na twarzy madame Rosette malowało się zmieszanie poparte uśmiechem wyrażającym świadomość własnej winy.

Achmed – dziesięcioletni chłopiec o oczach gazeli – zjawił się z trzema filiżankami kawy równie nagle jak szef firmy. Toton nie miał żadnych wątpliwości, że obaj czekali na właściwy moment i że pan Oriades przez cały czas stał za perkalową zasłoną, aby odegrać swą rolę w krytycznej chwili. Gdy uśmiechy i obiecujące spojrzenia pięknej Rosette zawiodły, trzeba było użyć broni konwencjonalnej: kawy i perswazji kupieckiej.

Targ zaczął się znów od pozycji wyjściowych, z towarzyszeniem zakłęk, przysięg i z pomocą całego arsenału podstępnych sposobów, odziedziczonych przez Domenica Oriadesa po licznych pokoleniach przodków, którym patronował sam Hermes, bóg handlu, kupców i złodziei w słonecznej Helladzie.

Toton zdawał sobie sprawę, że czas ucieka i czuł, że słabnie. Ale ceny, przy których obstawał wspólnik czarującej Rosette, były bezwstydne.

– Czy doprawdy nie ma pan poczucia zwykłej przyzwoitości? – zapytał, już niemal pokonany.

– Ja?! – wykrzyknął Domenico. – Poczucia?...

W jego ochryłym głosie wyczuwało się tyle zdumienia, ile zapewne okazałby Aleksander Macedoński zapytany, czy widział kiedy bitwę.

– Kawy! – wrzasnął w stronę perkalowej zasłony. – Achmed, kawy!

Achmed z trzema filiżankami wyrósł jak spod ziemi albo jakby „najlepsza w Kairze kawa od Ben Hassana” parzyła się w kuchence za kantorem, nie po przeciwległej stronie ulicy Nubar Paszy.

– Nie dbam o pieniądze – oświadczył Oriades. – Tak czy owak pójdę z torbami, ale dla przyjaźni z wielce szanownym doktorem Newmanem kupię te skórki. Na ile zgodziłaś się, Rosette? Na sześćdziesiąt trzy funty?

– Na siedemdziesiąt cztery – powiedział Toton. – Ale moja ostatnia cena wynosi osiemdziesiąt pięć i ani pensa mniej.

Oriades zachłusnął się kawą.

– Pan mnie zabija – wykrztusił z trudem. – Niech już będzie siedemdziesiąt cztery, skoro pan nie ma litości nad starym Oriadesem. Siedemdziesiąt cztery i ani pensa więcej. Ona zwariowała... Siedemdziesiąt cztery funty?! Ja też zwariowałem. Słyszysz pan, pułkowniku? Zwariowałem! Daję panu siedemdziesiąt cztery funty za to, co jest warte najwyżej czterdzieści!

Świeżo mianowany pułkownikiem Toton spojrział na zegarek.

– Ma pan szczęście, że mi się śpieszy – rzekł zimno. – Tym razem muszę się zgodzić.

– Tto było ffantastyczne – powiedział Leonardo, gdy obaj wyszli na ulicę. – Absolutnie el-lokwentne. A złoto?

Sprzedaż złota nie wymagała takich wysiłków. W sklepach jubilerskich na widocznych miejscach wisiały cenniki skupu; we wszystkich gazetach drukowano ceduły z dziennym kursem monet, złomu i surowca.

Bez targu załatwili tę transakcję w pewnej obskurnej kawiarence, gdzie za kontuarem znalazła się złotnicza waga z odważnikami, tak jak to przewidział „wielce szanowny” doktor Newman, a potem pojechali do hotelu, aby zameldować się u Hadżiego, który właśnie wrócił ze sztabu lotnictwa.

Wiadomości, jakie tam uzyskał, wskazywały na konieczność pośpiechu w organizacji afrykańskiego szlaku lotniczego: dywizjony brytyjskie na granicy Egiptu potrzebowały na gwałt samolotów, a Naczelne Dowództwo żądało ich również dla Jugosławii i Grecji zagrożonych włoską napaścią na Albanię.

Toton niezbyt się tym przejął. Znacznie bardziej interesowało go, kiedy przyleci „Wu-Ce” i czy Hadzi będzie na niego czekał.

– Tak – odrzekł Hadzi. – „Rachela” jest, a przynajmniej wczoraj wieczorem była w Chartumie. Możliwe, że Ben poleci stamtąd do Ugandy. Nie spodziewają się go tu wcześniej niż za dwa dni. Dokąd się wybierasz?

– Chciałbym zwiedzić Aleksandrię – powiedział Toton spuszcżając swoje nieprawdopodobne rzęsy. – Właściwie tylko część Aleksandrii. Niewielką. Tę mianowicie, w której znajduje się hotel „Continental”.

– Aha – uśmiechnął się Hadzi. – Doktor Newman...

– Nic podobnego – zastrzegł się Toton. – To już załatwione i jeżeli mógłbym ci służyć pożyczką...

Hadzi przecząco pokręcił głową.

– Dziękuję, nie.

– W „Continentalu” mam do załatwienia pewną sprawę sentymentalną – wyznał Toton. – Prosił mnie o to Griffith, wiesz, ten adiutant z Wadi Halfa...

– Uhm – mruknął Hadzi. – Jeżeli chodzi o kobietę, to nie mógł sobie wybrać na pośrednika nikogo bardziej odpowiedniego. Jedź i baw się dobrze, ale wróć najpóźniej pojutrze rano. Biedny Griffith! Trochę mu współczuję...

I ja – westchnął w głębi ducha Toton, ponieważ w owej chwili nie mógł przewidzieć, że spotka go zawód...

Zawód, lecz nie rozczarowanie, Catherine Violet bowiem wydała mu się o wiele ponętniejsza, niż przypuszczał. Zawód, bo – jak to określał Bob Griffith – zachowywała się z godnością, a jak to ujmował Toton – trzymała fason i na razie „nic z tego nie wyszło”.

Na razie – pocieszał się, wracając nocnym ekspresem po dwóch wieczorach i jednym popołudniu, które upłynęły mu na uwodzicielskich zabiegach, uwieńczonych zaledwie zawarciem znajomości z Catherine, kilkoma jej uśmiechami i podwieczorkiem z tradycyjną angielską herbatą o piątej w hotelowej restauracji we dwoje.

Nie pamiętała, a przynajmniej powiedziała, że nie pamięta żadnego adiutanta stacji lotniczej Wadi Halfa. Robert Griffith? To nazwisko nie nasuwało jej żadnych wspomnień, ale możliwe, że rozmawiała z nim

podczas owego przymusowego postoju. Pamiętała natomiast tamtejsze komary czy też muszki – po prostu okropne!

Była istotnie inteligentna i wykształcona, co onieśmiało Gubiszewskiego, a poza tym – nieco egzaltowana, co go irytowało.

Znała chyba wszystkie stolice europejskie, podróżowała po Skandynawii i po Środkowym Wschodzie, mówiła swobodnie o sztuce, literaturze, plastyce i teatrze, póki nie spostrzegła, że on czuje się bardzo niepewnie w tych dziedzinach. Wówczas – ku jego zdumieniu – skierowała rozmowę na lotnictwo, wykazując w tych sprawach dużą znajomość przedmiotu, a wreszcie zainteresowała się nim samym i jego przygodami wojennymi.

Nie uchylała się od flirtu, ale umiała trzymać go na wodzy. Niewątpliwie Toton podobał się jej. Kokietowała go, ponieważ ją bawił. Mogła go nawet bardzo polubić. Jednym słowem, była nieznośna. Po prostu nieznośna i zarazem czarująca!

Pierwszego wieczoru, podczas jej występów na małej estradzie i na parkiecie nocnego dancing-baru, Toton zauważył, że nie jest jedynym jej adoratorem. Mężczyźni – cywile i wojskowi – patrzyli na nią baraním wzrokiem, a kiedy przechodziła wolno dokoła kręgu stolików śpiewając refren jakiejś sentymentalnej piosenki, wydawali się łowić jej spojrzenia, jak zakochani gimnaziści. To było doprawdy głupie i śmieszne! Ale Toton sam przyłapał się na podobnym spojrzeniu, kiedy Catherine zatrzymała się przy nim i – jak mu się wydało – przez krótką chwilę śpiewała wyłącznie dla niego, położywszy dłoń na oparciu jego krzesła. Zauważył potem ironiczne uśmiechy stałych bywalców „Continentalu”, którzy widocznie spostrzegli, co się z nim dzieje.

Mimo to ostentacyjnie posłał jej całe naręczce wspaniałych róż, które na jego polecenie boy hotelowy przyniósł z kwiaciarni w hallu. To zrobiło wrażenie! Nawet na Catherine, która łaskawie zgodziła się wypić z nim nazajutrz filiżankę herbaty po południu, a wieczorem zatańczyć po występie. Wówczas przekonał się, że istotnie jej oczy są ciemnoniebieskie i że ich spojrzenie obiecuje znacznie więcej, niż zdołał dotąd uzyskać.

Oświadczył, że po północy musi wyjechać i nie wie, kiedy ją znów zobaczy, ale że z pewnością będzie odwiedzał Aleksandrię i „Continental” co parę tygodni. Kiedy orkiestra przestała grać,

Catherine usiadła na chwilę przy jego stoliku i umoczyła usta w szampanie.

– Był pan dla mnie bardzo miły – powiedziała z uśmiechem. – Proszę przyjechać. Będę na pana czekała.

To było potwierdzenie obietnic zawartych w spojrzeniu. Toton nie wątpił, że następnym razem te obietnice się spełnią. Nie wiedział, że na tę następną okazję będzie musiał czekać ponad trzy miesiące.

Pierwsza grupa polskich pilotów spiesznie przeszkolonych w Kemble przybyła do Takoradi w końcu listopada roku 1940. Lecz pierwszy normalny konwój powietrzny do Kairu odleciał dopiero w lutym, już po zdobyciu Sidi el Barani, Bardii i El Agheila przez wojska generała Wavella.

W tym czasie załoga Hadżiego (teraz już squadron leadera Brandta) wielokrotnie przemierzyła wzdłuż i w poprzek Afrykę, od Złotego Wybrzeża po Abisynię i od Egiptu po Unię Południową, przewożąc wyższych urzędników imperium, generałów, kurierów i pilną pocztę oraz personel i przesyłki dla poszczególnych lotnisk na nowej trasie pomiędzy Takoradi a Chartumem.

Dłuższe, dwu- lub trzydniowe postoje w ciągu całego tego okresu nie zdarzały się w Kairze i Toton ani razu nie mógł wyrwać się do Aleksandrii. Napisał parę listów do Catherine, ale nie odpowiedziała, więc w końcu uznał tę sprawę za przepadłą i pocieszał się łatwiej osiągalnymi względami czarnych dziewcząt w Takoradi, które przyprowadzał mu niezastąpiony Kuesi.

Hadzi nie pisywał listów i również ich nie otrzymywał, jakkolwiek pamiętał i nawet nie usiłował zapomnieć.

Jean powiedziała mu przy pożegnaniu, że nieobecnych kocha się mocniej...

Być może – myślał. – Ale tylko do czasu. Kilkutygodniowa rozłąka podsycy uczucia; ale rozstanie na dłużej? Miłość, czy jak inaczej nazwać ten stan serca i zmysłów, jest ludzką potrzebą, więc rozdzieleni po pewnym czasie zaczynają rozglądać się wokół i – zwykle znajdują jej zaspokojenie. Jean zapewne już je znalazła...

Nie chciał jej w tym przeszkadzać swoimi listami. Nie wiedział przecież, czy jeszcze kiedykolwiek ją zobaczy.

Wśród Polaków przybyłych z Wielkiej Brytanii znakomitą większość stanowili rezerwiści i piloci sportowi, a ich przeszkolenie w Kemble pozostawiało bardzo wiele do życzenia, podobnie zresztą jak przygotowanie do pracy transportowej młodych pilotów brytyjskich. Zaledwie czterej – dwaj Polacy i dwaj Anglicy – odbyli całkowity

trening na nowoczesnych typach samolotów bojowych. Oni też później zostali pierwszymi leaderami, czyli dowódcami konwojów.

Hadzi, wracając z jakiegoś dalekiego przelotu, po dwutygodniowej nieobecności na Złotym Wybrzeżu, już z daleka zobaczył niezwykle ruch w powietrzu i na lotnisku. Pośrodku, obok runwayu tkwiła chorągiew startowa otoczona przez grupę pilotów, dyżurny startu kierował ruchem, ktoś przy składanym stoliku zapisywał ilość i czas odbywanych lotów, a opodal stał dwukołowy ręczny wózek z gaśnicą i podręcznymi narzędziami mechaników. Dwa Beaufightery, Blenheim i dwa Hurricane'y startowały, zataczały regularne okrążenia o czterech zakrętach, lądowały przy chorągwi, kołowały poza nią, na lewą stronę, załogi zmieniały się kolejno i znów na sygnał ruszały do startu.

– Rady boskie! – zdumiał się Toton. – Jak w Dęblinie! Wu-Ce założył szkołę pilotażu!

Nie była to wprawdzie szkoła, tylko improwizowany kurs uzupełniający, bez którego przeloty na afrykańskiej trasie, a zwłaszcza starty i lądowania w trudnych warunkach na lotniskach pomocniczych groziłyby co najmniej rozbiciem większości maszyn przez niewprawnych pilotów.

Z inicjatywą zorganizowania kursu wystąpił Sq/L Wawrzyniak, były szef wydziału personalnego w bazie lotniczej Blackpool. a W/C Valentine natychmiast powierzył mu realizację tego projektu.

Maruszek – jak zawsze – okazał się dobrym organizatorem i człowiekiem przewidującym. Dobrał sobie do pomocy dwóch pilotów angielskich, zaprzągnął ich do roboty i sam także latał po osiem godzin dziennie albo stał na starcie, kierując treningiem. Był nieumęczony, solidny, pedantyczny – niezastąpiony!

Najwięcej starań poświęcił – rzecz jasna! – dowódcy polskiej Grupy Transportowej oraz pewnej, do niedawna bardzo ważnej osobistości, która na krótko przed wybuchem wojny straciła całe swoje znaczenie.

Pierwszym z tych wyróżnionych był daleki kuzyn Hadziego, świeżo mianowany podpułkownikiem, człowiek o gładkim obejściu, który dzięki stosunkom, pochodzeniu i nazwisku szybko awansował i – według przewidywań majora Wawrzyniaka – mógł wkrótce zrobić wielką karierę, jakkolwiek na razie dowodzenie Grupą Afrykańską było właściwie fikcją i ograniczało się do roli oficera łącznikowego bez

jakichkolwiek uprawnień kierowniczych. Może właśnie dlatego, może z powodu miernych talentów lotniczych i niewielkiego zapалу do latania, może wreszcie wskutek skojarzenia z imieniem – podpułkownik otrzymał ironiczne, a zarazem nieco przydługie przezwisko zaczerpnięte z literatury dziecięcej: Maciuś Pierwszy, Król Powietrza.

Maruszek oczywiście nigdy, nawet w rozmowach prywatnych z kolegami nie pozwalał sobie na używanie jakichkolwiek przezwisk, zwłaszcza jeżeli mówił o oficerach starszych stopniem. Byłaby to niewybaczalna poufalskość, choćby przezwisko nie miało żadnych znamion ironii. Wyjątek pod tym względem stanowił tytuł „Efendi”, który przyłgnął do Bardzo Ważnej Osobistości jeszcze wtedy, kiedy Osobistość była porucznikiem. Maruszek dowiedział się, że efendi znaczy tyle, co ekscelencja, i że w Turcji tytułuje się tak wyższych urzędników lub uczonych, uznał więc, że taki przydomek nie uwłacza nawet generałowi brygady.

Generał zawdzięczał zresztą swoje przezwisko obywatelstwu tureckiemu, odziedziczonemu po ojcu – emigrancie i powstańcu z r. 1863, oraz służbie lotniczej w armii tureckiej. W Polsce dosłużył się stopnia generalskiego i przez wiele lat zajmował wysokie stanowisko, lecz na krótko przed wybuchem wojny został z niego odwołany. W Wielkiej Brytanii należał do tych wyższych oficerów, którzy z różnych względów znaleźli się „w rezerwie” na „Wyspie węzów”, gdzie przebywał również Toton.

Nie mając żadnych złudzeń, że polskie Dowództwo Naczelne powierzy mu jakąś funkcję odpowiadającą jego kwalifikacjom, Efendi odwołał się do Kwatery Głównej Royal Air Force i za zgodą generała Sikorskiego otrzymał przydział do 216 Grupy Transportowej w stopniu flight lieutenanta.

Tym sposobem mjr Wawrzyniak, angielski squadron leader, był starszy stopniem od generała brygady, angielskiego flight lieutenanta.

Wbijało to Maruszkę w starannie ukrywaną dumę, a zarazem budziło w nim obawy, aby nie narazić się czymkolwiek Byłej Bardzo Ważnej Osobistości, która mogła jeszcze wypłynąć. Robił więc wszystko, aby z jednej strony zaskarbić sobie łaski Maciusia

Pierwszego, a z drugiej – Efendiego, co wcale nie było łatwe, ponieważ obaj ci ludzie nawzajem się nie cierpieli.

Na swoje szczęście nie musiał lawirować długo, bo Król Powietrza postanowił założyć swój dwór w Kairze i stamtąd „dowodzić” polskimi załogami oraz godnie reprezentować przy tamtejszym sztabie Polskie Siły Powietrzne.

Nie miał tam właściwie nic do roboty poza obowiązkami towarzyskimi, którym zawsze oddawał się z wielkim zamiłowaniem i powodzeniem, ale choćby ze względów reprezentacyjnych potrzebny mu był własny sztab, a już przynajmniej adiutant, oficer operacyjny, personalny i administracyjny. Na szefa tego „sztabu” przyjąłby Wawrzyniaka, lecz po pierwsze jego zdaniem Maruszek miał mentalność i manieri sprzedawcy dewocjonaliów, a po wtóre W/C Valentine przeznaczył go na lidera i ani myślał pozbyć się tej perły. Drugim kandydatem był Hadzi, ale Hadzi na propozycję Maciusia odpowiedział wręcz odmownie, a co gorsza kategorycznie odmówił również Królowi Powietrza swego nawigatora na adiutanta. Maciś zniósł to mężnie, ponieważ nie czuł się jeszcze dość pewnie na swoim nowym stanowisku, ale zanotował obie odmowy w pamięci. Ostatecznie musiał zadowolić się tylko trzema oficerami, którzy nie mieli wielkiej ochoty latać i przekładali Kair nad zapowietrzone Takoradi.

Cały ten szczupły „dwór” został odtransportowany do Kairu przy okazji przelotu ćwiczebnego trzech Blenheimów, które przybyły w skrzyniach na statku i zostały zmontowane w Takoradi w grudniu. Pilotowali je na zmianę dwaj polscy i dwaj angielscy kandydaci na liderów pod przewodnictwem Ha-dziego.

Mały konwój leciał pięć dni, lądując na wszystkich lotniskach etapowych i pomocniczych. Samoloty zostały przekazane bezpośrednio bazie lotniczej w Abiszuir, gdzie wypadł nocleg, nazajutrz zaś z samego rana piloci pojechali wprost do Heluanu, aby zdążyć na wojskowy transportowiec, który miał ich odstawić z powrotem do Takoradi.

Stary, wysłużony Bombay oprócz siedmiu Polaków zabrał jeszcze kilkunastu oficerów i podoficerów brytyjskich oraz jakieś przesyłki do pośrednich portów lotniczych i włókł się z tym pełnym obciążeniem na

przełaj do Wadi Halfa, a potem do Chartumu. Tam w jednym silniku „wysiadły” zawory i trzeba było czekać na nie trzy doby, ponieważ w Wadi Halfa roztańczył się chamsin i komunikacja w kierunku północnym została przerwana. Zawory zresztą nie nadeszły, lecz czwartego dnia z Kenii przyleciał dwunastoosobowy Lockheed z trzema pasażerami do Akry i dzięki temu szczęśliwemu zbiegowi okoliczności polscy piloci powrócili do Takoradi w dwa tygodnie od chwili startu do Kairu.

To pierwsze doświadczenie, dotyczące drogi powrotnej załóg transportowych, nie wypadło pomyślnie. Komunikacja lotnicza między Żłotym Wybrzeżem a Sudanem była nieregularna i należało liczyć się ze znacznymi opóźnieniami w obrocie na tych właśnie mało uczęszczanych etapach, stanowiących ponad dwie trzecie całej trasy. Jeśli konwoje miały działać sprawnie, należało bądź zapewnić załogom szybki powrót, bądź powiększyć ilość personelu latającego tak, aby w Takoradi zawsze pozostawała dostateczna rezerwa pilotów i leaderów.

W/C Valentine postanowił działać w obu kierunkach i w tym celu polecał ze swoją załogą do Kairu, powierzając Hadżiemu wszystkie inne sprawy na miejscu.

Wrócił po trzech tygodniach (tego samego dnia, w którym do portu w Takoradi wszedł duży statek załadowany samolotami w ogromnych skrzyniach, przypominających nieforemne baraki). Był na ogół zadowolony z tego, co udało mu się uzyskać, jakkolwiek stracił wiele czasu czekając na Króla Powietrza.

– Chciałem z nim omówić możliwość dodatkowego werbunku pilotów polskich w Anglii – powiedział do Hadżiego, wysłuchawszy jego sprawozdania o tym, co tymczasem działo się w bazie – ale twój... e... sympatyczny kuzyn był w Kongo.

– Sympatyczny? – wtrącił Hadżi z niejakim powątpiewaniem.

– Raczej tak – potwierdził Valentine. – Może cokolwiek... e... lekkomyślny, ale...

– Cóż on robił w Kongo?

– Polował na słonie – odrzekł Ben. – Mówię całkiem poważnie – dodał, widząc, że ta rewelacja została przyjęta sceptycznie. – Każdy szanujący się myśliwy ma ambicję upolować słonia będąc w Afryce. Dlatego jest tu coraz mniej słoni.

– Myśliwy! – Hadzi skrzywił się pogardliwie. – Z Maciusia jest taki myśliwy, jak ze mnie ksiądz. Znam go od dziecka i wiem, że w życiu nie ubił nic większego od sroki, i to tylko przypadkiem.

– Przywiózł kły – oświadczył Ben stanowczo. – Zapłacił 500 franków za odstrzał. Był to safari razem z konsulem belgijskim, który zorganizował całą wyprawę z udziałem dwóch zawodowych strzelców.

– A, w takim razie rzeczywiście mogły tam paść dwa słonie – zgodził się Hadzi. – Osiół – powiedział przez zęby. – Turysta, psiakrew! A ty czekałeś na wyniki tej ekspedycji?

– Poniekąd – mruknął Valentine. – Załatwiłem zresztą w tym czasie parę spraw, które polski dowódca... e... widocznie odłożył na później, a które wydały mi się... e... raczej pilne. Między innymi uzyskałem pierwszorzędne kwatery: dla leaderów w hotelu „Atlantic”; dla załóg o parę bloków dalej, w bardzo przyzwoitym pensjonacie. Wszystko... e... na koszt dowództwa Royal Air Force.

Hadzi przeklinał w duchu myśliwskie ambicje Maciusia i jego „cokolwiek lekkomyślne” postępowanie. Najchętniej przetrzepałby mu tłusty zadek. Ale ten pedagogiczny zabieg nie wchodził w rachubę w obecnych okolicznościach.

– Obsztorcowałeś go chyba jak święty Michał diabła? – zapytał z nadzieją.

Ale Valentine zaprzeczył. Nie wiedział wprawdzie, co zaszło pomiędzy świętym Michałem a diabłem, lecz jeśli Hadzi ma na myśli jakąś nieprzyjemną rozmowę, to – nic podobnego.

– Zresztą – dodał – twój Król Powietrza tłumaczył się w sposób tak... e... rozbijający, że niemal sam poczułem się winien i nawet odwiedziłem go po południu, żeby zobaczyć, co tam napisał do Londynu w sprawie powiększenia personelu latającego, i żeby wypić z nim szklaneczkę whisky. Bardzo mnie o to prosił...

Hadzi westchnął i pokręcił głową, ale Ben tego nie dostrzegł albo udawał, że nie dostrzega.

– Zainstalował się ze swoim... e... sztabem obok waszego konsulatu – powiedział z właściwym sobie ledwie wyczuwalnym odcieniem ironii. – Kły wiszą na ścianie w jego gabinecie za biurkiem, ale naprzeciw jest duże lustro, więc może spoglądać na swoje... e... trofea nie wykręcając szyi. Mam nadzieję, że jego raport przyczyni się do

przysłania jeszcze kilkunastu polskich pilotów, a wtedy już łatwiej damy sobie radę, bo na razie jest nie najlepiej.

Hadzi wyczuł w jego ostatnich słowach wyraźną zmianę tonu. Czyżby sytuacja wojenna znów się odwróciła?

Valentine skinął głową, jakby w odpowiedzi na to nieme pytanie.

– Mogę ci to powiedzieć już dzisiaj – rzekł spoglądając na mapę. – Jutro albo pojutrze i tak wszyscy dowiedzą się o tym z komunikatów radia. Niemcy wylądowali w Trypolis. Najdalej za miesiąc w Cyrenajce zaczną się kontrofensywa, a połowa naszych dywizjonów nie ma na czym latać...

20 lutego Hadzi na nowym, dopiero co zmontowanym i oblatanym Blenheimie poprowadził do Kairu konwój złożony z dziesięciu Hurricane'ów. Wzięli w nim udział wszyscy czterej piloci przeznaczeni na leaderów oraz sześciu innych, wybranych w drodze losowania.

Tym razem przelot odbył się z pominięciem lotnisk pomocniczych, tak jak to przewidywał plan normalnych transportów, a że warunki atmosferyczne na całej trasie były pomyślne, jedenaście maszyn przybyło do Heliopolis już dwudziestego trzeciego w południe. Dawało to dobrą przeciętną – ponad 1700 kilometrów na dobę przy ośmiu godzinach lotu dziennie i trzech noclegach. Za to w Kairze trzeba było czekać całe dwie doby na samolot do Takoradi.

Toton nie miał nic przeciw temu: odwiedził kantor handlowy pana Oriadesa, a potem pojechał do Aleksandrii, aby ponowić szturm do twierdzy, która nie poddała się za pierwszym razem. Atak znów się udał, a w każdym razie nie dał wyników decydujących, ale bądź co bądź Toton poczynił pewne postępy, z pewnością większe niż inni wielbicieli Catherine, jak mniemał.

Podróż powrotna trwała pięć dni. W/C Valentine uznał, że w sumie nie przekracza to granic tolerancji. Poczynając od następnego transportu, konwoje ze Złotego Wybrzeża mogły wyruszać choćby co trzeci dzień pod dowództwem pięciu leaderów, licząc wśród nich Hadziego. Zapewniałoby to każdemu przynajmniej po dwa tygodnie na obrót w obie strony, pod warunkiem, że nie zawiedzie transport morski i że da się uniknąć poważniejszych wypadków na trasie lotniczej.

Te rachuby na ogół nie zawiodły, jakkolwiek nie można było zapobiec nieszczęśliwym wypadkom.

Braki w łączności, niedostateczna sieć stacji meteorologicznych, szczupłe kadry wykwalifikowanych mechaników, ciężkie warunki klimatyczne, trudna nawigacja na ogromnej trasie stwarzały ustawiczne niebezpieczeństwa. Ginęli piloci, szczątki rozbitych samolotów znańczyły dziki szlak w tropikalnych puszczech i na wypalonych słońcem pustyniach, malaria i żółta febra wyrwały ludzi z szeregów. Ale do portu w Takoradi wchodziły statki załadowane samolotami z Wielkiej Brytanii, a później także ze Stanów Zjednoczonych; lekkie maszyny łącznikowe i myśliwskie startowały z pokładów lotniskowców przybywających do Złotego Wybrzeża i konwoje powietrzne jeden po drugim leciały nad morzem do Lagos, nad zielonym piekłem Nigerii do Kano, nad buszem i nad bagnami, nad suchymi stepami i wzgórzami Sudanu do Chartumu i dalej nad Pustynią Nubijską do Egiptu, aby po przebyciu sześciu tysięcy kilometrów wylądować w Kairze.

216 Grupa Transportowa zyskała sobie wkrótce jak najlepszą opinię. Posypały się awanse, Valentine został group captainem, w bazie Abiszuir i w dowództwie lotnictwa klepano go po ramieniu, komendanci stacji wyrażali się pochlebnie o patriotycznym wysiłku załóg – *for Victory*.

Jednocześnie, aczkolwiek bynajmniej nie „dla zwycięstwa” i nie z pobudek patriotycznych, rozwijał się coraz bardziej handel skórkami wężów, jaszczurek i cennymi skórami zwierząt drapieżnych, a także złotem. Złoty żwirek w woreczkach lub ukuty młotkiem na małe gomółki pochodził bądź z kopalń państwowych, bądź z nielegalnego zbieractwa uprawianego przez Murzynów. Jego wciąż wzbierający strumyczek sączył się przez siedzibę doktora Newmana, pozostawiając tam osad w postaci słusznych prowizji. Lecz do oddzielania kruszcu od rudy potrzebna jest rtęć. A rtęć można było kupić tylko w Egipcie. Dlatego w kierunku przeciwnym – od powracających z Kairu załóg lotniczych do wiosek rozsianych nad rzeką Akobrą i jej dopływami, do Tarkwa, Aboso, Presteo, Nsuta i innych małych miasteczek w Rejonie Zachodnim płynęła rtęć – znów za pośrednictwem nieocenionego lekarza, doradcy lotników, przyjaciela egipskich kupców.

– To solidny, porządny człowiek – powiedział o nim do Hadżiego Ben Valentine, który zdawał się o wszystkim wiedzieć. – Nigdy nie nadużywa zaufania białych i zadowala się... e... godziwym zyskiem. Oszukuje tylko biedaków (mam na myśli Murzynów) oraz bardzo bogaty skarb brytyjski, i to w celu zabezpieczenia dostatniego bytu sobie i córce, ponieważ cechuje go... e... poczucie obowiązków i odpowiedzialności ojcowskiej.

– Newman ma córkę? – zdziwił się Hadzi. – Nigdy o niej nie wspominał. Nie wiedziałem nawet, że jest żonaty.

– Był żonaty – podkreślił Valentine. – Podobno z bardzo Piękną dziewczyną z plemienia Fulani. Wszyscy Fulani są właściwie Mulatami, a żona Newmana miała szczególnie jasną skórę. Mimo to w tutejszych sferach towarzyskich dotychczas nie wybaczone mu tego związku. Co się tyczy córki, to Newman wysłał ją do jakichś swoich przyjaciół w Anglii, aby tam odbyła... e... studia na uniwersytecie. Ale córka mnie nie interesuje – mówił dalej. – Interesuje mnie... e... przemyt złota, a także diamentów. Przede wszystkim diamentów. Władze nie mają nic przeciw skupowaniu i przewożeniu skórek przez nasze załogi i na razie... e... przemykają jedno oko nawet na drobne ilości złota. Chodzi głównie o diamenty.

Diamenty... Nie te, z których po oszlifowaniu powstają brylanty dla bogatych kobiet. Do tego celu nadaje się mniej niż dziesięć procent produkcji kopalń i pól diamentowych Złotego Wybrzeża i Południowej Afryki. Dziewięćdziesiąt procent stanowią diamenty przemysłowe, używane jako materiał ścierny przy obróbce twardych stali i przy pracach wiertniczych. Niemcy i Włosi nie mają diamentów, więc ich agenci skupują przemycane kamienie w Egipcie, płacąc najwyższe ceny. Pokusa jest bardzo silna: nie każdy pilot transportowy potrafi się jej oprzeć...

Losy wojny w Europie południowej i w Afryce przechylały się to w tę, to w ową stronę. W końcu marca r. 1941 Anglicy zdobyli fortecę górską Keren, kluczową pozycję w Abisynii, a w dziesięć dni później brytyjska armia kolonialna zajęła Addis Abebę i cała Afryka Wschodnia została otwarta dla transportów lotniczych. W związku z tym miała powstać nowa olbrzymia trasa przez Abisynię do Adenu, a

stamtąd przez pustynię Dehna, przez Oman i Morze Arabskie do Karaczi, do Bombaju, do Colombo na Cejlonie, a także do Birmy i na Malaje.

Lecz prawie jednocześnie ze zwycięstwami brytyjskimi nad Włochami zaczęła się niemiecka ofensywa w Cyrenajce. Generał Rommel skorzystał z wysłania siedemdziesięcioletniego korpusu angielskiego do Grecji, aby uderzyć dywizjami pancernymi na wschód. Drugiego kwietnia odbił El Agheila, czwartego Benghazi, trzynastego Capuzzo i Sollum na granicy Egiptu. Tobruk został okrążony i odcięty; zaopatrzenie w żywność i materiały wojenne docierało tam z wielkimi trudnościami jedynie drogą morską z Aleksandrii.

Tymczasem bomby Luftwaffe zaczęły spadać na miasta greckie i jugosłowiańskie, a niemieckie czołgi ruszyły do ataku. Ósmego kwietnia padły Saloniki, dwudziestego siódmego – Ateny. 30 000 żołnierzy brytyjskich dostało się do niewoli. Reszta została ewakuowana bądź do Egiptu, bądź na Kretę.

Ale Niemcy rzucili na Kretę desant spadochronowy i w końcu maja Wielka Brytania poniosła tam nową klęskę. Zaledwie połowę wojsk udało się ewakuować na statkach i okrętach...

Do Takoradi, gdzie trenowały dwie grupy świeżo przysłanych z Anglii młodych pilotów, echa tych wydarzeń docierały za pośrednictwem radia i prasy miejscowej oraz przez załogi powracające z Kairu. Gazety rozpisywały się o zwycięskiej kampanii brytyjskiej w Iraku, o wspaniałej postawie wojsk lądowych i marynarki, która je ewakuowała z Grecji i z Krety, o bohaterkiej obronie Tobruku, ale kolejne porażki „świetnie wyposażonych” armii Jego Królewskiej Mości budziły pesymizm, zwłaszcza wśród Polaków.

Anglicy w mniejszym stopniu ulegali tym nastrojom. Samuel Cunningham przy każdej nowej ekspedycji brytyjskiej zapowiadał wręcz pogrom Hitlera, a każdą porażkę próbował usprawiedliwić „obiektywnymi okolicznościami”, co szczególnie irytowało Gubiszewskiego, który teraz ze względów najbardziej osobistych niepokoił się o losy Aleksandrii. Dyskusje na temat taktyki i strategii generała Wavella doprowadzały pomiędzy nimi do starć, w których Toton zwykle brał górę i którymi bawiła się cała messa. Lecz gdy padła Kreta, Gubiszewski z niewinną miną powiedział, że wcale się temu nie

dziwi. Ma już nawet pewną teorię na wytłumaczenie dotychczasowych niepowodzeń.

Cunningham ucieszył się z tej zmiany: widocznie Toton skłaniał się ku jego poglądom.

– Co to za teoria? – zapytał strosząc wąsy.

Gubiszewski zatrzepotał mietlistymi rzęsami, a potem zmarszczył brwi, jakby sformułowanie wydedukowanej zasady wymagało szczególnego wysiłku umysłowego.

– Widzisz, to jest tak – rzekł z powagą. – Wasze wojska biją się nadzwyczajnie, mają pod dostatkiem broni i amunicji, a ich taktyka jest znakomita. Ale cóż?... Widocznie wciąż trafiają na nieodpowiednich przeciwników i dostają w skórę... To jest właśnie ta jedyna „okoliczność obiektywna” usprawiedliwiająca każde kolejne lanie.

Samuel wytrzeszczył swoje nieruchome kocie oczy, obrócił głowę na lewo i na prawo, aby się przekonać, jakie wrażenie ta enuncjacja wywarła na obecnych, a dostrzegłszy ironiczne uśmiechy, pojął, że znów został pobity.

Nie był dość obrotny, aby znaleźć ciętą odpowiedź, i zwykle w takich przypadkach obrażał się na jakieś pół godziny, po czym jednak dyplomatycznie dążył do pojednania, ponieważ – jak mniemał – wojna była pewną odmianą rozgrywki sportowej i pokonany w niej zawodnik po pierwsze nie powinien zważać na kpiny, po wtóre zaś – mógł odegrać się następnym razem. A wówczas...

Trochę mu brakowało wyobraźni, aby w szczegółach przewidzieć swój tryumf nad przyjacielem, gdy Wielka Brytania zatryumfuje nad Hitlerem i Mussolinim, niemniej jednak był pewny tego tryumfu.

Poza tym Toton stał się jego powiernikiem i niedoścignionym mistrzem zarówno w interesach handlowych, jak w sprawach natury sentymentalnej. Między innymi zaznajomił go z pewną panną Zosią, maszynistką polskiego konsulatu w Kairze, w której Cunningham zakochał się od pierwszego wejrzenia.

Był zbyt nieśmiały, aby wyjawić jej swe uczucia, więc uciekał się do pomocy przyjaciela, który wprawdzie pokpiwał z tej miłości, ale udzielał mu zbawiennych rad i zachęty. Samuelowi zdawało się, że jest już na najlepszej drodze do serca i względów płochej Polki, gdy na

horyzoncie tego romansu pojawili się dwaj rywale: szef sztabu i oficer operacyjny Króla Powietrza...

Obaj mieli tę przewagę nad Samem, że stale przebywali w Kairze, podczas gdy on właśnie w tym okresie bądź latał z Valentine'em pomiędzy Kenią, Abisynią i Adenem, bądź oddawał się tęsknym marzeniom w Takoradi. Pisywał stamtąd wielkie ilości listów, które powierzał pilotom konwojów i zdarzało się, że panna Zosia otrzymywała po kilkanaście arkuszy zaklęć, płomiennych wyznań i oświadczeń tygodniowo. Najwidoczniej jednak nie sprawiały one pożądanego efektu, bo Cunningham raz po raz dowiadywał się, że widziano ją w kinie, w ustronnych zakątkach parku lub na dansingu w towarzystwie jednego z owych dwóch oficerów.

Na domiar złego przekonał się, że Akosuah, czarna dziewczyna, w której ramionach szukał zapomnienia i pociechy po tym zawodzie, również go zdradza, i to co najmniej z połową mieszkańców oficerskiego „campu”. Akosuah, która otrzymała od niego tyle cennych podarunków w zamian za obietnicę wierności!

Należało z tym wreszcie skończyć. Ale jak? Nawet Toton nie potrafił znaleźć żadnej rozsądnej rady na płocność białych i czarnych kobiet...

Samuel stracił sen i apetyt, coraz częściej popadał w głęboką zadumę, stał się roztargniony i małowówny. Jego kwitnące policzki nabrały ziemistej barwy, a na włochatej piersi występowała od czasu do czasu nerwowa wysypka.

Toton zauważył ją któregoś dnia podczas kąpieli w morzu i zaniepokoił się.

– Słuchaj no, Sam, czy ty nie jesteś chory? – zapytał ze współczuciem.

– Moralnie – westchnął Samuel.

Nie trzeba go przerażać – pomyślał Toton. – To nie musi być zaraz trąd albo ospa.

– Miałeś w dzieciństwie odrę? – badał ostrożnie dalej.

– Odrę? – powtórzył Sam ruszając mokrymi włosami. – Nie pamiętam, ale chyba musiałem mieć – ożywił się nieco. – Moi rodzice byli zamożni i spełniali wszystkie moje zachcianki, nie szczędząc wydatków – oświadczył tajemniczym szeptem.

– No to co? – zdziwił się Toton.

– To, że prawdopodobnie miałem także odrę. I kolej elektryczną, i małą maszynę parową... – rozrzewnił się.

– Osioł! – powiedział Toton. – Co się z tobą dzieje, człowieku?!

– Zastanawiam się... – zaczął powoli Samuel i umilkł. Toton czekał przez chwilę, ale zbrakło mu cierpliwości.

– W takim razie przestań się zastanawiać – powiedział z naciskiem.

– To umysłowe ćwiczenie, jak widać, bardzo cię wyczerpuje. Po prostu głupiejesz w oczach, z minuty na minutę!

Odwrócił się na piasku tyłem do Cunninghama i już zapadał w drzemkę, gdy Samuel nagle usiadł i pełnym głosem oświadczył:

– Znalazłem!

Toton nawet nie drgnął.

– Mam genialny pomysł – powiedział Samuel. – Słyszysz?

– Słyszę – mruknął Toton bez najmniejszego zapału.

– Słyszysz, a reagujesz jak śnięta ryba – powiedział Samuel.

– Aha – powiedział Toton. – Idziesz do lekarza z tą wysypką?

– Nie – zaprzeczył Cunningham. – Postanowiłem kupić sobie żonę. Na wyłączną własność. Z gwarancją.

Toton spojrzał na niego przez ramię.

– To pachnie pięcioma gwineami – szepnęła Samuel konspiracyjnie.

– Ale niech tam! Cena obejmuje gwarancję i nadzór obojga rodziców. Będą pilnowali, żeby mnie nie zdradzała.

– Aha – powtórzył Toton. – To pachnie pomysłem twojego Osi albo mojego Kuesi, nie twoim.

– Skąd wiesz? – zdumiał się Sam.

– Stąd, że otrzymałem podobną ofertę.

– I co?

– Nie kupuję żywego towaru – oświadczył Toton z godnością.

Samuel doznał wrażenia, że to zdanie upadło jak pusty garnek na ziemię i rozbiło się, zasypując go odłamkami. Zwiesił głowę i milczał pośepnie.

– Więc co robić? – westchnął wreszcie.

Toton ulitował się nad nim, jakkolwiek sam nie był w najlepszym nastroju, i rozpoczął wykład:

– Zafunduj tej gęsi z naszego konsulatu jakiś efektowny pierścionek albo naszyjnik. Zabierz ją na wystawną kolację z szampanem do „Atlanticu”. Olśnij ją tak, żeby ją zamroczyło. I ją, i tamtych jej fatygantów. Oni mają na kino albo na popołudniowy dancing z cocktailem. Ty możesz się szarpnąć. Tylko na miłość boską nie rób drobnych oszczędności! Ale najpierw idź do Newmana z tą wysypką. Pójdiesz?

– Pójdę – zgodził się Samuel. – Myślisz, że ona ulegnie?

– Na pewno ulegnie. Newman się na tym zna. Da ci jakąś maść, posmarujesz i zniknie.

– Zniknie... – Cunningham niespokojnie poruszył wąsami. – Aha, ty pewnie o tych pryszczkach? Bo ja... raczej o pannie Zosi...

Toton parsknął śmiechem.

– Kompletna zguba! – powiedział z politowaniem.

Major Wawrzyniak przodował nie tylko w pracy nad treningiem pilotów: zostawszy leaderem bił wszystkie rekordy pod względem prędkości przelotów, zarówno prowadząc konwoje do Kairu, jak w drodze powrotnej. Był niezmordowany. Zdarzało się, że nawet nie nocował w Kairze, jeśli udało mu się przylecieć tam dość wcześnie, aby przekazać samoloty komisji odbiorczej i załatwić własne interesy handlowe. Inkasował gotówkę u stałych odbiorców, zjadał porcję baraniny w podrzędnej garkuchni, gdzie spotykał się ze swoją załogą, i już razem z nią jechał autobusem na lotnisko, aby niezwłocznie wyruszyć w drogę powrotną.

Zorganizował tę ostatnią sprawę na zasadzie racjonalnego podziału pracy: radiotelegrafista zajmował się transportem przywiezionego „towaru” pod wskazane adresy, nawigator zaś rezerwowaniem trzech miejsc w samolocie komunikacyjnym, z ewentualnymi przesiadkami na inne samoloty, jeśli nie było bezpośredniego połączenia lotniczego z Takoradi. Opieka i nadzór nad powrotem pilotów konwoju spoczywała w rękach najstarszego stopniem.

Tym sposobem Skarbonka robił przeciętnie trzy obroty w tym samym czasie, w którym inni leaderzy robili dwa.

Co prawda do tych sukcesów przyczyniało się znaczne, dość ryzykowne skracanie trasy. Maruszek latał najkrótszą drogą, ścinając wszelkie łuki pomiędzy Chartumem a Wadi Halfa oraz omijając Luksor i Asyut. Dawało to w sumie ponad 500 kilometrów oszczędności, ale zwiększało niebezpieczeństwo na wypadek przymusowego lądowania w pustyni, zwłaszcza dla pilotów konwoju, którzy lecieli sami, bez nawigatorów i radiotelegrafistów.

Zapewne dlatego młodzi piloci niezbyt chętnie latali pod przewodnictwem majora, lecz żaden z nich nie odważył się na zdecydowany protest. Maruszek cieszył się znakomitą opinią dowództwa i był teraz zastępcą Króla Powietrza w Takoradi; lepiej było nie skarżyć się na niego w drodze służbowej...

Miał zresztą szczęście: jego konwoje docierały do Kairu bez poważniejszych wypadków, przynajmniej w ciągu pierwszych trzech miesięcy, to jest do końca maja, a winę za to, co się zdarzyło w parę dni

później, ponosiły (według przeprowadzonych dochodzeń) „siła wyższa” oraz częściowo obsługa techniczna, a tylko w niewielkim stopniu nawigator Maruszka, F/O Angus Roberts.

F/O Angus Roberts pochodził z Kanady. Urodził się i pół życia spędził w prowincjonalnym miasteczku, w którym prawie nic się nie działo w dni powszednie, a z rozrywek niedzielnych uprawiano tylko nieszpory. W wieku lat czterdziestu jeszcze się nie ożenił, ale za to w wyniku mobilizacji został powołany do szeregów wojskowych, po czym – jako podporucznik rezerwy lotnictwa – pojechał do „starego kraju”, by walczyć o demokrację.

Pierwszym wielkim miastem, w którym przebywał przez parę miesięcy po przyjeździe do Zjednoczonego Królestwa, było Lanark. Ukończył tam jakiś kurs dla nawigatorów i nabawił się lumbago, w czym nie można dopatrywać się niczego nadzwyczajnego, ponieważ – jak wiadomo – w Szkocji nawet manekiny w oknach magazynów mód dostają reumatyzmu. Poza tym – przeżył cichą tragedię miłosną, która stała się głośna w całej bazie lotniczej. Przyczyną tej tragedii była osiemnastoletnia kasjerka z herbaciarni, obdarzona niezwykle temperamentem, ale za to pozbawiona przesądów i skrupułów moralnych. Skromny Roberts, oczarowany względami, jakie mu okazywała, został przez nią uwiedzony pod dodatkowym wpływem większej ilości piwa wypitego w jakimś „saloonie”, po czym zaręczył się z nią, ku uciesze cynicznych kolegów.

Był głuchy na przestrogi i ślepy na oczywiste fakty. Był zakochany i wierzył, że wybranka jego serca jest mu wierna mimo poważnej różnicy wieku, należał bowiem do mężczyzn głęboko wierzących, choć rzadko praktykujących. Był tak dalece nieostrożny, że dał jej klucz od swego pokoju, w którym go odwiedzała, i dopiero gdy pewnego dnia zniknęła z Lanark porzucając bez wypowiedzenia pracę, zaczął podejrzewać, że coś jest nie w porządku. Nie w porządku była przede wszystkim kasa herbaciarni, w której zabrakło kilkunastu funtów, a także pokój Roberts'a odnajmowany u pewnej farmerki w pobliżu lotniska: zostały w nim powyciągane szuflady i otwarte walizki. Znaczna część ich zawartości oraz cała gotówka znikły wraz z niewierną kochanką...

Roberts ofiarował swą zgrzyzotę Bogu, lecz poza nim stała się ona własnością publiczną i sensacją miejscowej społeczności oraz stacji lotniczej Lanark; ten rozgłos wpłynął na decyzję flying officera w sprawie natychmiastowego wyjazdu do Takoradi.

W drodze, podczas kilkutygodniowej podróży na statku, Angus Roberts zbliżył się z polskim majorem, którego za plecami przezywano Skarbonką. To dziwne przezwisko brzmiało w przekładzie angielskim: money-box, a człowiek, który je nosił, okazał się istotnie oszczędny, poważny i godzien zaufania. Ponieważ Roberts odznaczał się podobnymi zaletami, szybko nastąpiło pomiędzy nimi porozumienie co do utworzenia załogi. Na trzeciego dobrali sobie młodego radiotelegrafistę, F/O Mc Fee, Szkota z Inverness, i teraz przezwisko skippera objęło całą trójkę.

Należy przyznać, że o ile Mc Fee był wcale niezłym technikiem radiowym, o tyle Roberts nie wykazywał szczególnych zdolności i zainteresowania nawigacją. Ale Maruszek umiał wykorzystać inne jego zamiłowania, a nawigację opracowywał i prowadził sam.

Roberts spędzał czas wolny w Takoradi i na postojach w poszukiwaniu towarów, które można było kupić za parę funtów i z możliwie dużym zyskiem sprzedać w Kairze. Nie zadawał się z Murzynkami, ale pod wpływem zepsutych Polaków odwiedzał czasem potajemnie kairskie lupanary, aby osobiście przekonać się, jaką ohydą jest rozpusta. Walczył (i przegrywał) z niemoralnością, wygrywał natomiast z konkurencją handlową, będąc nieodrodnym przedstawicielem świata kapitalizmu. Jednym słowem, miał zdrowe poglądy i skryzalizowany charakter, podobnie jak major Wawrzyniak, który – nawet nie będąc Kanadyjczykiem lub choćby poddanym brytyjskim – zasługiwał przecież na szacunek.

W związku z działaniami brytyjskimi w Iraku i w Syrii w ciągu maja wzrosło zapotrzebowanie na samoloty bombowe i do Takoradi przybywały prawie wyłącznie Blenheimy. Montowano je spieszenie, pracując we dnie i w nocy, a ponieważ z Anglii przybyło także kilkunastu świeżo przeszkolonych młodych pilotów, ruch transportowy na trasie ciągle się wzmacniał.

Nie można było utrzymać nadal stałych ekip i liderzy prowadzili konwoje z coraz to innym składem pilotów, a tylko ich własne załogi pozostawały nie zmienione.

W takich warunkach dnia 2 czerwca major Wawrzyniak wystartował z Takoradi na czele konwoju składającego się z dziewięciu Blenheimów, pozostawiając drugą dziewiątkę Hadziem, który właśnie powrócił z kolejnej podróży wraz z Gubiszewskim i Pokrowskim, złapawszy całkiem przypadkowo trzy wolne miejsca w samolocie pasażerskim.

Maruszek zabrał oczywiście wszystkich starszych pilotów, jakich zastał w campie, i tylko dwóch nowicjuszy, tak że Hadzi musiał zadowolić się znacznie słabszą obsadą bez większego doświadczenia i znajomości trasy. Byli to wyłącznie Anglicy, z których żaden nie przekroczył dwudziestego roku życia i pierwszego służby w lotnictwie, ale pełni zapału i dobrej woli, a poza tym – w doskonałej kondycji fizycznej. Hadzi przypuszczał, że bez większych trudności powinni wytrzymać normalne tempo przelotu. Na odprawie położył główny nacisk na zachowanie prawidłowego szyku, przestrzeganiu manewrów i sygnałów, po czym zlecił Gubiszewskiemu nadzór nad szczegółowym opracowaniem trasy na mapach.

Start nastąpił nazajutrz, o pierwszym brzasku, i Hadzi z zadowoleniem stwierdził, że jego konwój zachowuje się w powietrzu nie gorzej, ba, może nawet lepiej niż inne.

Sześćset kilometrów do Lagos i pięćset pięćdziesiąt do Kaduny, i jeszcze ponad dwieście do Kano. Komendant lotniska, Sq/L Britton nadal chorował na żołądek, wyglądał, jakby dowództwo Royal Air Force wypożyczyło go z trupiarni, a jego nieustanna czkawka przywodziła na myśl bombę zegarową, która lada chwila wybuchnie. Nie wybuchał oczywiście, ponieważ mimo swych dolegliwości był człowiekiem opanowanym i wyrozumiałym. Ta ostatnia zaleta jego charakteru ujawniała się teraz szczególnie, znajdując swój wyraz w stosunku do zgrai przekupniów, która koczowała na lotnisku w oczekiwaniu na konwoje, aby sprzedawać pilotom skóry z jaszczurek i węzów. Britton nie chciał ich pozbawiać nędznego zarobku, lecz z drugiej strony musiał utrzymać jaki taki ład i porządek. Murzyńscy handlowcy nie odznaczałi się zamiłowaniem w tym kierunku, a jeśli

konwój nie przybywał, włóczyli się wszędzie, zaglądali do hangaru i warsztatów, trochę po to, aby przy sposobności coś zwędzić, a głównie, aby przypatrywać się, co też robią mechanicy. Trzeba było ich pilnować i przepędzać o zmroku, żeby nie zadomowili się na stałe.

Podobnie zresztą działo się na innych lotniskach Gold Coastu i Nigerii. Mogło się zdawać, że cała okoliczna ludność porzuciła swe zwykłe zajęcia, aby polować na kolorowe jaszczurki, kobry, naje, mamby i kolo-guo-la-rambagni, czyli „węże, które przynoszą koniec radości” – jak brzmi ich nazwa miejscowa.

Dopiero poczynając od Maiduguri na lotniskach nie było przekupniów; za to pojawiali się żebracy, przeważnie dzieci oraz kobiety, które nie miały nic do zaoferowania prócz swego towarzystwa podczas noclegów. Wyglądały zresztą tak odrażająco i były tak brudne, że nikt nie korzystał z ich usług.

Konwój Hadżiego przenocował w Kano, nazajutrz doleciał do Ati, trzeciego dnia – do El Obeid. Piloci trzymali się dobrze, warunki atmosferyczne nie nastęrczały większych trudności i Hadżi spodziewał się, że ostatnie dwa tysiące trzysta kilometrów do Kairu uda się przebyć bez noclegu w drodze.

W Chartumie konwój wziął benzynę, aby nie uzupełniać zapasu w Atbarze lub w Korti, ale – zgodnie z przepisami bezpieczeństwa – przeleciał nad obydwoma tymi lotniskami. Już wtedy, pozostawiwszy Atbarę i Nil daleko na prawo, Hadżi zauważył, że suchy, spopielający step zaczyna kurzyć; płaskie, szeroko rozciągnięte tumany rudego pyłu pędziły z zachodu nisko nad ziemią, przesłaniając raz po raz widok.

Skrócimy postój w Wadi Halfa – pomyślał. – Lepiej stamtąd uciec niż uwięznąć w tym piekle.

Tuż przed południem z daleka ukazała się znów wąska, zielona dolina Nilu, a potem Druga Katarakta i Wadi Halfa. Wiatr w dole przycichł nieco, lecz nie ustawał. Rzeka marszczyła się pod jego tchnieniem, niebo na horyzoncie było przyćmione, jakby zasnutę dymem.

Hadżi przymknął gaz, położył samolot do zakrętu i zobaczył dziewięć Blenheimów skręcających w szyku za nim. Powietrze było niespokojne, rzucało mocno, ale jeszcze nie odczuwało się upału.

Dopiero na wysokości paruset metrów gorący, suchy dech wiatru wtargnął do kabiny przez otwarte odwietrzniki.

Hadzi znów zwiększył obroty, dał sygnał do rozejścia się i otrzymawszy zezwolenie zaszedł do lądowania od południowego wschodu, pod ten wiatr, który wiał z libijskich piasków, jak przezroczysty, bezbarwny płomień. Toton wypuścił podwozie i Blenheim z otwartymi klapami zaczął tonąć, aż osiadł lekko na ziemi, potoczył się w dobiegu, zapiszczał hamulcami i skręcił na drogę do stacji benzynowej.

Podczas gdy Hadzi kołował, a potem podciągał to prawym, to lewym silnikiem według gimnastycznych ćwiczeń czarnego sierżanta wymachującego dwoma „lizakami”, wylądował cały konwój.

Upał był niewiarygodny, lecz W/C Wilkinson, jak zwykle, stał obok swego starego samochodu, aby przywitać lidera i powiadomić go, że „skłonny byłby myśleć, iż dzień jest raczej piękny”, Hadzi nie zamierzał podawać w wątpliwość tego poglądu. Był spragniony i chciał jak najprędzej napić się czegoś orzeźwiającego. Ale komendant portu nie poprzestał tym razem na zdawkowych grzecznościach i oświadczył, że „obawia się, iż mógłby mieć do niego prośbę”. Jest mu przykro, że zaraz na wstępie o tym wspomina, ale właśnie otrzymał takie polecenie z Asuanu.

Hadzi bez wahania odrzekł, że oczywiście bardzo chętnie spełni każde polecenie, i dopiero wtedy uświadomił sobie, że nie będzie to żadna prośba natury prywatnej, nie zdarzyło się bowiem jeszcze, aby Wilkinson prosił kogoś z pilotów o przywiezienie jakiegoś sprawunku, zabranie listu lub załatwienie czegokolwiek w tym rodzaju.

Nie omylił się. (Tak przynajmniej zdawało mu się w chwili, gdy usłyszał, o co chodzi). Chodziło bowiem o pomoc w poszukiwaniu samolotu zaginionego na szlaku Chartum–Wadi Halfa. Pilot tego samolotu odłączył się od konwoju, który poprzedniego dnia wystartował z Chartumu i w drodze do Kairu zatrzymał się dopiero w Asuanie, gdzie brał benzynę. Według niezbyt pewnych danych ów pilot prawdopodobnie wylądował w promieniu stu mil od Wadi Halfa. Od dwudziestu czterech godzin nie ma o nim żadnych wiadomości, a tutejsza stacja nie rozporządza niestety samolotem ratowniczym...

Skarbonka – pomyślał Hadzi. – Nie zatroszczyli się nawet dokładne ustalenie miejsca tego przymusowego lądowania! Wczoraj po południu lądował tu mały konwój z Johannesburga – mówił dalej wing commander – ale wtedy jeszcze nie miałem rozkazu, aby wszczęć poszukiwania przy pomocy pilotów transportowych. Zresztą myślałem, że lepiej będzie poczekać, bo zachodziła możliwość, że ów zaginiony wystartuje i albo wróci do Chartumu, albo przyleci tutaj, albo wreszcie na któreś z lotnisk pomocniczych. Dopiero dziś rano dostałem sygnał z Asuanu, że jeżeli pan się zgodzi, to mógłbym prosić, żeby pan spróbował nam pomóc. – Oczywiście – mruknął Hadzi.

Wiedział, że nie może liczyć na swoich pilotów. Nie zaryzykowałyby poszukiwań z ich udziałem, bo po pierwsze pogubiliby się w pustyni, a po wtóre byli zmęczeni i należał im się bodaj krótki wypoczynek przed lotem do Kairu. Do Kairu bowiem chciał tak czy inaczej dolecieć jeszcze przed nocą.

Podczas lunchu Toton ociekał potem i złorzeczył Maruszkowi oraz Robertsonowi. Obu im zawdzięczał tę dodatkową wycieczkę z powrotem w górę Nilu. Przewidywał, że przed odejściem ostatniego pociągu do Aleksandrii nie zdąży spieniężyć w Kairze złota, którego tym razem miał bardzo wiele, i uskarżał się na złośliwość losu, jaki mu przypadł w udziale.

– Źle skończysz – mruknął Hadzi, który też nie był w najlepszym nastroju. – W końcu cię przyłapią i wpadniesz.

– Wszyscy źle skończymy – odrzekł Toton z posępną miną. – Wszyscy w swoim czasie pójdziemy do piachu, a robaki, które nas zjedzą, i tak nie odróżnią, kto przemycał złoto, a kto tylko niewinne skórki.

– Robaki nie odróżnią – zgodził się Hadzi – ale żandarmeria i celnicy mogą tę różnicę dostrzec. Jeżeli jesteś bardzo wypompowany, zostań. Poleć z Leonardem – dodał po chwili.

Ale Toton oświadczył bohatercko, że „załoga musi lecieć razem i w ogóle nie ma o czym gadać”.

Pokrowski czekał na nich przed messą w samochodzie komendanta. Kierowca powiedział, że W/C Wilkinson jest bardzo zajęty i dlatego nie może towarzyszyć im na lotnisko. Nie mógł również przysłać w

tym celu adiutanta, który udał się służbowo do miasta. Kazał przeprosić.

– Opera – mruknął Leonardo. – Tak zwana c-ceremonia! A w cieniu jest sto dwadzieścia sześć i pół stopnia...

Straszliwy, ciężki upał jak roztopiony ołów zalewał ziemię. Koszule i szorty lepiły się do ciała, spod tropikalnych hełmów spływały po twarzach strumyczki potu.

Samolot stał w słońcu na betonowej płycie i smażył się jak karaś na patelni. Trzeba było wejść ostrożnie do kabiny, żeby nie sparzyć dłoni o rozgrzany metal. Wewnątrz panował żar jak w piecu, oparcia foteli miały temperaturę kompresów z wrzątku,

Hadziego bolała głowa, oczy piekły, język i wargi miał jak z tektury, tętna waliły mu w skroniach.

Silniki długo nie chciały zaskoczyć. Gdy wreszcie ruszyły, pęd powietrza od śmigieł nie przyniósł spodziewanej ulgi: przypominał przeciąg pomiędzy paleniskiem a kominem.

Dochodziła pierwsza, gdy Hadzi podkołował na start, wypróbował kolejno silniki i po sygnale zielonym światłem dał pełny gaz.

Blenheim długo nabierał pędu, leniwie reagując na wychylenia sterów, jakby w ogóle nie zamierzał oderwać się od ziemi. Dopiero przed końcem lotniska podwozie przestało dobijać, olbrzymi tuman pyłu urwał się za ogonem i samolot bardzo powoli zaczął się wznosić.

Raz i drugi rzuciło nisko nad rzędem baraków, szarpnęło w górę nad rzeką, zachybotało skrzydłami, puściło. Nierówny, wyboisty, pełen przerw i uskoków nurt powietrza tańczył, wyginał się, umykał, wspinał się i przepadał pod samolotem, który nie chciał iść w górę, jakby rozrzedzone upałem powietrze nie stwarzało dostatecznego wyporu.

Lecz byli już nad lewym brzegiem Nilu i pod nimi pędziły w tył, zapadały się coraz głębiej gliniane ściany i płaskie dachy rozległej wsi. Tysiąc sześćset osiemdziesiąt koni mechanicznych ciągnęło Blenheima naprzód i w górę.

– Podwozie – powiedział Hadzi zwalniając mimowolne napięcie szczęk.

Toton przestawił dźwignię. Potem – klapy. Jednocześnie pilot zmienił skok śmigła z *fine* na *coarse* i włączył sprężarki. Światelka kontrolne mrugnęły przyjaźnie, zgasły. Blenheim nabierał wysokości.

Hadzi położył go w zakręt, wykonał przepisowe okrążenie, podniósł się na kurs OSO, prosto na Chartum. Leonardo pożegnał Kontrolę przez radio, wyjął z szafki świeże włoskate ręczniki do ocierania potu i podał pilotowi i nawigatorowi.

Dolina Nilu odpłynęła na prawo, tor kolejowy na lewa. Na wprost rozpościerała się pustynia. Olbrzymia, jednostajna, szarozółta. Hadzi pomyślał, że wzrok obejmuje tak znikomą jej skrawek, iż trzeba by kilku dywizjonów, nie jednej załogi, aby mieć niejaki szanse na odnalezienie zaginionego samolotu. Trzeba by szukać przez kilka dni, nie przez parę godzin...

Milczeli wszyscy trzej, rozglądając się na lewo i na prawo po jałowym stepie. Wiatr zrywał się, kręcił pyłem, zamiatał nim ziemię i omdlewał. Z nieba spływał potop oślepiającego blasku, ale teraz w kabinie było chłodniej i gryzący zaduch werniksu ulotnił się przez odwietrzniki.

O wpół do drugiej Toton zameldował:

– Sto dwadzieścia mil od Wadi Halfa.

– *Roger* – powiedział Hadzi.

Zadawał sobie pytanie, co mógł zrobić zaginiony pilot, zauważywszy defekt silnika. Czy skierował się w stronę Nilu, czy też ku linii kolejowej? Ba, mógł równie dobrze lądować wprost przed siebie, licząc na to, że ktoś z następnego konwoju dostrzeże jego samolot na ziemi. Wiedział, że dziesięć Blenheimów ma wystartować z Takoradi nazajutrz.

Ale skoro na przestrzeni stu dwudziestu mil od Wadi Halfa nie wylądował na loksodromicznej trasie, którą Maruszek zwykle prowadził konwoje, to chyba próbował dociągnąć do okolic mniej bezludnych. Jeśli rzeczywiście odłączył się od szyku w tej odległości przed Wadi Halfa...

Dam mu jeszcze kwadrans – pomyślał Hadzi.

Lecz po kwadransie nic się nie zmieniło; step był pusty i martwy jak dotąd, więc Hadzi skrzył na wschód, ku linii kolejowej i szosie prowadzącej do Abu Hamed. I znów pod skrzydłami Blenheima płynęła płaska, jałowa pustynia, a potem niewielkie wzgórze, pomiędzy którymi rosły suchotnicze akacje.

– Kurs na Mekkę – zauważył Toton. – Jeszcze tylko siedemset kilometrów piachu, Morze Czerwone, a potem już blisko. Chcesz zostać hadżim, Leonardo?

– Ministrem – odrzekł Pokrowski. – Poczty i telegrafu. Ale to wątpliwe.

W oddali błyskały tory kolejowe. Jakiś samotny pociąg włókł się w kierunku Abu Hamed.

– Gdyby ten Blenheim lądował gdzieś w pobliżu, musieliby go dawno dostrzec – powiedział Toton.

– W pobliżu – tak – mruknął Hadzi. – O parę kilometrów od toru – nie.

Mimo to zawrócił na zachód, w stronę Nilu.

Niebo w tamtej stronie coraz bardziej zasnuwało się brudną zawiesiną, zmieniało barwę, mętniało. Linia horyzontu straciła ostrość.

Lecz trzy pary bystrych oczu załogi nie błądziły po horyzoncie. Szukały znajomego kształtu na ziemi, w lewo, w prawo, daleko na wprost... Na próżno: suchy, rzadko porosły ciernistymi krzewami i wypaloną trawą step, kamieniste bezwodne łożyska dawno wyschłych strumieni, wydmy piaszczyste i spękana od upału, spopieląta glina, po której biegły z wiatrem cienkie języki pyłu – to wszystko, co można tam było dojrzeć z góry. Ani śladu życia, ludzi czy zwierząt w tej pustce żarzącej się pod ulewą słonecznego blasku...

Dochodziła trzecia, kiedy Leonardo otrzymał dwa namiary radiowe z Chartumu i Wadi Halfa, a Toton obliczył według nich pozycję i kurs powrotny. Znajdowali się mniej więcej na wysokości Trzeciej Katarakty, o jakieś trzydzieści kilometrów od Nilu. Do Wadi Halfa pozostało prawie sto trzydzieści mil.

Mimo to zbaczali jeszcze kilkakrotnie, łudzeni przez krótkie cienie głązów i krzaków, które wydawały się z daleka podobne do samolotu. Wracali przygnębieni i źli, choć byli przygotowani na to, że ich poszukiwania tak właśnie się skończą.

Hadzi pomyślał, że jego też zapewne szukano by w ten sposób, gdyby wylądował przymusowo w pustyni, ale ta myśl nie usprawiedliwiała go wobec własnego sumienia. A Wawrzyniak? Jak mógł dopuścić do tego wypadku?! Co robił jego pobożny nawigator zamiast obserwować konwój? Dlaczego nie ustalili, gdzie lądował

samotny pilot? Powinni byli namierzyć jego pozycję, zatrzymać się w Wadi Halfa i od razu wysłać pomoc, a nie beztrzesko lecieć do Asuanu!

I ten Wilkinson! – myślał dalej. – Przypuszczał, że lepiej poczekać... Nie miał rozkazu... A niech go diabli!

Postać wing commandera z niezwykle wyrazistością stała mu w oczach. Ten wysłużony oficer, zasklepiony w sobie, odrodzony od wszelkich uczuć przepisami regulaminu i zdawkową uprzejmością, pozbawiony wyobraźni – doprawdy przypominał raczej jakiś mechanizm niż żywego człowieka. Zapewne nigdy nie kochał nikogo, nie miał żadnej bliskiej sobie istoty, nie współczuł żadnej niedoli i nie był zdolny do żadnych poświęceń. Teraz też nie przejmuje się losem owego nieszczęsnego pilota, który – być może – cierpi już męki pragnienia sam jeden bez ratunku pozostawiony w pustyni... Jutro W/C Wilkinson napisze raport, że zarządzone przez niego poszukiwania nie dały wyniku. Być może komendant portu w Chartumie poleci leaderowi następnego konwoju, żeby zwrócił szczególną uwagę na trasie do Wadi Halfa w związku z Blenheimem zaginionym przed tygodniem. Być może nawet któryś z pilotów tego konwoju dostrzeże samolot na ziemi. Ale będzie już za późno. A Wilkinson przywita ów konwój, jak zwykle, uwagą o pogodzie, „co do której wydaje mu się, że mógłby powiedzieć, iż jest raczej piękna”.

Tymczasem zaginiony pilot będzie konał z pragnienia. Ekspedycja ratunkowa na samochodach odnajdzie jego zwłoki o kilka mil od samolotu, w miejscu, gdzie padł wskutek wyczerpania w poszukiwaniu wody...

– Który to z pilotów? – zapytał nagle Toton, wpadając w tok rozmyślań Hadżiego. – Jeden z tych świeżo przydzielonych?

Hadzi wzruszył ramionami.

– Nie wiem. Bo co?

– Nic – mruknął Toton. – Chyba jakiś młodziak – powiedział na pół do siebie.

– Zapewne – zgodził się Hadzi. – Musiało mu nawalić radio, bo nie nadał żadnych sygnałów. A może po prostu stracił głowę i zapomniał włączyć nadajnik automatyczny.

– Albo od razu grobnął się przy lądowaniu – wtrącił Leonardo. – To by zresztą bbyło dla niego najrac-cjonalniej. Zzdychać w tym upale?... Ja bym wolał od razu.

Ani Hadzi, ani Toton nie podjęli tego tematu. Nil ukazał się z lewej strony, rozwiane głowy palm pochylały się nad brzegami.

– Wadi Halfa na kursie – stwierdził nawigator.

Byli bardzo zmęczeni. Dziewięć godzin lotu, z czego połowa w najgorętszej porze dnia, to wielki wysiłek w warunkach podzwrotnikowych. Toteż gdy znów ogarnął ich żar bijący od ziemi, podczas gdy wypuszczali podwozie zniżając się przed lotniskiem, jedynym ich marzeniem było napić się herbaty i rozprostować zdrętwiałe nogi.

Hadzi z niejakim trudem zdobył się na uśmiech i gest dłonią, w odpowiedzi na niezwykle żywe powitanie szefa brygady obsługującej jego Blenheim. Kiedy samolot kołując ku płycie mijał grupkę mechaników, brygadzysta usiłował na migi powiadomić o czymś załogę, pokazując kciuki obu rąk odgięte w górę.

– Czego on się tak cieszy? – mruknął Toton.

– Może myślał, żeśmy gdzieś wsiąkli – powiedział Leonardo. – Dopiero byłaby operetka! At-trament!

Lecz okazało się, że chodzi o co innego. Werkmistrz sam ustawił schodki u wejścia do kabiny i nie czekając na pytanie oświadczył:

– Ten pilot się znalazł, sir. Przyleciał tu zaraz po pierwszej, może w piętnaście minut po tym, jak pan wystartował, żeby go szukać.

– Niemożliwe! – wykrzyknął Toton. –Może to jakiś inny? Ale mechanik z uśmiechem pokręcił głową.

– Z pewnością ten sam, sir. Lądował na północ od Delgo, niecałe sto mil od lotniska. Mówi, że silniki mu się przegrzały, więc skręcił ku Nilowi i wylądował nad samym brzegiem. O, tu stoi ten jego Blenheim, już gotowy, tylko jeszcze nasz „radio” kończy zakładać antenę, bo była urwana.

Hadzi spojrział na rząd Blenheimów. Istotnie jeden przybył.

– Jak nasz wing commander go zobaczył – powiedział brygadzysta – to słowa nie mógł wykrztusić. I mało go nie uduślił z radości. Tego pilota, rozumie się.

– To już chyba lekka przesada – mruknął Leonardo. – Legenda.

Mechanik poczuł się dotknięty.

– Wszyscy widzieli – oświadczył sucho, rzuciwszy Leonardowi złe spojrzenie. – To było coś... no, coś zupełnie nadzwyczajnego, jeśli pan wie, co mam na myśli, sir – wyjaśnił, zwracając się do Hadżiego. – I mówił do niego: „Jim. Jim, mój drogi”. Sam to słyszałem, sir!

Hadżi był równie zdziwiony niezwykle zachowaniem Wilkinsona, jak reszta załogi i brygadzysta. Trudno było uwierzyć; żeby ten automat uregulowany ściśle według King's Regulations nagle zaczął działać po ludzku, pod wpływem impulsów tak bardzo obcych jego naturze. Fakt, że tym razem nie oczekiwał na załogę, podkreślał jeszcze niezwykłość tego postępowania.

Toton zacisnął zaczerwienione powieki, otworzył je i z niedowierzaniem rozejrzał się dokoła.

– Może to nie Wadi Halfa?

Ta wątpliwość rozwiała się, gdy pojechali do messy. Podwieczorek, jak zawsze, miał być podany dopiero o piątej; kawę i herbatę po lunchu wydawano tylko do drugiej. Porządek zaprowadzony przez komendanta stacji działał bezbłędnie, mimo wszelkich odchyłeń psychicznych, jakim nawet Wilkinson mógł podlegać...

Na szczęście zdążyli wypić coś w barze, który był dłużej otwarty, i tam zastał ich Bob Griffith wysłany przez komendanta. Wilkinson chciał zobaczyć się z Hadżim i prosił go do swego biura.

To również nie należało do jego zwyczajów: był zbyt uprzejmy, aby wzywać do siebie leaderów; zwykle sam ich znajdował w kasynie lub na miejscu postoju samolotów. Ale po wybuchu jego wzruszenia spowodowanego przylotem owego Jima niczemu już nie można było się dziwić.

Adiutant był napompowany jeszcze inną rewelacją. Czoło marszczyło mu się pod strzechą jasnych włosów, a rumiane policzki i uszy płonęły od niecierpliwości, z jaką dotąd powstrzymywał się od wyjawienia swych spostrzeżeń.

– Nasz stary zupełnie stracił głowę – powiedział do Hadżiego, zamówiwszy kolejkę whisky z lodem. – Niech pan sobie wyobrazi, że depesza z Delgo leżała na jego biurku od godziny wpół do dwunastej przed południem, to znaczy zanim jeszcze wasz konwój tu wylądował! Widocznie jej nie przeczytał albo nie zrozumiał, o co chodzi, skoro o pierwszej wysłał was na poszukiwania.

Hadżi spojrział na niego zaskoczony. Jak to, więc była depesza z Delgo?

– O wpół do dwunastej! – podkreślił tryumfalnie Griffith. – Odebrał ją nasz dyżurny radiotelegrafista i powiedział mi, że została nadana przez posterunek wojskowy z Delgo. I że Blenheim, który wczoraj wylądował o dwadzieścia mil na północ, odleci koło południa do Wadi Halfa. Miałem właśnie jechać do garnizonu, śpieszyłem się, więc nawet nie przeczytałem tekstu, tylko kazałem zawiadomić komendanta i oddać mu tę depeszę. I nasz radio z pewnością natychmiast to zrobił, a jak wróciłem na lotnisko, wyście już wystartowali szukać wiatru w polu.

– To dlaczego u licha nie odwołaliście nas z drogi? – zapytał Hadżi.
– Przecież mogliście wysłać sygnał radiowy!

Griffith wzruszył ramionami.

– Mówię panu, że komendant stracił głowę. Jak długo tu jestem, nic podobnego mu się nie zdarzyło. Od wpół do drugiej siedzą we dwóch z tym pilotem i gadają – no? Zamknęli się w gabinecie starego i nikomu nie wolno tam wchodzić. Tylko pana kazał poprosić, jak pan wróci. Jeszcze jedną whisky? Nie? To może by pan tam wstąpił; on na pana czeka.

Wing commander Harry D. Wilkinson sam otworzył drzwi na pukanie Hadżiego i już na progu zaczął go przeproszać za niepotrzebną stratę czasu. Był wyraźnie zmieszany i plątał się w połowicznych usprawiedliwieniach, co bynajmniej nie licowało z jego zwykłym sposobem bycia.

– Bardzo mi przykro – powtarzał. – Bardzo, bardzo mi przykro. Miałem takie polecenie z Asuanu, rozumie pan, i tylko wskutek nieporozumienia...

Hadzi powiedział z lodowatą uprzejmością, że doprawdy nie ma o czym mówić, i z niejakim zaciekawieniem spojrzął w głąb gabinetu, gdzie przy otwartym oknie stał młody, najwyżej dwudziestoletni pilot z naszywkami flying officera.

Nie, nie przypominał sobie jego nazwiska, ale chyba widział go w Takoradi.

Wilkinson skorzystał z tego, aby zmienić kłopotliwy temat.

– To jest właśnie zguba, która sama się znalazła – powiedział z uśmiechem. – Flying officer Jim Wilkinson.

– *How do you do* – rzekł Jim Wilkinson.

– *How do you do* – powiedział Hadzi usiłując nie okazać zaskoczenia.

– Myślę, że powinien bym we własnym imieniu podziękować panu za szukanie mnie na pustyni – mówił stylem starszego Wilkinsona Wilkinson junior. – Tatuś był raczej niespokojny o mój los w tej przygodzie. Nie widzieliśmy się od czterech lat i dotąd ciągle traktuje mnie jak małego chłopca.

Tatuś!... No tak, teraz coś niecoś zaczyna się wyjaśniać – pomyślał Hadzi.

– Nie wiedziałem, że chodzi o pańskiego syna – powiedział do komendanta.

– Nie widzę tu żadnej różnicy – odrzekł prędko wing commander (wyjątkowo w trybie oznajmującym, nie w warunkowym, do którego zresztą natychmiast powrócił). – Obawiam się, że powinien bym myśleć, iż posiadanie syna jest sprawą raczej prywatną. Natomiast zaginięcie F/O Wilkinsona podczas przelotu byłbym skłonny traktować służbowo, to znaczy w ten sam sposób, jak każdego innego pilota.

– Całkowicie podzielam pański pogląd, sir – oświadczył Hadzi z całą powagą.

– Jeśliby pan nie miał nic przeciw temu – ciągnął dalej Wilkinson senior – byłbym rad, gdyby pan zechciał pozwolić F/O Wilkinsonowi przyłączyć się jutro do pańskiego konwoju.

Hadzi powiedział, że oczywiście nie ma nic przeciw temu, aby flying officer poleciał z jego konwojem, lecz że zamierza wystartować najdalej za kwadrans.

Wing commander wydawał się zdziwiony tą decyzją.

– Czy nie sądzi pan, że jest za późno?

Hadżiego ogarniało coraz większe rozdrażnienie. Miał ochotę odpowiedzieć, że gdyby zaraz po godzinie pierwszej wezwano go do powrotu, mógłby nie tylko wcześniej odlecieć do Kairu, ale także napić się herbaty przed zamknięciem messy. Pohamował się jednak. Stary Wilkinson od czterech lat nie widział syna, który zapewne był jedynym bliskim mu człowiekiem na świecie. Miał go przy sobie zaledwie od paru godzin, a teraz musiałyby się z nim rozstać...

„Głupia sprawa” – pomyślał Hadżi.

Spojrzał wprost w oczy wing commandera i wydało mu się, że Wilkinson nagle postarzał i zmałał – jakby skurczył się, czy przygarbił; że dzieje się z nim coś, co za wszelką cenę chciałby ukryć i jak gdyby obawiał się, że nie zdoła.

Chciałby go zatrzymać przez tę noc przy sobie – pomyślał;

To była oczywiście sprawa prywatna. A *private affair* – I jak by ją określił sam Wilkinson. Ale krzyżowała się z nią inna; wszystkie rozkazy i instrukcje zalecały pośpiech leaderom konwojów, a komendanci stacji etapowych powinni przyczyniać się do tego pośpiechu w miarę rozporządzalnych środków i możliwości. Dobro służby wymagało, aby i ten konwój dotarł jak najprędzej do Kairu, a F/O Wilkinson powinien był także odlecieć z nim natychmiast.

Wing commander wiedział o tym doskonale, szukał więc racji służbowych, aby pogodzić swoją *private affair* z obowiązkiem; żeby wobec siebie i innych usprawiedliwić opóźnienie.

Chyba właśnie dlatego nie odwołał nas z drogi – myślał Hadżi. – Może nawet zupełnie świadomie wysłał mnie na poszukiwania, wiedząc, że ten jego Jim już wystartował i będzie tu za pół godziny. Liczył na to, że będę całkiem do niczego i przenocuję w Wadi Halfa. To jasne!

Korciło go, żeby zdemaskować ów podstęp, ale z drugiej strony żał mu było starego Wilkinsona. Postanowił dać mu bodaj jedną szansę.

– Czy nie byłoby lepiej – powiedział do flying officera – gdyby pan zaczekał w Wadi Halfa na następny konwój, do którego mógłby się pan przyłączyć? Wydaje mi się, że należałoby dokładnie przejrzeć silniki pańskiego Blenheima po tym przymusowym lądowaniu.

– Silniki są w porządku, sir – odrzekł Jim Wilkinson. – Wypróbowałem je osobiście, zanim pan wrócił.

– Ale do Kairu jest ponad sześćset mil... – zauważył komendant.

Chciał jeszcze coś powiedzieć, lecz przerwało mu pukanie do drzwi.

– Kto tam? – zapytał ostro.

To był Griffith.

– Komunikat meteorologiczny, sir – powiedział podając formularz zapisany ołówkiem.

W/C Wilkinson szybko przebiegł wzrokiem kolumny cyfr i prognozę. Twarz mu się rozjaśniła.

– No widzi pan... – zwrócił się do Hadziego. – Zresztą niech pan się sam przekona.

Hadzi wziął papier i przeczytał. Była to prognoza, jakiej się spodziewał; z południowego zachodu szła niewątpliwie burza piaskowa. W Chartumie wiał już chamsin, posterunek w Debba ostrzegał o jego nadejściu, w Charga przepowiadano zawieruchę...

To może potrwać kilka dni – pomyślał. – Jeżeli mamy zdążyć, zanim się rozhula, trzeba lecieć zaraz.

Podniósł wzrok na komendanta. Jak daleko Wilkinson zajdzie w swoich ojcowskich sentymentach?

– Muszę istotnie natychmiast startować, sir – powiedział stanowczo.

– Myślę, że syn pana lepiej zrobi, jeśli nie poleci z nami. W ostateczności wylądujemy w Asuanie albo w Kena.

Wing commander zwiesił głowę, jak człowiek, który usłyszał skazujący wyrok. Milczał przez krótką chwilę, opanował się z widocznym wysiłkiem, przegarnął palcami siwiejącą czuprynę.

– Jak myślisz? – zapytał spojrzawszy niepewnie na syna.

– Myślę, że powinienem polecieć – odrzekł Jim Wilkinson.

Start był w tym samym kierunku, co w południe, wprost na Nil. Upał nie zmniejszył się jeszcze, choć słońce już przed kilku godzinami minęło zenit. Dwadzieścia dwa silniki grały u skraju lotniska; jednaście Blenheimów stało uszykowanych w „schody”, oczekując na zielone światło sygnału.

Hadzi, jak zwykle, zarządził „start od końca”, to jest tak, aby pierwszy i drugi ze startujących pilotów zajęli ostatnie miejsca w

szyku. On sam, jako leader, miał wystartować ostatni. Jim Wilkinson był tuż przed nim, ponieważ Hadzi chciał go mieć w powietrzu po zakończeniu okrążenia zaraz za sobą, po lewej stronie. Na miejsca końcowe w locie (a pierwsze przy starcie) wyznaczył dwóch oficerów, którzy mieli za sobą najdłuższy trening. Manewru do uporządkowania szyku podczas okrążania lotniska nie trzeba było, tłumaczyć: nauczyli się go dostatecznie w ciągu trzech minionych dni.

W/C Wilkinson stał obok swego samochodu z lewej strony „karawanu”. Patrzył w kierunku startu, na rozległą wieś po drugiej stronie rzeki, która złościła się w słońcu i zdawała się płonąć. Był zamyślony, jakby nieobecny.

Dopiero potężny ryk pierwszego z Blenheimów, który na pełnym gazie ruszył do startu, wyrwał go z tej zadumy. Odwrócił się gwałtownie i podniósł obie ręce, jakby w obronie, czy też w beznadziejnym proteście przeciw czemuś, czemu już nie mógł zapobiec.

Blenheim nabierał pędu, a Wilkinson z tymi do połowy wzniesionymi rękami patrzył w ślad za nim, wykręcając głowę, póki nie zawyły silniki następnego. Wtedy znów się obejrzał i znów przeprowadził go wzrokiem podczas długiego wybiegu. Tak kolejno patrzył na start każdego, w tej dziwnej, nieco teatralnej pozie, aż kiedy ruszył Blenheim jego syna, opuścił ręce i oparł się o drzwi samochodu, jakby mu zabrakło sił.

Jim Wilkinson, mijając go, wysunął dłoń przez odwietrznik w osłonie kabiny. Wing commander zapewne dostrzegł ten pożegnalny gest, bo sięgnął do kieszeni i wyjął z niej dużą białą chustkę, ale za późno, aby Jim mógł zobaczyć jego sentymentalny sygnał. Chustką szarpał wicher odrzucony w tył przez rozpędzone śmigła Blenheima, a stary Wilkinson stał pochylony i patrzył na samolot, który już oddzielał się od ziemi.

Pilot dźwignął maszynę w powietrze, pozwolił jej nabrać prędkości, a potem zaczął wciągać podwozie przelatując nad złocistą powierzchnią rzeki.

Wtem z jego prawego silnika buchnął kłęb czarnego dymu i długi jęzor ognia.

– Pali się! – krzyknął Toton.

Hadzi w mgnieniu oka uświadomił sobie sytuację. Jim był nad samym środkiem Nilu; przed sobą i na lewo miał zabudowania wsi na wyższym brzegu. Powinien był wyłączyć płonący prawy silnik i albo przeciągnąć na wprost poza wieś, albo ostrożnie zakręcić w lewo i lądować na równiejszym terenie obok. Ale zapewne obawiał się, że zawadzi o dachy, bo pochylił samolot do prawego zakrętu, w stronę, gdzie otwierała się wolna przestrzeń tuż nad brzegiem rzeki.

To go zgubiło. Blenheim aż nazbyt chętnie położył się w głęboki prawy zakręt, śliznął się na skrzydło i runął w dół. Z miejsca, na które się zwalił, strzelił wysoki płomień i uniosła się kolumna gęstego dymu.

– Gotowy! – zawołał Toton. – Chol-lera!

Hadzi spojrział na Wilkinsona. Wing commander stał jak skamieniały, upuściwszy chustkę. Griffith schylił się, aby ją podnieść. Od strony budynku portowego pędził samochód sanitarny, dzwon alarmowy jęknął głośno i zaczął bić spiesznie, w popłochu, jak przerażone serce.

– Lecimy – powiedział Hadzi przez ściśnięte gardło.

Nie czekając na sygnał do startu, dał pełny gaz, jakby łoskotem silników chciał zagłuszyć myśli, które rzuciły się na niego jak stado wron na jastrzębia. Chciał stąd uciec, aby nie widzieć starego Wilkinsona, który chyba przeczuwał, co się stanie.

Przeczuwał? – Bzdura! – mruknął pod nosem, napierając na uchwyty wolantu.

Nie wierzył w przeczucia, ale żałował teraz, że tak łatwo zgodził się na przyjęcie Jima do konwoju. Mógł był ułatwić mu pozostanie w Wadi Halfa. Niewiele uczynił w tym kierunku...

Start trwał długo. Mogło się zdawać, że śmigła wirują w próżni i w ogóle nie ciągną; że maszyna nie oderwie się od ziemi. Ale oderwała się wreszcie, a gdy Toton wciągnął podwozie i zamknął kłapy, zaczęła nabierać wysokości.

Słońce odbite w rzece strzeliło Hadziememu prosto w oczy i zgasło pogrążając go wśród czerwonych i zielonych kręgów wirujących w ciemności. Wskutek tego chwilowego oślepienia nie mógł dojrzeć płonących szczątków samolotu Jima. Dopiero zakręcając z powrotem nad lotnisko, aby w ostrym wirażu wyprzedzić już formujący się

konwój, spojrział w dół, za siebie. Rozbity Blenheim palił się wielkim płomieniem, który objął całą kabinę.

– Nic z biedaka nie zostanie – powiedział Toton. – Rozwaliło wszystkie zbiorniki...

– Absolutnie – potwierdził Leonardo.

Te uwagi wydały się Hadziemu niemal oskarżeniem pod jego adresem.

– Kurs na Luksor – powiedział do nawigatora. – Nie czas na gorzkie żale.

– Trzydzieści stopni na Luksor – odrzekł Toton urażony – Trzydzieści stopni, jak zawsze.

– Roger – mruknął Hadzi. – Uważaj na szyk za nami. Toton spojrział w tył. Dziewięć Blenheimów leżało w łagodnym zakręcie za leaderem.

– Wszyscy dołączyli – powiedział. – Tylko...

– Wiem – przerwał mu Hadzi. – Brak dziesiątego! To chciałeś powiedzieć?!

– Chciałem powiedzieć, że ostatni z prawej jeszcze nie dociągnął – odrzekł Toton. – Ale już teraz wyrównał. Wszystko w porządku.

– *Good luck* z kontroli – zameldował Leonardo. – Odebrałem piętnasta czterdzieści.

O godzinie siedemnastej konwój prowadzony przez Sq/L Zbigniewa Brandta minął Asuan i Pierwszą Kataraktę w odległości sześćdziesięciu kilometrów, a w kwadrans potem zboczył w lewo, na kurs wprost do Kairu. Właśnie wtedy, mniej więcej na szerokości Isny, od południowego zachodu nadciągnęły pierwsze chmury pyłu wzniesionego wichrem w głębi Sahary i Pustyni Libijskiej. Słońce zdawało się ostygąć; jego rozżarzony do białości dysk poczerwieniał, ściemniał, przygasł, jak pod warstwą popiołu. Niebo stało się rude, linia horyzontu znikła w olbrzymich tumanach lotnego piasku.

Lecz na wprost widoczność była wciąż jeszcze dobra, a na prawo – raz bliżej, raz dalej – środkiem zielonej, coraz szerszej doliny wił się Nil.

– Pięćset kilometrów do Kairu – zameldował Toton. – Za dwadzieścia minut przelecimy nad torem kolejowym i szosą Charga-Kena i nad Nilem.

– *Roger* – powiedział Hadzi.

Pięćset kilometrów to niespełna dwie godziny lotu. Alę po drodze ani jednego lądowiska, z wyjątkiem Keny.

Kena leży na samym zakręcie Nilu, o sto kilometrów na północny wschód. Właściwie nie ma tam nawet pomocniczego lotniska, tylko mniej więcej równy szmat terenu otoczonego wzgórzami i jeden jedyny barak, w którym dyżuruje kilku żołnierzy z miejscowego posterunku. Nocleg w Kena tak się ma do noclegu w Kairze, jak lepianka nędzarza do książęcego pałacu. Na domiar złego nie wiadomo, czy byłby to tylko jeden nocleg. Może dwa albo trzy, albo i pięć... Tyle, ile dni potrwa nadciągająca burza.

Toton chciał się upewnić, że skipper nie zamierza tam lądować.

– Lecimy wprost do Kairu? – zapytał.

– Zobaczymy – odrzekł Hadzi. – Jeszcze nie wiem, z jaką prędkością to się zbliża.

Patrzył w lewo, to na zniżające się słońce, to znów na płową ziemię, która podczas silniejszych porywów wiatru zdawała się falować jak olbrzymia, pełna wirów rzeka pędząca skośnie, na północny wschód.

Toton dzielił się z Leonardem swoimi najgorszymi przewidywaniami, zapomniawszy, że słyhać go w całym inter-comie.

– Wszystkiemu winien stary Wilkinson – mówił gniewnie. – Wykombinował sobie, że nas wypompuje tą wycieczką do Ozwartej Katarakty! Straciliśmy przeszło dwie godziny i teraz rzeczywiście może być pochyło. Albo nas złapie to świństwo, albo nie.

Wspaniała hipoteza robocza – pomyślał ironicznie Hadzi. – I co dalej?

Ale Toton nie rozwinął jej szerzej lub może wyłączył swój mikrofon, bo w słuchawkach zapanowała cisza. Wielka pętla Nilu zostawała daleko na prawo. Trzeba było zdecydować się zaraz.

Hadzi wiedział, że z burzą piaskową nie ma żartów. Jedna z nich zaskoczyła go w styczniu podczas przelotu między Chartumem a Port Sudanem. Ale wówczas miał na pokładzie tylko swoją załogę i pocztę; nie prowadził konwoju. Zdołał zresztą uciec przed wściekłą wichurą i wylądować, zanim wpadła na lotnisko. Teraz miał za sobą dziewięciu młodych, niedoświadczonych pilotów i dziewięć nowych Blenheimów, na które czekało dowództwo Lotnictwa Bliskiego Wschodu.

Gdy w suchych stepach i na pustyni wieje bardzo silny chamsin, harmattan lub habub, chmury pyłu wznoszą się do wysokości trzech-czterech tysięcy metrów i pędzą z prędkością huraganu, gasząc światło dzienne. Ziemię otacza brudny półmrok, podobny do gęstej mgły zmieszanej z dymem. Powietrze przestaje być tylko mieszaniną gazów – przenika je dodatkowy element: piasek. Piasek, który dostaje się do gardła,

nosa i uszu, osiada na spojówkach oczu, we włosach, w porach naskórka. Pył tak drobny i lekki, że nie zatrzymują go filtry gaźników, że zatyka przewody, unieruchamia przyrządy, a zarazem tak ostry, że rysuje szyby, żłobi krawędzie natarcia śmigieł, zaciera stalowe łożyska...

Z oślepionej kabiny nie widać ani ziemi, ani słońca, ani najbliższego samolotu w szyku. Czasem nie można dojrzeć końców skrzydeł i sterów własnej maszyny.

Jeżeli chamsin nadciąga od przodu, najlepiej zaraz zawrócić ku najbliższemu lotnisku. Jeżeli z boku – trzeba wybierać: albo wyjść do celu z bocznym wiatrem, albo ucieczkę do strefy jeszcze nie objętej burzą, gdzie można wylądować i na czas zakotwiczyć samoloty, aby wichura nie powywracała i nie połamala ich na ziemi.

Trzeba jednak pamiętać, że zawierucha może potrwać kilka dni, pokryć samoloty parometrowymi zwałami piasku, utworzyć na lądowisku zasy i wzgórza, spomiędzy których nie da się wystartować.

Czy wystarczy żywności i wody? Czy wystarczy sił do odkopania i przeciągnięcia maszyn na miejsce możliwe do startu? A przede wszystkim – czy przygodne lądowisko okaże się dość równe i twarde, aby mogły na nim usiąść ciężkie samoloty o dużej prędkości i długim dobiegu? Czy piloci nie rozbiją ich przy lądowaniu?

Oto pytanie, na które musi odpowiedzieć sobie dowódca konwoju. Oto warunki i okoliczności decyzji.

Hadzi nie miał dokładnych danych ani o zasięgu nadchodzącej zawiei, ani o jej prędkości. Komunikat meteorologiczny otrzymany w Wadi Halfa podawał tylko ogólny kierunek, z którego wiał chamsin. Ten kierunek był dość pomyślny, nawet przy uwzględnieniu derywacji spychającej konwój z kursu. Im dalej ku północy, tym niebezpieczeństwo wydawało się mniejsze.

Powinniśmy zdążyć – pomyślał.

Toton meldował, że piloci zgodnie z otrzymanym sygnałem zmniejszyli odstęp i że konwój leci w prawidłowym szyku. Potem kolejno:

– Skipper, wchodzimy nad tor kolejowy. Steruj 345 stopni.

– *Roger*, 345 stopni – potwierdził Hadzi.

– Przecinamy szosę.

– Jesteśmy nad Nilem. Girga o dziesięć kilometrów w kierunku godziny dziesiątej⁷.

– Sohag o dwadzieścia pięć kilometrów w kierunku godziny dziewiątej.

– *Roger* – odpowiadał niezmiennie Hadzi.

Na szerokości Asyutu, trzysta dwadzieścia kilometrów przed Kairem, weszli w niezbyt gęstą chmurę pyłu i wydostali się z niej po kilku minutach. Chwilowy zmierzch rozwiął się przed konwojem, czerwone słońce znów towarzyszyło mu z lewej strony, nieco z tyłu oświetlając dalekie wzgórza i wydmy Pustyni Arabskiej na prawo. Nil oddalał się wielkim łukiem, ginął w zaćmionej przestrzeni. Wiatr dął skośnie, od południowych krańców Libii, ale nie wzmagał się widocznie.

Jeszcze dwukrotnie ściemniało się, gdy przebijali długie, rozciągnięte ławice pyłu. Za każdym razem szyk zwiarał się ciaśniej, *Blenheimy* płynęły blisko siebie, jak stadko wielkich ryb w zmętniałym, bystrym nurcie wody. Potem tarcza słoneczna posiniała i znikła, jakby rozpuściła się w fioletach i purpurze, które zalały niebo na zachodzie. Z lewej strony wolno zbliżał się Nil, powierzchnia wody była sfalowana, trzepotały na niej krwawe i czarne skrzydła, różowa piana przegarniała je, biegnąc skośnie pod prawy brzeg.

Dzień gasł z wolna, horyzont tonął w popiele, noc cichymi krokami skradała się od Półwyspu Synajskiego i Zatoki Sueskiej.

Głos nawigatora przerwał ciszę w inter-comie:

– Hadzi, żółta litera B jak Barbara bije dziesięć mil wprost przed nami.

⁷ Kierunki według cyfr na tarczy zegara; np. kierunek godz. 12 – na wprost; kierunek godz. 3 – w prawo; godz. 6 – z tyłu; godz. 9 – na lewo itp.

– Roger – powiedział Hadzi. – Bardzo ładnie.

B – długi błysk i trzy krótkie. Pauza. Długi i trzy krótkie... Beacon rozpoznawczy lotniska w Heluanie, o żółtym świetle. Toton nie omylił się ani razu; na trasie długości dziewięciuset kilometrów podał jedną zmianę kursu i tylko trzy poprawki, wszystkie w lewo, zupełnie prawidłowe.

Pod tym względem można mu całkowicie zaufać – pomyślał Hadzi.

Leonardo nawiązał kontakt – najpierw z Heluanem, potem z Heliopolis (którego biały beacon sygnalizował literę G – dwa długie, jeden krótki) i podał swój znak wywoławczy: M jak Mary. Hadzi usłyszał jego głos:

– Przełączyli nas na kontrolę, skipper.

Po chwili:

– Halo, skipper. Heliopolis gotowy. Podejście ze wschodu. Lądowanie na runway numer dwa.

– Toton, światła pozycyjne – powiedział Hadzi. – Sygnał do okrażenia.

Czerwone, białe i zielone żarówki kontrolne zaświeciły w kabinie, mrugnęły parę razy. W oddali na lewo, na ciemnym tle ziemi, tam skąd błyskał beacon Heliopolis, ukazał się rubinowy łańcuszek świateł granicznych lotniska.

Hadzi już kładł samolot do zakrętu w lewo. Za nim, trochę wyżej płynęło po gasnącym niebie dziewięć czerwonych gwiazd na końcach lewych skrzydeł Blenheimów. Odstępy między nimi rosły, aż w powietrzu utworzył się wielki krąg.

Kontrola przez radio podawała wysokość dla poszczególnych maszyn. Potem zniekształcony głos kierownika ruchu:

– *M for Mary, M for Mary! You may pancake!*

(Pancake znaczy dosłownie: naleśnik. Ale w języku lotniczym jest to lądowanie, może dlatego, że przy lądowaniu z pilota i samolotu czasem pozostaje tylko coś w rodzaju naleśnika, który trzeba z runway zbierać szuflami na lorę...)

Hadzi odszedł na wschód, zawrócił ku lotnisku. Podwozie, klapy, skok śmigieł. Droga startowa oznaczona rzędem niskich świateł, u początku, po jej lewej stronie – karawan oficera startu, u końca – trzy czerwone latarnie.

Blenheim zniża się, tonie, wytraca prędkość, schodzi na ciemne dno przestrzeni. Wzrok ślizga się po betonowym pasie, oceniając wysokość, drążek sterowy z wolantem jest coraz bliżej piersi pilota. Ostatni płynny ruch ku sobie, lekkie, ledwie wyczuwalne muśnięcie pneumatyków i sześć tysięcy pięćset kilogramów obciąża amortyzatory podwozia. Piszcza hamulce, dobieg kończy się, można dodać gazu i kołować na miejsce postoju.

– *Runway clear out!* – Pas startowy wolny!

Toton stwierdził z żalem, że ostatni pośpieszny do Aleksandrii odszedł przed trzema minutami. (Przez tego Wilkinsona!...) Poprzednim razem też nie mógł tam pojechać, ponieważ trzeba było odprowadzić konwój do Abiszuiru, a potem nadarzyła się sposobność natychmiastowego powrotu do Takoradi pasażerską Dacotą, która miała trzy wolne miejsca. Pech!

Catherine zapewne straciła już cierpliwość: nie widział jej znów więcej niż cztery tygodnie. Wątpliwe, czy za nim tęskniła. Była trochę egzaltowana, lecz nie sentymentalna. Raczej – kapryśna. I zawsze otoczona przez wielbieli.

Jeżeli jutro polecimy z powrotem – myślał – to już kłapa... Loin des yeux, loin du coeur...⁸ Może by zachorować? Nie. Głupi pomysł. Przyślą lekarza i wyda się, że pojechałem na kurację do Aleksandrii... Niech to wszyscy diabli!

Był zmęczony, rozdrażniony i zniechęcony. Musiał jeszcze odwiedzić Domenico Oriadesa i załatwić transakcję ze złotem w dość odległej dzielnicy. Przedtem trzeba się umyć i przebrać.

A potem się urzę! – pomyślał. – Może mi ulży.

Dopuścił do tego projektu czterech pilotów, z którymi zaprzyjaźnił się w drodze. Żaden z nich nie widział jeszcze Kairu i hotelu „Atlantic”. Każdy natomiast miał w kieszeni miesięczną gażę i zaliczkę na diety oraz w walizce trochę skórek do spieniężenia u pana Oriadesa. Każdy był spragniony rozrywek, zabawy, białych kobiet – tego wszystkiego, czego nie ma w Takoradi. Towarzystwo tych sympatycznych chłopców stanowiło bądź co bądź niejaką pociechę.

Po wylądowaniu Hadzi zarządził krótką odprawę. Sądząc z komunikatów meteorologicznych, można było przypuszczać, że postój w Kairze potrwa dłużej niż jedną dobę. Chamsin dopiero się „rozkręcał”. Lotniska Wadi Halfa, Chartum i El Faszer nie przyjmowały samolotów. Port Sudan ostrzegał o zbliżaniu się wielkiej fali burzowej. Start pasażerskiego „Sunderlanda” z Heluanu został na jutro odwołany. Mimo to pogotowie obowiązywało nazajutrz od

⁸ Co z oczu, to z serca. (fr.)

godziny jedenastej do czternastej, a gdyby w tym czasie nie nastąpiła poprawa, od ósmej rano dnia następnego, bo zarezerwowano specjalny samolot, który miał odstawić pilotów konwoju do Takoradi.

Na razie komenda portu lotniczego w Heliopolis przygotowała transport do miasta autobusem, a kwatery w pensjonacie oczekiwały przybycia zmęczonych załóg.

Toton nabrał otuchy w obliczu takich perspektyw. Może nawet lepiej, że dopiero jutro pojedzie do Aleksandrii? Hulanka w „Atlanticu” po tych wszystkich przejściach zapowiadała odprężenie nerwowe i nęciła go coraz bardziej.

Należałoby wciągnąć do niej Zbyszka – pomyślał. – Kraksa młodego Wilkinsona rozkleiła go widocznie. Łatwiej o niej zapomni.

Zwierzył mu się ze swoich projektów na ten wieczór.

– Może byś poszedł z nami zalać robaka?

– Nie – odrzekł Hadzi. – Dla odmiany chcę się trochę przespać.

– Bardzo rozsądnie – powiedział Toton zawiedziony w swych samarytańskich poczynaniach. – Któregoś dnia sam spróbuję to zrobić. Ale nie w Kairze. Starzejesz się.

– Młodość jest chorobą, która sama przechodzi – uśmiechnął się Hadzi. – Zresztą... Zejdę do was na jedną whisky. O której?

– Koło jedenastej, w dansing-barze. Zarezerwuję stolik.

Autobus minął rozległe przedmieście, okrążył skwer przy dworcu, wjechał w zatłoczoną ulicę Nubar Paszy, lawirował z trudem w chaotycznym ruchu. Na skrzyżowaniu kierowca musiał zatrzymać wóz, bo powstał jakiś zator, z którym dwaj policjanci nie mogli sobie poradzić. Gdy wreszcie przejazd został odkorkowany, znów skręcił w nowoczesną, szeroką aleję, przy której piętrzył się wysoki gmach „Atlanticu”.

Hadzi wysiadł naprzeciw hotelu, Toton, Leonardo i piloci pojechali do rest-house'u, o dwie przecznice dalej.

Przejście przez jezdnię nie było ani łatwe, ani bezpieczne. Dwie rzeki samochodów, autobusów, rowerów i konnych pojazdów płynęły w przeciwnych kierunkach nierównym nurtem, który mieszał się, biegł zygzakami, zwalniał na skrajach i ze wzmożoną prędkością pędził pośrodku. Gdy Hadzi przeprawił się przez pierwszą z nich i stojąc na

wąskiej wysepce czekał na sposobność przekroczenia drugiej, przez uliczny zgiełk przebił się rozpaczliwy okrzyk natychmiast zagłuszony zgrzytem i piskiem hamulców, trąbieniem klaksonów, rosnącym gwarem tłumu.

Rzeka samochodów stanęła w miejscu, prąd skłębił się omijając nagłą przeszkodę. Na skraju chodnika przed wspaniałą fasadą hotelu gromadzili się gapie, a na jezdni spod kół luksusowej limuzyny czołgał się drobny, kędzierzawy chłopiec w łachmanach. Kierowca widocznie zdołał zahamować w ostatniej chwili i teraz obrzucał wynędzniałego malca dosadnymi obelgami, przynaglając go do usunięcia się z drogi. Ale chłopiec klęczał i macał dokoła siebie rękami w poszukiwaniu czegoś, co zgubił podczas upadku. Były to drewniane szczudła, bez których nie mógł się poruszać, ponieważ nie miał jednej nogi. Okropny, ropiejący kikut sterczał z nogawki poszarpanych krótkich porciań. Szczudła dostały się pod samochód, a on ich nie widział, bo był ślepy.

Ktoś mu wreszcie pomógł i skierował go na chodnik. Mały ślepiec zaczął spieszenie kuśtykać na swoich ocalałych kulach wprost ku podjazdowi hotelu, a ludzie rozstępowali się przed nim w milczeniu, śledząc jego ruchy.

Wtem, gdy dotarł już blisko wejścia i zatrzymał się, zapewne aby odetchnąć i ochłonać po wypadku, spomiędzy kolumn portalu wyszedł policjant. Miał na sobie nowy, szykowny mundur ze świecącymi guzikami i srebrnymi akselbantami, które przysługują starszym podoficerom podczas pełnienia służby w reprezentacyjnych punktach Kairu. Był dobrze odżywiony, przysadzisty, z czarnymi baczkami i podkreślonym czarnym wąsem nad wydatnymi wargami, świadom swej władzy i wagi spełnianych obowiązków. Stał naprzeciw niewidomego, szeroko rozkraczywszy nogi i wsparłszy dłonie na biodrach, przechylił na bok głowę i przyglądał mu się wyczekująco.

Chłopiec niepewnie pomacał końcem szczudła chodnik przed sobą i ruszył naprzód. Gdy znalazł się o krok od policjanta, wyczuł zapewne, że ktoś zagradza mu drogę, bo zawahał się. Wtedy przedstawiciel porządku publicznego bez słowa wymierzy; mu policzek, chwycił go za ramię, poprawił z drugiej strony i wybuchnął stekiem przekleństw.

Hadzi był blisko. W dwóch skokach dopadł policjanta, chwycił go za rękę.

– Co pan robi?! – zawołał wzburzony. – Przecież to dziecko. Kaleka. Za co?...

Wspaniały podoficer obrzucił go złym spojrzeniem, ale brytyjski mundur z naszywkami squadron leadera zmiętygował nieco jego temperament.

– To natrętny żebrak, sir – powiedział. – Dopiero co przepędziłem go stąd i znów wrócił. Przed hotelem nie wolno żebrać.

– Nie wolno też bić po twarzy dziecka. W dodatku niewidomego kaleki – odparł Hadzi. – Jak wam nie wstyd, sierżancie!

– Nie ma na nich innego sposobu, sir – mruknął sierżant ze złością. – Takie są instrukcje. Znam przepisy, a pan niepotrzebnie się do tego wtrąca. Chyba że pan zamierza zająć się jego losem? – dodał ironicznie.

Hadzi nie znalazł na to odpowiedzi. Chłopiec oddalał się szybko, przebijając szczydlami. Nie oczekiwał widocznie niczego pomyślniejszego po tej interwencji, która wyrwała go z rąk policji.

Zająć się jego losem... – powtórzył Hadzi w myśli, zmierzając ku wejściu do hotelu. – Kto zajmie się losem małych kalekich dzieci w Egipcie i w Sudanie, w Etiopii, w Nigerii? Ale także w Polsce okupowanej przez Niemców, w gettach Warszawy i Łodzi? Tam nie tylko brutalni policjanci stoją na straży niemieckiego porządku i prawa. Są oprócz nich oddziały SS i gestapo. Tam po prostu morduje się kaleki i ślepców – nawet dzieci...

– *Good evening, sir.*

Odźwierny w liberii otworzył drzwi wejściowe. Przyjemny chłód, atmosfera bogactwa i komfortu powiały z hallu. W recepcji Hadzi wpisał do wielkiej księgi meldunkowej: Sq/L Zbigniew. Brand, *Convoy leader on duty. 216 RAF Ferry Unit*⁹

– Apartament 28 na drugim piętrze – powiedział dostojny portier. – Ten sam, co ostatnim razem, sir. Mam nadzieję, że był pan zadowolony?

⁹ Dowódca konwoju, służbowo. 216 Lotnicza Grupa Transportowa.

– Tak, dziękuję – odrzekł Hadzi.

Boy hotelowy wziął walizkę i klucz, podszedł ku windzie, ale Hadzi nie ruszał się z miejsca. Jego wzrok przykuwał afisz przypięty na tablicy.

**WIELKA ATRAKCJA!
CATHERINE VIOLET!**

CATHERINE VIOLET śpiewa i tańczy w naszym programie artystycznym!

Co wieczór od godz. 11.30 występy CATHERINE VIOLET!
Dancing-bar hotelu Atlantic.

Toton nie musi już jeździć do Aleksandrii – pomyślał z uśmiechem.

Zbliżył się, aby obejrzeć fotografie Catherine u spodu afisza.

– Nie! – powiedział prawie głośno. – Przecież to niemożliwe...

Ze zdjęć patrzyły na niego ciemne oczy Kay Valentine. Kay uśmiechała się zalotnie i obiecująco, zwracając ku niemu kształtną głowę osadzoną na białej szyi. Wspaniała suknia z dżetów odsłaniała jej krągłe ramiona...

Nie mógł się mylić: to była Kay, taka sama, jaką pamiętał w Hatfield. W ciągu tych sześciu lat nie zmieniła się ani trochę. Chociaż... Może wypiękniała? Rozkwitła? Tak. Wtedy miała, zdaje się, dwadzieścia trzy lata; teraz ma niespełna trzydzieści, plus burzliwe, romantyczne przeżycia, plus droga od amatorskich poczynań wokalnych do sławy gwiazdy kabaretowej... Kay Valentine - Catherine Violet. Czy ona wie, że Ben jest w Takoradi? Że bywa w Kairze? Czy Ben słyszał o jej występach? Czy się spotkają i co z tego wyniknie? I – Toton! A to dopiero kasza...

– Od kiedy Kay... Catherine Violet u was występuje? – zapytał portiera, który przyglądał mu się z domyślnym uśmiechem.

– Od dwóch tygodni, sir. Powodzenie!... – wywrócił oczy, zakołysał głową i cmoknął z zachwytem. – Pan jest jej znajomym, sir? Miss Violet zajmuje u nas apartament 21, również na drugim piętrze. Jeśli pan sobie życzy, sir, mógłbym...

– Nie życzę sobie – przerwał mu Hadzi oschle.

– Myślałem tylko, że mógłbym powiadomić miss Violet o pańskim przybyciu – wyjaśnił portier nie zrażony jego tonem. – Miss Violet

schodzi zwykle na obiad koło dziewiątej – spojrzał na ścienny zegar. – Za jakieś trzy kwadranse. Jada najczęściej sama, w małej sali.

– Dziękuję – mruknął Hadzi. – Możliwe, że się z nią spotkam.

To było prawie nieuniknione, więc chowanie głowy w piasek na nic by się nie zdało i Hadzi zdecydował się na wstępną rozmowę przez telefon.

Usłyszał jej głos, a potem – gdy powiedział swoje nazwisko – wesoły okrzyk:

– Big! Jak się cieszę!

Naprawdę była uradowana. Znacznie bardziej niż on. Starał się wyrównać tę różnicę podczas obiadu, słuchając potoku jej słów i pytań, na które nie zawsze mógł odpowiedzieć, ponieważ sama zbyt wiele miała do powiedzenia.

Oczywiście, wiedziała, że są w Takoradi – i on, i Ben. Paul mówił jej o tym. Ale nie zdradziła się przed Paulem, co ją łączy z Benem, i że Big jest jej starym przyjacielem. Chyba lepiej, żeby nikt nie wiedział, prawda? Nawet Paul.

Hadzi z początku nie wiedział, kim jest „Paul”. Dopiero po chwili zrozumiał, że to zdrobniałe od Apoloniusz. A więc – Toton...

– Strasznie miły chłopiec – mówiła Kay. – Bardzo go lubię. Jest delikatny i wrażliwy. I doprawdy nadzwyczajnie przystojny!

Toton wrażliwy? – Hadzi nie wypowiadał swoich wątpliwości na ten temat.

Pomiędzy przystawkami a bulionem dowiedział się, w jaki sposób Kay Valentine została Katarzyną Violet i „gwiazdą”. Przy rybie – o pierwszych sukcesach w Atenach na scenie operetki, a następnie w Ankarze i w Haifie, gdzie rozstała się ze swym impresariem. (Był wstrętnym wyzyskiwaczem!) Pieczone obfitowało w jej przygody w Syrii oraz przejściowe niepowodzenia w Libanie. Na deser była Aleksandria, gościnne występy w Charumie i – Kair.

Przy czarnej kawie opanowały ją wspomnienia z Hatfield. Wydawała się wzruszona, może nawet rozrzewniona. Drogo, zbyt drogo okupiła obecne powodzenie. Okazało się czcze i puste w porównaniu z przeszłością... Tęskniła za Anglią. Boże, jak tęskniła!... I za Benem. Dopiero dziś rozumiała, jaki był dobry i kochany... A także

wspaniałomyślny! Tylko że wtedy nie mogła wrócić: była nieszczęśliwa, spotykały ją same klęski. Teraz – o, teraz sytuacja się zmieniła! Ale, naturalnie, Ben mógłby się rozmyślić i z pewnością miałby zupełne prawo zapomnieć o ówczesnej wielkodusznej propozycji. Zresztą gdyby to miała być z jego strony jedynie szlachetna wielkoduszność... Nie, w ogóle nie ma o czym mówić. Sprawa z Benem jest zamknięta i przypieczętowana.

Hadzi zapytał, czy Kay mimo to chciałaby się zobaczyć z Bernardem.

Nie była całkiem pewna. Takie spotkanie po czterech latach... Ale – mój Boże – to byłoby doprawdy cudowne! Chociaż... – postanowiła, że jeszcze się namyśli. Takiej decyzji nie można powziąć od razu.

– Będiesz na moim występie? – zapytała po chwili z ożywieniem.

– Będę. Toton, to jest Paul, też tu przyjdzie. Jeszcze nie wie, że zaangażowałaś się do „Atlanticu”.

– Ach, to pysznie! – powiedziała z błyskiem w oczach, który wydał się Hadziem trochę szokujący po sentymentalnych wynurzeniach i wspomnieniach o Benie. – Mam do niego słabość – wyznała. – Czasem wydaje mi się, że... No, mniejsza z tym. Bywa straszliwie zazdrosny o moich adoratorów – roześmiała się.

– Wyobrażam sobie – powiedział Hadzi. – Jest ich podobno cały legion, czemu bynajmniej nie można się dziwić.

– Komplement? – zapytała, patrząc mu w oczy.

– Najszczęszy podziw – odrzekł kładąc dłoń na sercu. – Jesteś jeszcze piękniejsza niż w Hatfield, jeśli to w ogóle możliwe.

– Więc o wpół do dwunastej w dansing-barze. Lepiej zaraz zamów sobie stolik. Obawiam się, że „legion” stawi się w komplecie wraz z korpusem oficerskim huzarów gwardii Jego Królewskiej Mości. Ci chłopy bywają tu prawie co wieczór.

Hadzi zastanawiał się, jak Ben Valentine przyjąłby wiadomość o występach swojej żony w „Atlanticu” i czy w obecnych okolicznościach pragnąłby jej powrotu. Nie zamierzał wziąć na siebie roli pośrednika w tej ostatniej, bardzo delikatnej sprawie, ale postanowił nie ukrywać, że rozmawiał z Kay. Ben prędzej czy później musiał dowiedzieć się, kim jest Catherine Violet, „gwiazda estrady”

przybyła z Aleksandrii do Kairu. Przypuszczał zresztą, że nie będzie to dla niego żadnym „ciosem” po czterech latach rozstania.

A Toton? Uwodzicielski, romantyczny Toton, potykający się co krok na drodze, która miała być drogą rehabilitacji na wzór „Lorda Jima”? „Delikatny i wrażliwy”! Ciekawe! I to właśnie Toton musiał wpłatać się w tę przygodę z żoną Bena...

Do diabła, co mnie to obchodzi! – pomyślał. – Nie odpowiadam za jego romanse.

Kay Valentine ubierając się w swojej garderobie również myślała o Benie. I o tych paru latach spędzonych z nim w Hatfield. To były spokojne, pogodne lata, a dom i ogród wydawały się teraz cichą, pewną przystanią, porzuconą dla przygody, która prędko przyniosła rozczarowanie, a potem – burze i kolejne rozstania po krótkich, przelotnych związkach, jakże różnych od tego, co sobie o nich wyobrażała. Powodzenie? – Tak, powodzenie (co prawda raczej na estradach i parkietach niż na scenach) – było narkotykiem, bez którego nie potrafiłaby się obejść. Powodzenie podniecało ją, szumiało jej w głowie, przyspieszało bicie serca, zaspokajało jej ambicje. Kiedy przy wejściu na salę zrywały się oklaski, czuła się wzruszona; gdy odchodziła wśród braw, zaledwie mogła powstrzymać łzy, tak była szczęśliwa – przez chwilę. Lecz później wracały codzienne troski, wątplenia, niepokoje – o repertuar, o utrzymanie pozycji, o pieniądze... Niełatwo jest pozostać niezależną, gdy występuje się w nocnych lokalach, zwłaszcza na Bliskim Wschodzie. Oczywiście zawód pieśniarki lub tancerki rewiowej, a tym bardziej kabaretowej nie budzi szczególnego szacunku. Aktorką, artystką jest się na scenie; „atrakcje” na estradzie lub na parkiecie dansingu to tylko „podkasana muza”...

Agenci artystyczni, kierownicy zespołów, dyrektorzy lokali rozrywkowych oczekują dowodów wdzięczności i szczególnych względów za dobre engagement. Bywają obcesowi i natrętni, stosują szantaż i wyzysk. Aby nie stać się ich ofiarą, trzeba mieć męską opiekę, lecz ta „opieka” często bywa gorsza niż wszystko inne. Chyba że...

Pomyślała o pewnym człowieku, którego poznała nazajutrz po swoim inauguracyjnym występie w „Atlanticu”. Był także pilotem i

leaderem konwojów, ale w niczym nie przypominał Hadżiego, a tym bardziej Paula. Musiał mieć około pięćdziesiątki. Wysoki, trochę pochylony, o brzydkiej, inteligentnej twarzy poranej przedwczesnymi zmarszczkami. Zwracano się do niego z wyjątkowym szacunkiem, ponieważ mając brytyjski stopień flight lieutenanta był jednak polskim generałem.

Kay nie próbowała zrozumieć skomplikowanej łamigłówki podwójnych stopni wojskowych. Wymyślił ją zapewne jakiś sztabowiec, zajmujący się w wolnych chwilach układaniem rebusów i krzyżówek, a ona nie miała głowy do ich rozwiązywania.

Uważała zresztą generałów za coś w rodzaju gangsterów, z tą różnicą, że gangsterzy pracowali wprawdzie w trudniejszych warunkach i na mniejszą skalę, ale za to osiągnęli znacznie lepsze wyniki w swych przedsięwzięciach.

Ten flight lieutenant-generał nie wyglądał na brutalnego gangstera. Przy całym swym autorytecie i powadze był niesłychanie ugrzeczniwy, giętki i z pozoru skromny – jak lis, który okrąża stadko gęsi, zanim zdecyduje się na całkowicie pewny i skuteczny skok. Z pewnością miał wielkie doświadczenie życiowe i nie podlegał już żadnym młodzieńczym porywom, lecz działał rozsądnie, z wyrachowaniem i na chłodno.

Przyjaźń z takim człowiekiem, jego opieka i pomoc wydawały się warte zachodu i pewnych ofiar. Przynajmniej na czas wojny...

Bo gdyby nie wojna... Gdyby można było wyrwać się stąd do Europy, do Paryża, Wiednia, Londynu, czy choćby do Kopenhagi albo do Sztokholmu... Pojechać do Stanów Zjednoczonych, zagrać w wielkiej rewii na Broadwayu, podbić wytwórnie filmowe w Hollywood!

Przejrzała się w lustrze.

Jestem młoda – pomyślała. – Wyglądam najwyżej na dwadzieścia parę lat. Nie mam ani jednej zmarszczki. Przyszłość jest jeszcze przede mną.

Podobała się sobie. Dick Hardman, ten, z którym przed czterema laty wyjechała do Szwecji, nauczył ją, w jaki sposób powinna podkreślać swoją urodę przez uczesanie, maquillage, właściwy dobór

koloru i kroju sukien. Rumuńskiemu reżyserowi Porfirianu zawdzięczała sztukę spojrzeń, mimiki i gestu.

Włoskiemu kompozytorowi Soreliemu – kilka melodii, do których słowa napisał Francuz Anglade i które stanowiły dotąd jej „żelazny” repertuar. Resztę zdobyła i nadal zdobywała sama, za pomocą własnej intuicji i talentu.

Czy miała się wyrzec tego wszystkiego dla domu i ogrodu w Hatfield?...

Dzwonek umieszczony nad drzwiami zaterkotał dyskretnie. Za dziesięć minut zacznie się jej pierwszy numer. Piosenka o nieśmiałym chłopcu, którego trzeba natchnąć odwagą i skłonić do większej przedsiębiorczości w sprawach sercowych. Przyjemna, wesoła piosenka. Na bis – „Dziewczyna z vis a vis” – chyba jeszcze lepsza. Paul jeszcze jej nie słyszał. No i – Hadzi! Dziś będzie miała szczególnie wdzięczną publiczność.

Pomyślała o angielskich oficerach huzarów. Było ich sześciu i wszyscy „robili do niej słodkie oczy”. Jeden z nich, rotmistrz Charles Motley, z początku trochę za wiele sobie pozwalał. Uchodził za nieustraszonego żołnierza i ryzykanta – jak się okazało, nie tylko w bitwie... Ale potrafiła go osadzić; „ściągnąć cugle” – jak sam powiedział.

Drugi dzwonek: trzy minuty. Za chwilę „Honey” Bright zapowie jej występ, orkiestra uderzy tusz, światła zostaną przyćmione i tylko silny reflektor wąskim snopem promieni rzuconym z góry obejmie ją u wejścia na salę i będzie jej towarzyszył dokoła parkietu podczas refrenu.

Wstała, przeszła się po ciasnej garderobie patrząc w lustro, poprawiła wymykający się loczek włosów, otworzyła drzwi i lewą nogą przekroczyła próg.

Stoliki huzarów gwardii i lotników sąsiadowały z sobą. Oba stały na wprost orkiestry, w przerwie pomiędzy dwoma filarami podtrzymującymi strop okrągłej sali. Przy obu pito szampana. Tylko Hadzi pozostał wierny whisky z lodem.

Krótki tusz po skończonym foxtrocie uciszył na chwilę panujący gwar. „Honey” Bright zapowiadał pierwszy występ nieźrównanej

Catherine Violet. Światła przygasły, orkiestra zagrziała głośniejsze, reflektor wyłowił z cienia postać Catherine, zerwały się powitalne oklaski.

Kiedy umilkły, zaczęła śpiewać, stojąc blisko fortepianu i obejmując wzrokiem krąg stolików. Miała srebrzystą suknię z lamy i pęk białych rajerów we włosach. Wyglądała bardzo efektownie, poruszała się z wdziękiem, podawała tekst ze znakomitą dykcją i wyrazem, swobodnie, jakby słowa i melodia stanowiły jej własną improwizację. Pełnym głosem podjęła refren, popłynęła dokoła parkietu, zatrzymując się przy stolikach, aby obdarzyć kogoś dotknięciem palców, spojrzeniem, uśmiechem.

Hadzi obserwował wrażenie, jakie to czyniło na wyróżnianych. Niektórzy przypominali łaszące się koty, inni – rozanielone barany albo puszące się koguty. Rotmistrz huzarów próbował przytrzymać dłoń Catherine, gdy oparła ją na poręczu krzesła. Nie udało mu się, a ona wyminęła go zręcznie i pokazała mu figę, jak przekorna, psotna dziewczynka. Toton patrzył na nią pobladły, ze zmarszczonymi brwiami. Dopiero gdy zatrzymała się przed nim i spojrzała mu w oczy, jakby wyłącznie dla niego przeznaczając końcową frazę, westchnął głęboko i napięcie znikło z jego twarzy.

– I mógłbyś przecież, miły mój chłopcze

Poprosić mnie do tańca! – zabrzmiały ostatnie słowa refrenu.

Cofnęła się o pół kroku, wyciągając ramiona, ale Toton nie był pewien, czy rzeczywiście powinien z nią zatańczyć, i nie ruszał się z miejsca.

Orkiestra czekała, na sali trwała śmiertelna cisza, a Toton czuł, że czerwieni się jak burak.

– Nie umie – powiedział któryś z huzarów.

Gruchnął śmiech.

– Wal! – szepnął Hadzi.

Toton wstał, zawadził nogą o krzesło, ujął ją wpół. Tańczył dobrze, ale był tak zdenerwowany, że parę razy zmylił takt.

– Nie przejmuj się – powiedziała Catherine. – Popatrz na mnie.

Była uszmkowana, jak zwykle na występ, miała nieco za szerokie usta zrobione na „wampa”, lecz rozchylone nieprzymuszonym uśmiechem, który wrócił mu pewność siebie.

– Teraz zostaw mnie przy orkiestrze – powiedziała cicho. – Było bardzo dobrze. W przerwie przyjdę do was na chwilę.

Zakończył taniec z wycuciem, uklonił się, odszedł do stolika, podczas gdy Catherine śpiewała już następną zwrotkę. Było mu gorąco, więc wypił jeden po drugim dwa kieliszki szampana. Przed refrenem trochę ochłonął i już spokojniej przyglądał się, jak Catherine tańczyła z przystojnym podporucznikiem huzarów.

Po trzecim refrenie przyszedł kolej na jakiegoś starszego pana we fraku, a wreszcie na Hadżiego, który okazał się najlepszym tancerzem.

– *That's the end!* – oświadczyła Catherine trzymając go za rękę. – To już koniec!

Sypnęły się grzmiące oklaski, brawa, wołanie o bis. Hadzi został uwolniony i pożegnany czarującym uśmiechem. Część oklasków przeznaczona była dla niego. Zwłaszcza kobiety uśmiechały się i klaskały, kiedy mijał inne stoliki, huzarzy wzniesli swoje kielichy na jego cześć, a Toton poczuł lekkie ukłucie zazdrości.

Catherine śpiewała „Dziewczynę z vis a vis” w połowie po francusku, w połowie po angielsku. Piosenka rzeczywiście była dobra i podobała się bardzo. Mężczyźni wstali z miejsc, klaskali, krzyczeli, nie dopuszczając do głosu konferansjera. Kilku boyów wniosło kosze i wiązanki kwiatów.

„Honey” Bright, wrzeszcząc przez tubę pożyczoną od orkiestry, zdołał wreszcie zapanować nad zgiełkiem i oświadczył, że „niezrównana” Catherine będzie jeszcze śpiewała w drugiej części programu. Teraz nastąpi krótka przerwa.

Toton zamówił jeszcze kilka butelek i kazał przynieść dodatkowy kieliszek. Zapomniał o krześle – trzeba je zdobyć, zanim Catherine wróci na salę. Był roztargniony i ciągle jeszcze poirytowany. Wydawało mu się, że huzarzy, a szczególnie ich rotmistrz, przyglądają mu się ironicznie i prowokacyjnie. Siedział tyłem do nich, więc nie mógł się upewnić, czy tak jest istotnie.

– Artystki! – mówił rotmistrz. – One wszystkie są „artystkami”. Każda jako tako zbudowana i ładna dziewczyna wywijająca do taktu nogami w drugim szeregu girlsów trzeciorzędnego teatryku jest „artystką” albo „aktorką”.

Miał już trochę w czubie i mówił głośno, tak że przy sąsiednim stoliku słyhać było każde jego słowo. Toton obejrzał się i zmierzył go chmurnym spojrzeniem.

– Bałwan – mruknął pod nosem.

– Ona nie jest girlsą, tylko solistką – zauważył młodziutki podporucznik. – I zachowuje się jak dama. I „Atlantic” nie jest trzeciorzędny lokalem.

Rotmistrz poklepał go po ramieniu.

– Tym bardziej nie ufaj żadnemu jej słowu, młody człowieku! Śpiewaczki pozujące na prawdziwe damy są patologicznymi blagierkami. Wiem o tym, bo omal nie ożeniłem się z jedną z nich

– Opatrzność ją ocaliła – rzekł chudy porucznik ozdobiony akselbantami.

– Raczej mnie – powiedział rotmistrz. – Chyba że to był po prostu mój zdrowy rozsądek.

Porucznik zdawał się rozważać tę alternatywę.

– Jeżeli chodzi o ciebie, to jednak raczej Opatrzność – zdecydował do chwili. – Wydaje mi się, że i nadal powinna czuwać nad tobą. W związku z „niezrównaną” Catherine... – dodał.

– Och, Catherine?! – rotmistrz zarżał jak koń. – Catherine zdradza nas dziś z lotnikami. Zwłaszcza z tym cherubinem, który bał się z nią tańczyć. Proponuję, żebyśmy...

Toton nie słyszał już tej propozycji. Zerwał się wywracając krzesło i niezdolny wymówić słowa przez ściśnięte gardło – przeszył go wzrokiem, który miał ostrze sztyletu.

Lecz najwidoczniej oficerowie huzarów gwardii Jego Królewskiej Mości byli uodpornieni przeciw tego rodzaju pociskom optycznym, bo rotmistrz nie padł trupem na miejscu, tylko uniósł w górę kieliszek szampana i rzekł:

– Gentlemen, zdrowie cherubina. Niech Opatrzność ma go w swojej opiece. *To you, flying officer!* – skłonił lekko głowę.

Toton nie panował już nad sobą. Sięgnął po swój kieliszek i zamierzył się, aby chlusnąć winem w twarz huzara, gdy ktoś chwycił go za rękę. Szkło upadło z brzękiem na podłogę i szampan opryskał tylko lśniące buciki rotmistrza. Ale i tego było dosyć. Sześciu

gwardzistów uniosło się z miejsc, pięciu lotników odsunęło krzesła. Atmosfera przeładowana burzą groziła gwałtownym spięciem.

I wtedy pomiędzy dwie wrogie siły wkroczyła Catherine. Nikt nie zauważył, kiedy i skąd się zjawiała, ale to właśnie ona uratowała nowy mundur rotmistrza Motleya przed algierskim szampanem, a Toton nagle uświadomił sobie, że jej ręka, która wytrąciła mu kieliszek, teraz wcisnęła mu w dłoń jakiś mały, twardy przedmiot i że to jest płaski klucz od patentowego zamka. Klucz!

Catherine mówiła coś, czego nie słyszał, a raczej – co nie dotarło do jego świadomości, ponieważ ów klucz – to było jasne! – musiał pasować do drzwi jej pokoju... Rozwarł dłoń i spojrział ukradkiem. Klucz był nawleczonej na sprężynowej kółko z fiszką, na której widniał numer: 21.

Apartament na drugim piętrze – pomyślał.

Serce biło mu gwałtownie. Rozejrzał się dokoła, czy nikt niej spostrzegł, jak się to stało. Napotkał wzrok Hadżiego. Ale Hadzi nie mógł chyba odgadnąć? A zresztą...

Rotmistrz podszedł do niego z wyciągniętą ręką.

– Motley. Charles Motley. *How do you do.*

Na pół oprzytomniały uściskał tę rękę, przedstawił się, powiedział: „*How do you do*”. Potem ścisnął jeszcze pięć innych dłoni, a potem pił kolejno za zdrowie Catherine, sześciu huzarów, pięciu lotników i swoje własne przy zestawionych razem stolikach.

Catherine siedziała pomiędzy nim a rotmistrzem. Śmiała się. Wszyscy mówili jednocześnie. Było bardzo wesoło.

O wpół do pierwszej „Honey” Bright zapowiedział początek drugiej części programu i Catherine musiała pójść do garderoby, żeby się przebrać. Toton oświadczył, że ją odprowadzi, ale już nie wrócił.

– Cherubin się urznął i poszedł spać – powiedział Motley. – Proponuję, żebyśmy po występie Cate zabrali ją ze sobą i zmienili otoczenie. Tu już nie będzie nic ciekawego. Austen – zwrócił się do porucznika z akselbantami – ty przecież wiesz, gdzie tańczą „Córki Allacha”?

– Faraona, nie Allacha – poprawił Austen. – W „Inferno”. Ale...

– Jedziemy do „Inferno”! – zdecydował Motley.

– Co to jest „Inferno”? – spytał Hadzi.

Porucznik zawahał się.

– Nie bardzo dobrze znam tę mordownię – wyznał. – Byłem tam tylko raz, może z pół godziny, i ledwie zdążyłem zobaczyć „Córki Faraona”. Potem przeważnie siedziałem pod stołem, bo akurat zaczęła się bitwa pomiędzy australijskimi strzelcami a marynarzami z holenderskiego okrętu podwodnego, który stał w Suezie. Obie strony walczyły bardzo dzielnie za pomocą stoików, butelek, luster i fajansowych półmisków, a ja uznałem się za neutralnego i właśnie dlatego wlałem pod stół. Później przyszła żandarmeria i trzeba było wyjść, bo knajpę na jakiś czas zamknięto. Ale podobno znów jest otwarta, a „Córki Faraona” – jest ich aż cztery – nadal popisują się tam akrobatycznymi tańcami, które rzeczywiście warto zobaczyć. Poza tym dają tam świetny pilaw.

Hadzi nie miał wielkiej ochoty na ten wypad, ale został zabrany niemal przemocą. Natomiast Catherine Violet wymknęła się połączonym siłom lotniczym i huzarskim.

Pojechali więc w jedenastu dwiema taksówkami do „Inferna”, aby zobaczyć cztery „faraonówny” i zjeść pilaw. Na wyludnionych ulicach hulał gorący, suchy wiatr z pyłem, gwizdząc i sycząc jak stado dziurawych parowozów. Smugi piasku pędziły po jezdniach, unosiły się w górę jak rozwścieczone węże, cięły po twarzy, cienko jęczały i chrzęściły wpadając skośnie na szyby zamkniętych okien, układały się w karbowane ławice za występami ścian i po odwrotnej stronie krawężników na skrzyżowaniach. Chwilami w gęstych tumanach nie było nic widać, jak podczas najgorszej londyńskiej mgły. Lecz kierowcy znali drogę i bez wypadku dowieźli aliantów na miejsce.

Hadzi przekonał się, że „Inferno” zasługuje na swą nazwę. Była to istotnie spelunka odwiedzana przez bardzo mieszaną publiczność, poczynając od urlopowanych marynarzy i żołnierzy, międzynarodowych agentów handlowych, drobnych spekulantów i wszelkiego rodzaju „artystów bez określonego zajęcia, a kończąc na sutenerach, paserach i zwykłych rzezimieszkach.

Pilaw okazał się również piekielną potrawą z tłustej baraniny przyprawionej korzeniami, od których paliło w gardle, a wino klarownością, barwą i smakiem przypominało wystawy ocet. Normalny człowiek czuł się po takim posiłku jak połykacz ognia, który pochłonął

wszystek płomień z pieca martenowskiego i popiół kwasem solnym, ale Motley bardzo sobie tę potrawę chwalił.

„Córki Faraona” były znacznie lepsze i chudsze od pilawu baraniny, a w dodatku pozbawione niemal wszelkich przypraw, z wyjątkiem trzech pęczków strusich piór na każdą. Mimo to, gdy rotmistrz zaprosił je do towarzystwa i zamówił szampana, Hadzi przedsięwziął planowy odwrót. Zaciszny apartament w „Atlanticu”, łóżko ze świeżą pościelą i kilka godzin snu po tym bardzo wyczerpującym dniu nęciły go o wiele bardziej niż „egipskie księżniczki”, nawet gdyby każda z nich miała zrobić karierę królowej Ahmes Nefertari czy Kleopatry.

O ósmej Toton ocknął się z głębokiego jak otchłań snu. Oprzytomniał natychmiast i zerwał się z łóżka. Był sam! Ten prosty fakt zmącił mu wszystkie poczynające się dopiero myśli i ściał go z nóg. Usiadł na skraju szerokiego łoża i rozejrzał się. Tak, to był ten sam pokój sypialny w apartamencie Catherine. Na toaletce stały flakony z perfumami, słoiki z kosmetykami, leżały jakieś osobiste drobiazgi. Zielony jedwabny peniuar zwisał z poręczy krzesła.

Nie przyszła! – pomyślał upokorzony i zły. – Zrobiła ze mnie balona!

Wtem zaświtała mu iskierka nadziei. Wstał, podszedł do drzwi sąsiedniego saloniku, uchylił je ostrożnie. Ale nie było jej tam. Ani tam, ani w łazience.

Spałem jak kamień – pomyślał znowu. – Idiota! Mogła tu wejść i wyjść, a ja...

Nagle odwrócił się i spojrzał na drzwi wejściowe. Klucz tkwił w zamku, a zatrzask był opuszczony... Uprzytomnił sobie, że sam to uczynił, zapewne machinalnie, z nawyku, nie myśląc, że w ten sposób...

– Niech to wszyscy diabli! – powiedział zrozpaczony. – Zamknąłem się. Jak ostatni kretyn! Nie mogła przecież dobijać się tu po nocy... A ja spałem! Boże!

Ogrom kompromitacji sparaliżował go na chwilę. Co zrobić? Jak jej wytłumaczyć?

Wytłumaczyć! – roześmiał się gorzko. – Bardzo przepraszam, Catherine. Troszkę zaspałem. Następnym razem... Do cholery, nie

będzie żadnego następnego razu, ośle, bałwanie, durniu patentowany! Przepadło... Nie pokażę się jej na oczy. Jestem zgubiony.

Rzucił się na fotel pod oknem i siedział przez chwilę otępiały, jak po kosmicznej katastrofie, która zmiotła z powierzchni ziemi wszystko, co na niej było, pozostawiając go samego w obliczu zupełnego zniszczenia.

Niestety nie pozostał sam i realny świat bynajmniej się nie zawałił. Należało się z tym liczyć i działać.

Spojrzał na zegarek. Było już po ósmej. Przypomniawszy sobie, że dla załóg konwoju od kwadransa trwa pogotowie. Ale za oknem świszczała wichura i tumany piasku pędziły w powietrzu. Mimo to musiał zaraz zameldować się u Hadżiego. Nie mógł się ogolić, bo przecież nie miał swoich przyborów toaletowych. Zresztą chciał teraz jak najprędzej opuścić ten pokój. Dusił się tutaj.

Ubierał się spiesźnie, odsunął zatrząsk, wyjął klucz, ostrożnie uchylił drzwi na korytarz. Nie było tam nikogo. Wymknął się jak złodziej i zbiegł na dół. Po drodze w hallu zwolnił, podszedł do kontuaru recepcji i zapytał, czy Sq/L Brandt jest u siebie.

– Tak jest, sir – odrzekł portier spojrzawszy na tabliczkę z kluczami.
– Chce pan z nim mówić?

– Najpierw się ogolę – powiedział Toton, kładąc nieznacznie klucz od apartamentu Catherine obok grubego grzbietu księgi meldunkowej.

– Gdyby Sq/L Brandt zszedł tymczasem na śniadanie, proszę mu powiedzieć, że jestem u fryzjera.

– Bardzo dobrze, proszę pana. Nie sądzę, aby Sq/L Brandt wstał tak wcześnie. W każdym razie – służę.

Ciekawe, gdzie ona nocowała – myślał Toton podczas golenia. – No, z pewnością ma znajome i przyjaciółki w tutejszym zespole. Jakoś musiała się urządzić. Powie, że zgubiła klucz, a portier tymczasem go znajdzie. Z tej strony nic nie grozi. O ile ją znam, będzie spała do południa, więc jej nie spotkam. A później...

Przysięgł sobie, że jego noga nie poстане już nigdy w „Atlanticu”. Trudno... Trzeba się pogodzić z tą klęską.

Hadżi także obudził się po ósmej i także przekonał się, że hamsin wieje nadal. Zatelefonował na lotnisko, żeby się upewnić. Tak jak

przypuszczał, wszelkie loty pomiędzy Kairem a Chartumem były zawieszono, i komenda portu nie spodziewała się wznowienia komunikacji przed upływem doby.

Z kolei połączył się z dowództwem lotnictwa i zapytał o katastrofę Jima Wilkinsona.

– Zginął na miejscu – brzmiała odpowiedź.

Hadzi chciał wiedzieć, czy ma złożyć jakieś dodatkowe zeznania w tej smutnej sprawie.

Nie. Mieli już tam jego wczorajszy raport. To wystarczy.

Nie bardzo się tym przejmują – pomyślał. – Trzeba wysłać depezę kondolencyjną do starego Wilkinsona.

Miał zamiar zjeść śniadanie u siebie, więc zadzwonił z kolei do restauracji, żeby mu je przysłano do pokoju. Potem wstał, odsunął zatrask u drzwi na korytarz i skierował się do łazienki. Ale te drzwi stawiały opór – były zamknięte od wewnątrz.

– Chwileczkę – odezwał się spoza nich znajomy głos.

Hadzi cofnął się o krok i w popłochu rozejrzał się dokoła, aby stwierdzić bez żadnych wątpliwości, że istotnie znajduje się w swoim apartamencie.

W tej samej chwili klucz obrócił się w zamku i na progu łazienki stanęła Kay Valentine otulona dużym włochatym ręcznikiem kąpielowym, który wprawdzie okrywał ją dość szczelnie, ale przy każdym poruszeniu wykazywał upartą skłonność do dezercji.

– Dzień dobry, Hadzi – powiedziała swobodnie mijając go w przejściu do sąsiedniego saloniku, jakby od lat dzieliła z nim to mieszkanie.

Hadzi ciągle jeszcze był w najwyższym stopniu zdumiony ale odzyskał już mowę.

– Co ci strzeliło do głowy?

Zatrzymała się, spojrzała na niego przez ramię, jakby trochę zaskoczona tym pytaniem.

– Nie gniewasz się chyba, że użyłam twojego mydła i ręcznika?

– Nie, ale... Skąd się tu wzięłaś? Od kiedy...

– Och! – wzruszyła lekko ramionami (przy czym ręcznik usiłował bezwstydnie ją opuścić). – Korzystam z twojej gościnności mniej więcej od godziny drugiej po północy.

– Nic z tego nie rozumiem – powiedział zgodnie z prawdą.

Kay potrząsnęła głową. Niedomyślność mężczyzny jest rzeczywiście zdumiewająca.

– Zdaje mi się, że powinieneś się ogolić i wziąć prysznic – oświadczyła rzeczowo. – Resztę wyjaśnię ci przy śniadaniu.

W tej chwili za plecami Hadżiego otworzyły się drzwi wejściowe.

– O Paul! – powiedziała Kay. – Jak ci się spało?

Hadzi obejrzał się. W progu stał słup soli przebrany za jego nawigatora. Kay nie poświęciła temu zjawisku szczególnej uwagi. Jej pytanie można było uznać za retoryczną formułkę grzecznościową.

– Zamów i dla mnie jakieś śniadanie – zwróciła się do Hadżiego. – Najlepiej omlet z groszkiem. Przepadam za omletem. Zaraz ci oddam ten ręcznik.

Poszła do saloniku, zamykając za sobą drzwi.

Hadzi i Toton jeszcze przez parę sekund stali bez ruchu, jakby ich stopy przykleiły się do podłogi. Toton pierwszy odzyskał władzę w nogach i cofnął się do korytarza.

– Przepraszam – powiedział lodowatym tonem. – Nie wiedziałem, że nie jesteś sam.

– Nie bądź idiotą... – zaczął Hadzi, ale Gubiszewskiego już nie było.

Zamiast niego ukazał się kelner z tacą.

Hadzi prędko zamówił porcję omletu i drugie nakrycie, w obawie, że z saloniku lada chwila wyfrunie ręcznik.

– Proszę się pośpieszyć – powiedział. – F/O zaraz tu wróci.

– *Yes, sir* – skłonił się kelner. – Omlet z groszkiem, drugie nakrycie. Kawa, bułeczki, masło?

– Oczywiście – warknął Hadzi, po czym dopiero uświadomił sobie, że chcąc ratować reputację Catherine Violet, palnął głupstwo, bo kelner bez najmniejszych trudności odróżni ją od flying officera, który tu miał rzekomo zaraz wrócić.

Los nie darował mu tego roztargnienia: taca z dodatkowym nakryciem i z omletem oraz Kay z promiennym uśmiechem zjawili się jednocześnie z przeciwnych stron. Ale kelner zachował się znakomicie: nie miał wprawdzie żadnych złudzeń, że jest świadkiem przeobrażenia porucznika w „niezrównaną” gwiazdę estrady, ale nie mrugnawszy

nawet okiem zapytał z całą powagą, czy ma przynieść trzecie nakrycie dla pani.

– Nie – odrzekł Hadzi. – Flying officer rozmyślił się i nie będzie nam towarzyszył, a pani zdecydowała się również na omlet.

– *Very good, sir.*

Odwrócił się i bez pośpiechu, miarowym krokiem opuścił Pokój.

– Uff! – westchnęła Kay. – Ocalałeś. Omal cię nie skompromitowałam...

– Przed tym okazem i wzorem taktu wśród kelnerów – uzupełnił. – Rzeczywiście! Natomiast twój Paul nie ma żadnych wątpliwości i nawet nie usiłuje tego ukryć...

– Mój Paul, a raczej twój Toton przed osiągnięciem sędziwego wieku nie piśnie o tym nikomu ani słowa. Jeżeli sam nie doniesiesz zarządowi hotelu, że spędziłam tę noc u ciebie...

– Ty masz pomysły! – oburzył się Hadzi.

– Nie uwierzyliby, naturalnie, że nic o tym nie wiedziałeś. Zresztą ja sama nie bardzo w to wierzę... A Toton! – parsknęła śmiechem. – Boże, jaką on miał głupią minę!

Hadzi mimo woli także się roześmiał. Zaczynał się domyślać, czemu zawdzięczał swoją dwuznaczną sytuację w tej historii. Oczywiście: to, co tak nagle zmieniło wojowniczą postawę Gubiszewskiego i zażegnało konflikt z rotmistrzem – to był klucz od apartamentu Kay. Bardzo zręcznie to zrobiła, jakkolwiek Hadzi dostrzegł jej manewr. Czyżby jednak była aż tak podstępna?...

– Opowiem ci – powiedziała śmiejąc się jeszcze.

A więc rzeczywiście – dała mu ten klucz. I miała szczerzy zamiar postąpić... hm... lojalnie. Ostatecznie Paul zasłużył na pewne względy... Ale wymknąwszy się po spektaklu na górę, zastała swoje drzwi zamknięte. Strasznie ją to rozśmieszyło: przygoda wprost z Dekameroną!

Hadzi patrzył na nią z udanym zgorszeniem.

– Jesteś niepoprawna i cyniczna – powiedział powstrzymując śmiech. – Czy wy, śpiewaczki, czasem dostajecie się do nieba?

– Nie posiadam żadnych informacji w tej sprawie – wyznała, spuszczając oczy. – Ale święta Magdalena...

– Święta Magdalena nie była śpiewaczką. Jakim sposobem dobrałaś się do mojego apartamentu, grzesznico?

– Czy to jest śledztwo poprzedzające Sąd Ostateczny?

– Nie. Zwykła ciekawość, dla wzbogacenia wiedzy i doświadczenia.

– W takim razie najpierw skończ omlot.

Hadzi poparł ten projekt, wypalił papierosa, a następnie wysłuchał paru szczegółów, które miały „wzbogacić jego wiedzę” o kobiecym sprycie.

Kay poradziła sobie bardzo łatwo. Po prostu zeszła do recepcji-powiedziała portierowi, że przez roztargnienie zatrzasnęła drzwi zostawiwszy klucz w pokoju, i otrzymała jeden z kilku uniwersalnych kluczy, którymi można było otwierać wszystkie zamki na danym piętrze. (Nie wzbudziło to żadnych podejrzeń, ponieważ raz zdarzyło się tak naprawdę.)

Ciągle jeszcze miała zamiar dostać się do swego apartamentu, ale okazało się, że w zamku po wewnętrznej stronie tkwi pozostawiony tam przez Paula właściwy klucz, co uniemożliwiało użycie zastępczego.

Wtedy zdecydowała się na nocleg w apartamencie Hadżiego i zabrawszy z jego sypialni zapasowy koc, urządziła sobie posłanie na kanapie w saloniku. Spała doskonale i nie obudziła się, kiedy wrócił. Z rana wśliznęła się cichaczem do łazienki i miała nadzieję, że wymknie się stąd, zanim on się obudzi.

– Tak byłoby jeszcze zabawniej, prawda? – powiedziała patrząc na niego z ukosa.

– Czy ja wiem... – odrzekł Hadzi z lekkim westchnieniem. – Gdybym wiedział...

– Tra-la-la! – roześmiała się. – Gdybyś wiedział, to – jak cię znam – wynająłbyś sobie na tę noc osobny pokój, może nawet w innym hotelu.

– Nie bądź tego zbyt pewna – powiedział Hadzi. – Względy prawdziwej męskiej przyjaźni też mają swoje granice.

– To znów komplement dla mnie?

– Rodzaj przyznania się do własnej niedoskonałości.

– Och, Hadzi! Gdybym wiedziała... Potrafisz wspaniale maskować tę niedoskonałość. Od lat! – dodała, tym razem z odcieniem prawdziwego żalu.

Catherine Violet nie spotkała się z mężem, ponieważ Naczelne Dowództwo RAF powołało Gr/Cpt Valentine'a do Montrealu na stanowisko dowódcy 45 Grupy Transportowej, której piloci prowadzili do Wielkiej Brytanii samoloty wyprodukowane w kanadyjskich fabrykach, przemierzając tam i z powrotem Ocean Atlantycki.

Widywała natomiast często Gubiszewskiego wraz z jego: nowym bezpośrednim przełożonym, Toton bowiem na własną, prośbę został przeniesiony do Kairu, objął funkcje adiutanta przy osobie „Króla Powietrza” i natychmiast awansował naj flight lieutenanta. Ale F/Lt Gubiszewski nie poświęcał już najmniejszej uwagi „niezrównanej” Catherine. Zdawał się jej nie dostrzegać. Zajął się mniej efektowną, lecz pewniejszą! zdobyczą, którą bez większego zachodu i jakichkolwiek skrupułów sprzątnął z przedpola sztabowych kolegów i Samuela Cunninghama. Panna Zosia z konsulatu poddała mu się bez walki, a podwójnie osierocony Samuel uzupełnił załogę Ha dziego.

Mniej więcej w tym czasie – 22 czerwca roku 1941 – Hitler uderzył na Związek Radziecki, a jego marszałkowie i generałowie zaczęli tam odnosić jedno zwycięstwo po drugim. Dwunastego lipca przerwali obroną „Linię Stalina” i wtargnęli na Ukrainę; szesnastego zdobyli Smoleńsk, pierwszego sierpnia Czerwona Armia wycofała się za Dniepr; dziewiątego września zaczęło się oblężenie Leningradu, pierwszego października – uderzenie na Moskwę... Dopiero po trzynastu miesiącach uporczywych walk obronnych, po krwawej bitwie o Stalingrad, w listopadzie roku 1942 ruszyło olbrzymie przeciwnatarcie. W styczniu 1943 armie niemieckie znalazły się w pełnym odwrocie, a w lutym poddał się okrążony pod Stalingradem dwustutysięczny korpus feldmarszałka Paulusa. On sam, wraz z dwudziestu czterema swymi generałami, poszedł do niewoli radzieckiej...

To był początek końca. Czerwona Armia parła na zachód i latem roku 1944 dotarła do wschodnich dzielnic Polski.

Tymczasem Stany Zjednoczone, po japońskim ataku na Pearl Harbour w grudniu 1941, zostały zmuszone do bezpośredniego udziału w wojnie, i to nie tylko na Dalekim Wschodzie. Ich lotnictwo,

marynarka i przede wszystkim przemysł pracowały teraz „dla zwycięstwa”, a transporty wojsk przebywały Atlantyk, aby zasilić armie sojusznicze w Wielkiej Brytanii i w Afryce.

Zmagania wojenne w Afryce trwały i losy kampanii toczyły się ze zmiennym szczęściem. 20 sierpnia roku 1941 polska Brygada Karpacka przybyła drogą morską i wylądowała w obleżonym Tobruku, który w trzy miesiące później podczas kolejnej ofensywy w listopadzie został odbity przez armię generała Auchinlecka. Lecz Auchinleckowi starczyło oddechu tylko do El-Agheila. W styczniu ruszyło przeciwnatarcie niemieckie, trzynastego czerwca generał Rommel rozbił pancerny korpus brytyjski w Cyrenajce, a dwudziestego pierwszego Tobruk skapitulował i 21 000 żołnierzy brytyjskich znalazło się w niewoli. Niemcy i Włosi przekroczyli granicę Egiptu, maszerowali na Aleksandrię, zagrażali odcięciem Kanału Sueskiego...

Lecz w lipcu udało się zatrzymać ich pod El Alamein, o sto kilometrów przed Aleksandrią, a w październiku brytyjska VIII Armia pod dowództwem marszałka Montgomery jeszcze raz podjęła inicjatywę. Trzeciego listopada 1942 roku rozegrała się decydująca bitwa zakończona klęską niemiecką. Pod El Alamein zginął zastępca Rommla, gen. Stumme, Niemcy stracili 260 czołgów i rozpoczęli odwrót.

W kilka dni później nastąpiły brytyjsko-amerykańskie desanty w Maroku i w Algierze, Montgomery odzyskał Sollum i Tobruk, a następnie zajął Martubę i Benghasi. Połączone siły sojuszników rozpoczęły natarcie na Tunis.

Rok 1943 w tej części świata przyniósł dalsze zwycięstwa wielkim demokracjom: w styczniu oddziały Wolnych Francuzów generała Leclerca po wyczerpującym marszu z rejonu jeziora Czad przybyły do Tunezji, aby wzmocnić siły VIII Armii Montgomery'ego. 22. I. padł Trypolis, a Rommel, straciwszy w ciągu trzech ostatnich miesięcy 75 000 żołnierzy, wycofał się na umocnioną linię Mareth. W połowie maja ostatni ośrodek oporu jego wojsk poddał się, w lipcu sojusznicy wylądowali na Sycylii, ósmego września nastąpiła bezwarunkowa kapitulacja Włoch.

Cały ten północnoafrykański kontredans trwał dwa lata i osiem miesięcy, został okupiony setkami tysięcy zabitych i rannych i pochłonął olbrzymie ilości sprzętu wojennego, który produkowali robotnicy w fabrykach obu walczących stron – dla zwycięstwa!

Przez dwa lata i osiem miesięcy z Takoradi na Złotym Wybrzeżu, z Unii Południowo-Afrykańskiej, a w końcu także ze Stanów Zjednoczonych i z Kanady leciały do Kairu konwoje samolotów, aby dywizjony Royal Air Force mogły walczyć w powietrzu – dla zwycięstwa!

Piloci 216 Grupy Transportowej dostarczyli na potrzeby frontu północnoafrykańskiego – dla zwycięstwa! – kilka tysięcy maszyn. Konali z pragnienia w pustyniach i od ukąszenia jadowitych wężów w dżungli, jeśli zawodziły silniki na trasie; ginęli w katastrofach podczas przymusowych lądowań w buszu, umierali na malarię i choroby tropikalne – dla zwycięstwa!

W ciągu tego okresu niewielu z nich wróciło do Wielkiej Brytanii, niektórzy otrzymali medale i odznaczenia, paru się ożeniło (co w ówczesnych warunkach nie było dobrym pomysłem), inni robili jeszcze gorsze głupstwa, a prawie wszyscy próbowali przy okazji zbić fortunę, choć większość miała po temu za mało doświadczenia i zbyt lekką rękę w wydawaniu pieniędzy.

Nie można ich za to potępiać: nie oni przecież wywołali tę wojnę; brali w niej udział z konieczności, jak miliony innych ludzi, więc po prostu odwalali swoją codzienną porcję niebezpiecznej pracy, zarabiając coś niecoś na boku.

Naturalnie byli wśród nich również prawdziwi idealisci oraz ludzie pozbawieni wszelkiej ideologii poza własnymi interesami. Ale i ci, i tamci – chcąc nie chcąc, gorzej czy lepiej – pracowali dla zwycięstwa...

W grudniu roku 1941 polski oddział 216 Grupy Transportowej został przeniesiony do Kairu, a załogi zamieszkały na statku przycumowanym u brzegu Nilu. Grupa otrzymała nowe zadania, jej trasy rozwijały się coraz bardziej, sięgały do Indii, na Cejlon, do Indonezji i do Birmy. Lecz głównym szlakiem konwojów ciągle jeszcze pozostawała trasa Takoradi–Kair.

W ciągu pierwszych dwunastu miesięcy eksploatacji pochłonęła niewiele ofiar; dopiero wiosną 1942 śmierć zaczęła zbierać żniwo wśród pilotów.

Jednym z pierwszych był st. sierżant Mikołajczyk, który od początku latał w konwojach Wawrzyniaka. Tym razem leciał pod dowództwem innego lidera, Anglika, który zresztą, podobnie jak Maruszek, niewiele troszczył się o bezpieczeństwo załóg. Konwój – czterosilnikowy Halifax dowódcy i dwanaście myśliwskich samolotów Kittyhawk – nocował w Chartumie i nazajutrz przed świtem wystartował do Wadi Halfa pomimo ostrzeżeń o nadciągającej burzy piaskowej. Wystartował z wyjątkiem jednego Kittyhawk, ponieważ przy podwoziu maszyny Mikołajczyka trzeba było wymienić koło z przepuszczającą dętką.

Wymiana koła trwała kilka minut, ale dowódca nie chciał czekać, sierżant miał dogonić konwój po drodze lub na lotnisku etapowym w Wadi Halfa.

Wyruszył z Chartumu o szóstej i w pośpiechu obrał trasę na wprost, jak to zwykle czynił major Wawrzyniak. Nie miał zresztą żadnych instrukcji w tej sprawie i nie wiedział, którądy poleci leader.

Przeciął Nil w pobliżu Kareima i zaraz potem, na szerokości Czwartej Katarakty, ogarnęły go chmury pyłu. Widoczność pogarszała się, ale on leciał dalej utrzymując kurs i położenie samolotu według przyrządów. Był dobrym pilotem i nieraz już zdarzało mu się prowadzić maszynę na oślep w chmurach deszczowych. Nie wątpił, że i w tych warunkach da sobie radę, zwłaszcza że chamsin nie wydawał mu się bardzo groźny: chwilami nawet widział ziemię.

Ale czas mijał, zapas benzyny w zbiornikach zmniejszał się, busola tańczyła wskutek zaburzeń elektrycznych, wiatr nie ustawał i znosił go w niewiadomym kierunku, a po lewej stronie wciąż jeszcze nie było widać Nilu, który powinien zejść się pod kątem prostym z szosą i torem kolejowym Abu Hamed-Wadi Halfa.

Lot trwał już dwie i pół godziny. Mikołajczyk wiedział, że Kittyhawk przy normalnie zredukowanych obrotach osiąga prędkość czterystu kilometrów na godzinę. W szyku trudno było utrzymać się za Halifaxem lidera, który był znacznie powolniejszy. A zatem, nawet

leć pod wiatr, powinien by znajdować się w promieniu paru mil od lotniska.

Nie leciał pod wiatr. Chamsin wiał z zachodu. A może z południowego zachodu?... W każdym razie znosił go w prawo, ku schodowi, mimo poprawki derywacyjnej wziętej „na oko”.

Można było przelecieć nad torem kolejowym i nie dostrzec go w gęstych tumanach piasku. Wadi Halfa mogła pozostać już daleko w tyle, po lewej stronie...

Ale mimo to musiał przecież prędzej czy później natknąć się na dolinę Nilu. Nil poniżej Wadi Halfa płynie w kierunku północno-wschodnim. Powinien być blisko.

Dwadzieścia galonów benzyny i żadnej wskazówki na ziemi raz po raz przesłanianej pędzącymi skośnie tabunami pyłu.

Piętnaście galonów... Diabelnie prędko ubywa!

Dziesięć!

Pustynia w dole wydaje się gładka, równa, płaska jak stół.

Mikołajczyk zdecydował się na lądowanie. Skręcił pod wiatr, zamknął gaz, wypuścił podwozie.

Kittyhawk niósł się nad ziemią, tracił prędkość, przepadał. Koła dotknęły piasku, podmuch wiatru usiłował dźwignąć maszynę, zahamował pęd. Podwozie osiadło na amortyzatorach, zadrgało w dobiegu i samolot stanął.

Pilot odetchnął z ulgą. Sytuacja nie wydawała mu się najgorsza: wylądował rzeczywiście na równej płaszczyźnie o twardym podłożu, a wiatr dął z umiarkowaną siłą. Pękaty, przysadzisty, ciężki Kittyhawk – prawie cztery tony – nie poddawał się takim podmuchom; na razie nic mu nie groziło, a burza jak gdyby słabła.

Zgodnie z instrukcją, należało teraz spać na krótko automat nadawczy, aby wysyłane sygnały radiowe pozwoliły ustalić pozycję samolotu, i – czekać na pomoc.

Sierżant zastosował ten prosty sposób i czekał. W nocy chamsin ucichł, a gdy wzeszło słońce, niebo i horyzont były czyste jak kryształ. Zaczynał się dzienny upał, więc pilot schronił się przed palącymi promieniami w cieniu skrzydła. Niewiele to pomogło: w południe od metalowych blach pokrycia bił żar jak od rozpalonego pieca...

Wypił już więcej niż połowę zapasu wody, ale pragnienie ciągle dawało mu się we znaki. Zaczął wątpić, czy ktokolwiek go szuka i czy pomoc nadejdzie. Może radiostacje w ogóle nie odebrały sygnałów?...

Nie mógł dłużej czekać. Miał jeszcze dziesięć galonów benzyny, a gdzieś na wschodzie – z pewnością niedaleko! – był przecież Nil.

Wstał, otworzył kran zbiornika, zaczął z wysiłkiem przerzucać śmigło przez kompresję, aby cylindry zassały mieszankę. Zlany potem, bez tchu w piersi wdrapał się do kabiny, włączył kontakt i nacisnął gałkę rozrusznika. Ale rozrusznik milczał, śmigło nawet nie drgnęło.

Baterie! Tak: baterie wylądowały się wskutek dwudziestoosmiodzinnego zasilania nadajnika radiowego...

Gdy ten fakt dotarł do jego świadomości, przeraził się. Słońce minęło zenit, z nieba spływał ogień, suchy żar bił od ziemi. Śmiertelna cisza panowała w pustyni, która otaczała go ze wszystkich stron.

Lecz przecież na wschodzie musiał być Nil. Czy z najbliższego pagórka nie ujrzy rozchwianych czubów palm?

Postanowił dotrzeć pieszo do tego wzniesienia – jakieś pięćset metrów, może nawet mniej.

Z największym wysiłkiem pokonał tę odległość w godzinę. Wracał jeszcze dłużej. Nie było widać palm; aż po daleki horyzont nie było widać nic prócz piaszczystych diun karbowanych wiatrem...

Radiostacje rzeczywiście nie odebrały żadnych sygnałów od zaginionego pilota. Zapewne przyczyniły się do tego zaburzenia elektryczne, a także zmniejszony zasięg stacji pokładowej samolotu po wylądowaniu.

Ale komendant portu Wadi Halfa, W/C Wilkinson, tym razem nie zwlekał: po przejściu chamsinu trzy Blenheimy wyszły o świcie nad Pustynię Nubijską, a gdy wróciły z niczym, zażądał pomocy z Kairu i Port Sudanu. Poszukiwania objęły olbrzymią przestrzeń od Chartumu po Zwrotnik Raka i od trzydziestego do trzydziestego piątego południka. Trwały trzy dni bez wyniku. Dopiero czwartego dnia, a więc po tygodniu od startu Mikołajczyka z Chartumu, jeden z pilotów dostrzegł sylwetkę Kittyhawk w pobliżu uedu Allaki, o dwadzieścia kilometrów od Nilu.

Mikołajczyk już nie żył. Znalezione go leżące pod skrzydłem samolotu. Obok – wetknięty w piasek ołówek i notes z kilku zapisanymi kartkami, na których streścił swoje przeżycia. Pismo na ostatniej stronie było bardzo niewyraźne: „Słońce zabije... Nie mam już wody. Straszne cierpienia...” I dalej na ukos, drżącymi, zniekształconymi literami: „Niech żyje Pols...”

Pochowano go w Wadi Halfa, na tym samym cmentarzu wojskowym, na którym złożono popioły Jima Wilkinsona. Z braku polskiej flagi trumnę okryto flagą brytyjską, a W/C Harry Wilkinson, który był obecny na pogrzebie, wygłosił krótkie przemówienie. Powiedział, że warrant officer second class Mikołajczyk zginął dla zwycięstwa.

Do Takoradi przybywało coraz więcej samolotów – na statkach z Wielkiej Brytanii, na lotniskowcach ze Stanów Zjednoczonych, drogą powietrzną z Kanady. Ruch na trasie do Kairu wzrastał, przez węzłowy port lotniczy w Chartumie przechodziło po kilka konwojów dziennie, aby wzmocnić wykruszające się dywizjony generała Auchinlecka w Cyrenajce.

Leaderzy współzawodniczyli z sobą w pracy dla zwycięstwa, a Efendi i Maruszek bili kolejne rekordy w ilości przelotów (i gromadzonych oszczędności w dobrej, amerykańskiej walucie). Złoto i diamenty przeciekały z Gold Coastu do Kairu, w którym skupywali je agenci III Rzeszy, korzystając z życzliwej postawy neutralnego Egiptu. Wojskowe władze brytyjskie nie zdawały sobie sprawy z rozmiarów tego przemytu, póki nie odkrył go przypadek.

W końcu maja do Chartumu przybył z Takoradi konwój pod dowództwem majora Wawrzyniaka – Blenheim z załogą lidera i dziesięć Hurricane'ów. Skarbonka śpieszył się, jak zawsze; chciał tylko wziąć benzynę i lecieć dalej. Ale w Chartumie było kilkunastu pilotów, którzy oczekiwali na przelot do Kairu, i komendant stacji zarządził, że to oni odprowadzą samoloty, a Polacy wrócą do Takoradi na dwunastoosobowym Hudsonie po nowy transport.

Maruszek chcąc nie chcąc musiał się zgodzić, ale był wściekły. On sam i jego załoga tym razem mieli przy sobie szczególnie cenny „towar”, lecz już ani grosza gotówki na dodatkowe zakupy. Zamiast

spieniężyć zawartość skórzanych woreczków w Kairze, mieli teraz wracać i „za darmo” przewieźć ją powtórnie na przestrzeni ośmiu tysięcy kilometrów. Na domiar złego ten powrót miał się odbyć Lockheedem Hudson, w osiemnaście osób, nie licząc jego załogi, trzeba bowiem było zabrać jeszcze pięciu pilotów przybyłych z Adenu.

Stary Hudson od dnia swej młodości był wrażliwy na złą pogodę, a zmienny porywisty wiatr robił, co tylko mógł, aby utrudnić długi start przeciążonej maszyny. Z drugiej strony – młody, niezbyt doświadczony skipper robił, co mógł, aby utrzymać jej równowagę, ale nie wyszedł z tych zmagañ zwycięsko...

W pierwszym zakręcie, na wysokości stu pięćdziesięciu metrów Hudson stracił prędkość, śliznął się na skrzydło, zawinął ogonem w korkociąg i runął na ziemię. Trzech ludzi załogi - dziesięciu pasażerów stłoczonych najbliżej kabiny pilota zginęło na miejscu. Z ośmiu pozostałych pięciu było ciężko rannych, a dwóch lżej. Cało wyszedł tylko Maruszek.

Ciała zabitych zostały tak zmasakrowane, że z trudem ustalono ich tożsamość, głównie na podstawie przedmiotów przy nich znalezionych. I właśnie wtedy członkowie komisji do badania wypadków odkryli w kieszeniach F/O A. Roberta dwa woreczki z diamentami, wartości kilkuset funtów szterlingów.

Nawigator mjra Wawrzyniaka oprócz tych skarbów stracił również głowę; odcięła mu ją postrzępiona krawędź złamanego skrzydła. Maruszek zachował swoją, lecz nigdy nie zgłosił pretensji do jednego z owych skórzanych woreczków, tylko z sercem przepelnionym goryczą odpisał odpowiednią kwotę na straty.

Diamenty znalezione przy zwłokach bez głowy nie były jedynym „ciemnym” odkryciem komisji. W kieszeniach i w podręcznym bagażu innych ofiar katastrofy znalazło się ich jeszcze trochę, nie mówiąc już o woreczkach ze złotem. I diamenty, i złote „gomółki” pochodziły niewątpliwie z Gold Coastu, ale komisja nie uznała się za upoważnioną do przeprowadzenia rewizji u lotników, którzy uszli z życiem. Wysłano tylko raport w tej drażliwej sprawie i odtąd wojskowe władze brytyjskie zastosowały kontrolę osobistą załóg lądujących w Heliopolis.

Dziwnym zbiegiem okoliczności również od tego czasu znacznie częściej zdarzało się, że niektóre samoloty konwojów przybywających z Takoradi do Kairu lądowały „przymusowo” na lotnisku cywilnym w Heluanie – „z powodu drobnego defektu silnika”. Co dziwniejsze – piloci zawsze spotykali tam kogoś ze swych miejscowych znajomych i dopiero po krótkiej pogawędce i zmianie „zaoliwionej świecy” odlatywali na lotnisko wojskowe. Tamtejsza kontrola osobista jakoś nie dawała wyników...

Maruszek zawdzięczał takiemu stanowi rzeczy nie tylko zachowanie złota, które przewoził wówczas w walizce, ale także niezmiennie powodzenie w późniejszych obrotach handlowych, które pozwoliły mu odbić poniesioną stratę i nadal owocnie pracować nie tylko dla zwycięstwa.

P/O Brown zginął w płonącym Tomahawku pod Fortem Ati. Po prostu zawadził o drzewo schodząc do lądowania...

W podobny sposób zaraz po starcie z lotniska w Oszogbo zabił się porucznik Kulesza, a wkrótce po nim F/O Evans, lądując przymusowo w bagnach na południe od jeziora Czad.

Chorąży Czuma znalazł śmierć w bardziej niezwykłych okolicznościach.

Była połowa lipca – na Złotym Wybrzeżu i w Nigerii pora deszczowa. Efendi lecąc na czterosilnikowym Halifaxie prowadził osiem myśliwców Tomahawk z Takoradi. Konwój wyszedł nad morze, minął z daleka Akrę i wśród ulewnych szkwałów dotarł do Lagos. Na lotnisku Apapa uzupełniono zapas benzyny, po czym nastąpił start do Kano. Ale pogoda była fatalna, a Efendi nie należał do ryzykantów. Po upływie pół godziny konwój zawrócił do Lagos i wobec zupełnie beznadziejnej prognozy meteorologicznej leader zdecydował się na nocleg.

Nazajutrz znów próbowali przebić się przez chmury i znów zawrócili. Dopiero trzeciego dnia Efendi postanowił mimo wszystko dolecieć. Tym razem poprowadził konwój na południowy wschód, trzysta kilometrów nad morzem, ku delcie Nigru, gdzie, zgodnie z prognozą synoptyków, spodziewał się lepszych warunków. Ponieważ piloci mogli odłączyć się od szyku podczas lotu w chmurach i deszczu, ustalono, że konwój zbierze się na wysokości pięciu tysięcy metrów,

dokładnie w trzy kwadransy od chwili startu i dopiero wówczas nastąpi zmiana kursu na północny.

Tak się też stało, ale nad lądem chmury piętrzyły się coraz wyżej. Tomahawki nie były wyposażone w aparaty tlenowe i na sześciu tysiącach metrów pilotów zaczęła ogarniać apatia i senność – pierwsze objawy „choroby górskiej”, a po trzygodzinnym locie paliwo było na ukończeniu.

Gdy chorąży Czuma stwierdził, że benzyny starczy mu jeszcze tylko na dwadzieścia minut, konwój leciał w luźnym szyku nad skłębionym oceanem oślepiąco białych obłoków przesyconych słonecznym blaskiem. Trudno było uwierzyć, że ten nieobjęty wzrokiem ocean, rozciągający się na wiele setek mil wszere i wzdłuż nad Nigerią, jest głęboki na osiemnaście tysięcy stóp i że na jego dnie w podmuchach wichru szaleje tropikalna ulewa.

Chorąży nie myślał o tym. Po prostu wiedział, że za dwadzieścia minut silnik jego Tomahawka zakrzusi się i umilknie. Chciał przedtem zobaczyć ziemię, wybrać jakieś dogodne miejsce i wylądować, rozporządzając jeszcze jaką taką swobodą manewru.

Nie miał radia, więc – aby porozumieć się z leaderem – dodał gazu i wysforował się naprzód. Zakołysał maszyną z boku na bok: „Muszę lądować!”

Sygnal został zrozumiany. Efendi wskazał ruchem ręki, że będzie schodził w dół, więc Czuma zmniejszył obroty i znów zajął swoje miejsce w szyku.

Teraz Halifax poważnie i z godnością pochylał się z burty na burtę: „Uwaga! Wszyscy za mną!” Potem jego śmigła zwolniły obroty i ciężka maszyna zaczęła tonąć w kłębach pary. Za nią, jak klucz żurawi za przewodnikiem, znurkowały Tomahawki.

Biała mgła, szara mgła, ołowiany, gęsty półmrok. Jakieś łopocące strzępy, jak płaty niesionej wiatrem piany, jak rozwiane włosy, i znów mrok – ciemna, matowa szyba, za którą jest tylko bezdenne pustka.

Sekundy płyną długim, cienkim łańcuszkiem. Strzałka wysokościomierza pełźnie w kierunku odwrotnym do ruchu wskazówek zegara. Błazniana sylwetka na tarczy sztucznego horyzontu balansuje lekko, jak tancerka na linie. Wariometr waha się tam i z powrotem, tam i z powrotem, przedrzeźniając najmniesze zmiany

ustawienia steru. W kabinie poprzez miękki szum pędu słycać nieregularne gruchanie silnika. Czasem fala deszczu smagnie grubą szklaną płytę odwietrznika, krople wody zatrzeszczą jak śrut miotany z wielką siłą, samolot poderwie się na skibie powietrza wyoranej wiatrem, zapadnie w bruzdę, prześliznie się przez wiry na gładki nurt i sunie dalej pogwizdując flettnerami.

Wzrok pilota raz po raz ogarnia przyrządy i wraca do tej szarej pustki, która otacza maszynę. Czy nie zamajaczy gdzie z przodu lub z boku, powyżej lub poniżej cień innego Tomahawka? W takim przypadku na błyskawiczny manewr pozostanie drobny ułamek sekundy. Na właściwy manewr, bo w razie pomyłki...

W jakiejś luce między zwałami chmur Czuma zobaczył wynurzające się i znikające znowu widma trzech myśliwców. Pędziły skośnie w dół, uszykowane w schody, a on leciał na lewo w tyle za ostatnim z nich.

Był to doprawdy pokrzepiający widok. Konwój trzymał się razem, we właściwych odstępach za leaderem, który przecież wiedział – musiał wiedzieć! – gdzie w pobliżu jest zapasowe lotnisko.

Ale warstwa chmur była gruba. Strasznie gruba... I wisiała lub raczej wlokła się nad ziemią strasznie nisko.

Chorąży ujrzał tę ziemię – zielony gąszcz lasu za srebrno-szarą zasłoną ulewy – na wysokości stu metrów. Z trudem odszukał na ciemnym tle sylwetki Halifaxa i siedmiu Tomahawków. Sunęły wydłużonym szykiem tuż nad wierzchołkami drzew, a leader szerokim łukiem skręcał w prawo.

Czuma przypuszczał, że znajdują się gdzieś niedaleko zwykłej trasy przelotów. Zapewne nad puszcza w okolicach doliny Nigru. Po prawej czy po lewej stronie rzeki? To właściwie nie miało znaczenia; i tu, i tam ciągnęły się wilgotne, nieprzebyte lasy, bagna i trzęsawiska porośle džunglą. Nie było w nich skrawka ziemi, na którym mógłby wylądować...

Wtem na lewo zobaczył dym ścielący się nisko nad drzewami. Długi, pędzony wiatrem ogon dymu!

Nie mogło to być ognisko mieszkańców samotnej chaty czy też obozu drwali, bo dym bił gęsto, jak z fabrycznego komina. A więc – miasto! Może Oszogbo? Może Minna?

Efendi zdawał się nie dostrzegać tego osiedla: Halifax mijał je z daleka i zbacał na północny wschód, a za nim – to nurzając się w chmurach, to opadając tuż nad rozkołysane konary drzew – podążały Tomahawki.

Chorąży zawahał się: lecieć z nimi czy skręcić w lewo? Spojrzał na wskaźnik zbiorników: zero!

Nie miał ani chwili czasu do stracenia. Położył samolot na skrzydło, zawrócił. Kiedy wyprowadzał go z zakrętu, silnik przerwał, a potem przerywał raz po raz, aż nagle umilkł. Śmigło obracało się jeszcze, coraz wolniej, coraz wolniej, hamowane ciśnieniem w cylindrach, które ssaly tylko powietrze, bez domieszki benzyny. Zanim znieruchomiło, oczom pilota ukazała się ogołocona z drzew poręba zarastająca gęstwiną młodych bujnych krzewów. Ale nie mógł już dociągnąć do niej. Ciężki Tomahawk, pozbawiony ciągu swych tysiąca dwustu koni mechanicznych, grzązł w powietrzu na niedostatecznej prędkości, a wysokie mahoniowce zabiegały mu drogę.

Czuma zdawał sobie sprawę, jak się to skończy. Zdążył jeszcze dociągnąć mocniej pasy i otworzyć osłonę kabiny. Potem s ód kadłuba musnął rozchwiane gałęzie, potem prysnął koniec lewego skrzydła, targnęło statecznikiem, samolot potknął się o czub wysmukłej, giętkiej palmy i zderzył się z pnem jakiegoś drzewa. Pilot usłyszał trzask, pasy szarpnęły, zielona masa liści, pnączy, paproci wykręciła młyńca i zginęła w ciemności.

Następnym dźwiękiem, jaki go dobiegł, był bolesny, wysoki jęk dzwonu. Dzwon bił przeciągle, bardzo blisko – chyba tuż nad jego głową. Ale kiedy otworzył oczy, nie ujrzał żadnego dzwonu, tylko parametrową świeżo odłupaną drzazgę sterczącą w poprzek kabiny o kilka cali od twarzy. Dzwon ucichał, zamiast niego boleśnie waliły tętna w skroniach, a dokoła szeleścił, ciurkał, pluskał deszcz. To jego krople i cienkie strużki spływające z liści wróciły chorążemu przytomność.

Wyczołgał się z kabiny. Tomahawk z urwanym skrzydłem, na pół wylamanym silnikiem i skręconym kadłubem leżał u stóp rozłupanego drzewa. On sam był w nieco lepszym stanie, choć potłuczony i poraniony.

Zdołał wydostać podręczną apteczkę i opatrzyć skaleczenia. Wstrząsały nim dreszcze – zapewne od nerwowego szoku, bo nie odczuwał chłodu, mimo iż przemókł w ulewnym deszczu.

Chciał położyć się albo przynajmniej usiąść, żeby odpocząć i uspokoić się trochę, ale wiedział, że nie wolno tego czynić byle gdzie, nie zbadawszy uprzednio wybranego miejsca.

Rozejrzał się dokoła. Otaczał go wielopiętrowy gąszcz tropikalnego lasu: paprocie, parzące zielsko wybijałe powyżej pasa, kolczaste łądygi ścielące się po ziemi, jakieś pasożytnicze porosty na spróchniałych kłodach powalonych pni; krzewy i pnącza, cierniowe zarośla, splątane, stłoczone pomiędzy kolumnami drzew, które sięgały chmur... Jak tu przedzierać się przez to wszystko?...

Spróbował ustalić kierunek, w którym leciał – kierunek na ową porębę w pobliżu dymiącego komina. To nie było ani łatwe, ani pewne. Las pochłonął maszynę i zamknął się nad nią bez śladu. Jedyne wskazówki stanowiły gałęzie i drzazgi odłupane od pnia, z którym się zderzył. Przypuszczalnie impet odrzucił je w przód, mniej więcej w tamtą stronę. Przypuszczalnie...

Wtem usłyszał napływający warkot silników. Coraz bliższy, coraz potężniejszy! Zadarł głowę i patrzył w górę, choć nie mógł dojrzeć szarego pułapu chmur poprzez gęste, spleciono z sobą korony drzew.

Łoskot narastał, zbliżał się, rozwalał, tratował ciszę podszytą szumem i szelestem ulewy, aż przetoczył się nad nim i zaczął opadać w oddali. Ale w górze już grzmiał następny silnik - i tym razem nieco mniej donośnie.

Tomahawk – pomyślał chorąży. – Pierwszy był Halifax.

Tomahawk przemknął ze świstem, oddalił się. Po nim drugi, trzeci, czwarty i jeszcze trzy! Cały konwój! I po minucie zno: wu: Halifax, a za nim kolejno siedem myśliwców!

Pokazują kierunek – to jasne. Widzieli, co się stało. Może nadejdzie pomoc...

Czekał na nią cierpliwie, przez parę godzin siedząc skulony na pogiętym skrzydle i okryty spadochronem, który wywlókł z pokrowca, aby osłonić się przed deszczem. Ale konwój oddalił się, a pomoc nie nadchodziła, więc w końcu zaczął iść w wskazanym kierunku.

Uszedł na wprost zaledwie kilka kroków. Dalej musiał omijać gąszcze, zatory ze spróchniałych pni, które rozpadały się pod stopą, ciernie i pnącza, które czepiały się go jak zasieki z kolczastego drutu, trzęsawiska, w których zapadał po kolan

Wkrótce stracił siły i znów musiał odpocząć. Zauważył, że teren wznosi się nieco, więc postanowił dotrzeć wyżej, na jakieś suchsze miejsce. Wtem potknął się o wystający skręcony korzeń i upadł. Jednocześnie poczuł dotkliwe ukłucie w łydkę i z przerażeniem ujrzał, jak ów długi, chyba trzymetrowy korzeń wywija się spod jego nóg wilgotnym, połyskliwym skrętem. Rzucił się naprzód, lecz było to już daremne: czarna mamba ukąsiła go głęboko i teraz pełzła z niewiarygodną prędkością między poszyciem, oddalając się w przeciwną stronę.

Czuma wiedział, co mu grozi. Mamba jest jednym z najbardziej jadowitych węzów Afryki. Jeżeli człowiek przez nią ukąszony nie otrzyma zastrzyku serum w ciągu dwóch godzin, po następnych kilku godzinach umiera...

Ta świadomość najpierw niemal go sparaliżowała: nie miał prawie żadnej szansy na ratunek. Ale jeszcze się nie poddał. Obwiązał nogę poniżej kolana skórzanym paskiem, zacisnął węzeł i nie zważając już na nic, dał się na przelaj przez zarośla, ciernie i wykroty ku owej porębie, za którą dostrzegł ogon dymu, nim zwałił się z maszyną w las.

W trzy dni później, po daremnych poszukiwaniach zorganizowanych przez posterunek wojskowy w Bilda, robotnicy z tartaku przypadkiem znaleźli zwłoki. Pilot zdołał przebyć tylko dwieście metrów od miejsca katastrofy. Drugie tyle dzieliło go od poręby. Stamtąd do skraju miasta, gdzie zaczynały się składy tarcicy, prowadziła uczęszczana ścieżka długości pół kilometra...

Cały konwój brytyjski – dziesięć dwusilnikowych bombowców Baltimore – zaginął na północ od Ati podczas burzy piaskowej. Wylądowali na bezwodnej pustyni wyczerpawszy niemal cały zapas paliwa. Leader nie orientował się, gdzie, w którą stronę i jak dalece zboczył z kursu. Gdy wichura ucichła, kazał spuścić resztki benzyny i przelać je do swego samolotu. Potem wystartował i poleciał szukać

rzeki Batha, która spływa z wyżyny Dar Fur i ginie w bagnach na wschód od jeziora Czad.

Przeleciał sto kilometrów na północ i zawrócił, aby spróbować w przeciwnym kierunku. Nie znalazł nic, więc zawrócił znowu, dotarł do swego konwoju i wylądował z pustymi zbiornikami. Ale radiotelegrafista jego załogi przez cały czas nadawał sygnały wzywające ratunku, była więc nadzieja, że pomoc nadejdzie.

Tym razem sygnały odebrała stacja w El Geneina, lecz nie zdołano określić miejsca przymusowego lądowania. Jeden z samolotów wysłanych na poszukiwanie ukazał się nawet na chwilę w pobliżu, ale pilot nie dostrzegł konwoju i oddalił się.

Zywność i woda do picia skończyły się trzeciego dnia. Potem minęły jeszcze trzy doby, zanim odnaleziono dziesięć bombowców na pół przysypanych piaskiem. Obok nich leżały zwłoki pilotów i nawigatora.

Zginęli samobójczą śmiercią od kul z pistoletów, nie mogąc znieść męki pragnienia. Tylko radiotelegrafista nie popełnił samobójstwa. Oszczędzał swój przydział wody, pił po kilka łyków dziennie i wytrwał. Zmarł w tydzień później w szpitalu, wskutek porażenia słonecznego.

W północno-wschodniej Nigerii (a może jeszcze dalej na wschód – w Kamerunie) zginął były dowódca eskadry myśliwskiej z pierwszej wojny światowej, McDonald, który służył w 216 Grupie Transportowej w stopniu flight lieutenanta. Siwy, pięćdziesięcioletni pilot o niezwyklej żywotności i pogodzie ducha. Nigdy go nie znaleziono.

Kapitan Grodzki wodował na morzu, zaledwie o kilka mil na południe od Akry. Angielski leader widział, że od tonącego samolotu odpływa gumowa „dinghi” z pilotem. Zaalarmował; przez radio port i wraz z całym konwojem krążył nad rozbitkiem, aby mu dodać odwagi. Lecz gdy już z dala ukazała się łódź ratownicza, „dinghi” została wyrwana do góry dnem. Dookoła niej woda burzyła się gwałtownie przez chwilę i raz po raz jej powierzchnię przecinały płetwy ogromnych rekinów. Potem wszystko się uspokoiło. Ratownicy wyłowili tylko poszarpaną gumową łódkę...

Mimo tych i wielu innych śmiertelnych wypadków, mimo febry i malarii znakomita większość konwojów lotniczych przybywała do Kairu, a stamtąd samoloty leciały na zachód, raz dalej, raz bliżej – do walczących dywizjonów brytyjskich.

Gdy wreszcie zaczęła się inwazja Włoch, a potem nastąpiła ich bezwarunkowa kapitulacja, Hadzi otrzymał nowy przydział – do 45 Grupy Transportowej, którą dowodził Gr/Cpt Bernard Valentine.

Przed odlotem w daleką podróż do Montrealu (przez Takoradi, Wyspę Wniebowstąpienia na południowym Atlantyku, Natal, Gujanę i wyspy Bahamskie) musiał odmeldować się w Polskim Dowództwie Sił Lotniczych na Bliskim Wschodzie – jak obecnie brzmiała nazwa oficjalna sztabu Króla Powietrza. Został tam już nie kilku, lecz kilkunastu oficerów zajętych pracą polegającą głównie na przesyłaniu sobie nawzajem papierków, meldunków i wykazów, które miały utrwalić w historii polskiego oręża obraz wysiłków dowódcy (dla zwycięstwa!).

Te wysiłki – trzeba przyznać – obejmowały również osobisty jego udział w lotach operacyjnych polskiej eskadry utworzonej przy brytyjskim 145 Dywizjone Myśliwskim w połowie marca roku 1943.

Król Powietrza, osłaniany przez doświadczonych myśliwców, wykonał dziesięć takich zadań, przy czym zresztą ani razu nie doszło do spotkania z nieprzyjacielem. Tak czy owak jednak były to zadania bojowe, wystarczające do uzyskania Polowej Odznaki Pilota z zielonym wiankiem. Należycie udokumentowany wniosek o nadanie tej zaszczytnej odznaki poszedł z Kairu do Londynu i został załatwiony pozytywnie, o czym Hadzi przekonał się na własne oczy podczas owej pożegnalnej wizyty służbowej.

Maciuś I przyjął go – jak zawsze – z czarującym uśmiechem. Żałował, że Zbyszek opuszcza Kair, ale rozumiał jego motyw: droga do dalszego awansu była tu bardzo trudna...

– Po pierwsze nie zależy mi na awansie – odrzekł Hadzi przyglądając się świeżym naszywkom group captaina przy jego rękawach – a po drugie nie starałem się o ten przydział.

– Oczywiście! – Maciuś wiedział, że Hadziemmu zależy tylko na służbie w którymkolwiek z dywizjonów bojowych. – Niestety w tej sprawie znów nie udało się nic załatwić...

– Trudno – mruknął Hadzi. – Poczekam jeszcze.

– Uparty jesteś.

– Cierpliwy – poprawił Hadzi.

Maciuś nie zamierzał spierać się o to. Z właściwą sobie swobodą zmienił temat i zaczął mówić o swoim adiutancie. Był z niego zadowolony: – Pierwszorzędny chłopiec! Trochę zanadto zawraca głowy kobietom, ale to chyba nie tylko jego wina. Efendi odziedziczył po nim tę piosenkarkę z „Atlantiku”... Efendi! – ten wzór cnoty... Wygląda przy niej i zachowuje się jak ślubny małżonek. A propos – czy to prawda, że ta pani jest żoną Valentine'a? Hadzi powinien coś o tym wiedzieć. Ach, dyskrecja... Naturalnie!

Prześliznął się nad tą sprawą z wdziękiem salonowego plotkarza i mówił teraz o dalszych losach wojny oraz o swoim w niej udziale. Musiał jeszcze przez jakiś czas pozostać na Bliskim Wschodzie, choćby z uwagi na kampanię włoską. Czuł się do pewnego stopnia odpowiedzialny za jej powodzenie, podobnie jak za utrzymanie przewagi powietrznej w kampanii afrykańskiej. Z ujmującą skromnością przydysywał sobie niejakię zasługi w tym względzie i widocznie chciał przekonać o nich również Hadziego.

Dopiero potem przystąpił do sprawy, którą odkładał na koniec tej przyjacielskiej pogawędki.

Zapytał o doktora Newmana. (Niestety nie zdążył poznać go bliżej będąc bardzo krótko w Takoradi.) Czy rzeczywiście jest tak piekielnie bogaty, jak o tym opowiadają?

– Tak – odrzekł Hadzi. – O ile wiem, zrobił duży majątek, nie dzięki praktyce lekarskiej, rzecz prosta. Jak sam twierdzi, jest człowiekiem „doszczętnie postępowym”, więc...

– Właśnie! – Maciuś uśmiechnął się ze zrozumieniem. – Między innymi także i z tego powodu jakoś nie bardzo wypadało go odwiedzać... Ma ładną córkę – powiedział, spoglądając na swoje wypolerowane paznokcie.

– Słyszałem – bąknął Hadzi. – Znasz ją?

Król Powietrza zawahał się przez sekundę.

– Będę z tobą szczerzy, Zbyszku – zaczął poważnie.

– Nie wysilaj się – powiedział Hadzi, podejrzewając, że usłyszy jakieś niebawale kłamstwo.

– Jestem z nią prawie zaręczony – wyznał jego znakomity kuzyn.

– Gratuluję.

– Nieoficjalnie – dodał Maciuś. – Newman jeszcze o niczym nie wie i nie chciałbym, żeby o zaręczynach dowiedział się od ciebie.

– Będę milczał jak grób – oświadczył Hadzi, którego zaczynała bawić ta dyplomacja. – Nawet nie wspomnę o tobie.

Baran – pomyślał group captain. – Wcale nie o to chodzi – powiedział wyrozumiale. – Mógłbyś mu przekazać moje pozdrowienia i hm...

– Jak najchętniej – zgodził się Hadzi. – Z pewnością poczuje się zaszczycony. Zwłaszcza jak się dowie, komu Montgomery zawdzięcza sukcesy ostatniej ofensywy.

Król Powietrza przyjął to jako żart, w którym tkwiło ziarno obiektywnej prawdy.

– No, nie przesadzajmy – zastrzegł się skromnie. – To był kolektywny wysiłek: mój i wasz.

– Dla zwycięstwa – dodał Hadzi ze śmiertelnie poważnym marszem na czołe.

Toton, ujrawszy swego skippera w progach dowództwa, przywitał go chłodno, zachowując postawę służbową. Był nadal urażony i zawiedziony w przyjaźni. Z powodu Catherine, rzecz prosta.

Ci dwoje – Hadzi i jego przyjaciółka, pani Valentine, wystrychnęły go na dudka. Nie mógł im tego darować. Zwłaszcza Hadziemmu. Pałła go ciekawość, dlaczego Hadzi tak prędko ustąpił miejsca Efendiemmu. Przypisywał to kaprynowi Catherine lub może jej wyrachowaniu...

Mieszkała teraz w eleganckiej garsonierze i występowała w teatrze rewiowym jako gwiazda pierwszej wielkości. Zadzierała nosa jeszcze bardziej niż przedtem. Bywała na przyjęciach u konsula brytyjskiego i w paru przedstawicielstwach zagranicznych. High-life zaakceptował ją jako wybitną artystkę, której przysługują szczególne prawa w wyborze intymnych przyjaciół. Generalskie gwiazdki squadron lidera, który aktualnie zajmował to stanowisko, z pewnością nie były tu bez znaczenia...

Toton nie podzielił się oczywiście tymi wiadomościami i domysłami z byłym dowódcą i przyjacielem, a tym bardziej nie pytał o cokolwiek.

Gdy Hadzi podał mu rękę na pożegnanie i życzył powodzenia, powiedział: „Dziękuję” i spiesznie usunął się na bok, zostawiając wolne przejście do drzwi.

Hadzi był tyleż ubawiony, co poirytowany tą jego zaciętością. Nie mógł przecież tłumaczyć się przed nim, tym bardziej że Toton nie uwierzyłby mu zapewne.

Kay pogrzebała moją reputację w jego oczach na zawsze – pomyślał. – *La femme fatale* – uśmiechnął się. – *La petite femme fatale...*

Chciał zobaczyć ją także, ale telefon w jej mieszkaniu milczał, więc posłał do teatru kwiaty i kilka słów pożegnania na kartce papieru. Nie mógł pójść wieczorem na spektakl, bo Samuel Cunningham zaprosił go na pożegnalną kolację do „Atlanticu” z udziałem kilku polskich pilotów, którzy byli tego dnia w Kairze.

Ale niezrównana Catherine zjawiała się tam również, podczas przerwy w przedstawieniu.

Przeszła przez główną salę jadalną, budząc lekką sensację przy stolikach, i stanęła w progu bocznej rotundy, w chwili gdy Samuel wygłaszał toast.

On pierwszy ją zobaczył i utknął w pół słowa nastroszywszy wąsy, ponieważ pochyliła się nad Hadzim, który siedział naprzeciw, i obiema dłońmi zasłoniła mu oczy.

– Kay – powiedział Hadzi po chwili konsternacji.

– Zgadłeś – usłyszał za plecami wśród ciszy, jaka zapadła wobec tej niezwyklej sceny.

Wstał i zanim jeszcze zdolał ochłonąć z zaskoczenia, został ucałowany w oba policzki, co wywołało burzę entuzjazmu wśród obecnych, a Cunninghama zupełnie ścięło z nóg.

„*La femme fatale*” wypita z nimi kieliszek wina i już musiała wracać, a Hadzi czuł się w obowiązku odwiedzić ja do teatru.

Taksówka czekała przed hotelem, antrakt w „Cristalu” dobiegał końca, ale to było tylko parę minut jazdy.

– Pewnie spotkasz się z Benem? – zapytała Kay, kiedy ruszyli.

– Tak – odrzekł Hadzi. – Chcesz, żebym mu powiedział...

– Chcę, żebyś go pozdrowił ode mnie. Powiedz mu, że w każdej chwili może być wolny. Formalnie, jeżeli zechce. I że zawsze... Ech, już nic.

– A ty? Jesteś zadowolona?

– O tak. Mój generał jest dla mnie bardzo wyrozumiały. Otacza mnie męską opieką i tak dalej. Robimy nawet plany na przyszłość: może własny rewiowy teatr w Londynie, jak już skończycie z tą wstrętną wojną, może wytwórnia filmów...

Hadzi omal nie parsknął śmiechem. Efendi – dyrektorem teatryku rewiowego! Ale nie chciał rozwiewać jej złudzeń.

– Ben powinien się ożenić – mówiła dalej z powagą. – On się nie nadaje na samotnika. Powinien sobie znaleźć kogoś bardziej odpowiedniego ode mnie; jakąś miłą, zrównoważoną osobę, która by o niego dbała. Może Jean się tym zajmie. Pamiętasz ją? „*Ugły Ducling*”... Ach, pewnie ją widywałeś w Londynie parę lat temu?

– Tak – bąknął Hadzi.

– Wtedy w Hatfield była w tobie śmiertelnie zakochana... Wyładniała od tamtych czasów? Może już wyszła za mąż?

– Nie wiem, czy wyszła za mąż, ale z pewnością bardzo wyładniała – powiedział Hadzi.

Kay spojrzała na niego z ukosa.

– A może ty i Jean... To byłoby nadzwyczajne! Ona ma już dwadzieścia parę lat... Big, ucałuj ją ode mnie! Przysięgam, że nie będę zazdrosna. I – bądź zdrow!

Taksówka zatrzymała się przed „Cristalem”.

– Możesz mnie także pocałować – powiedziała Kay.

Hadzi skorzystał z tego zezwolenia. W świetle latarni zauważył, że w oczach Kay błyszczą łzy.

– Dziękuję, że przyjechałaś – powiedział. – Bądź zdrowa. I szczęśliwa.

Sq/L Zbigniew Brandt, od października roku 1943 do końca lipca 1944, przeleciał czterokrotnie nad Atlantykiem południowym w drodze do Afryki oraz sześciokrotnie nad północnym – do Szkocji. Ani razu natomiast nie był w Londynie.

Znalazł się tam dopiero wraz z Gr/Cpt Valentine'em i Po-krowskim w połowie sierpnia, w dwa tygodnie po wybuchu powstania warszawskiego, w tym samym czasie, kiedy Dowództwo Polskich Sił Powietrznych ogłosiło ochotniczy werbunek załóg do Dywizjonu 301.

Dywizjon 301 – początkowo tylko trzy polskie załogi, później eskadra w składzie brytyjskiego Dywizjonu 138, wreszcie samodzielna jednostka pod nazwą Dywizjonu Obrońców Warszawy – działał od roku 1941 w ramach Special Duties Units of Transport Command, czyli Oddziałów do Zadań Specjalnych Dowództwa Transportów.

Zadania te polegały głównie na dostarczaniu ludzi, broni i ekwipunku organizacjom podziemnym w krajach okupowanej Europy, włączając w to również Polskę. Z uwagi na długość tras – szczególnie jeśli chodziło o dostawy dla polskiej Armii Krajowej – dywizjon otrzymał czterosilnikowe bombowce Halifax i Liberator. Lecz nawet ich zasięg nie zawsze był wystarczający. Załogi leciały z Anglii nad Morzem Północnym, nad Danią i Bałtykiem aż po Gdańsk, po czym zmieniały kurs na południowy. Do Warszawy było 1 600 kilometrów, a Halifax z dodatkowymi zbiornikami paliwa mógł pokonać odległość nie większą niż 3 500. Tak więc rejon Warszawy leżał na granicy jego możliwości. W tych warunkach przelot tam i z powrotem trwał od czternastu do szesnastu godzin, a straty w personelu i sprzęcie były bardzo duże.

Aby je zmniejszyć, próbowano innych tras i wreszcie w końcu roku 1943 przeniesiono dywizjon do Włoch, na lotnisko Brindisi nad Adriatykiem. Stąd do rejonu Krakowa było 1 100 kilometrów; do Warszawy – 1 400. Ilość zrzutów w kwietniu 1944 wyniosła sto; w maju ponad siedemdziesiąt. Lecz noce stawały się coraz krótsze, a na trasie przelotów prócz niemieckiej artylerii przeciwlotniczej pojawiały się eskadry dziennych i nocnych myśliwców Luftwaffe.

W czerwcu zawieszono loty do Polski, dywizjon wykonał natomiast 169 zadań specjalnych nad Jugosławią i północnymi Włochami. W lipcu znów zaczął pracować na rzecz Armii Krajowej, ale stan załóg zmniejszył się do siedmiu, samoloty były na wykończeniu, a zakrojona na olbrzymią skalę inwazja Francji pochłaniała niemal wszystkie rezerwy sprzętu.

Tak przedstawiała się sytuacja w chwili wybuchu powstania, które zarówno dla Dowództwa Polskich Sił Powietrznych, jak dla Dywizjonu 301 było zdarzeniem niespodziewanym.

Mimo zupełnego zaskoczenia już w nocy z 4 na 5 sierpnia siedem załóg poleciało nad Warszawę, aby zrzucić broń i amunicję powstańcom, podczas gdy w Londynie polskie Naczelne Dowództwo wszczęło gorączkowe starania o przydział nowych samolotów.

Ta ostatnia sprawa napotykała ogromne trudności. Przez cały sierpień główne źródło uzupełnień stanowiła baza remontowa dywizjonu, w której dniem i nocą trwały naprawy uszkodzonych maszyn i wymiana zużytych silników. Dopiero we wrześniu nadeszło osiemnaście nowych Halifaxów.

Aby wzmocnić stan załóg, odwołano z urlopów personel latający i ściągnięto wszystkie rezerwy, a ponadto zarządzono werbunek ochotniczy. Na to wezwanie zgłosiło się bardzo wielu lotników. Ale nie było czasu na ich przeszkolenie. Dlatego szanse na przydział mieli tylko najbardziej doświadczeni – przede wszystkim piloci i nawigatorzy Transport Command. Dlatego też nowe podanie Sq/L Zbigniewa Brandta zostało potraktowane przychylnie.

Maciuś I Król Powietrza awansował na polskiego generała brygady i brytyjskiego Air Vice Marshala w jednym i tym samym dniu, dzięki uzgodnieniu tego posunięcia pomiędzy Naczelnym Dowództwem polskim a brytyjskim. Było to dla niego poniekąd niespodzianką, jakkolwiek nie wątpił, że prędzej czy później tak się stanie. Nie liczył natomiast na stanowisko jakie miał zająć w związku ze swoim nowym stopniem. Ta nominacja zaskoczyła go zupełnie. Nawet Toton, jego nieoceniony adiutant, którego zabrał z sobą do Londynu po likwidacji „sztabu” w Kairze, nie spodziewał się czegoś podobnego, żadna bowiem z plotek krążących na ten temat nie dotyczyła osoby jego

szefa. A jednak! Poznano się na talentach młodego generała! Król Powietrza był tego dnia w świetnym humorze. Miał poczucie, że bez większego trudu potrafi pokierować losami polskiego lotnictwa, gdy zaś whisky i dzin były dobrze zamrożone, nawet kierowanie losami wszystkich polskich sił zbrojnych wydawało mu się nie tylko możliwe, lecz całkiem łatwe i przyjemne.

Zaprosił kilka osób na małą party u siebie w domu i teraz sam przeprowadzał inspekcję przygotowań poczynionych przez kpt. Gubiszewskiego do tej wesołej uroczystości.

Tak, whisky i dzin były zamrożone jak należy. Przekąski zakupione w Soho świeże i urozmaicone. Ale gdzie są kwiaty? Przecież skoro mają przybyć panie, muszą być także kwiaty!

Toton przyznał się, że zapomniał o kwiatach, ale na szczęście kwiaciarnia była tuż obok.

– Dobry adiutant powinien pamiętać i o takich rzeczach – powiedział generał siląc się na ton poważny. – Czasem dziwię się, dlaczego wciąż jeszcze trzymam cię przy sobie.

Dobry adiutant za dobrze znał swego szefa, aby potraktować serio tę uwagę. Wiedział, że jest niezastąpiony i że w tym wielkim dniu może sobie pozwolić na jeszcze dalej posuniętą swobodę niż zwykle.

– Pan generał doskonale wie, dlaczego mnie trzyma – powiedział uśmiechając się niewinnie. – To przecież ja udzielałem i nadal udzielam wywiadów naszej prasie oraz inspiruję angielskich dziennikarzy. Pan generał jest przekonany, że jeśli nawet nie wszystkie pochodzące ode mnie dane o pana osobie zostały tu ogłoszone drukiem, to jednak skrętnie je notuję, zbieram i przechowuję, aby w przyszłości opublikować w Polsce życiorys dowódcy naszego lotnictwa.

– No, no – mruknął Maciuś. – I cóż jeszcze?

– Pan generał przypuszcza – mówił Toton, jak w natchnieniu – że będzie to pasjonująca opowieść o chłopcu pochodzącym z kresowej rodziny ziemiańskiej, w której ze czcią przechowywano tradycje Skrzetuskich i Wołodyjowskich. O dzielnym chłopcu, który ukochał zawód lotnika, przewyciężył wszystkie trudności i przeszkody, został znakomitym pilotem, jako ostatni oficer opuścił płonąca Warszawę w 1939, przedarł się do Francji, wybił się walcząc w Afryce na czele polskiego skrzydła myśliwskiego i osiągnął najwyższy stopień w

Polskich Sił Powietrznych jako wyjątkowo utalentowany dowódca. Proponuję, panie generale, żebyśmy wypili za zdrowie pana generała i jego adiutanta.

– Nalej – powiedział Król Powietrza. – Myślę, że taka biografia byłaby równie zbliżona do obiektywnej prawdy, jak większość bohaterskich życiorysów sławnych wodzów. Szkoda, że nie jesteś wybitnym dziennikarzem, na przykład z Times'a. Albo ministrem. Mógłbyś to wszystko powtórzyć przy gościach, z niewielkimi zmianami, oczywiście.

– Gdybym był ministrem, panie generale – odrzekł Toton – powiedziałbym zapewne całkiem coś innego.

– A, w takim razie z dwojga złego rzeczywiście bardziej nadajesz się na adiutanta. Leć po kwiaty.

Party u Króla Powietrza udała się doskonale. Tańczono przy muzyce z płyt, a panie – zwłaszcza piękna, egzotyczna Rita Newman, córka milionera ze Złotego Wybrzeża, i Jean Valentine, narzeczona kapitana Gubiszewskiego, miały szalone powodzenie.

Dni powszednie, które potem nastąpiły, rzeczywiście nie nastęrczały generałowi wielkich trudów i trosk służbowych. Był giętki, popularny, dawał się lubić. Przeprowadzał inspekcje we wszystkich polskich dywizjonach i oddziałach pomocniczych, przemawiał, nadawał odznaczenia, dekorował bohaterów. Odbywał też konferencje w sztabie (własnym i głównym), a także rozmowy prywatne z wyższymi oficerami Królewskich Sił Powietrznych, których przychyłność pragnął sobie zaskarbić.

Ponieważ takie rozmowy są zwykle jeszcze mniej obowiązujące i bardziej błahe niż wystąpienia publiczne, kierowanie losami polskiego lotnictwa wydawało się generałowi przyjemne i łatwe. Jeśli nawet od czasu do czasu jego zarządzenia powodowały jakiś bałagan, był to bałagan tak zawily, że zwierzchnicy Maciusia nie mogli rozeznąć się w jego poczynaniach.

Na szczęście Król Powietrza nie mógł podejmować żadnych samodzielnych decyzji w sprawie inwazji Francji oraz udziału lotnictwa w tej imprezie i dzięki temu mętlik, jaki wówczas panował, nie osiągnął rozmiarów zupełnej katastrofy. (Co prawda niejaką

zasługę trzeba by tu przypisać także działaniom Czerwonej Armii, która właśnie okrążyła trzydzieści niemieckich dywizji pod Mińskiem, odciążając zachodnich aliantów, ale bądź co bądź...)

Potem wojska sojusznicze opanowały Półwysep Normandzki i dowództwo RAF przerzuciło polskie skrzydło myśliwskie oraz jego ruchomy park materiałowy na kontynent, w pobliże Caen, a w Warszawie niemal w tym samym czasie wybuchło powstanie i dla generała zaczęły się kłopoty.

Armia Krajowa zażądała zrzutów i wsparcia lotniczego, Naczelne Dowództwo polskie w Londynie wyobrażało sobie, że RAF wyśle co najmniej kilkanaście dywizjonów na bombardowanie pozycji niemieckich w rejonie Warszawy, Król Powietrza próbował wyjednać w sztabie brytyjskim przeniesienie obu polskich skrzydeł myśliwskich na front wschodni, za Wisłę.

Żaden z tych fantastycznych projektów nie miał najmniejszych szans realizacji. Sztab sojuszniczy przygotowywał ofensywę, zaczynała się bitwa pod Falaise, Bomber Command koncentrowała wszystkie siły na zniszczenie linii komunikacyjnych pomiędzy Normandią a zachodnią i środkową Francją, radzieckie plany strategiczne dotyczyły w tym czasie zupełnie innych posunięć.

Jedynym narzędziem działania pozostawał Dywizjon 301 w składzie siedmiu załóg, które podjęły zrzuty broni na stanowiska powstańcze.

Maciuś wiedział, że nawet ta symboliczna pomoc lada dzień ustanie, jeśli dywizjon nie otrzyma uzupełnień w personelu latającym i w sprzęcie. Zlecił tę sprawę szefowi swego sztabu, płk. Brzezinię, a sam poleciał na inspekcję 131 Skrzydła Myśliwskiego do Plumetot-Calvados w Normandii.

Płk. Brzezina zrobił, co było możliwe do zrobienia, i do Dywizjonu Obrońców Warszawy zaczęły napływać załogi rezerwowe z Dywizjonu 300 oraz ochotnicze z Transport Command.

Tymczasem natarcie armii sojuszniczych w północnej Francji rozwijało się pomyślnie. 22 sierpnia przełamano opór niemiecki pod Falaise, 26 został zajęty Paryż, 3 września Bruksela.

Król Powietrza był częstym gościem trzech polskich dywizjonów myśliwskich na ich kolejnych miejscach postoju. Towarzyszył mu – jak zawsze – Toton. Odwiedzali nie tylko bohaterskich pilotów, ale

również wyzwalone miasta: Havre, Rouen, Amiens i oczywiście Paryż. Można tam było kupować za bezcen francuskie wina i koniaki, perfumy i kosmetyki, biżuterię i złoto. Wymiana walutowa była nader korzystna dla posiadaczy funtów, a ponadto angielskie i amerykańskie papierosy, czekolada i kawa stanowiły przedmiot pożądania miejscowych spekulantów. Toton i jego szef przywozili do Londynu cenne upominki, nie zapominając także o sobie. W tym względzie praktyka odbyta w 216 Grupie Transportowej na szlaku afrykańskim bardzo im się przydała.

Niestety przeholowali trochę, a raczej – tak to wówczas wyglądało – przeholował Toton...

Król Powietrza miał lekką grypę i nie poleciał na inspekcję, wysłał natomiast swego zaufanego adiutanta z odręcznym rozkazem pochwalnym, który miał być odczytany w 318 Dywizjonie Myśliwskim przez dowódcę skrzydła. Prócz tej misji służbowej Toton miał załatwić pewne sprawy prywatne generała i swoje własne.

Wywiązał się bardzo dobrze z otrzymanych poleceń – może nawet zbyt gorliwie, bo jego podręczna walizka była tak wypchana i ciężka, że z trudem mógł ją unieść wysiadając z samolotu w Londynie. Zwróciło to uwagę urzędników celnych, którzy od pewnego czasu obserwowali generała i adiutanta. Ponieważ tym razem adiutant był sam, nadarzała się sposobność przeprowadzenia kontroli bez uchybienia generalskim gwiazdkom.

Celnikom los tak dalece sprzyjał, że zamki przy walizce adiutanta nie wytrzymały i część jej zawartości wysypała się na podłogę hallu tuż przed urzędem celnym. Przedmioty, na które niespodzianie (i niepotrzebnie) padło światło dzienne, nie miały nic wspólnego z przyborami toaletowymi, bielizną i garderobą flight lieutenanta, przypominały natomiast od dawna wycofane z obiegu środki płatnicze z szlachetnego kruszcu. Przy bliższym badaniu okazało się, że podręczny bagaż eleganckiego oficera składa się również z paru baterii butelek i flakonów z nalepkami znanych fabryk Henesy, Martel, Bisquit, Coty i Bourgeois, nie mówiąc już o garści takich drobiazgów, jak pierścionki, zegarki i bransoletki.

F/Lt Gubiszewski oświadczył, że te przedmioty stanowią upominki dla różnych osób w Wielkiej Brytanii oraz że przewoził je na prośbę

polskich i brytyjskich lotników stacjonujących we Francji. Nie wiedział, że popełnia przestępstwo, ale odmówił ujawnienia jakiegokolwiek nazwisk ofiarodawców i adresatów.

Nie uwięziono go wprawdzie, lecz po spisaniu protokołu zatrzymano wszystkie „prezenty” do dyspozycji prokuratury...

Jean dowiedziała się o tej nieprzyjemnej sprawie tego samego dnia. Paul z rozkazu szefa sztabu Polskich Sił Powietrznych przebywał tymczasem w areszcie domowym. Był złamany. Bała się, że palnie sobie w łeb. Postanowiła go ratować. Nazajutrz z samego rana próbowała się dostać wprost do generała, lecz nie było go w dowództwie, a przez telefon z jego mieszkania powiedziano jej, że jest chory i nikogo nie przyjmuje.

Trzeba było użyć drogi pośredniej. Ale jakiej?

Rita Newman?... Nie, za mało ją znała. Ben? Ben w ogóle nie wchodził w rachubę ze swymi zasadami. Pozostawał jedynie Hadzi.

Powinien to dla mnie zrobić – pomyślała. – Ale...

Był już od paru tygodni w Londynie i nie starał się z nią zobaczyć. W ciągu czterech lat nie napisał do niej ani słowa, nie dał znaku życia. Pierwszą wiadomość o nim zawdzięczała Paulowi. O nim i o Kay!... Zresztą Paul wygadał się przypadkiem i dopiero później, na krótko przed zaręczynami, wyciągnęła z niego tę historię. Czuła się upokorzona, jakkolwiek od początku wiedziała, że ta bezwstydną Kay... No – trudno. Ale dlaczego Hadzi kłamał wtedy, że w Hatfield nie zauważył, aby Kay... Ach, do diabła z Kay! Niech go sobie weźmie!

Ciekawe, czy przyjedzie tu za nim?... Co prawda Paul mówił, że rozstali się w Kairze. Jakiś polski generał zajął miejsce Hadziogo. A zatem mogła to być tylko przelotna przygoda. Tak jak ze mną – pomyślała z goryczą. – Bo przecież gdyby było inaczej... Nie, nie łudźmy się, moja miła: cztery lata i ani słóweczka... A teraz ta brzydka historia z Paulem. Hadzi może sobie pomyśleć, że znowu... Nie, Hadzi nic takiego nie pomyśli. Generał jest jego kuzynem, a Paul przyjacielem. A ja – och, mam wielką ochotę zobaczyć Hadziogo! Naturalnie tylko dlatego, że on jeden może nam pomóc.

Hadzi jeszcze nie wiedział o „nieprzyjemnej sprawie” swego byłego nawigatora. Wiedział natomiast o jego zaręczynach, ponieważ sztab Polskich Sił Powietrznych był znakomitym źródłem wszelkich plotek.

Z konieczności bywał tam co kilka dni celem przyspieszenia formalności związanych z przydziałem i wyjazdem do Włoch. Aby mógł skutecznie przyczynić się do zaopatrywania powstańców w Warszawie, należało tu w Londynie uzupełnić ewidencję personalną datami kolejnych awansów, pełnionych funkcji, zmian miejsc postoju itp. Oprócz tego musiał postarać się o wykaz odbytych lotów, o opinie przełożonych, świadectwo zdrowia oraz kilka innych poświadczeń, i to nie tylko dla siebie, lecz również dla Pokrowskiego, któremu nie mógł odmówić tej przysługi. Gdyby nie obecność Gr/Cpt Valentine'a, który dopomógł mu w uzyskaniu tych wszystkich papierków, ciągnęłoby się to w nieskończoność.

Uporawszy się z biurokracją i złożonywszy deklarację, że nie będzie sobie rościł pretensji do stanowiska odpowiadającego posiadanemu stopniowi squadron leadera oraz że zadowoli się spełnianiem funkcji zwykłego pilota, czekał już tylko na transport do Brindisi. O Jean i jej zamierzonym małżeństwie myślał z niejaką melancholią, ale doszedł do wniosku, że dobrze uczynił pozostawiając jej zupełną swobodę wyboru. Było rzeczą naturalną, że jej dawne uczucia zwietrzały przez te cztery lata. Nie obiecywali sobie wierności i lepiej chyba nie zakłócać teraz jakimiś wspomnieniami tego nowego romansu, który miał zostać uwieńczony na ślubnym kobiercu.

Toton jest w gruncie rzeczy dobrym chłopcem. Zapewne ustatkował się, jakkolwiek jego rehabilitacja na wzór Lorda Jima nie całkiem się udała. No cóż – „nie był stworzony na bohatera powieści”, to fakt. Ale nikt już nie pamiętał o jego życiowej awarii” sprzed wojny i – czas zrobił swoje... Mimo tych wszystkich rozważań Hadzi przyznawał przed sobą że wolałby dowiedzieć się o zaręczynach Jean z kimkolwiek innym. A mówiąc zupełnie szczerze, miał nawet iskierkę nadziei, że Jean w ogóle nie będzie zaręczona. Ale o tym nie warto było myśleć.

Kiedy o dziewiątej rano usłyszał jej głos przez telefon w swoim pokoju, serce zabiło mu żywiej.

Czy zechce się z nią spotkać? Oczywiście!

Nie wiedział, jak się usprawiedliwić, że dotąd sam nie podjął takiej inicjatywy.

– Gdzie jesteś? – zapytał.

Była w hallu hotelowym.

– Zaraz schodzę – powiedział. – Jean, tak się cieszę, że cię zobaczę!

– Nie, nie w hallu – powstrzymała go spiesznie. – Jeżeli można, przyjdę do ciebie. Muszę z tobą porozmawiać o... o jednej sprawie. Chcę, żebyś mi pomógł.

– Dobrze, czekam – powiedział nieco zawiedziony, jakby w przeczuciu, że to nie będzie ta sprawa, o której nie warto było myśleć.

Był wzruszony i zarazem niepewny. Jak wypadnie powitanie w tych okolicznościach? Jak powinien się zachować?

Jean rozwiązała ten problem w sposób sobie właściwy, podobnie jak przed czterema laty, gdy spotkali się w „damskim saloniku” messy na lotnisku Northolt: po prostu rzuciła mu się w ramiona i Hadzi na chwilę zapomniał o wszelkich „okolicznościach”...

Opanował się zresztą prędko i podjął próbę ekspiacji z powodu wyrzeczenia się wszelkiej korespondencji po wyjeździe do Afryki oraz milczenia po powrocie do Londynu. Szło mu to opornie i niezręcznie, ponieważ Jean zdawała się powątpiewać o motywach, którymi się kierował. Siedziała z opuszczoną głową, nie przerywając mu, póki nie wybrnął z tego trudnego tematu. Ożywiła się dopiero wtedy, gdy zapytał o Gubiszewskiego.

Poznała go przypadkiem, nie w sztabie i nawet nie w Northolt, i gdzie do niedawna jeszcze pełniła obowiązki głównego kontrolera ruchu (w stopniu flight officera), tylko w Liverpoolu, i podczas uroczystości chrztu pewnego statku handlowego, którego kapitanem został jej rodzony stryj, George Valentine. Toton znalazł się tam razem ze swoim generałem, który był gościem lorda mayora, a Jean została zaproszona na chrzestną i matkę s/s Knightleya.

– To nie był dobry pomysł – zauważyła z błyskiem wesołości w oczach. – Nie miałam wprawy i butelka szampana zamiast rozbić się o burtę mojego chrześniaka, trafiła w łusą głowę lorda mayora...

– Mam nadzieję, że nie wynikły z tego poważne konsekwencje? – uśmiechnął się Hadzi.

– Jak dla kogo – powiedziała Jean. – Jeżeli chodzi o lorda mayora, to tylko guz wielkości cebuli. Widzisz, butelka była nie uszkodzona, więc użyłam jej powtórnie. Tym razem z dobrym skutkiem. Ale pomagał mi przy tym zabójczo przystojny flight lieutenant z akselbantami adiutanta, no i konsekwencje nie dały na siebie długo czekać... Potem okazało się, że był twoim nawigatorem, że służył pod komendą Bena i że w Egipcie poznał Kay...

Umilkła nagle, jakby te ostatnie słowa wymknęły jej się wbrew woli. Hadzi spojrział na nią przenikliwie. Czyżby Toton wypaplał swoją wersję przygody w „Atlantycu”?

– Mówił wiele o tobie – podjęła Jean. – Ile ci zawdzięcza i jaki jesteś – no wiesz, takie różne zwierzenia. Bardzo lubiłam, jak o tobie mówił... Wynikało z tego, że uważa cię za wzór godny naśladowania i że jesteś jego najlepszym przyjacielem. I – ja dlatego tu przyszłam, Big. Żebyś go ratował...

Hadzi zaniepokoił się. Nie tyle potrzebą ratowania Gubiszewskiego, ile tym, że zanosilo się na łyzy.

Ciekawe, co ten osioł zrobił – myślał szukając świeżej chustki do nosa. – W jaką kabałę znów się wpakował?

Jego chustka została przyjęta z wdzięcznością, a ciekawość wkrótce potem zaspokojona.

– Dobrze – powiedział po krótkim namyśle, spoglądając na zegarek. – O dziesiątej umówiłem się z Benem w kawiarni tu na dole, więc może tam na nas poczekaasz, a ja pojedę do Maciusia to jest – do generała i zobaczymy, co się da zrobić. Aha zaraz! Czy Ben wie o tej historii? Może ty...

– Dowie się prędzej czy później. Lepiej, żeby się dowiedział ode mnie.

– Zapewne – mruknął Hadzi. – Mam nadzieję, że nie bardzo się spóźnię.

Król Powietrza źle spędził noc, ale z rana stwierdził z niejakim rozczarowaniem, że ma prawie normalną temperaturę. Mimo to uznał się za chorego i postanowił nie wstawać z łóżka, ponieważ do przemijającej grypy dołączyło się teraz fatalne samopoczucie z powodu karygodnej nieostrożności Gubiszewskiego.

Zaiste w ciągu ostatniego miesiąca los nie szczędził generałowi kłopotów: najpierw to nieszczęsne powstanie, teraz kompromitująca afera pierwszego adiutanta... W dodatku na każdym kroku odczuwał brak jego obecności. Toton umiał go bronić przed natarczywością szefów wydziałów sztabu, interesantów i petentów; dbał o to, aby generał nie był przeciążony pracą, załatwiał większą część jego korespondencji oficjalnie-towarzyskiej, pamiętał o obowiązkach reprezentacyjnych. Gdy tylko go zabrakło, na głowę generała zwała się lawina spraw służbowych, listów, depesz, rozkazów i poleceń, interwencji, pilnych telefonów. Nikt nie liczył się ze stanem jego zdrowia i nerwów; nikt go nie oszczędzał...

Jego drugi adiutant, porucznik Szumski, przyniósł pełną teczkę akt, referatów, raportów tajnych, ściśle tajnych i poufnych, które trzeba było przestudiować, zaparafować, uzgodnić lub podpisać.

Telefon dzwonił co chwila i ten cały Szumski nie umiał samodzielnie odróżnić rozmów koniecznych od takich, które można było odłożyć na później lub których w ogóle należało uniknąć. Za każdym razem musiał zapytać generała, co ma odpowiedzieć. Był po prostu do niczego, a przecież trzeba liczyć się z tym, że Toton nie wróci już na swoje stanowisko... Ba, trzeba liczyć się z czymś znacznie gorszym; z czymś, co Przez całą noc spędzało sen z powiek generała...

Na szczęście wśród stosu papierów znalazło się poufne pismo prokuratury, dotyczące przekazania sprawy F/Lt Apoloniusza Gubiszewskiego Dowództwu Polskich Sił Powietrznych celem przeprowadzenia dochodzeń i ukarania winnego w drodze administracyjno-dyscyplinarnej.

To było bardzo taktowne posunięcie ze strony Prokuratury. Król Powietrza odetchnął z ulgą. Przejrzał jeszcze załączniki, a przede wszystkim protokół z zeznaniem obwinionego.

Ten ostatni dokument uspokoił go do reszty. Toton raz jeszcze okazał się adiutantem na poziomie. Doprawdy szkoda, że trzeba się z nim rozstać...

Porucznik Szumski znów pukał do drzwi. Że też nie można mieć chwili spokoju!...

– Proszę wejść – powiedział generał. – Co tam znowu?

– Bardzo przepraszam, panie generale – wyjąkał Szumski. – Sq/L Brandt prosi o chwilę rozmowy. Jest w gabinecie...

– Jak to, bez uprzedzenia telefonicznego?! – zdumiał się generał.

– Bez uprzedzenia – wyznał porucznik. – W sprawie osobistej... Pani Whetstone wpuściła go nie porozumiewszy się ze mną.

– Przecież ja jestem chory! – jęknął Król Powietrza. – Niech wejdzie, jak już koniecznie musi...

Hadzi został powitany nieco kwaśnym uśmiechem, który miał wyrażać uprzejmość zwarzoną cierpieniem.

Bez wstępów wyjął, o co mu chodzi: przyszedł prosić o interwencję w sprawie Gubiszewskiego.

Generał nie zdradził się, że dzięki „taktowi Prokuratury” jest już w tej chwili panem sytuacji. Chciał, aby Hadzi wyłącznie jemu, generałowi, zawdzięczał spełnienie prośby. Żeby nie myślał, że to takie proste. Wyraził lekkie zdziwienie, że Hadziem tak bardzo zależy na losach byłego nawigatora, który bądź co bądź dopuścił się skandalicznego przekroczenia.

– Nawarzył piwa, które teraz powinien sam wypić, a ty chcesz, żebym ja to zrobił za niego – powiedział niechętnie.

– Proszę, żebyś mu pomógł – sprostował Hadzi.

– Ciekawe, czy ty będąc na moim miejscu wyciągałbyś taki kasztan z ognia.

Hadzi spojrział mu prosto w oczy.

– A jak ci się zdaje? – zapytał.

Generał zmarszczył brwi. Zbyszek trochę za wiele sobie polał. Nawet więzy pokrewieństwa nie usprawiedliwiały takiego tonu. Chciał go trochę osadzić – przypomnieć mu o różnicy stopnia wojskowego i stanowiska.

Ale Hadzi posunął się jeszcze dalej.

– Myślę, że to jest również w twoim interesie – oświadczył. – Bądź co bądź Gubiszewski był osobistym adiutantem dowódcy Polskich Sił Powietrznych.

Generał spłoszył się.

Co on przez to rozumie? Czyżby Toton popełnił jakąś niedyskrecję? Czy Hadzi z nim rozmawiał?

To były niepokojące pytania. Wolał uniknąć natychmiastowego wyjaśnienia wątpliwości, jakie się w nich kryły.

– No, tak – powiedział, jakby głęboko rozważając ten aspekt. – Oczywiście. Dla honoru lotnictwa polskiego trzeba będzie jakoś zatuszować tę aferę...

– Właśnie o to mi chodzi – wtrącił Hadzi. – Przy twoich stosunkach...

– To nie będzie przyjemne – westchnął Król Powietrza. – Naturalnie muszę ukarać go przykładnie – rozważał dalej. – Nie ma mowy, żeby został w Londynie. Trzeba znaleźć dla niego przydział na jakiejś odległej stacji. Mam! – rozjaśnił się. – Mógłbyś go sobie zabrać do trzysta pierwszego. Jesteście zgrani z sobą jako załoga. To by uprościło sprawę.

Hadzi nie oczekiwał takiego uproszczenia.

– Jeżeli mam być szczery, to wołałbym, żeby...

– A widzisz! – przerwał mu Król Powietrza. – Wołałbyś jednak kogo innego! Ale ode mnie żądasz, żebym za niego nadstawiał głowę, kiedy się skompromitował.

– Tu nie chodzi o tę kompromitację – powiedział Hadzi. – Są pewne względy natury ściśle osobistej...

– Ach, coś o tym słyszałem, jeszcze w Kairze – uśmiechnął się generał. – Ale nie narzucam ci Gubiszewskiego. Poślę go do Hucknall czy do Bramcote...

– Więc mogę liczyć na to, że go wyciągniesz z tej...

– Możesz mu nawet powiedzieć, żeby do mnie przyszedł po południu. Zwalniam go z aresztu na tę rozmowę.

– Dziękuję ci – powiedział Hadzi. – Bardzo mi zależało na twojej decyzji.

Generał uśmiechnął się łaskawie. Miał przyjemne poczucie własnej wielkoduszności.

– Jest! – powiedział Ben Valentine. – I ma zwycięską minę.

Jean obejrzała się. Hadzi zmierzał do ich stolika, skinął głową potwierdzająco, a potem zwrócił się do Bena.

– Przepraszam, że czekałeś.

– Zaledwie cztery minuty – odrzekł group captain – i to... ..w gronie rodzinnym. Już się z grubsza orientuję. Wiecie co? Tu jest bardzo podła kawa i nie dadzą nam nic... e... mocniejszego. Chodźcie lepiej do mnie. Mam trochę „szkockiej” i butelczynę Martini.

– Ależ o tej porze... – powiedziała Jean. Ben spojrział na nią spod oka.

– Od kiedy to wzdragasz się przed kieliszkiem w towarzystwie... e... dwóch przystojnych młodych ludzi? – zapytał wesoło.

– Nie jesteś zbyt skromny – zauważyła.

– Nie. Raczej spragniony – przyznał. – Idziemy?

Skuteczna interwencja u Króla Powietrza zbiegła się w czasie z innym pomyślnym zdarzeniem: Hadzi miał nazajutrz odlecieć do Włoch z pocztą jako kurier Transport Command.

Usłyszawszy tę wiadomość, Jean zrobiła taką minę, jakby znów zbierało jej się na łyzy. Ale powstrzymała je po bohatersku. Gdy Hadzi ustalił z Benem, kiedy ma odebrać pocztę, i wstał, aby się pożegnać, zapytała, czy pójdzie teraz do Paula obwieścić mu dobrą nowinę i polecenie generała.

– Myślę, że tobie zlecimy to poselstwo – odrzekł. – Toton podwójnie się ucieszy.

– To chodź ze mną. On z pewnością bardzo by chciał... Hadzi ujął obie jej dłonie.

– Widzisz, Jean: was dwoje to tylko para, a nas troje to już tłok. Lepiej nie róbmy tłoku tam, gdzie nie jest potrzebny.

Powiedział to bardzo ciepłym, spokojnym głosem, w którym nie można było doszukać się żadnego odcienia goryczy, i sam w duchu pochwalił się za tyle opanowania.

Jean w milczeniu opuściła głowę.

– Chusteczkę – powiedziała. – Prędko!

Hadzi raz jeszcze oddał jej tę drobną przysługę.

– Straszny tłok – usłyszał za sobą głos Bena, który zniknął za drzwiami łazienki.

Nie obejrzał się za nim, ponieważ trzymał Jean w ramionach i patrzył w jej oczy, a potem przez długą chwilę nie widział nic.

Ben wygłaszał zwięzły monolog chodząc tam i z powrotem po dywanie, podczas gdy Jean stała przed lustrem doprowadzając do porządku nieco rozwichrzone włosy i myśli. Na szczęście myśli nie odbijały się w gładkiej szklanej tafli, więc Ben nie mógł ich podglądać. Mimo to zdawał się przenikać je, przynajmniej częściowo. Urywki zdań, pojedyncze słowa docierały do świadomości Jean: „Prawdziwy gentleman”... „dzielny człowiek, z charakterem”... „jego szlachetne postępowanie z kobietami”...

Odwróciła się nagle.

– Nic podobnego! – powiedziała gwałtownie. – On nie ma najmniejszego pojęcia, jak postępować z kobietami! Jest nieznośny! Staroświecki! Można go znienawidzić!

– Uhm – mruknął Ben. – Widzę to. Masz jeszcze jego chusteczkę, czy ci dać świeżą?

– E – jak Elżbieta, E – jak Elżbieta – mówił Hadzi do mikrofonu po angielsku. – Gotowi do kołowania na start. Proszę o dokładny czas. Over.

– Dokładny czas piąta pięćdziesiąt pięć – usłyszał poprzez szum i świergot kontaktu. – Piąta pięćdziesiąt pięć po południu. Możecie kołować na start, Elżbieta.

Hadzi dodał gazu, cztery Merliny, po 1130 KM każdy, ryknęły głośnie. Ciężki Halifax, ponad trzydzieści ton z pełnymi zbiornikami i ładunkiem, ruszył wolno jak ogromny skrzydlaty gad i zaczął pełznąć po drodze okrężnej ku zachodniemu końcowi pasa startowego E–W. Za nim, w odstępach po paręset metrów, sunęły już dwa inne, a potem co kilka minut ruszały następne. Razem dziewięć maszyn. Toczyły się niezgrabnie, leniwie, wśród łomotu rozstrojonych silników, z którym rezonowały szyby wieży kontrolnej. Zatrzymywały się, przycichały, czekając na swoją kolej, i znów pełzły naprzód.

„Elżbieta” skręciła na runway, stanęła pośrodku i zablokowana w miejscu szczękami hamulców, zawyła czterokrotnie przy ostatniej próbie silników.

– Ready to take off ¹⁰ – powiedział Hadzi.

– You may take off, Elisabeth ¹¹ – przysłała odpowiedź. – Good luck!

Szybkie spojrzenie Hadziego spotkało się ze wzrokiem drugiego pilota, który skinął głową.

Pełne obroty. Łoskot, ryk, wycie Merlinów narasta, jak potężny, przeciągły grzmot, który się zbliża i trwa, wprawiając w wibrację kadłub Halifaxa. Runway biegnie pod koła samolotu, którego wydłużony, ciemnoszary cień ślizga się po jasnoszarym betonie. Gdy samolot ma już dostateczną prędkość, aby reagować na wychylenie sterów, Hadzi odpycha wolant i wyrównuje ogon maszyny do poziomu. Teleskopowe amortyzatory podwozia siedzą głęboko, drgają z wysiłku, dobijają na niedostrzegalnych nierównościach runwayu.

¹⁰ Gotów do startu (ang.).

¹¹ Możesz startować, Elżbieto. Powodzenia (ang.).

Mimo woli pojawia się myśl – co by się stało, gdyby nie wytrzymały?

Lepiej nie pozwalać na odpowiedź wyobraźni. Start jest długi i wymaga największego napięcia uwagi. A także znakomitego wyczucia tendencji rozpedzonej maszyny do wszelkich zboczeń z kierunku wyznaczonego przez pas betonu. Trzeba na nie reagować natychmiast, póki pomnożone przez przyśpieszenie i masę nie zaczną działać z siłą, której nie da się już opanować.

Runwayu ubywa, lecz i prędkość rośnie. Amortyzatory przestały bulgotać, teleskopy podwozia wydłużyły się, pneumatyki kół już tylko muskają gładki beton. Ale Hadzi nie pozwala maszynie oddzielić się od ziemi. Halifax jest przeciążony, musi mieć dostateczny nadmiar prędkości – taki, aby wypór pod skrzydłami na pewno, bez najmniejszego ryzyka uniósł go w powietrze.

Dopiero gdy czerwone tarcze u wschodniego krańca wybiegu zaczynają pędzić na jego spotkanie, Hadzi ściąga lekko wolant i ziemia zapada się niepostrzeżenie, a horyzont schodzi w dół o parę stopni.

Drugi pilot, kapitan Wieniawski, wciąga podwozie, potem podnosi klapy. Jednocześnie Hadzi przestawia skok śmigieł, wyłącza sprzężarkę, kładzie maszynę w zakręt, aby zatoczyć przepisowe okrążenie nad lotniskiem.

Słońce w tej chwili zagląda ostatnimi promieniami do kabiny, osiada na szczytach dalekich wzgórz i z wolna tonie za widnokretem. Halifax E – jak Elżbieta płynie w błękitnym zmierzchu lekko pochylony na lewe skrzydło, póki na wprost w dole nie ukaże się port u brzegu Adriatyku. Wtedy Hadzi podnosi samolot z wirażu i naprowadza na kurs północny. Jednocześnie w słuchawkach inter-comu odzywa się głos Leonarda:

– Radio do skippera. Sygnał T.O. odebrany 1804.

– *Roger* – potwierdza Hadzi.

Teraz nawigator opuszcza przytwierdzony do ściany blat stolika i rozkłada na nim swoje gospodarstwo: mapy, cyrkle, ołówki, kątomierze, a drugi pilot sprawdza łączność ze strzelcami: sierżantem Bogumiłem, Dobrzańskim i Pankiem.

Jest jeszcze widno, ale trasa nad morzem i nad Dalmacją uchodzi za bezpieczną. Dopiero za Górami Dynarskimi, w okolicach Sarajewa i

dalej na północ zaczynają się zapory artyleryjskie i inne nieprzyjemności. To będzie za półtorej godziny. Do tego czasu zapadnie ciemność i – być może – pojawią się chmury zapowiadane przez meteorologów na odprawie. Byle tylko ich pułap był dość wysoki... Przeciętne wzniesienia na trasie wynoszą 1500 metrów nad poziomem morza, ale najwyższe szczyty sięgają dwóch tysięcy siedmiuset...

Hadzi po raz trzeci przelatywał tę długą trasę. Dwie poprzednie wyprawy odbył jako drugi pilot w innej załodze. Teraz leciał z załogą własną, świeżo skompletowaną dzięki przybyciu nawigatora. Spośród pozostałych sześciu ludzi tylko sierżant Bogumił, tylny strzelec, miał za sobą kilka takich przelotów, ale za to wszyscy z wyjątkiem nawigatora i radiotelegrafisty latali już na zadania bojowe i można było liczyć na ich doświadczenie w tego rodzaju ryzykownych przedsięwzięciach.

Co się tyczy nawigatora, to przybył do Brindisi zaledwie przedwczoraj. Hadzi spotkał go w messie i po prostu osłupiał na jego widok, ponieważ był niemal pewien, że ten człowiek znajduje się co najmniej o dwa i pół tysiąca kilometrów stąd, w północnej Anglii.

Obaj zresztą byli trochę zmieszani tym spotkaniem. Nawigator wstał i pierwszy wyciągnął rękę, a Hadzi uściśnął mu dłoń opanowując odruch niechęci.

– Skąd się tu wzięłeś? – zapytał nie bardzo mądrze, bo przecież dokładnie o tym wiedział.

– Wprost z Londynu – odrzekł Toton. – Zdaje się, że zaciągnąłem wobec ciebie nowy dług wdzięczności – dodał wyzywająco, nie spuszczać wzroku.

– Raczej wobec Jean, a może wobec twojego szefa – powiedział Hadzi.

– Może – mruknął Toton. – Chciał się mnie pozbyć w jakiś sposób i wybrał dla mnie stację w Bramcote. Ale uparłem się i musiał ustąpić.

– Ty masz tupet... – zauważył Hadzi.

Toton zaczerwienił się po uszy.

– To moja ostatnia szansa – powiedział.

– A... Jean?

– Jean... – głos mu się zmienił. – Jean postąpiła ze mną bardzo... hm... szlachetnie, ale... Wyobrażam sobie, co ona o mnie myśli!

– Mianowicie – co?

– Och, to samo, co wszyscy! Co można o mnie myśleć po tej... tej...

– Awarii – poddał Hadzi nie bez ironii.

Ale Toton nie próbował się bronić.

– Tu chyba jeszcze nikt nie wie... – zaczął niepewnie.

– Tu mają ważniejsze sprawy na głowie – powiedział Hadzi.

Chciał jeszcze zapytać, czy Toton przybył razem z innymi nawigatorami i pilotami, na których dywizjon czekał od tygodnia, gdy do messy wszedł dowódca.

– A, jesteście tu obaj – powiedział podchodząc bliżej. – Hadzi, przydzieliłem kapitana Gubiszewskiego do twojej załogi. Lataliście trochę razem, więc nie będziemy tracić czasu na wspólny trening. Reszta dotrze się w lotach operacyjnych. Musisz sam trochę nad tym popracować.

Hadzi pomyślał, że Toton został mu wyznaczony przez Opatrzność, którą widocznie bawiły powstające z tego komplikacje. Ale jakież jeszcze komplikacje mogły się zdarzyć tutaj?

Gubiszewski był dobrym nawigatorem i chyba szczerze chciał się zrehabilitować. To właściwie miało zasadnicze znaczenie. Tamte sprawy osobiste nie wchodziły w rachubę, przynajmniej w czasie akcji bojowej.

Tego dnia i przez cały dzień następny nie poruszali żadnych tematów osobistych. Nie było zresztą czasu na takie rozmowy. Załoga razem z brygadą mechaników przeglądała maszynę i raz jeszcze sprawdzała działanie wszystkich jej instalacji. Hadzi wykonał dwa loty kontrolne, przy czym wypróbowano karabiny maszynowe, radio, instrumenty nawigacyjne i przyrządy pokładowe. Toton, w chwilach wolnych od tych zajęć, studiował trasę, mapy, meldunki o zrzutach i zdjęcia Intelligence Service.

Pozycje zajmowane przez powstańców kurczyły się. Już jedenastego sierpnia padły Ochota i Wola, w pierwszych dniach września – Starówka i Czerniaków, a potem północna część Powiśla. Bronił się nadal Żoliborz, część Powiśla naprzeciw Saskiej Kępy, Mokotów i

Śródmieście. Ale i tam, zwłaszcza na linii Alei Jerozolimskich, powstały wyrwy i wyłomy w spoiwości stanowisk. Walki toczyły się o poszczególne ulice i domy, wśród labiryntu zgliszcz i ruin, które przechodziły po kilka razy z rąk do rąk.

Trudno było także ustalić położenie pozycji niemieckich, zwłaszcza zgrupowań artylerii rozmieszczonych zarówno w mieście, jak na peryferiach. Niemcy prędko zorientowali się w sygnalizacji świetlnej używanej przez powstańców dla oznaczenia punktów przyjmujących rzuty lotnicze i sami używali podobnych sygnałów. Najogólniej można było rozpoznać pozycje polskie po szalejących pożarach...

10 września załogi „operacyjne” zamiast podwieczorku dostały wczesną kolację i na talerzach przy każdym nakryciu zjawily się po dwa jajka sadzone na boczku. Ta brytyjska tradycja, stosowana również w polskim dywizjonie na włoskiej stacji, miała dodać sił i wytrwałości sześćdziesięciu trzem ludziom, którzy tego dnia otrzymali zadanie przebicia się przez niemiecką obronę przeciwlotniczą, przez niezliczone zapory artyleryjskie, przez strefy nocnych myśliwców Luftwaffe, przez tysiąc kilometrów przestrzeni nad okupowaną Jugosławią, nad Węgrami, Czechosłowacją i Polską – do płonącej Warszawy, aby jej dostarczyć trochę broni, amunicji i lekarstw.

Na odprawie załóg najwięcej do powiedzenia miał oficer wywiadu, jakkolwiek trasa nie została zmieniona. Prowadziła nieomal dokładnie na północ, nad Adriatykiem, Jugosławią i Węgrami, przecinała jezioro Balaton i nad Dunajem na granicy czechosłowackiej skręcała ku północnemu wschodowi, na Kraków i Warszawę. Trasa powrotna miała kilka wariantów nad Polską i Czechosłowacją; dalej na południe pokrywała się z docelową.

Wielka mapa z oznaczonymi zgrupowaniami artylerii przeciwlotniczej i rejonami działania myśliwców wisiała na ścianie obok ekranu, na którym ukazało się przeźrocze z planem Warszawy.

Główny punkt odbiorczy tej nocy: ulica Marszałkowska pomiędzy Złotą a Świętokrzyską. Dodatkowy – plac Grzybowski. Trzy światła sygnalizacyjne w rzędzie, przy czym środkowe ruchome. Tylko środkowe!

Dolot: od południa nad Wisłą, po czym w lewo nad Solcem, szpitalem i Parkiem Ujazdowskim do Marszałkowskiej. Punkt orientacyjny: plac Zbawiciela, kościół z dwiema wieżami – o, tak wygląda według przedwojennych zdjęć lotniczych.

Tu jest Marszałkowska. Nie pomylić z Aleją Ujazdowską, która biegnie prawie równolegle, ale wzdłuż wielkiego parku, Łazienek. Uwaga! Teren od brzegu rzeki wznosi się stromo!

Toton z politowaniem wzruszył ramionami. Ten Anglik, który zapewne nigdy w życiu nie był w Warszawie, pouczał go o położeniu ulicy Marszałkowskiej!

Z kolei – komunikat meteorologiczny i prognoza. Bynajmniej nie zachęcająca: poczynając od wybrzeża Dalmacji, aż po Tatry i Beskid, w górach włożyły się ławice mgły lub mżawki, i to do wysokości dwóch tysięcy metrów. Natomiast chmur było niewiele. Nad Polską widoczność dobra, pokrycie nieba chmurami stratocumulus 0,4 do 0,8. Pułap 1 500–2 000 metrów, z tendencją do lokalnych opadów i pogorszenia się widoczności w godzinach późniejszych. Wiatry słabe z kierunków zmiennych.

Potem – kierownik Kontroli: start z runway E–W w kierunku wschodnim, kołowanie na perimetrze w lewo, co .trzysta jardów. Do lądowania wlot z zachodu, jeśli nie nastąpi zmiana kierunku wiatru. Beacon lotniskowy świeci w nocy dwie kreski, dwie kropki (czyli dwa długie błyski, dwa krótkie), na zachód od lotniska. Rozmowy radiowe z Kontrolą na segmencie B, a w nagłych wypadkach na segmencie C.

Wreszcie – dowódca dywizjonu, który tego dnia zostaje na miejscu, ponieważ jego załoga znów jest zdekompletowana (drugi pilot i radiotelegrafista lekko ranni w czasie ostatniej wyprawy, a Halifax mocno postrzelany).

Dowódca mówił zwięźle i krótko. Żadnych wzniosłych słów. To zbyteczne. Ważne jest tylko, aby dolecieć i wykonać zrzut we właściwym miejscu. Każda załoga leci na własną rękę i dopiero po wykonaniu zadania może dopomóc innej, jeżeli w drodze powrotnej będą jakieś kłopoty z myśliwcami.

– Powodzenia.

– *Good luck to all of you* – powtarza brytyjski komendant stacji, po czym skipperzy i nawigatorzy ostatecznie uzgadniają szczegóły

wyprawy dla swoich załóg: trasa, czas, wysokość i prędkość na poszczególnych odcinkach, zmiany kursu.

Briefing kończy się pobraniem kanapek i termosów z kawą, które przywozły dziewczęta z Pomocniczej Służby Lotniczej Kobiet. Załogi wsiadają na trzy wozy ciężarowe i odjeżdżają na lotnisko, a dowódca zadaje sobie pytanie, ile z nich powróci nazajutrz...

Sześćdziesięciu trzech ludzi ma teraz przed sobą blisko dwanaście godzin lotu w bardzo trudnych warunkach. Jeżeli zdołają wymknąć się reflektorom i pociskom, obronić się przed myśliwcami Luftwaffe, uniknąć zderzenia ze skalnymi szczytami górskimi wśród mgły, jeżeli nie zawiodą silniki, jeżeli w ogniu niemieckich karabinów maszynowych i dział nad Warszawą nie zostaną podziurawione zbiorniki paliwa – po dwunastu godzinach wylądują znów na lotnisku.

Dowódca, sztab operacyjny, personel techniczny, mechanicy i załogi, które dziś nie lecą, mają przed sobą dwanaście godzin niepokoju i biernego oczekiwania.

Niebo pociemniało, morze w dole pod samolotem miało barwę czarnego marmuru z białawą żyłą piany daleko na północnym zachodzie.

Toton obwieścił zbliżanie się łańcucha skalistych wysp i wysepek, za którymi leżał brzeg.

– Na kierunku godziny drugiej – Dubrownik. Ale nie widać żadnych świateł. Hadzi, dla pewności steruj 350°.

– 350° – powtórzył Hadzi.

Halifax pochylił się lekko w lewo, podniósł się z powrotem, wyrównał. Wysokościomierz wskazywał 7 600 stóp, czyli około dwóch i pół tysiąca metrów.

Po chwili jakaś duża wyspa ukazała się na lewo. Miała kształt ryby leżącej na boku.

– Młjet – powiedział nawigator. – Możesz wrócić na kurs zero, Hadzi.

– *Roger* – mruknął pilot. – Steruję zero stopni.

Wchodzili już nad ląd. Był jeszcze ciemniejszy niż morze, matowy, bezkształtny w ciemności. Wtem na prawo po niebie przejechała pręga białego światła, pochyliła się ku nim, zaczęła szukać, myszkować –

wyżej, niżej. Nie znalazła, pognała w tył, nad morze, zawróciła, znów zaczęła macać w przestrzeni, nerwowo, prędko, to tu, to tam. Druga i trzecia spojrzwały pionowo w górę, jak obudzone ze snu, ukłoniły się sobie nawzajem, podążyły za pierwszą.

– Reflektory daleko z prawej – zameldował sierżant Panek.

– To jeszcze Dubrownik – powiedział Toton. – Dwadzieścia kilometrów w bok. Mogą szukać.

Zanotował w logu pozycję, kurs i wysokość. „Trzy reflektory z rejonu Dubrownika”.

Góry pod samolotem zaczęły piętrzyć się coraz wyżej. Pomiedzy ich grzbietami pełzała mgła. Ukazały się także cienkie, rozwleczone ławice chmur siąpiące drobnym deszczem. Halifax przeorywał je na swej drodze, sunął nad ich falistą powierzchnią, gdy opuszczały się niżej, i leciał pod nimi, gdy wznosiły się w górę, aby nagle go opuścić. Widoczność pogarszała się. Ziemia, czarna i niema, tylko od czasu do czasu wynurzała się z grubej warstwy czegoś pośredniego między mgłą a mżawką.

Nawigacja według mapy stała się niemożliwa, a według gwiazd utrudniona, ponieważ gwiazdy raz po raz topniały w mlecznych przesłonach altostratusów. Trzeba było zawierzyć busoli, utrzymując stały kurs i prędkość, w nadziei, że „Elżbieta” nie zboczy pod wpływem owych zmiennych wiatrów zapowiedzianych przez kierownika sekcji meteorologicznej.

Przez następną godzinę nic się nie działo, jakby tam w dole, w tych górach nie było żywego ducha; ani spokojnych mieszkańców, ani partyzantów, ani okupacyjnych garnizonów. Halifax piął się wzwyż, strzałka wysokościomierza mijała kolejne tysiące stóp, ziemia schodziła coraz niżej, jednostajny warkot silników działał jak łagodny, usypiający narkotyk.

Na dwunastu tysiącach drugi pilot przypomniał załodze o uruchomieniu przewodów tlenu, po czym znów zapadło milczenie.

Toton pomyślał, że wszystkie ostrzeżenia Intelligence Service są grubo przesadzone, a opowiadania o zaporach artylerii na trasie stanowią czężą reklamę dla wspaniałej postawy lotników, którzy je rzekomo spotykają.

– Op-powieści Hoffmana – zgodził się z nim Leonardo. – Cud rzekomy, czyli 1-legenda.

Ale „legenda” skończyła się wraz z wilgotną warstwą mgły i mżawki gdzieś pomiędzy dolinami Sawy i Drawy, przed granicą węgierską, właśnie w chwili gdy Toton próbował sprawdzić zliczoną pozycję.

Na dnie ciemności zabłyśły snopy iskier, które z początku wzięły za migocące płomienie rozłożonych ognisk. Dopiero gdy iskry pomknęły w górę, jak złote i czerwone meteory, zrozumiał, co to znaczy. Jednocześnie usłyszał w inter-comie głos tylnego strzelca:

– Skipper, unik w prawo – maarsz!

Halifax wywinął młyńca przez prawe skrzydło, poszedł w dół na łeb, zawył pędem, śliznął się płaskim łukiem jak wahadło ogromnego zegara i u krańca amplitudy wyrównał skręcając w lewo, na poprzedni kurs. Toton został przygwożdżony do składanego krzeselka, rzuciło nim w tył, uniosło w górę, znów Przycisnęło jak worem zboża na plecach. Ołówki, cyrkle i kątomierze zjechały na brzeg stolika, podskoczyły, przez sekundę zawisły w powietrzu i spadły na pokład.

W tej samej chwili na lewo, o kilkadziesiąt metrów od kadłuba maszyny śmignęły w niebo strumienie jarzących baniek, wydłużonych koralu, świetlistych komet i niebieskawych smug, a potem wszystko to rozprysnęło się długą salwą i zgasło pozostawiając po sobie ciemne kępki dymu.

Toton nie zdążył jeszcze ochłonąć po tych gwałtownych wrażeniach, gdy coś jak krótki werbel zadudniło, zatrzeszczało po skrzydle, a Halifax odpowiedział dreszczem i wśród zawodzenia rozstrojonych silników zawinął ogonem w płytkim skřęcie, aby znów wyminąć rój świecących pocisków. Tryskały teraz co kilka sekund przed nim i za nim, jak pędzące w górę kolorowe bańki mydlane, ścigały go rozkładając się wachlarzem w przestrzeni, biły po bokach cienkimi strumieniami, wykwitwały jak fontanny. Całe stada brunatnych grzybów wyrastały na jego kursie i błyskały chaotycznymi wybuchami, cuchnący dym przewiewał przezabinę, a w słuchawkach inter-comu rozlegały się przekleństwa przerywane kaszlem albo komendy strzelców kierujących manewrami pilota.

Kilka, potem kilkanaście, wreszcie kilkadziesiąt reflektorów spoglądało w niebo z czarnej otchłani. Klingi oślepiająco białego światła płatały noc na ostre, wydłużone trójkąty, zbiegały się w stożki, przenikały się nawzajem, przegarniały, przeczesywały przestrzeń, goniły się w ławicach wysokich, karbowanych obłoków elipsami, kołami, parabolami, skłaniały się poziomo, zaczepiały o jakieś fragmenty terenu, gasły i znów rozjarzały niespokojne, zimne ślepiea.

W inter-comie krzyżowały się meldunki i ostrzeżenia ze wszystkich stanowisk.

– Choinka z lewej przed nami!

– Unik w lewo!

– Skipper, reflektor przed prawym skrzydłem.

Trwało to nieskończenie długo. Tak długo, że Toton stracił rachubę czasu. Halifax wywijiał się, kluczył, walił się ciężko w dół i piął się stromo w górę, Merliny rżały, wyły, ryczały, cichły na chwilę, by znów zanieść się histerycznym jękiem przy włączonych sprężarkach. Ich głosy ochryple, rżące, raz wysokie, raz niskie, basowe, grzmiały w przestrzeni i spływały ku ziemi wściekłym dysonansem, dezorientując niemiecki nasłuch.

Reflektory chwytaly skrzydło, kadłub lub stery, na mgnienie oka zalewały upiornym światłem wewnątrz kabiny i gubiły ją mroku. Baterie ciężkich dział stawiały jedną zaporę po drugiej, nieomal na oślep, ale tak gęsto, że wydawało się nieprawdopodobieństwem, aby któryś z pocisków nie trafił w cel. A jednak Halifax wciąż leciał dalej i Toton w końcu spostrzegł, że cała ta piekielna iluminacja zostaje w tyle, a przed maszyną i po obu jej stronach znowu jest tylko ciemność nieruchoma, aksamitna i milcząca, jakby to, co działo się przed chwilą, było przywidzeniem czy też grą wyobraźni.

Odetchnął głęboko. Poczul się zmęczony, wyczerpany, jak po straszliwym wysiłku, który wymagał nadmiernego napięcia woli, nerwów i mięśni. W jego podświadomości jeszcze ciągle tkwiło oczekiwanie na ogłuszający huk eksplozji, na błysk rozrywającego się pocisku, na chwilę śmiertelnego przerażenia, po którym dla niego nastąpi koniec świata. Dopiero teraz to uczucie zgrozy paraliżujące wszelkie myśli zaczęło ustępować. Toton zadawał sobie pytanie, czy tamci – Hadzi, Wieniawski i strzelcy – bali się tak, jak on.

Chyba nie, bo przecież działali, podczas gdy on tylko czekał na tę ostateczną katastrofę... Słyszał ich podniecone głosy, meldunki, ostrzeżenia, na które pilot reagował natychmiast, logicznie i celowo.

A zatem można zachować przytomność umysłu i zimną krew. Można się z tym oswoić. Trzeba tylko przemóc strach.

Tylko! – pomyślał. – Do diabła! Przecież wyszliśmy z tego cało.

Odnalazł swój log, odczytał ostatni zapis, a potem spojrział na zegarek i porównał jego wskazania z odnotowaną pozycją. Z niejakim zdziwieniem stwierdził, że od tamtej chwili upłynęło zaledwie siedem minut.

Kapitan Wieniawski sprawdzał kolejno stan załogi i samolotu. Wszyscy byli zdrowi i cali, a mechanizmy, instalacje i przewody nie uszkodzone. Sierżant Bogumił zameldował, że lewy płat skrzydła wydaje się w paru miejscach postrzępiony odłamkami pocisków, ale nie można tego stwierdzić z całą pewnością po ciemku. W każdym razie – nic poważnego.

Hadzi pytał o kurs.

– Steruj zero stopni – odrzekł Toton. – Muszę się rozejrzeć.

– Zero stopni – powtórzył pilot. – Czekam na pozycję.

Nawigator w duchu podziwiał jego spokój i opanowanie. Muszę się tego nauczyć – postanowił.

Teraz szukał na ziemi punktów orientacyjnych, aby porównać je z mapą. Ale ziemia była pogrążona w nieprzeniknionym mroku, o wiele dalsza, choć wysokościomierz ciągle jeszcze wskazywał 12 000 stóp.

Minęliśmy góry – pomyślał Toton. – To jest chyba dolina Drawy. Na prawo powinien być Pecz, na lewo Szigetvar, pomiędzy nimi tor kolejowy. A dalej drugi... Nic nie widać, psiakrew!

– Reflektory z prawej! – zameldował sierżant Dobrzański. – Kierunek godziny drugiej, będzie ze dwadzieścia kilometrów.

– Co to jest, Toton? – spytał Hadzi.

– Prawdopodobnie Pecz – odrzekł nawigator. – Steruj 340°.

– *Roger*, 340°.

Białe nożyce przez parę minut krajały ciemność daleko na prawo, położyły się na jej dnie, zgasły.

Toton czekał, wypatrywał – czy nie wstaną znowu. Ale noc w dole była ślepa i głucha.

Leonardo namierzał się na radiostacje w Belgradzie i Budapeszcie, czułymi palcami dostrajał odbiór, a potem wyciszał go obrotem anteny aż do zupełnego zaniku. Włączony głośnik raz przemawiał po węgiersku, raz rozbrzmiewał jakimś niemieckim marszem, ale radiotelegrafista nie interesował się ani melodią, ani tym, co miał do powiedzenia prelegent. Chodziło mu wyłącznie o kierunek, z którego nadawano audycje.

– QDM Belgrad 125°, Budapeszt 30° – powiedział do nawigatora. – Ale to nie będzie precyzyjne.

– W porządku – uspokoił go Toton. – I tak muszę sprawdzić.

Cofnął się do swego przedziału, wykreślił oba namiary. Fix wypadł mu rzeczywiście tam, gdzie się go spodziewał.

– Skipper, wróć na kurs zero – powiedział do mikrofonu. Hadzi potwierdził, samolot wykręcił lekko w prawo, pomruk silników trwał w tej samej, niezmiennej tonacji, sekundy ciekły wolno, obojętnie odmierzając drogę minutom na fosforyzującej tarczy zegara pokładowego nad stolikiem nawigacyjnym.

Toton zawiesił na piersi latarkę elektryczną, przygotował sekstans, notatnik i ołówek.

– Skipper, steruj dokładnie zero i trzymaj stały poziom.

Muszę złowić parę gwiazd.

– *Roger* – mruknął Hadzi. – Zero na kursie.

Przez kopułę wieżyczki astro widać było głębokie granatowe niebo, tylko tu i ówdzie przesłonięte siateczką wysokich obłoków. Nawigator zrobił krótki przegląd: Polaris, Dubhe, Altair, Deneb, Wega, Capra, Regulus, Markab... (W Afryce większość z nich widywało się na innych wysokościach.) Były mu potrzebne tylko dwie tworzące trójkąt z Gwiazdą Polarną. Wybrał Arcturusa na zachodnio-południowym zachodzie i Deneb w gwiazdozbiorze Łabędzia na wschodzie.

Kilka krótkich namiarów, zapis wysokości gwiazdy i dokładnego czasu przy świetle latarki – najpierw Arcturus, potem Deneb, wreszcie – Polaris.

– Koniec, dziękuję, Hadzi. Za chwilę będziesz miał pozycję.

Proste wyliczenie przy użyciu tabeli i paru działań matematycznych zajęło mu jednak dziesięć minut. (Wychodzi się z wprawy, będąc adiutantem...) Musiał jeszcze przenieść te dane na mapę. Tak, wszystko

zgadza się z namiarami Pokrowskiego: przecięcie trzech prostych wypadło o parę milimetrów na wschód od loksodromy Brindisi-Komarno. Nakreślił w tym miejscu krzyżyk, wpisał fix i czas obserwacji do logu.

– Hadzi, jesteśmy prawie dokładnie na trasie. Za dwadzieścia minut wejdziemy nad Balaton. Prędkość względem ziemi 148 mil na godzinę. Możesz nadal trzymać kurs zero.

– Zero na kursie – powiedział Hadzi.

Przez następny kwadrans panował zupełny spokój. Dopiero gdy Halifax według obliczeń nawigatora minął rzekę Kapos, znów podniosły się z ziemi reflektory, a potem zamigotały w dole błyski ognia artylerii. Po stronie południowej węgierskiego „morza” obrona przeciwlotnicza była słaba, lecz ze wzgórz na północnym brzegu zaczęła się kanonada równie gwałtowna, jak nad Sławonią i trwała z przerwami aż do granicy czzechosłowackiej.

Tym razem Toton zdołał się opanować. Rozpoznał wstęgę Dunaju i podał Hadziemmu nowy kurs, pozostawiając daleko na lewo Komarno najeżone białymi mieczami reflektorów. Lecieli wzdłuż doliny Hrom, a następnie pomiędzy pasmem Wysokich i Małych Tatr, nad Orawą ku granicy polskiej i Beskidom.

Gdzieś w okolicach Rožmberka minął ich duży, czterosilnikowy samolot – zapewne Halifax, który zaraz po starcie obrał prostą trasę nieco bardziej na wschód. Leciął o paręset metrów wyżej, dobrze widoczny na tle nieba dzięki bladym językom płomienia z rur wydechowych. Miał większą prędkość i wkrótce załoga „Elżbiety” straciła go z oczu. Nie na długo, niestety: w dwadzieścia minut później sierżant Dobrzański zameldował pożar na ziemi w pobliżu Jordanowa, a tylny strzelec Bogumił dojrzał wśród ognia rozbity kadłub i sterczące w górę skrzydło.

Była to strefa nocnych myśliwców Luftwaffe. Napięcie wzrosło teraz w dwójnasób. Zaczynały się chmury warstwowo-kłębiaste, grube na kilkaset metrów, a ich dolny pułap opuszczał się coraz niżej, aż do tysiąca dwustu. Pomiędzy ławicami złożonymi z płaskich brył i kłębow parzy otwierały się głębokie, rozległe jeziora czystego nieba i tam właśnie można było w każdej chwili oczekiwać ataku.

Hadzi prowadził maszynę tuż pod dolną powierzchnią obłoków, aby w razie potrzeby znaleźć wśród nich ukrycie, ale wiedział, że taka gra w chowanego nie na wiele się przyda, jeśli będzie miał do czynienia z doświadczonym napastnikiem. Liczył bardziej na zimną krew i celny ogień strzelców, a przede wszystkim na przysłowiowy łut szczęścia. Dopiero za pasmem świętokrzyskim, gdzie teren był płaski i równy, postanowił zejść niżej, nad samą ziemię, tak aby trudno było dostrzec samolot na jej ciemnym tle. Ale do Gór Świętokrzyskich pozostało jeszcze 160 kilometrów – około czterdziestu minut lotu, a w rejonie Krakowa i Kiele niemieckie dowództwo zgromadziło kilka eskadr nocnych myśliwców...

Pierwszy atak nastąpił zaraz za Wisłą. Czarna, ciemniejsza od nieba sylwetka zamajaczyła w przerwie między chmurami. Gwiazdy gasły na jej drodze i zapalały się za nią, póki niemiecki myśliwiec nie dostrzegł Halif axa. Rzucił się na niego z góry poprzedzany smugami świecących pocisków i – chybił!

Tym razem Toton uprzedził Hadziego i strzelców. „Elżbieta” wymknęła się w bok i w górę, a Bogumił zdążył wysłać krótką serię ze swoich karabinów maszynowych w ślad za nurkującym Focke-Wulfem.

Zanim Niemiec zawrócił, byli już w chmurach. Hadzi skręcił o 45 stopni w prawo, żeby go zgubić, i po paru minutach wyszedł ponad ławicę szarych obłoków. Już miał wrócić na poprzedni kurs, gdy w inter-comie rozległ się głos Bogumiła:

– Dwa myśliwce za nami, kierunek piątej i ósmej. Lewy idzie na wysokość. Prawy – odległość 1200 jardów, zbliża się! Uwaga, jak otworzy ogień, unik w prawo, a ja mu dam szpryca!

– Dobrze – powiedział Hadzi. – Toton, zajmij się nim także z lewej burty.

Nawigator prześliznął się na stanowisko ogniowe, ujął tylce karabinu, zaparł się nogami, czekał z bijącym sercem.

Spokojnie, tylko spokojnie. Odłożyć poprawkę. Strzelać krótkimi seriami.

– Jeszcze nie – mówił sierżant zduszonym głosem. – Jeszcze...

Toton nie widział myśliwskiej maszyny. Mógł ją zobaczyć najwcześniej w połowie uniku albo zaraz po nim. Mógł prowadzić

ogień tylko w takim przypadku, jeśli Focke-Wulf znajdzie się z boku, poza linią, na której widać było lewy pionowy statecznik Halifaxa.

To będzie trwało dwie sekundy – myślał. – Może trzy albo cztery...

Hadzi patrzył wprost przed siebie, napięty, gotów do manewru. Pod samolotem leżała czarna przepaść, brzeg następnej ławicy chmur zaczynał się o jakieś pięć kilometrów dalej.

Trochę więcej niż minuta – pomyślał.

– Teraz, skipper! Unik w prawo marsz! – rozległo się w słuchawkach.

Wolant od siebie i w prawo! Pedał nożnego steru w prawo!

Silniki wyją, Halifax wali się w dół i w bok przez prawe skrzydło, a jednocześnie na lewo ponad nim złote i błękitnawa pociski szyją drobnymi ściegami ciemną przestrzeń.

W słuchawkach – suchy, gwałtowny trel serii. Bogumił i Toton. Tępy, głuchawy łoskot odrzucanych łusek.

– Wyciągamy w górę – mówi Hadzi do kapitana Wieniawskiego.

Teraz siła odśrodkowa przygniata wszystkich wzmożonym ciężarem, póki maszyna płynie po wznoszącym się łuku.

– Hadzi, unik w lewo! – krzyczy Toton. – Ten z góry...

Reszta słów ginie przykryta wściekłym ujadaniem długiej serii, a na prawo od kabiny pilotów prują skrzyżowane smugi goniących się iskier.

Halifax kładzie się w lewo, trawersuje, podnosi się znowu. Jakiś rozpędzony ciemny kształt z wyciem i świstem przelatuje obok, sześć karabinów maszynowych prowadzi go w strugach pocisków i nagle – błysk! jak od wybuchu. Długi jęzor płomienia wiję się skośnie ku ziemi.

Toton wrzeszczy:

– Zestrzelony!

Hadzi i Wieniawski spoglądają na siebie i napięte rysy ich twarzy przenika krótki uśmiech.

Bogumił melduje po chwili wzruszonym głosem:

– Gruchnął w ziemię. Pilot nie skakał. Pali się jak cholera...

– A co z tym drugim? – pyta Hadzi.

Nikt nie odpowiada – szukają go wzrokiem w ciemnościach. Wreszcie znów Bogumił:

– Zdaje się, że odchodzi. Tak: poszedł na kierunek godziny piątej. Już go nie widzę.

Teraz wszyscy naraz zaczynają gadać – kto, co i jak. Oraz – czy im zaliczą tego Focke-Wulfa? Hadzi interweniuje:

– Może byście się przymknęli! Do Warszawy jeszcze ze dwieście kilometrów. Jak przyjdzie meldunek z AK, to wam na pewno zaliczą. Gdzie my właściwie jesteśmy, panie nawigacjusz?

Toton nie wie dokładnie; jest podniecony, rozdygotany przeżytą emocją walki. Dopiero po chwili opanowuje się i z udaną pewnością siebie mówi, że nad Działoszycami.

– Steruj tymczasem 10 stopni – dodaje.

– Dziesięć stopni – powtarza pilot i naprowadza „Elżbietę” na kurs, a Toton zabiera się do obliczeń na podstawie ostatniej pozycji w logu.

Tak, to było chyba w pobliżu Działoszycc...

– Bogumił, widzieliście co przy tym pożarze, jak się nasz Focke-Wulf palił na ziemi?

Bogumił zastanawia się przez chwilę.

– To było w polu... Aha: pociąg widziałem!

– Pociąg? Do diabła...

Na pewno pociąg; w ruchu. A przy torze kolejowym była jakaś rzeczka.

Nawigator studiuje mapę. Tor kolejowy i rzeka... Proszowice? Albo Działoszyce? Raczej to drugie. Obie miejscowości leżą na trasie, dzieli je dwadzieścia kilometrów, to jest około pięciu minut lotu.

- Hadzi, steruj 15°. Zostawimy Kielce po prawej stronie.

Niezwykłe, wruszająco brzmią nazwy polskich miast, gdy mija się je na wysokości dwóch tysięcy metrów po raz pierwszy od pięciu lat. Chciałoby się zobaczyć je z góry, przyrzuć się znajomym zarysom, objąć wzrokiem ulice, domy, wieże kościelne, place i parki... Odnaleźć lotnisko, podejść, wylądować...

Lecz miasta są niewidoczne w nocy. Nie oświetla ich łuna bijąca od latarni i okien. Tylko dokoła drzemią przyczajone reflektory, ciężkie karabiny maszynowe i baterie dział obrony przeciwlotniczej. A na lotniskach w pogotowiu czuwają eskadry niemieckich myśliwców.

Gdy zbliża się polski Halifax, zaczynają dzwonić wojskowe telefony, biegną sygnały czujnego nasłuchu, wyją syreny alarmowe, reflektory otwierają zimne, dalekowzroczone ślepie, szukają po niebie, stanowiska artyleryjskie plują kolorowym ogniem, a z lotnisk podrywają się Messerschmitty i Focke-Wulfy, aby rozprawić się z załogą, która dotarła aż tutaj.

Tak było pod Kielcami i w rejonie Skarżyska, i Radomia i nad Pilicą, i koło Grójca.

Ale Halifax E – jak Elżbieta przeszedł. Miał już kilkanaście zadziarów w pokryciu skrzydeł i kadłuba, uszkodzoną instalację świetlną i strzaskaną szybę w wieżyczce astro. Niektóre pociski rwały się blisko. Nie można było wymanewrować wszystkich...

Poczynając od Szydłowca, Hadzi prowadził maszynę nisko paręset metrów nad ziemią. Widać było czarne lizjaje lasów jaśniejsze pola, nawet zabudowania wsi i niewyraźne linii dróg.

Pilica i most pod Białobrzegami, a potem szosa do Grójec; ukazały się wśród gwałtownego ognia OPL i zostały z tyłu Z prawej strony, za torem kolejowym, za stromym brzegiem zbliżała się Wisła, a na wprost, wysoko, na pułapie chmur leżała wielka, sinoczerwona łuna płonącej Warszawy.

Halifax przeleciał nad torem kolejowym na północ od Góry Kalwarii, wymknął się raz jeszcze z sieci krzyżowego ognia, wykręcił w prawo, nad rzekę, na zwolnionych obrotach silników schodził nad jej koryto powyżej Wilanowa.

Z Marysina, z Czerniakowa i Siekierok jeszcze usiłowały go ścigać najcięższe karabiny maszynowe i szybkostrzelne działka, lecz parabole ich pocisków górowały i gasły daleko, w stronie Grochowa i Gocławka.

Wstęga Wisły, ciemna u brzegów, z krwawymi plamami pośrodku, skręcała w lewo, ale Toton wiedział, że za kilka sekund jej bieg powróci na poprzedni kierunek i wtedy na wprost ukaże się kłamra mostu Poniatowskiego. W tej samej chwili Hadzi powinien wejść podciągniętym wirazem nad lewy brzeg, pokonać około stu metrów wzniesienia przed szpitalem Ujazdowskim i skręcić w prawo, tak aby znaleźć się na osi ulicy Marszałkowskiej.

Od sprawnego wykonania tego manewru zależało bardzo wiele. Długość drogi po linii prostej „kursem bojowym” wynosiła zaledwie dwa kilometry – niespełna 30 sekund; strefa zrzutu: 600 metrów – trochę więcej niż 10 sekund. Gdyby się to nie udało za pierwszym razem, musieliby zawrócić, okrążyć Mokotów i Wierzbno, a potem powtórzyć nalot orientując się na Pole Mokotowskie i plac Unii Lubelskiej. W takim przypadku prawdopodobieństwo zestrzelenia samolotu przez niemiecką obronę przeciwlotniczą wzrosłoby w dwójnasób.

Halifax leciał tuż przy prawym brzegu, wzdłuż Kępy Gocławskiej, gdy Toton rozpoznał po przeciwnej stronie baseny stacji pomp i oddzielającą je groblę.

– Skipper, zakręt w lewo – powiedział ochryplym, nieswoim głosem.

Hadzi już pochylił maszynę, Wieniawski dodał gazu, wchodzili nad jakieś puste, nie zabudowane place, na lewo stały w rzędzie budynki koszarowe, za nimi czerniał park przedzielony podłużnym lustrem wody – Łazienki. Na wprost piętrzyła się wysoka, porośnięta drzewami skarpa, główny gmach szpitala, szereg pawilonów, Park Ujazdowski, Aleje, a za nimi pożary, pożary, pożary...

Toton nie wyobrażał sobie, że to tak będzie wyglądało. Poczuł twarde, bolesny ucisk w gardle, jakby patrzył na tortury kogoś najbliższego – ojca? matki? – którym nie mógł zapobiec. Ruiny domów, płomienie buchające z oślepych okien, walące się ściany, ulice zabarykadowane osypiskami gruzu, kłęby Czernego dymu...

Głos Hadziego wyrwał go z osłupienia.

- Uwaga na stanowiskach, gotowość do zrzutu!

Poszukał wzrokiem wież kościoła Zbawiciela, ale kościół i plac zostały już z tyłu. Hadzi wyrównał maszynę nad dachami płonących domów, schodził lekkim poślizgiem nad korytarz Marszałkowskiej, nisko, coraz niżej... Przedni strzelec, sierżant Dobrzański, naprowadzał go na dokładny kurs:

– W lewo... jeszcze trochę... Stop! Steady!

Z okolicy dworca kolejowego na osi Alei Jerozolimskich szły płasko nad szczytami ruin świecące ściegi karabinów maszynowych. Jeden z nich zawadził o kadłub Halifaxa, blachą pokrycia wstrząsnął

krótki dreszcz, posypało się gdzieś szkło, wicher wtargnął do gondoli, ktoś zaklął głośno.

Dobrzański meldował:

– Pierwsza przecznica, druga! Trzecia! Są trzy światła, skipper! Środkowe rusza się!

Zasobniki już spadały pomiędzy bloki domów, toczyły się po jezdni.

– Dobrze, skipper! Mówi Bogumił. Zrzut w centrum! Już zbierają!

Dym wypełniał całe wnętrze samolotu, gryzł w oczy, drażnił krtanie. Żar bił od rozpalonych murów i płomieni, nad większymi ogniskami kłębiły się wiry gorących prądów, podrzucając maszynę jak na rozwichrzonych falach. Od strony Krakowskiego Przedmieścia i placu Teatralnego z czarnych, wypalonych ruin grzmiała artyleria niemiecka. Pociski pędziły nad Ogrodem Saskim, górowały, rozrywały się gdzieś nad Ochotą.

Hadzi zszedł jeszcze niżej, minął kościół na Grzybowie i plac Żelaznej Bramy, kierując się na Żoliborz.

– Uważaj, tu gdzieś niedaleko jest fort i maszty radiostacji – ostrzegł go Wieniawski.

Fort Traugutta dał znać o swoim położeniu ogniem działek. Znow coś dudniło po skrzydłach, po kadłubie. Pokład zadrgał pod nogami, zawibrował, zatrzeszczał. Było za nisko na unik, ale seria pocisków urwała się nagle.

– No! – westchnął Toton. – Już myślałem...

– Puł-łapka-ciuciubabka – powiedział Leonardo. – Czysty przypadek, że nas zgubili.

Jakieś inne, cięższe baterie ostrzeliwały z rzadka Śródmieście. Spod Fortu Bema za Powązkami waliły działa zmotoryzowane lub może czołgi. Nad praskim brzegiem na wprost Cytadeli błędził samotny reflektor, nie mogąc przeniknąć chmur dymu wleczonych wiatrem.

Hadzi minął Żoliborz i Marymont, przeleciał na prawy brzeg i nie dodając gazu wielkim łukiem okrążył Pragę, aby nie przecinać drogi pozostałym załogom, które zapewne zbliżały się już do celu.

Jeżeli nie zostały zestrzelone – pomyślał. – Jak ta, pod Działoszycami... Kto to mógł być?...

W inter-comie panowała cisza. Ludzie przeżywali raz jeszcze to, przez co przeszli. A może próbowali wyobrazić sobie piekło, w którym

od sześciu tygodni walczyli powstańcy? Od sześciu tygodni – to było niewiarygodne!

Pożary i zgliszcza zostawały coraz dalej na prawo i w tyle. Czerwona, pełzająca luna stała nad miastem, przeglądała się w Wiśle. Czarny cień Halifaxa prześliznął się znowu nad powierzchnią wody i pomknął nisko nad ziemią.

Niebo zaciągało się coraz bardziej chmurami, a ciemność gęstniała. Nie było już widać ziemi.

– Pójdziemy wyżej – powiedział Hadzi do kapitana Wieniawskiego, który od kilku minut prowadził maszynę. – Wejdz pod sam pułap.

Wieniawski dodał gazu, ale zrobił to tak niezręcznie, że tylko oba lewe silniki zwiększyły obroty. Halifax zarzucił ogonem, pochylił się w prawo i zaczął schodzić z kursu w płaskim wirażu z poślizgiem na skrzydło.

– Co się dzieje? – spytał Hadzi.

– Prawe silniki... – Wieniawski na próżno usiłował wyrównać.

Hadzi spojrział na cztery dźwignie regulujące dopływ mieszanki. Ich czarne, wypolerowane uchwyty znajdowały się w jednakowym położeniu, a mimo to liczniki dwóch prawych Merlinów wskazywały nadal o paręset obrotów mniej niż lewe.

Więc to nie wina pilota!

Maszyna szła trawersem, wibracja sterów i stateczników przenosiła się na wolanty, skrzydła drgały, trzęsły kadłubem, jakby lada chwila miały się urwać.

Zredukować gaz! – pomyślał Hadzi i przesunął wszystkie dźwignie na pół skali.

Wieniawski skinął głową. Pomogło: napór sterów zelżał, drgania ustały.

– Coś nawaliło – powiedział zdławionym głosem. – Spróbuj sam.

Hadzi poruszył dźwigniami. Tak, obie prawe chodziły luźno, przy czym ich pozycja nie miała najmniejszego wpływu na ilość obrotów. Prawe silniki pracowały na pół gazu i nie można było tego zmienić...

– Prowadnice do gaźników – powiedział na pół do siebie. – Odcięte, jak siekierą. Jakiś pocisk zerwał bowdeny...

– Ładna historia – mruknął Wieniawski. – Przy tych obrotach nie wejdziemy wyżej.

Hadzi spojrział na wysokościomierz. Mieli w tej chwili około stu pięćdziesięciu metrów.

– Polecimy na Dukłę – powiedział. – Tam jest najniższe przejście.

– Pięćset metrów – odezwał się Toton. – Do przełęczy jest stąd 310 kilometrów. Godzina i piętnaście minut lotu.

– Trochę więcej, bo będziemy podciągać – sprostował Hadzi.

– A co będzie dalej? – spytał Wieniawski.

– Zobaczymy, na jaką wysokość da się grata wywindować. W najgorszym przypadku weźmiemy kurs na wschód i wylądujemy gdzieś za radziecką linią frontu.

Powiedział to lekko, jakby takie przedsięwzięcie nie nastroczało szczególnych trudności. Musiał ich wszystkich podtrzymać na duchu, przekonać, że w jakiś sposób wybrną z tej paskudnej przygody. Ale nie liczył na możliwość lądowania po stronie radzieckiej, bez map, bez znajomości lotnisk, bez uprzedzenia. Halifax zostałby prawdopodobnie zestrzelony, zanim komukolwiek przyszłoby do głowy, że nie jest bombowcem niemieckim.

Tak – pomyślał – w najgorszym przypadku spróbujemy przejść linię frontu i będziemy skakać ze spadochronami. Ale na to jest jeszcze dość czasu.

Na razie przejął stery od Wieniawskiego i polecił mu zwiększyć ostrożnie obroty lewych silników, o tyle, aby samolot można było utrzymać na kursie i w równowadze bez niebezpiecznych drgań.

Po kilku próbach udało się wybrać najkorzystniejsze ustawienie dźwigniek. Wprawdzie trzeba było podtrzymywać maszynę bocznym sterem i lotkami, co wymagało nieustannego wysiłku mięśni, ale wysokość z wolna rosła. Pomiędzy Radomiem a Zwoleniem wynosiła prawie 500 metrów; przed zniżającymi się ku dolinie Wisły Górami Świętokrzyskimi – ponad 800.

– Przejdziemy – powiedział Hadzi. Teraz wszyscy w to uwierzyli naprawdę.

– Wyższe wtajemniczenie mmasońskie na dwa ffortepiany z pperkusją – oświadczył z uznaniem Leonardo.

Dokładnie o pierwszej po północy znów przelecieli nad Wisłą i sierżant Dobrzański zameldował dwa reflektory o dwadzieścia kilometrów ku południowi.

– Mielec – powiedział Toton. – Zboczmy trochę w lewo, skipper? Tu mogą być nieprzyjemności.

Zdobywał się na ton lekki i swobodny, ale na myśl, co jeszcze ich czeka, doznawał uczucia chłodu pod sercem.

– Jasne – odrzekł Hadzi.

Musiał wyrównać obroty, bo Halifax nie chciał zakręcać w lewo. Odchodzili na wschód, ciągle jeszcze znacznie poniżej pułapu chmur, podczas gdy na ich poprzednim kursie biegały zaniepokojone reflektory.

Minęło pięć minut, zanim Hadzi zdecydował się na nowy zakręt, o 90° w prawo. Potem jeszcze pięć minut i...

– Reflektory z lewej! Blisko!

To był głos sierżanta Panka. Białe światło prześliznęło się po kadłubie, blask oślepił na chwilę pilotów i strzelców jak błyskawica, wrócił, uczeplił się skrzydeł, zalał kabinę i przednią wieżyczkę, prowadził ją krótkimi skokami, jak świecąca wskazówka sekundnika na tarczy ciemnej nocy.

– To chyba z Kolbuszowej – powiedział Toton.

Hadzi nie próbował wymknąć się ze smugi światła. Śledził wzrokiem jego odbicie na chmurach: wielką białą elipsę z cieniem samolotu pośrodku. Oceniał jej odległość na sto metrów% może nawet mniej. W normalnych warunkach mógłby pokonać te sto metrów w ciągu paru sekund; teraz było to kwestią minut, a minuty stały się w tej chwili bardzo drogie.

Halifax szedł w górę z trudem, grzęznąc w powietrzu na niedostatecznej prędkości, ilekroć wychylenie steru zmuszało go do powiększenia kąta natarcia. Wariometr oscylował w pobliżu zera, a gdy podziałka przesuwała się wyżej, ponad metr na sekundę, pęd wiotczał, maszyna orała brzuchem i skrzydła zaczynały wibrować.

Wtem opodal pierwszego reflektora zabłysły jeszcze dwa, spojrzały w niebo, zatoczyły się po chmurach, utworzyły stożek, na którego wierzchołku Halifax płynął jak ryba przebita srebrnymi ościeniami. Jednocześnie w dole zamigotały iskry i strużki amarantowych

koraliaków popędziły ku maszynie. Szły bokiem, wykwitwały u końca lewego skrzydła, to bliżej, to dalej, chybiając o kilkanaście metrów. Lada chwila mogły trafić i wtedy...

– Dajcie im szpryca – powiedział Hadzi. – Tylko oszczędnie z amunicją.

Serie z karabinów sierżanta Panka zagruchotały w inter-comie, metaliczny trzel wyrzucanych łusek odpowiedział jak stłumione echo. Dwa reflektory zachwiały się, odpadły od stożka, próbowały wrócić, dogonić, ale nowa seria starła trzecią smugę światła jak gąbką z czarnej tablicy. Mrok wskoczył do kabiny, pochłonął skrzydła, stery, kadłub. Wiązki niemieckich pocisków pędziły na oślep, chybiały, aż urwały się nagle. Po zblakanych reflektorach szyły z góry krótkie serie Bogumiła i Panka. Ostry, cuchnący dym kłębił się w gondoli, uchodził z wolna przez rozbite szyby.

– Wystarczy na razie – powiedział Hadzi.

Ale Bogumił nie przerwał ognia. Jego karabiny ujadały nerwowo, a blade karbowane smugi układały się niemal poziomo za tylną wieżyczką, ponieważ cel, do którego mierzył, pojawiał się raz po raz za ogonem Halifaxa, znikał w chmurach, wyłaniał się z nich poniżej, odchodził w bok lub w dół i znów się zbliżał.

– Mówi skipper. Kto strzela? – zapytał Hadzi.

Nowa seria zatrzeszczała w słuchawkach. Potem przerywany głos Bogumiła:

– Myśliwiec – od ogona! To ja – Bogumił. Idzie... idzie za nami!...

Wachlarz gasnących złotych ściegów przemknął wzdłuż kabiny pilotów powyżej lewego skrzydła. Drugi!

Bogumił widział, skąd lecą. Złożył się, nacisnął spust, ale o ułamek sekundy za późno. Zacisnął zęby i czekał. Po chwili czarne widmo zamajaczyło w mroku nieco poniżej w lewo. Zanim je złowił w celowniku, sześć złotych strumyków trysnęło stamtąd w jego kierunku – wydało mu się, że prosto w wieżyczkę.

Nie: poszły tuż pod nią, zawadziły o kadłub – w słuchawkach zadudniło, ktoś krzyknął, Bogumił nacisnął spust, zobaczył swoją serię – dwie smugi sięgające w głąb ciemnej przestrzeni aż ku błyskom migocącym na czarnym cieniu, który się zbliżał, rósł w oczach i nagle wykręcił w bok, znikając z pola ostrzału.

Prawie jednocześnie Halifax osiągnął pułap chmur i szare kłęby wilgotnej pary otoczyły wieżyczkę, a na szybach zaczęła osiadać rosa.

Bogumił otarł pot z czoła. Koszula lepiła mu się do grzbietu. W gardle czuł żar, jak od gorącego popiołu. Cuchnący, gęsty dym dusił, suchy kaszel rozdzierał płuca. W inter-comie słychać było niewyraźne, zmieszane głosy. Ktoś powiedział: „Przenieście go na nosze”, ktoś mówił o opatrunku...

Bogumił chciał zameldować, że nie udało mu się zestrzelić Focke-Wulfa, i zapytać, co się stało, ale w tej chwili chwyciły go mdłości. Zdążył odłożyć mikrofon i wymiotował, oparłszy głowę o tylce karabinów.

Ostatnia seria niemieckiego myśliwca była celna. Kilkadziesiąt pocisków przeszło kadłub, nie czyniąc zresztą poważniejszych szkód w instalacjach i przyrządach, z wyjątkiem przewodów tlenu i kilku szyb.

Toton w owej chwili siedział nad rozwiniętą mapą i przy świetle latarki zapisywał w logu przypuszczalną pozycję – między Kolbuszową a Mielcem, na wschód od Wisłoki, godzina 0117. Usłyszawszy głos Bogumiła, a zaraz potem przeciągły trzask i świst w gondoli, zerwał się, aby przejść do bocznego stanowiska ogniowego, lecz już tam nie dotarł. W połowie drogi poczuł gwałtowne szarpnięcie, jakby natknął się na sterzącą w ciemności żelazną sztabę. Usiłował ją chwycić ręką, aby nie stracić równowagi, ale nie trafił na żaden materialny przedmiot, zatoczył się, nogi zdrętwiały mu nagle i osunął się na pokład. Ciągle jeszcze nie rozumiał, co właściwie zaszło. Dopiero gdy ból przeszył go na wskroś, uświadomił sobie, że został raniony. Przeraził się, krzyknął: „Hadzi!” i wpadł w jakiś olbrzymi wirujący lej, który wessał go z szumem i hukiem spadającej lawiny.

Kiedy się ocknął z omdlenia, leżał na noszach w półmroku rozpraszonym przez dogasającą latarkę elektryczną. Ból, okropny tępy ból drażył mu trzewia. Hadzi pochylał się nad nim, trzymając go za przegub dłoni.

– Żyje – powiedział do kogoś. – Dajcie strzykawkę. I światło.

Toton spróbował unieść głowę, lecz nie starczyło mu sił, a wewnątrz skręcił gwałtowny skurcz.

– Nie ruszaj się – powiedział Hadzi. – Zrobię ci zastrzyk morfiny. Nie będzie tak bolało.

Odrzucił koc i Toton poczuł chłód na obnażonych udach. Opatrzyli mnie – pomyślał. – Zrobili, co było można. Był im wdzięczny. Hadziemiu w szczególności. Przecież w tych warunkach...

– Jestem ciężko ranny? – zapytał z trudnością.

– Wyliżesz się – odrzekł Hadzi. – Myślałem, że jest gorzej.

– W brzuch?

– Aha. Ale nie ma dużego krwotoku. Teraz leż spokojnie. Leonardo i sierżant Panek zostaną przy tobie.

Kłamie – pomyślał Toton, ale spróbował się uśmiechnąć. – Dziękuję ci – powiedział szeptem

Ból ustępował z wolna i to mu dodawało otuchy. Pokrowski zgasił latarkę.

– Mamy tylko jedną zapasową baterijkę – powiedział, jakby chciał się usprawiedliwić. – Poharatało inst-talację.

Mówił coś jeszcze, ale Toton słyszał go coraz słabiej. Zapadał w odrętwienie, myśli płynęły leniwie, mieszały się i tylko obawa nowego ataku straszliwych bólów zawisała w jego podświadomości, jak ciężki głaz nad głową.

Hadzi wrócił do kabiny pilotów i zajął swoje miejsce obok Wieniawskiego.

– Jest źle – odrzekł na jego pytanie o stan nawigatora. – Postrzał w brzuch, duży krwotok, no i – to musi być diabelnie bolesne. Zużyliśmy prawie wszystką gazę i bandaże na opatrunek. Na szczęście jest kilka ampulek morfiny. Zrobiłem mu zastrzyk, ale... sam rozumiesz...

Wieniawski milcząc pokiwał głową.

W prostej linii do bazy mieli ponad tysiąc kilometrów, ale trzeba było doliczyć coś niecoś na omijanie stref niemieckiej obrony przeciwlotniczej i na błędy w utrudnionej nawigacji, a prędkość przy wznoszeniu się na zredukowanych obrotach utrzymywała się poniżej stu pięćdziesięciu mil na godzinę.

– Jeżeli wszystko pójdzie dobrze, wylądujemy w Brindisi przed siódmą rano – powiedział Hadzi.

Nie miał nadziei, aby Toton dożył tej chwili. Rana wyglądała na ciężką. Pocisk, zapewne z karabinu (bo z działka byłby natychmiast

śmiertelny), przeszedł na wylot i prawdopodobnie porozrywał jelita. Warstwy gazy szybko nasiąkały ciemną, lepłą krwią. Bez niezwłocznej pomocy chirurga, bez transfuzji nie mogło się to zakończyć pomyślnie.

Hadzi próbował nie myśleć o tym. Musiał przecież wyciągnąć maszynę co najmniej na dwa tysiące metrów, aby przelecieć nad wysokimi górami. Musiał przy tym sam prowadzić nawigację, na oślep w chmurach.

Odczytał ostatni zapis w logu: pozycję, czas, kurs, prędkość względem ziemi. Zanotował jeszcze: „Na wysokości 950 metrów samolot atakowany od tyłu przez Focke-Wulfa wchodzi w chmury warstwowe. Nawigator, ciężko ranny w brzuch, po opatunku otrzymał zastrzyk morfiny”.

Spojrzał na wysokościomierz, potem na wariometr. Halifax prawie się nie wznosił. Wieniawski bez pomocy skippera obawiał się utraty prędkości w ślepych locie.

– Zostaw mi stery – powiedział Hadzi. – Może byście spróbowali we dwóch z Pokrowskim naprawić światło.

Drugi pilot wy dostał się ze swego fotela i przeszedł do przedziału radio. Hadzi manewrował gazem, zwiększając do granic możliwości obroty lewych Merlinów. Musiał równoważyć ich ciąg stałym wychyleniem bocznego steru, ale Halifax nabierał teraz wysokości.

Przełęcz Dukielska od dawna została w tyle, nowy kurs przecinał Czechosłowację na zachód od Preszowa, a Węgry na wschód od Budapesztu. Góry były tam niższe, dolina węgierska między Dunajem a Cisą sięgała głęboko na południe, aż do Posawiny w Jugosławii. Dopiero w Bośni zaczynały się znów duże wzniesienia, powyżej dwóch tysięcy metrów. Hadzi miał nadzieję, że mimo wszystko zdoła je pokonać.

Wschód słońca rozplamił bezkresną, pofalowaną równinę białych altostratusów, nad którymi leciał okaleczony Halifax. Jego wieżyczki połyskiwały odbiciem skośnych promieni w ułamkach strzaskanych szyb, zadziory w pokryciu syczały pędem, zerwana antena miotła się nad kadłubem, z rozprutej pociskami dolnej powierzchni prawego skrzydła zwisały jakieś metalowe strzępy. Tropiony przez posterunki nasłuchu i stacje radarowe, śledzony przez reflektory, ścigany

morderczym ogniem dział, atakowany przez myśliwce, na pół obezwładniony, oślepy i pozbawiony łączności, prześladowany w ciągu wielu godzin, wymykał się z matni przy świetle dziennym, które wprawdzie mogło dopomóc w odnalezieniu drogi do bazy, lecz stwarzało jeszcze większe niebezpieczeństwo na wypadek spotkania z myśliwcami czyhającymi na takie okazje.

Cztery Merliny pracowały równo na zredukowanych obrotach, maszyna płynęła w chłodnym porannym powietrzu pod błękitnym niebem, na które wtaczało się słońce. Z tyłu po lewej i po prawej stronie sterczały jakieś wysokie skalne turnie i szczyty, których jednak nie można było zidentyfikować w tych warunkach.

Hadzi tylko w przybliżeniu mógł określić pozycję. Przypuszczał, że minęli Sarajewo i znajdują się o jakieś pięćdziesiąt lub siedemdziesiąt kilometrów na północ od wybrzeża, pomiędzy Hercegowiną a Czarnogórzem. Był bardzo zmęczony, jakkolwiek w ciągu ostatnich paru godzin Wieniawski pilotował z nim na zmianę.

Mieli teraz przed sobą wybrzeże, niewidoczne pod warstwą chmur. Po tylu godzinach ślepego lotu, bez żadnej możliwości sprawdzenia, czy kolejno zliczane pozycje zgadzają się z rzeczywistymi, mogli równie dobrze wyjść na stosunkowo bezpieczne małe porty rybackie, jak na silnie obsadzony Dubrownik czy też na ufortyfikowany i uzbrojony w ciężkie działa Kotor. Należało liczyć się także z tym, że chmury zalegają nad Adriatykiem, a może nawet nad łądem włoskim. Ich dolny pułap mógł być bardzo niski. Zbyt wczesne lub zbyt późne przebicie tej warstwy obłoków o niewiadomej grubości zagrażałoby wówczas zderzeniem z ziemią, zwłaszcza przy ograniczonej mocy prawych silników.

Hadzi rozważał wszystkie te problemy od chwili, gdy do kabiny zajrzało słońce, ale nie mógł powziąć żadnej decyzji, dopóki Halifax według jego obliczeń znajdował się nad terytorium Jugosławii.

Najdalej za trzy kwadranse wszystko się wyjaśni – pomyślał.

Zostawił stery Wieniawskiemu, aby zajrzeć do rannego. Toton przeważnie był nieprzytomny. Jego zmieniona, pożółkła twarz, z głębokimi cieniami pod oczyma, wyglądała jak woskowa maska. Tylko od czasu do czasu posiniałe wargi drgały bolesnym skurczem. W

krótkich chwilach ocknień jęczał i wzywał Hadziego. Błagał o zastrzyk. Jeszcze jeden zastrzyk!...

Ale Hadzi musiał mu odmówić. Instrukcja dołączona do ampulek z morfiną ostrzegła wyraźnie, że zastrzyki stosowane częściej niż co trzy do czterech godzin mogą sparaliżować oddychanie.

– Tym lepiej – powiedział Toton. – Prędszej skończę.

– Za godzinę będziemy w bazie – kłamał Hadzi. – Musisz wytrzymać.

Sobie również powtarzał ten nakaz, aby nie poddać się żalowi i zachować chłodny rozsądek. Doznawał ulgi, ilekroć ranny tracił przytomność, lecz potem ogarniała go obawa, że to już koniec.

Tym razem Toton wydawał się przytomniejszy. Nie upominał się już o morfinę. Patrzył na Hadziego spod przymrużonych rzęs – spod tych swoich wspianiałych rzęs, którymi czarował kobiety – i nawet cień uśmiechu złagodził wyraz jego spieczonych ust.

– Jesteśmy już prawie nad morzem – powiedział Hadzi siadając przy noszach. – Czujesz się lepiej, prawda?

Toton poruszył dłonią, jakby na znak, że to już nie ma żadnego znaczenia.

– Mój pierwszy lot... bojowy – powiedział z wysiłkiem. – To niesprawiedliwie... W pierwszym locie... koniec...

Hadzi czuł, że nie zdobędzie się na nowe kłamstwa, które brzmiałyby dostatecznie przekonywająco.

– Nie poddawaj się i nie gadaj głupstw. Najgorsze już minęło.

– Hadzi – powiedział Toton, jakby te słowa nie dotarły do jego świadomości – chciałbym, żebyś wiedział... i Jean... Tylko ty i ona...

Przerwał, widocznie bardzo wyczerpany, ale po chwili znów podjął chrapliwym, niewyraźnym głosem:

– Ja wtedy z Paryża... tylko flakon perfum. Reszta... reszta... Ooch – jęknął boleśnie i kurczowo chwycił dłoń Hadziego.

– Rozumiem – powiedział Hadzi. – Uspokój się. Nie myśl teraz o tamtej sprawie. Będzie na to czas, jak...

Urwał nagle, bo z półotwartych ust rannego pociekła strużka ciemnej krwi, a szeroko otwarte oczy patrzyły w jeden punkt szklanym, nieruchomym spojrzeniem. Krew kapiała drobnymi kropelkami, które

krzepły w sopel na opadłym podbródku, rysy twarzy stężały, uchwyt dłoni zwiotczał, pierś przestała falować oddechem.

To był koniec. Hadzi przez chwilę jeszcze siedział pochylony, przejęty żalem, przybity, ze ściśniętym gardłem i uczuciem pustki w mózgu. Potem ostrożnie dotknął palcami powiek swego nawigatora i opuścił je na zgasłe źrenice.

– Śpij – powiedział cicho.

Warstwa chmur zalegających nad wybrzeżem i południowo-wschodnim obszarem Adriatyku zaczęła rzednieć, rwać się na pojedyncze płaskie obłoki, ławice i smugi, pomiędzy którymi głęboko w dole ciemniało malachitowe morze.

Potem obłoki rozpięchły się, zostały w tyle, a w oddali ukazał się niski pas lądu – zielony, wesoły brzeg Apulii. W miarę jak się zbliżał, można było rozpoznać na prawo małe przystanie i porty: Monopoli, Polignano, Mola, na lewo – wystający ku północy przylądek Galio, a za nim, nad wąską zatoką – Brindisi.

Zboczenie z obranego kursu wyniosło nie więcej niż pięćdziesiąt kilometrów.

– Na szczęście – powiedział Wieniawski. – Benzyna się kończy. Dwanaście i pół godziny od startu... Brr! Zmarzłem na kość.

– Wszystko nie może nawalić – mruknął Hadzi.

Drugi, dalej na wschód wysunięty przylądek Cavallo wyrzwał spoza pierwszego. Pomiędzy nimi, u wylotu zatoki – parę małych wysepek, na jednej z nich ruiny fortu Św. Andrzeja.

Hadzi zmniejszył obroty lewych silników, Halifax zniżał się lekkim trawersem, szumiąc, sycząc i poświstując. Prędkość rosła, ponieważ oba prawe Merliny pracowały nadal na pół gazu, a zerwane cięgna uniemożliwiały regulację dopływu mieszanki. Wewnątrz gondoli hulały przeciągi, wiatr wdzierał się przez rozbite szyby wieżyczek i kabin, mapy, kartki papieru, formularze fruwały w powietrzu. Sierżant Panek czekał z nabitą raketnicą, aby na znak Hadziego wystrzelić czerwoną raketę nad lotniskiem.

Jakiś mały parowiec wychodził z portu, dym z jego komina ścielił się nad zatoką, wskazując kierunek wiatru, który nie zmienił się od wczorajszego wieczora.

– Lądowanie z zachodu na wschód – powiedział Wieniawski.

Ukazało się płaskie, rozległe lotnisko przekreślone skrzyżowanymi pasami startowymi. Promienie słońca odbite w oknach wieży kontroli strzeliły prosto w oczy pilotów i zgasły. Strzelcy kolejno meldowali, że w powietrzu nie widać żadnego samolotu. Hadzi kazał Dobrzańskiemu przejść z przedniej wieżyczki do środka gondoli.

Na wysokości dwustu metrów zwiększył obroty do połowy, a gdy Halifax zaczął mijać wschodni koniec runwayu, powiedział:

– Rakieta, Panek. Już!

Rozległ się huk, odpalona rakietka śmignęła w bok pozostawiając za sobą smugę dymu, rozjarzyła się jaskrawym czerwonym blaskiem, opadła w dół daleko w tyle.

– Na środek lotniska – zameldował tylny strzelec.

– Roger – mruknął Hadzi.

Odchodził daleko na zachód, aby starczyło miejsca i czasu na obszerny zakręt o 180 stopni i na wypuszczenie podwozia dopiero na prostej. Za rozwidleniem torów kolejowych położył maszynę do wirażu. W dole, po prawej stronie płynęły zielone winnice, srebrzyste gaje oliwne, płowe ścierniska, drogi z rzędami drzew morwowych po bokach. Wyrównał dokładnie na przedłużeniu runwayu E-W.

– Podwozie – powiedział i z niemąłą ulgą stwierdził, że zielone światełka sygnalizacyjne zapaliły się natychmiast po tym, jak Wieniawski przestawił dźwignię. Mogło być uszkodzone – pomyślał.

– Kłapa na jedną czwartą – powiedział.

I kłapy otworzyły się również. Teraz pozostał do wykonania najtrudniejszy manewr lub raczej wybór właściwego momentu, w którym należało odciąć dopływ mieszanki i wyłączyć wszystkie iskrowniki. Hadzi tylko raz lądował w ten sposób na lekkim dwusilnikowym bombowcu w Kanadzie, pod Montrealem. Wiedział, że musi przygotować się na niespodzianą, odmienną od normalnej reakcję samolotu w zupełnie innych warunkach aerodynamicznych.

– Cała załoga – powiedział do mikrofonu. – Połóżcie się na pokładzie i trzymać się, bo lądowanie może być trochę garbate.

Halifax szedł skośnie w dół, rozpędzał się, zaczynał wibrować. Lotnisko podchodziło coraz wyżej, horyzont wznosił się, ziemia gnała na spotkanie poszczerbionej przedniej wieżyczki.

Hadzi dopuścił ją na dziesięć metrów od podwozia i dopiero wtedy wolno złagodził nacisk steru. Wysoki gwizd i szum trwał jeszcze przez kilka sekund, po czym zaczął opadać i ustalił się o parę tonów poniżej. Granica lotniska i czarno-białe tablice wlotu nad runway E-W zbliżały się, rosły w oczach. Wtem z wozu startowego trysnęła w górę zielona rakietka: „Runway wolny, możecie lądować”!

– Klapy na pół – powiedział Hadzi. – Teraz uwaga... Pęd zmniejszył się nieco, lecz maszyna ciągle jeszcze miała duży nadmiar prędkości.

– Krany!

Wieniawski zamknął je obiema rękami, po dwa naraz. Tablice i latarnie wlotowe mignęły po obu stronach, szary pas runwayu sunął pod wypuszczonym podwoziem. Silniki jeszcze pracowały, zasysając resztę benzyny z przewodów.

– Iskrowniki, po jednej serii – powiedział Hadzi.

Drugi pilot wyłączył zapłon – najpierw zewnętrznych, potem wewnętrznych silników; pierwsza seria świec, druga seria. Środek ciężkości samolotu jak gdyby przesunął się nagle w przód, ale Hadzi w tej samej chwili ściągnął ster ku sobie. Ziemia biegła, zwalniała, pas startowy opuścił się niżej, znów podjechał w górę, pneumatyki twardo uderzyły o beton i Halifax odbił się z głuchym jękiem amortyzatorów, opadł ciężko, bezwładnie i wśród zupełnej ciszy potoczył się w dobiegu. Łopaty śmigieł zawahały się, stanęły. Hadzi, wykorzystując ostatek pędu, wdepnął lewy pedał i zjechał z runwayu.

Od strony budynku portowego nadjeżdżała sanitarka, za nią – ciągnik na gaśnicach. Wóz pożarowy zawracał na swoje miejsce.

Przez długą chwilę nikt z załogi nie poruszył się i nie przemówił. Patrzyli w milczeniu na nieruchomą ziemię, która była tuż blisko pod nogami, na zieloną trawę lotniska poruszaną tylko lekkim powiewem wiatru, na pogodny, słoneczny krajobraz, który trwał w miejscu i nie przesunął się w żadną stronę. Cisza bez łoskotu silników, bez szumu i świstu, bez sepleniącego świergotu w słuchawkach inter-comu. Łagodna cisza i wśród niej jasne, żywe głosy i dźwięki: naszczekiwanie psów, dzwonki kóz i owiec, pianie kogutów, nawoływania ludzi; poważny, niski ton uderzeń zegara na wieży kościelnej, nawet turkot pociągu i klekot kosiarki pełzającej na skraju lotniska. Wszystko to nabiera szczególnego uroku po dwunastogodzinnym locie, a ziemia, na

którą się wraca, jest o wiele piękniejsza niż ta, z której się wystartowało.

Tego dnia spośród dziewięciu Halifaxów pięć nie powróciło do bazy. Dywizjon stracił trzydziestu sześciu ludzi. Dokonano ośmiu zrzutów. Zestrzelono na pewno jeden nieprzyjacielski samolot myśliwski; prawdopodobnie uszkodzono lub zestrzelono jeszcze dwa.

Do końca września roku 1944 Hadzi wykonał jeszcze kilka lotów nad Warszawę, a w październiku, po upadku powstania, latał nadal z bronią i amunicją dla organizacji podziemnych i partyzantów do Polski, Czechosłowacji, Austrii, Jugosławii i Bułgarii. Stan załóg w dywizjonie skurczył się do jedenastu. Ostatni lot nad Polskę w nocy z 28 na 29 grudnia wykonały tylko dwa Halifaxy...

Otrzymawszy wreszcie uzupełnienia, dywizjon został znów przesunięty do lotnictwa transportowego i Hadzi w maju 1945 przestał „pracować dla zwycięstwa”, aby z kolei zacząć pracę nad złagodzeniem jego skutków przez dostarczanie drogą powietrzną żywności i lekarstw wynędzniałym mieszkańcom Europy zachodniej.

Zwycięstwo bowiem zostało osiągnięte, przynajmniej w Europie: 17 stycznia Niemcy, pod naporem Czerwonej Armii (z którą współdziałała 1 Armia Polska), opuścili ruiny Warszawy, 4 kwietnia – Bratysławę, 13 – Wiedeń, 30 – Ostrawę; 2 maja skapitulował Berlin. Od zachodu w tym czasie wojska sojusznicze sforsowały Ren i wyszły nad Łabę, a od południa – na granicę włosko-szwajcarską. 9 maja dowództwo niemieckie podpisało bezwarunkową kapitulację.

Na olbrzymiej scenie wojennej Dalekiego Wschodu działania trwały dłużej, lecz już w lipcu cień klęski padł na Japonię. Mimo to nieomal w przededniu jej kapitulacji dowództwo lotnictwa Stanów Zjednoczonych dopuściło się zagłady Hiroszimy i Nagasaki przy użyciu bomb atomowych.

W ciągu sześciu lat wojny śmierć (dla zwycięstwa) poniosło około trzydziestu milionów ludzi, nie licząc wymordowanych w obozach koncentracyjnych. Europa leżała w gruzach, ale pewien ekonomista amerykański obliczył, że udział Stanów Zjednoczonych w kosztach tej imprezy wyniósł zaledwie 1,3% majątku narodowego. Była to bardzo pocieszająca wiadomość...

Powróciwszy do Londynu jesienią roku 1945, Hadzi przede wszystkim postarał się o zasłużony urlop. Chciał zorientować się w sytuacji przed powzięciem jakiegokolwiek decyzji, co bynajmniej nie

było łatwe w powodzi plotek, pogłosek i sprzecznych projektów dotyczących dalszych losów lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii.

Szef sztabu zabiegał o wysłanie kilkunastu polskich dywizjonów do brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech, lecz ta koncepcja w aktualnych warunkach politycznych okazała

się nie do przyjęcia dla dowództwa Royal Air Force. Polskie Siły Zbrojne w najbliższym czasie musiały ulec demobilizacji. Wobec tego pod egidą brytyjskiego ministerstwa wojny zaczęto tworzyć tzw. Polish Air Force Resettlement Corps – lotniczą organizację kombatancką, która miała z jednej strony powstrzymać kilkanaście tysięcy lotników od powrotu do kraju, z drugiej zaś – ułatwić im znalezienie pracy i osiedlenie się bądź w W. Brytanii, bądź w dominiach i koloniach. Tym sposobem szef sztabu i jego współpracownicy zapewnili sobie jeszcze na pewien czas kierownicze, wcale nieźle płatne stanowiska oraz perspektywę możliwie najlepszego urzędnika się po ostatecznej likwidacji „Korpusu”.

Król Powietrza – z tytułu swego stopnia i dotychczasowych funkcji – został inspektorem owej organizacji, ale nie zamierzał poświęcać jej wiele czasu. Miał pewne oszczędności, a przy demobilizacji należała mu się znaczna odprawa. Całą tę sumę postanowił zainwestować w kupno luksusowego hotelu w Buenos Aires, gdzie spodziewał się spędzić resztę życia.

Jego projekty matrymonialne rozchwiały się, panna Rita Newman bowiem wybrała sobie na męża przedstawiciela zubożałej rodziny szlacheckiej, który właśnie odziedziczył tytuł lordowski oraz niebywale zadłużoną posiadłość z historycznym zamkiem. Szczęśliwy narzeczony był dobrym znajomym dra Newmana, nie miał przesądów rasowych i na gwałt potrzebował pieniędzy. Wprawdzie jego powierzchowność znacznie odbiegała od ideału męskiej urody – miał niepozorną postać, odstające uszy, nastroszone rude wąsy, mocno przerzedzone włosy i nieruchome spojrzenie przywodzące na myśl leniwego kota, niemniej jednak tytuł i zamek były jak najbardziej autentyczne. Nazywał się Samuel Cunningham, a jakkolwiek natura nie obdarzyła go wybitnym intelektem, to przecież uchodził za człowieka rozsądnego, o miłym charakterze i nieposzlakowanej opinii. Tak czy owak, jego oferta małżeńska została przyjęta przez piękną Ritę i zaakceptowana przez jej

ojca. Doktor Newman bowiem, libertyn i cynik, nieślubny syn amerykańskiego agenta handlowego i pielęgniarce szpitalnej, w głębi ducha żywił podziw i uwielbienie dla arystokracji, a Rita (na szczęście!) miała dość rozumu, aby nie ulec urokowi generalskich gwiazdek, które już traciły swój blask i splendor.

Hadzi spotkał Samuela w Travelling-Birds Klubie przy Hyde Park Corner, gdzie bywało wielu lotników z Transport Command. Cunningham wybierał się do Gloucester, aby dopełnić formalności demobilizacyjnych. Był sam i miał jeszcze sporo czasu do odejścia pociągu, więc mogli spokojnie pogawędzić.

Powiadomiwszy Hadziego o swych zaręczynach i zaprosiwszy go na ślub (który miał się odbyć za kilka tygodni, po przybyciu doktora Newmana do Londynu), z niejakim zażenowaniem przyjął gratulacje, po czym sam z kolei zapytał, co działo się z Hadzim przez ostatnie dwa lata.

Wiadomość o śmierci Gubiszewskiego widocznie go poruszyła. Już od dawna nie żywił do niego urazy o tę Zosię z konsulatu w Kairze, jakkolwiek wówczas... No, teraz cała sprawa nie miała już najmniejszego znaczenia. A Toton... Biedny Toton!

– Zdaje się, że był zaręczony z siostrą Bena Valentine'a?

– Tak – odrzekł Hadzi. – Zawiadomiłem ją, że Toton poległ.

Nie powiedział nic więcej, jakkolwiek teraz, gdy po zakończeniu wojny mógł decydować o swoich dalszych poczynaniach, każde wspomnienie o Jean opanowywało natychmiast wszystkie jego myśli.

List, który wysłał do niej z Brindisi, dotarł do Londynu po dwóch tygodniach, lecz odpowiedź, datowana zaraz po jego otrzymaniu, doszła Hadziego dopiero w styczniu, na nowym miejscu postoju w Anconie. Jean pisała, że bardzo jej żal „Paula”, że boleśnie odczuła jego śmierć, chociaż rozstanie z nim było przecież rozstaniem na zawsze, i to bynajmniej nie z powodu „tej sprawy”, która tylko je przyspieszyła.

Mimo tych zapewnień Hadzi czynił sobie wyrzuty, że dotąd nie powiadomił Jean o tym, co Toton powierzył mu przed śmiercią.

Zdecydował się wyjaśnić tę sprawę w swoim następnym liście, ale z odpowiedzi, która tym razem nadeszła już po kilku tygodniach, wywnioskował, że Jean od początku domyślała się owej tajemnicy.

Powody i przyczyny zerwania były zupełnie inne – pisała. – Hadzi powinien także się ich domyślać.

Owszem, pozwalał sobie na domysły i nawet na pewne projekty z nimi związane. Ale nie chciał o nich pisać. Odkładał to do zakończenia wojny i do rozmowy z Jean w cztery oczy. Pisywał często, a z jej listów wiedział, że i ona czeka na tę ostateczną rozmowę.

Teraz, po upływie całego roku, od kilku dni na próżno usiłował się z nią zobaczyć.

– Ben jest od tygodnia w Londynie. Pewnie już wiesz, że został dyrektorem eksploatacyjnym British Air Ways – mówił Samuel. – To pachnie wielką karierą – dodał tajemniczym szeptem. – Catherine, to jest – mrs. Valentine, popełniła błąd odrzucając jego ostatnią propozycję...

Hadzi nic o tym nie wiedział.

– Co się dzieje z Kay?

Cunningham spotkał ją w Paryżu. Występowała w jakimś drugorzędym teatryku rewiowym, ale miała nadzieję na engagement do filmu.

– Nie wierzę w ten film – oświadczył ruszając znacząco wąsami. – Ben też się z nią widział. Znasz go. Chciał, żeby z nim tu wróciła. Ale ona marzy o roli Kleopatry czy może Joanny d'Arc – już nie pamiętam... Zdaje się, że nic z tego nie wyjdzie. Ten wasz turecki generał też ją zawiódł...

– Efendi – mruknął Hadzi. – Miał przecież razem z Kay założyć jakiś teatr czy coś w tym rodzaju.

– Aha, właśnie. Wiesz, co zrobił? Kupił pralnię.

– Pralnię?!

Samuel twierdząco skinął głową.

– Gdzieś w okolicy Kensington. Pralnia bielizny i chemiczne czyszczenie garderoby. To znacznie pewniejszy interes niż teatr. Podobno świetnie idzie. Kilku starszych oficerów znalazło tam u niego zatrudnienie. W administracji, rozumie się.

– Mam nadzieję – uśmiechnął się Hadzi.

Ujrzał w wyobraźni Efendiego z żelazkiem w ręku prasującego koszule i kołnierzyki, a kilku byłych szefów wydziałów departamentu lotnictwa przy wyżymaczkach i baliach.

Kleopatra siedziałaby przy kasie! – pomyślał.

Cały ten karykaturalny obraz nie miał zapewne wiele wspólnego z rzeczywistością. Ostatecznie posiadanie i prowadzenie pralni było może lepsze niż odnajmowanie i sprzątanie umeblowanych pokoiów „*bed and breakfast*”, czym zajmowało się kilku przedsiębiorczych zdemobilizowanych lotników, którzy na dogodnych warunkach kredytowych nabyli małe pensjonaty...

Byli to zresztą tylko nieliczni, mający jakieś oszczędności. Ci, którzy nie rozporządzali większym kapitałem inwestycyjnym, czekali na pracę obiecaną przez Resettlement Corps lub chwyтали się dorywczych zajęć. Pewien podpułkownik, o nazwisku dobrze znanym w przedwojennym lotnictwie, został barmanem w eleganckim nocnym lokalu West-Endu. Były dowódca dywizjonu myśliwskiego odnawiał mieszkania, wyrabiając sobie klientelę w drodze kolejnych poleceń przez znajomych, póki nie wtrącił się do tego związek zawodowy malarzy pokojowych. Inni próbowali pracować chałupniczo jako tapicerzy, introligatorzy i wytwórcy galanterii.

Resettlement Corps mógł na razie zaofiarować pracę w kopalniach lub na fermach, ale była to ciężka praca fizyczna, źle płatna – taka, której nie chcieli się podjąć robotnicy angielscy. Board of Trade – ministerstwo pracy – miało dość swoich zdemobilizowanych bohaterów, którzy walczyli dla zwycięstwa i którym teraz trzeba było zapewnić najlepsze zarobki. Polacy – nawet ci „tak nieliczni, którym tak wielu tyle zawdzięczało” – przestali być „walecznymi sojusznikami” (*galant allies*) i stali się po prostu natrętnymi cudzoziemcami (*troublesome foreigners*)...

Pożegnawszy się z Cunninghamem, Hadzi raz jeszcze spróbował połączyć się telefonicznie z Jean. Lecz telefon w jej mieszkaniu już od tygodnia nie odpowiadał na sygnały centrali.

Nie ma jej w Londynie – pomyślał.

Ostatni list wysłał do niej z Rotterdamu, aby ją uprzedzić o swoim bliskim powrocie. Poczta lotnicza działała już normalnie, więc list powinien był nadejść w ciągu paru dni. Mogło się jednak zdarzyć, że Jean wyjechała wcześniej. Przymuszczał, że chyba nie na długo i niezbyt daleko, ale nie mógł pozbyć się uczucia niepewności.

Nie miał ochoty wracać do polskiego pensjonatu, gdzie tymczasowo zamieszkiwał. Ów pensjonat polecił mu Leonardo, rozstając się z nim przed swą demobilizacją. O tej porze podawano tam kolację i przy wspólnym stole toczyły się „dyskusje polityczne” oparte na ostatnich pogłoskach o tym, co się dzieje w Polsce. Źródłem tych pogłosek były przede wszystkim sfery zbliżone do wegetującego jeszcze sztabu i rządu emigracyjnego, który za wszelką cenę pragnął zapobiec powrotowi mas żołnierskich do kraju „opanowanego przez komunistów”. Mówiło się tam o masowych rozstrzelaniach, o wywożeniu ludności na Syberię, o prześladowaniach, głodzie, nędzy i chaosie, który rzekomo panuje pod rządami „czerezwyczejki”, a także o rychłej interwencji Stanów Zjednoczonych, których wojska miały wkroczyć do Polski, aby przywrócić porządek.

Hadzi nie miał cierpliwości słuchać tych bredni, a przy tym wiedział z doświadczenia, że na nic się nie zda zaprzeczać im nawet przy użyciu nieodparty argumentów. Należało raczej zaczekać na oczywiste fakty.

Sam czekał na wiadomość od Pokrowskiego, który nie oglądając się na nic, wyjechał pierwszym transportem repatriacyjnym do Gdyni. Ów transport zorganizowany przez ambasadę polską odszedł z Southampton przed kilku tygodniami. „Politycy” z wojskowego klubu „Białego Orła” i lokatorzy polskich „boarding-house'ów” przepowiadali, że wyląduje w Archangielsku albo na Wyspach Kurylskich.

Nie, towarzystwo rodaków, z którymi widywał się i rozmawiał z konieczności, wcale go nie nęciło. Postanowił, że przejdzie się trochę i wstąpi do hotelu „Regent”, aby coś zjeść. Ben Valentine zwykle tam się zatrzymywał – zapewne jeszcze nie ma stałego mieszkania w Londynie.

Wracając od automatu telefonicznego, zajrzał do gabinetu bridżowego i ku swemu zdziwieniu zobaczył tam majora Wawrzyniaka. Skarbonka oczywiście nie brał udziału w grze przy żadnym z dwóch zajętych stolików. Siedział osobno w kącie pokoju pod wysoką stojącą lampą i studiował jakąś książkę, mając pod ręką syfon z wodą sodową, dzbanuszek z sokiem owocowym i szklanke.

Dziewięć pensów pęknie jak nic – pomyślał Hadzi. – Co za rozpusta!

W tej chwili Maruszek oderwał się od lektury i ujrzawszy Hadziego wstał wyciągając do niego rękę.

– Tyle lat! Co tu robisz?

– Spędzam urlop – odrzekł Hadzi. – A ty?

– Ja... – Maruszek usiłował zasłonić tytuł książki, ale Hadzi dostrzegł, że był to samouczek języka portugalskiego.

– Właśnie otrzymałem nominację na attache lotniczego – powiedział. – Z Warszawy – dodał nieco wyzywającym tonem.

Hadzi nie od razu w to uwierzył. Dopiero gdy Maruszek zapewnił go, że nie żartuje, że nawiązał już kontakt z żoną i lada dzień spodziewa się jej przyjazdu z Polski, wyraził swoje uznanie dla jego przedsiębiorczości i zdecydowanej postawy. Przyznał, że sam ma jeszcze pewne opory, jeśli chodzi o natychmiastowy powrót do kraju, ale prędzej czy później zamierza wrócić.

– Bardzo słusznie – powiedział Maruszek. – Mogę ci to ułatwić, kiedy tylko zechcesz.

Stał się teraz wymowny i gotów do usług. Zaznaczył zresztą, że załatwianie spraw repatriacyjnych należy do jego obowiązków. Jak również przeciwdziałanie propagandzie emigracyjnej i rzetelne informowanie o stosunkach panujących w Polsce.

Hadzi zauważył, że jak dotąd wyniki tej działalności są raczej mało efektowne.

– Tak – przyznał Wawrzyniak. – Widzisz: brak personelu... No i – sam rozumiesz – musiałem najpierw pomyśleć o żonie, jakoś to urządzić...

– Rozumiem – powiedział Hadzi. – Widzę, że nie zanedbujesz także rozszerzania swoich wiadomości w dziedzinie lingwistyki. O ile wiem, portugalski jest urzędowym językiem w Brazylii. A więc? Śladami Arciszewskiego, Maruszkę?

Skarbonka trochę się zmieszał.

– Arciszewskiego? – powtórzył. – Nie mam nic wspólnego z emigracyjnym rządem¹² – oświadczył z godnością.

Hadzi uśmiechnął się.

– Mam na myśli Krzysztofa, nie Tomasza. Ten Krzysztof był generałem artylerii koronnej w XVII wieku, a także holenderskim admirałem. Właśnie jako admirał wyprawiał się na podbój Brazylii. Co prawda bez żony... No, bywaj zdrow. Obawiam się, że nie zdążę skorzystać z twojej pomocy...

Hadzi nie zastał Bena w hotelu „Regent”, ale znajomy portier dał mu jego nowy adres i numer telefonu. Natomiast w pensjonacie czekały dwa listy: jeden z Warszawy od Pokrowskiego, drugi z ambasady polskiej w Londynie.

Leonardo opisywał straszliwe zniszczenia w stolicy i na Okęciu i zarazem rozwodził się szeroko nad procesem odbudowy. Na razie była to – rzecz zrozumiała – prowizorka i łatanina. Ale ruszyła już komunikacja, gazownia i elektrownia, a także połączenia lotnicze ze wszystkimi miastami wojewódzkimi. Linie lotnicze LOT poszukiwały fachowców: pilotów, mechaników, inżynierów, techników... Pokrowski niemal natychmiast został przyjęty do pracy i objął swoje dawne, przedwojenne obowiązki inspektora łączności radiowej. Nie ukrywał, że warunki są ciężkie, lecz z jego listu przebijał optymizm i zapał.

List z ambasady był krótki.

„Z polecenia Ministerstwa Komunikacji zawiadamiam Pana, że został Pan zaproszony do kraju przez dyrekcję P.L. LOT, celem ew. zatrudnienia w tym przedsiębiorstwie państwowym. Proszę o zgłoszenie się w dowolnym (możliwie bliskim) terminie dla ustalenia daty wyjazdu i uzgodnienia szczegółów”.

To także robota Leonarda – pomyślał Hadzi.

Do ambasady pojechał nazajutrz. Nie był jedynym pilotem, którego zapraszała do Polski dyrekcja LOT-u. Wielu dawnych pracowników Polskich Linii Lotniczych, którzy latali w Transport Command, otrzymało podobne wezwania. Kilku kolegów Hadziego z 45 Grupy Kanadyjskiej już zgłosiło chęć powrotu.

¹² Tomasz Arciszewski, prawnik, działacz PPS, w okresie 1944–45 premier emigracyjnego „rządu” polskiego w Londynie.

– Jesteście tam wszyscy bardzo potrzebni – powiedział sympatyczny sekretarz. – Jak się pan zdecyduje, proszę przyjść wprost do mnie. Najbliższy statek repatriacyjny odejdzie do Gdyni za trzy tygodnie.

Jean, otrzymawszy ostatni list Hadziego, odpisała, że wyjeżdża do Hatfield i że będzie go tam oczekiwała. Jej wyjazd związany był ze sprzedażą domu. Chciała w nim spędzić kilka ostatnich dni, wybrać trochę starych rodzinnych mebli do urządzenia nowego mieszkania Bena i wysłać je do Londynu. Załatwiła te sprawy przy pomocy miejscowego agenta, uroniła trochę łez nad wspomnieniami dzieciństwa, odwiedziła szkołę, pastora i paru dawnych znajomych w miasteczku, zrobiła pieszą wycieczkę do St. Albans, żeby zobaczyć jesienne róże w ogrodzie klasztornym. Spodziewała się, że Hadzi przyjedzie najpóźniej w trzy dni po niej, ale minął już tydzień, a on nie dawał znaku życia. Zaczęło ją to niepokoić. Termin przejęcia domu przez nowego właściciela zbliżał się, trzeba było zrezygnować z tego romantycznego spotkania w miejscu, gdzie zaczęła się jej uparta pierwsza miłość, która przetrwała już dziesięć lat.

W sobotę przed południem Jean postanowiła, że wyjedzie nazajutrz ostatnim pociągiem, gdy wtem zadzwonił telefon. Z bijącym sercem podniosła słuchawkę.

– Zamiejscowa z Londynu – powiedziała telefonistka. – Proszę mówić.

To był Bernard. Pytał, czy Hadzi jest już w Hatfield.

– Nie ma go – powiedziała Jean, czując, że zbiera się jej na łzy.

– Powinien dziś przyjechać – mówił Ben. – Chciałem cię uprzedzić, że... Tylko spokojnie, Jean... On – e... Wybiera się w podróż. Na długo...

Jean nie mogła wymówić słowa.

– Słyszysz mnie, Jean? Halo!

– Słyszę – wyjąkała.

– Więc Hadzi był u mnie dzisiaj rano. Zaofiarowałem mu stanowisko – e – szefa pilotów w British Air Ways. Odmówił!

– Tak – powiedziała Jean. – Dokąd on jedzie?

– Do Polski. Powiada, że jest tam potrzebny. Znacznie potrzebniejszy niż tutaj. No – zapewne... On się spodziewa, że pojedziesz z nim razem. Co o tym sądzisz?

Dla Jean to było zbyt wiele. Ben usłyszał jej powstrzymywany szloch i stropił się.

– Spokojnie, mała – powiedział serdecznie. – Musisz zrozumieć... To dzielny człowiek. Mało kto na jego miejscu... Nie powinnaś go zatrzymywać...

– Ależ ja go wcale nie będę zatrzymywać! – wybuchnęła. – Pojadę z nim na koniec świata! I... Ben...

– Słucham – powiedział Ben. – Halo, Jean! Co ci się stało?

W słuchawce rozległy się jakieś szmery i trzaski. Dopiero po chwili odezwał się trochę zdyszany męski głos:

– Bardzo cię przepraszam, Ben. To ja, Hadzi. Zdaje się, że przybyłem w samą porę, żeby się dowiedzieć o tym, co przed chwilą usłyszałeś. Masz wspaniałą siostrę, stary! No! – sam rozumiesz – chciałbym, żeby mi to jeszcze raz powtórzyła. Osobiście! *So long!*

Kraków, 19.11.1963

SŁOWNIK WYRAZÓW OBCYCH I MNIEJ ZNANYCH

Akbar Allah	- Bóg jest wielki (ar.).
Albion	- Wielka Brytania.
Altostratus	- włóknista zasłona chmur na wysokości 2 000–6 000 m, przez którą często prześwieca słońce (lub księżyc) (łac).
Amplituda	- długość łuku zataczanego przez wahadło.
Animizm	- wiara, że wszystkie (lub niektóre) przedmioty, np. drzewa, kamienie itd., obdarzone są duszą.
Anson	- dwusilnikowy samolot bombowy Avro 652 używany w czasie II wojny św. jako transportowy. Zabierał do 10 pasażerów. Prędkość przelotowa ok. 250 km/godz.
Any objections?	- żadnych sprzeciwów? (ang.).
Appointment	- umówione spotkanie (ang.).
Astronawigacja	- ustalanie i utrzymywanie kursu lotu wg gwiazd.
Battledress	- mundur polowy (ang.).
Beacon	- reflektor lotniskowy wysyłający umowne sygnały świetlne dla zidentyfikowania danej stacji (ang.).
Bed and breakfast	- dośł. łóżko i śniadanie. Pensjonat, w którym nie ma całodziennego wyżywienia (ang.).
Berliet	- marka samochodów francuskich.
Billeting	- zakwaterowanie (ew. z wyżywieniem) u osoby prywatnej, płatne przez władze wojskowe (ang.).
Bomber Command	- Dowództwo Lotnictwa Bombowego (ang.).
Bon voyage et bonne chance	- pomyślnej podróży i powodzenia (fr.).
Boost	- sprężarka (ang.).
Bowden	- ciągnio, linka stalowa w elastycznej rurce do przenoszenia ruchów dźwigni z punktu sterowania na dany mechanizm, np. na szczęki hamulców, przepustnicę gaźnika itp.
Briefing	- odprawa załóg przed lotem bojowym (ang.).
British Air Ways	- Brytyjskie Linie Lotnicze (ang.).
Bungalow	- parterowy, rzadziej piętrowy dom z werandą (ang.).
Camp	- obóz (ang.).
Cheek	- policzek; również – zuchwałstwo (ang.).
Cherry-o!	- pozdrowienie dodające otuchy, coś w rodzaju: „Bądź dobrej myśli” (ang.).
Clever boy	- sprytny (zręczny) chłopiec (ang.).

Coarse	- gruby, duży skok śmigła (ang.).
Cockney	- londyńczyk, gwara londyńskich przedmieść (ang.).
College	- szkoła licealna (ang.).
Colonel	- pułkownik (fr.).
Commandement de depart	- dokument podróży, rozkaz wyjazdu (fr.).
Commonwealth	- wspólnota brytyjska (ang.).
Damned bloody fools	- przekłęci głupcy (ang.).
Dejeuner	- śniadanie spożywane w południe (fr.).
Dekameron	- zbiór dziesięciu utworów literackich lub muzycznych; tytuł znanego dzieła Giovanniego Boccaccio, klasyka prozy włoskiej, 1313–75 (wł.).
Demostenes	- największy mówca starożytnej Grecji, 384–322 p.n.e.
Depot d'instructions	- centrum szkolenia (fr.).
Derywacja	- zboczenie z kursu pod wpływem bocznego wiatru (łac).
Dragon Rapide	- dwusilnikowy samolot komunikacyjny De Havilland DH 89, 3 pasażerów, prędkość przelotowa 180–200 km/godz. (ang.).
Drink	- trunek (ang.).
Drôle de guerre	- śmieszna wojna (fr.).
Fine	- drobny, mały skok śmigła (ang.).
Fix	- punkt ustalony na mapie, pozycja geograficzna (ang.).
Flara	- raca wyrzucana z samolotu na małym spadochronie w celu oświetlenia terenu, ew. w celu bombardowania (ang.).
Flettner	- kłapa przy sterze samolotu zmniejszająca wysiłek podczas sterowania.
Flight lieutenant	- skrót: F/Lt – w lotnictwie brytyjskim stopień kapitana (ang.).
Flight officer	- skrót: Fl/O – stopień kapitana WAAF, czyli Pomocniczej Służby Lotniczej Kobiet (ang.).
Flying Control	- kierownictwo ruchu na lotnisku (ang.).
Flying officer	- skrót: F/O – stopień porucznika w lotnictwie brytyjskim (ang.).
„For the Forces”	- rozrywkowy program radiowy dla wojska (ang.).
God gracious!	- Dobry Boże – Na Boga! (ang.).
Good luck to you	- życzę powodzenia (ang.).
Gr Cpt	- Group Captain – pułkownik lotnictwa bryt. (ang.).
Great (właściwie: greatly)	- wspaniale (ang.).

Hadzi	- mahometański pielgrzym do Mekki, miejsca urodzenia Mahometa (ar.).
High life	- wyższe sfery towarzyskie (ang.).
Hispano (właściwie: Hispano Suiza)	- fabryka silników spalinowych w Bois Colombes. Tutaj – silniki tej wytwórni.
Home Guard	- Gwardia Krajowa, rodzaj uzbrojonej milicji (ang.).
How do you do	- jak się pan ma – formułka grzecznościowa wymieniana zwyczajowo przy zapoznawaniu się w W. Brytanii (ang.).
I am all right	- czuję się dobrze (ang.).
Incredible	- niewiarygodne (ang.).
Insz Allah	- niech się dzieje, jak Bóg chce (ar.).
I understand	- rozumiem (ang.).
Intelligence Service	- wywiad (ang.).
Inter-com	- skrót od inter-communication – wewnętrzny telefon pokładowy (ang.).
Jingle	- brzęk (ang.).
Karawan	- wóz posterunku startowego pomalowany w czarno-białe ukośne pasy, w nocy oznaczony światłami.
King's Regulations	- Królewski Regulamin Sił Zbrojnych (ang.).
Kompensacja busoli	- polega na usunięciu działania mas metali samolotu na wskazania igły magnetycznej. Osiąga się to za pomocą odpowiedniego układu małych magnesów, obracając samolot kolejno we wszystkich zasadniczych kierunkach róży wiatrów (zob.) i usuwając zboczenia busoli.
Landlady	- gospodyni (ang.).
Lateryt	- skała osadowa barwy czerwonej.
Log	- dziennik pokładowy samolotu, okrętu lub statku; również przyrząd do mierzenia prędkości na morzu (ang.). Loksodroma – droga lotu przy stałym kursie, linia przecinająca wszystkie południki pod tym samym kątem (gr.).
Lord-mayor	- burmistrz miasta (ang.).
Lunch	- posiłek południowy w W. Brytanii (ang.).
Luftwaffe	- wojskowe lotnictwo niemieckie (niem.).
Medical Board	- komisja lekarska (ang.).
Merlin	- typ silnika lotniczego dużej mocy, fabr. Rolls Royce (ang.).
Nice quilt	- ładna kołderka (ang.).
None	- żadne (ang.).
OPL	- obrona przeciwlotnicza.

Operation Room	- centrala operacyjna (ang.).
Over	- skończone; np. rozmowa przez radio, meldunek itp. (ang.).
„Overseas”	- program radiowy dla wojsk, oddziałów zamorskich (ang.).
Patron	- gospodarz, szef (fr.).
Peleng	- namiar optyczny lub radiowy; kąt pomiędzy kierunkiem na obiekt namierzany a kierunkiem północnym.
Perimetr	- okrężny pas betonowy dokoła lotniska przeznaczony do kołowania samolotów w drodze na poszczególne pasy startowe i do miejsc postoju.
Pheasant-party	- przyjęcie, którego główną atrakcją jest pieczony bażant (ang.).
Pilot officer	- P/O – podporucznik lotnictwa bryt. (ang.).
Pint	- 0,563 litra (ang.).
Plain	- whisky bez dodania wody (ang.).
Plein pouvoir	- pełnomocnictwo, swoboda działania (fr.).
Potez-63	- trzyosobowy lekki samolot bombowy używany we Francji w latach 1939–40.
Porte-parole	- przemawiający w imieniu swego mocodawcy (fr.).
Pub	- skrót od public house – bar z wyszynkiem alkoholu (ang.).
QDM	- wg kodu radiotelegraficznego; kurs do jakiegoś punktu na mapie.
Ragout de lapin	- potrawka z królika (fr.).
Ready	- gotowe (ang.).
Renault	- fabryka samochodów i silników spalinowych we Francji.
Rest house	- dom noclegowy z jadłodajnią dla załóg lotniczych (ang.).
Right (Right-o!)	- właściwie: all right – w porządku, dobrze (ang.).
Roger	- dosł. psotnik, łobuz; w gwarze lotniczej: zrozumiane, zgoda (ang.).
Royal Artillery	- artyleria królewska (ang.).
Róża wiatrów	- podział horyzontu, czyli okręgu koła na 360 stopni, gdzie północ oznaczona jest przez 0° lub 360°, południe przez 180° itd.
Runway	- pas startowy (ang.).
Safari	- wyprawa myśliwska w Afryce.
Saloon, saloon-bar	- oddzielna sala w barze, gdzie za trunki pobiera się najwyższe ceny (ang.).
Sans doute, mon colonel	- bez wątpienia, panie pułkowniku (fr.).
Sitting-room	- bawialnia, salon (ang.).

Skipper	- dowódca załogi samolotu, kapitan statku (ang.).
Soit!	- zgoda, niech będzie (fr.).
Squadron leader	- skr.: Sq/L – major lotnictwa brytyjskiego (ang.).
Steady	- spokojnie, równo (ang.).
Stratocumulus	- chmury kłębiasto-warstwowe, zwykle poniżej 200 m (łac).
Styks	- wg mitologii greckiej rzeka oddzielająca świat żywych od świata zmarłych. Ich dusze przez tę rzekę przewoził Charon za opłatą obola wkładanego w usta nieboszczyka przed pogrzebem.
Sweetheart	- ukochana (ang.).
Take it easy	- nie przejmuj się tym (ang.).
Too bad	- to niedobrze (ang.).
Toton	- bąk, fryga (fr.).
Ued	- łożysko wyschłego potoku (ar.).
Ugly duckling	- brzydkie kaczątko (ang.).
Very nice, indeed	- rzeczywiście bardzo ładne (ang.).
WAAF	- (Women's Auxiliary Air Force) – Pomocnicza Służba Lotnicza Kobiet (ang.).
Wariometr	- przyrząd wskazujący prędkość pionową (wznoszenia się lub opadania samolotu) (łac).
Warrant officer I cl.	- chorąży (ang.).
Warrant officer II cl.	- st. sierżant (ang.).
Weil done	- dobrze wykonane (ang.).
West End	- elegancka dzielnica mieszkalna w Londynie, w której znajdują się najdroższe kina, teatry itp.
Wieżyczka astro	- oszklona kopuła nad kadłubem samolotu do pomiarów astronomiczno-nawigacyjnych.
Wing commander	- skr.: W/C – dowódca skrzydła, podpułkownik w lotnictwie brytyjskim (ang.).
Wolant	- drążek sterowy, zaopatrzony w koło lub wycinek kola; ruchy drążka w przód i w tył powodują odpowiednie wychylenia steru wysokości w dół i w górę; ruchy koła zgodnie z biegiem wskazówek zegara lub odwrotnie powodują odpowiednie wychylenia lotek (i samolotu) w prawo lub w lewo. Zmiana kierunku lotu następuje za naciśnięciem nogą orczyka (lub pedału), co odpowiada wychyleniom steru kierunkowego w lewo lub w prawo.
Zestroić silniki	- tak uregulować obroty każdego z nich, aby ich warkot stał się harmonijny.

- Zjednoczone Królestwo (United Kingdom) - oficjalna nazwa W. Brytanii i północnej Irlandii.
- Żółte Wody - miejscowość nad Dnieprem pamiętna haniebną ucieczką wojsk polskich pod dowództwem Stefana Potockiego przed nacierającymi Kozakami i Tatarami Chmielnickiego w r. 1648.
- Żyrokompas - raczej: żyrokompasowy wskaźnik kursu – przyrząd zastępujący busolę, którego działanie opiera się na wykorzystaniu właściwości żyroskopu o trzech stopniach swobody.