



ROBERTO G. BARBERISCHETTO I NIKOLA G. PERRO

# DŁUG HONOROWY

Wojenny plan strategiczny Japonii na Amerykę  
i wojna japońsko-amerykańska 1914-1922

JAPONIŃSKIE WYKŁADY



WYDAWCA: WYDZIAŁ WYDAWNIWI I KSIĘGARNI WARSZAWY

ROBERT F. KAROLEVITZ i ROSS S. FENN

# DŁUG HONOROWY

Amerykańscy piloci Eskadry Myśliwskiej im. Kościuszki  
w wojnie polsko-bolszewickiej 1919-1920

ZAPOMNIANI BOHATEROWIE

Przełożyła  
Barbara Gadomska

Przedmowa  
Norman Davies  
scan - zawisza



WARSZAWA 2005

Tytuł oryginału:

Flight of Eagles

The story of American Kościuszko Squadron in the Polish-Russian War 1919-1920

Copyright © 1974 by Robert F. Karolevitz and Ross S. Fenn

All rights reserved. No parts of this book may be used or reproduced in any manner whatsoever without the written permission from the Publisher

Published by arrangement with Robert F. Karolevitz and Mary Jane Fenn,  
(heir of Ross S. Fenn)

Copyright © 2005 for the Polish edition by  
A.M.F Plus Group Sp. z o.o.

Copyright © 2005 for the Polish translation by  
Barbara Gadomska

*Redakcja i indeks*  
Mirosław Grabowski

*Korekty*  
Agata Nocuń  
Ewa Sobków

Maciej Korbaśiński (Faunt-le-Roy i jego Eskadra w Polsce)

*Współpraca wydawnicza* - Remi - Katarzyna Portmcka  
*Konsultacja ds. lotniczych i historycznych* - Andrzej Lewandowski  
*Projekt okładki* - Andrzej Findeisen

Na okładce wykorzystano zdjęcia ze zbiorów pilotów Speaksa i Fauntleroya

ISBN 83-921401-4-1

*Wydawca*

A.M.F. Plus Group Sp. z o.o.

Al. Solidarności 91/28, 00-144 Warszawa

tel. (22)620-7868, faks (22)620-6533

[www.DlugHonorowy.com](http://www.DlugHonorowy.com)

Poczta elektroniczna: [wydawca@DlugHonorowy.com](mailto:wydawca@DlugHonorowy.com)

*Wyłączny dystrybutor*

[7<sup>^</sup>-j Firma Księgarska Jacek Olesiejuk

LLa Kolejowa 15/17, 01-217 Warszawa

tel./faks (22)631-4832, (22)632-9155

[www.olesiejuk.pl](http://www.olesiejuk.pl) [www.oramus.pl](http://www.oramus.pl)

Wydanie I

Skład, łamanie, okładki: Plus 2 Witold Kuśmierczyk, Warszawa

## OD WYDAWCY

W 2004 roku miałem przyjemność zaprezentować polskim czytelnikom książkę Lynne Olson i Stanleya Clouda *Sprawa honoru*. W jej drugim rozdziale, zatytułowanym *Naród, który nie chciał umrzeć*, pojawia się taka oto informacja o wkroczeniu na polską scenę pewnego Amerykanina, niejakiego Meriana C. Coopera:

*W 1919 roku Amerykański Urząd Pomocy, agencja rządowa kierowana przez Herberta Hoovera, wysłała młodego pilota, który nadal służył w armii amerykańskiej, z zadaniem dostarczenia żywności głodującym mieszkańcom Lwowa. Kiedy tam przebywał, jego dawno zrodzony podziw dla Polski i Polaków — „narodu, który nie chciał umrzeć”, jak to ujął w liście do ojca — jeszcze się pogłębił. „Nazwa żadnego innego kraju nie ma w sobie tyle romantyzmu co słowo «Polska»” — napisał później. Po wybuchu wojny z Sowietami Cooper pojechał do Warszawy i zaoferował swoje usługi rodzącemu się polskiemu lotnictwu. „Chciałbym działać w Polsce tak, jak Kościuszko i Pułaski działali w moim kraju” — powiedział Józefowi Piłsudskiemu.*

Taki jest początek sprawy Meriana Coopera i jego związku ze sprawą Polski.

Po powrocie z Warszawy do Paryża Cooper przekonał siedmiu amerykańskich pilotów, w tym przyszłego dowódcę Eskadry im. Kościuszki, Cedrica Fauntleroya, do czynnego poparcia jego idei ochotniczej walki za Polskę. Do końca wojny walczyło w polskich mundurach siedemnastu amerykańskich pilotów ochotników. Trzech zginęło.

W rok później, dwudziestego czerwca 1920, gdy Cooper walczył pod biało-czerwonym sztandarem, major Cedric E. Fauntleroy w liście do jego ojca napisał: *Już teraz jest [Cooper] jednym z bohaterów tego miasta [Lwowa] ze względu na swą uprzednią tu pracę [humanitarną], a jeśli będzie dalej działał w takim tempie, niewątpliwie zostanie jednym z polskich bohaterów narodowych.*

Przed zakończeniem wojny, trzynastego lipca 1920 roku, Merian Cooper został zestrzelony przez Kozaków Budionnego i zniknął za linią wroga. Po wielu miesią-

cach, uznany już za nieżyjącego, niespodziewanie pojawił się w Warszawie, gdzie z rąk marszałka Piłsudskiego otrzymał Order Wojenny Virtuti Militari i Krzyż Walecznych. Okazało się, że Cooper nie tylko przeżył bolszewicką niewolę, ale też uciekł z niej z dwoma polskimi jeńcami i przebywszy 700 kilometrów piechotą, dotarł z Moskwy na bezpieczną Łotwę.

Po powrocie do USA spisał swoje wspomnienia w książce zatytułowanej *Faunt-le-Roy i jego Eskadra w Polsce*, wydanej w USA w 1922 roku. Zadeedykował ją Polakom-Amerykanom z armii Hallera i Polakom tymi słowami: *Więc przed Wami, Polacy-Amerykanie, którzyście nigdy nie zapomnieli kraju swoich przodków, gdy przechodzili ciężkie chwile, i przed Wami, Polacy z Polski, którzyście walczyli nieugięcie za wolność tak dzielnie i tak długo, staję, salutuję i do Was odzywam się: „Dumny jestem, że służyłem razem z Wami!”*

Wyjątkową cechą tej edycji jest zaprezentowanie czytelnikowi dwóch książek w jednej okładce. Kiedy przygotowywałem wydanie *Długu honorowego*, Andrzej Lewandowski był uprzejmy udostępnić mi wspomnienia Coopera, *Faunt-le-Roy i jego Eskadra w Polsce*. Osobista relacja uczestnika walk i książka napisana w pięćdziesiąt cztery lata później, oparta na dziennikach, listach i wspomnieniach, a także rozmowach autorów z żyjącymi jeszcze pilotami, wspaniale się wzajemnie uzupełniają i w pełni pokazują historię tego dramatycznego dla Polski okresu.

Związki amerykańskich pilotów z Polską po wojnie były niezwykle. Oprócz Coopera jeszcze dwaj piloci napisali książki, które ukazały się w USA w latach trzydziestych. Kenneth Malcolm Murray opublikował dzieje eskadry, zatytułowane *Wings over Poland*, a kapitan Edward Corsi napisał historię Polski, *Poland — Land of the White Eagle*.

Pragnieniem wydawcy jest, aby *Dług honorowy* przywrócił Merianowi Cooperowi, Cedricowi Fauntleroyowi i innym amerykańskim pilotom w pełni zasłużone miejsce **polskich bohaterów narodowych**, odebrane im w ciągu czterdziestu czterech lat panowania komunizmu, który chciał wykreślić wojnę polsko-bolszewicką z naszej historii.

*Andrzej Findeisen*

## SPIS TREŚCI

Przedmowa Normana Daviesa . . . . .	9
Podziękowania . . . . .	13
Przedmowa . . . . .	15
Prolog. <i>Jeszcze Polska nie zginęła, póki my żyjemy.</i> . . . . .	19
Rozdział 1. Za Kościuskę i Pułaskiego: spłata długu wdzięczności . . . . .	27
Rozdział 2. Partnerstwo orłów. . . . .	42
Rozdział 3. Pierwsza ofiara: symboliczny gest . . . . .	56
Rozdział 4. Zimowa cisza przed wiosenną burzą . . . . .	69
Rozdział 5. Polska ofensywa: przemyślane ryzyko Piłsudskiego. . . . .	85
Rozdział 6. Bolszewicy uciekają . . . . .	96
Rozdział 7. Złote kopuły Kijowa . . . . .	108
Rozdział 8. Budionny! Armia Czerwona kontratakuję. . . . .	130
Rozdział 9. Medal dla majora . . . . .	141

Rozdział 10.	Długa droga powrotna . . . . .	.148
Rozdział 11.	„Nadszedł czas wyrównania rachunków”. . . . .	.163
Rozdział 12.	Wytrwałość we Lwowie, triumf w Warszawie. . . . .	.181
Epilog.	Bohaterowie zapomnianej wojny. . . . .	.198
Bibliografia . . . . .		.221
Wykaz ilustracji . . . . .		.223
Indeks . . . . .		.227

## PRZEDMOWA NORMANA DAVIESA DO WYDANIA POLSKIEGO

Trzydzieści pięć lat temu, kiedy zbierałem materiały do książki *Orzeł biały, czerwona gwiazda*, natrafiłem w Muzeum Sikorskiego na wyblakłe fotografie grupy amerykańskich pilotów, którzy w lecie 1920 roku najwyraźniej służyli w Wojskach Lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej. To odkrycie doprowadziło do kolejnego: w Bodleian Library w Oksfordzie znalazłem książkę Kennetha M. Murraya zatytułowaną *Wings over Poland* (1932), opowiadającą o niezwykłych dziejach 7 Eskadry Myśliwskiej im. Kościuszki i jej działaniach w mało znanej wojnie między Polską i Rosją Sowiecką. Z czasem, czytając barwne opowiadania Izaaka Babla o Armii Konnej, zdałem sobie sprawę, że bolszewicy bali się Eskadry Kościuszkowskiej i jednocześnie darzyli ją podziwem. W rezultacie umieściłem w swoim dziele krótkie podsumowanie jej osiągnięć bitewnych. Byłem bardzo dumny z niewielkiego fragmentu, w którym jedną z walk eskadry, w pobliżu Brodów, udało mi się przedstawić z dwóch punktów widzenia: tak jak ją relacjonowali świadkowie po polskiej i po bolszewickiej stronie.

czynie gdy pracowałem nad *Orłem białym, czerwona gwiazda*, władze PRL robiły co w ich mocy, by maksymalnie ograniczyć wiedzę o zwycięstwie Polski nad Rosją Sowiecką. Nie wolno było głosić publicznie, że grupa dzielnych amerykańskich ochotników pomagała bronić niepodległości Polski. Dopiero teraz, ze znacznym opóźnieniem, polscy czytelnicy mogą stopniowo wypełniać luki w swej historycznej świadomości.

Tak się zdarzyło, że jestem osobiście zainteresowany wczesnymi dziejami lotnictwa wojskowego. Pierwszy amerykański pilot, który zginął w Polsce, porucznik Edmund P. Graves, uprzednio służył w brytyjskim Royal Flying

Corps (prekursorze RAF). W tym samym korpusie służyli dwaj starsi bracia mego ojca. Jeden z nich, Donald Davies, „Donny”, znany sportowiec (w 1913 roku wraz z angielską drużyną piłki nożnej odwiedził Kraków), przeżył niemiecką niewolę, a później poświęcił się pisarstwu. Drugi, Norman Davies I, zginął we Francji we wrześniu 1918 roku w wypadku podobnym do tego, w którym śmierć poniósł porucznik Graves. To właśnie na pamiątkę po tym stryju lotniku otrzymałem imię.

Brytyjczycy mogli jednak bez większych trudności badać własną historię. Gdy byłem już wystarczająco dojrzały, by interesować się losami stryja, udałem się do Public Record Office w Londynie i szybko otrzymałem oficjalny raport na temat jego śmierci. (Pamiętam, jak zbulwersował mnie fakt, że dowódcę jednostki bardziej poruszyła utrata samolotu niż utrata pilota). Gdybym był młodym polskim historykiem badającym podobny epizod z tego samego okresu, niczego bym nie uzyskał.

Jednak historia Eskadry Kościuszkowskiej jest czymś więcej niż białą plamą, którą należy wypełnić. Jest świadectwem ludzkiej odwagi, poświęcenia i - w krzepiącym stopniu - międzynarodowej solidarności. Przynosi zaszczyt nie tylko dzielnym młodym Amerykanom, ożywionym pionierskim duchem, ale także ich polskim towarzyszom, biorącym udział w wojnie Dawida z bolszewickim Goliatem. W świecie, w którym sprawy międzynarodowe wydają się toczyć w kierunku wyznaczonym głównie przez obrzydliwą mieszaninę pieniędzy, nienawiści i brudnej polityki, przykład Meriana Coopera, Cedrica Fauntleroya i ich kolegów z eskadry ożywia naszą wiarę w szlachetne cechy natury ludzkiej.

*Norman Davies*  
*wrzesień 2005*

Charlesowi R. d'Olive  
Markowi J. Mazynskiemu  
i Lou Prochutowi,  
którzy bezpośrednio lub pośrednio  
przyczynili się do powstania tej książki

## PODZIĘKOWANIA

Jako autorzy mamy głęboki dług wdzięczności wobec wielu osób, które na różne sposoby pomogły nam stworzyć i wydać niniejszą książkę. Przede wszystkim wobec Charlesa R. d'Olive, asa lotnictwa z czasów I wojny światowej, który pierwszy napomknął o tej sprawie, co skłoniło nas do szukania informacji. List do Lowella Thomasa, komentatora prasowego znającego cały świat, natychmiast doczekał się odpowiedzi i doprowadził Rossa Fenna do generała brygady Meriana C. Coopera. Ten z kolei udzielił nam informacji z pierwszej ręki na temat niezwyklej organizacji, która zrodziła się z jego wielkiego osobistego pragnienia, by służyć odrodzonemu Państwu Polskiemu. Marek J. Mazynski, oddany syn Polski, z entuzjazmem nas wspomagał i wspinałomyślnie odpowiadał na nasze liczne pytania. Nie szczędził nam pomocy także J.J. Smith, zapalony miłośnik dziejów awiacji.

Mieliśmy szczególne szczęście, że oprócz generała Coopera jeszcze ośmiu innych członków Eskadry Kościuszkowskiej mogło osobiście i bezpośrednio wnieść swój wkład do tej historii. Byli to: Cedric E. Fauntleroy, Ludomił Rayski, Edward C. Corsi, George M. Crawford, Harmon C. Rorison, Kenneth O. Shrewsbury, John C. Speaks i J. Inglis Maitland. Listownie, na taśmach magnetofonowych, telefonicznie i osobiście przekazywali oni informacje i wrażenia, bez których tej kronice ich polskiej odysei brakowałoby autentyzmu.

Pomoc okazali nam także krewni i przyjaciele pilotów, dostarczając ogromną liczbę pozóółkłych wycinków z gazet, oryginalnych dokumentów tego historycznego przedsięwzięcia, osobistych listów z lat 1919-1921 oraz nieoceniony wprost zbiór fotografii, które zilustrowały niniejszą opowieść. Jesteśmy wdzięczni za współpracę pani Aleksandrowej Seńkowskiej, pani Susan Philips Noble, pani Dorothy H- Cooper, pani Jacquelyn Fauntleroy Green, pani Winifredzie W. Speaks, pani

George'owej M. Crawford, pani K.O. Shrewsbury, Kennethowi O. Shrewsbury'emu Juniorowi oraz pani Margaret Devereux Lippit Rorison.

Poszczególne materiały pochodziły z niejednego źródła, a użyczyli ich: John E. Taylor i Kent C. Carter, National Archives and Record Service; Ronald V Dodds, Ministerstwo Obrony Narodowej Kanady; WR. Wybraniec, Stowarzyszenie Lotników Polskich, Londyn; kapitan ojciec Hyacinth Dąbrowski, O.F.M.; John Dec, Stowarzyszenie Weteranów Armii Polskiej w Ameryce; Konrad L. Eckert, Tulsa County Historical Society; John W Wikę, Center of Military History, Department of the Army; Edmund Jurgowski, Warszawa, Polska; Bette J. Herrald, El Paso, Teksas; Russell Manning, Bronx, Nowy Jork; Conrey Bryson, El Paso County Historical Society; Natchez, Missisipi, Historical Society; kapitan Roy C. Smith III, U.S.N.R. (emer.), U.S. Nawał Academy Alumni Association; pani R. Oppman, kustosz archiwów, Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego, Londyn; Royal D. Frey i Charles G. Worman, Air Force Museum, Wright-Patterson Air Force Base, Ohio; Wesley H. Poling, Alumni Records Office, Uniwersytet Yale; Frederic J. Gardner, Amherst College Alumni Council; Dianę Balboni, Harvard University Alumni Office; Michael M. Phillips, Saratoga National Historical Park; pułkownik Roy K. Flint, United States Military Academy; Dayton W Canaday (dyrektor) i Bonnie Gardner, South Dakota Historical Resource Center; Robert B. Wood, National Air and Space Museum, Smithsonian Institution; pani Penny Volin, bibliotekarka, Biblioteka Publiczna, Sioux Falls, Dakota Południowa; oraz Les Helgeland, „Daily Press and Dakotan”, Yankton, Dakota Południowa.

Dziękujemy także Jimowi Deneenowi za projekt obwoluty oraz obrazy samolotów Albatros i Balilla, przydające książce tak pożądanego koloru, Marcie Weatherford za sporządzenie map, a Jamesowi W Phillipsowi za pomoc w zbieraniu materiałów i rady.

I na koniec jesteśmy głęboko wdzięczni za wyrozumiałość, cierpliwość i zrozumienie naszym żonom — Phyllis i Mary Jane — które siłą rzeczy zostały wciągnięte w przedsięwzięcie do takiego stopnia, że zaburzyło to ich życie. Wykazując niezwykłe opanowanie, wysłuchiwały *ad infinitum* wojennych opowieści i w znacznej mierze wywarły pozytywny wpływ na końcowy efekt.

Wszystkim powyższym osobom — a także tym, których niechcący mogliśmy pominąć — mówimy z serca i po polsku: **DZIĘKUJEMY BARDZO!**

Autorzy

## PRZEDMOWA

Jedenastego listopada 1918 roku, dokładnie o jedenastej rano czasu paryskiego, weszło w życie zawieszenie broni, kończące I wojnę światową.

Nagłówki prasowe na całym świecie zapowiadały, że właśnie skończyła się „wojna kładąca kres wszystkim wojnom”, ale, niestety, już wówczas szykował się podważający to twierdzenie epilog — krwawa kontynuacja konfliktu, który przez cztery straszne lata wyniszczał Europę. Dla większości obywateli Stanów Zjednoczonych — uradowanych perspektywą trwałego pokoju i normalności — była to wojna właściwie nieznaną, toczącą się *post factum*, która jednak miała dodać tysiące ofiar do milionów już poległych w obronie różnego pojmowania wolności, honoru narodu i imperializmu.

Stronami w tej wojnie były „nowa” Polska, państwo oficjalnie odtworzone przez rozjemców toczących negocjacje pokojowe w Wersalu, oraz „nowa” bolszewicka Rosja, komunistyczne państwo powstałe na skutek proletariackiej rewolucji. Wydarzenia historyczne, intrygi polityczne i koncepcje ideologiczne, które doprowadziły do konfliktu między dwoma słowiańskimi narodami, miały złożony i powikłany charakter. Antagonizm polsko-rosyjski liczył sobie już wiele stuleci i od czasu do czasu wybuchał w postaci drobnych sporów granicznych, przesunięć ośrodków władzy czy nawet większych kampanii militarnych; gdy zaś Polska powróciła na mapę Europy po trwającej niemal sto dwadzieścia pięć lat nieobecności, odżyły również wzajemne lęki i nieufność.

Dla niewielkiej grupy amerykańskich oficerów lotników, którzy zaoferowali swoje usługi w obronie sprawy polskiej, te dawne animozje i historyczno-polityczne zawiłości nie miały jednak większego znaczenia. To, co się dla



nich liczyło, to fakt, że właśnie powstałej Polsce (a być może także reszcie Europy) zagraża potężna, stworzona przez rewolucję Armia Czerwona — i to w chwili, gdy jeszcze nawet nie podpisano końcowych traktatów pokojowych po Wielkiej Wojnie. Młodzi lotnicy, żądni przygód i idealistycznie nastawieni — w większości weterani Amerykańskiego Korpusu Ekspedycyjnego — wspaniałomyślnie zgłosili się na ochotnika, by kontynuować europejską krucjatę w obronie wolności innego kraju. Realizacja podjętych przez nich zobowiązań stała się kanwą tej heroicznej opowieści.

Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej walczyli pod polskim godłem Orła Białego nie jako najemnicy, lecz oddani sprawie towarzysze broni. Żaden z nich nie miał polskich przodków. Działania wojenne, w których uczestniczyli, rozgrywały się głównie w Galicji i na Ukrainie, gdzie ścierały się dawne i nowoczesne techniki wojenne, a piloci w nieustannie naprawianych samolotach atakowali kozacką konnicę, niezbyt różniącą się od tej sprzed wieków.

Ta epicka historia powstała na podstawie dzienników, listów i osobistych wspomnień śmiałych Amerykanów, którzy nosili charakterystyczne mundury formujących się dopiero polskich wojsk lotniczych. Autentyczność niniejszej opowieści zapewniają przede wszystkim: prywatne dokumenty generała brygady Meriana C. Coopera (1893-1973), inicjatora jednostki ochotników; korespondencja i osobiste papiery pułkownika Cedrica E. Fauntleroya (1891-1973), pierwszego dowódcy eskadry; szczegółowe, ręcznie pisane dzienniki kapitana Edwarda C. Corsiego (1898-1971); oraz wspomnienia majora George'a M. (Bucka) Crawforda, który należał do pierwszej grupy ochotników, a później zastąpił Coopera jako trzeci dowódca eskadry. Ross S. Fenn poświęcił ponad dziesięć lat na zbieranie tych fascynujących pamiątek z mało znanej wojny; informacje, które niestrudzenie wyszukiwał, posłużyły do rekonstrukcji niniejszej historii.

Nieocenionym źródłem informacji były same dzienniki eskadry, dostarczające danych do głównego wątku opowieści. Niestety (z punktu widzenia autorów), lotnicy mieli też co innego do roboty, nie tylko zapisywanie wydarzeń dnia, więc często — gdy działania bojowe były najbardziej intensywne — jedno czy dwa pozbawione emocji zdania podsumowywały najdzielniejsze czyny czy najbardziej dramatyczne wydarzenia. Ponadto, ponieważ żaden Amerykanin nie opanował dobrze ani polskiego, ani rosyjskiego, zapis nazw miejscowości i innych odnośników do lokalnych warunków był jedyny w swoim rodzaju i niekonsekwentny. Czasami w raporcie pojawiały się aż trzy wersje pisowni nazwy jednego i tego samego miasta.

Oczywiście takie szczegóły w najmniejszym stopniu nie wpływały na działania bohaterów niniejszej opowieści. Ważne jest to, co robili, i pod tym względem dołożono wszelkich starań, by nie przedstawiać ich dokonań jako wyodrębnionych wyczynów lotniczych, tylko umieścić całą historię we właściwej perspektywie historycznej. Bohaterskie czyny, dramatyzm, napięcie i akcje, które cechowały doświadczenia eskadry w „zapomnianej wojnie” z lat 1919-1920, czynią z tego epizodu niemal literacki samograj — ale nabierają znacznie głębszego znaczenia, jeśli militarny wkład młodych Amerykanów, latających na rzecz znękanego, odrodzonego państwa, rozpatrywać w kontekście przeszłości Polski i wydarzeń, do których miało dojść w Europie w ciągu następnych dwudziestu lat.

Prolog następujący po niniejszej przedmowie zawiera pobieżne przedstawienie dziesięciu wieków polskiego dziedzictwa. Autorzy zdają sobie sprawę, że taki skrót może prowadzić do generalizacji i nadmiernych uproszczeń. (Nie wspomniano na przykład o trwającej kilka wieków unii polsko-litewskiej, która sama w sobie zasługuje na osobny tom). Mamy jednak nadzieję, że ta z konieczności skrócona relacja w wystarczający sposób przygotowuje scenę, na której przygody jankeskich lotników zyskają znaczenie, na jakie zasługują.

Robert F. Karolevitz  
Ross S. Fenn



Kazimierz Węgrzecki, *Kosynierzy warszawscy*,  
dzięki uprzejmości Veritas Foundation Publication Center, Londyn

*Tadeusz Kościuszko (1746-1817), polski patriota i bohater amerykańskiej wojny o niepodległość, był odpowiednim patronem eskadry lotników wojskowych ze Stanów Zjednoczonych, którzy zgłosili się na ochotnika, by po I wojnie światowej walczyć o zachowanie dopiero co odzyskanej przez Polskę wolności.*

## PROLOG

*Jeszcze Polska nie zginęła, póki my żyjemy*

**T**adeusz Andrzej Bonawentura Kościuszko nigdy nie widział samolotu. Ten polski patriota, który zbrojnie wspierał narodziny Stanów Zjednoczonych Ameryki, a następnie — o paradoksie — był świadkiem całkowitego wymazania swej ukochanej Polski z mapy Europy, zmarł w Szwajcarii piętnastego października 1817 roku.

Wyrazem dziejowej sprawiedliwości był więc fakt, że ponad sto lat później jego nazwisko przybrała eskadra amerykańskich pilotów wojskowych, którzy w 1919 roku zgłosili się na ochotnika, by pomóc w walce o przetrwanie narodu polskiego — tak samo jak w sierpniu 1776 roku trzydziestoletni Kościuszko zaoferował swoje usługi Kongresowi Kontynentalnemu.

By umieścić dalszą opowieść we właściwej perspektywie historycznej, musimy najpierw prześledzić w skrótej formie polskie dzieje oraz poznać okoliczności, które — po wielu, wielu latach — ostatecznie doprowadziły do powstania Eskadry Kościuszkowskiej. Jest to skomplikowana historia triumfów i zamętu, chwil pokoju i chwil rebelii, wielkiej pompy i potęgi, a w końcu zapomnienia o całym narodzie (zachowanym jedynie w sercach tych, którzy przeżyli).

Udokumentowana historia Polski jako całości geograficznej i administracyjnej rozpoczyna się w połowie X wieku, gdy w Europie kontynentalnej rodziły się w bólach liczne państwa. Zachodniosłowiańskie plemię zwane Polanami zyskało wówczas przewagę na terenach wokół Gniezna, warownego grodu leżącego w połowie drogi między współczesnymi miastami Berlinem i Warszawą. Polanom przewodził Mieszko I, który według tradycji urodził się niewidomy i został cudownie wyleczony ze ślepoty w wieku lat siedmiu.

Mieszko, który na czele drużyny wojów podbił okoliczne plemiona, coraz częściej nawiązywał kontakty z przedstawicielami innych kultur, żyjącymi poza jego pogańskimi włościami. Czy to przypadkowo, czy w sposób zamierzony, stopniowo zbliżył się do — już chrześcijańskich — germańskich i słowiańskich sąsiadów. Kontakty te ostatecznie doprowadziły w 965 roku do małżeństwa Mieszka z księżniczką Dobrawą, córką Bolesława I czeskiego. Zgodnie z obyczajem swego ludu Mieszko miał przed ślubem z Dobrawą siedem żon, ona zaś, pobożna katoliczka i siostrzenica świętego Wacława, zapewne odmawiała księciu swej ręki, dopóki nie rozwiązał wcześniejszych poligamicznych związków.

W następnym roku (966) polski książę — pod wpływem żony — przyjął chrześcijaństwo i został ochrzczony. To epokowe wydarzenie znaczyło powstanie Polski jako kraju katolickiego. Mieszko wprowadził swój lud i ziemie pod sztandar papieski, co z kolei otworzyło ten region na kulturowe, religijne i polityczne wpływy bardziej rozwiniętych narodów. W późniejszych stuleciach katolickie dziedzictwo, zapoczątkowane chrztem Mieszka, miało stać się dominującym czynnikiem w polskiej epopei narodowej, przybierając formę misjonarskiej gorliwości w okresach potęgi i stanowiąc mocną nić wiary i nadziei, gdy Polska cierpiała pod obcymi rządami.

Od samego początku Polska była — cytując historyka H.G. Wellsa — „otoczona nie morzem, lecz wrogami”. Wojna stanowiła integralny element jej rozwoju, granice zaś rozszerzały się i kurczyły w następstwie każdego nowego konfliktu. Dla celów niniejszego prologu nie ma jednak potrzeby spisywania niezliczonych, wydawałoby się, bitew oraz politycznych komplikacji, spowodowanych przez długi ciąg władców, z których nie wszyscy kierowali się szczerą chęcią zbudowania silnego, miłościwie rządzonego, niepodległego państwa. Przez niemal dwa stulecia — od 1138 do 1314 roku — Polska dzieliła się na osobne księstwa, połączone w jeden kraj tylko luźnymi więzami. Powrót do bardziej scentralizowanej formy rządów i narodziny ducha renesansu poprzedziły nadejście reformacji, która o dziwo — mimo że kraj był w przeważającej mierze katolicki — początkowo spotkała się ze sporą akceptacją. W końcu jednak tylko niewielka część arystokratycznej elity przyjęła różne formy protestantyzmu, natomiast chłopstwo pozostało katolickie. W efekcie, jak się okazało, Polacy mogli w późniejszych latach skupić się wokół tradycyjnej religii.

Przetrwawszy kryzys teologiczny, Polska weszła w okres nowych problemów, które sama sobie stworzyła: epokę reform politycznych, teoretycznie obiecujących, ale w praktyce dalece niedoskonałych. Pierwszą z nich było

przekształcenie formy rządu z monarchii o ograniczonych uprawnieniach w Rzeczpospolitą z królem elekcyjnym. Król ten, niestety, nie mógł decydować o wyborze następcy, miał zachowywać neutralność w sprawach religijnych, nie wolno mu było samodzielnie wypowiadać wojen ani zawierać traktatów pokojowych, nakładać podatków ani zmieniać prawa.

Elekcjami królewskimi rządziły obce pieniądze i obce naciski. Na skutek panującej wśród polskiej szlachty zawiści praktyką stał się wybór królów pochodzących z zagranicy. Ponadto w konstytucję wpisano zasadę liberum veto, pozwalającą każdemu posłowi na sejm nie dopuścić do uchwalenia danego prawa — wystarczyło, by wstał i oświadczył „protestuję”. W późniejszym okresie zasadę liberum veto rozszerzono tak, że jeden głos przeciwny powodował rozwiązanie sesji sejmu i unieważnienie wszystkich powziętych już uchwał. Nie trzeba mówić, że zasada ta, zrodzona ze wzniósłej idei równości wszystkich posłów, utrudniła — jeśli nie uniemożliwiła — zarządzanie państwem. Jedna łapówka wystarczyła, by nie dopuścić do uchwalenia pomniejszego prawa lub zniweczyć dorobek całej sesji legislacyjnej. Nieskutecznie działający król przyczyniał się dodatkowo do bezradności rządu. Jak napisał H.G. Wells: „Polska nie była po prostu republiką arystokratyczną z królem na czele, jak u Brytyjczyków; Polska była republiką arystokratyczną z królem na czele, ale republiką sparaliżowaną”.

Kraj przetrwał jednak jakoś kolejne dwieście lat, wygrywając i przegrywając wojny, systematycznie łupiony przez Szwedów, Saksończyków i Rosjan; słabł z każdym dziesięcioleciem na skutek niszczycielskiego wpływu feudalnej anarchii. Sytuacja dojrzała albo do wewnętrznej rewolty i odnowy, albo do jeszcze większego upokorzenia narodu.

Niestety, wygrała druga z tych ewentualności. W drugiej połowie XVIII wieku najpotężniejszymi państwami w Europie rządili: Rosją — Katarzyna Wielka, Prusami — Fryderyk Wielki, Austrią — Maria Teresa. Każde z nich pragnęło zawłaszczyć część ziem osłabionego sąsiada. W 1772 roku ten dziwny triumwirat porozumiał się potajemnie, by dokonać pierwszego rozbioru Polski. Kraj utracił wówczas 211 000 kilometrów kwadratowych terytorium i ponad 1 700 000 mieszkańców. Równocześnie wprowadzono nową konstytucję, utrzymującą destrukcyjne zasady elekcji władcy i liberum veto. W jej wyniku to, co z państwa polskiego pozostało, uzależniło się od zaborców.

W tym właśnie czasie młody student wojskowości nazwiskiem Tadeusz Kościuszko kończył nauki we Francji. Szczególnie interesowały go technika budowy fortyfikacji, inżynieria i artyleria. Po powrocie do Polski w 1774 roku dwudziestoosmioletni kapitan nie mógł przewidzieć, że za sprawą dziw-

nych zrządeń losu zapisze się w dziejach dwóch państw. Kościuszko, urodzony dwunastego lutego 1746 roku we wsi Mereczowszczyzna niedaleko Brześcia Litewskiego, był najmłodszym z czworga dzieci w skromnej, ale szlacheckiej rodzinie. Odebrawszy wykształcenie typowe dla swojej klasy społecznej, w wieku lat dziewiętnastu został przyjęty do Korpusu Kadetów w królewskiej Szkole Rycerskiej w Warszawie, gdzie uczył się przez trzy lata. Jego osiągnięciami osobiście zainteresował się Stanisław August II Poniątkowski, ostatni król Polski, który wysłał zdolnego młodzieńca do Francji, by tam dokończył studiów.

Pierwszy rozbiór Polski już się dokonał, gdy utalentowany kapitan wrócił do domu, ale — jak większość oficerów w tym wieku — najwyraźniej bardziej interesował się życiem towarzyskim zanikającej arystokracji niż inspirowanymi patriotyzmem planami rewolucji. Niestety, nie był w stanie utrzymać się z resztek rodzinnego majątku (ojciec umarł, gdy Tadeusz miał dwanaście lat), przyjął więc posadę nauczyciela córek hetmana [Sosnowskiego — przyp. tłum.] i zakochał się w jednej z nich. Popularna wersja tego romansu głosi, że gdy młoda para szykowała się do ucieczki, Kościuszko został raniony przez służbę ojca panny i wygnany z domu.

W 1776 roku kapitan Kościuszko wyjechał z Polski, kierowany zapewne bardziej niepowodzeniem romantycznych planów niż chęcią wsparcia dalekiej wojny o niepodległość. Za pożyczone pieniądze postanowił dotrzeć do nowo utworzonej armii Stanów Zjednoczonych i tam szukać sławy i majątku. Zatrudnionego na stanowisku pułkownika inżyniera Kościuszkę przydzielono do sztabu generała Horatio Gatesa, który docenił talenty przybysza i wykorzystał je pod Saratogą, Ticonderogą, West Point, Bemis Heights i Stillwater nad Hudsonem. Gates napisał później: „...wielkimi taktykami tej kampanii okazały się wzgórza i lasy, które młody polski inżynier umiejętnie wykorzystał...” Następnie pułkownik Kościuszko wyróżnił się także w sektorze południowym dowodzonym przez generała Nathaniela Greene'a, gdzie przeżył jedyne w swoim rodzaju doświadczenie: piętnastego listopada 1782 roku kierował atakiem na brytyjski oddział, plądrujący okolice James Island w Karolinie Południowej — w ostatniej, jak się uważa, akcji wojskowej tej wojny. W 1783 roku nagrodzono go za oddanie sprawie amerykańskiej niepodległości oficjalnym listem dziękczynnym Kongresu, niewielką sumą pieniędzy i nominalnym awansem na generała brygady. Piętnastego lipca 1784 roku Kościuszko wypłynął w podróż powrotną do Europy po niemal ośmiu latach spędzonych w Ameryce, o której mówił później „moja druga ojczyzna”.

Podczas gdy pułkownik Kościuszko walczył o wolność nowego kraju, jego ojczyzna Polska borykała się z trudnymi warunkami narzuconymi przez zaborców po rozbiórce. Po pierwszym szoku Polacy podjęli nieco spóźnioną próbę naprawy okrojonego państwa. Trzeciego maja 1791 roku sejm przyjął nową konstytucję, ustanawiającą dziedziczną monarchię o ograniczonej władzy, likwidującą instytucję liberum veto, zapewniającą absolutną tolerancję religijną, ograniczającą władzę szlachty i obejmującą chłopstwo ochroną prawną. Niestety, Rosja uznała nową konstytucję za „tyrańską i rewolucyjną”, co doprowadziło do wybuchu nowej wojny.

Tadeusz Kościuszko zdążył już wówczas powrócić do kraju i został jednym z dowódców niewielkiej, liczącej zaledwie 50 000 żołnierzy armii polskiej. Przez ponad trzy miesiące te niewielkie siły powstrzymały najeźdźców, wygrywając trzy ważne bitwy, a następnie dokonując strategicznego odwrotu w celu obrony stolicy. W tym momencie król Stanisław August — były kochanek Katarzyny Wielkiej — najwyraźniej załamał się i naciskany przez spiskowców w kraju nakazał zaprzestać oporu. Kościuszko i podobni mu patrioci opuścili Polskę, bardziej oburzeni niż pokonani. Unieważniono Konstytucję Trzeciego Maja, a efektem krótkiego konfliktu zbrojnego stał się drugi rozbiór Polski w 1793 roku. Tym razem Polsce pozostawiono niecałą jedną trzecią jej dawnego terytorium i zaledwie trzy i pół miliona obywateli.

Tymczasem generał Kościuszko i inni polscy działacze narodowi zebrali się w Lipsku, gdzie zaczęli przygotowywać plany ruchu wyzwolenieckiego. Dysponowali ograniczonymi środkami, nie mieli właściwie żadnego poparcia, a co gorsza, entuzjastyczne zaangażowanie w sprawę utrudniało im obiektywny osąd rzeczywistości. Mimo niesprzyjających warunków, w marcu 1793 roku Kościuszko udał się do Krakowa, gdzie objął stanowisko naczelnika i ogłosił wybuch powstania narodowego. Przywrócono Konstytucję Trzeciego Maja, z dodatkowym zapisem, że znosi się pańszczyznę, a wszyscy chłopcy od tej pory są wolni.

Na wezwanie Kościuszki za broń chwyciła przede wszystkim biedota wiejska. Jego łachmaniarskie wojsko (przypominające siły rewolucyjne, które znalazł w Ameryce) przypuściło nowy atak na Rosjan. Znow początkowo odnoszono sukcesy, odzyskano Warszawę i niemal trzy czwarte dawnego terytorium. Kościuszko jednak z rozgoryczeniem patrzył, jak zaangażowanie całego narodu polskiego gaśnie na skutek bezprawia w miastach i rządów motiochu, akceptowanych przez jego własnych ludzi, oraz egoistycznej niechęci większości arystokracji do poparcia sprawy niepodległości. Równocześnie obudzono wrogość Prus i Austrii — dwóch pozostałych mocarstw zabór-

czych — i siły przeciwników stopniowo zyskały ogromną przewagę liczebną. Po wspaniałej obronie Warszawy dziesiątego października 1794 roku Kościuszko osobiście poprowadził liczące 7000 żołnierzy polskie wojsko do ataku na dwukrotnie większe siły rosyjskie pod Maciejowicami. Ponieważ nie przybyły posiłki, na które liczył, wojsko Kościuszki rozgromiono, a on sam, poważnie ranny, dostał się do niewoli. Warszawa ponownie upadła. Zgodnie z warunkami traktatów, podpisanych w 1795 i 1796 roku przez Rosję, Prusy i Austrię, przeprowadzono trzeci rozbiór Polski, który całkowicie wymazał jej nazwę z mapy Europy.

Generał Kościuszko z czasem wyzdrowiał i został wypuszczony z niewoli. Poczynając od 1797, spędził ponad rok w Stanach Zjednoczonych, gdzie byli towarzysze broni zgotowali mu ciepłe przyjęcie. Tymczasem wielu oficerów i żołnierzy insurekcji kościuszkowskiej wyemigrowało do Włoch, tworząc tam Legion Polski, który walczył dla Napoleona w Europie, Afryce i Indiach Zachodnich. Podobno Pierwszy Konsul proponował Kościuszce, przybyłemu do rewolucyjnej Francji, objęcie wysokiego stanowiska wojskowego, jednak polski patriota postawił warunek, że wyzwolenie jego kraju ma znaleźć się wysoko na liście priorytetów Napoleona. Wobec braku takiej obietnicy starzejący się już generał osiadł na emeryturze w posiadłości przyjaciela w Berville koło Paryża. Zmarł podczas pobytu w Szwajcarii, mając siedemdziesiąt jeden lat. Pochowano go na Wawelu w Krakowie, tam gdzie niegdyś składał przysięgę na wierność narodowi polskiemu. Thomas Jefferson napisał o nim, że był to „najprawdziwszy syn wolności, jakiego znałem”.

Przez następne sto dwadzieścia trzy lata Polska istniała jedynie w duszach ludzi, czerpiących siły z wiary katolickiej, zasadniczo odróżniającej naród polski od prawosławnych Rosjan i protestanckich Prusaków. Zrywy niepodległościowe w 1830 i 1863 roku poniosły klęskę i wydawało się, że marzenie Kościuszki o odrodzonej Polsce zostało pogrzebane razem z nim i innymi patriotami, ginącymi w nieudanych próbach powstań po jego śmierci.

Stanisław Staszic, polski reformator polityczny i społeczny, napisał wcześniej: „Paść może i naród wielki, zniszczyć — tylko nikczemny”. Po trzecim rozbiórze Polacy wydawali się trzymać tej podstawowej filozofii i — świadomie czy podświadomie — zakładali, że pewnego dnia ich uwielbiana ziemia znów będzie wolna, by podjąć mesjanistyczną misję, której obraz kreślił Zygmunt Krasiński w *Psalmie wiary*, napisanym w 1845 roku poemacie o narodowym wydźwięku.

Nic więc dziwnego, że wybuch I wojny światowej polscy patrioci uznali za dawno oczekiwaną, cudowną odpowiedź na miliony żarliwych modlitw i za

szansę odwetu na zaborcach. Piątego listopada 1916 roku, gdy sytuacja militarna wciąż sprzyjała państwom centralnym, ogłosiły one ustanowienie ograniczonego „Królestwa Polskiego”, marionetkowego rządu z Radą Regencyjną mianowaną przez cesarzy Austrii i Niemiec. Losy wojny odmieniły się w 1918 roku, a gdy trzeciego listopada skapitulowały Austro-Węgry, rząd polski w Warszawie proklamował powstanie niezależnego państwa. Tymczasem prezydent Woodrow Wilson ogłosił sławne „czternaście punktów”, z których trzynasty stwierdzał, co następuje:

Należy powołać do życia niepodległe państwo polskie, obejmujące terytoria zamieszkane przez ludność bezspornie polską, i zapewnić mu wolny i bezpieczny dostęp do morza, zaś jego polityczną i gospodarczą niezależność i integralność terytorialną winno gwarantować międzynarodowe przymierze.

Trzy dni po podpisaniu zawieszenia broni Rada Regencyjna podała się do dymisji, przekazując wszystkie swoje uprawnienia Józefowi Piłsudskiemu, dawnemu socjaliście i rewolucjonście, który — tak samo jak Tadeusz Kościuszko — urodził się w litewskiej części dawnej Rzeczypospolitej. Niemal osiem miesięcy później, dwudziestego ósmego czerwca 1919 roku, Roman Dmowski i Ignacy Jan Paderewski w imieniu odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej podpisali traktat wersalski, legitymizujący właściwie to, co już się dokonało. Marzenia Kościuszki doczekały się urzeczywistnienia ponad sto lat po jego śmierci, słowa zaś polskiego hymnu narodowego, napisanego w 1797 roku przez adiutanta Kościuszki, Józefa Wybickiego, zabrzmiały dobitniej niż kiedykolwiek: „Jeszcze Polska nie zginęła, póki my żyjemy!”



Departament Spraw Wewnętrznych Stanów Zjednoczonych, National Park Service

*Służbę Tadeusza Kościuszki w koloniach amerykańskich podczas wojny o niepodległość upamiętnia ten monument w Saratoga National Historical Park w stanie Nowy Jork. Polski oficer przebywał w Stanach Zjednoczonych prawie osiem lat.*

## ZA KOŚCIUSZKĘ I PUŁASKIEGO: SPŁATA DŁUGU WDZIĘCZNOŚCI

Czternastego lutego 1919 roku o siódmej rano, w miejscowości Bereza Kartuska, mniej więcej 225 kilometrów na południe od Wilna, pięciu polskich oficerów i pięćdziesięciu siedmiu żołnierzy wdało się w potyczkę z niewielkim oddziałem bolszewików okupujących ten odległy litewski posterunek. W wyniku zajścia wzięto do niewoli osiemdziesięciu żołnierzy Armii Czerwonej. 2 historycznego punktu widzenia znacznie większe konsekwencje miał jednak fakt, że tak właśnie rozpoczęła się wojna polsko-bolszewicka — bez oficjalnego wypowiedzenia, bez opracowanej strategii po którejkolwiek ze stron konfliktu.

Następne pokolenia badaczy historii Europy będą się starały rozwikłać splot różnych czynników, sposobów myślenia, tradycyjnych animozji i gwałtownie toczących się wydarzeń, który doprowadził do wybuchu kolejnego konfliktu zbrojnego w całkowicie nielogicznym momencie (jeśli w ogóle można mówić o logicznym momencie wybuchu wojny). Żaden z przeciwników nie był przygotowany na dalsze krwawe ofiary, jeszcze większe uszczuplenie zasobów czy nakładanie nowych ciężarów na fizycznie i emocjonalnie wyczerpanych obywateli. Wojna jednak wybuchła, a z jej skomplikowanych przyczyn raczej nie zdawali sobie sprawy szeregowi uczestnicy konfliktu, którzy walczyli albo dlatego, że musieli, albo dlatego, że naprawdę wierzyli w swe naczelne idee: z jednej strony — rozprzestrzenienie ideologii bolszewickiej na całą Europę, z drugiej — zachowanie i rozszerzenie granic odrodzonej Polski.

Mówiąc pokrótce, rzeczywistość polityczno-wojskowa rysowała się następująco:

Obszary graniczne między Polską a Rosją — od Łotwy i Litwy na północy przez Białoruś i Ukrainę ku południowi — miały istotne znaczenie dla obu stron. Polscy przywódcy uważali, że kresy należy tak czy inaczej zachować, by stanowiły barierę przed odwiecznym wrogiem na wschodzie — bądź jako niezależne organizmy państwowe, służące jednak interesom bezpieczeństwa narodowego Polski, bądź jako terenem wpływem czy nadzorem Warszawy. Z kolei bolszewicy uważali ten obszar za prowadzący na zachód most lądowy, po którym rewolucja komunistyczna wyruszy w drogę kończącą się dopiero na Atlantyku.

Pod koniec 1918 roku północny sektor wschodnią linię obrony kapitulujących już państw centralnych, wciąż zajmowała zdyscyplinowana armia niemiecka. Alianci pozwolili jej tam pozostać, aby pełniła funkcję stabilizacyjną na granicy polsko-rosyjskiej, dopóki machina na pokój nie zacznie właściwie funkcjonować. Oczywiście w grę wchodziły także inne czynniki, jednak — mówiąc w sposób uproszczony — gdy z początkiem grudnia 1918 roku armia niemiecka pod dowództwem generała Maxa Hoffmanna rozpoczęła ewakuację z Ober-Ost, powstała próżnia, w którą zostały wciągnięte siły i polskie, i sowieckie. Konflikt wojskowy był nieunikniony (niezależnie od tego, czy — jak wciśnią rozważają historycy — którakolwiek ze stron życzyła go sobie akurat wtedy), a odosobniona utarczka pod Berezą Kartuską okazała się błahym początkiem niezmiernie istotnej, choć na ogół niezrozumianej wojny.

W tym samym czasie, gdy w północnym sektorze doszło do złowróżbnego bezpośredniego starcia między Polską a bolszewikami, nie mniej ważne wydarzenia rozgrywały się na południu od Bagien Prypeci. W Galicji (niegdyś zwanej Małopolską) ukraińscy nacjonalisci sięgnęli na zachodzie po Lwów, znaczący ośrodek kultury polskiej o wielowiekowej tradycji, siedzibę jednego z najstarszych uniwersytetów w Europie Wschodniej. Ukraina, tak samo jak Polska, zachłystywała się nagłą niepodległością i dosłownie stanowiąca kocioł militarnego i politycznego chaosu, gotujący się wewnątrz i kipiący po brzegach. Zamęt ten doprowadził między innymi do próby włączenia Galicji Wschodniej w granice nowego państwa. W nocy trzydziestego pierwszego października 1918 roku ukraińscy spiskowcy, wspomagani przez austriackie oddziały złożone głównie z ich rodaków, zajęli wszystkie budynki rządowe i miejsca strategiczne w całym Lwowie.

O świcie następnego dnia widok niebiesko-żółtej flagi ukraińskiej powiewającej nad ratuszem z początku oszołomiał zaciętego gniewu. Zwieńczone

niem tej historii okazała się chwila szczególnej chwały w dziejach Polski. We Lwowie, który pod austriackim zaborem nosił nazwę Lemberg, właściwie nie było Polaków zdolnych do służby wojskowej. Zadanie odbicia miasta z rąk Ukraińców wzięli na siebie bez wahania młodzi chłopcy, starzy mężczyźni, kalesy weterani i odważne kobiety w każdym wieku, mimo że dysponowali podobno jedynie sześćdziesięcioma czterema karabinami.

Polska tradycja chlubi się bohaterstwem obywateli Lwowa — oddanych patriotów, którzy żarliwie się modlili, zaciekle walczyli i odważnie ginęli w walce toczącej się dom po domu, ulica po ulicy. Miasto ostatecznie odzyskano, ale do starć między Polakami i Ukraińcami dochodziło w różnych miejscach w Galicji Wschodniej, na Podolu i Wołyniu do końca 1918 i jeszcze w następnym roku. Był to ten rodzaj granicznych konfliktów, który Winston Churchill, zwracając się do Davida Lloyd George'a w wieczór podpisania zawieszenia broni, lekceważąco skomentował: „Skończyła się wojna olbrzymów; zaczęły się kłótnie pigmejów”.

Wraz z końcem działań zbrojnych I wojny światowej zwycięskie mocarstwa natychmiast podjęły gigantyczne zadanie usunięcia szkód powstałych na skutek nieludzkiego traktowania człowieka przez człowieka. Jedną z głównych organizacji zajmujących się niesieniem pomocy był kierowany przez Herberta Hoovera Amerykański Urząd Pomocy, który szybko rozciągnął swe działania na Polskę i inne ciężko doświadczony tereny Europy Środkowej. Z Warszawy do Galicji wysłano młodego amerykańskiego oficera Sił Powietrznych, kapitana Meriana Coldwella Coopera, by spróbował dostarczyć do walczącego Lwowa rozpaczliwie potrzebną żywność. Cooper tak później opisał okoliczności swego zadania:

Natychmiast wsiałem do pociągu do Przemyśla. Zgromadziłem ładunek mąki i innych produktów żywnościowych [...] I linia kolejowa, i droga były odcięte przez Ukraińców. Ruszyłem jednak naprzód i walczyłem wspólnie z batalionem Polaków z Poznania. Po paru dniach ciężkich walk udało nam się otworzyć połączenie kolejowe i drogowe, przewiozłem więc mąkę i żywność [...] Stwierdziłem, że Lwów rzeczywiście głodował, ale nie złamało to ducha polskich mieszkańców.

Aby wszystkie te wydarzenia ujrzeć we właściwej perspektywie historycznej, musimy pamiętać, że konflikt polsko-ukraiński początkowo nie był bezpośrednio związany z walką Polski przeciw bolszewikom. Później jednak

Ukraina miała stać się znaczącym uczestnikiem wojny, której pierwsze starcia rozgrywały się na północy w tym samym czasie, gdy kapitan Cooper zaopatrywał nieugiętych lwowian w żywność, ubrania i środki medyczne. Wypełniając swoją misję, widział, jak Polacy walczą z uzurpatorami każdą bronią, jaka im wpadła w ręce, wysłuchiwał także opowieści o bezprzykładnej odwadze kobiet i dziewcząt, o sławnej Legii Akademickiej, o inwalidach i starcach, którzy dzielnie przeciwstawili się Ukraińcom. Nieugięta wytrwałość tych źle wyposażonych, niedożywionych i luźno zorganizowanych patriotów wywarła ogromne wrażenie na amerykańskim kapitanie, który poczuł, że musi zrobić dla sprawy polskiej coś więcej.

W czasach kolonialnych szkocko-angielscy przodkowie Meriana Coopera osiedlili się na brzegach rzeki St. Marys, wzdłuż której poprowadzono później granicę między stanami Georgia i Floryda. Sam kapitan urodził się w Jacksonville w stanie Floryda dwudziestego czwartego października 1894 roku. W dzieciństwie często słuchał opowieści o prapradziadku, pułkowniku Johnie Cooperze, który podczas wojny o niepodległość w 1779 roku towarzyszył śmiertelnie rannemu Kazimierzowi Pułaskiemu w drodze z pola bitwy pod Savannah w Georgii na statek. Pułaski, tak samo jak Tadeusz Kościuszko, zgłosił się jako ochotnik do walki o amerykańską sprawę przeciw Brytyjczykom, a podczas służby w południowych koloniach zaprzyjaźnił się z Johnem Cooperem, komendantem kawalerii, którego szkolił w sztuce szermierki. Niewykluczone, że pułkownik Cooper znał także Kościuskę, ponieważ i on brał udział w walkach na Południu w ostatnich miesiącach wojny.

Nic dziwnego, że inspirowanego rodzinną tradycją dwudziestopięcioletniego kapitana nie satysfakcjonowała rola dostawcy żywności i leków. Przeżycia we Lwowie przekonały go, że Polska rozpaczliwie potrzebuje również wsparcia wojskowego. Co więcej, zrodziła się w nim awersja do marksistowskiego komunizmu, która zresztą miała go cechować przez resztę życia. Gdy zaopatrzenie zaczęło docierać do Lwiewo Grodu na tyle regularnie, że kryzys można było uznać za zażegnany, kapitan Cooper powrócił do Warszawy, zdecydowany szukać możliwości większego zaangażowania się w walkę. Dziewiętnastego maja 1919 roku przesłał drogą służbową list do generała dowodzącego Amerykańskim Korpusem Ekspedycyjnym (American Expeditionary Force — AEF) w Europie, rezydującego w Chaumont we Francji. Fragment listu brzmiał:

Proszę o przydzielenie mnie do służby albo w Siłach Powietrznych, albo w piechocie w Archangielsku, gdzie nasze od-

działy walczą z wrogiem [...] Amerykański Urząd Zaopatrzenia zgadza się zwolnić mnie ze skutkiem natychmiastowym, jeśli otrzymam przydział do takiej służby [...] Jeśli [jest to] niemożliwe, bym stacjonował z naszym oddziałami, proszę o przydział do którejkolwiek jednostki sił sprzymierzonych w Archangielsku lub do wojska rosyjskiego bądź polskiego walczącego przeciwko bolszewikom.

List, zaopatrzony także w podpis Williama R. Grove'a, szefa misji Urzędu Zaopatrzenia w Polsce, przekazano do biur Herberta Hoovera w Paryżu. Coopera pochwalono za „rozwiązanie bardzo trudnej sytuacji w mieście Lemberg podczas oblężenia” i wyrażono zgodę na przeniesienie, warunkując to zezwoleniem władz wojskowych. Tymczasem Cooper najwyraźniej chciał działać szybciej, znalazł więc inną drogę, którą opisał następująco:

Skłoniłem generała [Tadeusza] Rozwadowskiego, by zaprowadził mnie do naczelnika Piłsudskiego. Zaproponowałem mu, że natychmiast złożę dymisję z Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych i wstąpię do polskich wojsk lotniczych. Naczelnik jednej rzeczy nie zrozumiał. Myślał, że chcę dla pieniędzy zostać najemnikiem. Skoczyłem na równe nogi i powiedziałem, że nie przyjmę żadnego awansu, o ile nie zapracuję na niego w bitwie, i że nigdy nie przyjmę ani centa więcej uposażenia ponad to, jakie otrzymują polscy oficerowie. Pałace, przenikliwe spojrzenie Naczelnika spoczęło na mnie przez moment, po czym wstał i uścisnął mi dłoń.

Zachęcony przychylnym stosunkiem Piłsudskiego, kapitan Cooper udał się do Paryża, by załatwić demobilizację z Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. W tym czasie — w początkach lata 1919 roku — nie miał jasno określonego planu działania, jednego wszak był absolutnie pewny: że z całych sił pragnie zwalczać bolszewizm na polu bitwy.

Kiedy pociąg z Warszawy jechał na zachód przez Niemcy ku francuskiej stolicy, kapitan Cooper miał dużo czasu na rozmyślanie. Przeżył już jedną wojnę. Dwudziestego szóstego września 1918 roku zestrzelono go za linią wroga; na twarzy i dłoniach wciąż nosił blizny po oparzeniach, jakich doznał podczas przymusowego lądowania płonącym samolotem. Dowództwo Amerykańskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Europie wystawiło mu już nawet



akt zgonu, ale Cooper żył i pomógł swemu rannemu obserwatorowi, porucznikowi Edmundowi C. Leonardowi, wydostać się z płonącego De Havillanda 4. Obaj trafili do niewoli, a kilka ostatnich tygodni wojny Cooper spędził w niemieckim szpitalu więziennym w okolicach Wrocławia.

Za ten bohaterski, choć tak fatalnie zakończony lot kapitan Cooper został rekomendowany do odznaczenia Distinguished Service Cross, jednak po zawieszeniu broni, gdy dochodził do siebie w szpitalu Czerwonego Krzyża w Neuilly we Francji, napisał list do szefa Wydziału Odznaczeń AEF w Europie:

Z całym szacunkiem proszę, by odrzucić rekomendację przedstawiającą mnie do odznaczenia Distinguished Service Cross [...] Usłyszawszy o tej rekomendacji, początkowo bardzo się ucieszyłem, ponieważ cenię sobie taki zaszczyt, jednak po długim namyśle i rozważaniach doszedłem do wniosku, że niesprawiedliwe i nieszlachetne z mojej strony byłoby przyjęcie jakiegokolwiek wyróżnienia, jakiego nie otrzymało równocześnie sześciu innych oficerów, którzy podczas tego samego lotu spadli w płomieniach i zginęli. Nie wykazałem się bynajmniej większą odwagą niż moi zmarli i żyjący koledzy [...] Pragnąłbym, by w żadnej mierze nie wpłynęło to na rekomendację dla mego obserwatora, por. Edmunda Leonarda, którego zasługi znacznie przewyższają moje.

Takie działanie było typowe dla młodego, impulsywnego oficera Sił Powietrznych, który w 1915 — ostatnim roku nauki — zrezygnował ze studiów w Akademii Marynarki Stanów Zjednoczonych. Na jego decyzję wpłynęło nie tylko głoszone wówczas uznanie dla znaczenia lotnictwa — a pogląd ten był niepopularny wśród starszych wiekiem oficerów marynarki — ale także, jak sam był gotów przyznać, marne stopnie z nawigacji i długa lista wykroczeń przeciw dyscyplinie. (W późniejszych latach całkiem prosto opisywał odejście z Annapolis: „Moja rezygnacja nie wynikała z żadnego niehonorowego czynu. Byłem niesforny, kochałem podniecenie, ryzykowałem i zbyt wiele razy zostałem przyłapany”). Jednym z przezwisk, jakie nosił w Akademii Marynarki, było „Aligator Joe”, a jego koledzy w 1915 roku tak o nim mówili:

Ma serce równie wielkie jak zdolności i [...] gdziekolwiek by się znalazł, przyniesie „suwerennemu stanowi Florydy” zaszczyt i chwałę. Cooper, lubimy cię, bo masz świeże pomysły, praktyczne doświadczenia i niezwykłą osobowość.



Archiwum Corsiego

*Kapitan Merian C. Cooper — porywczy, pełen wyobraźni idealista — wystąpił z pomysłem utworzenia oddziału ochotników wspomagających Polskę w wojnie z bolszewikami. Był dość odporny, by przeżyć i niemieckie, i rosyjskie więzienie. Służył w wojsku także Podczas II wojny światowej — J> dochodząc do stopnia generała brygady.*

Po zakończeniu krótkiej kariery w marynarce Cooper zaciągnął się do drugiego pułku piechoty Gwardii Narodowej Georgii i służył na granicy z Meksykiem podczas kampanii przeciw Pancho Villi. Później dwukrotnie odrzucił nominację oficerską, wolał bowiem przejść szkolenie lotnicze na starszego szeregowego. Dwudziestego szóstego września 1917 roku — dokładnie na rok przed pechowym lotem nad Niemcami — otrzymał odznakę pilota jako lotnik wojskowy rezerwy w Mineola Field na Long Island w stanie Nowy Jork.

Nie było więc nic dziwnego w tym, że kapitan Cooper — „człowiek o zdecydowanych przekonaniach” — oddał się sprawie kolejnej wojny, którą, jak się wydawało, nie był bezpośrednio zainteresowany ani z powodów narodowych, ani osobistych. Gdy jego pociąg wjeżdżał na dworzec w Paryżu, kapitan nie mógł przewidzieć brzemiennych w skutki wydarzeń kilku następnych tygodni.

Niespodziewane, lecz bardzo pożądane spotkanie kapitana Coopera i majora Cedrica E. Fauntleroya w małej kafejce niedaleko Place d'Alma w Paryżu miało dalekosiężne skutki nie tylko dla każdego z nich, ale i dla nowej Rzeczypospolitej Polskiej, która w lipcu 1919 roku toczyła nieregularne walki z bolszewicką Rosją od granicy z Rumunią na południu aż po Białoruś na północy. Jednak po zajęciu Wilna przez Polaków, pod koniec kwietnia, nastąpiła przerwa w bezpośrednich działaniach wojennych. Jej powody były zrozumiałe. Sowieci musieli uporać się z licznymi wewnętrznymi trudnościami, nie wspominając już o zagrożeniu w postaci Białej Armii Antona Denikina, idącej na Moskwę od południa. Z kolei polscy dowódcy starali się stworzyć skuteczne siły militarne z mieszaniny oddziałów i jednostek, powracających do domu z różnych frontów I wojny światowej, we wszystkich wyobrażalnych mundurach i z najrozmaitszym ekwipunkiem.

Dwaj oficerowie amerykańskich Sił Powietrznych, którzy odnawiali znajomość w miłej scenerii paryskiej chodnikowej kawiarenki, poznali się w pierwszym lotniczym centrum szkoleniowym AEF w Issoudon we Francji, potem jednak rozkazy skierowały ich do różnych jednostek: Fauntleroya do sławnej 94 Eskadry „Hat in the Ring”, Coopera zaś do 20 Eskadry Pierwszej Grupy Bombardowania Dziennego. Major słyszał, że Cooper rozbił się w Niemczech, nie dotarła natomiast do niego informacja, że dostał się on do niewoli i że ostatecznie odzyskał wolność, toteż na moment zaskoczył go widok całego i zdrowego kolegi. Po tej dramatycznej chwili piloci opowiedzie-

li sobie o swoich przygodach, przy czym wypłynął temat wojny Polski z bolszewikami, który, jak się okazało, obu ich interesował.

Fauntleroy — którego wojenne doświadczenia koncentrowały się głównie wokół dostaw, montażu i oblatywania samolotów dla służb powietrznych AEF — oznajmił, że podpisał kontrakt, zgodnie z którym ma jechać do Warszawy jako doradca techniczny. Z kolei Cooper przedstawił mu wciąż jeszcze dość niesprecyzowany plan zorganizowania oddziału ochotników, który miałby walczyć po stronie polskiej. Major przyznał, że pomysł jest intrygujący, i obaj natychmiast zaczęli się zastanawiać, jak go urzeczywistnić. Im dokładniej to rozważali, tym bardziej projekt ich kusił. I tak z ożywionej rozmowy w to słoneczne, letnie popołudnie w Paryżu wyłoniły się fundamenty Eskadry Kościuszkowskiej — grupy amerykańskich pilotów, którzy spłacą Polsce dług z czasów wojny o niepodległość. Następnym krokiem miało oczywiście być znalezienie podobnie myślących ludzi.

Generał Tadeusz Rozwadowski, którego Cooper poznał we Lwowie, był wówczas szefem Polskiej Misji Wojskowej w stolicy Francji. Entuzjastycznie odniósł się on do planu utworzenia amerykańskiej ochotniczej jednostki lotniczej i udostępnił swoje biuro dla potrzeb kampanii rekrutacyjnej. Ponadto podpisał list nadający tym staraniom oficjalny status:

Major C.E. Fauntleroy i kapitan M.C. Cooper zostają niniejszym przyjęci jako piloci do polskiej służby lotniczej w stopniu odpowiednio majora i kapitana i otrzymują pełnomocnictwa do zatrudnienia, poza sobą, jeszcze siedmiu pilotów, jednego w stopniu kapitana i sześciu w randze porucznika, oraz dwóch obserwatorów, jednego w stopniu kapitana i jednego w stopniu porucznika. Oficerowie ci zgodzą się służyć w polskiej armii pod dowództwem odpowiednich polskich władz wojskowych na dokładnie takich samych warunkach jak oficerowie polscy w tym samym stopniu przez okres uzgodniony w momencie zaciągu, nie dłuższy jednak niż jeden rok. Polskie władze wojskowe zgadzają się przetransportować tych oficerów z Paryża do Warszawy. Niniejszy dokument w żaden sposób nie wpływa na kontrakt majora Fauntleroya z misją [generała] Romera.

Choć po podpisaniu zawieszenia broni większość doświadczonych pilotów AEF wróciła do Stanów Zjednoczonych, Cooper i Fauntleroy zgodnie postanowili bardzo starannie dobierać kolegów lotników. Obaj zdawali sobie sprawę, że na polsko-bolszewickim froncie będą musieli dać sobie radę z pożałowania godnym brakiem sprzętu, nie wspominając już o tym, że czekają tam na nich ciężkie warunki mieszkaniowe, minimalna płaca, różnice językowe i całkowicie nieprzewidywalne zadania bojowe. Przetrvanie i sukcesy będą zależęć od umiejętności, pomysłowości, odporności fizycznej i psychicznej, upodobania do brawury i przygody, wrodzonej odwagi oraz — dodatkowo — oddania sprawie Polski. Znalezienie ludzi odpowiadających tak twardeym wymogom mogło okazać się trudne. Niemniej jednak Cooper i Fauntleroy, podjąwszy osobiste zobowiązania, natychmiast rozpoczęli poszukiwania odpowiednich ochotników.

Wspólnie odwiedzali ulubione lokale amerykańskich oficerów w Paryżu. Telefonicznie i telegraficznie wyszukiwali potencjalnych kandydatów. Akcja ta trwała przez resztę lipca i większą część następnego miesiąca. W końcu dwudziestego szóstego sierpnia major i kapitan zameldowali generałowi Rozwadowskiemu, że dysponują ośmioma — wliczając w to ich dwóch — oddanymi lotnikami, gotowymi walczyć za Polskę, gdy tylko zostaną oficjalnie zatrudnieni, wyposażeni i przetransportowani w rejon działań wojennych.

Pierwszym z ochotników był porucznik George Marter Crawford, który właśnie powrócił do Paryża po pracy w krajach bałtyckich z ramienia Amerykańskiego Urzędu Pomocy. Szczupły, mający ponad 180 centymetrów wzrostu „Buck” Crawford urodził się w Bristolu w Pensylwanii. Przed zaciągnięciem się do Sił Powietrznych w maju 1917 roku był obrońcą w drużynie futbolowej na Uniwersytecie Lehigh. Po wstępnym przeszkoleniu w Massachusetts Institute of Technology (MIT) został skierowany do Mineola Field na Long Island na naukę pilotażu, a po uzyskaniu odznaki pilota znalazł się wśród pierwszych amerykańskich lotników wysłanych do Francji. Tak samo jak Cooper i Fauntleroy, przed przydziałem do eskadry bojowej przeszedł jeszcze szkolenie w Issoudon we Francji. Dwunastego września 1918 roku, podczas lotu obserwacyjnego przed ofensywą na St. Mihiel, musiał lądować na terytorium niemieckim i dostał się do niewoli (dokładnie dwa tygodnie przed Cooperem).

Wraz z nim zgłosił się porucznik Kenneth O. Shrewsbury, urodzony w Charleston w Wirginii Zachodniej. Elegancki, wąsaty absolwent Amherst College studiował prawo na Harvardzie, gdy zaciągnął się jako szeregowiec do Sekcji Lotnictwa Korpusu Łączności. Także i on przeszedł przez MIT, Mineola Field i Issoudon. Wykształcenie prawnicze sprawiło, że przez



Archiwum Corsiego

pi  
 ementem munduru porucznika Carla Clarka była rogatywka w wersji z 1919 roku —  
 czterorożne polskie wojskowe nakrycie głowy. Ponad sto lat wcześniej podobną czapkę  
 w Tadeusz Kościuszko, a jej replika znalazła się na godle eskadry.

większą część służby w AEF nie latał, tylko pełnił funkcję oficera zaopatrzeniowego Sił Powietrznych w Tours we Francji. Jednak przed zawieszeniem broni udało mu się wyzwoić od pracy za biurkiem i sięść za sterami, by pilotować samoloty dostarczane z Anglii na kontynent. Dwaj porucznicy zamierzali właśnie ruszyć w podróż samochodową po Europie — finansowaną głównie z zaległych pensji Crawforda, narosłych w okresie jego niemieckiej niewoli — gdy otrzymali propozycję wzięcia udziału w polskiej eskapadzie.

Edward C. Corsi, pochodzący z Brooklynu w Nowym Jorku, przyłączył się do eskadry po zakończeniu służby w siłach okupacyjnych w Germersheim w Niemczech. W 1916 roku, mając osiemnaście lat, pojechał do Europy jako wolontariusz — kierowca ambulansu. Potem zaciągnął się do francuskiej Legii Cudzoziemskiej, z tej zaś przeniósł się do francuskich Sił Powietrznych i przeszedł szkolenie w szkole Błeriota w Avord. Jako członek 77 Eskadry Spadów, podczas samotnej misji zniszczenia niemieckiego balonu obserwacyjnego, został dwukrotnie raniony przez ścigające go Fokkery. Zanim stracił przytomność, zdołał wylądować za linią aliantów, dzięki czemu uniknął niewoli. We francuskim szpitalu bez problemów doszedł do zdrowia, natomiast pocięty kulami Spad był tak uszkodzony, że nie nadawał się do naprawy.

Kapitan Corsi wprowadził do powiększającej się grupy kolejnego członka, dobrodusznego Carla H. Clarka, pochodzącego z Kansas. Także i ten oficer podczas I wojny światowej nosił francuski mundur. Mając trzydzieści lat, był najstarszy z ochotników. Corsi poznał go w Paryżu i natychmiast przedstawił Cooperowi i Fauntleroyowi. Dość ograniczone doświadczenie lotnicze Clarka budziło oczywiście wątpliwości organizatorów, jednak przemawiała za nim wyraźna chęć udziału w przedsięwzięciu.

Siódmego ochotnika, porucznika Edwina Lawrence'a Noble'a, przyjęto w przeddzień jego dwudziestych ósmych urodzin, przypadających dwudziestego trzeciego sierpnia. Noble urodził się w Charlestonie w stanie Massachusetts, a w 1915 roku ukończył Sheffield Scientific School, należąca do Uniwersytetu Yale. Wstąpił do Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w 1917 roku, przeszedł szkolenie w Mineola Field i został wysłany do Francji, gdzie pełnił służbę rzetelnie, nie wyróżniając się jednak niczym szczególnym. Po zawieszeniu broni pozostał w Europie i pracował w Wydziale Rekwizycji i Roszczeń AEF. Cooper i Fauntleroy wahali się, czy przyjąć Noble'a — z tych samych powodów co Clarka. Nie mieli zaufania do jego lotniczych umiejętności; co więcej, spokój i wręcz nieśmiałość porucznika wyda-

wały im się nie przystawać do czekających ich trudnych zadań. W końcu jednak ustąpili, a wybór „Iga” Noble'a, jak go nazywano, okazał się dobrym posunięciem.

Pierwszą listę zamknął kapitan Arthur H. Kelly, jedyny w grupie, który nie był pilotem. Ten szczupły Irlandczyk z Wirginii wielokrotnie brał udział w akcjach bojowych jako bombardier, obserwator i nawigator w 96 Amerykańskiej Eskadrze Bombowej i miał na koncie co najmniej dwa zestrzelone niemieckie samoloty. Cooper, który znał Kelly'ego już wcześniej, przekonywał skutecznie, że przyda im się tak zdolny oficer, mimo że nie jest przeszkolonym pilotem.

Tak zatem członków założycieli polskich sił ekspedycyjnych pod dowództwem Coopera i Fauntleroya przygotowywano (o ile to było możliwe w tych okolicznościach) na nieprzewidywalną przyszłość w nieznanych rejonach. Można by powiedzieć, że musieli być lekkomyślni i zarozumiali, skoro wierzyli, że ośmiu mężczyzn jest w stanie odegrać znaczącą rolę w wojnie, w której brało udział około miliona żołnierzy. Nie wiedzieli nawet, na jakich samolotach będą latać — jeśli w ogóle będą — ani gdzie będą stacjonować na nieregularnym, słabo określonym froncie długości 1500 kilometrów. Nie mieli co liczyć na uroczyste pożegnanie z orkiestrą dętą. Co więcej, służba ochotnicza w proponowanej przez nich formule nie była szczególnie popularna, ponieważ zwycięskie siły sprzymierzone ostrożnie podchodziły do sytuacji w Europie Wschodniej, klucząc i próbując wypracować szybki pokój, by uniknąć przedłużającego się konfliktu. Także i w Stanach Zjednoczonych pomysł bezpośredniego zaangażowania przyjmowano bez entuzjazmu. Sprawa polska na ogół spotykała się z sympatią i moralnym poparciem, głównie dzięki osobistym wysiłkom pianisty Ignacego Jana Paderewskiego, ale nawet groźba międzynarodowej ekspansji komunizmu nie była w stanie ożywić ducha, który wcześniej spowodował wysłanie AEF do Europy. „Niech nasi chłopcy wracają do domu!” — wyzywano. Zaświtała nowa era pokoju i dostatku, najwyższy czas zdjąć mundury. Tymczasem paryscy krawcy brali miarę z Coopera, Fauntleroya i ich nowych towarzyszy, by uszyć im błękitne uniformy Armii Polskiej we Francji, dowodzonej przez generała Józefa Hallera. Ośmiu młodych lotników — w odróżnieniu od ich rodaków za oceanem — doskonale wiedziało, że o kształcie pogranicza Polski i Rosji niekoniecznie zadecydują pióra Wersalu.

Choć rzeczywiście ochotnikom nie towarzyszyła na dworcu orkiestra dęta — jednak ich wyjazd poprzedziły i słowa uznania, i hulanka. W gotowych już



Archiwum Corsiego

*Ignacy Jan Paderewski, sławny pianista, a wówczas premier Polski, uczestniczył w pożegnalnym przyjęciu dla nowej Eskadry Kościuszkowskiej w hotelu „Ritz” w Paryżu. Premierowi towarzyszyli generał Tadeusz Rozwadowski (drugi od prawej), szef Polskiej Misji Wojskowej w stolicy Francji, oraz pułkownik Harry Howland (z prawej), amerykański attache' wojskowy przydzielony do polskiej misji.*

mundurach, z zawadiacko noszonymi rogatywkami (charakterystycznymi czterorożnymi czapkami wojskowymi, datującymi się z czasów Kościuszki), stawili się na wezwanie do hotelu „Ritz”, gdzie przedstawiono ich premierowi Polski, temu samemu Ignacemu Paderewskiemu, który spotykał się z takim aplauzem podczas tournée koncertowych w Stanach Zjednoczonych. W hotelowych Ogrodach Paryskich ceremonii prezentacji dokonali generał Rozwadowski i pułkownik Harry Howland, amerykański attache wojskowy przy misji polskiej we Francji. W imieniu całej grupy odpowiedział — jako najwyższy stopniem — major Fauntleroy, potem zaś premier rozmawiał z każdym lotnikiem z osobna i wyrażał osobistą wdzięczność za ich odważ-

ne przedsięwzięcie, do którego zobowiązali się na piśmie. Ceremonię pożegnalną opisano w prasie następująco:

Oferując usługi własne i swoich ludzi Polsce, major Fauntleroy powiedział premierowi, że wszyscy piloci są Amerykanami, żaden nie jest pochodzenia polskiego i pragną walczyć w siłach zbrojnych nowej siostrzanej republiki Stanów Zjednoczonych przeciwko wszystkim wrogom Polski. Słowa majora Fauntleroya wyraźnie wywarły wielkie wrażenie na panu Paderewskim. „Nic mnie tak bardzo nie wzruszyło jak oferta was, młodych ludzi, by walczyć — a w razie potrzeby ginąć — za mój kraj” — powiedział.

Godne uwagi jest to, że w tym samym artykule nazywa się jednostkę Eskadrą Kościuszkowską. I Polacy, i Amerykanie mogli przypisać tej nazwie odpowiednie historyczne znaczenie. Ducha niezapomnianego polskiego patrioty ożywiła garstka Jankesów, którzy postanowili spłacić dług zaciągnięty przez naród u innego, takiego jak oni ochotnika.

Dług ten pozostawał niespłacony od blisko półtora wieku.

Przed wyjazdem czekał ich jeszcze udział w wystawnym przyjęciu i kolacji, zorganizowanej przez generała Rozwadowskiego w hotelu „Wagram”. Specjalnym gościem był książę Kazimierz Lubomirski, podówczas polski minister pełnomocny w Stanach Zjednoczonych, AEF zaś reprezentowali pułkownik Howland oraz szef sztabu generał Ewing D. Booth. Alkohol płynął strumieniem, a puste kieliszki po winie — zgodnie z tradycją toastów wznoszonych przy takiej okazji — rozbijały się dźwięcznie w kominku.

Niewątpliwie była to niezapomniana noc — choć część uczestników niezbyt wyraźnie przypominała sobie jej koniec.

## Rozdział II

## PARTNERSTWO ORŁÓW

Organizowanie Eskadry Kościuszkowskiej w paryskiej kafejce to jedno, natomiast przewiezienie jej członków do Warszawy to zupełnie inna kwestia. Choć w liście upoważniającym, podpisanym przez generała Rozwadowskiego, rząd polski we Francji zobowiązywał się opłacić przejazd do Polski i z powrotem, punkt 9 kontraktu mówił coś innego. Major Fauntleroy — który wcześniej podpisał umowę na pracę w charakterze doradcy technicznego w siłach zbrojnych Józefa Piłsudskiego — otrzymał bilet pozwalający mu wygodnie podróżować ekspresem międzynarodowym. Jednak pozostali nie mieli tyle szczęścia.

Entuzjastycznie nastawiony do przedsięwzięcia kapitan Cooper nie zamierzał pozwolić, by taki drobiazg jak logistyka popsuł mu plany. Z pomocą pułkownika Howlanda (który od samego początku na różne sposoby okazywał eskadrze przyjaźń) opracowano strategię i szesnastego września 1919 roku siedmiu oficerów — podróżujących incognito jako konwojenci zaopatrzenia Czerwonego Krzyża — wyruszyło z Paryża wagonami towarowymi, rozpoczynając pierwszy etap wyprawy na wschód. W Koblencji przesiedli się do amerykańskiego pociągu sanitarnego dla chorych na tyfus. Także i tu ich stopnie i misję znali tylko dwaj oficerowie amerykańskiego Korpusu Medycznego, natomiast niewielki oddział żołnierzy przydzielonych do służby pomocniczej nie miał o niczym pojęcia.

Nie był to najszcześniejszy początek polskiej odysei amerykańskich ochotników. Podczas gdy koła pociągu wystukiwały rytm, wioząc ich ku przeznaczeniu, oficerowie, ubrani w mundury khaki i udający szeregowców, pracowali na zmianę w kuchni, słuchając, jak ich gospodarze z piechoty z pogardą mówią



Archiwum Corsiego

*Oficerowie w przebraniu przesiedli się w Koblencji do amerykańskiego pociągu niosącego pomoc ofiarom tyfusu i tak dojechali do Warszawy. Od lewej: Crawford, Cooper, Noble, Corsi i Kelly odpoczywają ze Spadem, nieoficjalną maskotką, podczas gdy<sup>2</sup> góry kibicuje im przyjaźnie nastawiona gęś'.*



Archiwum Corsiego

*W drodze na spotkanie z przeznaczeniem. Siedmiu z ośmiu członków pierwotnego składu Eskadry Kościuszkowskiej podróżowało incognito jako konwojenci zaopatrzenia Czerwonego Krzyża w „towarowym pulmanie”. Od lewej: Corsi, Crawford, Shrewsbury, Clark, Kelly, Cooper (siedzi) i Noble.*

o pilotach wojskowych, którzy — według pewnego tęgiego sierżanta — najbardziej ucierpieli, spadając ze schodów w paryskim metrze między jednym piąństwem a drugim. Choć nie było to łatwe, przebrani lotnicy milczeli, z trudem hamując gniew, lecz jakoś udało im się zapanować nad sobą i nie zdradzić tajemnicy. Rzeczywiście ucierpiał natomiast kapitan Cooper, nałogowy palacz fajki. Jeszcze przed zakończeniem podróży odkrył, że towarzysze rozdali kilkadziesiąt puszek tytoniu z jego osobistych zapasów, zgromadzonych we Francji w przewidywaniu długiej zimy. Kiedy jadący do Koblencji pociąg Czerwonego Krzyża zatrzymywał się w różnych niemieckich miejscowościach, obok wagonu oznaczonego amerykańską flagą zbierały się tłumy mieszkańców i wiwatowały na cześć żołnierzy, którzy hojną ręką rzucali im puszki tytoniu Prince Albert. Znalazszy pustą torbę, Cooper też zaczął wznosić okrzyki, tyle że wcale nie wesołe.

Wczesną jesienią 1919 roku Warszawa, dawna stolica Polski, nie przypominała bynajmniej Paryża. Brutalna wojna odcisnęła na niej swoje piętno. Podczas gdy reszta świata radośnie świętowała koniec wojny, stary gród nad Wisłą stał przed groźbą ponownych walk. Pociąg, wiozący siedmiu członków Eskadry Kościuszkowskiej, wjechał na długi peron dworca kolei wiedeńskiej dwudziestego czwartego września. W mieście panowała atmosfera niepokoju. Choć ani Polacy, ani czerwoni Rosjanie nie prowadzili wówczas energicznych działań wojennych, perspektywy na przyszłość były niejasne. Co więcej, trwały potajemne negocjacje pokojowe (przerwane wobec braku rezultatów czternastego grudnia), na które oddzielnie wyrazili zgodę Józef Piłsudski oraz Władimir Iljicz Uljanow, ojciec bolszewickiego komunizmu, lepiej znany jako Włodzimierz Lenin.

Kapitan Cooper i pozostali ochotnicy nie znali aktualnej sytuacji na frontach wojny, w której zamierzali wziąć udział, ale po tygodniowym zamknięciu w powolnym pociągu gotowi byli do działań wszelkiego rodzaju. Zanim



*W Warszawie amerykańscy ochotnicy przebrali się z mundurów khaki w mundury polskie. Wszyscy noszą rogatywki, oprócz Fauntleroya, który włożył ją niedługo później. Od lewej, w pierwszym rzędzie: Shrewsbury, Noble, Crawford i Kelly; za nimi: Clark, Fauntleroy, Cooper i Corsi.*



Archiwum Shrewsbury'ego

^4wery^«scy ochotnicy podpisywali dwujęzyczny kontrakt z rządem Polski na sześć miesięcy. Gwarantował im „wszelkie prawa i przywileje służby, nadane oficerom Wojska Polskiego”.

opuszcili „towarowy pulman”, przebrali się z nijakich mundurów khaki w błękitne uniformy polskich oficerów. Nie trzeba mówić, w jaką konsternację popadli członkowie służb medycznych, gdy dowiedzieli się, kim naprawdę są ich towarzysze podróży. Rozradowani lotnicy nie tracili jednak czasu na odwet za pogardliwe słowa i poniżające warunki, w jakich przyszło im podróżować. Wytrzeszczone oczy i otwarte usta kontyngentu medycznego wystarczyły za odpłatę.

Cooper znał już stolicę, co znacznie ułatwiło pierwsze kroki entuzjastycznie nastawionym młodym oficerom, którzy nie mówili językiem kraju reprezentowanego przez błękitne mundury. Malownicze polskie dorożki konne przewiozły ich przez wyniszczone wojną miasto na lotnisko na Mokotowie, gdzie — ku wyraźnemu zakłopotaniu personelu sztabu — zgłosili się do służby. Wyglądało na to, że ich obecność potęguje jeszcze bałagan organizacyjny, panujący w Wojskach Lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej, które

w tym okresie były jeszcze w powijkach i rozpaczliwie starały się w ciągu kilku krótkich miesięcy przeskoczyć z niemowlęctwa w dorosłość. Choć oficerowie podpisali już w Paryżu kontrakty, zrodziło się pytanie, czy ewentualna śmierć któregoś z obywateli amerykańskich nie spowoduje problemów dyplomatycznych w stosunkach ze Stanami Zjednoczonymi. Rozważano także, czy ochotnicy powinni ograniczyć się do szkolenia nowych pilotów, czy służyć na froncie. Powtarzano stwierdzenie Piłsudskiego, że Polska jest w stanie pokonać wrogów sama, bez pomocy obcych najemników. Do tego dochodził dylemat, jak budować spójne i skuteczne siły zbrojne z mieszaniny dopiero co powołanych do wojska żołnierzy oraz dziesiątków tysięcy polskich weteranów, powracających z armii niemieckiej, austriackiej, carskiej i innych.

Tymczasem amerykańscy ochotnicy spotkali się ze swoim dowódcą, majorem Fauntleroyem. Przydzielono im kwatery w hotelu „Bristol” przy Krakowskim Przedmieściu 42/44, najelegantszej ulicy miasta. Z tej centralnie położonej bazy młodzi oficerowie wyruszali na „ostatnie” rozrywki, zgodnie z odwiecznym obyczajem żołnierzy oczekujących wystąpienia na front. Podziwiali Stare Miasto, popijali miód — polskie miodowe wino z korzeniami, zwiedzali atrakcje turystyczne po obu brzegach Wisły i spotykali się z innymi Amerykanami przebywającymi w mieście — dziennikarzami, urzędnikami Czerwonego Krzyża, przedstawicielami korpusu dyplomatycznego i pracownikami misji pomocy. Tak dobrze się bawili, że Cooper napisał później: „[...] bałem się tylko, że pół eskadry się ożeni, zanim zdołamy wyjechać na front”.

W tym okresie oczekiwania Eskadrę Kościuszkowską zaproszono do Belwederu, budynku rządowego w stylu klasycznym, z kolumnami przed wejściem, usytuowanego na południowym końcu Alei Ujazdowskich. Była to siedziba Naczelnika odrodzonego państwa polskiego, pięćdziesięciodwuletniego Józefa Piłsudskiego, przed którym stała ogromna odpowiedzialność wynikająca z jego historycznej roli. Wizyta u twardego jak krzemień Naczelnika różniła się diametralnie od wcześniejszego spotkania z premierem Paderewskim w Paryżu. Ochotnicy, w eleganckich błękitnych mundurach armii Hallera, znaleźli się w przestronnym Pokoju Wschodnim siedemnastowiecznego pałacu, przebudowanego w 1822 roku, pięć lat po śmierci generała Kościuszki. Major Fauntleroy przedstawił swoich kolegów oficerów dawnemu socjaliście i rewolucjoniście, który zaledwie rok wcześniej więziony był przez Niemców w magdeburskiej twierdzy. Piłsudski uważnie słuchał angielskich słów Fauntleroya i ich polskiego tłumaczenia, ale nieruchome rysy twarzy





*Józef Piłsudski, Naczelnik Państwa, był żarliwym, oddanym patriotą. Przewodząc odrodzonemu krajowi, doprowadził go do zwycięstwa mimo trudności, które wydawały się nie do pokonania. Osobiście powitał w Belwederze przybyłych do Warszawy pilotów Eskadry Kościuszkowskiej.*

Naczelnika, ozdobionej ciężkim, nieco siwiejącym wąsem, nie wskazywały ani na negatywną, ani na pozytywną reakcję.

Odpowiedź — wygłoszona zdecydowanym tonem, wyraźnie wymawianymi słowami — zupełnie nie przypominała porywającego hołdu złożonego im przez Paderewskiego. Piłsudski, dziewiętnastowieczny wojskowy tradycjonalista, wciąż uważał, że bitwy wygrywają wojska lądowe, czy to piechota, czy konnica. Co więcej, nie był przekonany o przydatności latających maszyn podczas działań wojennych, obawiał się także, że wymogi transportu i zaopatrzenia jednostek lotniczych skomplikują i tak już poważne polskie problemy logistyczne. Niemniej jednak, mimo odmiennej filozofii, polski przywódca był na swój sposób równie poruszony zgłoszoną przez Eskadrę Kościuszkowską chęcią podjęcia bolszewickiego wyzwania jak premier Paderewski kilka tygodni wcześniej. Być może dostrzegał w młodych Amerykanach tego samego ducha, który i jego przenikał przed trzydziestu laty, gdy za udział w antycarskim spisku został zesłany na Syberię. Powiedział im przez tłumacza, że jeśli w istniejących warunkach wciąż są chętni wywiązać się z przyjętych zobowiązań, dopilnuje, by jak najszybciej przydzielono ich do czynnej jednostki lotniczej. Następnie, strzeliwszy obcasami i zaszalutowawszy, Piłsudski odwrócił się i wyszedł z sali.

Wkrótce po spotkaniu w Belwederze lista członków eskadry wzrosła do dziesięciu osób, dołączyli do niej bowiem porucznicy Edmund Pike Graves i Elliott William Chess. Graves urodził się w Newburyport w Massachusetts w 1891 roku, a w 1913 ukończył Harvard. Zaciągnął się do brytyjskiego Królewskiego Korpusu Powietrznego (Royal Flying Corps — RFC) i otrzymawszy w Kanadzie odznakę pilota, został członkiem kadry nauczycielskiej w Szkole Artylerii Lotniczej w Fort Worth w Teksasie. W początkach 1918 roku mianowano go instruktorem akrobacji lotniczych w nowej Szkole Lotnictwa Specjalnego w Toronto w Kanadzie, a przed zawieszeniem broni wysłano do Anglii. Ku swemu rozczarowaniu nie zdążył jednak wziąć udziału w walkach, toteż zgłosił się na ochotnika do zadania w Polsce.

Chess, pochodzący z El Paso w Teksasie, zaciągnął się do RFC, gdy był jeszcze uczniem szkoły średniej. Także i on przeszedł szkolenie w Kanadzie, a następnie służył jako kurier lotniczy w Anglii. Zgłaszając się do służby w Eskadrze Kościuszkowskiej, miał dopiero dziewiętnaście lat, był zatem najmłodszy w jej pierwotnym, dziesięcioosobowym składzie. Wszyscy

członkowie eskadry byli Amerykanami, pięciu służyło przedtem w Siłach Powietrznych Stanów Zjednoczonych, dwóch w brytyjskich RFC/RAF, trzech w wojskach francuskich (Fauntleroy służył i we francuskiej Legii Cudzoziemskiej, i w AEF). Założyciele eskadry nie znali osobiście ani Gravesa, ani Chessa, przyjęli ich jednak na podstawie rekomendacji przyjaciół z Londynu. Nowo przybyli szybko włączyli się do grupy jako członkowie założyciele i wspólnie z kolegami oficerami zaczęli z niepokojem oczekiwać na rozkaz wymarszu.

Chess i Graves czekali stosunkowo krótko. Dołączyli do eskadry dwunastego października, a cztery dni później w oficjalnym dzienniku Eskadry Kosciuszkińskiej pojawił się pierwszy, zwięzły wpis:

16 października: Wyjazd z Warszawy, 10 wieczór.

Drugi wpis, równie krótki, mówił o powrocie kapitana Coopera do Lwowa Grodu w Galicji, gdzie swego czasu był świadkiem pamiętnych aktów odwagi Polaków, które zainspirowały go do stworzenia oddziału ochotników. Dziennik mówił:

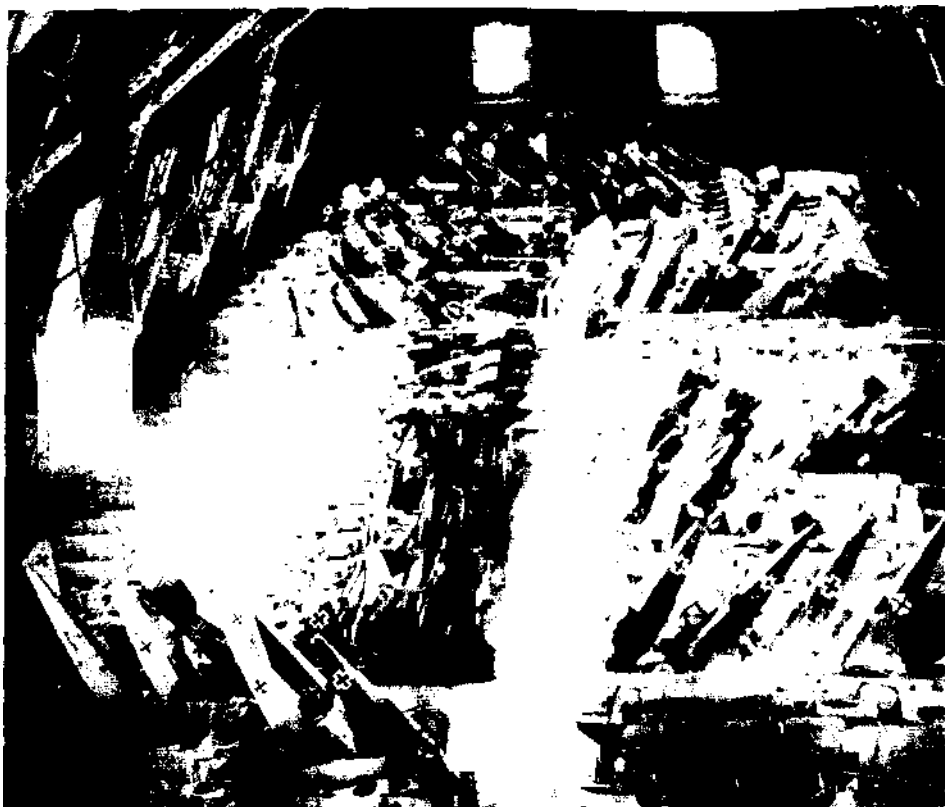
17 października: Przybycie do Lwowa, 8 wieczór.

Ogólnie biorąc, lotnictwo wojskowe odradzającej się Polski składało się z nadwyżek lotniczych i szmelcu z I wojny światowej. Wyszkolenie personelu, wyprodukowanie sprzętu i opracowanie technik latania umożliwiających skuteczne prowadzenie podniebnej wojny stanowiło kosztowny proces prób i błędów nawet dla państw o solidnej, ustalonej strukturze. Proces ten w chwili zakończenia wojny był w dużej mierze wciąż na etapie eksperymentów. Minęło zaledwie dziesięć lat od siedemnastego grudnia 1903 roku, gdy Wilbur i Orville Wrightowie odbyli pierwszy udany lot w Kitty Hawk w Karolinie Północnej, a już ludzie zaczęli używać cięższych od powietrza maszyn w celach niszczycielskich. W 1915 roku Anthony H.G. Fokker, dwudziestopięcioletni holenderski projektant samolotów, który otworzył niewielką fabrykę pod Berlinem, udoskonał mechanizm synchronizacyjny, umożliwiający strzelanie z karabinu maszynowego przez tarczę śmigła bez ryzyka przestrzelenia jego łopat. Jego śmiertcionośny pomysł przekształcił samolot z ciekawostki na polu bitwy we wszechstronną maszynę wojenną. „Nowo powstałe” państwo polskie musiało natychmiast zacząć się bronić ze wszystkich stron i z góry, zatem powołanie do życia wojsk lotniczych okazało się koniecznością.

Ustanowienie Wojsk Lotniczych RP zdecydowanie nie było sprawą prostą i bezproblemową. Przed Józefem Piłsudskim i jego odrodzonym narodem stało wiele zadań o równej, jeśli nie większej wadze. Aby państwo mogło trwać, niezbędny był wypłacalny, funkcjonujący rząd. Trzeba było nakarmić miliony obywateli, częściowo znajdujących się na granicy śmierci głodowej. Wciąż wysoce realne pozostawało zagrożenie tyfusem i innymi chorobami, spowodowanymi przez brud i głód panujący podczas długiej wojny. Pospieszne tworzenie tradycyjnych wojsk lądowych, składających się z piechoty, kawalerii i artylerii — co sam Piłsudski najlepiej rozumiał — było koniecznością zarówno ze względów wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Dlatego też lotnictwo wojskowe od samego początku okazało się wymagającym, często niezrozumianym pasierbem, który dożył wieku dojrzałego wbrew ogromnym przeciwnościom.

Ironią losu był fakt, że większość pilotów powracających do ojczyzny, by tworzyć Wojska Lotnicze RP przeszła szkolenie w służbie trzech zaborczych armii: Niemiec, Austrii i Rosji. Także i sprzęt początkowo pochodził ze zdobytych i porzuconych lotnisk. Takie źródło zaopatrzenia miało i dobre, i złe strony: umożliwiało wprowadzenie maszyn do użytku bez większych nakładów finansowych, nie dawało jednak możliwości ich wyboru. Na lotnisku Rakowice w Krakowie zdobyto około czterdziestu austriackich maszyn, z czego połowę stanowiły samoloty szkolne typu Brandenburg, druga połowa zaś składała się z przestarzałych samolotów bojowych i rozwalonych kadłubów. Częściowo wyszkoleni Polacy uciekli przy pomocy zaprzyjaźnionych Węgrów z lotniska Hureczko w Przemyślu i przyprowadzili na Rakowice sześć austriackich maszyn (dwa inne samoloty zniszczyli atakujący Ukraińcy, dwa rozbiły się po drodze, kolejne dwa zostały poważnie uszkodzone podczas przymusowych lądowań). Na lotnisku Lewandówka koło Lwowa i na położonym na północny zachód aerodromie w Lublinie polscy patrioci zarekwirowali cały sprzęt pozostawiony przez Austriaków.

Ewakuację zajętego przez Niemców lotniska na Mokotowie w Warszawie przeprowadzono w sposób pokojowy. Siłom zbrojnym Piłsudskiego zostawiono samoloty i inny sprzęt, choć Niemcy początkowo zamierzali zabrać go ze sobą lub zniszczyć na miejscu. Największą zdobyczą okazało się jednak lotnisko Ławica koło Poznania, gdzie atakujący Polacy przejęli — oprócz innego sprzętu — ogromny hangar zeppelinów, zawierający kilkadziesiąt kadłubów samolotów, bez silników, różnej produkcji i w różnym stanie. W ciągu ostatnich dwóch miesięcy 1918 roku na odzyskanych polskich terytoriach zdobyto od dwustu do dwustu pięćdziesięciu samolotów nadających się do użytku lub łatwego remontu. Jerzy B. Cynk w *History of the Polish Air*



*Ogromną ilość niemieckiego sprzętu lotniczego, znalezione w hangarze zeppelinów w Poznaniu, zarekwirowano dla potrzeb polskiego lotnictwa. Wojska Lotnicze RP zrodziły się właśnie z takich zdobycznych kryjówek i złomowisk.*

*Force* pisze, że większość zdobytych maszyn była przestarzała lub złej jakości; co gorsza, składało się na nie około czterdziestu różnych typów kadłubów i co najmniej trzydzieści pięć typów silników.

Z owej mieszanki — w dużej mierze dzięki oddaniu i poświęceniu zajmujących się tym ludzi — wyłoniło się polskie lotnictwo wojskowe. Choć liczni piloci przeszli szkolenie w Rosji i nie znali ani niemieckich, ani austriackich samolotów, nauczyli się (często za cenę kosztownych błędów) latać na wszystkim, na czym się dało. Jeśli brakowało części zamiennych, produkowali je sami lub znajdowali alternatywne sposoby na usprawnienie maszyn. Nawet Józef Piłsudski i „stara gwardia” sił naziemnych byli pod wrażeniem osiągnięć młodych, zapatrzonych w niebo patriotów. Część z nich bohater-

ska i skutecznie przyczyniła się do wyzwolenia Lwowa z rąk Ukraińców, a wszyscy chcieli wstąpić do Wojsk Lotniczych RP, które — według narodowego planu zbrojeń z 1920 roku — miały się składać z dwudziestu eskadr bojowych (każda po piętnaście samolotów).

Wśród jednostek, które istniały już w chwili, gdy opracowywanie programu dobiegało końca, znalazła się 7 Eskadra Myśliwska, uformowana w listopadzie 1918 roku i używająca lotniczego złomu znalezione w Krakowie. III Lotniczą Eskadrę Bojową, jak ją początkowo nazywano, wysłano w trybie pilnym z lotniska Rakowice do obrony Lwowa z poleceniem: „Radźcie sobie, jak umiecie”. Jednym z jej członków założycieli był porucznik Aleksander Seńkowski, nawigator, który podczas służby w jednostce został pilotem. Oto jak opisywał ubogie początki:

Wyposażenie eskadry było bardzo skromne i składało się wyłącznie z samolotów Brandenburg starego typu z silnikami Austro-Daimlera o mocy 160 koni mechanicznych oraz jednego starego OeFFAG 51, przezywanego Bocianem [...] Nie mieliśmy żadnej ciężarówki, a potem otrzymaliśmy jeden tylko samochód osobowy. Wyposażenie ograniczało się do skrzynki ze staroświeckimi narzędziami i kilku beczulek benzyny. Tak wyposażona eskadra ruszyła w drogę ku bitwie lwowskiej. Samoloty leciały, zaś pozostałe wyposażenie jechało pociągiem.

Mimo tak wielu ograniczeń pionierscy polscy lotnicy zaatakowali dwumiejscowymi rozklekotanymi maszynami ukraińskie siły lądowe. W każdym samolocie leciał nawigator, który znad burty kabiny pilota strzelał z używanego przez piechotę karabinu maszynowego typu Schwarzlose, jak tylko umiał najskuteczniej. Parciane taśmy amunicyjne powiewały w powietrzu. Nie było specjalnych urządzeń do zrzutu bomb (także nadwyżek z Rosji i Austrii). „Lżejsze bomby rzucono ręcznie, zaś cięższe wypychano przez drzwiczki kabiny nawigatora” — wspominał porucznik Seńkowski.

Na wiosnę 1919 roku 7 Eskadra wzbogaciła się o trzy myśliwce Fokker E.y a w lecie — gdy Cooper i Fautleroy szukali ochotników w Paryżu — jednostce przydzielono dwanaście samolotów Albatros D.III. Mniejsza skala działań wojennych w tym okresie posłużyła do poprawy zdolności bojowej zarówno ludzi, jak i maszyn.

Siedemnastego października, gdy na dworcu we Lwowie zatrzymał się pociąg wiozący dziesięciu nowych oficerów, 7 Eskadrą dowodził porucznik



Archiwum Speaksa

*Przed przybyciem amerykańskich ochotników pilotami 7 Eskadry byli Polacy, wyszkoleni i służący przedtem w siłach zbrojnych kilku różnych państw. Gdy major Fauntleroy przejął dowództwo od porucznika Rayskiego (z przodu pośrodku), w eskadrze pozostało trzech oficerów z tej grupy: porucznik Idzikowski (drugi od lewej w tylnym rzędzie), porucznik Weber (po prawej w tylnym rzędzie) i porucznik Konopka (drugi od prawej w pierwszym rzędzie).*

Ludomił Rayski (późniejszy naczelnny dowódca Wojsk Lotniczych RP). Następnego dnia przekazał on dowództwo majorowi Fauntleroyowi, numeryczne zaś określenie jednostki zastąpiono nazwiskiem polskiego bohatera narodowego, którego zasługi dla Stanów Zjednoczonych zamierzali spłacić amerykańscy ochotnicy. Eskadra Kościuszkowska — partnerstwo orłów — przestała być wizjonerskim pomysłem, a jeśli na widok polskich i amerykańskich pilotów, ściskających sobie dłonie dla potwierdzenia wzajemnych zobowiązań, kapitana Coopera rozpieła duma, to miał do niej pełne prawo.



Archiwum Corsiego

*Porucznik Ludomil Rayski (pośrodku) przekazał dowództwo polskiej 7 Eskadry majorowi Fauntleroyowi. Rayski został później dowódcą całego lotnictwa polskiego. Na fotografii wraz z nim, w zimowych kombinezonach lotniczych: kapitan Cooper (po lewej) i porucznik Graves.*

## Rozdział III

## PIERWSZA OFIARA: SYMBOLICZNY GEST

**M**ajor Cedric Errol Fauntleroy, pierwszy dowódca Eskadry Kościuszkowskiej pod jej nową nazwą, urodził się dwudziestego drugiego listopada 1891 roku w Fayette w okręgu Jefferson w stanie Missisipi. Jego przodkami byli francuscy hugenoci, których nazwisko — Font-le-roi („fontanna królewska”) — otrzymało zanglicyzowaną formę, gdy w następstwie zamieszek religijnych we Francji rodzina wyemigrowała do Anglii. Późniejsze pokolenie Fauntleroyów dało się skusić możliwościom oferowanym przez amerykańskie kolonie i osiedliło się w Wirginii. Z czasem dziadek majora Fauntleroya — Franklin B. — ruszył na zachód, gdzie osiadł na niewielkiej plantacji na północ od Natchez.

Według rodzinnej legendy ojciec majora — William James Fauntleroy — służył w policji stanowej Texas Rangers, a następnie zajął się rodzinną farmą, znacznie podupadłą na skutek wojny secesyjnej. Młody Cedric do czternastego roku życia uczęszczał do szkoły Catholic Brothers w Natchez, po czym także i on uległ tradycyjnej Fauntleroyowskiej skłonności i dał się ponieść w świat. Zgodnie z tym, co sam opowiadał, uciekł z domu, by jako wędrowny kowboj przeganiać stada bydła z Teksasu, po czym imał się różnych zajęć w różnych miejscach, przez pewien czas pracując jako maszynista na kolei Missouri Pacific w Ferriday w stanie Luizjana i w McGehee w stanie Arkansas. Ostatecznie trafił do Chicago, gdzie znalazł zatrudnienie jako mechanik samochodowy. W wywiadzie udzielonym wiele lat później tak tłumaczył dość emocjonalne przyczyny podjęcia kariery wojskowej:

Gdy rozpoczęła się wojna [...] i Niemcy zatopili „Łuskanie”, wściekłem się na myśl, że Amerykanie nie mają już prawa



Archiwum Shrewsbury'ego

*Major Cedric E. Fauntleroy - eks-kowboj, maszynista kolejowy i mechanik samochodowy - był współzałożycielem Eskadry Kościuszkowskiej i jej pierwszym dowódcą. Urodzony w stanie Missisipi, zaciągnął się do francuskiej Legii Cudzoziemskiej, a następnie przeniósł do sekcji lotniczej AEF, gdzie zajmował się głównie oblatywaniem samolotów.*

podróżować po otwartym morzu, zacząłem więc rozglądać się za jakimś sposobem odwetu, jeśli rząd [...] nie uzna za konieczne czegoś z tym zrobić [...] W końcu znalazłem się we francuskiej Legii Cudzoziemskiej. Sam zapłaciłem za podróż do Francji. Miałem tylko jedno ubranie i dwie zmiany bielizny, bo zdałem sobie sprawę, że jako żołnierzowi cywilne ubranie nie będzie mi potrzebne.

Gdy Stany Zjednoczone w końcu przystąpiły do wojny, Fauntleroy przeniósł się do Sekcji Lotniczej AEF i zakwalifikował na szkolenie w pilotażu w Issoudon. Przelotnie zetknął się tam z Merianem Cooperem, a znajomość ta stanowiła początek łańcucha wydarzeń, który niecałe dwa lata później za-

proceedził go do Lwowa i Eskadry Kościuszkowskiej. Oprócz przybyłych wraz z nim dziewięciu Amerykanów w skład jednostki wchodziło sześciu polskich oficerów: porucznik Rayski, Polak z tureckim obywatelstwem, urodzony w Krakowie w 1892 roku, który studiował inżynierie na Politechnice Lwowskiej, a nauczył się latać podczas I wojny światowej w Tureckich Siłach Powietrznych pod dowództwem niemieckich oficerów; kapitan Zbigniew Orzechowski (nielatający adiutant), porucznicy Władysław Konopka i Aleksander Seńkowski, którzy służyli uprzednio w siłach austriackich; porucznik Jerzy A. Weber (którego matka była Chinką) i porucznik Ludwik Idzikowski, byli piloci Carskich Rosyjskich Sił Powietrznych. Choć pomysł, który zgromadził tak zróżnicowaną grupę mężczyzn, wyszedł od kapitana Coopera, jednak odpowiedzialność za uczynienie z nich odważnej, skutecznej i dynamicznej eskadry bojowej spoczęła na szerokich barkach byłego wojskowego oblatywacza z Missisipi.

Fauntleroy miał dość doświadczenia jako dowódca, by wiedzieć, że jego pierwszym zadaniem musi być ocena ilości i jakości powierzonego mu personelu i sprzętu. Z Cooperem przedyskutował zalety i potencjalne wady poszczególnych pilotów amerykańskich. Zdawał sobie sprawę, że ich doświadczenie bojowe podczas I wojny światowej było dość ograniczone, i realistycz-



Archiwum Shrewsbury'ego

*Polacy z obsługi naziemnej są anonimowymi bohaterami opowieści o Eskadrze Kościuszkowskiej. Przewycięzali poważne bariery językowe i pomimo braku odpowiedniego przygotowania dobrze służyli pilotom.*

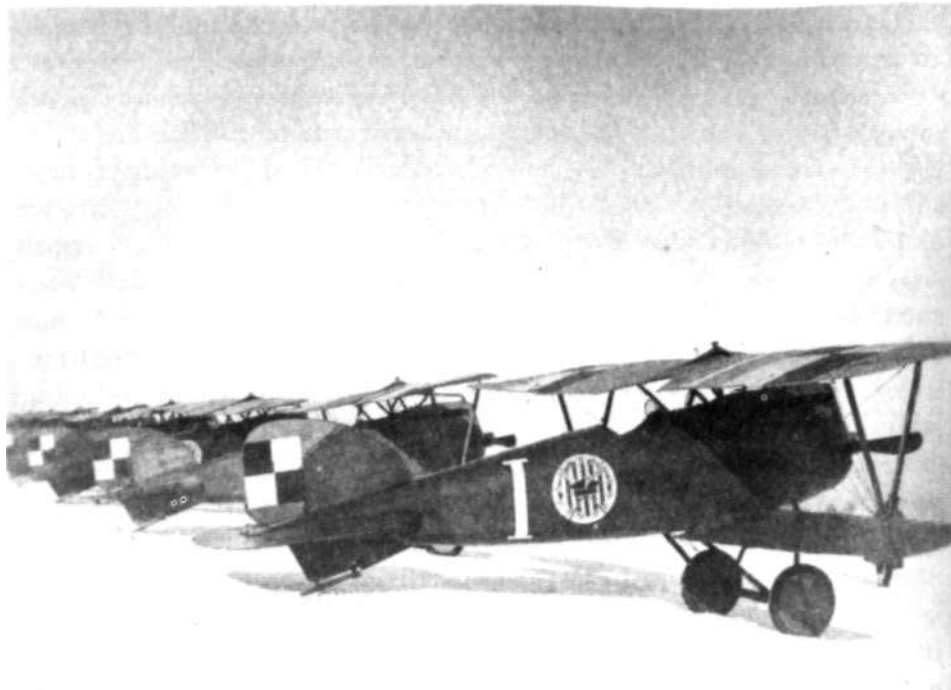
nie oceniał fakt, iż część pilotów skłoniło do podpisania kontraktów pragnienie „nadrobienia tego, co im umknęło”.

Żołnierze — personel naziemny, ordynansi i podoficerowie pełniący funkcje administracyjne, tak samo jak polscy oficerowie przejęci z 7 Eskadry — byli głównie weteranami sił zbrojnych trzech zaborców. Kontakty z nimi utrudniała bariera językowa — przynajmniej przez jakiś czas — ale major uznał, że dzięki tłumaczom, a także mieszance języków rodem z wieży Babel — francuskiego, niemieckiego, rosyjskiego, polskiego i angielskiego — kłopoty z porozumiewaniem się są do przezwyciężenia. Kolejnym, pomniejszym problemem było zapoznanie wszystkich z „amerykańskim sposobem bycia” — mniej formalnym przestrzeganiem dyscypliny wojskowej i bezpośrednim podejściem jankeskich oficerów do spraw, które wymagają rozwiązania.

Lotnisko Lewandówka, pierwszy dom Eskadry Kościuszkowskiej, leżało na płaskowyżu na zachodnim przedpołu Lwowa. Samo lądowisko miało 1,5 kilometra szerokości i około 3 kilometrów długości. Nawierzchnia z drobnego białego piasku zapewniała równą powierzchnię startu i lądowania, mogła jednak okazać się i dobrodziejstwem, i utrudnieniem — zależnie od tego, jak pilot dotknął kołami ziemi. Hangary były zadowalające, ale nie wymyślne. Główna linia kolejowa prowadząca do miasta od zachodu biegła między lądowiskiem a Lwowskim Parkiem Lotniczym, głównym parkiem naprawczym dla wszystkich eskadr działających w sektorze galicyjskim. Bocznica kolejowa idealnie nadawała się do przygotowania pociągu z naziemnym wsparciem dla eskadry. Dzięki temu pomysłowi Coopera i Fauntleroya piloci Eskadry Kościuszkowskiej zawsze mogli przebywać w zasięgu frontu, niezależnie od tego, jak dalece był on niestabilny.

Wyposażenie w samoloty było zadowalające, ale nie dawało podstaw do optymizmu. Stare Brandenburgi CI oraz Fokkery E.V wciąż latały, jednak samolotami, które miały zbudować lub zniweczyć sławę pilotów, były Albatrosy D.III, pozyskane dla 7 Eskadry, gdy oficerowie amerykańscy przebywali jeszcze w Paryżu.

Myśliwce znajdujące się we Lwowie zbudowano w Osterreichische Flugzeugfabric AG dla Austriackich Sił Powietrznych. Były to jednomiejscowe samoloty ze sklejkowym kadłubem w kształcie cygara. Silniki Austro-Daimlera miały moc od 185 do 225 koni mechanicznych (zależnie od serii produkcyjnej) i maksymalną prędkość 195 kilometrów na godzinę. Samoloty te mogły wspiąć się na wysokość tysiąca metrów w 3 minuty 20 sekund<sup>1</sup> dysponowały zapasem paliwa na dwie godziny lotu. D.III miały długość 1,33 metra i rozpiętość skrzydeł 9 metrów. Standardowo wyposażone były



Archiwum Crawforda

*Albatrosy D.III, oznaczone polską szachownicą i godłem Eskadry Kościuszkowskiej, to pierwsze samoloty używane przez amerykańskich pilotów w polskim wojsku. Napędzane silnikami Austro-Daimlera, były wyposażone w dwa zsynchronizowane karabiny maszynowe Schwarzlose kalibru 8 milimetrów, strzelające przez tarczę śmigła.*

w dwa zsynchronizowane karabiny maszynowe Schwarzlose kalibru 8 milimetrów, wystrzeliwujące około stu pocisków na minutę przez tarczę śmigła.

Pierwsze D.III, produkowane przez Ostdeutsche Albatros Werke w Schneidemuhl w zaborze pruskim (pol. Piła), przekazano niemieckim pilotom w styczniu 1917 roku, więc w sierpniu 1919, gdy otrzymała je polska 7 Eskadra, Albatrosy były już nieco przestarzałe. Baron Manfred von Richthofen, znany niemiecki as lotniczy, pilotował w walce jeden z pierwszych D.III, jednak zauważywszy niebezpieczne pęknięcie w dolnym skrzydle, szybko wylądował; później latał innymi samolotami, dopóki błąd konstrukcyjny Albatrosów nie został — ku jego zadowoleniu — usunięty. Tego samego dnia, gdy Richthofen zamienił maszynę — dwudziestego czwartego stycznia 1917 roku — z powodu wady konstrukcyjnej pierwszych D.III zginęło dwóch innych niemieckich pilotów.

Pierwszy miesiąc po przybyciu do Lwowa, gdy tylko pogoda sprzyjała lataniu, Amerykanie poświęcili na zapoznanie się z nowymi dla nich samolotami. Zdarzały się jedynie pomniejsze wypadki, ponieważ lotnicy (pomijając jeden szaleńczy popis akrobatyczny porucznika Gravesa) dość ostrożnie podchodzili do obcych maszyn. Porucznik Rayski powiedział majorowi Fauntleroyowi, że podczas lądowania na miękkim piasku Albatros r a c z e j nie skapotuje — dodał jednak nieco niepokojącą sugestię, że lepiej schodzić do lądowania z dość wysoko uniesionym ogonem i wyłączyć iskrowniki, gdy tylko koła dotkną ziemi, zabezpieczając się w ten sposób przed pożarem, w razie gdyby jednak doszło do kapotażu. Na ogół stosowano się do uwag Rayskiego, nikt bowiem nie chciał być tym, który pierwszy rozbije samolot eskadry, niezależnie od wieku czy wytrzymałości maszyny.

Gdy zimowa pogoda zmuszała do pozostania na ziemi, zespół zajmował się wyposażaniem „lotniska na kółkach”, czyli wagonów, które miały zapewnić jednostce logistyczną samowystarczalność, gdziekolwiek przyszłoby jej się znaleźć. Było też wiele czasu wolnego, więc pilotów hojnie podejmowali trunkami i obiadami zarówno lwowianie, jak i personel Amerykańskiego Czerwonego Krzyża, mający kwaterę w pałacu Potockich. Wieczorem dwudziestego pierwszego listopada, w przeddzień uroczystości zaplanowanych na następny dzień, w tej starej arystokratycznej siedzibie odbywało się przyjęcie. Na obchody upamiętniające pierwszą rocznicę wyzwolenia Lwowa spod ukraińskiej okupacji miał przybyć sam Józef Piłsudski. Eskadrze Kościuszkowskiej polecono zapewnić eskortę lotniczą i dokonać pokazu przed Naczelnikiem Państwa, przyjmującym defiladę z udekorowanej trybuny na placu Mariackim.

Choć przez poprzednią dobę nie dało się latać na skutek złej pogody, sobota dwudziestego drugiego listopada okazała się słoneczna i bezchmurna. Zbiegiem okoliczności były to także dwudzieste ósme urodziny majora Fauntleroya, jak się później okazało — wyjątkowo pamiętne. Według planu miał on poprowadzić szyk sześciu samolotów — pilotowanych przez niego, Corsiego, Idzikowskiego, Konopkę, Chessa i Gravesa — nad trasą defilady, startując po sygnale telefonicznym porucznika Noble'a, który czuwał w strategicznym miejscu — na dworcu kolejowym, skąd widział maszerujących. Z kolei kapitan Cooper, z adiutantem eskadry jako obserwatorem, miał wykonać samotny przelot jednym z Brandenburgów.

Okazało się, że Naczelnik Państwa musiał odwołać swoje przybycie, ale obchody odbywały się zgodnie z planem. Po sygnale przesłanym z dworca samoloty wystartowały do uroczystego przelotu w tradycyjnej, malowniczej formacji w kształcie litery „V”. Tysiące Polaków zadarło głowy, obserwując



Archiwum Shrewsbury'ego

*W początkach listopada członkowie eskadry zaprosili na obiad czterech chłopców z grupy Orłąt Lwowskich, którzy bronili miasta przed Ukraińcami. Za odznaczonymi młodymi bohaterami stoją: Fauntleroy, Corsi, Cooper, Kelly i Rayski,*

maszyny śmigające w geometrycznym szyku. Gdy eskadra zakończyła przelet i szerokim łukiem zawróciła w stronę trybuny honorowej, trzy samoloty — pilotowane przez Fauntleroya, Corsiego i Gravesa — odłączyły się, by dać pokaz akrobacji lotniczej. Z ulicy wzbily się w niebo okrzyki podziwu, gdy doświadczeni lotnicy najpierw razem wykonali serię manewrów, a potem podzielili się, by zaprezentować indywidualne umiejętności. Podczas gdy Fauntleroy i Corsi wzbijali się wyżej, by zapewnić sobie więcej przestrzeni, porucznik Graves — nieustraszony były instruktor akrobacji lotniczej — nagle przewrócił samolot na plecy i w tej pozycji przeleciał dokładnie nad trybuną. Zaprzagnął zademonstrować przed wielką widownią swoje umiejętności i wywrzeć wrażenie na zgromadzonych, co mu się niewątpliwie udało. Niestety,



Archiwum Fauntleroya

*Pierwszą ofiarą był porucznik Edmund P. Graves, który rozbił się podczas pokazu lotniczego we Lwowie 22 listopada 1919 roku. Graves, były instruktor akrobacji lotniczej, najwyraźniej przeciążył swego Albatrosa, powodując złamanie się górnego płatu.*

w chwili gdy znalazł się w pobliżu pałacu Potockich i usiłował zmusić pracowanego Albatrosa do szybkiej podwójnej beczki, górny lewy płat załamał się i uderzył w dolny płat, sprawiając, że ten się oderwał. Przez publiczność przebiegło gwałtowne westchnienie, kiedy dwudziestoosmioletni śmiałek runął z wysokości około 70 metrów.



Spadający w niekontrolowanym locie Albatros wbił się w dach pałacu, gdzie poprzedniego wieczoru Edmund Pike Graves bawił się z kolegami oficerami. Wybuchł pożar, który strawił górną część budynku. Pracownicy Czerwonego Krzyża rzucili się ratować wyposażenie i zapasy, natomiast porucznik Noble przeniósł nieruchome ciało byłego lotnika RFC/RAF do samochodu eskadry i ruszył w smutną drogę na lotnisko Lewandówka.

Dwa dni później w kościele ewangelickim we Lwowie odbył się pogrzeb pierwszego członka Eskadry Kościuszkowskiej, który zginął za sprawę polską. Choć porucznik Graves nie dożył starcia z wrogiem, jego śmierć uznano za symbol całkowitego oddania realizacji celu, który Amerykanie obrali z własnej woli. Naoczny świadek tak opisał szczegóły tej poruszającej uroczystości:

Jego towarzysze nieśli trumnę, spowitą we flagi amerykańską i polską, przy akompaniamencie bicia dzwonów i żałobnych dźwięków marszów pogrzebowych. Nad orszakiem krążył samolot pilotowany przez polskiego lotnika [porucznika Franciszka Petera z 6 Eskadry], który towarzyszył koledze w drodze na miejsce wiecznego spoczynku. Kompania żołnierzy armii generała Hallera, w błękitnych mundurach, uzbrojona w bagnety, maszerowała na czele orszaku żałobnego. Za nimi szedł pluton 7 Eskadry, noszącej imię Tadeusza Kościuszki, w której służył porucznik Graves. Następnie maszerowała orkiestra wojskowa, a potem żołnierze niosący nieskończoną liczbę wieńców, prawdziwy kalejdoskop kwiatów, zieleni i barw narodowych. Pierwszy wieniec był ogromnym hołdem złożonym przez oficerów 7 Eskadry, a uwito go na śmigle samolotu.

[...] Pozostali szli w takiej kolejności: z dowództwa III Grupy Lotniczej, z Korpusu Oficerskiego, z Misji Francuskiej, z Batalionu Wartowniczego i wielu, wielu innych. Trumnę poprzedzało trzech duchownych. Trzy pary koni ciągnęły niezwykłą lawetę, do której mają prawo tylko piloci polegli w boju: samolot udekorowany gałęziami jodły [...] Orszakowi przyglądały się tłumy zgromadzone na chodnikach. Trumnę wieziono Zieloną, Pańską i Piekarską ku Cmentarzowi Obrońców Lwowa. Nawet latarnie uliczne owinięto żałobną krepu.

Wkrótce po pogrzebie inni oficerowie eskadry zebrali się w mesie oficerskiej, mieszczącej się w małym budynku z czerwonej cegły, i zgodnie ze zwy-



Archiwum Corsiego

*Pogrzeb lotnika zawsze był we Lwowie smutnym wydarzeniem. Trumna spoczywała na jodłowych gałęziach, którymi okryto kadłub samolotu. Koledzy zmarłego tragicznie oficera szli z gołymi głowami tuż za niezwykle marami.*

czajem wzniesli toast za zmarłego kolegę, którego krzesło przy stole stało puste. Jednak już następnego ranka krzesło usunięto zgodnie z inną tradycją lotników — nigdy nie rozwodzić się nad odejściem kolegi, uczestniczącego w działaniach z natury niebezpiecznych i nieprzewidywalnych.

Nazajutrz po pogrzebie porucznika Gravesa, kwadrans po piątej rano, pomocnik kuchenny poszedł do garażu po benzynę, by rozpaść ogień i przygotować śniadanie. Czy to za sprawą świecy, którą trzymał (jak zapisano w dzienniku Eskadry), czy też iskry z papierosa, którego nieostrożnie palił (jak twierdziło kilku oficerów) — doszło do wybuchu i pożaru. Zanim go

opanowano, ogień strawił konie eskadry, wozy i dwa samochody. Sam pomocnik wyszedł z tego cało, jeśli nie liczyć poparzeń głowy i twarzy, ale drugi tragiczny wypadek w ciągu czterech dni był bolesnym ciosem dla jednostki, która właśnie zaczynała funkcjonować jako spójna całość.

Dzień ten miał jednak także jeden jasny punkt: odwiedzi gościa z Wilmington w Karolinie Północnej, który wprost oświadczył, że pragnie przyłączyć się do eskadry. Harmon Chadbourn Rorison miał zaledwie 165 centymetrów wzrostu, był eks-pilotem amerykańskich Sił Powietrznych, a wyglądał jak zadziorny kogut. Sam opłacił swoją podróż do Lwowa ze Stanów Zjednoczonych, gdzie — po powrocie do domu — usłyszał o ochotnikach z Eskadry Kościuszkowskiej. Rorison ukończył uniwersytet w Georgii w 1916 roku, przed zaciągnięciem się pobierał prywatne lekcje pilotażu i tak jak kilku innych członków jednostki przeszedł szkolenie w Mineola Field i Issoudon, zanim został skierowany do 22 Eskadry. Wiedział, czym jest powietrzna walka z wrogiem, a trzeciego listopada 1918 roku, podczas lotu w pobliżu Beaumont we Francji, strącił trzy samoloty, co opisano w liście pochwalnym, towarzyszącym odznaczeniu Distinguished Service Cross:

Podczas misji bombowej, w której brał udział z pięcioma innymi pilotami, jego patrol zaatakowało osiemnaście samolotów wroga (typu Fokker). Trzech z jego towarzyszy natychmiast zestrzelono, on jednak walczył dalej przez 30 minut i zniszczył dwa Fokkery atakujące dwie pozostałe maszyny jego formacji. Ranny, w uszkodzonym samolocie, zdołał jeszcze zestrzelić jednego Fokkera, tuż zanim jeden z jego karabinów odmówił posłuszeństwa. Zręcznie manewrując, umknął reszcie Fokkerów i dotarł bezpiecznie do oddalonej o 24 kilometry linii frontu.

Mając takie kwalifikacje, porucznik Rorison był mile widzianym następcą porucznika Gravesa. Major Fauntleroy natychmiast wysłał płowowłosego Karolińczyka do Warszawy, by załatwił formalności. Już trzydziestego listopada nowy oficer stanął się powtórnie na Lewandówce, oficjalnie włączony w skład eskadry i gotów do pierwszych lotów Albatrosem.

Przed przybyciem Rorisona Fauntleroy podzielił eskadrę na dwie grupy — „Pułaski” kierowaną przez kapitana Coopera, i „Kościuszkę” — pod dowództwem kapitana Corsiego. Nowego oficera przydzielono do pierwszej grupy, razem z Konopką, Rayskim, Crawfordem i Kellym. Pilotami w grupie Corsiego byli Clark, Weber, Seńkowski, Idzikowski, Noble i Chess. Aby ułat-



Archiwum Corsiego

*Kapitan Corsi (z lewej) i kapitan Cooper zostali mianowani dowódcami dwóch grup, nazwanych „Kościuszkę” i „Pułaski”. Stan podmokłego, gliniastego lotniska Lewandówka we Lwowie świadczy o ciągłych problemach pilotów z pogodą.*

wić identyfikację, nosy maszyn grupy Coopera pomalowano na czerwono, a grupy Corsiego — na niebiesko. Ważniejsze jednak było to, że eskadra w końcu otrzymała stosowne godło, odróżniające jej samoloty od wszystkich innych maszyn Wojsk Lotniczych RP

Autorem projektu był porucznik Chess (którego koledzy oficerowie nieformalnie spolonizowali na Chesski). Począwszy od przypadkowych szkiców na odwrocie menu w hotelu „George” we Lwowie, młody Teksaszyk opracował czerwono-biało-niebieską tarczę, łączącą symboliczne elementy służby wojskowej Tadeusza Kościuszki w kraju i za granicą. Trzydzieści gwiazd i trzydzieści pasów reprezentowało amerykańskie kolonie, na tym tle zas umieszczono znaną z historii czerwoną aksamitną rogatywkę i skrzyżowane kosy postawione na sztorc, broń chłopskich patriotów walczących pod dowództwem Kościuszki z wrogami Polski. Ten symbol — dumny, wyróżniający eskadrę znak — namalowano na kadłubach jej samolotów. Uzupełniał on biało-czerwona szachownica, umieszczana na skrzydłach i ogonach wszystkich polskich maszyn. Szachownica — według historyka lotnictwa Jerzego Cynka — była pierwotnie osobistym oznaczeniem samolotu porucz-



*Porucznikowi Chessowi przypisuje się projekt godła eskadry, po raz pierwszy naszkicowany na odwrocie menu w hotelu „George” we Lwowie. Trzyście gwiazd i trzyście pasów reprezentuje pierwotne kolonie Stanów Zjednoczonych. Czterorożna czapka to kościuszkowska rogatywka, widniejąca na tle skrzyżowanych kos, którymi polscy chłopcy walczyli ongiś z rosyjskimi najeźdźcami.*

nika Stefana Steca, jednego z dowódców 7 Eskadry przed przybyciem Amerykanów. Podczas kampanii ukraińskiej porucznik Stec, latający Fokkerem *E.V.*, zaatakował i zestrzelił wrogiemu Nieuporta. Była to pierwsza oficjalnie odnotowana walka powietrzna jednomiejscowych samolotów, w której zwycięzcą został pilot Wojsk Lotniczych RE

Eskadra Kościuszkowska miała więc swoją własną odznakę i tradycję, w którą wpisała się przedwczesna śmierć porucznika Gravesa. Niecierpliwych młodych oficerów — co rozumiały — zaczynała denerwować bezczynność za sterami samolotów. Zaciągnęli się, by walczyć z bolszewikami, i byli gotowi!

## Rozdział IV

### ZIMOWA CISZA PRZED WIOSENĄ BURZĄ

Rok 1919 był czasem paradoksów. Do zmęczonego świata jakoby powrócił pokój. Wszyscy — szczególnie w Stanach Zjednoczonych — starali się jak najszybciej uwolnić od wspomnienia wojny i wrócić do normalnego życia. Operację rozwiązania Amerykańskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Europie przeprowadzono wręcz pospiesznie. Ostatni numer oficjalnej publikacji AEF, „The Stars and Stripes”, który ukazał się trzynastego czerwca 1919 roku, podawał, że do domu odesłano już 1 322 971 oficerów i żołnierzy, podejmuje się zaś starania, by całą operację zakończyć przed sierpniem. W Europie miał pozostać niewielki kontyngent okupacyjny, kilka wyspecjalizowanych jednostek i niespełna tysiącosobowy personel organizacji świadczących pomoc. Ich zadaniem było zamknięcie wszystkich spraw i skierowanie Europy na drogę ku odbudowie.

Niestety, nie było to takie proste. Amerykański optymizm nie wystarczał, by przezwyciężyć niełatwą rzeczywistość i zabić rany, jakie wycieńczonej ludności zadały czteroletnie przemarsze armii. Co więcej, powstanie czerwonej Rosji — której przywódcy postawili przed sobą nazbyt ambitne rewolucyjne cele — uniemożliwiało mieszkańcom Europy Środkowej i Wschodniej wiarę w tak popularne w Stanach Zjednoczonych hasło, głoszące kres „wojny kończącej wszystkie wojny”.

W początkach 1903 roku w założonej pięć lat wcześniej Socjaldemokratycznej Partii Robotniczej Rosji nastąpił rozłam ideologiczny. W uproszczeniu: lewe jej skrzydło, na którego czele stał Lenin, opowiadało się za zdyscyplinowaną, głównie proletariacką, scentralizowaną organizacją, natomiast skrzydło prawe — do którego należał wówczas między innymi Lew Dawido-



Archiwum Corsiego

*Obie strony przez całą wojnę używały pociągów pancernych (takich jak ten pociąg rosyjski) o różnorodnym i dziwacznym składzie. Często organizowano w nich kwatery dowództwa, toteż stanowiły główny cel ataków z powietrza.*

wicz Bronstein (czyli Trocki) — chciało odwoływać się do szerszej reprezentacji społeczeństwa, wiodącą zaś rolę w planowanej rewolucji przypisywało burżuazji. Na zjeździe partii w 1903 roku wizja lewego skrzydła, nazwanego bolszewikami („większościowcami”), zwyciężyła nad propozycją prawego skrzydła, czyli mienszewików („mniejszościowców”). Z czasem słowo „bolszewik” stało się popularnym określeniem wszystkich komunistów.

Z polskiego punktu widzenia terminologia nie miała jednak większego znaczenia. Strach przed zagarnięciem przez Rosję — czy to carską, czy marksistowską — sięgał korzeniami setki lat wstecz. Bolszewizm natomiast pogłębiał niepokój Józefa Piłsudskiego i borykającego się z przeciwnościami rządu. Polska musiała być przygotowana nie tylko na militarną inwazję ze wschodu; groźba wybuchu wewnętrznej rewolucji — której ziarna zasiali i pielęgnowali działający wśród polskich robotników agenci komunistyczni -



Archiwum Corsiego

*Zbiórka eskadry przed samolotami pod koniec 1919 roku we Lwowie. Od lewej: Rayski, Kelly, Cooper, Orzechowski, Konopka, Chess, Fauntleroy, Weber, Seńkowski, Noble, Corsi, Shrewsbury i Idzikowski.*

sprawiła, że odrodzony kraj bardziej musiał dbać o wojenne miecze niż o pokojowe lemiesz.

Taka więc była racja bytu Eskadry Kościuszkowskiej. Amerykańscy lotnicy i ich polscy koledzy zakładali, że wcześniej czy później dojdzie do starcia z bolszewikami (których szydlerczo zwali „bolami”). Na razie jednak trwał nieskończenie długi — jak się wydawało — okres wyczekiwania i niepewności. Z Rosji dochodziły wiadomości niepełne i często sprzeczne. Nikt nie wiedział, kiedy ani gdzie czerwoni uderzą na Polskę, ani czy w ogóle do tego dojdzie. Kontrrewolucyjne siły Denikina (na Ukrainie), generała Nikołaja Judenicza (w Estonii) i admirała Aleksandra Kołczaka (na Syberii) — nie wspominając już o głodzie, tyfusie, dezercji i sporach wewnątrzpartyjnych — tak angażowały uwagę bolszewickich przywódców, że chwila oddechu na froncie polskim była dla nich błogosławieństwem.

Tymczasem w toczącej się gigantycznej międzynarodowej partii dyplomatycznych szachów pojawiało się tyle propozycji, targów, kompromisów, nacisków i rozlicznych manewrów, że czasami nawet jej uczestnicy wydawali się tracić rozeznanie. W Ameryce prezydent Wilson rozpaczliwie usiłował — ostatecznie kosztem własnego życia — wykorzystać opinię publiczną do przekonania Kongresu, że jego propozycje pokojowe zasługują na akceptację. Równocześnie jednak Stany Zjednoczone okazywały niechęć do ponów-



Archiwum Shrewsbury'ego

*Latanie w odkrytych kabinach podczas polskiej zimy wymagało grubych ubrań, takich jak to, które nosi major Fauntleroy. Piloci smarowali twarze tłuszczem lub wazeliną.*

nego angażowania się w Europie, tym razem w sprawie Polski. Wielka Brytania była jeszcze bardziej przeciwna polsko-bolszewickiej konfrontacji i wywierała silny nacisk na Piłsudskiego, by przyjął rozwiązanie kwestii granic nawet na warunkach dla Polski niekorzystnych. Winston Churchill wydawał się przekonany, że bolszewizm wkrótce sam się załamie pod ciężarem własnego absurdu, a David Lloyd George, premier Wielkiej Brytanii, podobno szydził: „Czego się można spodziewać po kraju, który na konferencję pokojową wysyła pianistę?” Spośród zwycięskich mocarstw tylko Francja nieco hojniej odniosła się do polskich apeli o sprzęt wojskowy, jednak nawet jej chodziło nie tyle o wsparcie polskich ambicji narodowych, ile o to, że ewen-



Archiwum Corsiego

*Stacjonujące we Lwowie pracownice Amerykańskiego Czerwonego Krzyża umilały długie zimowe godziny sfrustrowanym lotnikom Eskadry Kościuszkowskiej, wyczekującym na lotnisku Lewandówka.*

tualne zwycięstwo bolszewickie połączy robotników rosyjskich z proletariatem niemieckim, co spowoduje, że rewolucja zacznie wyciągać swoje macki na zachód, na drugą stronę Renu.

Mężczyźni zgromadzeni na lotnisku Lewandówka byli wojownikami bez wojny. Co gorsza, śnieg i mróz wczesnej galicyjskiej zimy pogłębiały ich zniecierpliwienie, przez wiele dni nie pozwalając im latać. W dzienniku lotów bojowych eskadry aż przy dwudziestu jeden grudniowych datach figuruje wpis: „Bez lotów”. W liście do domu porucznik Noble opisywał, jak sam stara się zapewnić sobie zajęcie:

Pewien angielski major powiedział, że postara się przywieźć mi z Wiednia narty, mam więc nadzieję, że uda mi się pojeździć,

w ten sposób zabijając czas, gdy pogoda nie pozwala latać. Chciałbym, żebyście mi przysłali worek treningowy i mocowania, takie jakie miałem w stodole. Mógłbym go zamontować w hangarze.

Boże Narodzenie przyniosło uziemionym pilotom pożądaną rozrywkę. W kantynie ustawiono i ubrano choinkę, w przymocowanych do ściany łuskach po nabojach paliły się świece, przyjęcie wigilijne zaś nie obyło się bez przynoszącej szczęście wizyty tradycyjnego polskiego kominiarza. Muzykę zapewniał ręcznie nakręcany fonograf, a przyjaciele eskadry z Amerykańskiego Czerwonego Krzyża przynieśli prezenty w postaci słodyczy i tytoniu. Zapis w dzienniku jednostki z dwudziestego piątego grudnia podaje, że odbył się uroczysty, dziewięciodaniowy obiad z indykiem i białym chlebem.



Archiwum Corsiego

*Panna Ellen Thorson z Dakoty Północnej, pracownica Amerykańskiego Czerwonego Krzyża w Polsce, ubrana w futro na mroźny zimowy lot z kapitanem Corsim.*

W uroczystościach nie brało udziału jedynie dwóch oficerów — Crawford i Shrewsbury, których wysłano do Kamieńca Podolskiego, by sprawdzili, czy przejęty od Austriaków skład wyposażenia lotniczego ma jakąś wartość dla eskadry. Polecono im także przeprowadzić rekonesans w okolicy i zorientować się, czy w razie przeniesienia eskadry w tamte strony można by wykorzystać okoliczne pola na lądowiska. W tym ukraińskim mieście dwaj Amerykanie w polskich mundurach wyraźnie zdali sobie sprawę z wpływu propagandy bolszewickiej na robotników, którzy często przyjmowali ich ponuro i podejrzliwie. Oczywiście trudno było stwierdzić, czy Ukraińcy (i część mieszkających tam Polaków) rzeczywiście wierzą w idee komunizmu, czy obawiają się Czecha (Komisji Nadzwyczajnej do Zwalczenia Kontrrewolucji i Sabotażu), czy też po prostu tak są zmęczeni nieustannym przepływem Austriaków, białych, czerwonych, nacjonalistów i łupiących wszystko partyzantów, że nikomu już nie ufają.

Siódmego stycznia Shrewsbury'ego i Crawforda zmienili w Kamieńcu Noble i Rorison. Tymczasem we Lwowie członkowie eskadry przez dwanaście kolejnych dni patrzyli, jak pada śnieg, deszcz i deszcz ze śniegiem. Wywierało to łatwy do przewidzenia wpływ na morale lotników, zatem Fauntleroy miał pełne ręce roboty, usiłując zapobiec tarciom między zdenerwowanymi kolegami. Wspominając ten okres w wywiadzie, którego udzielił ponad czterdzieści lat później, powiedział:

Wszyscy nadeptywali sobie nawzajem na odciski, zaczęli się kłócić i walczyć. Pewnego dnia powiedziałem do Coopera [...]: „Słuchaj, jeśli mam dowodzić tym oddziałem, to będę nim dowodzić jak oddziałem w wojsku i pierwszego faceta, który mi odpyskuje, każę aresztować”. Odpowiedział: „Nie mam nic przeciwko temu” — i to właśnie zrobiłem!

Oczywiście najlepszym antidotum na rozdrażnienie pilotów byłoby działanie, jednak wydawało się, że przeciwko eskadrze sprzyściły się i pogoda, i najwyższe dowództwo zarówno polskie, jak i bolszewickie. Przy każdej okazji piloci odbywali loty ćwiczebne, by zapoznać się ze sprzętem i okolicą, ponadto co najmniej dwukrotnie informacja o pojawieniu się samolotów wroga poderwała D.III do walki — i okazała się fałszywym alarmem. Raz rzeczywiście dostrzeżono niezidentyfikowany samolot, była to jednak zabłąkana polska maszyna z innej eskadry.

Monotonię przerywały wyprawy — samolotem i koleją — do Warszawy i innych miast, podejmowane wobec braku odpowiedzi na wnioski o dosta-



Archiwum Speaksa

*Porucznik Elliott Chess, ubrany w zimowy strój, był najmłodszym pilotem Eskadry Kościuszkowskiej. To on zaprojektował odznakę eskadry, usprawnił mechanizm synchronizacyjny karabinów maszynowych w D.IH, podwajając ich szybkostrzelność, oraz tak powyginał skrzydełka brzechwy bomb, iż „wrzeszczały”, spadając.*

wy zaopatrzenia i przydziałów. Ponadto w tym okresie zawieszenia porucznik Chess, w kolejnym przyływie inwencji twórczej, dokonał niezwykle cennego wynalazku. Majstrując przy mechanizmie synchronizującym karabinów maszynowych w samolocie, znalazł sposób na podwojenie ich szybkostrzelności. Tej innowacji on sam i jego koledzy będą w następnych miesiącach wiele zawdzięczać.

Podczas gdy większość pilotów, zdenerwowana i rozdrażniona, mitrężyła czas w siedzibie eskadry — budynku z czerwonej cegły na Lewandówce — porucznik Noble przeniósł się z Kamieńca Podolskiego do Husiatynia, około 56 kilometrów na północ od Zbrucza. W liście datowanym dwudziestego stycznia 1920 roku tak opisał swoje zadanie i warunki, w jakich mieszkał:

Dopiero co przybyłem do tej miejscowości. Dawniej było to miasto, ale pozostała z niego tylko kupa rozbitych cegieł. Przyniesiano mnie tu, bym zajął się przetransportowaniem do Polski zdobytego wyposażenia lotniczego. Wraz z ordynansem i tłumaczem mieszkamy w dawnym prywatnym wagonie kolejowym jakiegoś Rosjanina. Teraz oczywiście jest w dość kiepskim stanie — bez ogrzewania i światła, za to mamy tu pod dostatkiem wszy [...] Pada śnieg i jest bardzo zimno, ale udaje nam się jakoś utrzymać ciepło. Jedzenia niemal nie ma, odżywiamy się głównie czarnym chlebem i herbata [...] Nie da się tu niczego kupić, zaś mój bagaż składa się jedynie z koca, rewolweru i paru książek. Spodziewam się wkrótce przybycia innego oficera i mam nadzieję, że przywiezie jakieś zaopatrzenie. Mam fajkę, odrobinę tytoniu, świeczkę i dwie książki o elektryczności, zaś dwaj żołnierze dysponują butelką samogonu, niemal stuprocentowego alkoholu, z której pociągają od czasu do czasu z wielkim ukontentowaniem, choć gdy tego spróbowałem, bałem się odetchnąć przy świecy z obawy, że wybuchnę [...]

Dwudziestego ósmego stycznia eskadra wreszcie otrzymała oficjalne zadanie, a choć nie obejmowało ono bezpośredniego kontaktu z wrogiem, zostało przyjęte z takim entuzjazmem, że nieomal doprowadziło do najwyraźniej żarliwej komedii omyłek. By uniemożliwić bolszewikom przechwycenie informacji, zazwyczaj przesyłanych telegraficznie, poproszono, by dostarczyć kurierem ważne informacje do wysuniętego przyczółka sił polskich w Tarnopolu — nieco ponad 100 kilometrów na wschód od Lwowa. Przewiezienie metalowej



Archiwum Corsiego

*Pilotom z Eskadry Kościuszkowskiej często powierzano dostarczanie rozkazów oddziałom armii lądowej. Rozkazy zrzucano w tubach, takich jak ta, którą trzyma kapitan Corsi.*

tuby zawierającej rozkazy powierzono porucznikowi Chessowi. Temperatura powietrza spadła znacznie poniżej zera i mechanikom z trudem przyszło rozgrzać silnik samolotu Chessa. W końcu jednak uznano, że maszyna jest gotowa. Pilot grubo natłuścił twarz, by zabezpieczyć się przed odmrożeniem, odsunięto podstawki spod kół i Albatros wzniosł się w mroźne powietrze.

Zaledwie po paru minutach lotu porucznik usłyszał, jak jego Austro-Daimler się krztusi i zaczyna tracić moc. Zdając sobie sprawę, że samolot nie da sobie rady, Chess kopnął orczyk i zawrócił na Lewandówkę. W pobliżu lotniska silnik całkiem zamilkł, ale młody Teksańczyk wykonał niemal udane lądowanie — tyle że trafił na spłacheć lodu, wpadł w poślizg i uderzył w śnieżną zaspę, na skutek czego Albatros przewrócił się na plecy.

Zdenerwowany, z obficie krwawiącym nosem, porucznik Chess, ściskając tubę w dłoni, wygrzebał się z zasy i gniewnie zażądał innego samolotu, by dokończyć misji. Był w takim humorze, że nikt nie ośmielił mu się sprzeciwić, przygotowano więc drugiego D.III i pilot wkrótce znów znalazł się w powietrzu, kierując się na wschód. Tym razem woda, którą bezmyślny mechanik napełnił chłodnicę, niemal natychmiast zamarzała na kamień i Chess stwierdził, że leci do Tarnopola na rozgrzanym do czerwoności silniku. Niemal cudem dotarł jakoś nad aerodrom, musiał jednak wylądować w śniegu sięgającym powyżej kół, w którym szybko utkwiono śmigło ciężkonosego Albatrosa. Ku swemu rozgoryczeniu i zażenowaniu porucznik Chess po raz drugi tego dnia wykonał nieelegancką przewrotkę.

Nie był to jednak koniec tej fatalnej serii. Kapitan Cooper, zaniepokojony, że Chess po pierwszym niepowodzeniu wystartował w stanie wysokiego podenerwowania, postanowił na wszelki wypadek lecieć za porucznikiem. Wypadek rzeczywiście się zdarzył — tyle że to Cooper padł jego ofiarą. Kilka kilometrów za Lwowem metalowe okapotowanie silnika D.III oderwało się i uderzyło o górne skrzydło samolotu, zasłaniając Cooperowi widoczność i grożąc dalszym uszkodzeniem maszyny, a nawet zranieniem pilota, gdyby poleciało dalej do kabiny. Zręcznie manewrując, doświadczony lotnik zdołał jednak zawrócić i dolecieć do lotniska, gdzie poważnie naruszył sklejkowy kadłub Albatrosa, lądując przymusowo, bez widoczności. Tego dnia Eskadra Kościuszkowska raczej nie mogła nazwać udanym!

Niestety, dwudziesty dziewiąty stycznia okazał się równie pechowy. Tym razem to kapitan Corsi nasmarował tłuszczem twarz i włożył futro, by odbyć kolejny lot łącznikowy. Mechanicy ponownie mieli trudności z rozgrzaniem samolotu, którego tylną płozę, opartą na stojącej beczce po paliwie, przytrzymywał młody członek obsługi naziemnej, żeby podczas zwiększania



obrotów unieruchomiony podstawkami pod koła samolot nie przechylił się na nos. Wkrótce jednak silny pęd lodowatego strumienia zaśmigłowego oszołomił nie dość ciepło ubranego żołnierza, który na moment zwolnił uchwyt, by zakryć marznące uszy. To wystarczyło — ogon samolotu natychmiast poderwał się do góry i kolejny Albatros został przejściowo wyłączony z użytku. Ponieważ jednak kurier musiał lecieć, Corsi pożyczył czerwono-nosego D.III od dowodzonej przez Coopera grupy „Pułaski” i bez dalszych problemów zdołał dotrzeć do pierwszego z dwóch miejsc, gdzie miał dostarczyć rozkazy. Łatwo znalazł odosobniony posterunek, zrzucił właściwą tubę machającym mu z ziemi żołnierzom i skierował się do Tarnopola.

Podczas gdy Corsi niemal spacerkiem leciał do celu, nagle zmieniła się pogoda, a silny północno-zachodni wiatr zaczął miotać samolotem. Gęsty śnieg pogłębił trudności i uniemożliwił pilotowi orientację w terenie. Tuż przed wyczerpaniem się zapasu paliwa zawieja uspokoiła się na tyle, że Corsi dostrzegł na zalesionym terenie niewielką polanę i zgrabnie posadził samolot wzdłuż bruzd na zaoranym polu. Był to jednak dopiero początek jego problemów. Niemal natychmiast spośród drzew wyłonił się żołnierz, biegnąc ku samolotowi i strzelając z karabinu. Corsi wyskoczył z kabiny, wyciągnął pistolet i gotów do walki z napastnikiem ukrył się za sklejkowym kadłubem D.III. Gdy żołnierz się zbliżył, pilot Eskadry Kościuszkowskiej dostrzegł znajomą rogatywkę; zakładając więc, że ma do czynienia z Polakiem, rozpiął podbitą futrem kurtkę lotniczą, by pokazać schowany pod nią mundur polskiego oficera. Na szczęście strzelec go rozpoznał, zanim ponownie otworzył ogień.

Choć minęło bezpośrednie niebezpieczeństwo, urodzony na Brooklynie Corsi nie był w stanie porozumieć się z dość sceptycznie nastawionym żołnierzem. Tymczasem zdążyła już ich otoczyć grupa wieśniaków, ściągniętych widokiem samolotu i odgłosem wystrzałów. Problem Corsiego rozwiązał pop, który mówił po angielsku na tyle, by posłużyć za tłumacza. Jak się okazało, polski żołnierz zobaczył pomalowany na czerwono nos Albatrosa, otworzył więc ogień w przekonaniu, że ma do czynienia z samolotem bolszewików. Po udzieleniu odpowiednich wyjaśnień Corsi został zaprowadzony na dworzec kolejowy, skąd wysłał telegram do Tarnopola, podając swoje położenie i prosząc o pomoc.

Podczas gdy Corsi mieszkał wygodnie przez dwa dni z popem i jego rodziną, porucznik Chess — ledwo odtajawszy po mroźnym locie dwudziestego ósmego — zdobył ciężarówkę, załadował ją benzyną i olejem i wyruszył na poszukiwanie zagubionego przyjaciela. Wraz z towarzyszącymi mu me-

chanikami dzielnie próbował skłonić kapryśny i wysłużony pojazd do pokonywania zasp śnieżnych na wąskiej drodze. Razem odśnieżali, pchali, przeklinali i namawiali, ale mimo ich wysiłków ciężarówka ostatecznie utknęła w sięgającej błotników zaspie. Chessowi udało się jakoś pożyczyć od miejscowego wieśniaka sanie i zaprzęg, przeładowano więc zapas paliwa i oleju i ekspedycja ratunkowa ruszyła dalej do wsi, w której znaleźli kapitana Corsiego — w dobrym humorze, ogrzanego i najedzonego do syta kartoflanką. Po szybkiej inspekcji uznano, że samolot jest zbyt zamrożony, by lecieć, rozebrano go więc na części, by później po nie wrócić, okutani zaś w co się dało ludzie ruszyli w mroźną podróż saniami do Tarnopola.

Luty okazał się kolejnym złym miesiącem dla, zdawałoby się, niechcianej i prześladowanej przez pech Eskadry Kościuszkowskiej. Poruczników Rayckiego i Idzikowskiego przeniesiono do innej jednostki. W nocy czwartego lutego pożar niemal całkowicie zniszczył Lwowski Park Lotniczy wraz z rosnącym zasobem zapasowych części samolotowych i zaopatrzenia. Winę za podpalenie przypisano bolszewickim sabotażystom. I tak niedostatecznie wyposażona jednostka majora Fauntleroja straciła w ogniu kolejny samolot i zapasowy silnik.

Paskudna pogoda zmusiła pilotów Eskadry Kościuszkowskiej do pozostania na ziemi przez dziewięć z dwunastu dni po niszczycielskim pożarze, siedemnastego lutego zaś dziennik lotów bojowych wzbogacił się o kilka wpisów, które zdawały się podkreślać pecha eskadry:

Por. Clark starał się wystartować. Silnik zawiódł, musiał więc wylądować na stosie rozebranych hangarów. Nie został ranny.

Wypróbowując kar. masz., por. Chess trącił kolanem przepustnicę i postawił samolot na nos, łamiąc śmigło.

Por. Rorison, wypróbowując ciężkie śmigło, zarył w głęboki śnieg i postawił samolot na nos, łamiąc śmigło.

W drodze na lotnisko samochód potrafił małego chłopca, raniąc go w głowę.

Ten sam dzień przyniósł jednak także zapowiedź czekającej ich akcji. Major Fauntleroy, kapitan Cooper i porucznik Seńkowski pośpiesznie wyjechali do Tarnopola, by przygotować się do uczestnictwa w działaniach wspiera-

jących planowaną ofensywę polskich oddziałów. Właśnie na coś takiego eskadra czekała, więc wszyscy byli podnieceni jak uczniowie, którym trafiły się dłuższe ferie. Dojechali bez przeszkód do miasta, gdzie znajdował się wysunięty przyczółek, ale znów los okazał się nieprzyjazny. Gęsta mgła zasnuła całą linię frontu, więc samoloty nawet nie wystartowały.

To była ostatnia kropla.

Cooper i Fauntleroy, inicjatorzy eskadry ochotników, czuli się tak przygnębieni brakiem udziału w akcjach wojennych, że natychmiast wysłali kurierem list bezpośrednio do Józefa Piłsudskiego, na adres Belwederu. Według pamiętników Coopera nagłący apel — przekazany z całkowitym pominięciem oficjalnej drogi służbowej — brzmiał, jak następuje:

Eskadra awiatyczna Kościuszko, złożona z amerykańskich lotników — służy już polskiej armii przez ostatnie trzy miesiące. Gdyśmy przybyli do Polski, mieliśmy tylko jedną prośbę: żeby nas wysłano na najwięcej czynny front — do walki. Pomimo tej prośby — do dziś dnia trzymano nas z daleka od frontu. Prosimy więc jeszcze raz posłusznie Naczelnika Państwa o łaskawe wysłuchanie naszej jedynej prośby i wysłanie nas na jak najczynniejszy odcinek frontu — do walki.

Lotnicy byli przekonani, że ten specjalny list odniósł skutek, ponieważ wkrótce potem eskadrze nakazano przygotować się do zmiany bazy. Choć w dzienniku lotów bojowych nie ma wzmianki o przygotowaniach do przenosin, inny osobisty list, napisany przez porucznika Noble'a i datowany drugiego marca 1920 roku, wspomina o zapowiedzianych działaniach:

Jestem teraz w Mikulińcach, starając się zbudować dwa hangary, i wiercie mi, nie jest to łatwe. Z narzędzi dysponuję dwoma kluczami nastawnymi, ośmioma kluczami widełkowymi do rur, kilkoma młotami, siekierami i jedną wiertarką. Drewno na hangar wybrano z jakichś dwudziestu ośmiu rozbitych hangarów, przysłanych przez Amerykańską Armię Okupacyjną z Koblencki, więc oczywiście nic do niczego nie pasuje [...] Mój polski ogranicza się do mniej więcej dwóch przekleństw i „dzień dobry”, więc gdy nie ma tłumacza, muszę się posługiwać niemieckim. Oczywiście piekielnie się męczę, usiłując wyjaśnić, o co mi chodzi [...] Spodziewam się, że eskadra zacznie latać za parę dni

[...] Pogoda jest już dobra, więc Polacy i bolszewicy zaczynają tu i ówdzie walczyć [...]

Trzy dni później, jeszcze przed przeprowadzką, porucznik Rorison wystartował z Tarnopola z własną misją. Przekroczył rzekę Zbrucz i skierował się na wschód, ku frontowi podolskiemu, gdzie — jak sądził — uda mu się znaleźć nieuchwytnego wroga. W dzienniku eskadry odnotowano w piątek piątego marca — podając absolutne minimum szczegółów — że odważny mały Karolińczyk zaobserwował „duże zgrupowanie bolszewickich żołnierzy”.



Archiwum Shrewsbury'ego

i orucznik Harmon Rorison, zaciekle, choć niewysoki mieszkaniec Karoliny Północnej, ze znakomitą kartą bojową z I wojny światowej, był pierwszym pilotem eskadry Kościuszkowskiej, który zaatakował siły bolszewickie. Doszło do tego w pobliżu Baru 5 marca 1920 roku i było początkiem „bojowego udziału” ochotników w wojnie.

rzy i trzy pociągi pancerne koło Wbłkowińców i Baru". Niewątpliwie nigdy nie da się zweryfikować, do czego naprawdę użył karabinów maszynowych i jednej czy dwóch bomb, które ze sobą zabrał, ponieważ oficjalny raport jest dziwnie oszczędny w słowach, sam Rorison zaś nie był zbyt rozmownym człowiekiem. Jednak dwa dni po walce polski pilot z 6 Eskadry podczas wizyty na Lewandówce powiedział, że „Mały Rory” sprawił komunistom piekło.

Był to odosobniony incydent w pozostającej w zastoju wojnie, ale nareszcie — nareszcie — bolszewicy odczuli żądło Eskadry Kościuszkowskiej.

## Rozdział V

# POLSKA OFENSYWA: PRZEMYŚLANE RYZYKO PIŁSUDSKIEGO

Charakterystyczną cechą wojny jest fakt, że ci, którzy rzeczywiście walczą, rzadko są świadomi dalekosiężnych planów sztabu czy dyplomatycznych strategii przywódców państwa. Dlatego też wczesną wiosną 1920 roku dwudziestosześcioletni kapitan Cooper i dwudziestoosmioletni major Fauntleroy nie byli wtajemniczani w zamiary Piłsudskiego. Ich chęć natychmiastowego udania się na front i nawiązania walki z wrogiem niekoniecznie współgrała z realiami rozpatrywanymi na wyższych szczeblach.

Lotnicy Eskadry Kościuszkowskiej — nieco zapalczywi, nieco idealistyczni i nieco niecierpliwi — byli oddani sprawie polskiej, ale ich przeciwnikiem był przede wszystkim bolszewizm, z całym towarzyszącym mu złem. Z drugiej strony Piłsudski, były socjalistyczny rewolucjonista i żarliwy patriota, nie przejmował się w tym okresie szczególnie ideologią polityczną czy rewolucją światową. Jego wrogiem — wieloletnim wrogiem Polski — była po prostu Rosja jako państwo, niezależnie od tego, czy w danej chwili rządziła nią komuniści, car czy anarchiści grabieżcy.

Żądnych działania Amerykanów nie wysłano pośpiesznie na linię ognia bynajmniej nie dlatego, że ich ignorowano lub kwestionowano ich umiejętności. Chodziło wyłącznie o wycucie czasu. Podczas gdy Fauntleroy i jego ludzie domagali się akcji, Naczelnik Państwa zajmował się działaniami na zdecydowanie większą skalę. Na przykład w styczniu usiłował zawiązać sojusz z Estonią, Łotwą, Finlandią i Litwą, tworząc wspólny bastion przeciw Rosji. Litwini nie potrafili jednak wybaczyć Polsce wcześniejszego zajęcia Wł na i plan spalił na panewce. Równocześnie bolszewicy zyskiwali na czasie, prowadząc ofensywę pokojową i propagandową wstód polskich robotników,

co sprawiało, że część obserwatorów zagranicznych winą za przedłużające się napięcie międzynarodowe obarczała Warszawę, nie Moskwę. Szeroko rozpowszechniany apel bolszewicki głosił między innymi: „[...] nie wiercie, gdy nasi wspólni wrogowie mówią, że rząd Rosji Sowieckiej pragnie na bagnietach Armii Czerwonej wprowadzić do Polski komunizm [...] W tej chwili rosyjscy komuniści zamierzają jedynie bronić własnego terytorium [...] Ani nie myślą, ani nie mogą myśleć o narzuceniu komunizmu innym krajom siłą”.

Tak niewinnie brzmiące wyrzeczenie się agresywnych zamiarów wpływało uspokajająco, ale także wywoływało strajki i zamieszki wśród rodaków Piłsudskiego akurat w chwili, gdy nie mógł on sobie pozwolić na marnowanie czasu i środków na łagodzenie wewnętrznych napięć. Co więcej, wahania i niekonsekwentne działania mocarstw sprzymierzonych nie zapewniały mu ani sił, ani wsparcia w chwili, gdy czerwoni zaczęli pokonywać wojska kontrrewolucyjne na własnym terenie i wkrótce mogli ruszyć na Polskę. W lutym 1920 roku niewypowiedziana wojna toczyła się już od roku, a dwunastego dnia tego miesiąca polski przywódca zupełnie jednoznacznie oświadczył korespondentowi francuskiej gazety, że stosunkowy spokój dobiega już dramatycznego końca:

Zostaliśmy sami z problemem na wschodzie, ponieważ Europa nie wie, co robić. Francja i Anglia mogą sobie pozwolić na czekanie, śledzenie wydarzeń i zwlekanie. Tymczasem my graniczymy z Rosją bezpośrednio. My nie możemy czekać.

W Stanach Zjednoczonych komuniści i sympatycy Polski nawzajem się zwalczyli i dezawuowali swoje wypowiedzi. Sekretarz wojny Newton D. Baker zalecił Komisji Sposobów i Środków Izby Reprezentantów przekazać Polsce nadwyżki sprzętu wojskowego, ale realizacja tych zaleceń przebiegała zbyt wolno, by Piłsudski odniósł z nich jakąś korzyść. Dwudziestego ósmego lutego major Fauntleroy napisał ze Lwowa do sekretarza Bakera, usiłując uzyskać konkretną pomoc dla Eskadry Kościuszkowskiej:

Na skutek braku sprzętu lotniczego działamy w warunkach niemal niewyobrażalnych dla przeciętnego amerykańskiego oficera, a przecież Polacy dali nam, co mieli najlepszego [...] Nie jesteśmy najemnikami. Średnia pensja naszych pilotów wynosi około pięciu dolarów miesięcznie [...] Gdyby nasz rząd mógł nam przysłać dwadzieścia czy trzydzieści samolotów z częściami

mi zamiennymi i zapasowymi silnikami, dalibyśmy sobie radę. Jeśli to możliwe, potrzebujemy maszyn dysponujących zapasem paliwa na kilka godzin lotu, ale ucieszyłoby nas cokolwiek. Jeśli to możliwe, wolelibyśmy, żeby nie były to De Havillandy 4 [...] Choć może to brzmieć jak argument na naszą korzyść, proszę mi pozwolić się zapewnić, że bolszewicy to zdecydowani wrogowie rządów każdego rodzaju poza komunistycznymi i nie zawahają się przed użyciem wszelkich możliwych metod obalenia istniejących rządów na świecie, w tym także rządu Stanów Zjednoczonych. My, Amerykanie, uważamy, że walcząc przeciwko bolszewikom, walczymy także za nasz własny kraj.

Niemal miesiąc później list Fauntleroya przesłano do sekretarza stanu z następującą notatką:

Departament Wojny nie wie o żadnych działaniach, które uzasadniałyby przychylenie się do wyrażonej tu prośby; co więcej, bez odpowiedniej ustawy Kongresu nie wiem, kto w Departamencie Wojny byłby władny przekazać takie zaopatrzenie; ponieważ jednak pomoc dla Wojska Polskiego jest kwestią dyplomatyczną, pozwałam sobie przesłać niniejszy list, z prośbą, by teraz lub w przyszłości Departament Stanu zechciał udzielić stosownej rady.

List najwyraźniej przekazano do Wydziału Spraw Bliskowschodnich i w końcu trafił do archiwum. W każdym razie Eskadra Kościuszkowska nie otrzymała ani żadnych amerykańskich samolotów, ani szczególnej zachęty z oficjalnych źródeł. Tymczasem jedenastego marca cała jednostka, ze sprzętem załadowanym na wagony kolejowe, wyjechała ze Lwowa do Mikulińców, gdzie porucznik Noble przed przybyciem kolegów starał się zbudować hangary. Tego samego dnia w Warszawie rozpoczęły się oficjalne rozmowy między pospiesznie szukającym sojuszu z Ukrainą Piłsudskim a przywódcą ukraińskim Semenem Petlurą, którego socjalistyczna przeszłość i narodowa ideologia w zaskakującym stopniu przypominały drogę polskiego Naczelnika. W samej Polsce mocno przeciwstawiano się podobnemu sojuszowi. Niektórzy analitycy uważali, że jest on daremną próbą i wynika tylko z pobożnych życzeń, ponieważ nowe państwo po drugiej stronie Zbrucza jest zbyt niestabilne, by dotrzymać warunków obustronnie korzystnego porozumie-



Archiwum Corsiego

*Przygotowania do sesji fotograficznej w okresie bezczynności we Lwowie. Numery wymalowane na kadłubie są powtórzone na górnym skrzydle samolotu.*

nia. Ponadto niecałe dwa lata wcześniej Ukraińcy bezskutecznie próbowali odebrać Polakom Lwów, co stało się przyczyną wciąż trwającej wzajemnej urazy. (Należy pamiętać, że to właśnie na skutek tamtego incydentu kapitan Cooper zaczął przemyślać o oddziale ochotników walczących po polskiej stronie).

Jednak mimo tak podzielonych opinii Józef Piłsudski nie ustawał w próbach porozumienia się z Petlurą, ponieważ czuł desperacką potrzebę znalezienia przynajmniej jednego czynnego sojusznika w ponownie podjętej — i nieuniknionej — kampanii. Rosja, uporawszy się z wojną domową, dysponowała ogromną przewagą środków, więc dla Naczelnika o żelaznej woli — wobec krystalizowania się planów wiosennej ofensywy — istotna była każda pomoc, niezależnie od jej pochodzenia. Piłsudski wiedział, iż na sukces może liczyć

jedynie pod warunkiem, że uderzy, zanim Armia Czerwona ruszy na niego pełną siłą. Już w chwili rozpoczęcia konferencji z przedstawicielami Ukrainy raport o kontakcie porucznika Rorisona ze skoncentrowanymi siłami sowieckimi pod Wołkowińcami i Barem wskazywał, że nie pozostało wiele czasu.

Niemniej jednak, mimo ogromnej potrzeby pośpiechu, negocjacje z Petlurą ciągnęły się przez sześć tygodni. Eskadra Kościuszkowska (nieświadoma manewrów politycznych poprzedzających wielką ofensywę) była coraz bliżej upragnionego bezpośredniego starcia z wrogiem. Lotnisko w Mikulińcach okazało się tak złe, że kapitan Kelly — odpowiedzialny za pociąg — nie chciał rozładowywać wagonów, zwlekając z decyzją aż do przybycia kapitana Coopera. Następnego dnia Cooper zgodził się z Kellym i natychmiast rozpoczęto poszukiwania innego miejsca, podczas gdy reszta personelu eskadry niecierpliwie oczekiwała nowych rozkazów. W dzienniku jednostki widnieje pod datą szesnastego marca zwięzły wpis, świadczący o nastrojach: „Wciąż nic... Do diabła!”

Niestety, czekało ich jeszcze więcej denerwujących przeszkód. Dwa dni później eskadra przeniosła się do Berezowicy koło Tarnopola, gdzie dwiętnastego marca, w padającym śniegu, żołnierze zaczęli wznosić hangar. Tego samego dnia kapitan Cooper napisał do Corsiego, który wciąż jeszcze przebywał na Lewandówce:

Posyłam ci jedzenie, jedzenie dla mechaników i 160 papierosów dla Clarkiego. Tobie nie wysyłam, bo cały twój przydział przesłałem do Tarnopola. Poza tym wzięłeś zaliczkę w postaci czterech paczek, gdy pociąg wyjeżdżał ze Lwowa [...] Wysłałem człowieka [...] do Lwowa po konia i kilka brakujących części drugiego hangaru. Potrzebujemy tych części natychmiast, więc jeśli człowiek, który po nie pojechał, będzie musiał czekać na konia, chciałbym, byś mi od razu dostarczył te części, choćby i osobiście [...] Zapłać, proszę, mój rachunek za hotel z tych dwóch tysięcy marek, które panna Woods [pracownica Czerwonego Krzyża] przywiozła z Warszawy, a ty i Clark możecie pożyczyć z tych dwóch tysięcy, ile wam potrzeba na wydatki. Nie jest nam tu tak wygodnie jak w Mikulińcach, ale myślę, że damy sobie radę.

Jak się okazało, części do hangaru nie były w Berezowicy potrzebne. Wobec ciągłych opadów śniegu już następnego dnia musieli rozebrać budynek,



Archiwum Corsiego

*Samoloty w tamtej epoce miały ograniczony zasięg, zatem bazy musiały znajdować się stosunkowo blisko Unii frontu. Oznaczało to, że „lotnisko na kołach” stanowiło integralną część operacji. Załadunek i rozładunek wagonów – ponad pięćdziesięciu, z mieszkalnymi włącznie – był nigdy niekończącym się zajęciem.*

ponieważ eskadra otrzymała rozkaz udania się w okolice Równego, gdzie włączono ją do II Grupy Lotniczej. W ciągu kilku następnych dni, gdy nadal trwały poszukiwania odpowiedniego lądowiska, porucznicy Noble, Rorison i Seńkowski kapotowali na wyboistym polu wzlotów w Równem. W końcu trzeciego kwietnia major Fauntleroy zaakceptował na bazę eskadry teren na zachód od Połonnego, ukraińskiego miasteczka liczącego kilka tysięcy mieszkańców, w dużej mierze Żydów.

Następnego dnia przypadała Wielkanoc, ale mimo znaczenia tego święta dla polskich katolików prace przygotowawcze na lotnisku, które miało stać się bazą wypadów bojowych, trwały nieprzerwanie. Piętnastoosobowy oddział wysłano do Szepietówki na starej granicy rosyjskiej, gdzie tory zmieniały się ze standardowych europejskich na szerokie. Ta stara carska strategia utrudniała inwazję z zachodu. Członkowie grupy przenieśli części hangaru

oraz resztę sprzętu na tabor kolejowy o odpowiednich podwoziach i w poniedziałkowe popołudnie rozpoczęto prace budowlane.

Pospiesznym przygotowaniom do jakiejś akcji (jeszcze nieokreślonej przez instrukcje z dowództwa) towarzyszyła atmosfera podniecenia. W mieszkaniu oficerskiej, znajdującej się w budynku wiejskiej szkoły niedaleko lotniska, piloci dyskutowali o zbliżającej się kampanii — jeśli do niej w końcu dojdzie — rozważając jej kierunki i cele. Polska gazeta, którą porucznik Konopka tłumaczył dla pozostałych lotników, spekulowała na temat możliwości zawarcia pokoju, równocześnie jednak oznaki wojny były aż nazbyt widoczne. Tymczasem Eskadra Kościuszkowska — gotowa i niespokojna — szykowała się na każdą ewentualność.

W nocy dziewiątego kwietnia porucznik Weber z ordynansem pośpieszyli do krytej strzechą chałupy, w której zamieszkali Fauntleroy i Cooper. Nieśli telegraficzną wiadomość od polskiego dowódcy sił lotniczych, z pierwszym konkretnym rozkazem bojowym dla podekscytowanych pilotów: ostrzelać i zbombardować bolszewickie dywizyjne stanowisko dowodzenia i koncentrację wojsk w Czudnowie, węzle kolejowym około 50 kilometrów na wschód od Połonnego. Wiadomości o czekającej ich misji spędzały sen z powiek szczególnie Fauntleroyowi. Gdy rzucał się i wiercił na małym łóżku w wiejskiej chacie, przez myśl przebiegały mu wszystkie szczegóły planu ataku. O świcie piloci zebrali się w szkole, by wysłuchać instrukcji majora, a dokładnie o dziewiątej czterdzieści rano klucz pięciu Albatrosów D.III wystartował, kierując się w stronę porannego słońca.

Na czele klucza leciał porucznik Rorison, którego samolot wyposażony był w jedyny w eskadrze wyrzutnik bombowy, prowizoryczne urządzenie na zewnątrz kabiny pilota służące do podwieszenia jednej bomby o wadze 12 kilogramów. Za nim, w formacji w kształcie litery „V”, lecieli major Fauntleroy, kapitan Cooper oraz porucznicy Seńkowski i Crawford, wypatrując celu na wschodzie przy linii kolejowej. Choć poprzedniego dnia trzy samoloty eskadry poleciały za Czudnów aż do Żytomierza, bolszewicy najwyraźniej nie spodziewali się uderzenia z powietrza, a gdy D.III pojawiły się nad zgrupowaniem Armii Czerwonej, zaskoczenie było kompletne. Kiedy Rorison dał znak do ataku, żołnierze, konie i wozy armii bolszewickiej rozpierchły się w dzikim zamęcie. Zanim wróg doszedł do siebie na tyle, by odpowiedzieć słabym ogniem, piątka pilotów ostrzelała teren ponad tysiącem pocisków, a „Mały Rory” zrzucił swą pojedynczą bombę.

Od startu po lądowanie lot trwał zaledwie półtorej godziny, ale w tym krótkim czasie uczestniczący w nim członkowie eskadry nabrali apetytu na to, co ich czeka. Major Fauntleroy był tak zadowolony z pierwszej wyprawy, że ka-

zał natychmiast uzupełnić paliwo na drugi atak, który zamierzał przyspuścić zaraz po południu. Rozczarowany Buck Crawford musiał zostać, ponieważ zacięły się jego karabiny maszynowe, ale kolejny nalot był równie skuteczny jak pierwszy — tyle że bolszewikom udało się wystrzelić co najmniej dwadzieścia salw ognia przeciwlotniczego, a choć nie spowodowały one żadnych uszkodzeń, stanowiły ostrzeżenie, że kolejne ataki spotkają się z obroną z ziemi.

Tego samego popołudnia, gdy piloci gratulowali sobie sukcesu pierwszego zorganizowanego ataku, dotarła do nich wiadomość, że na Mokotowie czeka na eskadrę kilka nowych, wyprodukowanych we Włoszech samolotów. Major Faunteroy — rozdarty między chęcią uczestniczenia w dalszych lotach bojowych a desperacką potrzebą dodatkowego sprzętu — postanowił, że wraz z Crawfordem, Seńkowskim, Rorisonem i Chessem złapią pierwszy możliwy pociąg do Warszawy. Kapitan Cooper został w Połonnem w charakterze dowódcy i rolę tę miał pełnić, ilekroć Faunteroy był nieobecny.



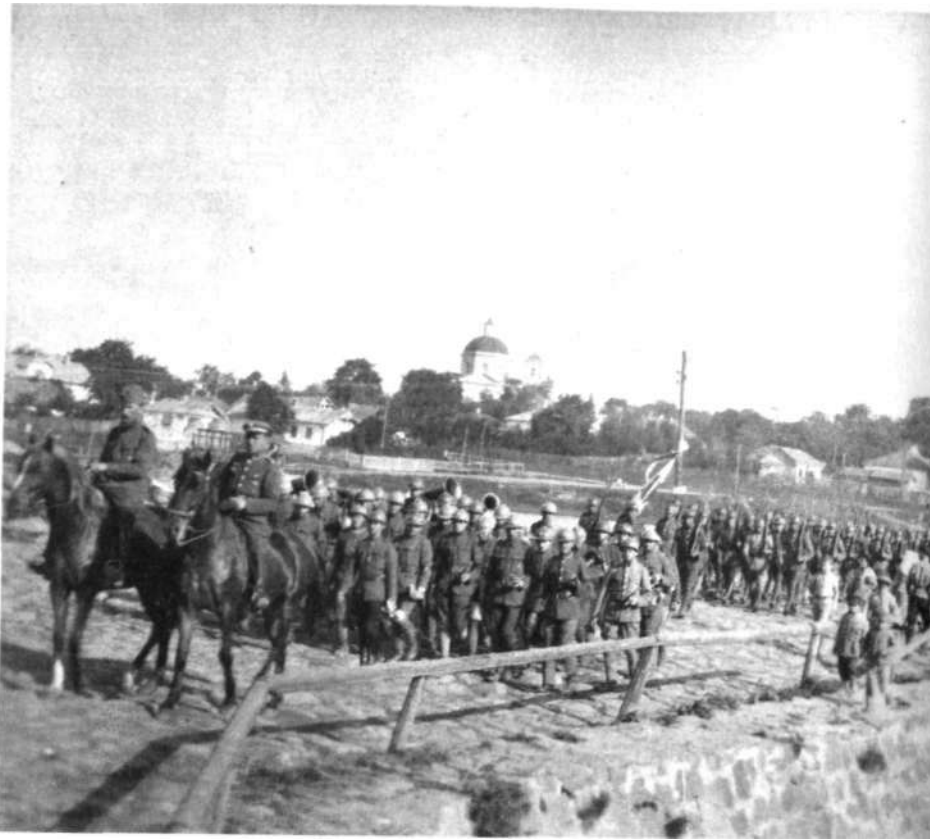
*Porucznicy Konopka i Clark (obok przydzielonego eskadrze szofera) jadą wielofunkcyjnym automobilem eskadry, oznaczonym polskim orłem. Samochód służył jako ambułans, pojazd zwiadowczy, wóz do transportu zaopatrzenia i pojazd rekreacyjny.*



*Piloci Eskadry Kościuszkowskiej zrzucali tysiące ulotek propagandowych, zachęcających żołnierzy bolszewickich do dezercji. Niniejsza ulotka obiecywała dobre traktowanie i racje żywnościowe każdemu, kto przejdzie na polską stronę. Żołnierze Armii Czerwonej chcący wykorzystać tę szansę mieli zachować ulotkę jako dowód ich intencji.*

W ciągu kilku następnych dni Cooper wysyłał swoich pilotów na różne misje. Celem nalotu ponownie stał się Czudnów, potem Żytomierz. Piloci kościuszkowscy prowadzili rozpoznanie i przekazywali wiadomości o dostrzeżonych oddziałach kawalerii, lokomotywach i wagonach kolejowych, stanie dróg i mostów — o wszystkim, co mogło się przydać dowództwu polskiego wojska. Ponadto na wsie, miasta i obozowiska bolszewickie zrzucali tysiące ulotek propagandowych, mimo że gardzili tym zajęciem, ponieważ jego efekty nie były tak wymierne i spektakularne jak te, które osiągalni za pomocą kul i bomb.

Tymczasem negocjacje prowadzone między polskimi a ukraińskimi delegacjami w Warszawie doprowadziły do politycznego porozumienia, podpisanego dwudziestego pierwszego kwietnia 1920 roku niedaleko od miejsca,



Archiwum Corsiego

*Eskadra Kościuszkowska stanowiła wsparcie lotnicze polskich wojsk naziemnych dowodzonych przez oficerów nieobznajomionych z koordynacją powietrzną. Temu marszerującemu oddziałowi piechoty towarzyszą -jak wszędzie - mały chłopcy.*

w którym major Fauntleroy i jego koledzy oblatywali przydzielone eskadrze samoloty Ansaldo Balilla o ściętych nosach i masywnych kadłubach. Trzy dni później zaakceptowano sojusz wojskowy. Traktat zakładał wspólne działania zbrojne pod polskim dowództwem, zaopatrzenie wojsk przez Ukraińców na terenie Ukrainy, wyposażenie żołnierzy ukraińskich przez Polaków i ostateczne wycofanie sił Piłsudskiego, gdy przeminie bolszewickie niebezpieczeństwo. Dwudziestego piątego kwietnia Piłsudski, od niedawna już marszałek, wydał proklamację do mieszkańców Ukrainy, której fragment brzmiał:



Archiwum Fauntleroya

*Problem braku samolotów złagodziło nieco dostarczenie do eskadry kilku maszyn typu Ansaldo Balilla (z lewej) jako uzupełnienia eksploatowanych od samego początku Albatrosów D.III (zprawy).*

Pragnę powiadomić ludność tych regionów, że Wojsko Polskie, wkraczające na terytorium należące do obywateli Ukrainy, pozostanie na Ukrainie tylko na czas konieczny do przekazania administracji kraju prawomocnemu rządowi Ukrainy [...] Gdy wojsko narodu ukraińskiego przejmie straż na jej granicach, by chronić kraj przed nowymi napadami, gdy sam wolny naród będzie w stanie decydować o swojej przyszłości, wtedy polscy żołnierze się wycofają [...] Wojsko Rzeczypospolitej Polskiej gwarantuje wszystkim obywatelom Ukrainy — niezależnie od ich klasy, pochodzenia i religii — obronę i ochronę.

Jeszcze przed ogłoszeniem proklamacji marszałek Piłsudski przybył do dowództwa Wojska Polskiego w Równem, gotów sam dowodzić zbliżającą się kampanią. Kości zostały rzucone. W niedzielny poranek dwudziestego piątego kwietnia rozpoczęła się ofensywa przeciw Armii Czerwonej na całej długości frontu — od Dniestru po Bagna Prypeci. Eskadra Kościuszkowska — pozbawiona pięciu pilotów i z żałośnie małym zapasem paliwa, amunicji i samolotów — znalazła się w samym środku od dawna oczekiwanej walki.



## Rozdział VI

## BOLSZEWICY UCIEKAJĄ



Archiwum Corsiego

*Przed powrotem eskadry do Lwowa nie było czasu na wojskowe formalności. Obsługa naziemna Eskadry Kościuszkowskiej wolała zajmować się samolotami niż maszerować w paradach.*

Kapitan Cooper, człowiek zdecydowany i energiczny, przez dwa tygodnie przed polską ofensywą tak się denerwował, że omal nie nabawił się wrzodów żołądka. Wiedział, że szykuje się coś wielkiego, równocześnie zaś był boleśnie świadom niedostatków eskadry. Na przykład w dzienniku lotów bojowych pojawiła się żalosna litania świadczących o „pechu” wpisów. Zaczęły się one — jakżeby inaczej — trzynastego kwietnia, we wtorek, od niepokojącej notatki: „Kończy się benzyna i amunicja do karabinów maszynowych”.

Środa, 14 kwietnia: Żadnych lotów na skutek braku benzyny [...] Silnik w samolocie porucznika Shrewsbury'ego nie do uratowania.

Czwartek, 15 kwietnia: Porucznik Konopka przestrzelił śmigło.

Niedziela, 18 kwietnia: Porucznik Clark rozbił maszynę przy lądowaniu na skutek wyboju na polu.

Poniedziałek, 19 kwietnia: Latanie odwołane, by mechanicy mogli nareszcie trochę odpocząć.

Czwartek, 22 kwietnia: Porucznik Noble rozbija się przy lądowaniu.

Piątek, 23 kwietnia: Żadnych lotów na skutek braku paliwa i otrzymanych rozkazów, by oszczędzać samoloty wobec zbliżającej się ofensywy.

Po otrzymaniu rozkazów „oszczędzania samolotów” Cooper podwoił wysiłki, by znaleźć gdzieś paliwo i olej, bez nich bowiem Eskadra Kościuszkow-

ska nie byłaby w stanie wykonać żadnej misji. Wysłał porucznika Webera lekką ciężarówką do Nowogrodu Wołyńskiego, około 50 kilometrów na północ, gdzie stacjonowała eskadra mająca podobno nadwyżki oleju. Jednak drogi (zapchane uciekinierami i wojskiem) były nieprzejezdne i próba się nie powiodła. Następnie skierował trzech szeregowców z wozem konnym i dodatkową parą koni na zmianę do Starokonstantynowa na południe od Połonnego, gdzie znajdowało się drugie możliwe źródło oleju. Rozkaz Coopera był zwięzły i dobitny: „Podrózujcie dniem i nocą. Nie zatrzymujcie się, by spać, tylko odpoczywajcie na wozie. Zmieniajcie się przy powożeniu. Zajeżdźcie konie na śmierć, jeśli się nie da inaczej. Ale olej musi się tu znaleźć w ciągu czterdziestu ośmiu godzin!”

Tymczasem drogi biegnące wzdłuż lotniska spowijał kurz wzniesany przez przemieszczającą się kawalerię, lawety artyleryjskie i maszerującą piechotę. Wiele innych spraw domagało się załatwienia. W dzień przed ofensywą porucznik Shrewsbury dokonał długiego lotu zwiadowczego nad planowanym polem bitwy, informując o pozycjach wroga, ruchu na drogach i stanie mostów. Informacje te były niezwykle cenne dla polskiego dowództwa. Ponadto, przebijając się Albatrosem przez gwałtowną wichurę, zdołał wypatrzeć w miarę dobre lądowisko, na które eskadra mogłaby się szybko przemieścić,

gdyby posuwające się naprzód wojska naziemne odniosły zwycięstwo. Równocześnie Cooper i pozostali piloci przez cały dzień studiowali rozkazy i partie planu ataku dotyczące wsparcia z powietrza.

Pilotów Eskadry Kościuszkowskiej przydzielono do tej części południowego sektora, gdzie główny atak miały przypuścić II i III Armia, dowodzone odpowiednio przez generała Antoniego Listowskiego i Edwarda Rydza-Smigłego. Zadaniem II Armii, której dowództwo stacjonowało w Szepietówce na zachód od Połonnego, było zajęcie Berdyczowa, miasta targowego zamieszkanego głównie przez Żydów handlujących zbożem i bydłem. Rydz-Smigły, pochodzący z Podola, utalentowany trzydziestoczteroletni generał, stacjonował z kolei w Nowogrodzie Wołyńskim, skąd miał zaatakować dwa cele. Siła uderzeniowa, składająca się z samochodów pancernych i transportu zmotoryzowanego, miała skierować się na Żytomierz, główne miasto Wołynia, przed wojną znane z produkcji eleganckich rękawiczek i wyrobów tytoniowych; natomiast oddziałowi kawalerii pod dowództwem generała Jana Romera polecono przejść między Żytomierzem a Berdyczowem na południe ku Koziatyniowi, głównemu węzłowi kolejowemu na linii kijowskiej. Eskadra Kościuszkowska (a raczej to, co z niej zostało, pięciu pilotów bowiem oblatywało w Warszawie Balille, kapitan Corsi zaś pojechał do Lwowa po swojego naprawionego Albatrosa) miała dokonywać lotów bojowych i zwiadowczych, wspierając obie posuwające się armie w zależności od rozwoju sytuacji.

Nareszcie mogło się spełnić marzenie kapitana Coopera o działaniach wojennych, ale choć zbliżała się godzina zero, warunki były dalekie od idealnych. Zdarzały się jednak także momenty optymizmu. Trzech szeregowców, zmęczonych, ale radosnych, wróciło z południa wozem załadowanym olejem. Kolejna dostawa, obejmująca benzynę i amunicję, dotarła z bazy zaopatrzeniowej na tyłach. W nocy dwudziestego czwartego osłabły uniemożliwiające latanie wichury, niedzielny świt zaś rozbłysnął jasnym słońcem. Przynajmniej pogoda wydawała się sprzyjać.

Cztery kiepsko uzbrojone samoloty ze sklejki, zdradzające wyraźne oznaki wieku i nadmiernego użytkowania, stały się przedmiotem dodatkowej troski polskich mechaników, którzy krząpali się przy nich w ciemności przed godziną startu. Kolejno skłaniano do działania silniki Austro-Daimlera, więc o wpół do szóstej rano czterech pilotów — Cooper, Clark, Konopka i Shrewsbury — wzniosło się w powietrze w maleńkich maszynach i skierowało na wschód do Mirapola, gdzie żołnierze II Armii posuwali się już w kierunku wschodzącego słońca. Dla podtrzymania ich morale piloci kościusz-



Archiwum Fautleroya

*Szereg samolotów D.III należących do Eskadry Kościuszkowskiej w zimie 1919 roku we Lwowie, sfotografowany w ujęciu trzy czwarte.*

kowscy przelecieli bezpośrednio nad maszerującymi kolumnami, po czym skierowali się na północ ku kolumnie zmotoryzowanej, podążającej drogą na Żytomierz. Amerykańscy lotnicy nie mogli się doczekać walki z bolszewikami, ale ku swemu rozczarowaniu podczas dwugodzinnego lotu nad wielkim obszarem trudnego do zdefiniowania frontu w ogóle nie dostrzegli śladu wrogich oddziałów. Nie padł ani jeden strzał, więc przed powrotem do bazy musieli rzucić bomby nad zalesionym obszarem.

O dziewiątej czterdzieści rano kapitan Cooper i porucznik Noble wystartowali powtórnie, podejmując próbę znalezienia wrogich celów przed szybko przemieszczającymi się jednostkami generała Listowskiego. Uradowani dostrzegli wreszcie mały patrol bolszewickiej kawalerii, który rozproszyli i zapędzili w las atakiem z lotu nurkowego. Po tym krótkim starciu skierowali się na Berdyczów (pierwotny cel II Armii), gdzie ostrzelali dworzec i nieliczny oddział zebrany przy wielkim białym namiocie. Lotników powitał ogień bolszewickiego karabinu maszynowego i kilka wybuchów szrapneli, ale żaden sa-

molot nie został uszkodzony. Od tego wypadu rozpoczęła się coraz intensywniejsza faza nalotów, ofensywa wymagała szybszych i częstszych działań — i Cooper gorąco żałował, że nie ma więcej ludzi i samolotów.

Trzeci lot, w którym brali udział porucznicy Konopka i Clark, o mały włos zakończyłyby się niczym, ponieważ kapryśny wiatr przyprawił polskiego pilota o nagły i niespodziewany atak choroby lokomocyjnej. Jednak w drodze powrotnej, mimo że Konopka wciąż miał mdłości, dwaj lotnicy ostrzelali dwustu pięćdziesięcioma pociskami pociąg pancerny wroga w Czudnowie. Później tego samego dnia Noble i Shrewsbury ostrzelali stację kolejową w Żytomierzu, choć, o dziwo, nie bronił jej żaden bolszewicki oddział. Tego wieczoru zmotoryzowane oddziały przednie III Armii dotarły do miasta i zajęły je bez jednej ofiary.

Czy Piłsudski i jego generałowie tak dobrze zaplanowali ofensywę? Czy bolszewicy nie mieli ochoty na natychmiastową konfrontację z Polakami,



Archiwum Corsiego

*Rosyjscy więźniowie byli żywymi rozbitkami, miotanymi działaniami wojennymi w polsko-bolszewickim konflikcie. W nędznych kwaterach w wagonach towarowych mnożyły się wszy, panował tyfus i inne choroby.*



Archiwum Corsiego

*W dzienniku eskadry wielokrotnie jest mowa o „pani-wozach” dostrzeżonych podczas lotów rekonesansowych. Piloci określali tą nazwą wszelkie miejscowe pojazdy ciągnięte przez konie, używane przez Polaków i Rosjan do przewozu towarów i ewakuacji ludzi.*

czy też sowieccy dowódcy opracowywali jakąś strategiczną grę w chowanego, nieczytelną jeszcze dla atakujących? Później oczywiście miało się okazać, że powstanie ukraińskie oraz bunt oddziałów stacjonujących pod Kijowem i za Dnieprem przejściowo wprowadziły zamieszanie w siłach bolszewickich tuż przed rozpoczęciem ofensywy. Ani kapitan Cooper (odcięty od informacji), ani zresztą polskie dowództwo nie byli w pełni świadomi wewnętrznych problemów przeciwnika i skali działań kontrewolucyjnych. Fakt, że pierwszego dnia nie spotkali się z żadnym oporem ze strony bolszewików, bardziej sztab Piłsudskiego zaniepokoił, niż ucieszył.

Dwudziestego szóstego kwietnia, w poniedziałek, Żytomierz był już oparty, a Eskadrę Kościuszkowską przekazano pod bezpośrednie dowództwo szefa II Armii, by wsparła atak na Berdyczów. Jej liczebność została uszczuplona z powodu czasowego odkomenderowania porucznika Shrewsbury'ego do Nowogrodu Wołyńskiego, gdzie miał chronić samego marszałka Piłsudskiego przed ewentualnym rosyjskim atakiem z powietrza. Przez

cały dzień Cooper, Konopka, Noble i Clark odbywali w pojedynkę loty przed oddziałami generała Listowskiego, dostarczając cennych danych zwiadowczych i uderzając na jednostki bolszewickiej straży tylnej, która walczyła w sposób zdeorganizowany, lecz dokuczliwy. Podczas pierwszego z dwóch lotów porucznik Clark zaatakował stanowiska karabinów maszynowych, niewielki oddział kawalerii, pociąg wiozący żołnierzy i tabor zaopatrzenia liczący około stu pięćdziesięciu wozów. Odważny chłopak z Kansas — mieszkający w Tulsie w stanie Oklahoma — raz po raz nurkował swym nie całkiem sprawnym Albatrosem na wysokości zaledwie dziesięciu metrów nad celami, a o reakcji nieprzyjaciół świadczyło dziewięć dziur po bolszewickich kulach, jakie naliczono w jego samolocie, gdy wrócił do Połonnego. Prawe skrzydło D.III było tak podziurawione, że przed ponownym startem trzeba je było wymienić. Sam Clark przed południem wsiadł do innego samolotu i powtórzył wcześniejsze wyczyny, ponownie atakując pociągi wiozące piechotę i zaopatrzenie. Za drugim razem jego maszynie udało się zarobić jedynie trzy przestrzeliny.

Z kolei porucznik Noble, nie wykazując już nawet cienia tej nieśmiałości, która cechowała go tuż po przyjęciu do eskadry, także oddawał się sportom powietrznym. Podczas lotu nad Berdyczowem stał się celem ataku baterii artyleryjskiej czerwonych; pozorując więc trafienie, zmniejszył obroty silnika i zaczął wytracać wysokość w chybotliwym locie niemal bezpośrednio nad artylerzystami, którzy aż tańczyli z radości wokół działa. Sto metrów nad stanowiskiem artyleryjskim Noble dał Austro-Daimlerowi wysokie obroty, wycelował swoje karabiny maszynowe Schwarzlose o podwojonej szybkostrzelności w zaskoczonych „bólów” i tych, co przeżyli, zmusił do ucieczki.

Wkrótce po dwunastej do Połonnego przybył kurier z rozkazem dla eskadry, by między piątą a wpół do szóstej po południu zaatakowała front bolszewicki w Berdyczowie, przygotowując tym samym ostateczną ofensywę piechoty. Czterej zmęczeni piloci stanowili całe „dostępne siły”, o których mówił rozkaz, lecz Cooper przyjął wyzwanie i przed samym startem zwołał pilotów na krótką odprawę. Tak pisał o tym we wspomnieniach:

Szef sztabu i wielu z oficerów sztabowych przyjechało na pole lotnicze, by widzieć nas — jak będziemy wyjeżdżać. Słońce prażyło jeszcze porządnie, bo dzień był upalny, a ja miałem szalony ból głowy. Niektórzy z wyelegantowanych oficerów sztabowych patrzyli na nas jak na dziwołagów. Ubrany byłem zwy-

czajnie, jak do lotu — w szarą flanelową wojskową koszulę, w parę starych, usmarowanych oliwą cholewek i w dużą, ciężką parę amerykańskich butów, podbitych ćwiekami. Byłem z gołą głową, gdyż zawsze w ten sposób jeżdżę w powietrzu, chyba że jest bardzo zimno — nie znoszę bowiem osłoniętej głowy — jedynie, co zbliżało mnie do lotnika, takiego jak się widzi na obrazkach — to moje binokle lotnicze, które wisały mi na szyi. Sądzę, że niektórzy z tych eleganckich panów nie chcieliby się tak ubrać w oliwie, jak myśmy byli — choć byliśmy także oficerami. Przy tym każdy z nas był już ogromnie zmęczony i zdenerwowany poprzednimi wzlotami. Toteż odetchnęliśmy wszyscy, kiedy naszedł czas wyruszyć, bo nie lubiliśmy być tak lustrowani przez naszych sztabowców. Wydałem ostatni rozkaz — a otrzymawszy sygnał, że wszyscy gotowi, wzbilem się pierwszy w górę i zacząłem krażyć, aż wszyscy wzbili się za mną; wtedy sformowaliśmy naszą zwyczajną formację w klin i popędziliśmy na Berdyczów.

Czterej piloci uderzyli z niewielkiej wysokości, nadlatując od strony zachodzącego już słońca. Zeszli nad miasto razem, po czym rozdzielili się, by atakować poszczególne cele. Od razu zorientowali się, że bolszewicy ewakuują się już drogą na południowy wschód, najwyraźniej w nadziei, że obejdą Koziatyń, zanim kawaleria generała Romera odetnie im drogę odwrotu w głąb Ukrainy. Stanowiska karabinów maszynowych na zachodniej granicy miasta stanowiły minimalną siłę obronną, a lotnicy z Połonnego szybko zmusili ich obsady do ucieczki z zajmowanych pozycji. Kapitan Cooper, którego jeden karabin zaciął się po ostrzeleniu oddziału kawalerii, krażył nad miastem, oceniając sytuację. Konopka i Clark zajęli się uciekającymi jednostkami bolszewików i nieustannie nękali je atakami. Tymczasem porucznik Noble dostrzegł na dworcu pociąg pancerny pod parą i natychmiast rzucił się na niego, strzelając z karabinów. Wobec tego ataku żołnierze i cywile się rozpiechli, pociąg zaś ruszył ze stacji, by uciec przed spodziewanym bombardowaniem. Karabiny maszynowe, zamontowane na wagonach, odpowiedziały nurkującemu Albatrosowi ogniem i Noble, w chwili gdy po ataku podrywał samolot, poczuł ostry, gwałtowny ból w prawym ramieniu.

Pilot nie stracił głowy, instynktownie wyrównał lot lewą ręką i skierował nos samolotu nad tory kolejowe, prowadzące do położonego niemal 100 kilometrów dalej Połonnego. Kula dum-dum, posłana albo z pociągu, albo przez ostrzeliwującą się piechotę, przebiła kadłub ze sklejki i rozwaliła Noble'owi



Archiwum Fauntleroya

*Porucznik Edwin L. „Ig” Noble został na stałe wyłączony z eskadry podczas nalotu na Berdyczów, gdy rosyjska kula roztrzaskała mu prawy łokieć. Utrata krwi i zakażenie o mało nie kosztowały go życia.*

łokieć. Gdy spojrzął w dół, od razu zrozumiał, że musi ścigać się z czasem, bo wskutek upływu krwi utraci wkrótce kontrolę nad sytuacją. Leciał na zachód z taką prędkością, jaką tylko udało mu się wydusić z podziurawionego Albatrosa — i jakoś zdołał zachować przytomność do momentu, gdy koła samolotu dotknęły pola wzlotów eskadry. Kiedy tylko samolot się zatrzymał, nieprzytomny Noble osunął się na drażek. Ci, którzy widzieli, jak D.III niezdarnie podskakuje na lądowisku, natychmiast rzucili się do samolotu, wyciągnęli nieprzytomnego porucznika z zalanej krwią kabiny i przenieśli na zaimprovizowane nosze, zrobione ze starego skrzydła samolotu. Już w drodze do najbliższego punktu medycznego było jasne, że odważny młody inżynier z Yale odbył właśnie ostatni lot w składzie Eskadry Kościuszkowskiej.

Porucznik Noble spędził niemal cały tydzień w tak zwanym pociągu sanitarnym, po czym przetransportowano go do polskiego szpitala w Kowlu. Zainfekowana rana o mały włos kosztowałaby go życie, na szczęście w porę przewieziono go do lepiej wyposażonego szpitala Amerykańskiego Czerwonego Krzyża w Warszawie, gdzie otrzymał tak rozpaczliwie mu potrzebną pomoc medyczną i leki. Po pewnym czasie wysłano go na operację do większego szpitala amerykańskiego w Paryżu. Gdy był już zdolny podyktować list do domu, tak opisał nieszczęsne warunki, jakich był świadkiem podczas swych ciężkich przeżyć:

[...] Polsce potrzeba amunicji, zaopatrzenia dla wojska, przywódców z prawdziwego zdarzenia, szpitali, lekarzy, pielęgniarek [...] i żywności. W pociągach sanitarnych ranni nie dostają jedzenia, a nawet wody. Szpitale to piekło. Lekarze nie mają czym pracować. Większość pielęgniarek jest niewykształona. Na froncie zamiast bandażu używa się szarpi i sznurka. W szpitalach mają bandaż z papieru i praktycznie żadnej gazy [...] Wiele zawdzięczam Amerykańskiemu Czerwonemu Krzyżowi. Gdyby mnie nie odszukali, niewątpliwie pojechałbym za zachód [...]

„Jazda na zachód” w języku amerykańskich pilotów oznaczała śmierć. Na szczęście „Igowi” Noble’owi oszczędzono tej przedwczesnej podróży, a za wyczyny nad Berdyczowem przyznano mu najwyższe polskie odznaczenie wojskowe, krzyż *Virtuti Militari*. Gdy już dochodził do siebie, dowiedział się, że jego atak na dworzec wywołał chaos, który umożliwił ucieczkę wielu polskim zakładnikom, bo bolszewickie straże schowały się przed ostrzałem i pociąg ruszył bez nich.

W ciągu zaledwie dwóch dni polskie wojsko w południowym sektorze posunęło się ponad 80 kilometrów i zajęło wszystkie główne cele, nie napotykając właściwie żadnego zorganizowanego oporu. Oczywiście przyjęto to z zadowoleniem, lecz marszałek Piłsudski wiedział, że zajęcie słabo bronionego terytorium ukraińskiego podczas tej ofensywy to zdecydowanie za mało. Mówiąc wprost, dążył do spotkania i pokonania sowieckich wojsk na południe od Bagien Prypeci, zanim wróg zdoła się zorganizować i przypuścić atak. Polski przywódca miał nadzieję, że większe zwycięstwo pozwoli mu uczynić z Ukrainy niezależne państwo buforowe, przekona mocarstwa sprzymierzone (szczególnie wysoce sceptyczną Wielką Brytanię), że Polska jest krajem zdolnym kształtować własny los, da znać przywódcom rosyjskim, że wszelkie wycieczki na zachód z ich strony spotkają się z silnym odporem, i uzyska bardzo potrzebne poparcie własnego narodu, podzielonego komunistyczną propagandą, rozdartego między różnymi opcjami politycznymi oraz — przede wszystkim — zmęczonego i apatycznego wskutek niemal niekończących się nieszczęść wojennych.

Pilotów Eskadry Kościuszkowskiej, pełniących pomocniczą rolę, cieszył i podniecał postęp ofensywy, nie interesowały natomiast strategię najwyższego dowództwa ani stojące za nimi polityczne racje. Zbyt pochłaniały ich codzienne zadania, by mogli martwić się o to, czy Petlura jest zdolny rządzić Ukrainą, jakie będą międzynarodowe konsekwencje samodzielnej polityki Piłsudskiego, a nawet czy oni sami i polskie oddziały, którym towarzyszą, nie posuwają się zbyt daleko i zbyt szybko. W rzeczywistości nie mieli innego wyboru, jak tylko przemieszczać się tam, gdzie toczą się działania, więc gdy nocą dwudziestego szóstego kwietnia padł Berdyczów, kapitana Coopera interesowało jedynie znalezienie miejsca na nową bazę w zasięgu lotu od linii wycofującego się wroga.

Następnego dnia — dwudziestego siódmego kwietnia — nie przewidziano żadnych lotów, więc piloci mieli czas na odpoczynek, mechanicy zaś mogli zająć się naprawą rozpadających się D.III. Dwudziestego ósmego o czwartej nad ranem kapitan Cooper, porucznik Weber i kilku szeregowców wyjechało ciężarówką, by szukać lądowiska po drugiej stronie rzeki Teterew. Po długiej drodze, podczas której najedli się sporo kurzu, znaleźli odpowiednie miejsce w pobliżu Berdyczowa, wcześniej jednak miejscowi mieszkańcy wskazali im nierówny, usłany kamieniami teren, mówiąc, że tu znajdowało się lotnisko bolszewickie. Piloci (ukraińscy komuniści) przechwalali się, że zmuszą do uciecz-

ki wszystkich polskich pilotów, tak jak to podobno zrobili rok wcześniej podczas oblężenia Lwowa. Na widok tego miejsca Cooper zdał sobie sprawę, że to tu właśnie stał wielki biały namiot, który wraz z Noble'em ostrzelał z powietrza pierwszego dnia ofensywy. W tamtej chwili czerwoni najwyraźniej mieli zmontowane dwa z sześciu samolotów, jednak zamiast wdać się w walkę z pilotami kościuszkowskimi, polecili do Kijowa, pozostałe zaś cztery samoloty przetransportowali na tyły, nie wyjmując ich nawet ze skrzyń. Cooper i Noble odnieśli zwycięstwo nad bolszewickimi siłami powietrznymi, nawet o tym nie wiedząc.

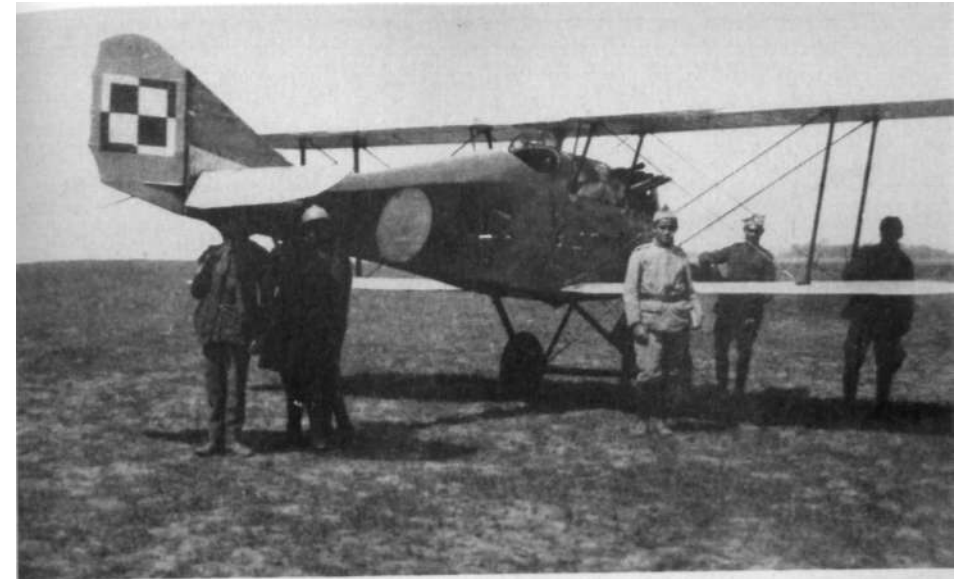
Dwudziestego dziewiątego kwietnia, w czwartek, kapitan Cooper pojechał z powrotem do Połonnego, by wysłać maszyny na nowe lotnisko, a już następnego popołudnia razem ze Shrewsburyem wystartowali z niego na loty zwiadowcze. Dokładne dane o rozmieszczeniu oddziałów, jakie przywieźli oficerom ze sztabu II Armii, spotkały się z wielkim uznaniem ze strony dawniej sceptycznych wobec lotnictwa reakcjonistów, którzy właśnie zaczęli się uczyć, jak wykorzystywać potencjał swych powietrznych partnerów.

## Rozdział VII

## ZŁOTE KOPUŁY KIJOWA

**P**odczas gdy kapitan Cooper i stacjonujący z nim w Połonnem piloci toczyli zaciętą walkę z bolszewikami, major Fauntleroy i jego towarzysze borykali się z własnymi problemami w Warszawie. Włoskie samoloty, które mieli zmontować i oblatywać, miały kilka dobrych i kilka złych cech. Przewyciężenie tych złych, by w pełni wykorzystać te dobre, okazało się wyzwaniem, które miało nękać członków eskadry do końca służby.

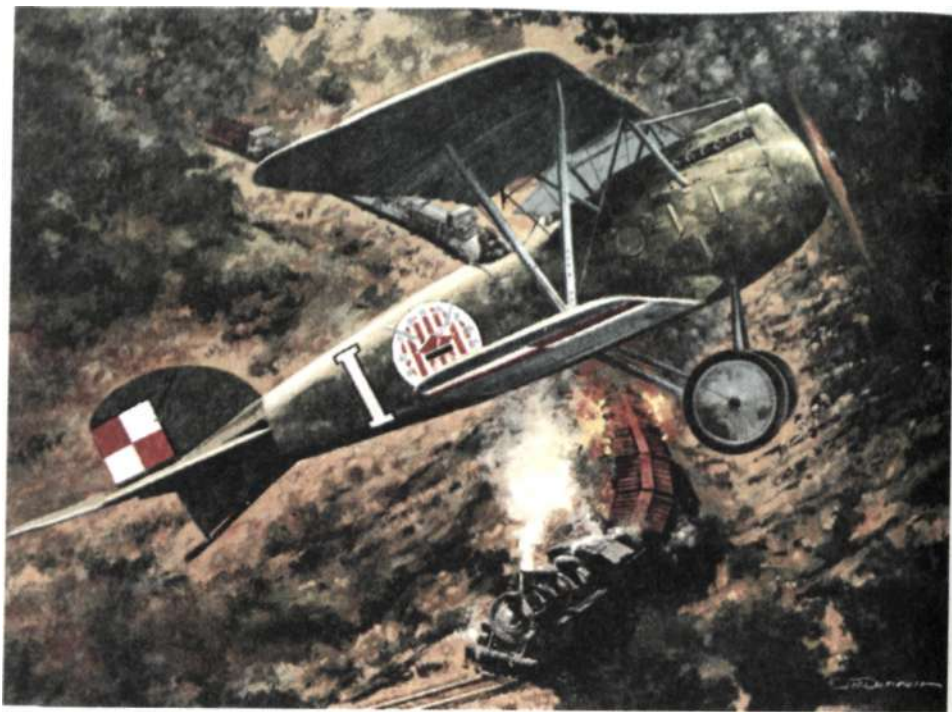
Ansaldo A-1 „Balilla” był małym, jednomiejscowym dwupłatowcem o długości 6,85 metra i rozpiętości skrzydeł 7,95 metra (górne i dolne płaty miały



Archiwum Crawforda

(powyżej i na stronie sąsiedniej)

*Pod koniec kwietnia 1920 roku niewielki stan posiadania eskadry został uzupełniony samolotami typu Ansaldo Balilla. Teponose samoloty o malej rozpiętości skrzydeł były szybsze niż Albatrosy D.III i miały niemal dwa razy większy zasięg. Piloci szczególnie cenili sobie tę drugą cechę.*



Malował James B. Deneen

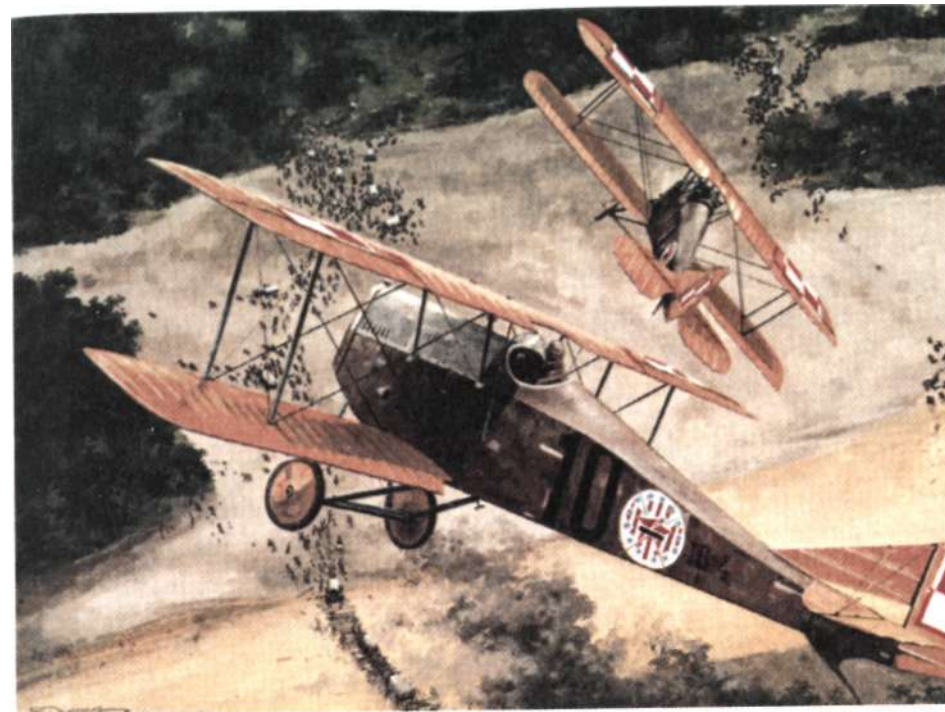
#### Austriacki Albatros D.III

*Pilotujący Albatrosa kapitan Corsi zaatakował bolszewicki pociąg pancerny. Po kilku nawrotach, podczas których prowadził ostrzał z karabinów maszynowych, uszkodził lokomotywę, co umożliwiło polskim oddziałom lądowym opanowanie pociągu.*



#### Godło Eskadry Kościuszkowskiej

*Odznaka Eskadry Kościuszkowskiej została zaprojektowana przez porucznika Elliotta W Chessa. Trzyście pasów i gwiazd reprezentuje pierwsze kolonie amerykańskie. Na ich tle umieszczono czerwoną aksamitną rogatywkę Tadeusza Kościuszki i dwie postawione na sztorc kosi, które były bronią chłopskich patriotów walczących pod dowództwem Kościuszki.*



Malował James B. Deneen

#### Włoski Ansaldo A-1 Balilla

*Kapitan Buck Crawford i porucznik Aleksander Seńkowski wykonują często stosowany manewr, spadając lotem nurkowym na kolumnę Kozaków. Ogień z karabinów maszynowych powodował wielkie straty w ludziach i koniach, utrudniając marsz bolszewikom.*

#### Połowa Odznaka Pilotów

*Połowa Odznaka Pilotów była oficjalną odznaką wykwalifikowanych pilotów w Wojskach Lotniczych RP. Noszona ją nad lewą kieszenią kurtki mundurowej, zawieszoną na małym łańcuszku. Czerwono-biała szachownica stanowiła tradycyjne oznaczenie polskich samolotów, a malowano ją na skrzydłach i ogonie.*





identyczną rozpiętość i tworzyły regularną komorę bez przesunięcia względem siebie i bez wzniosu). W porównaniu z austriackim Albatrosem D.III tęponosy włoski myśliwiec o masywnym przodzie kadłuba, napędzany silnikiem SPA 6A o mocy 220 koni mechanicznych, był o 24-32 kilometry na godzinę szybszy, miał o połowę większą prędkość wznoszenia i niemal dwukrotnie większy zasięg. Równocześnie jednak ciężki silnik w połączeniu ze skrzydłami o niewielkiej rozpiętości ograniczały zwrotność Balilli. Ta wada była tak oczywista dla asów włoskiego lotnictwa z czasów I wojny światowej, że samolot — wprowadzony w 1917 roku — nigdy nie został uznany za godny służby na froncie. Dlatego też zbudowano jedynie sto pięćdziesiąt sztuk Balilli i do końca wojny wykorzystywano je niemal wyłącznie w jednostkach obrony cywilnej.

Polska tak rozpaczliwie potrzebowała samolotów — jakichkolwiek! — że Włosi sprzedali jej używane A-1, a Eskadra Kościuszkowska stała się wątpliwym beneficjentem tej transakcji. Fauntleroy nie był jednak szczególnie rozczarowany, ponieważ uważał, że Balille są mimo wszystko lepsze od Albatrosów. „[Balille] są jak czołgi — powiedział. — Można nimi wylądować gdziekolwiek, a skrzydła im nie odpadną”. Polscy piloci z innych jednostek nie chcieli latać włoskimi samolotami z powodu nieustannych problemów z silnikiem, ale Fauntleroy, który we wczesnej młodości był mechanikiem samochodowym, stwierdził, że przyczyną ich zawodności jest kiepska benzyna. Chcąc uzyskać lepsze spalanie w cylindrach, kazał tak przerobić dysze



Archiwum Shrewsbury'ego

(powyżej i na stronie sąsiedniej)

*Po niemal trzech tygodniach dostosowywania i oblatywania nowych Balilli piloci ruszyli nimi w drogę powrotną z Warszawy. Gdy zatrzymali się w Łucku, by zatankować paliwo, porucznik Chess — któremu konstrukcja płatowca najwyraźniej ograniczyła widoczność — wylądował na stojącej na ziemi maszynie Fauntleroya. Nikt nie został ranny, ale tak bardzo potrzebne samoloty nadawały się już tylko na części zamienne.*

gaźników, by dokładniej rozpylały paliwo — i potem Balille jego eskadry funkcjonowały równie dobrze jak każdy inny samolot w ówczesnych warunkach.

Gdy maszyny nadawały się już do lotu, dwudziestego trzeciego kwietnia lotnicy podjęli próbę opuszczenia Warszawy. Burzowa pogoda zmusiła ich jednak do powrotu do miasta i wtedy właśnie najbardziej dały o sobie znać wady gaźnika. Tydzień później — po koniecznej regulacji silników — spróbowali ponownie, ale Crawford nie był w stanie uruchomić silnika, Fauntleroy zaś, Chess i Seńkowski musieli zawrócić na skutek różnych kłopotów. Jedynie Rorisonowi udało się dolecieć do Lublina, leżącego w jednej trzeciej drogi między Warszawą a Połonnem. Kolejny lot wyznaczono na pierwszy maja, ale tym razem — po udanym trzyipółgodzinnym locie z Warszawy do Łucka — zdarzył się żenujący wypadek. Major Fauntleroy wylądował pierw-



Archiwum Corsiego

*Polski pociąg pancerny używa gałęzi drzew dla kamuflażu. Pociągi stosowano tam, gdzie były szerokie tory.*

zy i najwyraźniej zostawił samolot na otwartym polu, sam zaś pospieszył załatwić uzupełnienie paliwa. Porucznik Chess, któremu konstrukcja Balilli ograniczała widoczność, wylądował wprost na stojącej maszynie, uszkadzając oba samoloty w stopniu uniemożliwiającym naprawę. Młodemu pilotowi na szczęście udało się wyjść z tego cało, ale trudno się dziwić, że Fauntleroy był wściekły.

W niedzielę drugiego maja Eskadra Kościuszkowska znów znalazła się w pełnym składzie, choć kilku pilotów przebywało już na wysuniętym lądowisku koło Berdyczowa. Major Fauntleroy przejął dowodzenie od kapitana Coopera, ten zaś zajął się przygotowaniem pociągu eskadry do podróży na wschód. W bazie w Połonnem (niechętnie opuszczanej po miesięcznym pobycie) mechanicy z podziwem przyglądali się nowym Balillom, które miały zwiększyć skuteczność eskadry w walce z uciekającymi bolszewikami.

Rozpoczęta tydzień wcześniej polska ofensywa okazała się ogromnym sukcesem. Opór bolszewików ograniczał się do działań straży tylnej oraz rozproszonych, drobnych potyczek. Trzydziestego kwietnia oficjalny komunikat z Warszawy oznajmił światu, że w radosnej wyprawie do złotych kopuł Kijowa, zwanego „rosyjską Jerozolimą”, wojska marszałka Piłsudskiego wzięły do niewoli 15 000 żołnierzy Armii Czerwonej, zdobyły 60 dział, setki karabinów maszynowych i 70 lokomotyw. Pilotów Eskadry Kościuszkowskiej wysyłano nie tyle do walki z wrogiem, ile do śledzenia postępów wojsk polskich. Pociąg eskadry nie zdążył jeszcze dotrzeć do Berdyczowa, a już porucznik Shrewsbury ruszył ciężarówką do Białej Cerkwi, miejscowości leżącej mniej więcej 50 kilometrów na południe od Kijowa i jeszcze niezajętej przez polskie wojsko. Zadaniem Shrewsbury'ego było znalezienie kolejnego lotniska, z którego i D.III, i nowe Balille będą w stanie dolecieć za ukraińską stolicę na wschodnią stronę Dniepru. Jak się okazało, z upływem godzin to zadanie stawało się coraz pilniejsze. Wpis w dzienniku lotów bojowych eskadry z piątego maja brzmi: „Żadnych lotów, bo front przesunął się poza zasięg naszych maszyn”.

Shrewsbury dotarł do Białej Cerkwi wraz z polską piechotą, a choć przeszkadzał mu nieustający deszcz, szczęśliwie znalazł odpowiednie lądowisko na obrzeżu miasteczka. Natychmiast przekazał tę informację do Berdyczowa. Podczas rekonesansu dowiedział się, że drugiego maja samotny atak porucznika Clarka na miejscowy dworzec kolejowy spowodował śmierć sześciu bolszewików i jednej mlecznej krowy. Mimo ciągłych opadów Shrewsbury'emu udało się zatrudnić pięćdziesięciu żydowskich robotników do wyrównania pola wlotów i przygotowania terenu na przybycie całej eskadry.



..... dnia 19.....  
*K.O. Shrewsbury*  
 porucznik eskadry 7

**O P I S.**

Wzrost *1 m 72 cm.*

Oczy *niebieskie*

Włosy *ciemne*

Owal twarzy *pastoralny*

Szczególne znamiona  
*Amerykański mundur  
 nr. 1  
 nie mam po polsku*

.....  
 pieczęćka.

pieczęćka.

Ważność legitymacji na rok *1919*

*14. XI* 1919

*Adriego*

Druckaria D. O. G. Lwów.

**KARTA IDENTYCZNOŚCI.**

Imię i nazwisko *Heundt Shrewsbury*

stopień *porucznik*

przydział służbowy *7 Eskadra lotnicza (pilot)*

rok urodzenia *1898*

religia *protestant.*

.....  
 pieczęćka.

.....  
 podpis wystawiającego (dowódcy)

Bezpośrednio przelozone dowódtwo:  
**III-cia GRUPA LOTNICZA**

W sobotę ósmego maja przyleciał major Fauntleroy, oznajmił, że miejsce jest zadowalające, po czym powrócił do Berdyczowa, by zorganizować przebazowanie całej eskadry.

Tymczasem nadeszła wiadomość, że polskie wojsko zajęło Kijów. Trzeciego maja niewielki patrol wsiadł do tramwaju i wjechał do miasta, biorąc po drodze do niewoli zaskoczonego rosyjskiego oficera, który czekał na przystanku. Ten niezwykły rajd był krótki i nie miał dalszych konsekwencji, ale trzy dni później główne siły bolszewickie wycofały się na drugą stronę wezbranych, brudnożółtych wód Dniepru, siódmego zaś zwycięscy Polacy paradowali po ulicach. Niektórzy nawet wetknęli kwiaty w lufy karabinów. Był to łatwy podbój, wspaniała okazja dla żołnierzy, którzy mieli za sobą porywający marsz, ale równocześnie powód do niepokoju dla marszałka Piłsudskiego i strategów z jego sztabu. Wszyscy wiedzieli, że wróg wycofał się niemal bez szwanku, a dalsza pogoń — przy coraz bardziej wydłużonych liniach zaopatrzenia i problemach komunikacyjnych — byłaby lekkomyślnością. Historycy wskazywali później, że bolszewicy okazali się nieświadomymi beneficjentami własnej słabości. Niektórzy badacze dziejów wojskowości sugerowali, że gdyby rosyjskie siły były lepiej zorganizowane, być może oparłyby się Piłsudskiemu, dając mu to, do czego dążył — bitwę, pozwalającą na zniszczenie sił wroga. Tymczasem jednak czerwoni nie stanęli do żadnej większej bitwy, polska ofensywa zaś osiągnęła pusty cel geograficzny. Jeśli Semenowi Petlurze nie uda się w ciągu kilku tygodni dokonać cudu zjednoczenia Ukrainy, zdolnej przeciwstawić się bolszewickiej kontrofensywie, to Kijów niewątpliwie wkrótce padnie ofiarą kolejnego najazdu.

Mimo że trwała wojna, członkowie Eskadry Kościuszkowskiej spędzili w Białej Cerkwi niezwykle szczęśliwe, pogodne dni. Pamiętniki kapitana Coopera obszernie opisują przyjemne warunki w mieście „białych cerkwi” na brzegu rzeki Roś:

(na strome sąsiedniej)

„Karty identyczności”, czyli legitymacje amerykańskich pilotów, były dla nich szczególnie ważne podczas służby w Polsce, ponieważ żaden z oficerów nie mówił językiem narodu, którego mundur nosił. Dokumenty porucznika Shrewsbury'ego zostały wystawione przez III Grupę Lotniczą we Lwowie.

Mieszkaliśmy na przedmieściu, prawie nad samym brzegiem ślicznej rzeczki, która przepływała tamtędy. Fauntleroy i ja mieszkaliśmy u jednego księdza ukraińskiego, który był bardzo sympatyczny i grzeczny dla nas, ale mimo to uważał nas raczej za najeźdźców niż za oswobodzicieli. W dole, nad rzeczką, każdego wieczoru zbierały się grupy ukraińskich dziewcząt i chłopców, ubranych w piękne narodowe kraśne stroje. Siadali oni razem w świetle księżycy i śpiewali swe piękne ukraińskie dumki i piosenki.

Rytm tych piosenek był na pół wschodni, na pół zachodni — właściwy ukraińskim piosenkom tylko, ale, co dziwniejsze, że mogli oni tak siedzieć całymi godzinami i śpiewać — nieraz prawie całą noc. Podczas dnia były jeszcze bardziej interesujące sceny, bo rzeczka zwykle zapełniała się kąpiącymi się mołodcami i dziewczętami, a tak jedni, jak i drudzy byli w wodzie w stroju Adama i Ewy. Miło było patrzeć się na te dorodne dziewoje, czerstwe i zdrowe i niewstydzące się piękna swego ciała — gdy się kąpały w wodzie i w słońcu. Największą uciechą kapitana Corsiego było w takich dniach wzlecieć w górę aeroplanem i spaść na kąpiące się w rzece dziewczęta. Wypędzał je zwykle z wody w ten sposób, a one uciekały brzegiem rzeczki lub w krzaki, śmiejąc się do rozpuku.

Mieszkańcy tej okolicy nie uważali się za Rosjan ani za bolszewików. Uważali się za czystych, prawdziwych Ukraińców, a ponieważ rząd polski popierał wtedy Petlurę, wielu z nich odnosiło się do nas bardzo serdecznie, toteż pomimo naszego krótkiego tam pobytu prawie każdy poszukał sobie jaką młodą i ładną dziewczynę, by mu udzielała lekcji ukraińskiego języka. Tańczyliśmy nieraz całymi wieczorami w piękne, ciepłe, wiosenne wieczory lub podzieliwszy się na pary, szliśmy nad rzeczkę w zaciśnięte i tam przysięgaliśmy dziewczętom dozgonną miłość... a na drugi dzień rano jechaliśmy aeroplanem hen w dal — nad pozycje nieprzyjacielskie.

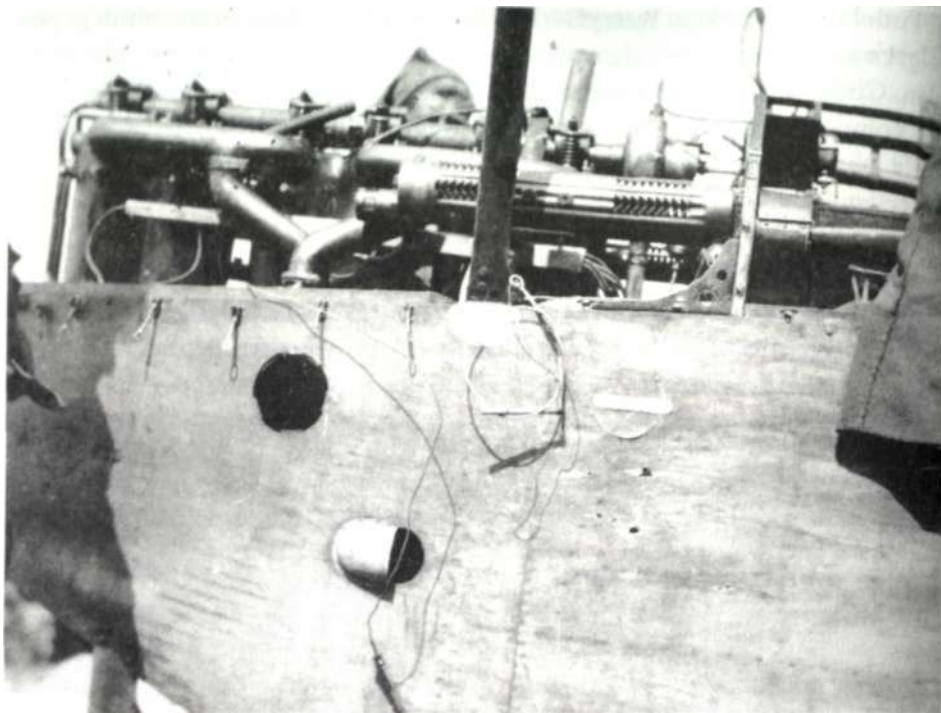
Tematem plotek była rywalizacja Corsiego i porucznika Seńkowskiego o względy pewnej czarnookiej piękności. Corsi twierdził, że polski oficer granu- l.iii, wykorzystując swoją znajomość rosyjskiego — a, co gorsza, jako rami) w nogę budzi u młodej damy współczucie i instynkty opiekuńcze.

Podobne rozrywki w Białej Cerkwi stanowiły pożądany przerwany w pościgach za bolszewikami, ale wojenne trudy wysuwały się jednak na pierwszy plan. Choć zajęcie Kijowa stanowiło zamknięcie polskiej ofensywy w sektorze południowym, wróg nie został wyeliminowany. W rzeczywistości, zgodnie z obawami Piłsudskiego, czas niemal natychmiast zaczął pracować dla przeciwnika. Bolszewicy, chronieni przez szerokie wody Dniepru, który na skutek wiosennej odwilży osiągnął niemal poziom powodziowy, mieli czas przemyśleć strategię i uzupełnić szeregi. Z kolei Polacy znaleźli się w sytuacji patowej, Eskadra Kościuszkowska zaś podejmowała jedynie próżne próby utrudnienia napływu nowych oddziałów Armii Czerwonej.



Archiwum Fema

Polskie medale przyznane oficerom Eskadry Kościuszkowskiej  
*Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej otrzymali kilka medali za bohaterstwo, odwagę, wzorowe wypełnianie obowiązków i służbę Polsce. Były to (od lewej): Virtuti Militari V klasy (przyznany Fauntleroy owi, Cooperowi, Crawfordowi, Corsiemu, Cbessowi, Clarkowi, Noble'owi, Rorisonowi, Sbrewsbury'emu oraz Rayskiemu, Konopce, Weberowi i Seńkowskiemu); Krzyż Walecznych (przyznany Fauntleroy owi, Cooperowi, Crawfordowi, Corsiemu, Chessowi oraz Rayskiemu, Konopce, Weberowi, Idzikowskiemu i Seńkowskiemu); Medal Hallera (przyznany wszystkim oficerom eskadry) oraz Krzyż Polskich Żołnierzy z Ameryki (przyznany wszystkim amerykańskim oficerom eskadry).*



Archiwum Corsiego

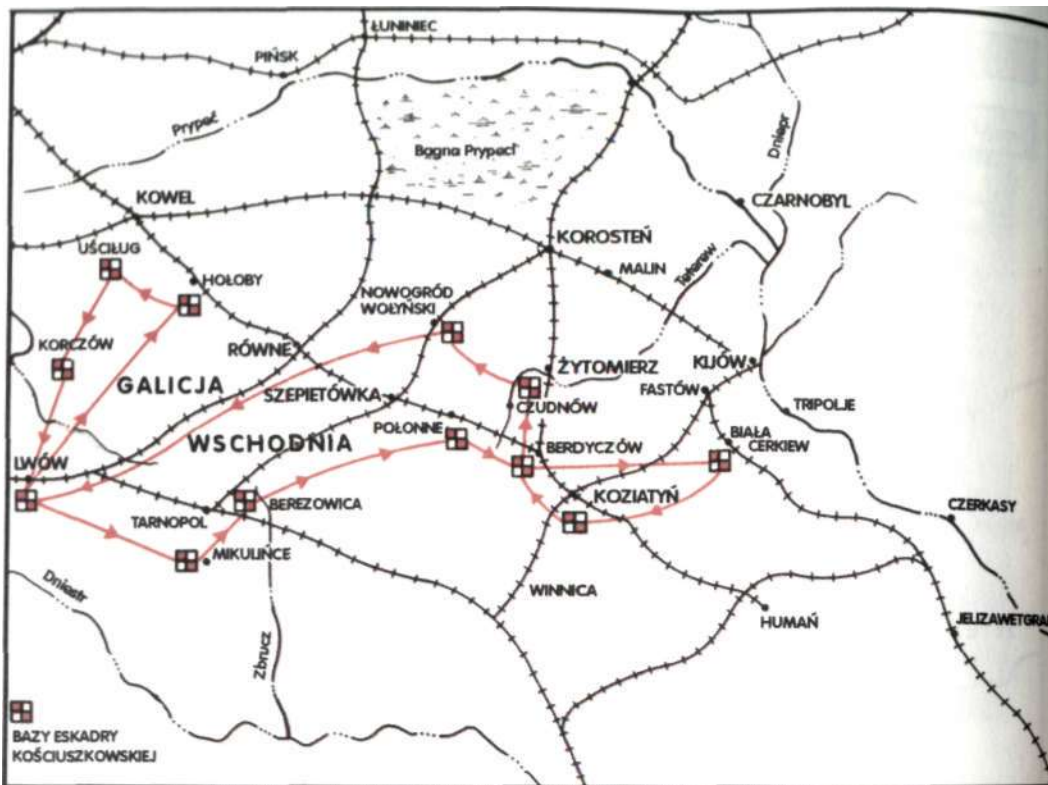
*Karabiny maszynowe typu Vickers były zamontowane w Balillach pod okapatowaniem silnika, przez co podczas lotu pilot nie miał do nich dostępu. Gdy karabin się zaciął, nie można było od razu próbować usunąć wady, tylko trzeba było wracać do bazy. To samo dotyczyło karabinów Schwarzlose w Albatrosach D.III.*

Dniepr był nie tylko skuteczną barierą przed atakiem ze wschodu. Ta potężna rzeka (trzecia pod względem długości w Europie) zapewniała bolszewikom drogę wodną, którą transportowali żołnierzy i zaopatrzenie. Lotnicy majora Fauntleroya odbywali od czasu do czasu loty zwiadowcze nad wijącą się rzeką od Czarnobyla na południe aż do Czerkasów, obserwując stan mostów, aktywność parowców, ruch pociągów i wszelkie większe skupiska żołnierzy. Jednak funkcja oczu polskiego dowództwa nie w pełni uławala i bu mvi ochotników, którzy przybyli do Polski po to, by walc/yć, totea o ile ich karabiny maszynowe funkcjonowały sprawnie, \ipas amunicji nie uległ wyczerpaniu i nie zachodziły inne, wykluczające atak okoliczności — rzucali się na to, co widzieli, z całą zręcznością.) i odwagą.



Oprac. Martha Weatherford

*W wyniku I wojny światowej Polska powróciła na mapę Europy po trwającej niemal 125 lat nieobecności. Jednak stanowiące przyczynę sporu granice stały się koszmarem kartografów, ponieważ międzynarodowi politycy i dowódcy wojskowi nie mogli ustalić ostatecznego ich przebiegu. Wojna polsko-bolszewicka z lat 1919-1920 stanowiła główny, katastrofalny efekt walki o terytorium. Eskadra Kościuszkowska uczestniczyła w konflikcie odwiecznych wrogów, działając na obszarze oznaczonym w dolnej prawej części powyższej mapy.*



Oprac. Martha Weatherford

*Strefa działań Eskadry Kościuszkowskiej sięgała od Lwowa do Kijowa i od Bagien Prypoci po Dniestr. Wsparcie lądowe — w postaci pociągu — przemieszczało się za frontem, aby samoloty jednostki zawsze znajdowały się w jego zasięgu. Bazy (oznaczone biało-czerwonymi szachownicami Wojsk Lotniczych RP) lokowano zazwyczaj na pastwiskach lub innych stosunkowo płaskich polach przy linii kolejowej. Czasami wznoszono przenośne hangary, często jednak eskadra przenosiła się na nowe miejsce, zanim zdążono je zmontować.*

Na przykład dziesiątego maja Crawford i Seńkowski patrolowali rzekę w kierunku południowo-wschodnim, szukając celów, ale polski pilot miał atak mdłości i musiał zawrócić. Nie chcąc całkowicie zmarnować tego patrolu, Crawford sam kontynuował lot do Czerkasów, gdzie dostrzegł siedem statków rzecznych pełnych żołnierzy, w tym trzy pod parą. Nie zabrał w prawdzie ze sobą żadnych bomb, lecz w taśmach amunicyjnych miał pocis-



Archiwum Corsiego

*Przybycie personelu Czerwonego Krzyża czy innych gości z Ameryki stanowiło pożądaną rozrywkę dla pilotów Eskadry Kościuszkowskiej. Ruchoma mesa nie oferowała szczególnie wytwornych warunków, ale towarzystwo było zawsze mile widziane.*

ki smugowe, które — jak wiedział — mogą wyrządzić poważne szkody. Najpierw jednak musiał się przebić przez ciężki ogień prowadzony z brzegu rzeki i z samych statków. Nie było czasu na wahanie, zatem dając malutkiej Bahlli pełny gaz, Crawford rzucił się do ataku. Lecąc esami i wykonując nagłe zwroty, by unikać idącego ku niemu z ziemi ognia, ostrzelał pływające cele pociskami, które wlokły za sobą smugi rozżarzonego fosforu. Trzy razy pokonał stalową zaporę, tak jak wtedy, gdy stosując zwody, biegł z piłką podczas meczów futbolowych w Lehigh. Ciągnąc do siebie drążek drżącej z wysiłku Balilli, obejrzał się po trzecim ataku i zobaczył, jak z jednego statku wy-

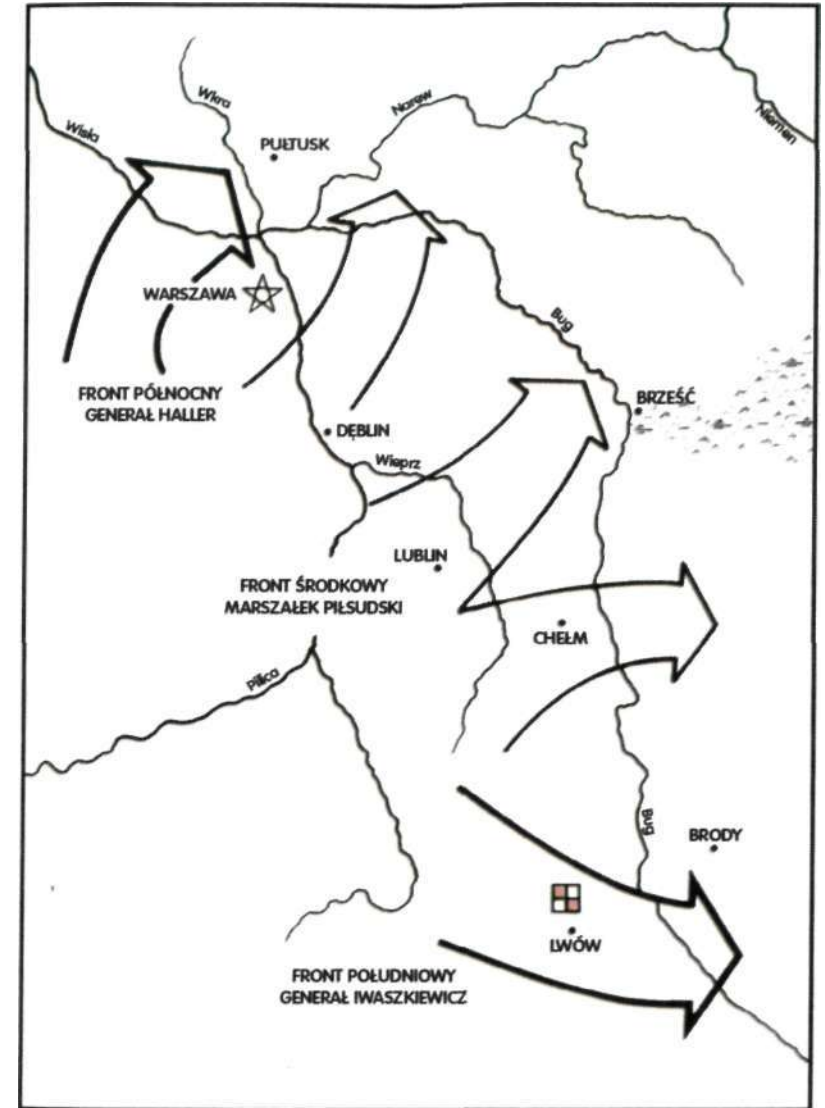
bucha w niebo wieża ognia. Najwyraźniej pocisk smugowy w coś trafił i spowodował eksplozję. Uśmiech zwycięstwa rozjaśnił twarz porucznika, który < liri nic by został i zobaczył, czym się to skończy, ale rzut oka na wskaźnik paliwa uświadomił mu, że nie ma na to czasu. (Polskie władze potwierdziły później zatopienie statku transportowego i przedstawiły relację o przerażonych bolszewikach, skaczących do wody w próbie uniknięcia zagłady. Jedna z gazet upiększyła opowieść o ataku, przypisując pilotowi zrzucenie bomby wprost do komina parowca). W drodze do bazy, mimo niewielkiego zapasu paliwa, Crawford ostrzelał jeszcze rosyjski pociąg, a potem przymusowo lądował w pobliżu małej wioski, jakieś dziesięć minut lotu od Białej Cerkwi. Wydostał się z kabiny, obejrzał przestrzeleny w skrzydłach i sterze kierunku, pokręcił głową i ruszył na poszukiwanie benzyny.

Tego dnia w dzienniku eskadry atakowi na parowce poświęcono zaledwie dwa zdania. Ostatecznie była to po prostu praca jak co dzień!

Przez większą część maja młodzi! mężczyźni z Eskadry Kościuszkowskiej wiedli takie życie, o jakim niewątpliwie marzyli w chwili podpisywania kontraktów na polską przysługę. Utrzymywała się ładna pogoda, kwatery w Białej Cerkwi okazały się zadziwiająco wygodne, ukraińskie dziewczęta były piękne, a choć wróg został przegnany (przynajmniej chwilowo), na Dnieprze i wzdłuż jego brzegów nie brakowało celów do atakowania, dostarczających młodym pilotom dostatecznej podmioty. Jednakże dwóm z nich przytrafiły się niemiłe przygody.

Piętnastego maja porucznik Seńkowski atakował bolszewicką baterię. Nagle zawiodły karabiny maszynowe i przestrzeliły mu dwoma pociskami śmigło. Na szczęście broń się zacięła, więc łopaty śmigła nie zostały całkowicie zniszczone i samolot nie rozbił się na terytorium wroga.

Natomiast porucznik Rorison tego samego dnia ostrzeliwał oddział bolszewickiej piechoty w pobliżu Korsunia, gdy strzał z ziemi trafił w główny zbiornik paliwa jego samolotu. Pilot przełączył się na zbiornik zapasowy, silnik zaś zakaszłał i ponownie zaczął działać, kiedy maszyna już miała uderzyć o ziemię. Tak się jakoś pomyślnie złożyło, że Balilla nie stanęła w płomieniach, a Rorison przez kilka minut prowadził ją ostrożnie tuż nad wierzchołkami drzew, aż zdołał wylądować na niewielkiej polanie na samej granicy gęstego lasu. Gdy tylko samolot się zatrzymał, pilot zobaczył, że biegnie ku niemu gromada ludzi, nie wiedząc zaś, czy są to zaciekawieni wieśniacy, bol-



Oprac. Marta Weatherford

w ostatnim etapie wojny polsko-bolszewickiej marszałek Piłsudski przegrupował wojsko, dzieląc je na trzy fronty. Zwycięstwo w historycznej Bitwie Warszawskiej odniesiono dzięki odważnemu manewrowi okrążającemu, natomiast jednostki bolszewickie w sektorze centralnym i południowym (w tym Kozacy Budionnego) zostały zatrzymane i nie wzięły udziału w głównej bitwie. Eskadra Kościuszkowska uczestniczyła w najważniejszym etapie działań, wylatując z bazy we Lwowie.



*Porucznik Rorison —przez innych oficerów nazywany poufale „Małym Rorym” — był pierwszym pilotem Eskadry Kościuszkowskiej, który zadał wrogowi cios z powietrza. Atak przeprowadzony 5 marca ożywił eskadrę po długiej, męczącej zimie.*

szewiccy żołnierze czy przyjaźnie nastawieni partyzanci, wolał wyskoczyć z kabiny i popędzić do lasu. By w razie pojmania uniknąć identyfikacji, schował wszystkie swoje polskie dokumenty, łatwo rozpoznawalną kurtkę i wojskowe insygnia. Po zapadnięciu nocy ruszył piechotą na zachód, kierując się wskazaniem małego ręcznego kompasu.

Po niemal dwóch godzinach przedzierania się przez bagna poczuł w końcu pod nogami twardy grunt i w ciemności pokonał odległość — w jego ocenie — bliską 25 kilometrom. O świcie dotarł do wioski przy linii kolejowej i ostrożnie wychylając się z cienia, z ulgą dostrzegł polską kawalerię. Mimo nieszczęsnych trudności językowych (ukrycie dokumentów nie było jednak najlepszym pomysłem) w końcu udało mu się zdobyć miejsce w pociągu jadącym do Białej Cerkwi. Tuż przed nocą dotarł do bazy eskadry, zmęczony i brudny po niewygodnej podróży w wagonie towarowym, i od razu powitała go wiadomość, że wszyscy oficerowie zostali zaproszeni na tańce organi-

zowane w budynku szkoły przez polską 7 Dywizję (dziennik eskadry nie podaje, czy twardy mały Karolińczyk miał jeszcze dość sił i energii, by zatańczyć przyjacielską polkę czy dwie).

Choć piloci Eskadry Kościuszkowskiej poważnie podchodzili do walki z wrogiem, od czasu do czasu lubili płatać figle, zazwyczaj komuś ze swego grona. Kapitan Cooper całkiem żywo zapamiętał jeden taki dowcip, pewnie dlatego, że stał się jego łatwowierną ofiarą.

Pewnego razu przyjeżdżam późno wieczór z pola i idę na wieczór do naszego kasyna oficerskiego. Gdy wszedłem do sali, zobaczyłem naszych oficerów zajętych gorącą i wysoce podnieconą argumentacją.

„Co się tu stało? O co ta kłótnia cała?” — zapytałem.

Shrewsbury wskazał na stół, którego przedtem nie zauważyłem. Na stole leżała ogromna kupa pieniędzy — bolszewickich pieniędzy, ale była to po prostu góra pieniędzy.

„Do pioruna! Cóż wyście znowu zmalowali? Okradliście bank bolszewicki czy co??!” — zapytałem, a wtedy każdy zaczął mi opowiadać historię po swojemu. Wreszcie doszedłem do jądra sprawy, że pewien nieduży chłopiec przyszedł do porucznika Chessa, wręczył mu duży worek oraz kartkę do ręki i uciekł pomiędzy domy co tchu. W worku były bolszewickie ruble, a na kartce był napis po rosyjsku, co właśnie przed chwilą przetłumaczył porucznik Weber, a treść kartki była taka:

„Do Amerykańskich Lotników z Eskadry Kościuszki:

Nie mówcie nic! Przestańcie się bić! Później przyślemy więcej”.

Tu następowały podpisy bolszewickich wodzów. W pierwszej chwili pomyślałem sobie, że to gruby żart tylko, ale skąd te pieniądze? Ogromna kupa pieniędzy, może ze cztery miliony rubli w banknotach po tysiąc i po pięćset rubli. Gdy się patrzył na te pieniądze, by połapać się w tym wszystkim, argumentacja na nowo się rozpoczęła i wreszcie wszyscy zgodzili się na jedno: aby pieniądze zatrzymać, o niczym nie mówić nikomu, a moskali walić tak samo jak przedtem. To uderzyło mnie dotkliwie i czułem, że jest to rzecz nie do wykonania.



„Uważajcie, panowie — rozogniłem się. — Gdy weźmiemy te pieniądze, to wcześniej czy później to się wyda, i my, choćbyśmy się później najlepiej sprawowali i najlepiej bili, to nam nikt nie uwierzy, że nie zaprzędaliśmy się bolszewikom. My tego nie możemy zrobić!”

Każdy jednak zdawał się być przeciwko mnie — i starano się mnie przekonać i na swoją stronę przeciwną. Zbaraniałem zupełnie. Bo oto moi przyjaciele, drodzy mi jak bracia, przyjmują taką ogromną łapówkę od wczorajszego jeszcze wroga. Na salę wszedł właśnie Rorison. On także co dopiero wrócił z lotu i podobnie jak ja o niczym nie wiedział, toteż zdziwił się niepomierne, a nawet przeraził na projekt naszych towarzyszy. Argumentacja rozogniła się strasznie i doszła do szczytu. Ja na szczęście miałem u pasa rewolwer. Nie mogąc się dłużej powstrzymać, wyrwałem z za pasa rewolwer, aby tę sprawę nareszcie załatwić — a Crawford łap mnie za rękę. Tu wszyscy parsknęli serdecznym śmiechem. Zrobili z nas baranów — to jest ze mnie i z Rorisona.

Pieniądze leżące na stole zabrane były jednemu Żydowi spekulantowi i propagandziście, którego też ujęto i całą sprawę zraportowano już do głównego sztabu. Oczekiwano teraz na straż sztabu, by przysłała i to wszystko zabrała. W międzyczasie nasi koledzy uplanowali sobie zrobić z nas gruby żart i podrażnić nas trochę, co im się oczywiście udało. Porucznik Weber oczywiście napisał cały ten dokument bolszewicki sam.

Gdyby jednak Crawford nie był przyskoczył i chwycił mnie za rękę — wiem, że cały ten żart skończyłby się tragicznie. Później całymi miesiącami drażniono mnie, przedstawiając mi świstki papieru i mówiąc:

„Coop! Trocki ci znów przysłał list dzisiaj — lepiej nie jedź się bić!”

Piloci eskadry nadal robili wypady z Białej Cerkwi, a kilku lotników odkomenderowano do Kijowa, by latali z polską eskadrą bombowców stacjonującą koło stolicy Ukrainy. Choć po drugiej stronie Dniepru trwały intensywne przegrupowania oddziałów, groźba natychmiastowego uderzenia wydawała się dość odległa. Piloci wpadli w stan rozprężenia, ponieważ loty zwiadowcze stawały się coraz mniej urozmaicone, a podniecenie krótką ofensywą odchodziło w niepamięć.

We wtorek dwudziestego piątego maja, kwadrans po siódmej rano, Buck Crawford wystartował do rutynowego lotu zwiadowczego na południowy wschód od lotniska. Dość leniwym kursem na wysokości nieco powyżej 180 metrów dotarł do Humania, skąd skręcił na wschód ku Dnieprowi. Jak zwykle wypatrywał niewielkich bolszewickich oddziałów, które mogłyby ostrzelać i rozproszyć, tak bowiem najczęściej przebiegały wyprawy nad terytorium wroga. Nagle w oddali dostrzegł zdradziecką chmurę kurzu, którą piloci nauczyli się rozpoznawać jako oznakę ruchu kawalerii — tylko tym razem wyglądała ona inaczej! Crawford nigdy dotychczas nie widział jeszcze tak wysoko sięgających kłębow kurzu, a gdy podleciał bliżej, by przyjrzeć się im dokładniej, znalazł się niemal wprost nad bezkresnym, wydawałoby się, morzem jeźdźców, zdecydowanie pracujących naprzód przez ukraiński step.

Nie było wątpliwości — to Kozacy! W dole, pod maszyną Crawforda, podążała straż przednia legendarnej Konarmii generała Budionnego. Zachowując spokój, pilot starał się ocenić jej liczebność, bo wiedział, że informacja ta będzie niezwykle cenna dla polskiego dowództwa. Było tam co najmniej 6000 jeźdźców — uznał. Następnie skierował nos Balilli ku ziemi i ruszył nad długą kolumną, opróżniając nad zaskoczonymi jeźdźcami i ich przestraszonymi wierzchowcami taśmy amunicyjne. Rezygnując nawet z oceny skuteczności swego ataku, czym prędzej zawrócił maleńki samolot ku Białej Cerkwi, by podnieść alarm.

## Rozdział VIII

## BUDIONNY! ARMIA CZERWONA KONTRATAKUJE

**O**fensywa i błyskawiczne zajęcie Kijowa przez polskie wojska umożliwiły Leninowi i Trockiemu manipulowanie nastrojami w samej Rosji. Skutecznie mielące młyny propagandy przedstawiały działania Piłsudskiego jako atak nie na państwo bolszewickie, ale na „ukochaną Matuszkę Rosję”. Ożywienie narodowego ducha zdecydowanie odsunęło w cień wewnętrzne podziały, będące następstwem rewolucji, a komunistyczni przywódcy zaczęli pomijać milczeniem szersze cele międzynarodowe na rzecz celów doraźnych. Ogłoszony dwudziestego dziewiątego kwietnia apel Komitetu Centralnego nie odwoływał się — jak zazwyczaj — wyłącznie do robotników, chłopów i zwolenników partii, ale kierował patriotyczne wezwanie i do rojalistów, i do rewolucjonistów:

Czcigodni obywatele! Nie możecie pozwolić, by bagnety polskich jaśniepanów wpływały na wolę wielkiego rosyjskiego narodu. Polscy jaśniepanowie bezwstydnie i wielokrotnie udowodnili, że nie dbają o to, kto rządzi Rosją, lecz jedynie o to, by Rosja była słaba i bezbronna.

Ten paradoksalny, oportunistyczny chwyt, zastosowany przez bolszewickich przywódców, rzeczywiście zwiększył poparcie dla „wojny obronnej” z dawnym wrogiem. Niemniej jednak to nie emocjonalne wezwanie do solidarności Rosjan zadecydowało o odwróceniu biegu wydarzeń. Armia Konna generała Siemiona Budionnego, niezmordowanie dążąca ze wschodu, niezbyt dbała o ideologię polityczną czy pobratymstwo z innymi sowieckimi siłami.



Archiwum Corsiego

*Odpowiednikiem Kozaków Budionnego były polskie oddziały kawalerii, stanowiące element tradycyjnej wojny lądowej, dobrze znanej marszałkowi Piłsudskiemu i innym dowódcom wojskowym. Dopiero w działaniu uczono się koordynacji i wykorzystania nowych sił powietrznych we współpracy z ułanami i machającymi szablą kawalerzystami.*

Ogólnie biorąc, składała się z Kozaków — grabiących i niepiśmiennych nomadów, którzy walczyli dla samej walki. Rozgromiwszy kontrewolucyjnych ochotników generała Denikina, potrzebowali nowego wroga, a Polska okazała się logicznym kandydatem.

Budionny urodził się dwudziestego piątego kwietnia 1883 roku nad Donem, w sercu kozackiego terytorium, w rodzinie zubożałego chłopca. Pracował jako robotnik rolny aż do 1903 roku, gdy został powołany do carskiego wojska i jako szeregowiec wysłany na front wojny rosyjsko-japońskiej. Następnie uczęszczał do Szkoły Kawalerii w Petersburgu, podczas I wojny światowej walczył w armii rosyjskiej na frontach niemieckim, austriackim i tureckim, a gdy po rewolucji do władzy doszli bolszewicy, zrezygnował z przesiadki na stronę czerwonych. Choć do partii komunistycznej wstąpił dopiero w 1919 roku, szybko i zdecydowanie piął się po szczeblach hierarchii jako dowódca kawalerii. Brytyjski historyk Norman Davies określił go następująco:



William Henry Chamberlain, *The Russian Revolution, 1917-1921*, New York 1935, za uprzejmym zezwoleniem MacMillan Publishing, Inc.

*Generał Siemion Budionny, dowódca kozackiej Armii Konnej, karierę zaczynał w wojsku carskim, ałe jako syn dońskiego chłopca szybko przeszedł na stronę bolszewików. Zmarł w 1973 roku w wieku dziewięćdziesięciu lat, do końca pozostając komunistycznym bohaterem.*



Archiwum Fautleroya

*Ci kozacy dezercerzy uosabiają doskonale jeżdżących konno koczowników, którzy stali się żołnierzami generała Budionnego. Nazwa „Kozacy” pochodzi od tureckiego słowa „kazach”, oznaczającego wyjętego spod prawa buntownika.*

„...światny jeździec dowodzący z pierwszej linii [...] oczy zdradzały człowieka czynu w każdym calu: pierwotną bestię, zuchwałego, na wpół piśmiennego syna stepów””.

Pierwsza Armia Konna, którą Budionny utworzył z dzikich, niezależnych bandytów, partyzantów i członków nieregularnych oddziałów, stała się potężną machiną wojenną. Jej komisarzem politycznym został ambitny rewolucjonista z sąsiedniej Gruzji — Josif Wissarionowicz Dżugaszwili (Józef Stalin). Za sprawą swej niezwykle osobowości Budionny był w stanie kontrolować niepokornych Kozaków (nazwa „Kozak” pochodzi od tureckiego słowa *kazach*, oznaczającego buntownika, człowieka wyjętego spod prawa).

” Norman Davies, *Orzeł biały, czerwona gwiazda*, w przekł. Andrzeja Pawelca.

Dobrze ich znał i wiedział, jak zachęcić do walki. Po zwycięstwie nad Denikinem dał swym nieopanowanym podwładnym pięć tygodni wolnego na przyjemności i grabieże. Amerykańskie pismo „The Literary Digest” donosiło, że Pierwsza Konna „bardziej przypomina bandę niż armię. Ubrani są w cokolwiek zdołali zdobyć, od generalskiej kurtki z jaskrawoczerwonym frontem po zwykłą, podartą kurtkę szeregowca. Gdy tylko to możliwe, pod siodło podkładają derki z perskich dywanów”. Podczas gdy Budionny czekał na dalsze rozkazy, „wino — jak opisuje «The Digest» — lało się strumieniami; kieszenie mieli tak pełne, że się z nich wysypywało; na palce gęsto nasunęli zrabowane pierścienie”.

Decyzję o wykorzystaniu Konarmii w polskiej kampanii powzięto już sześć tygodni przed rozpoczęciem ofensywy Piłsudskiego. Kozacy stacjonowali wówczas w Majkopie za Kubaniem, na południowy wschód od Morza Azowskiego, ponad 1125 kilometrów od pola bitwy. Trzeciego kwietnia rozpoczęli długą wędrówkę lądem, dwudziestego piątego zaś — gdy ruszyła polska ofensywa, akurat w dzień trzydziestych siódmich urodzin Budionnego — w czterech oddzielnych kolumnach zbliżali się do Dniepru w okolicach Jekaterynosławia. Miesiąc później porucznik Crawford z Eskadry Kościuszkowskiej dostrzegł zaledwie jedną z owych kolumn, podchodzącą do Humania, dawnego przystanku na drodze karawan kupieckich wędrujących między Wschodem a Zachodem. Tu właśnie Armia Konna miała się przegrupować i przygotować do ataku.

Wiadomość o tym, co dostrzegł Crawford, wywarła w Białej Cerkwi piorunujący efekt. Polskie dowództwo, choć świadome, że kawaleria Budionnego weźmie udział w wojnie, z zaskoczeniem przyjęło informację o jej lokalizacji i ruchach. Konarmia stanowiła zagrożenie dla całej polskiej kampanii. Nie tylko samą swą liczebnością była w stanie roznieść rzadko rozsiane jednostki wojsk okupacyjnych, ale też jej szybkość i mobilność umożliwiały przełamanie frontu i manewr okrążający, który odciąłby polską III Armię w Kijowie. W tych warunkach nie wydawało się prawdopodobne, by dowódcy polowi Piłsudskiego — których oddziały rozstawione były na całej długości ukraińskiego frontu — zdołali na czas zgromadzić siły dość wielkie, by wystąpić przeciw Budionnemu w jednej, rozstrzygającej bitwie. Wyjściem alternatywnym było stopniowe wycofywanie się i odwrót, aż powstaną warunki pozwalające zatrzymać się i walczyć z jakąś nadzieją na zwycięstwo.

Taki obrót wydarzeń postawił przed Eskadrą Kościuszkowską nowe zadanie. Jej zwiadowcza rola miała nabrać większej wagi, ponieważ dzięki bieżącym informacjom na temat ruchów konnicy nieprzyjaciela poszczególne od-

działy mogły unikać zastawianych na nie pułapek, a odwrót odbywał się w sposób uporządkowany. Równocześnie zaś zintensyfikowane nękanie jednostek bolszewickich z powietrza pozwalało znacząco zyskać na czasie w okresie wielkiego logistycznego zamieszania.

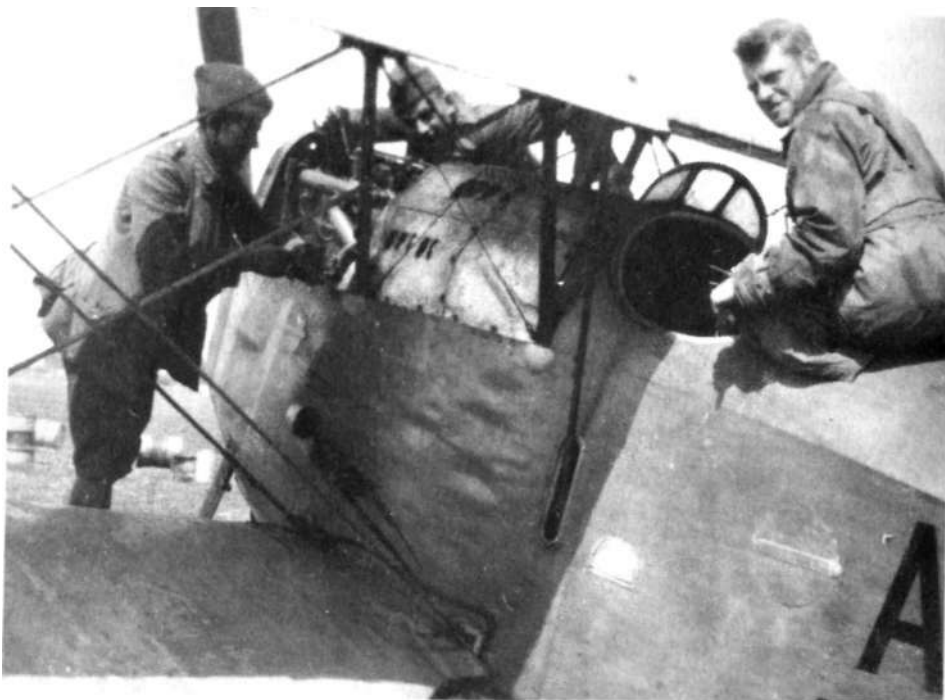
Piloci z Eskadry Kościuszkowskiej zaczęli wypełniać przypisane im wyczerpujące zadania w czwartek dwudziestego siódmego maja. O świcie porucznik Chess wystartował do pierwszego tego dnia lotu, a gdy powrócił po półtorej godziny, jego samolot miał czternaście przestrzelin. Porucznik Seńkowski, który następny wzbił się w powietrze, zjawił się dwie godziny później z bolesną raną w prawym udzie i ekscytującym raportem o raczej bezskutecznym ataku na dwie dywizje bolszewickiej kawalerii, liczące, jego zdaniem, około 20 000 ludzi. Trzeci lot przypadł porucznikowi Shrewsbury'emu, który dotarł do Dniepru, gdzie zrzucił bombę na statek transportowy wroga i ostrzelał go dwustu pięćdziesięcioma nabojami. A był to dopiero początek.

Nie przejmując się tym, że rano ledwo uszedł z życiem, Chess był gotów ponownie lecieć na patrol wspólnie z Jerzym Weberem. Zapuscili się daleko nad obszar, przez który powoli, ale niepowstrzymanie jak lawa posuwały się kolumny jeźdźców Budionnego. Zrzucili dwie bomby na oddział kawalerii liczący około 8000 jeźdźców i zawrócili do bazy. W drodze do Białej Cerkwi silniki obu samolotów zaczęły się krztusić i przerywać pracę, ponieważ ich paliwo było na wyczerpaniu. Piloci przełączyli się na zapasowe zbiorniki, ale z jakiegoś powodu Balilla Webera zaskoczyła tylko na chwilę — Chess wiedział, jak polski lotnik schodzi ku bagnistej polanie, gdzie w niewinnie wyglądających zaroślach kryły się duże głązy. Choć Teksańczyk sam znajdował się w niebezpieczeństwie, został nad tym miejscem dość długo, by zobaczyć, że samolot jego partnera rozbija się o niewidoczną skałę, tworząc groteskową mieszkankę odłamków drewna i płótna. Chess nie dostrzegł żadnego ruchu w kabinie, ale na szczęście pożar nie wybuchł. Na ostatnich kroplach benzyny zdołał dolecieć do lotniska i złożyć raport.

Major Fauntleroy natychmiast wysłał po Webera auto z ekipą ratunkową i Chessem w charakterze przewodnika, sam zaś pospieszył do kwatery polskiego dowództwa z najnowszymi informacjami na temat Kozaków. Po krótkiej dyskusji wydano rozkaz wycofania się z Białej Cerkwi, a Fauntleroy ruszył na lotnisko, by zorganizować odwrót. Najważniejszym problemem było znalezienie nowej bazy, więc Fauntleroy i Crawford wsiedli do samolotów, chcąc rozpoznać sytuację w Fastowie, jakieś 50 kilometrów dalej na północ. Po powrocie Crawford, nie zwlekając, znów popędził do Fastowa, tym razem

samochodem, by dokładniej przyrzeć się ewentualnemu polu wzlotów. Tymczasem porucznika Webera — z poranioną i posiniaczoną głową i ramionami — wyciągnięto z rozbitego samolotu i przewieziono do punktu opatrunkowego.

Przez cały dzień i następną noc trwał ogólny odwrót, a przez Białą Cerkiew ciągnęły piechota i kawaleria. Wkrótce po świcie do eskadry powrócił porucznik Weber, w bandażach, ale gotów do pracy. Fauntleroy powierzył jemu i porucznikowi Seńkowskiemu — jako że żaden z nich nie był fizycznie zdolny do latania — nadzór nad pakowaniem i transportem wyposażenia. W ciągu dnia wagony kolejowe załadowano i przygotowano do drogi w oczekiwaniu na ostateczny rozkaz. Niewielki oddziałek wyruszył samochodem, by uratować, co się da, ze szczątków samolotu Webera, natomiast Rorison poleciał do Fastowa, by wraz z Crawfordem sprawdzić przydatność nowego



Archiwum Corsiego

*Mechanicy eskadry uczyli się podczas pracy. Choć nie znali zagranicznych samolotów (takich jak ta Bahlla porucznika Rorisona), niemal cudem udawało im się utrzymywać na chodzie mocno eksploatowane maszyny, często latające na kiepskiej jakości benzynie.*

lotniska. Podczas próby startu do lotu powrotnego silnik Balilli odmówił posłuszeństwa, Rorison pozostawił więc samolot pod strażą, obaj piloci zaś wrócili do Białej Cerkwi samochodem.

Szybko okazało się, że pozycji nie da się utrzymać. Dwudziestego dziewiątego maja pociąg eskadry skierowano do Koziatynia, gdzie dołączył do licznych innych składów na przeciążonych liniach kolejowych. Brakowało platform, więc na ciężarówki jednostki załadowano tyle sprzętu, ile się dało, i wysłano drogą. Rorison, Fauntleroy i Chess przeprowadzili rekonesans, po czym wszystkim pilotom polecono udać się do Koziatynia, gdzie mieli dzielić lotnisko z 9 Eskadrą Wojsk Lotniczych RP.

Pociąg dotarł do celu o trzeciej nad ranem w niedzielę trzydziestego maja. Zmęczony personel rozładował w ciemności część zaopatrzenia i już o wpół do piątej Fauntleroy znalazł się w powietrzu. Shrewsbury wystartował dziesięć minut po nim, by kontynuować rozpoznanie z powietrza pozycji wroga. Później wyleciał porucznik Rorison, który z tej trzygodzinnej wyprawy wrócił tak wyczerpany, że za twardo przyziemił na lądowisku i uszkodził podwozie. Wyczołgał się z kabiny cały i zdrowy, lecz z przemęczenia kręciło mu się w głowie. Fauntleroy, który sam funkcjonował na zapasowej adrenalinie, natychmiast rozkazał wszystkim pilotom, by się położyli i przespali, ponieważ stało się jasne, że czekają ich jeszcze działania w znacznie gorszych warunkach.

Nikt nie zaprotestował, słysząc rozkaz majora, i wkrótce piloci Eskadry Kościuszkowskiej smacznie spali — do diabła z Budionnym! Był to bardzo pożądany odpoczynek, ale trwał zdecydowanie za krótko. Przypadek sprawił, że właśnie wtedy nad Koziatyniem ukazał się samotny bolszewicki samolot, zrzucił bomby ze znacznej wysokości, zawrócił i skierował się na tyły rosyjskiej armii. Amerykańscy piloci długo czekali na to, by nawiązać walkę powietrzną z nieprzyjacielem, a gdy w końcu nadarzyła się po temu okazja, nikt nie był w stanie wznieść się w powietrze na tyle szybko, by dogonić uciekającą maszynę wroga. Bombardowanie okazało się nieskuteczne, rosło jednak zagrożenie nagłym przełamaniem frontu przez bolszewicką kawalerię. Zanim zapadła noc, pociąg eskadry ponownie załadowano i skierowano do Berdyczowa, skąd zaledwie dwa tygodnie wcześniej eskadra wyruszyła w szczęśliwszą podróż na wschód.

Podczas gdy Fauntleroy usiłował utrzymać główne siły eskadry na krok przed bolszewikami, piloci wysłani do Kijowa — Cooper, Corsi i Clark -



Archiwum Corsiego

*Cooper, Corsi i Clark towarzyszyli bombowcom Breguet w wyprawach w górę i w dół Dniepru, startując z bazy w Kijowie. Na tym samolocie wciąż widać francuskie oznaczenia.*

bawili się jak nigdy w życiu, latając wraz z polskimi bombowcami typu Breguet na misje wsparcia wojsk lądowych. Cooper opisuje w pamiętnikach typowy atak, który miał miejsce dwudziestego ósmego maja:

[...] wywiad doniósł, że bolszewickie siły lądowe i rzeczne zamierzają podjąć wspólną ofensywę na nasz najdalej na południe wysunięty przyczółek, Tripolje. Wystartowaliśmy z lotniska około piątej rano, by dopaść wroga, zanim zaatakuje nasze oddziały lądowe. Poleciliśmy wszyscy wprost do Czerkasów, bolszewickiego wojskowego portu na rzece [...] To był wspaniały atak. Widziałem, jak jedna bomba spada wprost na parowiec rzeczny, zatapiając go niemal natychmiast, natomiast monitor,



Archiwum Corsiego

*Kapitan Corsi był jednym z trzech oficerów eskadry skierowanych do Kijowa, by latali wraz z bombowcami Breguet. Ten nowojorczyk miał za sobą bogatą karierę wojskową, rozpoczętą w wieku osiemnastu lat, gdy zgłosił się na ochotnika jako kierowca ambulansu. Później służył we francuskiej Legii Cudzoziemskiej, a następnie przeniósł się do sił lotniczych.*

usiłując ująć spod gradu kul, osiadł na płyciźnie. Inne jednostki uciekały w dół rzeki, my zaś zaciekle je bombardowaliśmy i ostrzeliwaliśmy.

Raz porucznik Clark zanurkował tak nisko, że wydawało się, iż uderzy w komin parowca. To była jego specjalność — mało manewrów i atak na niedużej wysokości, z ogniem z karabinów maszynowych [...] Tego wieczoru nasz personel przechwycił radiowe sprawozdanie, w którym dowodzący południowym sektorem bolszewicki generał wyjaśniał, że jego natarcie na Tripolje nie powiodło się na skutek dezorganizacji spowodowanej atakiem trzydziestu polskich samolotów. W rzeczywistości było nas w sumie ośmiu [pięć Breguetów i trzy myśliwce].

W przerwach między lotami Cooper, Clark i Corsi korzystali z atrakcji oferowanych przez starodawny, zniszczony wojną Kijów, jak gdyby kilka kilometrów dalej nie toczyła się wojna. W Kawiarni Artystycznej, ich ulubionym nocnym lokalu, wysłuchiwali tragicznych opowieści o życiu w stolicy Ukrainy podczas, wydawałoby się, nieskończonych przemarszów sił okupacyjnych. Żartowali także z mówiącymi po angielsku gospodarzami, ponieważ żaden z nich nie zdawał sobie wówczas sprawy z rosnącego zagrożenia, jakie dla polskich oddziałów i lotników, przebywających w strategicznym mieście nad Dnieprem, stanowi! Budionny.

## Rozdział IX

### MEDAL DLA MAJORA

**D**la obu stron uczestniczących w wojnie polsko-bolszewickiej wielkie znaczenie miała sieć kolejowa łącząca Wołyń, Podole i Galicję. Ludzi, sprzęt i zaopatrzenie przewożono tam i z powrotem po przeciążonych torach, których stan poważnie się pogorszył na skutek wielu lat konfliktów zbrojnych. Oficerowie sztabu pracowali w tak zwanych pociągach pancernych — wagonach pokrytych blachą stalową i wyposażonych w dodatkowe zabezpieczenia — co zapewniało im większą mobilność i wygody, niż gdyby przebywali w namiotach, ale ograniczało ruch do wyznaczonych tras. Także i biegnąca wzdłuż torów linia telegraficzna była niezwykle istotna i dla polskiego, i dla rosyjskiego dowództwa. Znaczenie kolei dodatkowo zwiększało nowatorskie wykorzystanie specjalnych pociągów do przewozu jednostek lotniczych, takich jak Eskadra Kościuszkowska, na odległość umożliwiającą loty nad stale przemieszczającą się linię frontu. Nawet generał Budionny dysponował co najmniej czterema pociągami pancernymi, obsługującymi Armię Konną do spółki z setkami ciągniętych przez konie wozów i taczanek.

Linie kolejowe stanowiły dla strategów przeciwnych stron taktyczny dylemat. Oczywiście korzyści wynikające z niszczenia torów i wiaduktów kolejowych, a polegające na opóźnianiu postępów wroga, równoważył fakt, że te same obiekty mogły być potrzebne własnym oddziałom, bądź do zaopatrywania nacierających wojsk, bądź do ułatwienia odwrotu. (Fauntleroy wspominał, że jego piloci zbombardowali raz most, czyniąc go niezdatnym do użytku; ponieważ dowiedział się, że Polacy wcześniej cierpliwie czekali, aż bolszewicy naprawią przęsło, liczyli bowiem na to, że podczas ofensywy przejdą po nim na drugi brzeg rzeki). Lokomotywy stały się cenioną zdobyczą

czą wojenną i starano się ich nie niszczyć. Ten sam tabor kolejowy — nieliczny i w kiepskim stanie na skutek nadmiernej eksploatacji i braku napraw — kilkakrotnie przechodził z rąk do rąk: używali go bolszewicy, potem Polacy, potem ponownie bolszewicy.

Zagęszczenie ruchu na liniach kolejowych było niewiarygodne, szczególnie w okresach, gdy ulegał zmianie kierunek natarcia i jedna ze stron usiłowała dokonać szybkiego manewru, by nie dostać się w okrążenie. Oficerowie eskadry prędko zrozumieli, że muszą rywalizować o tabor z innymi polskimi jednostkami, więc często po prostu go rekwirowali. Porucznicy Weber i Seńkowski, a także obsługujący eskadrę polscy szeregowcy, wyjątkowo sprawnie organizowali transport kolejowy. Sytuacja dodatkowo komplikowała się na dawnej granicy carskiej Rosji, gdzie szerokość torów kolejowych zmieniała się nagle z 1,54 metra na standardową szerokość europejską 1,43 metra.

A zatem major Fauntleroy i jego koledzy piloci żywili mieszane uczucia wobec torów, wiaduktów i bolszewickich pociągów.

Niewątpliwie stanowiły one wspaniałe cele bombardowania, lecz jeśli pozostawały nieuszkodzone, a przynajmniej dawały się szybko naprawić, często wkrótce okazywały się znacznie cenniejsze. Z kolei kiedy ustawiony na lorze karabin maszynowy słał ku Albatrosom i Balillom stalowe serie, żaden atakujący lotnik nie zastanawiał się ani chwili, tylko w odpowiedzi zrzucił na tabor kolejowy bombę.

W ostatni dzień maja, gdy członkowie Eskadry Kościuszkowskiej odbyli wiele lotów jako wsparcie polskiego kontrataku na południowy wschód od Koziatynia, kolej przynajmniej dwukrotnie odegrała pewną rolę. Podczas jednego z lotów zawiódł silnik w samolocie porucznika Shrewsbury'ego, który w związku z tym musiał lądować około 25 kilometrów na wschód od lotniska. Ponieważ i on, i inni piloci niemal nieustannie wykorzystywali sieć kolejową do celów nawigacyjnych, lotnik natychmiast skierował się ku najbliższemu torom, gdzie znalazł drezynę, i posługując się ręczną dźwignią, przejechał całą drogę do Koziatynia. Z obolałymi mięśniami ramion i pleców pojawił się w mieście akurat w chwili, gdy oddział mechaników wyruszał samochodem eskadry na poszukiwanie „bolszewickiego samolotu”, który podobno wylądował na polskim terytorium. Nie dając sobie czasu na odpoczynek, Shrewsbury dołączył do grupy poszukiwawczej i stwierdził — tak jak podejrzewał — że samolot, o który chodzi, to jego własny sterany Albatros.

Mimo biało-czerwonej szachownicy i godła Eskadry Kościuszkowskiej na D.III — nie mówiąc już o głośnych wyjaśnieniach, udzielanych



Archiwum Corsiego

*Choć członkowie obsługi naziemnej Eskadry Kościuszkowskiej okresowo sprawdzali i składali spadochrony dla pilotów, kapitan Corsi twierdził, że ani podczas I wojny światowej, ani w Polsce nigdy nie widział, by jakiś wojskowy pilot korzystał ze spadochronu. Najczęściej używano ich zamiast poduszki na siedzenia.*

i po angielsku, i przez tłumaczy — Shrewsbury'emu niełatwo przyszło przekonać Polaków, którzy pilnowali uziemionej maszyny, że i tak stanowi ona własność Polski i nie wymaga rekwirowania. Z czasem sumienni żołnierze oddali mu jednak samolot, który przewieziono do bazy. Tam okazało się, iż silnika nie da się naprawić i trzeba go złomować. Incydent ten zapisano w dzienniku lotów eskadry jako wymowną ilustrację tego, na co skarżyli się polscy piloci: otóż nieraz się zdarzało, że ostrzeliwały ich własne wojska lądowe. Oczywiście nieustannie brano ich za wrogów, co wynikało z niedostatecznej wiedzy na temat wsparcia z powietrza i braków w wykszoleniu.

Tymczasem major Fauntleroy, podczas trzeciego tego dnia lotu pełną przestrzelin Balillą, skierował się na południowy wschód, gdzie polski oddział piechoty, liczący około 1000 żołnierzy, wyparł niemal dwukrotnie liczniejszą konnicę z naturalnej twierdzy w górzystym terenie wokół Lipowców. Podczas wcześniejszego lotu major i porucznik Chess zrzucili bomby na nieprzyjaciela i Chess niewątpliwie ponownie poleciałby z majorem, gdyby w trakcie tankowania paliwa po powrocie do Koziatynia silny boczny wiatr nie przewrócił jego samolotu na plecy. Dlatego też Fauntleroy sam pojawił



się po raz drugi nad polem bitwy, by śledzić przebieg działań i w miarę możliwości wspomagać polską stronę bombami i ostrzałem z karabinów maszynowych.

Polscy żołnierze najwyraźniej utrzymywali się na zdobytej pozycji, ale gdy dowódca Eskadry Kościuszkowskiej zatoczył szerokie koło ku północnemu wschodowi, odkrył niepokojącą sytuację między Koziatyniem a Fastowem. Bolszewicki oddział kawalerii — którego siłę Fauntleroy ocenił na 2000 ludzi — przedarł się przez polskie linie i mógł rozpocząć okrażanie miasta, w którym stacjonowała jego własna eskadra. Przyjrawszy się jeźdźcom z góry, major zauważył, że część żołnierzy zsiadła z koni i coś robi na nasypie kolejowym, a gdy przypatrzył się dokładniej, zrozumiał, o co chodzi: zamínowywali tory!

Zanim Fauntleroy zdążył podjąć decyzję, czy zaatakować samemu, czy polecić po pomoc, dostrzegł także zamierzoną ofiarę. Daleko na horyzoncie pojawił się pióropusz dymu z komina nadjeżdżającej lokomotywy. Major natychmiast zrozumiał, co musi zrobić. Skierował Balillę na pełnej prędkości w stronę pociągu, w pełni świadomy, że jeśli nie uda mu się przyciągnąć uwagi maszynisty i przestrzec go przed niebezpieczeństwem, bolszewicka zasadzka na pewno się powiedzie.

Zbliżywszy się, Fauntleroy zauważył, że pociąg wiezie żołnierzy, zapewne polskie posiłki dążące na południe od Koziatynia i całkowicie nieświadome odległego o zaledwie kilka minut zagrożenia. Wybuch min spowoduje ciężkie straty w ludziach, a kryjąca się między drzewami po obu stronach torów rosyjska konnica dokończy dzieła. Liczyła się każda sekunda, więc major zaczął dawać znaki, nurkując do wysokości wierzchołków drzew przed jadącą lokomotywą i nie zważając, że takimi manewrami może nadweryżyć skrzydła samolotu. Miał nadzieję, że ktoś w pociągu rozpozna oznakowanie maszyny i nie uzna jego manewrów za atak nieprzyjaciela. Zanurkował po raz drugi i dziko gestykulując, wskazywał kierunek zasadzki, a wyrazem twarzy usiłował dać znać o powadze sytuacji. Jednak z lokomotywy odpowiedziano mu przyjacielskim machaniem; maszynista nie zrozumiał, o co chodzi. Fauntleroy ponownie położył samolot na skrzydło i zawrócił, przelatując tym razem wzdłuż całego pociągu. Swoim niezwykłym zachowaniem miał nadzieję przyciągnąć czyjąś uwagę. Uśmiechnięci żołnierze wiwatowali i najwyraźniej delectowali się niespodziewanym przedstawieniem, podczas gdy Amerykanin musiał przywołać wszystkie dawne umiejętności oblatywacza, żeby uniknąć kęp drzew na trasie lotu, jednocześnie pozostając na tyle nisko, by jego sygnały były widoczne.

Czuł, jak przepełnia go frustracja zmieszana ze złością. On tu ryzykuje życie, by ich uratować, tymczasem w pociągu wszyscy najwyraźniej uważają, że to po prostu jakiś pomyłony śmiałek przelatuje tuż nad ich głowami ot tak, dla czystej frajdy. Fauntleroy nigdy nie dowiedział się, co właściwie zaszło w ciągu kilku następnych sekund, lecz nagle lokomotywa i wypełnione żołnierzami wagony zatrzymały się z piskiem hamulców i fontanną iskier. Ktoś (zapewne jakiś polski oficer) zainteresował się szalonymi lotniczymi akrobacjami na tyle, by zbadać ich przyczynę, i pociągnął za hamulec bezpieczeństwa.

Szczyściem pociąg zatrzymał się przy niewielkiej polanie, więc Fauntleroy był w stanie posadzić Balillę na ziemi. Wskoczył z kabiny i popędził ku wysiadającym z wagonów oficerom, których uratował. Wiedział, że w poplamionym olejem ubraniu trudno mu będzie wyjaśnić, kim jest, więc wsunął rękę do wewnętrznej kieszeni po oficjalny dokument — legitymację. „Czy ktoś mówi po angielsku?!” — wolał, zbliżając się do zdziwionych Polaków, którzy wciąż nie rozumieli, o co właściwie chodzi. Odetchnął z ulgą, gdy wystąpił młody porucznik, szybko sprawdził papiery pilota, a potem — w potoku słów w dwóch językach — wyjaśnił wszystkim złowrogą przyczynę akrobacji Fauntleroya.

Pospiesznie, ale szczerze mu podziękowano, a następnie, po krótkiej konsultacji, polski dowódca rozkazał żołnierzom wysiąść z pociągu i uformować się w taktyczne oddziały po obu stronach torów. Podczas gdy żołnierze piechoty ruszyli naprzód, by zaskoczyć tych, którzy przygotowali na nich zasadzkę, Fauntleroy powrócił do samolotu, jakoś wystartował na niewielkim, obrzeżonym drzewami polu i przygotował się, by wspomóc ogniem atak Polaków. Wywiązała się potyczka, w której bolszewicy padli ofiarą zarówno zamieszania we własnych szeregach, jak i niespodziewanego ataku ostrzeżonych w porę żołnierzy polskich. Sam Fauntleroy zrzucił dwie bomby i władował w rozproszone grupki bolszewików, których plan spalił na panewce, czterysta pocisków z karabinów maszynowych. Następnie, nie mając już amunicji i dysponując tylko resztkami paliwa, skierował Balillę ku bazie w Koziatyniu. Był to przecież bardzo pracowity dzień!

Odważny czyn majora nie pozostał niezauważony. Zanim kilka miesięcy później Fauntleroy powrócił do Stanów Zjednoczonych, otrzymał najwyższe polskie odznaczenie wojskowe — Order Wojenny *Virtuti Militari*. Wśród bo-



*Marszałek Piłsudski osobiście odznaczył majora Fauntleroya Orderem Wojennym Virtuti Militari, najwyższym polskim odznaczeniem za męstwo.*

haterskich czynów, którymi zasłużył na taki honor, znalazł się i ten dramatyczny epizod kolejowy, mający miejsce akurat w Memoriał Day, święto jego narodu, w 1920 roku.

Mimo dokonań Eskadry Kościuszkowskiej, choćby i najodważniejszych, losy wojny przyjęły zdecydowanie niekorzystny dla Polski obrót. Generałowie marszałka Piłsudskiego tkwili przy mapach, usiłując na podstawie fragmentarycznych informacji o ruchach bolszewików odgadnąć strategię wroga i zapobiec rozsypce wycofujących się wojsk, a także podjąć sensowne decyzje. Natomiast dowódcy niewielkich jednostek, tacy jak major Fauntleroy — w razie gdyby doszło do totalnej zapaści — musieli być gotowi na niezależne działania.

Oddziały polskie znajdujące się na południe od Koziatynia, wspierane przez samoloty z Eskadry Kościuszkowskiej, uparcie atakowały znacznie liczniejszą kawalerię wroga, ale już piątego czerwca (gdy deszcz i gęsta mgła ograniczyły skuteczność wsparcia z powietrza) rosnąca koncentracja bolszewickich kolumn, naciskających na całą nieregularną linię frontu, stanowiła ogromne zagrożenie — nie tylko dla zaangażowanych w walkę oddziałów, ale i dla całej przyszłości Polski.

Kapitan Cooper wysłał z Kijowa wiadomość do Fauntleroya, prosząc o przysłanie do stolicy innych pilotów. Porucznik Clark, wyczerpany nadmiarem pracy i brakiem snu, został ewakuowany z ciężkim zapaleniem płuc, które — jak się miało okazać — na trwałe usunęło go ze składu eskadry. Cooper chciał dostać uzupełnienie w miejsce nieustraszonego chłopaka z Kansas i liczył też na dodatkowych lotników, którzy pomogliby eskortować Breguety podczas bombardowania flotyli bolszewickich na Dnieprze. Ponieważ jednak Fauntleroy wiedział, co się dzieje w innych miejscach (szczególnie tam, gdzie posuwali się niestrudzeni Kozacy Budionnego), odrzucił prośbę kapitana; co więcej, rozkazał Cooperowi i Corsiemu natychmiast dołączyć do reszty eskadry w Koziatyniu. W każdej chwili mogło dojść do decydującej bitwy, a dowódca Eskadry Kościuszkowskiej chciał się do niej przygotować najlepiej jak się da w tych źle rokujących okolicznościach.

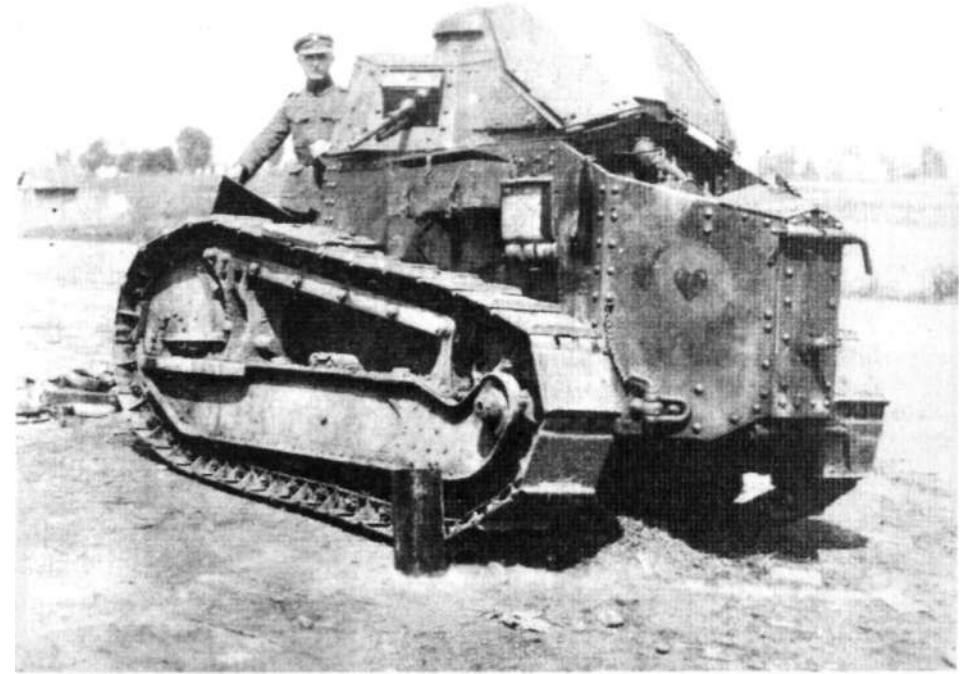
## Rozdział X

## DŁUGA DROGA POWROTNA

W niedzielę szóstego czerwca wpis w dzienniku lotów Eskadry Kościuszkowskiej zaczynał się od krótkiej, negatywnej uwagi: „Na ten dzień zaplanowano polską ofensywę, ale w nocy bolszewicy ruszyli pierwsi”.

To zwięzłe stwierdzenie odnosiło się nie do pojedynczego, miejscowego ataku — choć tak brzmiało — ale do zakrojonej na wielką skalę rosyjskiej kampanii, mającej zepchnąć siły marszałka Piłsudskiego przez Ukrainę aż do Warszawy. Ofensywa Armii Czerwonej oficjalnie rozpoczęła się dwudziestego szóstego maja, ale opór stawiany przez Polaków — przy wsparciu takich jednostek lotnictwa jak Eskadra Kościuszkowska i startujące z Kijowa bombowce Breguet — spowolnił pierwsze uderzenie. Dopiero po południu piątego czerwca stały nacisk nieprzyjaciela, dysponującego przy tym ogromną przewagą liczebną, w końcu doprowadził do ogólnego przerwania frontu. Oddziały bolszewickie, przekroczywszy Dniepr na północ od Kijowa, skierowały się na południowy zachód, by przeciąć linię kolejową Kijów-Korosteń. Od południowego wschodu na północny zachód, ku Białej Cerkwi i Koziatyniowi, parli Kozacy generała Budionnego, tworząc dolne ramię kleszczy, które miały zacisnąć się wokół ukraińskiej stolicy. (Te sukcesy wspaniale podbudowały morale bolszewików i przez następne trzy dziesięciolecia Armia Czerwona obchodziła piątego czerwca rocznicę „pierwszego zwycięstwa sowieckiej sztuki wojennej nad bronią europejską”).

W dzień po ofensywie bolszewików piloci Eskadry Kościuszkowskiej byli w powietrzu od świtu do zmierzchu. W dzienniku lotów odnotowano serię pojedynczych wypraw.



Archiwum Corsiego

*Takich czołgów jak ten Polacy używali w obronie Koziatynia, ale ruchliwość armii Budionnego i sama jej liczebność sprawiały, że dłuższy opór był niemożliwy. Odwrót polegał na działaniach opóźniających, a Eskadra Kościuszkowska odegrała w nich znaczącą rolę.*

Lot 1: Kapitan Cooper leci wzdłuż linii kolejowej na południowy wschód od Koziatynia [...] zauważa nasze oddziały i 10 000 bolszewików posuwających się na Rużyn [...] Atakuje ich dwoma bombami i 200 pociskami.

Lot 2: Kapitan Corsi leci do Rużyna i dostrzega [...] 700 nieprzyjacielskich kawalerzystów. Zrzucił na nich jedną bombę. Zaobserwowano idealne trafienie. Z Rużyna do Bielówki, gdzie dostrzegł 300 nieprzyjacielskich kawalerzystów i 50 wozów; zrzucił drugą bombę i ostrzeliwuje setką sztuk amunicji.

Lot 3: Porucznik Chess leci do Bielówki i Rużyna [...] Zauważa most kolejowy wysadzony w powietrze koło Bielówki

i 250 żołnierzy nieprzyjaciela [...] Zrzucił dwie bomby i wystrzelił 150 pocisków.

Lot 4: Porucznik Rorison [...] dostrzega położenie naszych żołnierzy i czołgów strzegących Koziatynia [...] wróg posuwa się na północ z Rużyna w wielkiej liczbie. [Rorison] wystrzeliwuje 500 pocisków [...] razem dostrzega osiem kolumn kawalerii nieprzyjaciela, w sumie około 12 000 ludzi.

Lot 5: Kapitan Corsi leci do Bielówki i Rużyna i widzi, że kawaleria skręca na północny wschód, by przeciąć linię kolejową do Fastowa. Wystrzeliwuje 100 pocisków, zrzuca dwie bomby.

Lot 6: Porucznik Chess leci do Rużyna [...] nad południową linię kolejową i z powrotem do Berdyczowa. Zauważył wysa-



Archiwum Corsiego

(powyżej i na stronie sąsiedniej)

*Podczas odwrotu z Białej Cerkwi pociąg eskadry wielokrotnie i często w trybie nagłym kierowano do nowej bazy. Choć było to sprzeczne z przepisami, wolne miejsca na lorach wykorzystywali uchodźcy, by razem z wojskiem uciekać na zachód. Charakterystyczna chłodnica wskazuje, że duża ciężarówka to amerykański Packard.*

dzony w powietrze most drogowy; wystrzeliwuje 200 pocisków; zrzuca dwie bomby na kawalerię nieprzyjaciela.

Lot 7: Kapitan Cooper leci na rekonesans, ale na skutek problemów z silnikiem przymusowo ląduje 5 kilometrów na wschód od Koziatynia. Wraca do Koziatynia i załatwia ciężarówkę oraz mechaników, którzy naprawiają silnik. Startuje ponownie i dokonuje zwiadu wzdłuż linii kolejowej do Fastowa, zauważa patrole nieprzyjaciela w lesie na północny wschód od linii kolejowej i Koziatynia. Wraca do Berdyczowa.

Lot 8: Kapitan Corsi leci w ciężkiej ulewie i gęstej mgle z Berdyczowa do Białopola do linii kolejowej i tam widzi patrole wzdłuż torów kolejowych. [Następnie prowadzi rekonesans] w okolicy na północny wschód od Berdyczowa i nie widzi nieprzyjaciela.

W ten męczący dzień eskadra latała i z Koziatynia, i z Berdyczowa, oddalonych od siebie o zaledwie 32 kilometry. Major Fauntleroy zamierzał uczestniczyć w patrolach na swoim Albatrosie, ale maszyna spłonęła podczas star-





Archiwum Crawforda

*Starano się, by podczas odwrotu żaden sprzęt lotniczy nie wpadł w bolszewickie ręce. W kilku przypadkach uszkodzone samoloty -jak tę Balillę -podpalano, by nieprzyjaciel nie mógł ich wykorzystać.*

tu w Berdyczowie. Dojechał więc pociągiem do Koziatynia, zabrał Balillę porucznika Seńkowskiego i poleciał nią z powrotem. Z kolei porucznik Shrewsbury nie mógł brać udziału w akcji, bo nie działały jego karabiny maszynowe.

Ponieważ nieprzyjaciel posuwał się bardzo szybko, z każdą godziną rosło niebezpieczeństwo, że podczas nagłego przełamania frontu pociąg eskadry dostanie się w ręce wroga. Dlatego też wczesnym rankiem siódmego czerwca major Fauntleroy wysłał jednostkę najpierw do Berdyczowa, a następnie do Żytomierza. Już po południu stało się jasne, że impet uderzenia konnicy Budionnego stanowi zagrożenie dla wszystkich polskich pozycji na wschód od rzeki Słucz, toteż obsługę naziemną poderwano do kolejnej, organizowanej na oczekaniu zmiany bazy. Podczas gdy inni piloci starali się choć odrobinę przespać, sam Fauntleroy poleciał na zwiad i niemal natychmiast stwier-

dził, że Żytomierza nie da się utrzymać. Jego dalsze działania żywo opisał Merian Cooper:

Odbił aeroplan w górę, błyskawicznym ruchem zawrócił, otworzył motor, jak tylko mógł najdalej, zniżył dziób aeroplanu poziomo, aby nabrać więcej pędu, i popędził jak strzała ku miastu, aby dać alarm.

Przybywszy do miasteczka, przefrunął tuż ponad naszym transportem, dając kilkanaście strzałów z kulomiotów, co było naszym umówionym sygnałem, że nieprzyjaciel prawie na karku. Był to zarazem rozkaz do natychmiastowej [ewakuacji] — taki sam rozkaz, jak gdyby go wydał ustnie. Nim Fauntleroy wylądował na polu, które znajdowało się może o kilometr od nas, już porucznik Weber — który nie spał, ale stał na straży — kierował ewakuacją naszej eskadry. Piloci na łeb, na szyję ubierali się i pędzili w pole do swoich aeroplanów. Nasze automobile i inne przybory i zasoby ładowano na kolej i w kilku chwilach wszystko było prawie gotowe do ewakuacji.

Fauntleroy wylądował. Gdy tylko aeroplan stanął, w tej chwili wyskoczył i pędził, jak mógł, do najbliższego automobilu, znajdującego się o blisko kilometr od niego. Wskoczył doń zaraz i sam ujawszy za koło sterowe, popędził jak wicher do głównego sztabu. Sztab działał natychmiast. Wszystkie papiery wartościowe, mapy itp. w tej chwili zostały załadowane na pociąg sztabowy. Nasz transport, na którym były przybory i zasoby naszej eskadry, przypięliśmy do pociągu sztabowego. Adiutantów sztabowych i tych paru żołnierzy, którzy byli w mieście, zabraliśmy na pociąg i jazda.

Zaledwie nasz pociąg wyjechał ze stacji i oddalił się nieco, pędząc do Nowogrodu Wołyńskiego, oddalonego o 40 kilometrów stamtąd, a już kawaleria Budionnego wpadła na koniach do miasta z przeciwnej strony.

Zaczęła się długa droga powrotna, a powagę sytuacji wzmagają jeszcze zapisany w dzienniku lotów ciąg nieszczęść:

Kapitan Cooper, porucznicy Weber, Chess i Shrewsbury wyruszają do lotu z bombami na południe od Koziatynia. Silnik ka-

pitana Coopera gaśnie podczas startu; nie mogąc go uruchomić, kapitan później podpala swój samolot. Jedna z bomb w samolocie porucznika Shrewsbury'ego odpada podczas startu i uderza w jego prawy statecznik poziomy i ster wysokości. Zauważywszy to w powietrzu, pilot kieruje się do Żytomierza i tam ląduje. Porucznicy Weber i Chess docierają do Koziatynia, ale zalegająca nad ziemią mgła uniemożliwia im znalezienie wroga, wracają więc do Żytomierza, wcześniej zrzuciwszy bomby na puste pole.

Porucznik Crawford próbował wystartować Balillą, ale silnik nie wchodzi na obroty, leci więc przez 4 kilometry na wysokości 100 metrów; gdy maszyna zaczyna się palić, ląduje i strzela kilkakrotnie w zbiornik paliwa, by przyspieszyć pożar. Następnie pieszo pokonuje 30 kilometrów na północny zachód, do Piatigorki, gdzie dołącza do wycofującego się polskiego transportu, dociera z nim do Połonnego, a następnie do Szepietówki [...] Kapitan Cooper [...] jedzie oplem na poszukiwanie porucznika Crawforda. Nie znajduje go, spotyka natomiast dwóch mechaników, którzy [także] wyruszyli go szukać. Utknąwszy w błocie, muszą porzucić samochód. Pokonują pieszo 20 kilometrów i łapią pociąg do Szepietówki.

Wszyscy członkowie eskadry, którzy w końcu dotarli do Nowogrodu Wołyńskiego, przez całą noc pracowali przy malejącej liczbie samolotów, na wszelki wypadek umieszczonych tymczasowo w starej szopie. Nie wiedzieli wówczas, że wkrótce po ich ewakuacji z Żytomierza 4 Dywizja Budionnego wpadła do miasta, rozgromiła pozostających tam jeszcze polskich obrońców i uwolniła około 5000 rosyjskich jeńców. Niemal równocześnie 11 Dywizja Armii Konnej opanowała Berdyczów, skąd wkrótce potem rozeszła się ponura wiadomość, że doszczętnie spalono znajdujący się tam szpital z sześciuset uwięzionymi w nim rannymi Polakami.

Rankiem ósmego czerwca wiatr i deszcz niemal uniemożliwiały latanie, ale dzielny Rorison i tak próbował wyruszyć w kierunku Berdyczowa. Jego Balillą nie zdołała jednak przemóc żywiołów, więc — zepchnięty z kursu przez burzę — wylądował na lotnisku 9 Eskadry w Połonnem. Zatankowawszy, spróbował ponownie, ale też bez powodzenia. Kiedy leciał niziutko nad bagiennym obszarem, jego silnik zakrzusił się i zgąsł, a nie mając dość wysokości, by szybując w dół, wybrać odpowiednie miejsce lądowania, pilot posa-

dził samolot w błocie na bagnach. Rorisona wyrzuciło z kabiny, natomiast Balilla przewróciła się na plecy i zapadła w mokradło. W raporcie nie podano, jak długo Rorison leżał nieprzytomny; późniejszy dwuzdaniowy wpis w dzienniku lotów eskadry mówił jedynie, że ocknął się, „gdy rusiński chłop [usiłował] wlać mu do gardła mętną wodę”. Zamroczony, ale wytrzymały porucznik widać nie marnował czasu na bagnach, skoro wkrótce potem znalazł się znów w Połonnem, skąd złapał pociąg i dołączył do jednostki.

Tymczasem porucznikowi Shrewsbury'emu kazano jednak w tej niepogodzie wzbić się w powietrze i przewieźć rozkazy z polskiego Sztabu Generalnego do III Armii w Kijowie, której sytuacja stawała się z każdą godziną coraz groźniejsza. Kiedy Shrewsbury był już w drodze, wręczono porucznikowi Weberowi drugi zestaw rozkazów — podobno odwołujących te pierwsze — i polecono jak najspieszniej je dostarczyć. Bolszewickie kleszcze stopniowo się zaciskały, odcinając drogi odwrotu oddziałom Rydza-Śmigłego, a zatem w tych krytycznych godzinach, bezpośrednio wpływających na dalszy tok wojny, samoloty Eskadry Kościuszkowskiej stanowiły istotną linię łączności. Polacy wycofywali się z całego sektora południowego, więc okrążenie i zniszczenie III Armii mogłoby dać bolszewikom zwycięstwo tak wielkie, iż siły Piłsudskiego, przyparte do muru i rozproszone, nigdy już nie byłyby w stanie stawić oporu.

Jednak ten ostateczny cios nigdy nie padł!

Dziewiątego czerwca major Fauntleroy poleciał na zwiad w okolice Żytomierza i doniósł, że oddziały Budionnego zawróciły na wschód, najwyraźniej zamierzając odciąć Kijów. Dziesiątego Fauntleroy odmówił wysłania pilotów w powietrze z powodu deszczu, mgły i silnych wiatrów. Słuszność jego decyzji potwierdzili piloci z polskiej V Grupy, którzy z trudem dolecieli do Nowogrodu Wołyńskiego z wiadomością, że ewakuacja Kijowa jest w toku. Opuszczono tamtejsze lotnisko, zniszczono zapasy benzyny, mechanicy zaś wyjechali już z wojskami lądowymi.

Trudno było na bieżąco ocenić, jak i dlaczego doszło do niektórych wydarzeń. Annały sztuki wojennej pełne są przykładów zmarnowanych szans, dziwnych zrzędzeń losu i błędnych decyzji. Siemion Budionny — mimo swych wojskowych talentów — także nie był nieomylny. Choć historycy wciąż się o to spierają, pozostaje faktem, że wojska bolszewickie, które z takim impetem wpadły do Żytomierza i Berdyczowa, ani nie wykorzystały

przewagi nad oszołomionymi Polakami i nie podjęty natychmiastowego pościgu, ani nie kontynuowały marszu na północ, by zamknąć w okrążeniu III Armię. Po rosyjskich zwycięstwach z siódmego czerwca nastąpiła chwilowa przerwa, potem zaś Budionny rozkazał znajdującym się na środkowej flance Kozakom zawrócić i odciąć linię kolejową z Kijowa do Koziatynia, którą — jak zakładał — nieprzyjaciel spróbuje wykorzystać, żeby wyrwać się z okrążenia. Oczywiście w tej sytuacji Rydz-Śmigły wysłał swoje wojska na północny zachód linią Kijów-Korosteń, którą bolszewicy zignorowali. Dzięki chwilowej nieuwadze Rosjan niedoszące ofiary zdążyły się wycofać w kierunku Warszawy, gdzie w następnych tygodniach ich obecność miała okazać się nieoceniona.

Tymczasem Eskadra Kościuszkowska otrzymała rozkaz powrotu do Lwowa. Jej członkowie znajdowali się na granicy fizycznej wytrzymałości, zapasy kończyły się, a niewielka flota samolotów istniała już tylko w szczątkowej formie. Planowano przeprowadzenie niezbędnych napraw, piloci zaś mieli we Lwowie dojść do siebie przed spodziewanym ostatecznym starciem. Jednak dwunastego czerwca — tuż zanim jednostkę odesłano z linii frontu — utraciono dwa kolejne samoloty. Gdy Konopka i Corsi zaatakowali oddział bolszewickiej konnicy, samolot tego ostatniego został pięciokrotnie trafiony skoncentrowanym ogniem z ziemi. Z dwoma strzaskanymi podłużnicami, bojąc się, że osłabiony kadłub samolotu może się rozpaść, nowojorczyk natychmiast skierował się ku bazie w Nowogrodzie Wołyńskim. Widząc, że jego partner ma kłopoty, Konopka leciał możliwie najbliżej uszkodzonego samolotu, by w razie potrzeby służyć pomocą. Mniej więcej 1,5 kilometra od celu Corsi dał sygnał, że musi lądować, więc oba samoloty usiadły obok siebie na niewielkim polu. Uszkodzona maszyna załamała się natychmiast, gdy tylko ogon dotknął ziemi. Natomiast polski pilot tak się skupił na obserwacji Corsiego, że nie zauważył na swojej drodze sporego drzewa. Druga kraksa była gorsza od pierwszej, ale na szczęście obaj piloci wyszli z tego za ledwie posiniaczeni. Najwyraźniej był już czas na odpoczynek!

Uniknąwszy klęski na brzegu Dniepru, polskie siły lądowe w sektorze południowym zdołały na tyle ustabilizować front, by straż tylna stawiała opór w sposób mniej więcej zorganizowany. Z kolei bolszewicy, zamiast wykorzystać impet ofensywy, zwlekali — i właśnie to wahanie zapewniło Polakom tak rozpaczliwie im potrzebną chwilę oddechu.

Major Fauntleroy i jego piloci także potrzebowali odpoczynku, jednak zanim cała eskadra zdołała się przenieść do Lwowa, kapitana Corsiego i porucznika Webera oddelegowano tymczasowo do generała Jana Romera, dowódcy polskiej kawalerii, który potrzebował ich do celów zwiadowczych. Przez tydzień — o ile pogoda nie trzymała ich na ziemi — startowali z nieprzystosowanego pola koło Szepietówki, gdzie razem z czterema mechaniczami dosłownie żyli z ziemi. Wpisy w dzienniku lotów świadczą o konkretnych problemach z wyżywieniem:

14 czerwca: Pole bardzo dobre, ale za małe. We wsi brak jedzenia, ale mnóstwo poziomek w lasach.

15 czerwca: Bez lotów. Deszcz. Brak jedzenia — poziomki.

16 czerwca: Bez lotów. *Unpeu* jedzenia — za dużo poziomek.

Pozostałe dni oddelegowania upłynęły stosunkowo spokojnie, dwudziestego trzeciego zaś cała eskadra ponownie zgromadziła się na Lewandówce, gdzie osiem miesięcy wcześniej Amerykanie po raz pierwszy stawili się w jednostce. Pilotom polecono oblatywać nowo dostarczone Balille, przede wszystkim jednak mieli odpocząć i nabrać sił. Młodzi oficerowie w pełni wykorzystali tę okazję.

W czerwcu, gdy marzenie marszałka Piłsudskiego niemal runęło, Eskadra Kościuszkowska zaś spadła do poziomu wyczerpanej, pozbawionej samolo-



Archiwum Shrewsbury'ego

*Warunkom panującym na lotnisku Lewandówka we Lwowie daleko było do luksusów, ale i tak były lepsze niż w innych bazach, z których eskadra korzystała podczas ofensywy i odwrotu. Gdy robiono to zdjęcie, mechanicy pracowali przy Albatrosach D.III.*

tów jednostki naziemnej, prasa amerykańska przypatrywała się wojnie polsko-bolszewickiej bez większej ciekawości. W końcu jednak Departament Wojny okazał ciekawość i spróbował się dowiedzieć, co właściwie amerykańscy piloci robią na dalekiej Ukrainie. Sporządzono poufny raport na temat ich działań — do ewentualnego wykorzystania przez amerykańskie Siły Powietrzne w przyszłych operacjach. Część oficjalnego dokumentu brzmiała następująco:

Podczas odwrotu armii polskiej spod Kijowa [...] zapewne po raz pierwszy użyto lotnictwa w straży tylnej wojska. Poprzednio wykorzystanie lotnictwa w tym celu uważano za niepraktyczne z powodu wielkich trudności technicznych, związanych z budową odpowiednich lądowisk i niebezpieczeństwem przejścia [przez nieprzyjaciela] całego wyposażenia lotniczego [...] ponieważ odpowiednie zapakowanie i załadunek wyposażenia eskadry, by przewieźć je z jednego lotniska na inne, trwa zazwyczaj kilka dni.

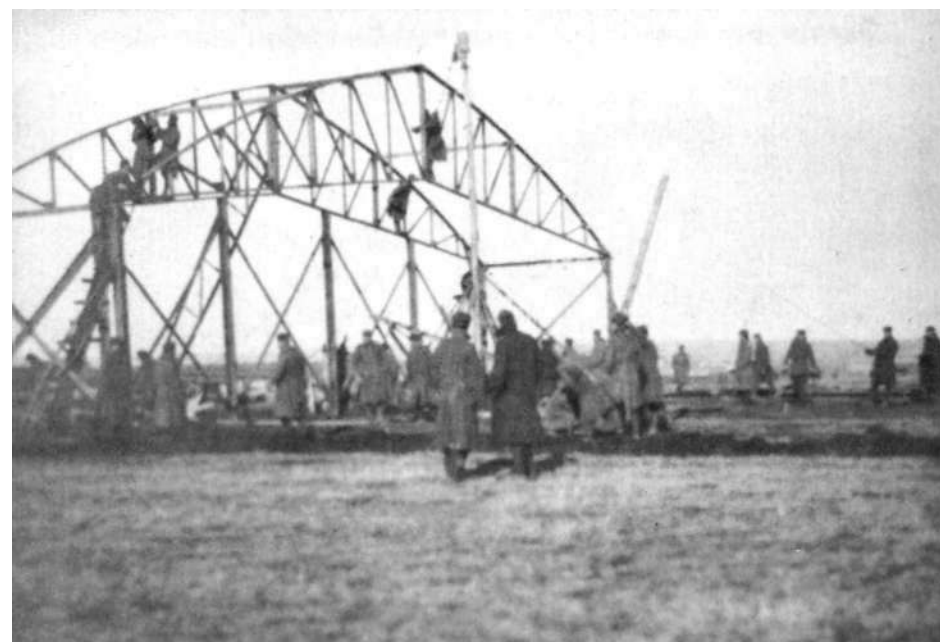
Używane lądowiska znajdowały się [w odległości] od 5 do 50 kilometrów od linii frontu. Konieczne były częste zmiany bazy. Nie było ani czasu, ani personelu, by odpowiednio przygotować lądowiska [...] Nie dysponowano małymi namiotami. W miarę możliwości ustawiano [przenośne hangary typu] Bessonneau, ale czasem używano pól, na których samoloty nie miały żadnej osłony. Uznano za ważne, by eskadra była cały czas mobilna. Wszystko, co się dało, zostawiano w pociągu, gdzie także kwatrował personel. Eskadra potrzebowała 57 wagonów. Przy zmianie lotniska posługiwano się niemal wyłącznie transportem kolejowym. Do dyspozycji było zaledwie pięć ciężarówek, i to w bardzo złym stanie, oraz jeden samochód osobowy. Dlatego też lotniska musiały znajdować się w pobliżu linii kolejowych.

Gdy konnica bolszewicka zanadto zbliżała się do lotniska, wszystko z wyjątkiem samolotów, kilku mechaników i nadających się do użytku ciężarówek przewożono pociągiem na uprzednio wybrane lądowisko na tyłach [...] W ciągu dziesięciu dni eskadra pięć razy zmieniała lądowisko [...] Lotnictwo bolszewickie nie przeciwdziałało [...] Niezwykłą cechą działań [bolszewików] był szybki postęp i skuteczność armii konnej Bodeny [sic!]. Składała się ona z czterech dywizji konnicy, po



Archiwum Shrewsbury'ego

*Przenośne hangary Bessonneau, używane przez Francuzów podczas I wojny światowej, służyły Eskadrze Kościuszkowskiej w oddalonych bazach, gdzie nie było innej ochrony dla samolotów jednostki. Wykonany z drewna i brezentu hangar tego typu jest tu ukazany gotowy (powyżej) i w trakcie montażu (u dołu).*





trzy brygady w każdej, w sumie około 20 000 ludzi [...] Te siły były niezwykle mobilne i pokonywały zdumiewające odległości. Jednego dnia mogły pokonać 70 kilometrów, a następnego taką samą odległość. Najczęściej dążyli wzdłuż rzek i leśnymi drogami, zawsze unikając głównych dróg [...] Lotnictwo było w stanie ich śledzić z wielką łatwością, poza wczesnymi rankami i późnymi wieczorami, gdy zakładali obozy w gęstych lasach. Najczęściej poruszali się kolumnami po trzech w jednym rzędzie, chyba że droga to uniemożliwiała. Kolumny miały czasem 15 kilometrów długości i poruszały się w zwartym szyku. Za kolumnami podążały tabory wozów [...] za każdym szwadronem jechał lekki dwukołowy wózek, ciągnięty przez konie, na którym ustawiano karabin maszynowy. Straże przednie były nieliczne i podążały z wyprzedzeniem jedynie 2-3 kilometrów. Patrole boczne były liczne, znajdowały się 15-20 kilometrów od kolumny. Kolumnom towarzyszyła lekka artyleria oraz pewna liczba wozów pancernych.

Podczas tej operacji Eskadra [Kościuszkowska] liczyła ośmiu pilotów i czternaście jednomiejscowych samolotów zwiadow-



Archiwum Corsiego

*Dowódcy jednostek lotniczych w Polsce i na Ukrainie nieustannie musieli się martwić o dostępność lądowisk. Niezwykle ważna była bliskość bocznic kolejowych, czasem zaś trzeba było wyrównać górkę i dołki na pastwiskach i polach uprawnych, by powstały przyzwoite pola wzlotów.*

czych [...] Zlokalizowawszy kolumnę, pilot leciał do punktu około 800 metrów za końcem kolumny, trzymając się daleko poza zasięgiem ognia z ziemi, a następnie na wysokości mniej więcej 300 metrów zawracał nad [...] karawanę wozów i straż tylną konnicy, [gdzie] zrzucił dwie bomby. Po zrzuceniu drugiej bomby pilot schodził nad kolumnę lotem nurkowym i na wysokości 100 metrów otwierał ogień z obu karabinów maszynowych [...] Na tym etapie ataku karawana wozów i straż tylna konnicy rozpierzchała się na wszystkie strony, a jeśli sporo ludzi i koni zostało zabitych lub rannych, zamieszanie było znaczne. Pilot [...] dawał najwyższe obroty silnika, by jego huk straszył konie. Gdy się leciało bezpośrednio nad kolumną na wysokości 10-15 metrów, nieznacznie podnosząc i opuszczając nos samolotu, można było objąć ogniem z karabinów maszynowych całą długość kolumny, powodując wielkie straty w ludziach, zamieszanie i bezład. Tym sposobem jedna eskadra była w stanie każdego dnia powstrzymać postępy 20 000 konnych przez kilka godzin [...] Do prowadzenia działań tego typu potrzebni są piloci o wysokich umiejętnościach, ponieważ muszą lądować na nie-



Archiwum Corsiego

*Do bieżących napraw polowych zazwyczaj zatrudniano robotników fizycznych. Często byli to Żydzi, żyjące w skrajnej nędzy ofiary wojny.*

przygotowanych polach i umieć szybko manewrować samolotem na bardzo małej wysokości.

By odpowiadać na ataki z powietrza, bolszewicy ustawiali karabiny maszynowe na taczankach na początku i na końcu każdej kolumny, ale bez większych sukcesów, ponieważ konie płoszyły się i nie dawały opanować po zrzuceniu bomb [...]. Skuteczniejsza metoda polegała na tym, że — po zbliżeniu się samolotu — poszczególni żołnierze na całej długości kolumny zsiadali z koni i trzymali je za uzdy. Stojąc na ziemi, żołnierze mogli celniej strzelać i lepiej panować nad końmi.

Ten opis zastosowania lotnictwa na froncie bolszewickim otrzymano od awiatorów amerykańskich z Eskadry Kościuszkowskiej. Oświadczenia potwierdzili wszyscy oficerowie jednostki i można je uważać za wysoce wiarygodne [...] Wartość tych operacji polega na tym, że działania wojenne na froncie polsko-bolszewickim przypominają te, z którymi mielibyśmy do czynienia w Meksyku [...] Eskadra zaleca, by amerykańskie Siły Powietrzne opracowały jakiś celownik do bombardowania z samolotów jednomiejscowych. Te celowniki powinny być proste i przystosowane do użycia na określonej wysokości [...] Działania eskadry na froncie bolszewickim były godne pochwały i spotkały się z bardzo wysoką oceną polskiego dowództwa.

Rzeczywiście, dokonania majora Fauntleroya i jego kolegów były chwalebne i znaczące dla dalszego istnienia Polski. Jak wskazuje raport Departamentu Wojny, opóźniły postępy konnicy bolszewickiej na tyle, że polska piechota zdołała wycofać się w uporządkowany sposób i umocnić swoje strategiczne pozycje. Budionny wciąż jednak prowadził ofensywę w sektorze ukraińskim, lotnicy kościuszkowscy zaś wykorzystywali, jak mogli, chwile odpoczynku we Lwowie, ponieważ wiedzieli, że za kilka dni znów znajdą się na linii frontu. Obawiali się, że Kozacy mogą nawet przyspieszyć ten termin.

## Rozdział XI

### "NADSZEDŁ CZAS WYRÓWNIANIA RACHUNKÓW"

**P**odczas gdy piloci Eskadry Kościuszkowskiej odpoczywali we Lwowie, przebieg działań wojennych wciąż był korzystny dla atakujących bolszewików. Polacy niechętnie ustępowali triumfującemu na wszystkich frontach nieprzyjacielowi. Zbiegiem okoliczności, czwartego lipca — gdy amerykańskich lotników fetowano w lwowskim ratuszu podczas oficjalnych obchodów amerykańskiego Dnia Niepodległości — Armia Czerwona rozpoczęła wielką ofensywę w sektorze północnym, by zniszczyć polskiego orła w jego najważniejszym gnieździe: stołecznym mieście Warszawie. Michaił Tuchaczewski, dwudziestosiemnastoletni naczelny dowódca armii najeźdźców, wydał poetyczny, podnoszący morale rozkaz:

Żołnierze Armii Czerwonej! Nadszedł czas wyrównania rachunków [...] Nad trupem Białej Polski jaśnieje droga ku ogólnoświatowej poźodze. Przyniesiemy na bagnietach szczęście i pokój wyzyskiwanej ludzkości [...] Dalej, na Wilno, Mińsk i Warszawę! Naprzód!

Był to także czas obrachunków dla marszałka Piłsudskiego, ponieważ jego plan utworzenia silnej, dumnej Polski stał przed największym (i być może ostatnim) wyzwaniem. Mocarstwa zachodnie — o tak splątanej dyplomacji, że historykom zapewne nigdy nie uda się do końca rozwikłać, kto jak do kogo się odnosił — w sprawie polskiej bardziej przeszkadzały, niż pomagały. Przywódcy robotniczy i socjaliści na całym świecie żądali prowadzenia polityki „ręce precz od Rosji”. W samej Polsce komunistyczni agitatorzy robili



Norman Davies, *Orzeł biały, czerwona gwiazda*,  
za uprzejmym zezwoleniem Macdonald and Company Ltd., Londyn

*Najwyższe dowództwo bolszewickie powierzyło zadanie zajęcia Warszawy dwudziesto-  
siedmioletniemu Michałowi Tuchaczewskiemu. Wybitnie zdolny generał poniósł jednak  
klęskę w starciu z polskimi obrońcami, ponieważ Kozacy Budionnego nie przybyli na  
czas z frontu galicyjskiego.*

co w ich mocy, by wznieść rewolucję, która — jak Lenin z dużą pewnością  
siebie zakładał — wybuchnie w chwili najazdu. Był to czas wielkiego niepo-  
koju, ale Piłsudskiego cechowała najwyraźniej wrodzona zdolność podejmo-  
wania decyzji — by użyć słów angielskiego poety Williama Cowpera —  
„w towarzyszącej władzy czarnej godzinie kryzysu”.

Ósmego lipca Associated Press nadała z Warszawy depezę, w której  
podkreślano intensywność przygotowań do stawienia oporu na ostatniej  
linii:

W wydanym dziś manifeście polska Rada Obrony Państwa  
wzywa ochotników do natychmiastowego zgłoszenia się do  
służby. Tych, którzy niezdolni są do aktywnej służby wojskowej,  
zachęca się do zarejestrowania, by mogli zastąpić fizycznie  
sprawnych pracowników biur. Dokument, podpisany przez Na-  
czelnego Wodza Piłsudskiego, wyjaśnia, że wojna toczy się nie  
tyle z Rosją, ile z bolszewikami.

Kolejne wezwanie kierowane jest do żołnierzy i mówi, że na-  
deszła godzina kryzysu. Zapewnia, że każdy ranny otrzyma po-  
moc od państwa, i podkreśla, że rząd zatroszczy się o osoby za-  
leżne od tych, którzy polegą w boju.

W tej krytycznej sytuacji zewsząd napływają ochotnicy: na-  
uczyciele, studenci, skauci, funkcjonariusze służby cywilnej  
i urzędnicy z ministerstw, uprzednio wyłączeni z poboru. Zaciąg-  
nęło się tylu studentów, że Uniwersytet Warszawski został za-  
mknięty.

Do służby zgłaszają się także setki dziewcząt i kobiet. Wczo-  
raj ulicami przemaszerował batalion kobiecy, dowodzony przez  
kobiety w stopniach oficerskich. Pierwsza parada żeńskich gwar-  
dzistów z żeńskimi oficerami wywołała entuzjazm. Przeważały  
młode dziewczęta w koszulowych bluzkach, z warkoczami.  
Wraz z nimi szły kobiety w wieku 25-30 lat, niosące koszyki na  
zakupy, torebki z kosmetykami i parasolki. Te same dłonie nie-  
długo będą dzierżyć broń.

Polski przywódca niewątpliwie zdawał sobie sprawę, że w wojnie, którą to-  
czy, nie chodzi tylko o tradycyjne narodowe animozje między dwoma kraja-  
mi — ale nawet jeśli nie był o tym przekonany, miał dość przenikliwości, by  
wiedzieć, że kruczata przeciw bolszewizmowi ma na świecie znacznie wyższą



Archiwum Corsiego

(powyżej i na stronie sąsiedniej)

*W całej Polsce na zagrożenie bytu państwowego odpowiedziały kobiety. Wiele z nich, wyekwipowanych i wyszkolonych w walce zbrojnej, wzmocniło męskie oddziały w obronie przed inwazją Armii Czerwonej.*





Archiwum Corsiego

*Polskie bataliony kobiece, które odegrały bohaterską rolę podczas pierwszego oblężenia Lwowa przez Ukraińców, zmobilizowano ponownie w 1920 roku, by pomogły odeprzeć bolszewicki najazd.*

wartość propagandową niż lokalna wojna dla zachowania lub rozszerzenia granic. Co więcej, antykomunistyczne hasła zapewniały większe poparcie ze strony katolickiej ludności Polski.

We Lwowie mechanicy Eskadry Kościuszkowskiej rozpakowali i zmontowali nowe Balille, by podjąć serię lotów próbnych. Porucznikowi Rorisonowi przypadło zadanie nie do pozazdroszczenia: chrzest powietrzny wszystkich samolotów. Tymczasem major Fauntleroy i kapitan Cooper musieli udać się do "Warszawy, by sprawdzić różne szczegóły zaopatrzenia i przedyskutować rekrutację nowych amerykańskich lotników. W tej drugiej sprawie wysłali telegram do pułkownika Benjamin F. Castle'a, absolwenta West Point i pilota. Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej poznali go, gdy już w cywilu odwiedził Polskę po I wojnie światowej jako reprezentant intere-

sów nowojorskiego banku. Wiadomość podpisana przez Fauntleroya brzmiała:

Potrzebujemy dwunastu lotników entuzjastów, dobrych pilotów, dżentelmenów; istotne: muszą sami opłacić podróż do Polski, przyjmą polską pensję 2000 marek miesięcznie. Poszukiwani szczególnie piloci zwiadowcy. Oferowany jedynie stopień porucznika. Czy Amerykański Klub Lotniczy może pomóc?

Teraz pozostało im tylko czekać na rezultaty apelu do amerykańskiego finansisty. Tymczasem, gdy obaj oficerowie załatwiali bieżące sprawy na lotnisku mokotowskim, nadeszła wiadomość, że Fauntleroya awansowano na podpułkownika i powierzono mu dowództwo III Grupy Lotniczej (Dyonu) przydzielonej do polskiej VI Armii. Z kolei Cooper oficjalnie został dowódcą Eskadry Kościuszkowskiej. Korespondenci prasowi przebywający w Warszawie pomogli im uczcić awanse podczas przyjęcia, które zakończyło się o szóstej rano. Zaledwie rok wcześniej dwaj oficerowie zaczęli w Paryżu snuć plany wyprawy przeciw bolszewikom — ten znaczący rocznicę kamień milowy także wart był jednego czy dwóch toastów.

W miesiącach, które upłynęły od utworzenia jednostki, amerykańscy ochotnicy i latający z nimi Polacy mieli niezwykle szczęście, nie ucierpiawszy od bolszewickiego ognia. Jedynie rana porucznika Noble'a okazała się tak poważna, że zmusiła go do zakończenia służby. Oczywiście zginął porucznik Graves, lecz jeszcze zanim doszło do starć z nieprzyjacielem; natomiast porucznik Clark, który wiele razy umknął czerwonym, nie dając się im zestrzelić, padł w Kijowie ofiarą choroby. Ważność pierwotnych kontraktów, podpisanych przez lotników na sześć miesięcy, wygasła przed polską wiosną ofensywą, oni jednak wciąż walczyli, co świadczyło dobitnie o ich oddaniu dla sprawy. Jednak podczas odpoczynku we Lwowie okazało się, że Ken Shrewsbury — prawniczy orzeł eskadry — musi wracać do Stanów Zjednoczonych. Jego miejsce w jednostce zajął kapitan Kelly, który przeszedł kilkumiesięczne szkolenie lotnicze. A zatem, gdy dwunastego lipca kapitan Cooper otrzymał rozkaz przeniesienia jednostki do Hołobów, leżących mniej więcej 145 kilometrów na północny wschód, w skład eskadry — poza nim samym i Kellym — wchodził Corsi, Chess, Crawford i Rorison oraz niestrudzeni Polacy: Weber, Konopka i Seńkowski. Nowy dowódca cieszył się, że opuszcza Lwów z wypróbowanymi w walce, doświadczonymi lotnikami, ale też poważnie się obawiał, że po wznowieniu lotów bojowych będzie miał za mało ludzi. Nie mógł sobie pozwolić na stratę żadnego z nich!



Archiwa Crawforda i Speaksa



*Trzej polscy piloci, którzy pozostali w eskadrze aż do demobilizacji, służyli wzorowo, mimo że mieli niewielkie doświadczenie, a dając się ponieść patriotycznemu zapałowi i młodzieńczemu entuzjazmowi, popełnili kilka pomyłek. Porucznicy Aleksander Seńkowski (u góry po lewej), Władysław Konopka (u góry po prawej) i Jerzy Weber (po lewej) otrzymali te same odznaczenia co ich towarzysze ze Stanów Zjednoczonych.*

We wtorek trzynastego lipca, kiedy pociąg eskadry ruszył ze Lwowa do Hołobów, piloci startowali z Lewandówki w pewnych odstępach czasu, by w drodze do nowej bazy przeprowadzić indywidualne misje zwiadowcze nad niezbyt wyraźną linią frontu. Donieśli o ruchach wojsk w pobliżu Brodów, Łucka i Dubna, ale największe zgrupowanie dostrzegli wzdłuż rzeki Horyń, która płynęła meandrami w kierunku północnym z okolic Równego przez Klewań do Bagien Prypeci. Znajdujące się tam polskie oddziały dawały odpór atakom Budionnego, wykorzystując okopy, zasieki z drutu kolczastego i stanowiska ogniowe pozostałe po wojnie rosyjsko-niemieckiej. Nie zauważono zmasowanego grupowania konnicy do silnego uderzenia, jak na północy, ale bolszewicy naciskali oddziałami o różnej sile na całej długości frontu od Dniestru po mokradła za linią kolejową Warszawa-Kijów.

Sam kapitan Cooper udał się na poszukiwanie bolszewików na terenach wokół Brodów, na wschód od Lwowa. Sumienny, zdolny i obsesyjnie samowystarczalny kapitan znikł na horyzoncie nad Styrem. Udało mu się częściowo wypełnić zadanie — ale czerwoni mieli więcej szczęścia. W efekcie nowy dowódca Eskadry Kościuszkowskiej nie pojawił się tego wieczoru w Hołobach; co więcej, wiadomość o jego losie miała dotrzeć z rosyjskiej otchłani dopiero po wielu miesiącach. Cooper martwił się, że ma za mało pilotów — zapewne nawet nie przyszło mu do głowy, że to on pierwszy zostanie wyeliminowany.

Lotnikom zdarzało się już, że nie mogli się skądś wydostać przez całą noc, ponieważ zabrakło im paliwa lub kapryśny silnik odmówił posłuszeństwa. Niemniej jednak w tym wypadku niepokój budził kierunek lotu — ku centrum rozproszonych sił Budionnego. Gdy przez całą noc nie przyszły od Coopera żadne wiadomości, a on sam nie pojawił się także następnego ranka, obawy o jego los zaczęły rosnać. Kilku przesądnych członków grupy podsycало ogólny niepokój, wskazując, że Hołoby są trzynastym lotniskiem używanym przez eskadrę, a kapitan (którego imię i nazwisko — Merrian C. Cooper — składało się z trzynastu liter) przepadł trzynastego dnia miesiąca.

Na szczęście w nowej bazie przebywał także major Fauntleroy, więc objął tymczasowe dowodzenie eskadrą i dopisał swoje nazwisko do listy pilotów zdolnych do startów. Choć nieobecność Coopera budziła poważne lęki kolegów, nie było czasu na lamenty nad jego nieznanym losem. Polskie wojska lądowe rozpaczliwie potrzebowały informacji na temat rozmieszczenia i ru-



Archiwum Crawforda

*Kapitan Arthur H. Kelly, jedyny niepilot w amerykańskiej grupie lotników, przeszedł w Polsce szkolenie pilotażu, a gdy powrócił do jednostki w krytycznych dniach lipca 1920 roku, latał jako obserwator w dwumiejscowym samolocie z 21 Eskadry Bombowej, także korzystającej z lotniska w Hołobach. Piętnastego lipca zestrzelono samolot, którym leciał, i wysoki, szczupły Wirginijczyk jako drugi członek Eskadry Kościuszkowskiej poniósł śmierć.*

chów nieprzyjaciela, nie sposób więc było przerwać lotów zwiadowczych. Do III Dyonu w Hołobach należała także 21 Eskadra Bombowców, którą po odejściu z Eskadry Kościuszkowskiej utworzył porucznik Rayski. Większość samolotów 21 Eskadry stanowiły stare niemieckie dwumiejscowe A.E.G. C-IV Doświadczenie kapitana Kelly'ego z czasów I wojny światowej sprawiło, że uznano go za najlepiej wykwalifikowanego obserwatora do specjalnych misji zwiadowczych. Dlatego też trzynastego i czternastego lipca poleciał z polskimi pilotami. Zlokalizował bolszewickie patrole, zauważył nowe rozmieszczenie artylerii i co najmniej jedno zgrupowanie konnicy odpoczywające w niewielkiej wiosce. Piętnastego ponownie udał się nad płynną linię frontu, nieustannie bowiem podejmowano próby przejrzenia podstawowej strategii Budionnego.

Powszechnie oczekiwano, że Rosjanie będą się posuwać w kierunku północno-zachodnim, ku Warszawie, nie można było jednak wykluczyć możliwości ataku znacznymi siłami na Lwów. Dlatego też liczono na to, że kapitan Kelly bystrym okiem dostrzeże wszelkie znaki, zdradzające ostateczne zamiary nieprzyjaciela. Niestety, dobrodusznego Irlandczyka zawiodło szczęście i tego wieczoru A.E.G. nie powrócił do Hołobów. (Wiele tygodni później dotarła wiadomość, że Kelly i jego pilot zginęli, gdy ich bombowiec rozbił się w wąwozie na terytorium zajęтым przez czerwonych. Miejscowi chłopi pochowali obu mężczyzn w płytkich grobach niedaleko miejsca katastrofy, ale dokładnych szczegółów tragicznego lotu nigdy nie poznano).

Ciążące nad Hołobami pecha omal nie potwierdziła kolejna ofiara, kiedy dzień później Fauntleroy zaatakował oddział bolszewickiej konnicy. Podczas gdy major szykował się do ostrzelania kolumny nieprzyjaciela, zaskoczył go nagły ogień z pobliskiego lasu. Kula trafiła w główny zbiornik benzyny jego Balilli; niemal równocześnie pilot poczuł ostry ból w prawej nodze. Największym jego problemem było teraz utrzymanie samolotu, ponieważ wyciekająca benzyna, niesiona pędem powietrza, zalewała pilotowi twarz i poważnie ograniczała widoczność. Silnik Balilli zakrzusił się i zamarł na skutek braku paliwa, lecący zaś chybotliwie samolot spadał w kierunku bolszewickich jeźdźców, galopujących na przełaj w oczekiwaniu katastrofy. Raz jeszcze zbiornik opadowy — mały awaryjny zbiornik benzyny na górnym płacie skrzydła włoskiego samolotu — uratował życie amerykańskiego pilota. Mimo trudnej sytuacji Fauntleroyowi udało się otworzyć przewód zbiornika opadowego i gdy jego samolot już niemal dotykał drzew, silnik zaskoczył, pozwalając w ostatniej chwili uniknąć katastrofy. Były oblatywacz AEF przywołał wszystkie swoje umiejętności z czasów I wojny światowej i popro-



Archiwum Corsiego

*Mesa oficerska w Hołobach mieściła się pod daszkiem (powyżej). Szeregowcy jadali zwykle nie oddalając się od pociągu eskadry, szczególnie jeśli spodziewali się natychmiastowego odjazdu (poniżej).*



wadził niesprawną maszynę ku polskim liniom. Wściekli, wymachujący szablami jeźdźcy, widząc, że spodziewana zdobycz wymyka im się z rąk, wykrzykiwali kozackie przekleństwa. Choć Fauntleroy wciąż się obawiał, że w przesiąkniętej benzyną kabinie może wybuchnąć pożar, poczuł się pewniej, gdy na wschodnim przedpołu Łucka minął okopy obsadzone przyjaznymi oddziałami. Po paru minutach wylądował i stwierdził z wielką ulgą, że rana w nodze nie spowoduje trwałego kalectwa. Następnego dnia zaniepokojeni członkowie eskadry powitali go w Hołobach, a grupa mechaników natychmiast wyruszyła ciężarówką, by ratować samolot.

Osiemnastego lipca Buck Crawford wziął udział w podobnym spektaklu, gdy wraz z Edem Corsim wystartował o siódmej wieczorem z późną misją nad rzekę Horyń. Przedtem pożegnali się z Harmonem Rorisonem. Wesoły Karolińczyk nigdy nie doszedł całkiem do siebie po kraksie w ukraińskim bagnie, podczas której dwa miesiące wcześniej połamał sobie zębra. Jego wyjazd do Stanów Zjednoczonych uszczuplał skład eskadry, a gdy porucznik i kapitan krążyli nad terytorium nieprzyjaciela, szukając potencjalnych celów, pojawiła się groźba kolejnej straty. Zanim Amerykanie zdołali zaatakować, bolszewicy otworzyli ogień z ukrytych na ziemi stanowisk i — do-



*Ciężarówki eskadry, choć prymitywne i trudne w obsłudze, były dla jednostki nieocenione. Nie tylko zapewniały zaopatrzenie, ale także umożliwiały przewóz samolotów po przymusowym lądowaniu.*



kładnie jak w przypadku Fauntleroja — kula przebiła główny zbiornik paliwa Balilli Crawforda. Silnik zgasł, więc Buck pospiesznie przełączył się na zbiornik opadowy, ale — inaczej niż u Fauntleroja — układ awaryjny nie zadziałał. Crawfordowi udało się jednak posadzić maszynę na otwartym, choć wyboistym polu. Corsi, który był świadkiem nieprzewidzianego lądowania kolegi, krążył nad nim, zastanawiając się, jak powinien postąpić, gdy nagle zauważył oddział kozackiej konnicy (w dzienniku podał, że składał się on z piętnastu jeźdźców) pędzący na przełaj ku stojącemu na ziemi samolotowi. Najwyraźniej Crawford także spostrzegł nadciągających wrogów, ponieważ błyskawicznie wyskoczył z niesprawnej Balilli i rzucił się ku najbliższemu lasowi.

Corsi podjął próbę rozproszenia bolszewików i odwrócenia ich uwagi. Zatakował więc, strzelając z karabinów maszynowych w locie nurkowym, by dać Buckowi czas na znalezienie kryjówki. Niestety, to opóźniające działanie nie przyniosło większego efektu, a kiedy Crawford ocenił odległość dzielącą go od drzew, zdał sobie sprawę, że jego szanse na przeżycie maleją z każdą chwilą. Już miał porzucić wszelką nadzieję, gdy obejrzawszy się przez ramię, zauważył, że silnik samolotu znów pracuje. Zbiornik opadowy jednak zadziałał. Zapewne pęcherzyk wody lub inne obce ciało, zatykające przewód paliwowy, przemieściło się podczas lądowania i na skutek jakiegoś mechanicznego cudu silnik znów zaskoczył. Wysoki porucznik nie zastanawiał się, jak mogło do tego dojść; czym prędzej zmienił kierunek i z największą szybkością, na jaką było stać eks-obrońcę z Lehigh, popędził na powrót ku powoli toczącemu się samolotowi.

Na szczęście wygrał ten wyścig, choć w chwili, gdy wspinał się do kabiny, Kozacy zmierzali ku niemu niczym ponury koszmar z opowieści o Czyngis-chanie. Balilla posłusznie zareagowała na gwałtowne zwiększenie obrotów silnika, ale gdy pędziła, podskakując na nierównym terenie, uderzyła w jakąś przeszkodę (prawdopodobnie rów melioracyjny), co poważnie uszkodziło koło i spowodowało pęknięcie jednej podłużnicy kadłuba. Przez moment wydawało się, że samolot rozpadnie się na ziemi zaledwie kilka metrów przed ścigającymi go bolszewikami, ale niemal cudem maleńka maszyna wyrównała i uniosła się w powietrze. Inna wersja opowieści o tej legendarnej ucieczce podaje, że Balilla skosiła łopatami śmigła część zboża na polu, na podwoziu zaś uniosła fragment rozwalonego ogrodzenia, o włos unikając szabli zawieszonych czerwonych. Zapadał już zmierzch, gdy Corsi zakołysał samolot w pożegnalnym salucie przed powrotem do Hołobów. Crawford nie miał dość benzyny, by dolecieć na lotnisko eskadry, wylądował więc w Łucku,

gdzie znalazł transport samochodowy, którym następnie pokonał 80-kilometrową drogę do pociągu Eskadry Kościuszkowskiej. Dotarł na miejsce o trzeciej nad ranem, a mechanicy znów wyruszyli ciężarówką, by odzyskać kolejną uszkodzoną Balillę.

W Hołobach Eskadra Kościuszkowska działała wyłącznie z ruchomej bazy kolejowej. Powrót na linię frontu nie był zbyt udany, szczególnie wobec dręczącej pilotów, wciąż niewyjaśnionej nieobecności Coopera i Kelly'ego. Samopoczucie dodatkowo pogarszał fakt, że wśród personelu odkryto kilka przypadków tyfusu. Jednak nawet bez tych nowych problemów trudno byłoby zachować entuzjazm podczas długotrwałego odwrotu. Na froncie południowym, mimo nieustającego polskiego oporu, siły generała Budionnego wciąż parły naprzód, ale bezpośrednie starcia zbrojne, do których tu i ówdzie dochodziło, nie przynosiły rozstrzygnięcia. Brakowało więc konkretnego impulsu, pobudzającego siły vitalne. Z powietrza nie sposób było ustalić, jaki jest ogólny plan działań bolszewików — czy główne uderzenie zostanie wymierzone w Warszawę, czy też celami będą Lwów, a następnie Kraków.

Niejasną sytuację dodatkowo komplikowały pogłoski o wysuwanych propozycjach pokojowych, równocześnie zaś połączone siły generała Tuchaczewskiego zdążyły ku polskiej stolicy od północy. Mocarstwa sojusznicze nagle (lecz ponieważ) zdały sobie sprawę, że czerwonym chodzi o coś więcej niż tylko o kwestię przebiegu granic. Depesza Associated Press, wysłana z Paryża dwudziestego drugiego lipca, donosiła:

Jak się dziś dowiedzieliśmy, sojusznicy postanowili podjąć działania na rzecz udzielenia Polsce natychmiastowej pomocy militarnej, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Komisja francuska, na której czele stoi Jules J. Jusserand, ambasador Francji w Stanach Zjednoczonych, przebywający na urlopie w kraju, a której członkiem jest gen. [Maxime] Weygand, prawa ręka generała Focha [...] wyjechała dziś do Warszawy z obietnicą pomocy Polakom. Tym samym pociągiem podróżowała komisja brytyjska, składająca się z lorda D'Abernona, brytyjskiego ministra w Berlinie, generała [Percy'ego] Radcliffe'a oraz sir Maurice'a Hankeya. Mają oni upoważnienia, by ogólnie

zapewnić Polaków o pomocy i zaopatrzeniu, jeśli bolszewicy rzeczywiście dokonają inwazji na polskie terytorium.

Nieoficjalnie mówi się, że w razie potrzeby oznacza to wysłanie wojska.

Tego samego dnia doniesienia AP z Waszyngtonu mówiły:

Oficerowie armii i urzędnicy Departamentu Stanu pesymistycznie ocenili zdolności Francji i Wielkiej Brytanii do umieszczenia wojsk w Polsce na czas, by zatrzymać rosyjskie uderzenie przed upadkiem Warszawy; wielu sceptycznie wyrażało się o możliwości skłonienia zmęczonych wojną obywateli do walki bez poważnego naruszenia równowagi wewnętrznej [...] Na razie Departament Stanu wskazał, że Stany Zjednoczone zamierzają grać rolę zainteresowanego obserwatora. Podjęto już kroki, by usunąć z tamtych terenów wszystkich Amerykanów, którzy zechcą wyjechać.

Pozostali członkowie Eskadry Kościuszkowskiej byli zdecydowanie czymś więcej niż „zainteresowanymi obserwatorami”. Wypełniali osobiste zobowiązanie, które uważali za ważne i honorowe, trudno się więc dziwić ich rozczarowaniu letargiczną odpowiedzią ich kraju na polskie apele. Bezpośredni związek z sytuacją miał fakt, że pułkownikowi CastleWi udało się w Nowym Jorku zwerbować niemal dwa tuziny lotników, gotowych dołączyć do jednostki w Hołobach, ale jego wysiłki udaremniała rządowa biurokracja. Zdesperowany Castle wysłał w końcu do prezydenta Wilsona następujący telegram:

W ciągu minionych trzech miesięcy co najmniej połowa amerykańskich lotników w Eskadrze Kościuszkowskiej, walczącej w Polsce przeciw bolszewikom, zginęła, została ranna lub zaginęła. Drugiego lipca otrzymałem depezę od majora Cedrica Fauntleroya, ówczesnego dowódcy eskadry, proszącego o pomoc w znalezieniu pilotów chętnych do zastąpienia tych, którzy ubyli z jego jednostki. Od tamtej pory dwudziestu trzech dzielnych amerykańskich lotników wyraziło gotowość wyjazdu na własny koszt do Polski, by walczyć o przetrwanie kraju, który odzyskał niepodległość głównie dzięki Pańskiemu wspaniałemu

apelowi do świata z 1918 roku. Ochotnicy ci niczego nie chcą od naszego rządu oprócz pozwolenia na opuszczenie kraju i jak najspieszniesze odpłynięcie do Gdańska. Zostałem poinformowany przez tych, którzy złożyli już prośbę o paszporty, że Departament Stanu odmawia wydania paszportów Amerykanom, którzy pragną udać się do Polski. Czy mogę Pana prosić o sprawienie, by Departament Stanu zrobił wyjątek dla tych wspaniałych młodych Amerykanów, którzy jedynie naśladowają piękny przykład swych kolegów, już walczących dla Polski, oraz tych innych bohaterskich Amerykanów, którzy podczas Wielkiej Wojny tworzyli Eskadrę im. Lafayette'a.

W tych warunkach wysoce wątpliwe było, czy jacykolwiek piloci zasila Eskadrę Kościuszkowską dość szybko, by jeszcze na coś się przydać. Tymczasem sytuacja zaopatrzenia i personelu w całych młodych Wojskach Lotniczych RP osiągnęła stan całkowitej beznadziei. Historyk Jerzy B. Cynk tak opisywał ten ponury okres:

[...] kryzys wyposażenia pogłębiał się z tygodnia na tydzień. Częste zmiany lotnisk i lądowania w przygodnym terenie podczas szybkiego odwrotu powodowały jeszcze większe ubytki maszyn, a ponieważ nie nadążano z naprawą i ewakuacją samolotów, kilka eskadr utraciło cały sprzęt latający. W lipcu sytuacja graniczyła z katastrofą; dwudziestego piątego tego miesiąca [...] wszystkie dwadzieścia eskadr miało łącznie do dyspozycji zaledwie trzydzieści jeden nadających się do lotu maszyn.

Gdy do Hołobów dotarła wiadomość, że bolszewicy zajęli Dubno na południowy wschód od Łucka i prowadzą natarcie wzdłuż całego rozciągniętego frontu, postanowiono przenieść Eskadrę Kościuszkowską dalej na zachód, za Bug, do wsi Uściług, leżącej w linii prostej na północ od Lwowa. Do przeprowadzki doszło dwudziestego czwartego lipca, a dzięki lepszym warunkom, jakie zapewniała nowa baza, niemal natychmiast poprawiło się morale. Wciąż istniało zagrożenie tyfusem, więc z radością przyjęto przenosiny z wagonów towarowych do czystszych kwater. Buck Crawford napisał w liście do Kena Shrewsbury'ego, że Uściług oferuje „dobre rzeczne kąpie-

lisko i wspaniały dwór, w którym mieszkamy". (W ciepłe letnie wieczory, gdy nie było lotów, piloci dla rozrywki strzelali do ryb w rzece, a pływacy, nie przejmując się brakiem kostiumów, wyciągali ofiary tych łowów i dostarczali je kucharzowi eskadry). Tymczasem Fauntleroy większość czasu poświęcał III Dyonowi, a zatem spośród pierwszych amerykańskich ochotników służbę w coraz szczuplejszej eskadrze pełnili już tylko Crawford, Corsi i Chess.

## Rozdział XII

### WYTRWAŁOŚĆ WE LWOWIE, TRIUMF W WARSZAWIE

**W**miarę jak lipiec 1920 roku przechodził do historii, w oczach obserwującego Polskę świata jej los wydawał się coraz bardziej przesądzony. Analitycy uznawali, że polska wiosenna ofensywa przeciw nieprzygotowanemu wrogowi przyniosła marszałkowi Piłsudskiemu krótkotrwały triumf, ale odwetowa kampania bolszewików jest dobrze przemyślanym manewrem, który zdusi polskie marzenia i spowoduje nowy układ sił w Europie. Fakt, że Tuchaczewski, wkraczając na tradycyjnie polskie ziemie, zignorował i francuskie, i brytyjskie ostrzeżenia, jasno wskazywał, że zapadła decyzja o rozszerzeniu walk po Warszawę i dalej. Gdy czerwoni stali w odległości zaledwie kilku godzin marszu od nadwiślańskiej stolicy, dyskusja o przysłaniu pomocy z daleka stawała się czysto akademicka.

Generał Erich Ludendorff, wojowniczy niemiecki dowódca, zaproponował w Berlinie, że powoła półtoramilionową armię do walki z bolszewikami, ale w zamian chce powrotu Poznania (gdzie się urodził) do Niemiec oraz odwołania kilku postanowień traktatu wersalskiego. W memorandum na temat „niebezpieczeństwa bolszewizmu”, wydanym dwudziestego ósmego lipca, ostrzegał:

Upadek Polski pociągnie za sobą upadek Niemiec i Czechosłowacji. Ich sąsiedzi na północy i południu będą następnymi [...] Niech nikt się nie łądzi, że [pochód bolszewizmu] zatrzyma się przed opanowaniem Włoch, Francji i Anglii. Nie zatrzyma go nawet siedem mórz [...] Wtedy będzie już za późno i nastąpi rozpad cywilizacji. A przyczyną tego będzie tępota rządu i ospa-

łość burżuazji, która w dniach najważniejszych wydarzeń lubi siedzieć cicho w domu.

Zbliżało się przesilenie i mimo spóźnionych propozycji pomocy Polska miała stawić czoło tej złowróznej godzinie właściwie osamotniona. Jedynie niewielka liczba cudzoziemskich ochotników, znajdujących się już na scenie — takich jak amerykańscy członkowie Eskadry Kościuszkowskiej — i szczątkowe siły ukraińskie Petlury mogły jakoś wspomóc polskie wojsko, przygotowujące się do ostatecznej konfrontacji. Generał Rozwadowski, który pomógł urzeczywistnić wyjątkową propozycję Meriana Coopera, wrócił do Polski z biura oficera łącznikowego w Paryżu i został mianowany szefem Sztabu Generalnego. Poborowi i ochotnicy wzmacniali szeregi broniącego kraju wojska. Gdy stało się już całkiem jasne, że przyszłość ojczyzny znalazła się w śmiertelnym niebezpieczeństwie, nawet socjaliści i organizacje robotnicze odpowiedziały utworzeniem kilku lojalnych batalionów. Był to także czas modlitwy. Ojciec Pacificus Kennedy w artykule zatytułowanym *Pomoc dla na wół pokonanych* wspomina żarliwe wezwania:

Na polecenie hierarchii kościelnej we wszystkich świątyniach katolickich w Polsce rozpoczęto szóstego sierpnia nowenny przygotowujące do święta Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny. Tego samego wieczoru Piłsudski zamknął się w gabinecie w Belwederze. Przez wszystkie lata wygnania, więzienia i nadziei nosił na piersi ryngraf z Matką Boską i w czarne godziny nocy modlił się do niej. O świcie drugiego dnia nowenny obmyślił plan obrony Warszawy.

Charles J. Phillips, urzędnik Czerwonego Krzyża, powiedział, że po mszy w niedzielę ósmego sierpnia 100 000 warszawiaków przeszło w procesji od kościoła do kościoła — a bolszewicy znajdowali się w odległości zaledwie 40 kilometrów! Ponieważ wszyscy zdolni do walki mężczyźni byli na froncie lub kopali w Warszawie okopy, w procesji wzięły udział jedynie kobiety, dzieci, starcy i ranni weterani. „Jednak przy tej siedmiogodzinnej procesji modlących się i śpiewających ludzi coś musiało się zdarzyć, by zatopić sowiecką burzę — mówi Phillips. — Dźwięk tak stanowczy i głośny, że wydawał się bardziej błaganiem. Był to krzyk wyzwania wobec nadciągającego nieprzyjaciela”.

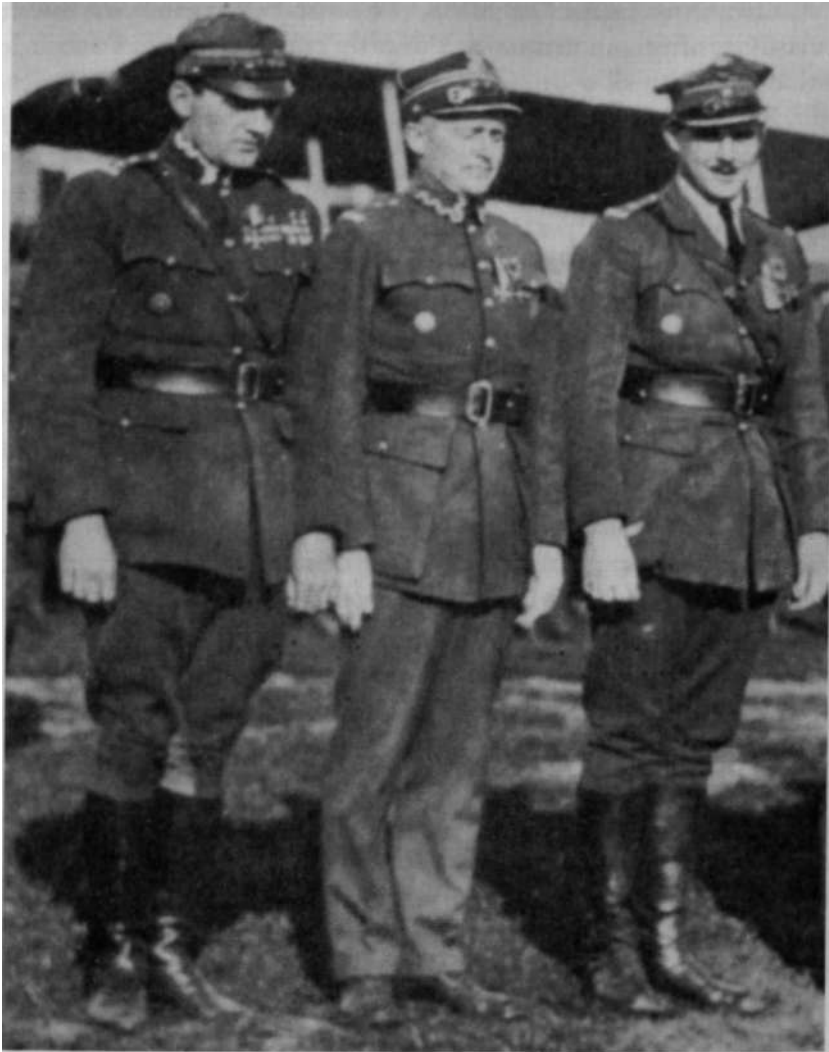
Czy to na skutek boskiej inspiracji, rad generała Weyganda czy konsultacji z własnymi oficerami marszałek Piłsudski opracował jednak strategię dla wszystkich polskich sił w ostatecznej próbie powstrzymania bolszewickiego najazdu. Rozkaz nr 8358/3, wydany przez Naczelne Dowództwo i podpisany przez generała Rozwadowskiego szóstego sierpnia, natychmiast spowodował potężne przegrupowanie wojsk w celu realizacji planu.

Trzy strefy walki miały zastąpić dotychczas istniejące dwa fronty. Dowództwo nad Frontem Północnym, ciągnącym się od Pułtuska na północ od Warszawy po Dęblin u ujścia Wieprza do Wisły, niemal 100 kilometrów na południowy wschód od stolicy, objął generał Józef Haller. Sam Piłsudski przyjął osobistą odpowiedzialność za Front Środkowy — od Dęblina mniej więcej wzdłuż Bugu po Brody na linii kolejowej Lwów-Równe. Front Południowy, dowodzony przez generała Wacława Iwaszkiewicza, dopełniał łuk od Brodów po Dniestr. Z takich to rozległych pozycji obronnych marszałek Piłsudski zamierzał rozegrać swą kartę atutową. Tuchaczewski rozkazał, by Warszawę zajęto „najpóźniej dwunastego sierpnia”, więc przyjmując ten sowiecki termin, Polacy mieli niecały tydzień na przygotowanie ostatecznej bitwy.

Podczas gdy oczy świata śledziły dramatyczne wydarzenia rozgrywające się wokół stolicy Polski, Eskadra Kościuszkowska — mimo ograniczonej mocy działania — była gotowa podjąć wszelkie akcje, jakie jej wyznaczy Naczelne Dowództwo. W Uściługu odnotowano niewiele lotów, a większość odbyto w celach zwiadowczych i łącznikowych. Trzeciego sierpnia na liście tymczasowo niezdolnych do lotów znalazł się kolejny pilot — porucznik Weber, który rozbił swego Albatrosa na lotnisku eskadry podczas lądowania przy dużej prędkości. Po raz drugi w ciągu niespełna trzech miesięcy doznał bolesnych obrażeń głowy i ramienia, więc odesłano go do punktu pomocy medycznej, liczba zaś czynnych pilotów eskadry spadła do pięciu.

Tego dnia, w którym Weber został ranny, pociąg ponownie załadowano i eskadra przeniosła się do Korczowa, w połowie drogi między Lwowem a Uściługiem. Ponieważ Fauntleroy miał inne obowiązki i wydawało się, że Cooper już nie wróci, dowodzenie eskadrą objął oficjalnie Buck Crawford, mianowany już kapitanem. Korespondent Associated Press donosił piątego sierpnia z Warszawy między innymi:

Amerkańscy lotnicy z Eskadry Kościuszkowskiej walczyli z konnicą generała Budionnego i piechotą nad Seretem, gdzie Sowietci nie zdołali się posunąć naprzód. Część eskadry walczy-



Archiwum Speaksa

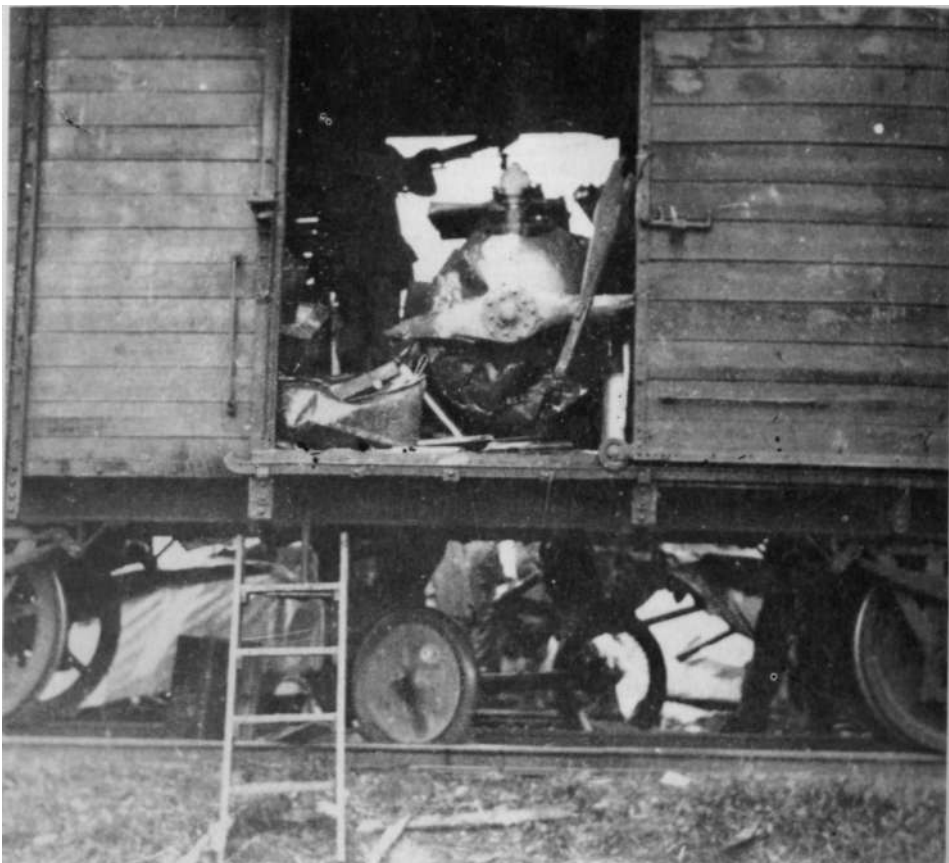
*Buck Crawford (z prawej) został trzecim i ostatnim amerykańskim dowódcą Eskadry Kościuszkowskiej. Jego poprzednikami byli współzałożyciele eskadry — Cedric Fauntleroy (z lewej) i Merian Cooper (pośrodku). Urodzony w Pensylwanii Crawford był mieszkańcem Wilmington w stanie Delaware. Podobnie jak Cooper, podczas I wojny światowej znalazł się w niemieckiej niewoli.*

ła wczoraj w Mikulińcach, gdzie napotkała Kozaków i oddział piechoty. Nieprzyjaciel poniósł ciężkie straty, wynoszące 1600 zabitych i dużą liczbę rannych.

Szóstego sierpnia, gdy marszałek Piłsudski szykował się do ujawnienia planu rozmieszczenia wojsk, żaden samolot nie wystartował na skutek ulewnej deszczu. Przez trzy dni ludzie siedzieli w wagonach towarowych, czekając na zmianę pogody i zastanawiając się, co ich czeka w następnych dniach i godzinach. Wiedzieli, że stan wojny nie rokuje dobrze dla Polski, lecz akurat wówczas — gdy sytuacja wydawała się najbardziej ponura — niewiele mogli zdziałać. Nie orientowali się oczywiście, że gigantyczne i skomplikowane przegrupowanie wojsk lądowych, założone w strategii Piłsudskiego, już trwa i że wkrótce zostaną przydzieleni do konkretnej akcji końcowej o historycznym znaczeniu.

Ósmego sierpnia pogoda na tyle się poprawiła, że Crawford mógł polecieć na zachód w poszukiwaniu ewentualnych lądowisk na wypadek kolejnego przerwania frontu. Corsi zrobił to samo dziewiątego, ale z powodu gęstej mgły musiał zawrócić do Korczowa. Dziesiątego do eskadry przybył ze Lwowa porucznik Weber, kapitana Konopkę zaś wysłano z misją zrzuć rozkazów. Gdy tuż przed południem wracał z rutynowego lotu i zaczął podchodzić do lądowania, obsługa naziemna dostrzegła, że ma kłopoty. Albo szwankował jego Albatros, albo on sam nie potrafił ocenić odległości na małym polu. Gdy po raz pierwszy podszedł do lądowania, kierując się na wprost na hangar i pociąg, w ostatniej chwili postanowił nie siadać i poderwał maszynę, przelatując zaledwie o metr nad dachami wagonów. Zatoczył krąg, by spróbować raz jeszcze, i znów źle obliczył długość lądowiska. Po przyziemieniu Albatros dwukrotnie podskoczył wysoko, a gdy koła uderzyły o grunt po raz trzeci, Konopka najwyraźniej zdał sobie sprawę, że nie uda mu się bezpiecznie zatrzymać, więc zwiększył obroty silnika do maksimum, mając nadzieję ponownie poderwać samolot nad druty telegraficzne i pociąg.

Niestety, nie udało mu się zmusić Albatrosa do wystarczająco szybkiego wznoszenia, więc lecąc z pełną prędkością, wbił się wprost w rozsunięte drzwi wagonu kuchni oficerskiej. Wszystko zdarzyło się tak szybko, że ci, którzy widzieli nietypowy pokaz, stali z otwartymi ustami, patrząc, jak skrzydła samolotu odrywają się od uderzenia w ramę, podczas gdy silnik zniknął w środku i wypycha zasunięte drzwi po drugiej stronie. Pod kuchnią w wagonie był rozpalony ogień, ponieważ kucharz przygotowywał południowy posiłek, ale na szczęście maszyna nie zaczęła się palić. Pilota natych-



Archiwum Corsiego

*Porucznik Konopka miał szczęście i przeżył ten dziwaczny wypadek w Korczowie. Gdy schodził do ładowania, źle ocenił odległość i rozbił samolot, wpadając w otwarte drzwi wagonu kuchni oficerskiej. Dzięki Bogu, nikt nie stał przy drzwiach wypchniętych przez silnik (powyżej), a mimo groźnie wyglądającej płatantyny rozbitych skrzydeł i kadłuba ze sklejki (na sąsiedniej stronie, zdjęcie górne i dolne) pilotowi udało się uniknąć poważnych obrażeń.*

miast wyciągnięto z rozbitego samolotu, żywego, lecz mocno krwawiącego z rany koło lewego oka, spowodowanej prawdopodobnie przez stłuczone okulary lotnicze. Pierwsza pomoc wykazała, że Konopka kości ma całe, mimo to odwieziono go do najbliższego szpitala. (Dziennik eskadry nic o tym nie wspomina, ale — jak głosi lotnicza legenda — kucharza, który na szczęście nie stał przy drzwiach, odrzuciło aż pod sufit, a następnie usadziło wprost na



gorącej płycie kuchennej. Podobno po jakimś czasie znaleziono go w korycie z wodą, chłodzącego siedzenie).

Nie było jasne, czy Konopka w ogóle wróci do eskadry. Przyjazd Webera oznaczał jednak, że eskadra liczy pięciu czynnych pilotów, więc kiedy ludzie otrząsnęli się z szoku po kuchennej katastrofie, wszystko szybko potoczyło się normalnym torem. Jedenastego sierpnia Corsi i Chess polecili nad linię wroga na wschód od Korczowa i zaatakowali nad Styrem konnicę nieprzyjaciela. Później tego ranka Crawford skierował się w te same okolice i doniósł o „mnóstwie bolszewików”. Po południu, paradoksalnym zbiegiem okoliczności, Eskadrę Kościuszkowską przeniesiono do jej miejsca narodzin — do Lwowa. W chwili gdy bitwa o Polskę zbliżała się do punktu kulminacyjnego, trzech amerykańscy ochotnicy (plus pułkownik Fauntleroy w dowództwie Dyonu) znaleźli się na powrót w historycznym mieście, gdzie Merian Cooper przeżył wcześniej oblężenie, które sprawiło, że jako człowiek walki zapragnął związać swój los z naczelnikiem Piłsudskim.

Rolę Eskadry Kościuszkowskiej w kulminacyjnej fazie wojny polsko-bolszewickiej określono bardzo prosto: na wszelkie możliwe sposoby wspierać siły generała Iwaszkiewicza na Froncie Południowym, bronić Lwowa oraz tak angażować Budionnego, by nie mógł dołączyć do wojsk biorących udział w bitwie o Warszawę.

Ten ostatni czynnik był dla sprawy polskiej najważniejszy. Gdyby nie dało się zatrzymać Budionnego w Galicji, byłby on w stanie wraz z Tuchaczewskim zamknąć stolicę w kleszczach. Co więcej, miałyby możliwość ataku na tyły dowodzonej przez generała Rydza-Smigłego, a znajdującej się pod Dęblinem specjalnej grupy uderzeniowej, którą Piłsudski zamierzał wykorzystać do schwytania w zasadzkę rosyjskiego przywódcy, gdy ten wyśle swoje wojska do ataku na Warszawę. Nie było wątpliwości, że dywizje kozackie przeważą szalę, zapewniając bolszewikom zwycięstwo nad Wisłą. Zatem jednym z najważniejszych elementów polskiej strategii było niedopuszczenie oddziałów Budionnego do tej bitwy.

Kiedy eskadra znów rozlokowała się w znanych pomieszczeniach na lotnisku Lewandówka, zakres jej działań lotniczych zwiększył się niemal natychmiast. Gdyby Budionny zaatakował Lwów przed skierowaniem się na północ, piloci kościuszkowscy zamierzali do końca walk uświadamiać mu swoją obecność. Jednak przed przewidywanym uderzeniem uznano, że większość



Archiwum Fauntleroya

*Fauntleroy i Crawford ściśle ze sobą współpracowali, gdy po zniknięciu Coopera ten drugi objął dowództwo eskadry. Mimo że Fauntleroy miał wiele nowych obowiązków, czasami, jeśli brakowało pilotów, nadal latał samolotami eskadry.*

ruchomego wyposażenia jednostki lepiej przesłać do Przemyśla, na wypadek gdyby konieczna była natychmiastowa ewakuacja. Na lotnisku zostało jedynie dziesięć wagonów.

Jak się okazało, Budionny — czy to na skutek własnej, czy narzuconej decyzji — rzeczywiście podjął oblężenie Lwowa. Eskadra Kościuszkowska, wspomagająca działania polskiej VI Armii, znalazła się w ogniu bitwy. Poczynając od piętnastego sierpnia, od świtu do nocy prowadzono akcje przeciw zbliżającemu się nieprzyjacielowi. Ponieważ brakowało pilotów, także pułkownik Fauntleroy, gdy tylko mógł, uczestniczył w lotach bojowych. Lotnicy bombardowali i ostrzeliwali kolumny kawalerii, oddziały piechoty, tabory i wagony kolejowe. Na przykład szesnastego sierpnia w dzienniku eskadry odnotowano osiemnaście lotów, mimo że Buck Crawford nie latał z powodu

choroby. Weber odbył pięć lotów, Chess i Seńkowski po cztery, Fauntleroy trzy i Corsi dwa. Tę samą liczbę lotów zarejestrowano następnego dnia: Weber znów wykonał ich pięć, Corsi i Seńkowski po cztery, Chess trzy, a Fauntleroy dwa. To mordercze tempo groziło wyczerpaniem i ludzi, i maszyn — niemniej jednak bolszewicy niewątpliwie uświadomili sobie istnienie eskadry.

W czasie gdy inni piloci gromili Konarmię, chory Crawford skreślił długi list do Kena Shrewsbury'ego. Ruchy eskadry po wyjeździe kolegi oraz własny stan ducha opisał w następującym fragmencie:

Ta Corona to teraz jedna z moich najcenniejszych rzeczy. Rozłożyłem ją na części, nakarmiłem olejem i nową taśmą, więc dobrze działa. Mogę dodać, że obecny właściciel uważany jest za jednego z najszybszych i najskuteczniejszych maszynistów w całej Polsce [...] Z Korczowa przenieśliśmy się do Lwowa, gdzie Fauntleroy przyjął 5, 6 i 15 Eskadrę. Jesteśmy tu od mniej więcej tygodnia. Dużo latałem i rozbijałem się na moim Harleyu Davidsonie wśród drwiących pokrzykiwań ludności. Jakies dwa dni temu złapałem paskudne przeziębienie z gorączką [...] Przebywam jednak teraz w hotelu „George” i nie mam nic do roboty poza zamawianiem różnych rodzajów piwa i wina w próżnym wysiłku ochłodzenia rozpalonego czoła.

Bole są o 20 kilometrów stąd i nadciągają jak burza [...] Wszyscy teraz ciężko pracują. Wczoraj, przy czterech pilotach, eskadra wykonała dwadzieścia jeden lotów [dziennik odnotował osiemnaście lotów przy pięciu pilotach], a każdy pilot wylatał przeciętnie ponad sześć godzin. Corsi trafił się własną bombą w ogon, tak samo jak ty wówczas w Berdyczowie [...] Tutejsi ludzie pokładają wielką ufność w generale Iviscavitch [sic!], naszym dawnym znajomym z Tarnopola. Nawiasem mówiąc, przedwczoraj widziałem pięć bolszewickich samolotów stojących na ziemi tuż na wschód od Tarnopola. Znajdowałem się na wysokości 150 metrów z niesprawnymi kaemami. Zaczęły mnie ścigać dwa Fokkery ale z moją Balillą nie miały szans [...] Zaczynam pisać w nieskoordynowany sposób, bo od czasu do czasu słyszę na dole potężny rumor i skaczą zobaczyć, co się dzieje [...] Jeśli stąd wyjedziemy, to następnym przystankiem będzie Przemyśl, potem Kraków, a stamtąd już niedaleko do węgierskiej granicy.

W liście Crawforda nie wyczuwa się defetyzmu, świadczy on jednak o tym, że lotnicy nie lekceważyli planowania ewentualnej drogi ucieczki. Wobec wzrostu bolszewickiego nacisku na Lwów eskadra rzeczywiście na wszelki wypadek przeniosła się osiemnastego sierpnia do Przemyśla, ale była to jej najdalej na zachód położona baza. Dwudziestego czwartego nastąpił powrót na Lewandówkę. Lwi Gród nie upadł, a Budionny nie pospieszył Tuchaczewskiemu na ratunek. Plan Piłsudskiego (z doraźnymi modyfikacjami i dzięki kilku sprzyjającym okolicznościom) zadziałał! Siły specjalne odcięły nazbyt pochopnych Rosjan, którzy od północy minęli Warszawę, zostawiając swą lewą flankę odkrytą i podatną na atak. W miarę rozwoju wydarzeń polskie wojsko wykorzystało wywołane tym zamieszanie i kontrofensywę zmieniło w pogrom. Prasa światowa od tygodni zapowiadała nieuchronne, decydujące zwycięstwo bolszewików nad Wisłą — tymczasem sytuacja niespodziewanie odwróciła się o sto osiemdziesiąt stopni. Amerykańskie gazety — ogólnie bardziej zainteresowane igrzyskami olimpijskimi w Antwerpii i ostateczną ratyfikacją poprawki o prawach wyborczych kobiet — oznajmiły o historycznym przełomie w losach wojny. W typowym małomiasteczkowym dzienniku ze Środkowego Zachodu, „Press and Dakotan”, ukazującym się w Yankton w Dakocie Południowej, pojawiły się takie oto nagłówki:

- 16 sierpnia: Rosyjskie wojska zbliżają się do Warszawy
- 17 sierpnia: Rosjanie przegrywają pod Warszawą
- 19 sierpnia: Rosyjskie siły wycofują się
- 20 sierpnia: Polacy odnoszą kolejne sukcesy
- 23 sierpnia: Rosyjskie wojska w pełnym odwrocie
- 25 sierpnia: Całkowita klęska Sowietów
- 26 sierpnia: Armia bolszewicka rozbita w puch

Nagle Polskę, która znajdowała się już w rozpaczliwej sytuacji, otoczyła sława odradzającego się narodu, ożywianego nową nadzieją i nowym pragnieniem, by przegnać znieprawdzone bolszewików poza granice i w mrok historii. Wieści o triumfie pod Warszawą oczywiście wpłynęły na panujące we Lwowie morale, ale nie dało się od razu ocenić, jak ważną rolę w tym zwycięstwie odegrały polskie wojska na Froncie Południowym — zarówno lądowe, jak i lotnicze. Na przykład członkowie Eskadry Kościuszkowskiej nie mogli sobie wówczas zdawać sprawy, że najwyższe dowództwo bolszewickie było uwikłane w wewnętrzny konflikt osobowości, który bezpośrednio wpłynął na ruchy Armii Konnej. Historia ujawniła później, że wiadomości przesyła-



ne przez Tuchaczewskiego Budionnemu były opóźniane, zmieniane lub ignorowane, aż stało się już za późno na pomoc, nawet gdyby kozacki dowódca pospieszył ze swoimi konnymi ku Warszawie.

Norman Davies, cytowany już historyk brytyjski, wysunął tezę (popartą pismami Lwa Trockiego), że oficer polityczny Armii Konnej, Józef Stalin pośrednio wspomógł sprawę polską. Zawiść, jaką przysły dyktator żywił wobec Iwana Smilgi, swego odpowiednika w wojskach Tuchaczewskiego skłoniła go do zatrzymania Budionnego przy oblężeniu Lwowa dokładnie wtedy, gdy Konarmia powinna była maszerować od południowego wschodu na Warszawę. Gdy wydany dwudziestego sierpnia rozkaz odstąpienia od Lwowa i skierowania się na północ w końcu dotarł do Budionnego i skłonił go do odpowiednich działań, misja pary Smilga-Tuchaczewski była już skazana na klęskę. Trocki wyraźnie wskazuje winnego: „Gdyby Stalin, Woroszyłow i niepiśmienny Budionny nie toczyli w Galicji własnej wojny i czerwona Konna znalazła się w porę w Lublinie, Armia Czerwona nie poniosłaby klęski”. (Wiarygodności tym domniemaniom dodał fakt, że podczas stalinowskich czystek w drugiej połowie lat trzydziestych i Tuchaczewski, i Smilga zostali rozstrzelani).



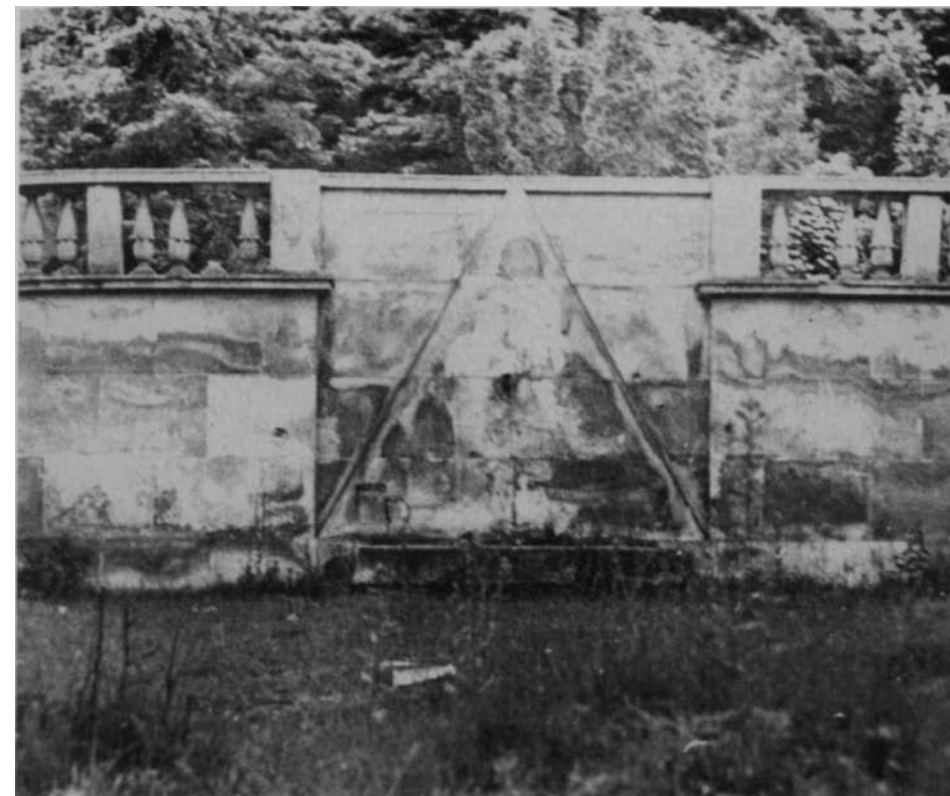
*Kapitan T.V. McCallum*



Archiwum Corsiego

*Podczas pierwszego lotu, 31 sierpnia 1920 roku, nowy członek eskadry, kapitan T.V. McCallum, stracił panowanie nad Balillą i rozbił się, ginąc na miejscu. Lotnicy przyglądają się wrakowi samolotu, który w chwili uderzenia o ziemię stanął w płomieniach.*

Apel Fauntleroya o dodatkowych pilotów przyniósł pierwszy efekt dwudziestego czwartego sierpnia, gdy z Londynu do stacjonującej na Lewandówce eskadry przybył kapitan TV McCallum. Niewiele było wiadomo o nim i jego wcześniejszych dokonaniach. Podał, że mieszka w Toronto w Kanadzie, umiejętności latania zaś nabył w brytyjskich Królewskich Siłach Powietrznych. Niestety, nikomu nie było dane poznać go bliżej. McCallumowi, który chciał jak najszybciej zostać członkiem latającego zespołu, po raz pierwszy pozwolono spróbować lotu Balillą w ostatni dzień sierpnia. Poinformowano go o wszystkich wadach włoskich samolotów: o krótkich skrzydłach i ciężkich nosach, więc bez szczególnej pompy wystartował wczesnym popołudniem do lotu, który uważano za rutynowy i nieważny. Maleńki sa-



Instytut Marszałka Józefa Piłsudskiego, Nowy Jork;  
Instytut Historyczny im. Generała Władysława Sikorskiego, Londyn

*Miejsce ostatniego spoczynku kapitana Kelly'ego, kapitana McCalluma i porucznika Gravesa na Cmentarzu Obrońców Lwowa (na sąsiedniej stronie) stanowiło sanktuarium honoru, dopóki miejscowi Polacy byli w stanie dotrzymać obietnicy, iż będą dbać o pomnik. Po Jałcie cmentarz znalazł się pod kontrolą komunistyczną i wszelkie ślady po amerykańskich bohaterach zostały wymazane (powyżej).*

molot bez problemów wspiął się na wysokość 300 metrów, po czym młody oficer zatoczył krąg nad lotniskiem, by zaznajomić się z działaniem sterów. Nagle, ku przerażeniu obserwującego z ziemi członka eskadry, Balilla ostro położyła się na skrzydło i skierowała nosem w dół w stromym locie nurkowym. McCallum nie dał rady wyjść z korkociągu na pełnym gazie i spadająca w niekontrolowanym locie maszyna rozbiła się na placu przed lwowskim dworcem kolejowym. W chwili uderzenia o ziemię w samolocie wybuchł pożar, a prawie nieznan przybysz zginął na miejscu.



Archiwum Fenna

*Lecący orzeł z wieńcem, odznaka polskiego pilota.*

Niecałe dziesięć miesięcy wcześniej w podobnych warunkach w tym samym mieście zginął porucznik Edmund Graves, który jeszcze przed wyruszeniem do walki stał się symbolem poświęcenia Eskadry Kościuszkowskiej sprawie Polski. Śmierć kapitana McCalluma z kolei symbolizuje zakończenie misji. Obaj mężczyźni zostali pochowani obok siebie na Cmentarzu Obrońców Lwowa. Kilka tygodni później miał do nich dołączyć kapitan Arthur H. Kelly, którego ciało znaleziono i przewieziono do Lwowa, by je pochować z należnymi honorami.

Ochotnicza służba w obronie wolności innego kraju kosztowała życie Gravesa, Kelly'ego i McCalluma, lecz Eskadra Kościuszkowska nie pozostała dłużna i zgotowała śmierć wielu wrogom. Izaak Babel, pisarz rosyjski, który służył w armii Budionnego podczas polskiej kampanii, dramatycznie przedstawił działania amerykańskich lotników widziane oczyma żołnierzy Armii Konnej:

[...] dowódca szwadronu pokazał nam cztery punkciki w niebie, cztery bombowce, które napływały za lśniące łabędzie obłoki. Były to aparaty z powietrznej eskadry majora Fauntleroya [...] I zaczął naprowadzać na aeroplan karabin maszynowy. Lot aparatów nad stacją stawał się coraz bardziej stromy, frasobliwie terkotały one w wyżynie, opadały, kreśliły obrycze i słońce różowym promykiem nakładało się na blask ich skrzydeł [...] Major i jego trzech miotacze bomb pokazali swą biegłość w tej bitwie. Opuścili się do 300 metrów i rozstrzelali z kaemów najpierw Andriuszkę, potem Trunowa. Wszystkie taśmy, wypuszczone przez naszych, nie przyczyniły Amerykanom szkody [...] wyczekawszy z pół godziny, mogliśmy pojechać po trupy.

[...] W południe przywieźliśmy do Sokala przestrzelone ciało Trunowa, naszego dowódcy szwadronu [...] Wszystkie trafienia otrzymał Trunow w twarz, policzki miał upstrzone ranami, język wyrwany. Umyliśmy, jak się dało, twarz zmarłego [...] położyliśmy siodło kaukaskie u wezłowania trumny i wykopaliśmy grób dla Trunowa na honorowym miejscu — w publicznym ogrodzie, pośrodku miasta, przy samym parkanie<sup>118</sup>.

<sup>118</sup> Izaak Babel, *Szwadronowy Trunow*, w: *Armia Konna*, w przekł. Wiktora Woroszyńskiego.

## Epilog

## BOHATEROWIE ZAPOMNIANEJ WOJNY

Działania militarne w wojnie polsko-bolszewickiej zakończyło zawieszenie broni, które weszło w życie o północy osiemnastego października 1920 roku. Zaprzestanie akcji bojowych oznaczało również wypełnienie misji Eskadry Kościuszkowskiej, ale historia sławnej jednostki lotniczej nie zakończyła się tak od razu.

Po bitwie o Warszawę i oblężeniu Lwowa członkowie eskadry nadal latali nad załamującą się linią frontu, głównie w celach zwiadowczych, ponieważ walki ograniczały się do sporadycznych potyczek mniejszych oddziałów i placówek. Generał Budionny i Konarmia (w której wciąż wiele do powiedzenia miał Józef Stalin) wrócili na Krym, liżąc w drodze rany. Po ostatecznej klęsce pod Zamościem, na północ od Lwowa, konnica była wycieńczona, rozbita i zdziesiątkowana, ale w gruncie rzeczy nie bezsilna — o czym miał się w następnych miesiącach przekonać generał Piotr Wrangel.

Także i członkowie Eskadry Kościuszkowskiej byli zmęczeni, a ich szeregi przerzedzone — mogli jednak chodzić z podniesionym czołem i odczuwać dumę z tego, co osiągnęli. Fragment rozkazu polskiego Sztabu Generalnego z pierwszego września 1920 roku wskazuje, że także Polska doceniła ich wkład w wysiłek wojenny:

Eskadra: 5, 6, 7 „Kościuszek” i 12-ta, będąca pod komendą szefa korpusu awiatycznego 6-tej Armii, majora pilota Fauntleroya, dokonały dnia 16-go i 17-go sierpnia tegoż roku 129 wzlotów, podczas których zużyto 7700 kilogramów bomb i 16 700 naboju kulomiotowych.

Cyfry najwyraźniej wykazują rezultaty, jakie poczyniły Eskadry pod kierownictwem pilota, majora Fauntleroya. Walki korpusów awiatycznych 6-tej Armii z kawalerią Budionnego były prowadzone z jak największą dokładnością i najlepszym skutkiem [...]

Nadzwyczajne walki i czyny korpusów awiatycznych 6-tej Armii są owocem wielkiej zdolności organizacyjnej i niespożytej energii szefa awiatyki 6-tej Armii, majora pilota Fauntleroya, dzięki jego idealnemu i entuzjastycznemu poświęceniu się za sprawę Polski w wypełnianiu obowiązków powierzonych mu jako dowódcy awiatycznych sił 6-tej Armii. Podziękowanie należy się również komendantom, personelowi lotniczemu i pomocniczemu Eskadr 5-tej, 6-tej, 7-mej „Kościuszek” i 15-tej, bo przy złączonych wysiłkach ich wszystkich byli w stanie zadania swe wykonać.

Wszystkich tych, którzy wykazali nadzwyczajną odwagę w ostatnich walkach pod Lwowem, poleca się, aby byli odznaczani bez zwłoki.

Podpisano: (—) Rozwadowski  
generał porucznik, szef sztabu

Z czasem wszyscy piloci, którzy walczyli w Eskadrze Kościuszkowskiej, otrzymali najwyższe polskie odznaczenie, Order Wojenny *Virtuti Militari*. Drugiego października, jeszcze zanim na konferencji pokojowej w Rydze, stolicy Łotwy, podpisano zawieszenie broni, na lotnisko Lewandówka przybył generał Stanisław Haller, by uhonorować tym krzyżem Crawforda, Corsiego, Konopkę, Webera, Chessa i Seńkowskiego. Noble otrzymał *Virtuti Militari* przed opuszczeniem szpitala Czerwonego Krzyża we Francji, Shrewsbury i Rorison zaś zostali odznaczeni na specjalnej uroczystości w Waszyngtonie, w której wzięli udział Ignacy Jan Paderewski i generał John J. Pershing.

W miarę wygasania działań wojennych zaczynały napływać z Polski biuletyny prasowe — zapewne bardziej fantastyczne niż prawdziwe. Jedną szeroko rozpowszechnianą historią brzmiała:

Warszawa. Polscy oficerowie wywiadu wojskowego donoszą, że Moskwa zaoferowała nagrodę w wysokości 1 000 000 rubli za dostarczenie żywego lub umarłego majora Cedrica E. Fauntleroya [...] dowódcy polskich wojsk lotniczych Frontu Połu-

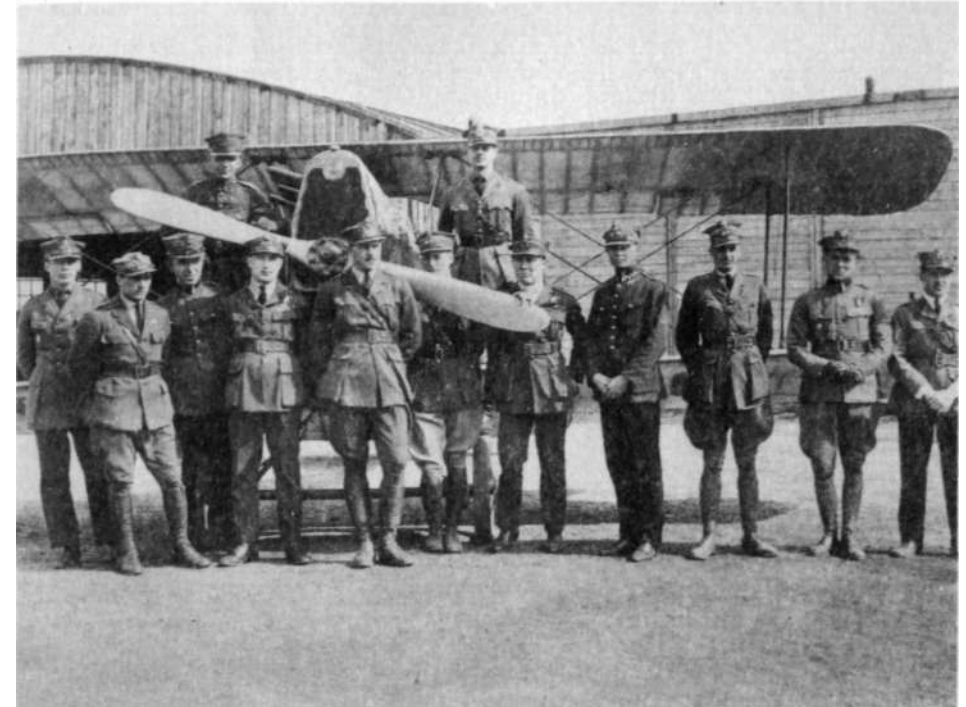
dniowego. Lenin i Trocki przypisują niepowodzenie Budionnego w zajęciu Lembergu [Lwowa], podczas sierpniowego ataku bolszewików na Warszawę, przede wszystkim walce z Kozakami prowadzonej z powietrza.

Choć w raportach zamieszczonych w dzienniku eskadry nigdy nie wspomniano o osobistej kwaterze Budionnego, inny artykuł, zatytułowany *Amerykańscy lotnicy wierni narodowym zasadom*, przedrukowało wiele gazet w Stanach Zjednoczonych:

Warszawa. Amerykańscy lotnicy wchodzący w skład Eskadry Kościuszkowskiej wojska polskiego mieli wiele okazji, by zbombardować złożony z sześciu wagonów pociąg, używany na froncie przez bolszewickiego dowódcę konnicy, generała Budionnego, nie uczynili tego jednak, świadomi, że w pociągu mieszka jego żona z dzieckiem. Amerykanie kilkakrotnie odkryli miejsce postoju pociągu Budionnego, podczas gdy dowódca konnicy odwiedzał żonę i dziecko w ruchomym domu, zawsze jednak wyrzekali się szansy uszkodzenia pociągu lub zagrożenia samemu generałowi.

Jakiś czas temu doniesiono, że w trakcie jednej ze spektakularnych szarż konnicy na polskim południowym froncie raniła Budionnego bomba zrzucona przez amerykańskiego lotnika [...] Generał Budionny to Kozak z Kubania, który był sierżantem sztabowym w dawnej rosyjskiej armii carskiej. Amerykanie wielokrotnie widzieli go z powietrza i opisują go jako niskiego, krępego mężczyznę o wyrazie twarzy inteligentnym mimo dzikiego życia, jakie od lat prowadzi na stepach.

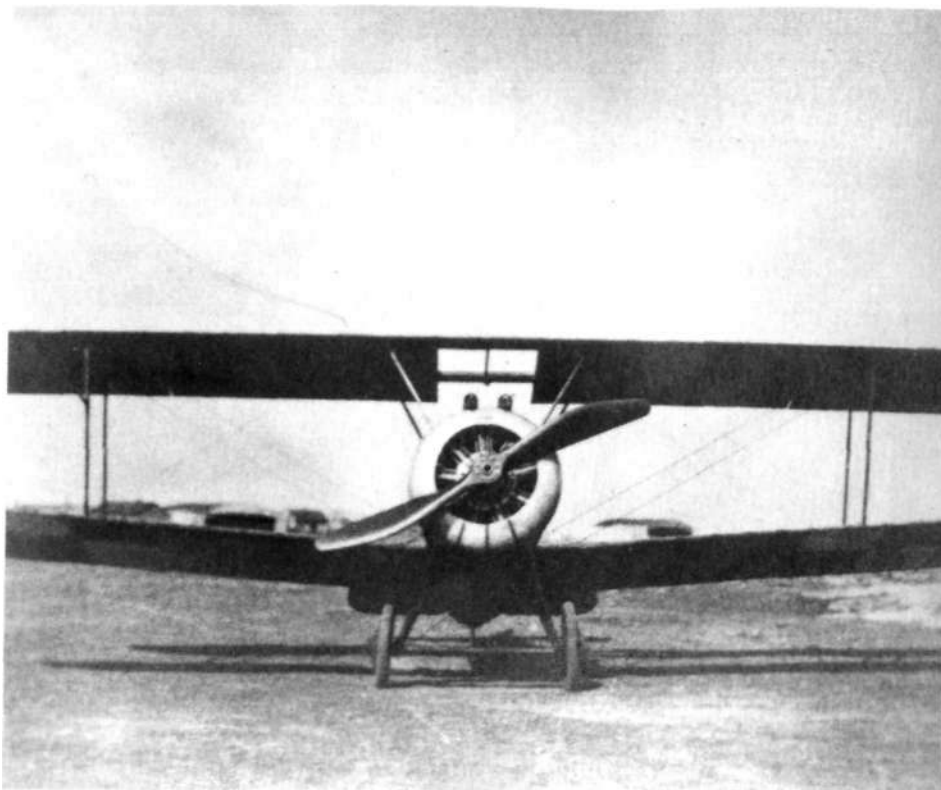
Czy to na skutek telegramu, wysłanego przez pułkownika Castle'a do prezydenta, czy też z innych powodów Departament Stanu w końcu zmienił decyzję dotyczącą paszportów i zezwolił na wyjazd do Polski oficerom, którzy wyrazili chęć uzupełnienia składu Eskadry Kościuszkowskiej. Z powodu rządowej zwłoki przybyli oni do Lwowa tuż przed zawieszeniem broni — za późno, by wziąć udział w walkach. Pięciu nowych pilotów pozostało w jednostce aż do ostatecznej demobilizacji na wiosnę 1921 roku. Czterej z nich — Thomas H. Garlick, John Inglis Maitland, Kenneth Malcolm Murray



Archiwum Speaksa

*Tuż przed demobilizacją w skład Eskadry Kościuszkowskiej wchodzili (od lewej do prawej): (na kołach podwozia) Konopka i Murray; (na ziemi) Weber, Poznański, Orzechowski, Corsi, Crawford, Speaks, Chess, Evans, Maitland, Seńkowski i Garlick.*

i John C. Speaks Jr. — swego czasu wstąpili do brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych i szkolili się w Kanadzie. Garlick, który zaciągnął się przez biuro werbunkowe w Nowym Jorku, został skierowany do służby w Anglii i nigdy nie dotarł na front. Maitland, urodzony w Toronto w Kanadzie, jako dziecko przeprowadził się z rodzicami do Detroit. Podczas wojny skierowano go do Francji, gdzie służył w 54 i 80 Eskadrze Królewskich Sił Powietrznych. Speaks — syn generała brygady, który później został kongresmanem z Columbus w stanie Ohio — miał jedną z najaktywniejszych kart bitewnych ze wszystkich lotników Eskadry Kościuszkowskiej. Latając w 56 Eskadrze RAF, zniszczył balon obserwacyjny nieprzyjaciela i jednego niemieckiego Fokkera (drugiego zwycięstwa w walce powietrznej nie potwierdzono oficjalnie). Osiągnięcia lotnicze przyniosły mu brytyjski Distinguished Flying Cross. Murray, kolejny nowojorczyk, wyróżnił się tym, że przywiózł ze so-



Archiwum Corsiego

*Wyjątkiem wśród myśliwców należących do eskadry był brytyjski Sopwith Camel, sprowadzony do Polski przez porucznika Kennetha M. Murraya.*

bą własny samolot — Sopwith Camel. (W rzeczywistości maszyna będąca własnością prywatną została zakupiona przez rząd polski przed wysyłką ze Stanów Zjednoczonych). Piąty pilot — Earl F. Evans — był kuzynem Elliotta Chessa z El Paso. Ukończył wstępny kurs pilotażu i nawigacji przy Uniwersytecie Tekszańskim, po czym wstąpił do amerykańskich służb lotniczych, a w końcu wyjechał do Francji w składzie 49 Dywizjonu Lotniczego. W ostatnich miesiącach przydzielono do jednostki także polskiego oficera, kapitana Antoniego Poznańskiego. Do dowództwa Eskadry Kościuszkowskiej zgłosiło się ponadto kilku innych lotników, w tym Charles E. Hays z Memphis w stanie Tennessee oraz S.T. Kauffman i Richard C. Allen — obaj podali adresy w Kansas City w stanie Missouri — ale ich nazwiska pojawiają się w dzienniku eskadry tylko sporadycznie i przez krótki czas.



Archiwum Speaksa

*Nowi piloci musieli się tak samo zapoznawać z Albatrosami jak pierwsi amerykańscy ochotnicy, mieli jednak możliwość korzystania z rad tych, którzy przebyli na D.III drogę do Kijowa i z powrotem. Czterej „spóźnialscy” w eskadrze to (od lewej): Thomas H. Garlick (stoi na kole), John C. Speaks, Kenneth M. Murray i John I. Maitland.*

Choć nowo przybyli nie uczestniczyli w bezpośredniej walce z bolszewikami, pełnili ważną rolę w okresie przejściowym. Zawieszenie broni z osiemnastego października było tylko krótkotrwałym rozejmem — do czasu osiągnięcia stałego porozumienia. Polacy odnieśli w Warszawie wspaniałe zwycięstwo, ale Armia Czerwona, choć wyczerpana i pokonana, nie została całkiem rozbita. Zawsze istniała możliwość ponownego wybuchu walk w zimie lub na początku wiosny, więc Eskadra Kościuszkowska pozostawała w gotowości bojowej aż do osiemnastego marca 1921 roku, gdy ostatecznie podpisano w Rydze traktat pokojowy.

Zimą i wczesną wiosną młodzi oficerowie nie pełnili szczególnie wymagającej służby i — w większości — cieszyli się pobytem we Lwowie. W sezonie grali w futbol i baseball, a na lotnisku Lewandówka urządzili raczej mało



Archiwa Corsiego, Crawforda i Shrewsbury'ego



*Jak wszyscy amerykańscy żołnierze w każdej wojnie, piloci Eskadry Kościuszkowskiej też lubili maskotki. Pierwszą był Spad, tu z Corsim i Crawfordem (powyżej); Della, z Fauntleroyem (u góry po lewej i obok), została z jednostką do demobilizacji. Według dziennika eskadry lotnicy zawarli również przyjaźń ze świnia imieniem Teodora.*

profesjonalne pole golfowe. Chodzili także na przyjęcia, a na przepustki jeździli do Warszawy, Krakowa i innych ciekawych miejsc. Wpisy w dzienniku eskadry — tak zwięzłe i rzeczowe podczas działań wojennych — stały się mniej formalne i nie zawsze ograniczały się do spraw związanych z lotnictwem wojskowym. Od czasu do czasu opisywano romanse Delii, psiej maskotki eskadry; natomiast po szczepieniu na tyfus wpis zapewniał, że „eskadra nie musi się teraz obawiać kaszlu, przeziębienia, bólów ucha, brzucha, kapciucha, krost i wysypek”. Ostatni wpis, z trzydziestego pierwszego grudnia, brzmi już zupełnie niewojskowo: „Porucznik Weber upił się po raz ostatni w 1920 roku”.

Jedna niewyjaśniona sprawa nękała eskadrę niemal do chwili jej oficjalnego rozwiązania: zniknięcie kapitana Coopera nad terytorium wroga trzynastego lipca poprzedniego roku. Choć dysponowano dowodami, że dostał się w ręce bolszewików, jego ostateczny los pozostawał nieznan. Dwudziestego szóstego kwietnia 1921 roku amerykańskie przedstawicielstwo dyplomatyczne na Łotwie wysłało do sekretarza stanu telegram następującej treści:

Merian Cooper, obywatel amerykański, uprzednio w polskich Wojskach Lotniczych, który przebywał w więzieniu w Moskwie pod nazwiskiem Mosher, właśnie przybył do Rygi. Telegraficznie zameldował się Polakom.

Od pechowego lotu do Hołobów upłynęło ponad dziewięć miesięcy. Wy-chudły, lecz twardy jak stal na bagnety Cooper uciekł bolszewickim strażnikom więziennym — według jednej wersji — podczas pracy w oddziale zatrudnionym na kolei niedaleko Moskwy. Wraz z dwoma Polakami, porucznikiem i kapralem, dokonał tego w nieludzko zimny dzień, gdy czerwoni strażnicy osłabili czujność, przekonani, że nikt nie spróbuje ucieczki przy tak niskiej temperaturze. Podróżując w nocy i ukrywając się w dzień, trzech mężczyzn podążali na zachód ku granicy łotewskiej. Kilkakrotnie natknęli się na miejscowych; Cooper udawał wówczas głuchoniemego, a polski oficer, który mówił po rosyjsku, czynił użytek ze swego aktorskiego talentu. Tym sposobem jakoś udało się zapobiec odkryciu ich prawdziwej tożsamości. Dramatyczna ucieczka zakończyła się sukcesem, a amerykański pilot natychmiast powrócił do eskadry.



Archiwum Corsiego

*Merian Cooper (pośrodku), wytrwały i niepoddający się przeciwnościom, uciekł z bolszewickiej niewoli z dwoma Polakami (stoją obok niego). Później twierdził, że był w stanie przeżyć dzięki twardej szkole, jaką otrzymał w Akademii Marynarki Stanów Zjednoczonych.*

TELEGRAM RECEIVED.

FROM

VHL

Gray

Riga

Dated Oct. 1, 1920

Recd. Oct. 2, 455 A.M.

October 4, 1920

Sec. of State

5

SECRETARY OF STATE

Washington, D. C.

186, October 1, 3 P.M. Supplementing my 183.

Marian Cooper, American formerly with Polish aviation corps now in jail Moscow under assumed name of Mosher, please notify his father John C. Cooper 356 Market Street Jacksonville, Florida. Other Americans now in jail Moscow are Albert Bond of NEW YORK SUN, Royal Kelley, Kalmati-<sup>Latia</sup>ano, ~~Good~~ (?) and John Flick of WASHINGTON STAR, Ripman, and one Samberg of Brooklyn who is under assumed name of <sup>Frank</sup>shambro. Hopwood and two daughters expect to obtain permission to leave shortly. Kalmati-ano in much improved health and all Americans in fair condition.

VHL

UNDER SECRETARY,

OCT 7 1920

DEPARTMENT OF STATE

YOUNG.

8600 22/1/3

INDEX ROOM

OCT 10 1920

OCT 8 1920

OCT 2 1920

OCT 1 1920

CONSUL GENERAL BUREAU

OCT 2 1920

DEPT. OF STATE

811.20261

corrected

179.4

BY [initials]

*Hojnie ostemplowany i sygnowany telegram z Rygi do Departamentu Stanu USA zawierał oficjalną wiadomość, że Cooper żyje i przebywa w moskiewskim więzieniu, postępując się pseudonimem „kapral Frank Mosher”.*



(W dość kwiecistym artykule napisanym dla „Poland Magazine” w grudniu 1925 roku Kenneth Murray podał, że Cooper, jako „kapral J. Shane”, uciekł z dwoma polskimi oficerami podczas zbierania drewna. Ten i inne, niekiedy sprzeczne szczegóły tamtych wydarzeń trzeba było kawałek po kawałeczku wyszukiwać w jego wywiadach, rozmowach, dokumentach wojskowych i osobistej korespondencji. Cooper zamierzał przed śmiercią sam opisać tę część swej kościuszkowskiej sagi, ale za długo zwlekał i w końcu nie było mu dane tego uczynić).

Lecąc do nowej bazy w Hołobach trzynastego lipca, Cooper dotarł w okolicy Równego. Dostrzegł tam liczny patrol nieprzyjacielskiej konnicy, a gdy obniżył lot, by mu się lepiej przyjrzeć, seria z karabinu maszynowego trafiła w silnik. Samolot się rozbił, lecz Cooper przeżył i został wyciągnięty z kabiny przez bolszewickich kawalerzystów. Opowiadał później przyjaciółom, że uchronił się przed natychmiastową egzekucją, pokazując Kozakom swoje zniszczone ręce (poparzone, gdy Niemcy zestrzelili go podczas I wojny światowej) i zarzekając się, że jest robotnikiem zmuszonym do służby wojskowej, a nie burżuazyjnym oficerem.

Miał wówczas na sobie bieliznę z nadwyżek AEF, a gdy bolszewicy zerwali z niego mundur, zauważył znaczek pralni i napisane szablonem nazwisko: „kapral Frank Mosher”. Od tej chwili uparcie twierdził, że jest żołnierzem z poboru, a nie oficerem znienawidzonej Eskadry Kościuszkowskiej. Wybieg się udał, kapitan w randze kaprała uratował życie, dostał się jednak do bolszewickiego więzienia.

Pierwsza wiadomość, że Frank Mosher to w rzeczywistości Merian Cooper, dotarła do Rygi pierwszego października 1920 roku i została natychmiast przesłana telegraficznie do Departamentu Stanu. Piętnastego grudnia austriacki oficer Leopold Politzer, którego właśnie uwolniono z więzienia w Rosji, napisał list do misji amerykańskiej w Wiedniu:

Na prośbę członka misji, z którym rozmawiałem dziś rano, podaję następujące informacje na temat wzmiankowanego dżentelmena:

Nazywa się Merian C. Cooper. Jest kapitanem, mieszka w Jacksonville w stanie Floryda, USA. Kapitan Cooper służył w wojsku polskim jako organizator lotnictwa wojskowego podczas wojny polsko-bolszewickiej, pod dowództwem majora Cedrica E. Fauntleroya. Na wiosnę 1920 roku spadł na ziemię w płonącym samolocie i dostał się w ręce bolszewików, którzy

zamknęli go w więzieniu w Moskwie, gdzie wciąż przebywa w okropnych warunkach. Ponieważ nazwisko kapitana Coopera cieszy się wśród bolszewików bardzo złą sławą, znalazł się on w niebezpiecznej sytuacji i podał fałszywe nazwisko, zatem wszelkie poszukiwania muszą dotyczyć Franka MOSHERA, kaprała, nr 4608, obecnie w Moskwie, w łagrze Aleksandrowskim (koszary).

Kapitan Cooper nalegał, bym podkreślił, że jego prawdziwego nazwiska nie wolno wspominać na terytorium rosyjskim, ponieważ to tylko pogorszy sytuację. Muszę ponownie zaznaczyć, że kapitan Cooper żyje w strasznych warunkach, cierpi głód, musi wykonywać ciężką pracę przymusową, marznie i nieustannie zagrożają mu choroby. Kapitan Cooper jest obywatelem amerykańskim i zasługuje na szybką pomoc.

Murray żywo odmalował życie, jakie Cooper prowadził przez pięć miesięcy w ziemiance, z której wyrzucono go na mróz, „bredzącego w tyfusie”. Prawdopodobnie więźnia uratował carski lekarz, pielęgnując go aż do całkowitego wyzdrowienia, „kradnąc dla niego jedzenie i wodę”. W 1927 roku, kilka lat po tej gehennie, sam Cooper napisał niewielką książeczkę, zatytułowaną *Things Men Die For (Za co ludzie umierają)*. W rozdziale *Siedem świąt Bożego Narodzenia* wspomina swoje przeżycia w Rosji:

Kocham dobre cygaro. Spanie w ciepłe czy spanie w zimnie, na puchowym łożu czy na betonowej podłodze, czarny chleb z odrobiną smalcu czy obiad u Voisina w Paryżu — szczycę się tym, że nie robi mi to różnicy. Ale gdy wciągam głęboko w płuca dym z dobrego hawańskiego cygara, to jakbym wciągał rajskie powietrze.

A Orlanorf Pietrowicz, dawniej jeden z najbogatszych ludzi w południowej Rosji, miał prawdziwą hawanę. Ten mały, gruby Ormianin, który spał zaledwie trzy prycze ode mnie, dostał ją w paczce z żywnością. Cóż to za luksus w rosyjskim więzieniu!

Przejrzałem mój skromny majątek. Nie trwało to długo. Posiadałem coś, co w Rosji miało ogromną wartość: parę butów. Były za małe na moje spuchnięte nogi, ale Orlanorf miał stopy jak kobieta. Wiedziałem też, że jest Ormianinem, a zatem handlarzem, buty zaś były warte więcej niż cygaro.

Dwie minuty później stałem na podwórku więzienia, pałac hawanę, podczas gdy Orłanorf z dziecinną radością przymierzał nowe obuwie.

Nasz komendant, nie najgorszy człowiek, pozwolił przyjść do więzienia polskiemu księdzu. W wilgotnej, kamiennej piwnicy — niegdyś mojej celi więziennej — kapłan odprawiał mszę.

Na twardej, zimnej podłodze klęczało ze sto osób, dziwacznie odzianych w co tylko się dało, kilkoro w porządnym ubraniu, ale większość w łachmanach albo prawie w łachmanach. Ksiądz słuchał spowiedzi. Zakrył ręką oczy, by nie widzieć spowiadającej się osoby. U jego stóp uklękła kobieta. Szeptem do ucha opowiadała mu o swoich grzechach. Obok niej czekała najsławniejsza niegdyś w Europie szantażystka, wspaniała muzyczka, płynnie mówiąca kilkoma językami. Z ciekawością patrzyłem na zgromadzonych. Był tu hrabia Szechenyi, kuzyn węgierskiego męża Gladys Vanderbilt; mały chłopiec, następca tronu Chiwy — niechrześcijanin, ale z zainteresowaniem przyglądający się obrzędowi niewiernych; sławny rosyjski naukowiec, ubrany w połatane płócienne spodnie i rozdartą koszulę; dwadzieścia różnych narodowości pomieszanych, tworzących najdziwniejsze i najbardziej zróżnicowane zgromadzenie, jakie kiedykolwiek klęczało przed kapłanem.

Wyszedłem na dwór, by spojrzeć na wysokie mury więzienia, dawnego obronnego klasztoru. Przez chwilę nie pamiętałem, gdzie się znajduję. Wydawało mi się, że przez metrowej grubości ściany, oddzielające mnie od świata, jasno widzę palmy i gaje pomarańczowe mojej ciepłej ojczyzny. Potem pomyślałem o dziwnych współwięźniach modlących się na podłodze lochu.

„Diabelnie śmieszne święta” — powiedziałem głośno.

Cooper dołączył do swych kolegów z Eskadry Kościuszkowskiej — i tych, którzy przybyli podczas jego długiej nieobecności — w niedzielę ósmego maja w Warszawie. Poinformowano go, że wkrótce po dostaniu się do niewoli otrzymał awans na majora, a teraz mianowano go podpułkownikiem. Fauntleroy został pułkownikiem, Buck Crawford zaś majorem. Była to co najmniej radosna okazja!

Dziesiątego maja członkowie eskadry stawili się w Belwederze, gdzie marszałek Piłsudski — w pełni już przekonany o ich umiejętnościach — gorąco



Archiwum Speaksa

*Powracającego z Rygi Coopera oczekiwali na dworcu w Warszawie członkowie eskadry (od lewej, w mundurach): Crawford, Speaks, Fauntleroy i Maitland. Między Crawfordem a Speaksem stoi korespondent Associated Press, James P. Howe, Fauntleroyowi zaś towarzyszy żona, przybyła z nim do Polski po jego podróży po Stanach Zjednoczonych, podczas której wygłaszał odczyty i szukał ochotników.*

wszystkich powitał i odznaczył Coopera Orderem Wojennym *Virtuti Militari* oraz Krzyżem Walecznych (po raz drugi). To drugie odznaczenie otrzymali także: Fauntleroy (po raz trzeci), Crawford (po raz trzeci), Corsi (po raz drugi) i Chess. Z Belwederu uroczystość przeniosła się na lotnisko na Mokotowie, gdzie generał Haller udekorował wszystkich pilotów eskadry *Medalem Hallera*. Tego wieczoru w mesie oficerskiej odbył się uroczysty obiad na cześć amerykańskich lotników, połączony z tańcami.

Walcząca w wojnie polsko-bolszewickiej Eskadra Kościuszkowska została oficjalnie zdemobilizowana następnego dnia — jedenastego maja. Amerykanom ofiarowano związane z *Virtuti Militari* niewielkie działki ziemi, oni jednak zaproponowali połączenie indywidualnych nadań w jeden większy majątek z wygodnym dworem, a następnie przekazali go wojsku polskiemu. Chcieli, by urządzono tam dom, w którym ranni żołnierze wolne-



Archiwum Speaksa

*Piloci, którzy późno dołączyli do eskadry, utrzymywali ją w zdolności bojowej w okresie od zawieszenia broni do podpisania traktatu pokojowego. Przed demobilizacją otrzymali odznaczenia od polskiego rządu. Od lewej stoją porucznicy: Evans, Maitland, Murray, Garlick i Speaks.*

go i niepodległego kraju Orla Białego będą mogli przechodzić rekonwalescencję.

Paradoks opisaney historii polega oczywiście na tym, że chwalebne osiągnięcia Eskadry Kościuszkowskiej (tak samo jak AEF) okazały się przejściowe, a później fatalnie zaprzepaszczone przez wydarzenia następnych dziesięcioleci. W wyniku drugiej wojny światowej i wynikających z niej zmian politycznych sowieckie knowania doprowadziły do tego, czego nie zdołali dokonać Tuchaczewski i Budionny. W oczach wielu lojalnych patriotów, którzy znaleźli się na obczyźnie, Polska Piłsudskiego, wolna przez tak krótki czas, znów została wymazana z mapy Europy.

Podczas pogrzebu porucznika Edmunda P. Gravesa, dwudziestego czwartego listopada 1919 roku we Lwowie, mówca zwrócił się do amerykańskich pilotów biorących udział w egzekwiach takimi oto słowami:



Archiwum Speaksa

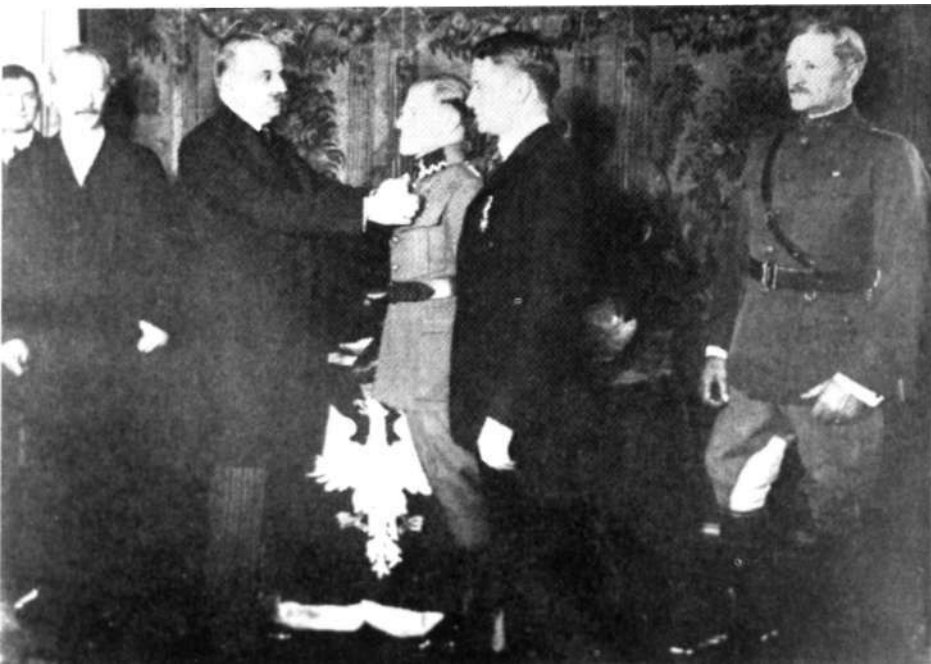
*Pułkownik Benjamin F. Castle (z prawej), nowojorski bankier i były pilot wojskowy, stanowił kontakt eskadry w Stanach Zjednoczonych podczas werbowania nowych pilotów. Gdy niedługo przed demobilizacją pułkownik odwiedził Lwów, witał go między innymi porucznik Chess.*

Przekażcie swym rodakom po drugiej stronie oceanu, że te szlachetne szczątki spoczywają wśród przyjaciół; że zajmiemy się tym grobem z troską i oddaniem; że każdej wiosny będą tu kwitły kwiaty, a wspomnienie o tym poległym wojowniku zostanie złączone z imionami naszych bohaterów.

Na Cmentarzu Obrońców Lwowa — gdzie spoczęli trzej lotnicy Eskadry Kościuszkowskiej: Graves, Kelly i McCallum — wzniesiono kolumnadę, zwaną Pomnikiem Chwały. Widniejący na niej napis wyrażał hołd i wdzięczność tym wszystkim, którzy walczyli o wolną Polskę: *Mortui sunt, ut liberi vivamus* — „Polegli, abyśmy wolni żyli”.



Archiwum Fauntleroya



Archiwum Shrewsbury'ego

Dwudziestego piątego sierpnia 1971 roku o szóstej rano przez uświęconą ziemię Cmentarza Obrońców Lwowa przetoczyły się komunistyczne czołgi. Potężne gąsienice wojennych machin całkowicie zgmiotły już i tak zbezczeszczone groby oraz zniszczony pomnik amerykańskich lotników.

Obiecane kwiaty już nie zakwitły.

(obok, u góry)

*Po ucieczce z bolszewickiego więzienia Merian Cooper (trzeci od prawej) wraz z Johnem Maitlandem i pułkownikiem Fauntleroyem złożył hołd poległym kolegom, ponownie pochowanym na Cmentarzu Obrońców Lwowa.*

(obok, u dołu)

*14 marca 1921 roku Harmon Rorison (w mundurze) i Kenneth Shrewsbury zostali odznaczeni Orderem Wojennym Virtuti Militari podczas specjalnej uroczystości w Waszyngtonie, w której wzięli udział Ignacy Jan Paderewski i generał John J. Pershing.*



Archiwum Corsiego

(powyżej i na stronie sąsiedniej)

*Na dzień przed demobilizacją amerykańskich członków Eskadry Kościuszkowskiej marszałek Józef Piłsudski odznaczył Coopera, Fauntleroya, Crawforda, Corsiego i Chessa polskim Krzyżem Walecznych. Cooper otrzymał także Virtuti Militari, najwyższe odznaczenie wojskowe Polski, którym pozostałych uhonorowano już wcześniej. Ceremonia odbyła się w Belwederze w Warszawie.*



KAWALONOWI ODZIMY "WIRTOŚCI MILITARNI"  
I "KRYTYKA NALEŻYCI" \*



ROZKAZ POCZESALNY  
W SZWABNY SZYLOWY W K. KODZICZKI.

W chwili, gdy Polska stoczona pierdolenia nieprzejadli w krajach wysiłku  
niebysza swa nie odległość, kolejąco się zde uweryła skier przynowa de Pe-  
ski staby walonyż zanie przy zamieniu w ypli staryj palniój nakazywa mażna  
i wazną wleńdźd.

Chwała obajdow, bohaterzy w walkach amerykańskiej ofiowrwie wraz z  
polkowikim PAUNT LE ROY na czele swas przejęcienis, dzielnością i odwagą  
obną zranid rasplian w dlat naży, de Polska powstala i w krajach bitwach od-  
bywa swa niepedad ofid.

Najuczniast pe wytypien de Polaki polownik PAUNT LE ROY obejmuje 7-a  
Bakadry Lydzianca, która strzypuje nazwą im. Kołocznaki, ażeby w ypli znanid  
też Noda i pol Jaga zaimienis zaimenid tych onyde, de opalenia których de-  
zyl nam i jedwocetale walonyż Standy zjednoczonych bohater.

W nierwonych miejscach gętytu w Polowu ginie wa Lewia dilernią letalide  
pilot Edward SHAWD, który owasi działawał letami wozid znanid driad zwo-  
dzenia Lewia, tak pamietaj dla kandyg Polaka.

Wie wyponczepcy pe walkach z karafkami, w których tak dilerstie odmo-  
czyli się owasi działawał letami amerykańskiej ofiowrwie 7 Bakadry im. Kołocznaki,  
które tylko nabrzmiały nierwone odjęcy zaimięzający sturid z owasemkami, effi-  
sarawa się dilerki abryzysa wysiłkiem organizacja i awiacyja Bakadry, wyznajnie  
nalydzimast na front.

Nietylek nam letalide, leco i oimawo upeloneddowid polkowikim znanie na  
se owaj działadid i obrany ataki ofiowrwie amerykańskich na dilerki berdy tel-  
owowid.

W walkach tych ginie bohaterką dilernią kapitan. shorwater KELLY  
Artur, a kapitan COOPER Marian, zestrzelony przez niemowidków, dentaje się  
di niewid, z której pe skrepanych metalowych i fizycznych nierpienich naleka,  
przezywajoc piodneta zrzestredz z Moskwy de Rody.

W próbnym lecie ginie dilernią letników ka. itam pilot MAGDALON.  
Dwid, de nierwonek należidnawej wojnie, pe sekonaniu onyde, de których  
dęty Kołocznaki, wlede Orly walonyż ierzki odcedza z naszega gromu.

Na ten trud krajowy, na zrzestredzanie na posterunku w najodjęzmych obwiazach  
wielonaj wojny oklatas w imieniu letnictwa Polowego najczestozie podziękowanie:

Polkowikowi-pilotowi Gedzie K. PAUNT LE ROY  
Pulkownikowi-pilotowi Morizaw COOPER  
Majelowi-pilotowi George W. CHANFORD  
Kapitanowi-pilotowi Howard CORKI  
Kapitanowi-pilotowi Carl CLARE  
Kapitanowi-pilotowi Warren ROLSON  
Porucznikowi-pilotowi Kenneth SHUBENBURY  
Porucznikowi-pilotowi Elliot CHEDD  
Porucznikowi-pilotowi Kenneth MURRAY  
Porucznikowi-pilotowi Earl F. WELLS  
Porucznikowi-pilotowi Inglio MATTLAND  
Porucznikowi-pilotowi John STANKE  
Porucznikowi-pilotowi T.B. SHANICE.

A Ty, który swa czele poświęcił dla Polski - herb wiosnawej woli  
i odwagi.

Dzielnym i bohaterstwa opow walonyż Ameryki Drodz.

GEN. LOTNICTWA POLOWEGO  
St. JAGIELLO  
KAPITA-PILOT.

Warszawa, dn. 10 maja 1921 r.

Archiwum Crawforda

Poza odznaczeniami, jakie otrzymali przed demobilizacją, członkowie eskadry zostali także wymienieni w rozkazie pochwalnym wydanym w Warszawie 10 maja 1921 roku.



Choć Tadeusz Kościuszko zmarł w Szwajcarii w 1817 roku, jego ciało przeniesiono do Krakowa i pochowano na Wawelu wśród królów i bohaterów Polski. Polskiego patriotę upamiętnia znajdujący się w tym mieście Kopiec Kościuszki, usypany przez społeczeństwo w latach 1820-1823.

## BIBLIOGRAFIA

Wykorzystane w tej książce materiały pochodzą przede wszystkim ze źródeł: pamiętników, dzienników, wspomnień i listów lotników, których udziałem stały się te niezwykle doświadczenia. Autorzy uzupełnili dane informacjami wyszukanyymi w gazetach i czasopismach z tamtych lat, w tym „The Literary Digest”, „The Stars and Stripes”, „The New York Times” i innych wybranych publikacjach. Dane samolotów sprawdzano w:

*The Albatros D.I-D.III*, Aircraft Profiles, nr 127

Caviglioli Riccardo, *L'aviazione austro-ungarica sullafronte italiana 1915-1918*

Lamberton WM. (red.), *Fighter Aircraft ofthe 1914-1918 War*

Korzystano także z następujących dzieł:

Baedeker Karl, *Russia: Handbook for Travellers*, Charles Scribner's Sons, New York 1914

Behlmer Rudy, *Merian C. Cooper*, „Films in Review”, styczeń 1966

Chamberlain WH., *The Russian Revolution*, t. II, The Macmillan Company, New York 1936

Cooper Merian C, *Things Men Die For*, G.P Putnam's Sons, New York 1927

Corsi Edward C, *Poland: Land ofthe White Eagle*, Wyndham Press, New York 1933

Cynk Jerzy B., *History ofthe Polish Air Force, 1918-1968*, Osprey Publishing Ltd., Reading 1972

Davies Norman, *White Eagle, Red Star*, Macdonald & Co. Ltd, London 1972 [wyd. pol. *Orzeł biały, czerwona gwiazda*, Znak, Kraków 2000]

Dziewanowski M.K, *Joseph Piłsudski: A European Federalist, 1918-1922*, Hoover Institution Press, Stanford 1969

*Eastern Provinces of Poland*, Polish Ministry of Preparatory Work Concerning the Peace Conference (Polskie Ministerstwo Prac Przygotowawczych do Konferencji Pokojowej), London 1944

Halecki Oskar, *A History of Poland*, Roy Publishers, New York 1943 [wyd. pol. *Historia Polski*, Yeritas, Londyn 1958]

- Jackson Robert, *At Warwith the Bohheviks: 1917-20*, Tom Stacey, Ltd., London 1972
- Kennedy Pacificus, *Help ofthe Half-Defeated*, „The Immaculate”, sierpień 1966
- Lwów and the Lwów Region*, Polish Ministry of Preparatory Work Concerning the Peace Conference (Polskie Ministerstwo Prac Przygotowawczych do Konferencji Pokojowej) London 1945
- Mitchell David, *1919: Red Mirage*, The Macmillan Company, New York 1970
- Mizwa Stephen E, *Great Men and Women ofPoland*, The Macmillan Company, New York 1942
- Morrison James R, *The Polish People's Repuhlic*, The John Hopking Press, Baltimore 1968
- Murray Kenneth Malcolm, *Wings over Poland*, D. Appleton and Company, New York, London 1932
- Romeyko Marian, *Ku czci poległych lotników*, Lucjan Złotnicki, Warszawa 1933
- Smogorzewski Casimir, *Ahout the Curzon Linę and other Lines*, Free Europe Pamphlet, nr 7 London 1944
- Troscianko Wiktor, *Profanation in Lwów*, „East Europe Magazine”, maj 1972
- Voigt RA., *Poland, Russia and Great Britain*, National Committee of Americans of Polish Descent, Inc., niedatowany folder
- Wells H.G., *The Outline ofHistory*, t. II, Garden City Books, Garden City, 1949

## WYKAZ ILUSTRACJI

- s. 18: Tadeusz Kościuszko (1746–1817)
- s. 26: Monument ku czci Tadeusza Kościuszki w Saratoga National Historical Park w stanie Nowy Jork
- s. 33: Kapitan Merian C. Cooper – pomysłodawca oddziału ochotników wspomagających Polskę w wojnie z bolszewikami
- s. 37: Porucznik Carl Clark w rogatywce
- s. 40: Ignacy Jan Paderewski, premier Polski, żegna w Paryżu członków nowej Eskadry Kościuszkowskiej
- s. 43 i 44: Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej podczas podróży pociągiem do Warszawy
- s. 45: Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej w polskich mundurach
- s. 46: Dwujęzyczny kontrakt z rządem Polski podpisywany przez amerykańskich ochotników
- s. 48: Józef Piłsudski, Naczelnik Państwa
- s. 52: Niemiecki sprzęt lotniczy, znaleziony w hangarze w Poznaniu i zarekwirowany dla potrzeb polskiego lotnictwa
- s. 54: Polscy piloci służący w 7 Eskadrze przed przybyciem amerykańskich ochotników
- s. 55: Porucznik Ludomił Rayski, wcześniejszy dowódca 7 Eskadry, z kapitanem Cooperem i porucznikiem Gravesem
- s. 57: Major Cedric E. Fauntleroy – współzałożyciel Eskadry Kościuszkowskiej i jej pierwszy dowódca
- s. 58: Polacy z obsługi naziemnej
- s. 60: Albatrosy D.III, oznaczone polską szachownicą i godłem Eskadry Kościuszkowskiej
- s. 62: Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej z chłopcami z grupy Orląt Lwowskich
- s. 63: Porucznik Edmund P. Graves – pierwsza ofiara



- s. 65: Pogrzeb lotnika we Lwowie  
s. 67: Kapitan Corsi i kapitan Cooper, dowódcy grup „Kościusko” i „Pułaski”, na lotnisku Lewandówka we Lwowie  
s. 68: Godło Eskadry Kościuszkowskiej zaprojektowane przez porucznika Chessa  
s. 70: Pociąg pancerny  
s. 71: Zbiórka Eskadry Kościuszkowskiej przed samolotami pod koniec 1919 roku we Lwowie  
s. 72: Major Fauntleroy w zimowym ubraniu lotniczym  
s. 73: Pracownicy Amerykańskiego Czerwonego Krzyża z lotnikami Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 74: Ellen Thorson, pracownica Amerykańskiego Czerwonego Krzyża w Polsce, z kapitanem Corsim.  
s. 76: Porucznik Elliott Chess w zimowym stroju  
s. 78: Kapitan Corsi z tubą zawierającą rozkazy dla oddziałów armii lądowej  
s. 83: Porucznik Harmon Rorison – pierwszy pilot Eskadry Kościuszkowskiej, który zaatakował siły bolszewickie  
s. 88: Przygotowania do sesji fotograficznej we Lwowie.  
s. 90: „Lotnisko na kolach”  
s. 92: Porucznicy Konopka i Clark w samochodzie Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 93: Ulotka propagandowa zachęcająca żołnierzy bolszewickich do dezercji  
s. 94: Maszerujący oddział piechoty  
s. 95: Samolot typu Ansaldo Balilla i Albatros D.III  
s. 97: Obsługa naziemna Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 99: Samoloty D.III należące do Eskadry Kościuszkowskiej w zimie 1919 roku we Lwowie  
s. 100: Rosyjscy więźniowie  
s. 101: Jeden z miejscowych pojazdów ciągniętych przez konie, używanych przez Polaków i Rosjan do przewozu towarów i ewakuacji ludzi  
s. 104: Porucznik Edwin L. Noble, ranny po nalocie na Berdyczów  
s. 108 i 109: Samoloty Ansaldo Balilla  
s. 110: Austriacki Albatros D.III  
s. 110: Godło Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 111: Włoski Ansaldo A-1 Balilla  
s. 111: Polowa Odznaka Pilota  
s. 112 i 113: Wypadek w Łucku – zniszczone samoloty Chessa i Fauntleroya  
s. 114: Polski pociąg pancerny  
s. 116: „Karta tożsamości” porucznika Shrewsbury’ego  
s. 119: Polskie medale przyznane oficerom Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 120: Karabiny maszynowe typu Vickers zamontowane w Balillach  
s. 121: Polska po traktacie wersalskim (mapa)  
s. 122: Strefa działań Eskadry Kościuszkowskiej (mapa)  
s. 123: Amerykańscy goście pilotów Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 125: Trzy polskie fronty w ostatnim etapie wojny polsko-bolszewickiej (mapa)  
s. 126: Porucznik Rorison

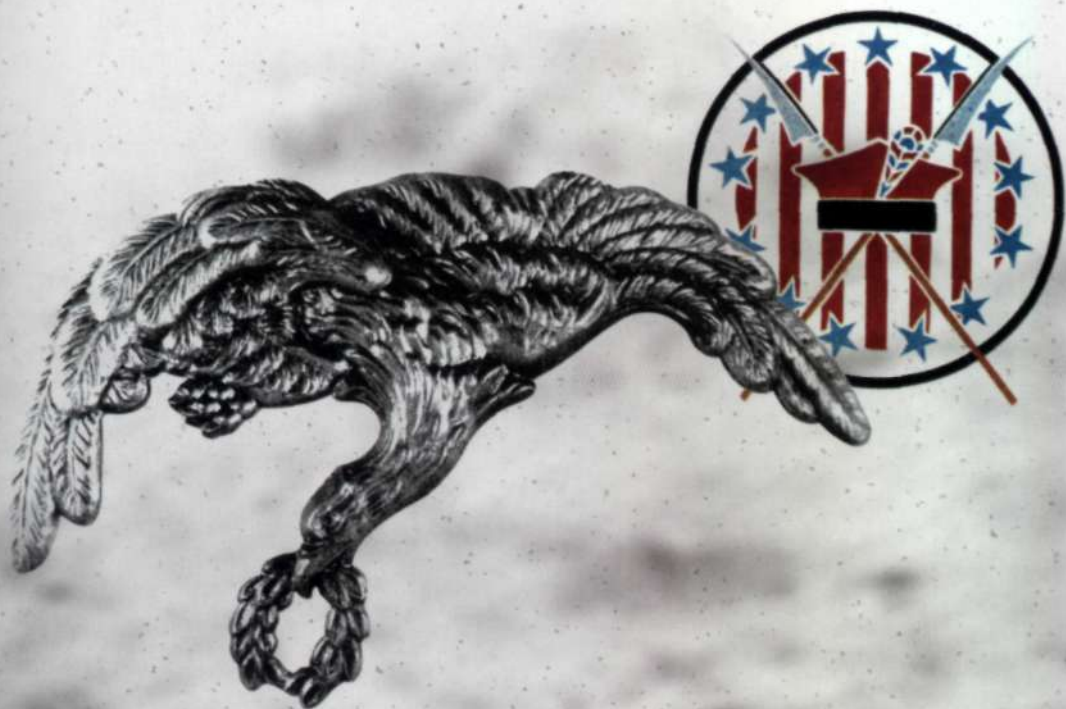
- s. 131: Polska kawaleria  
s. 132: Generał Siemion Budionny, dowódca kozackiej Armii Konnej  
s. 133: Kozaccy dezercerzy  
s. 136: Mechanicy Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 138: Bombowiec Breguet  
s. 139: Kapitan Corsi  
s. 143: Członkowie obsługi naziemnej Eskadry Kościuszkowskiej ze spadochronem  
s. 146: Marszałek Piłsudski odznacza majora Fauntleroya Orderem Wojennym *Virtuti Militari*  
s. 149: Czołg, jakiego Polacy używali w obronie Koziatynia  
s. 151 i 152: Pociąg Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 152: Płonąca uszkodzona Balilla  
s. 157: Albatrosy D.III na lotnisku Lewandówka  
s. 159: Przenośne hangary Bessonneau  
s. 160: Przygotowywanie lądowiska w terenie  
s. 161: Robotnicy fizyczni zatrudnieni do bieżących napraw połowych  
s. 164: Generał Michaił Tuchaczewski, naczelny dowódca armii bolszewickiej  
s. 166, 167 i 168: Polskie kobiety, uczestniczki wojny polsko-bolszewickiej  
s. 170: Porucznicy Aleksander Seńkowski, Władysław Konopka i Jerzy Weber – polscy piloci z Eskadry Kościuszkowskiej  
s. 172: Kapitan Arthur H. Kelly – druga ofiara  
s. 174: Mesa oficerska w Hołobach i posiłek szeregowców przy pociągu eskadry  
s. 175: Ciężarówka eskadry  
s. 184: Amerykańscy dowódcy Eskadry Kościuszkowskiej – Cedric Fauntleroy, Merian Cooper i Buck Crawford  
s. 186 i 187: Po wypadku porucznika Konopki w Korczowie  
s. 189: Fauntleroy i Crawford  
s. 192: Kapitan T.V. McCallum – trzecia ofiara  
s. 193: Wrak samolotu kapitana McCalluma  
s. 194 i 195: Miejsce ostatniego spoczynku kapitana Kelly’ego, kapitana McCalluma i porucznika Gravesa na Cmentarzu Obrońców Lwowa, zdewastowane przez władze sowieckie  
s. 196: Lecący orzeł z wieńcem, odznaka polskiego pilota  
s. 201: Skład Eskadry Kościuszkowskiej tuż przed demobilizacją – Konopka, Murray, Weber, Poznański, Orzechowski, Corsi, Crawford, Speaks, Chess, Evans, Maitland, Seńkowski i Garlick  
s. 202: Brytyjski myśliwiec Sopwith Camel, sprowadzony do Polski przez porucznika Kennetha M. Murraya  
s. 203: Nowi piloci – Thomas H. Garlick, John C. Speaks, Kenneth M. Murray i J. Maitland – zapoznają się z Albatrosami  
s. 204: Maskotki pilotów Eskadry Kościuszkowskiej – psy Spad i Della  
s. 206: Merian Cooper z dwoma Polakami, z którymi uciekł z bolszewickiej niewoli  
s. 207: Telegram z Rygi do Departamentu Stanu USA z oficjalną wiadomością, że Cooper żyje i przebywa w moskiewskim więzieniu

- s. 211: Członkowie Eskadry Kościuszkowskiej oczekują na dworcu w Warszawie powracającego z Rygi Coopera
- s. 212: Porucznicy Evans, Maitland, Murray, Garlick i Speaks otrzymują odznaczenia od polskiego rządu
- s. 213: Pułkownik Benjamin F. Castle witany we Lwowie przez porucznika Chessa
- s. 214: Merian Cooper wraz z Johnem Maitlandem i Cedrikiem Fauntleroyem składa hołd poległym kolegom, pochowanym na Cmentarzu Obrońców Lwowa
- s. 214: Harmon Rorison i Kenneth Shrewsbury odznaczani Orderem Wojennym Virtuti Militari podczas specjalnej uroczystości w Waszyngtonie
- s. 216 i 217: Na dzień przed demobilizacją marszałek Józef Piłsudski odznacza amerykańskich członków Eskadry Kościuszkowskiej polskim Krzyżem Walecznych i Orderem Wojennym Virtuti Militari
- s. 218: Rozkaz pochwalny wydany w Warszawie, wymieniający członków Eskadry Kościuszkowskiej
- s. 219: Kopiec Kościuszki w Krakowie

# FAUNT-LE-ROY I JEGO ESKADRA W POLSCE

## DZIEJE ESKADRY KOŚCIUSZKI

Napisał Zastępca Dowódcy Eskadry  
Merian C. Cooper



ORYGINALNE WYDANIE Z 1922 ROKU

## *OFICEROWIE ESKADRY*

### AMERYKANIE

Major Cedric E. Faunt-le-Roy, Chicago, Ill.  
Kapitan Merian C. Cooper, Jacksonville, Fla.  
Kapitan Arthur H. Kelly, Richmond, Va.  
Kapitan E. J. Corsi, Brooklyn, N. Y.  
1-szy Por. George M. Crawford, Wilmington, Del.  
1-szy Por. Kenneth C. Shrewsbury, Charleston, W. Va.  
1-szy Por. Carl Clark, Tulsa, Okla.  
1-szy Por. E. P. Graves, Boston, Mass.  
1-szy Por. H. C. Rorison, Wilmington, N. C.  
1-szy Por. E. W. Chess, El Paso, Tex.  
2-gi Por. E. L. Noble, Sommerville, Mass.

### POLACY

Kapitan Z. Orzechowski, Lwów, Polska.  
1-szy Por. L. Rayski, Kraków, Polska.  
1-szy Por. W. Konopka, Kraków, Polska.  
1-szy Por. J. Webber, Warszawa, Polska i Chiny.  
2-gi Por. L. Idzikowski, Warszawa, Polska.  
2-gi Por. A. Senkowski, Lwów, Polska.



Grupa lotników z eskadry Kościuszki, tak Amerykanów jak i Polaków. W rzędzie górnym, drugim od strony lewej, jest pułkownik Faunt-le-Roy.

## *SŁOWO WSTĘPNE*

o Autorze „Dziejów Eskadry Kościuszki”

*Napisał*

*Pułkownik Cedric E. Faunt-le-Roy*

**A**utor Pamiętników niniejszych urodził się w Jacksonville, Fla., w roku 1894-tym.

Pochodzi on ze starej rodziny amerykańskiej, która wydała wielu wybitnych żołnierzy i mężów stanu.

Podczas wojny roku 1776-go, kiedy Ameryka walczyła o swą niepodległość, pradziad podkomendanta Eskadry dowodził pułkiem kawalerji, w którym generał Pułaski został zabity, zaś córki tego dowódcy pielęgnowały Pułaskiego w domu jego pradziadów. Stąd tak żywo zainteresował się Autor Pamiętników Polską i sprawami polskimi, a szczególnie jej walką o niepodległość.

Późniejszy podkomendant Eskadry Kościuszki służył na granicy meksykańskiej w piechocie, a następnie przeniesiony został do lotnictwa. Po odbyciu ćwiczeń wysłano go, jako ukończonego lotnika, na front. Na froncie francuskim przebywał zaledwie kilka tygodni i dostał się do niewoli niemieckiej.

Na wysokości 18,000 stóp został raniony, a równocześnie zapalił się jego samolot. Jego obserwator otrzymał strzał w piersi i w szyję. Pomimo to udało mu się wylądować w obrębie linii niemieckiej. Uniknął śmierci, nie uniknął jednak niewoli.

Po wojnie światowej, p. Herbert Hoover poprosił kilku oficerów amerykańskich, aby zostali jego przedstawicielami w Europie Środkowej. Autor niniejszych dziejów został wysłany do Polski. Osobiście eskortował pierwszy pociąg z żywnością, wysłany do Lwowa, obleganego wówczas przez Ukraińców. We Lwowie pozostał on przez kilka miesięcy, a podczas swego pobytu w tern mieście, przejął się polskim duchem wolnościowym.

Ukończywszy swoją pracę dla p. Hoovera, zgłosił się jako ochotnik do armji polskiej. Następnie wrócił do Paryża, gdzie uzyskał zwolnienie z armji amerykańskiej.

W Paryżu spotkałem się z nim, a po wymianie zdań, okazało się, że mamy obaj ten sam cel — mianowicie pomóc Rzeczypospolitej Polskiej do utwierdzenia i utrzymania niepodległości. Tam w Paryżu, w pewnej kawiarce, powstała Eskadra Kościuszki, a autor tych pamiętników został mianowany podkomendantem.

W pół roku później znajdujemy go (wówczas już w randze kapitana) na froncie przy polskiej armji południowej, w pochodzie na Kijów, a następnie w historycznym odwrocie do bram Lwowa.

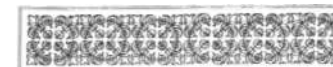
Dnia 13-go lipca, 1920, samolot jego został zestrzelony w pobliżu Równa przez szóstą dywizję kozaków Budiennego, a lotnik dostał się do niewoli. Wysłano go następnie do obozu dla jeńców w pobliżu Moskwy, gdzie przebywał jako zwykły robotnik przez dziewięć miesięcy, nim udało mu się uciec do Rygi. Prawie całą tę drogę, wynoszącą 900 kilometrów, przebył pieszo.

Podczas niewoli w Rosji znosić musiał niesłychane katusze. Pomimo to wysoko trzymał honor polskiego żołnierza-jeńca, nie chcąc pomagać do wyrobu materiałów i narzędzi wojennych, któreby mogły być użyte przeciw jego towarzyszom, choć groziła mu śmierć za nieposłuszeństwo.

Widziałem wielu dzielnych, sumiennych i wiernych żołnierzy i słyszałem oraz czytałem o innych — ale podkomendant Eskadry Kościuszki jest jednym z tysięcy. Jest to mąż o wzniosłych i szczytnych ideałach, człowiek o charakterze jak kryształ, który obowiązek stawia na pierwszym miejscu, przyjaciel nie tylko Polski, ale ludzkości i cywilizacji. Powtarzam — między wszystkimi oficerami, których znałem, autor niniejszych pamiętników, podkomendant Eskadry Kościuszki, niema sobie równego.



Pułkownik Cedric E. Faunt-le-Roy.



## PRZEDMOWA AUTORA

**T**REŚCIĄ niniejszego dziełka są losy małej eskadry lotników amerykańskich, którzy przez blisko dwa lata służyli w Polsce, w Polskiej Armji — dzieje Eskadry Kościuszki, w której miałem zaszczyt być zastępcą komendanta. Setki jasnych, radosnych wspomnień cisną mi się do głowy, gdy przywołam sobie na pamięć dzieje tej organizacji w Polsce. Przypominam sobie Polskę z owych dni najzacieklejszej walki, kiedy zdawało się, że nawet cud nie zdoła jej uratować, i pamiętam waleczność i lojalność i pełną poświęcenia miłość ojczyzny, jaką odznaczeni się mężczyźni, kobiety i dzieci w Polsce. I przypominam sobie jeden ustęp z dziejów odrodzonej Polski, który w historii zapisany będzie złotymi głoskami. To ów rozdział, opisujący, jak tysiące najlepszych Amerykanów polskiego pochodzenia opuściło swoją nową ojczyznę ze wszystkimi jej wygodami, żeby wrócić do kraju swoich ojców, do kraju biednego, rozdartego i prawie konającego, żeby tam bić się za Polskę. Mówię o żołnierzach z Armji Hallera.

Mechanicy, którzy utrzymywali w porządku mój samolot — a winien im jestem wielką wdzięczność — tak znakomitą i niestrudzoną była ich praca — byli Polakami amerykańskimi z tej armji. Widziałem, jak tysiąc ludzi z 13-tej dywizji, dawniejszej 1-szej dywizji Armji Hallera, stało jak mur, gdy na nich waliło dwadzieścia tysięcy kozaków, i przypominam sobie, jak pułkownik Faunt-le-Roy pewnego dnia powrócił z wlotu ponad pozycje i komendanta tych Polaków-Amerykanów zawiadomił o stanowisku nadciągającego nieprzyjaciela. „Co pan zrobi? — zapytał go pułkownik Faunt-le-Roy — przeciwnik jest o dwadzieścia razy liczniejszy”. — Uśmiechnął się tylko, nie zważając na to. „Będziemy bronić miasta” — brzmiała odpowiedź.

Takich wypadków było setki. Przypominam sobie, jak po rozpoczęciu demobilizacji Hallerczyków setki żołnierzy czekało w Gdańsku, aby powrócić do Ameryki, gdy wtem nadeszła wiadomość, że bolszewicy idą na Warsza-

wę; przypominam sobie, jak ci ludzie natychmiast zawrócili, żeby zająć swoje stanowiska na linii bojowej.

Nie mogłem przedstawić tego, co dokonała Armja Hallera, bo miejsce w niniejszym opisie jest tak ograniczone, że musiałem poprzestać na przedstawieniu losów Eskadry Kościuszki. I z tej samej przyczyny musiałem pominąć czyny regularnej Polskiej Służby Lotniczej. Niech nikt jednak nie sądzi z powodu tych pominięć, że nie zdaję sobie sprawy z dzielnych poczynań i zdolności całej Polskiej Służby Lotniczej, której, oczywiście, byliśmy tylko częścią. Jeżeli nie wspominam nazwisk licznych i dzielnych oraz sprawnych lotników i dowódców polskich, proszę mi wierzyć, że jest to tylko z braku miejsca i dlatego, że muszę ograniczyć się do mojego przedmiotu. Każdy członek Eskadry Kościuszki nie-Polak opuszczał Polskę pełen głębokiego podziwu dla naszych polskich towarzyszy broni.

Więc przed Wami, Polacy-Amerykanie, którzyście nigdy nie zapomnieli kraju swoich przodków, gdy przechodzili ciężkie chwile, i przed Wami Polacy z Polski, którzyście walczyli nieugięcie za wolność tak dzielnie i tak długo, staję, salutuję i do Was odzywam się: „Dumny jestem, że służyłem razem z Wami!”

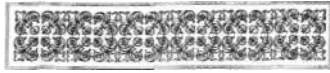


## TYTUŁY

Rozdział I	Narodziny Eskadry	9
Rozdział II	Odjazd do Polski	24
Rozdział III	Lwów	33
Rozdział IV	Nareszcie na froncie	47
Rozdział V	Kijowska ofenzywa	56
Rozdział VI	Na Ukrainie!	67
Rozdział VII	Crawford — bohaterem	73
Rozdział VIII	Hazardowna ucieczka Rorison'a	78
Rozdział IX	Miasto o złotych kopułach	84
Rozdział X	Atak na rosyjską flotę	89

## CZĘŚĆ II

Rozdział XI	Nasz odwrót	95
Rozdział XII	Powietrzna taktyka lotników przeciw kawalerji	102
Rozdział XIII	Faunt-le-Roy zdobywa krzyż „Virtuti Militari”	108
Rozdział XIV	Rozpaczliwe ucieczki	114
Rozdział XV	Faunt-le-Roy ratuje sztab	122
Rozdział XVI	Przed wielką ofenzywą	128
Rozdział XVII	Rozpaczliwe dni	133
Rozdział XVIII	Obrona Lwowa	138
Rozdział XIX	Żegnaj Polsko!	143



*TELEGRAM IGNACEGO PADEREWSKIEGO  
DO PUŁKOWNIKA FAUNT-LE-ROYA*

Wskutek długiej nieobecności, dopiero teraz otrzymałem Pański telegram. Jestem głęboko wzruszony faktem, że Pan łaskawie nie zapomniał o mnie przy tak uroczystej okazji. Zawsze patrzyłem na działalność Eskadry Kościuszki pod Pańskim niezrównanym dowództwem, jako na coś, co dotyczy nie tylko Polski, lecz również i Ameryki. Jakkolwiek potężną i bogatą była Pańska ojczyzna przed wojną, jest ona o wiele potężniejszą i bogatszą teraz. Niezrównana bezinteresowność, wspaniałomyślność, jaką wykazała, udzielając pomocy narodom, walczącym o wolność i słuszość, bohaterstwo jej dzielnych synów przy każdej sposobności i na każdym polu stworzyły dla niej skarb jedyny, niezniszczalny, ogromny skarb, na który składają się: podziw, miłość i wdzięczność ludzkości, skarb, którym przyszłe pokolenia przez wieki niewątpliwie radować się będą. Bardzo wielu Amerykanów brało udział w tych zaszczytnych poczynaniach, bardzo wielu zyskało sławę dla siebie, a dla swej ojczyzny nieśmiertelne wawrzyny. Członkowie Pańskiej Eskadry Kościuszki — żywi czy umarli — mają pośród siebie wielu takich, którzy za dzielność, zapał i ducha poświęcenia, jakie złożyli na ołtarzu Polski w jej największej potrzebie, za bohaterskie czyny, dokonywane w najniebezpieczniejszych chwilach, wyżsi są ponad wszelką nagrodę i pochwałę. Eskadra Kościuszki zamyka rozdział swojej działalności, lecz nie przestaje istnieć: żyć będzie w dziejach Polski i w sercach ludu polskiego, jako jeden z najsilniejszych, nierozzerwalnych węzłów między naszymi dwoma narodami.

Wyrażając głęboką i szczerą cześć pamięci poległych ukochanych Rycerzy Amerykańskich, spoczywających teraz spokojnie w ziemi polskiej, pozwalam sobie wyrazić Panu, Szanowny Panie Pułkowniku, oraz Jego bohaterskim towarzyszom, mój szczerzy afekt i moje gorące podziękowanie.

—I. J. Paderewski.



*NARODZINY ESKADRY*

**P**ARYŻ szalał z radości. Było to 14-go lipca 1919 r. W dniu tym obchodzono wielką rocznicę zwycięstwa Francji w wojnie światowej. Przez Łuk Tryumfalny aż na Pola Elizejskie szły marszem wojennym kolumny wojsk najrozmaitszych narodów. Widoku takiego nawet Paryż, serce świata i centrum, około którego osnuwa się cała nowożytna historia, dotychczas nie widział. Całą noc przewalały się ulicami i bulwarami setki tysięcy ludzi, a wszyscy roześmiani, rozśpiewani — szalejący z radości. Tu sztywni, nadęci Anglicy — tam gibcy, swobodni Amerykanie, ówdzie zaś opalone od słońca, w pięknych czapkach, w kapeluszach z piórami, wojsko włoskie. Dalej widać było zgrabnych żółto-skórych Japończyków, oliwkowych Hindusów w turbanach, dalej bogato wystrojonych Chińczyków — i całe masy innych najrozmaitszych narodowości. Wszystko to pomieszane razem z paryżanami, wesołe, rozradowane, tańczące — tworzyło jedną wielką masę ludzką, która zapomniała o wszystkim, za wyjątkiem tego, że był to dzień radości, wesela i tryumfu.

Ogromne armaty, zabrane Germanom, ciągną ulicą; setki mężczyzn i kobiet, jakby upitych szalem radości z tej okazji, zaprzęgå się do nich zamiast koni. Na armatach tych siedziały francuskie dziewczęta, ubrane w najpiękniejsze stroje, i rzucały całusy na otaczające tłumy, podczas gdy ciężkie koła armat odbijały się z hukiem od kamiennych ulic miasta i grzechotały po kamieniach. Tłumy idące ulicami rozstępowały się, by zrobić aleje na przewóz tych śmiercionośnych i strasznych dział, a dziś tak nieszkodliwych, że młode „mademoiselles” mogą na nich bezpiecznie jeździć.

Tu grupa dziewcząt obstąpiła amerykańskiego, tam angielskiego żołnierza i zerwała mu czapkę, a gdy chciał ją odebrać, to pokrywają go tysiącami ognistych pocałunków i pieszczot, tam zaś szereg wiarusów amerykańskich idących ramię przy ramieniu, obstępuje dwie lub trzy śmiejące się uroczymi dziewczynami i obdarzając je całusami, wyściskuje aż do omdlenia.



Już na kilka godzin przed świtem, w tym pamiętnym dniu tłumy zaległy pola Elizejskie. Rozstawiono stoły wzdłuż tej głównej promenady Paryża i sprzedawano miejsca do stania na tych stołach od dwudziestu do stu franków za stół. Ulokowałem się ostrożnie na jednym z tych kołyszących się stołów wraz z moim wiernym i nieodstępnym psem, którego przywiozłem sobie z Polski, a któremu na imię dałem „Pan Lwów”. On również zdawał się być podnieconym w tym dniu pamiętnym, bo był przeraźliwie prosto w twarz jakiemuś grubemu burżujowi francuskiemu i jego szanownej lepszej połowicy. Oprócz nas dwóch, stały jeszcze dwie szesnastoletnie dziewczątka na tym samym stole. Ucieszyły się, jakbym je do siódmego nieba wsadził, gdy im kupił miejsca i podsadziłem na stół obok siebie, skąd mogły widzieć „les vainqueurs des Boches”. Uwiesiły mi się też za to u szyi i darzyły szczerze co chwila pocałunkami.

Grzmiały brawa, oklaski i wiwaty, kiedy weterani z tej wojny nad wojnami szli ciężkim marszem zwartym szeregiem i nieśli flagi swoich narodowości. Zdawało się, że końca temu nie będzie.

Na ostatku szła ostrym, choć lekkim marszowym krokiem mała kompanja, złożona z ludzi umundurowanych w niebieskie uniformy, w rogatywkach, których nie widziano w Paryżu od czasu Napoleona Bonapartego, kiedy to Armja Poniatońskiego wróciła do Paryża po sławnym odrocie z pod Moskwy z francuską „Grand Armee”. Czerwono-biały sztandar powiewał nad głowami tej małej grupki żołnierzy. Na sztandarze wyszyty był Orzeł Biały. Rzadko kto wiedział, kto byli ci żołnierze i jaką narodowość sztandar ich reprezentował, bo był to sztandar nowo-powstałej republiki, których kilka powstało podczas wojny. Ale ja, gdy spojrzałem na tych ludzi i na ten sztandar, jakby wizja stanęła mi przed oczyma...

Rozkrzyczane, rozradowane masy znikły mi z przed oczu, a zobaczyłem czołgających się w płytkich, na prędce wykopanych rowach, pełnych wody, mężczyzn, kobiety i dzieci. Uzbrojeni byli w najrozmaitszego gatunku broń, walczyli mężnie, krwawo, rozpaczliwie przeciw stokroć przeważającej ich sile. I wtedy przypomniałem sobie, że ci tam walczący z rozpaczą, nieraz beznadziejnie, taki sam sztandar mieli, jak ta mała kompanja wiarusów w niebieskich mundurach, co szła w tej wielkiej tryumfalnej Paradzie Pokojowej — „Polski Orzeł Biały”.

Scenę tę widziałem w rzeczywistości kilka miesięcy przedtem przy oblężeniu Lwowa. — Przypomniały mi się następnie inne epizody z walk, głodu i okropności, które widziałem w tym kraju mogił, wyniszczonym zupełnie straszną pięcioletnią wojną, gdzie brat musiał walczyć naprzeciw bratu, bo

ziemie Polski podzielone były przez trzy silne mocarstwa, a naród polski znajdował się w niewoli przez półtora wieku. Ujrzałem, walczących na wszystkich frontach przeciw bolszewikom, Niemcom, Ukraińcom i innym narodom, które napierały na Polskę ze wszech stron — tych ludzi niezłamanego ducha.

Tłumy naokoło mnie były w Paryżu upojone zwycięstwem, ale tam, na wschodnim pograniczu Europy — tam pod Lwowem, skąd przyjechałem przed tygodniem, tam nie było zwycięstwa, nie było tryumfu — tam była straszna, nierówna, zacięta walka. Wiedziałem, że tam Polska musi się ostatecznie rozprawić z wrogami, albo zginąć bezpowrotnie.

Właśnie na kilka dni przed tą wielką manifestacją lipcową w Paryżu, przybyłem do Paryża ze Lwowa, gdzie byłem w Amerykańskiej Administracji żywnościowej podczas całego oblężenia miasta Lwowa przez Ukraińców. W czasie tego oblężenia polscy obywatele miasta Lwowa bronili się z taką odwagą i z takim bohaterstwem, jakiego mało przykładów w historii świata. Nie trzeba zapominać, że miasto Lwów nie miało załogi, ani wyćwiczonego żołnierza, bronili go zwyczajni obywatele i obywatelki, naprzód pod wodzą zdolnego i niezwalzonego generała Rozwadowskiego, a następnie pod wodzą generała Iwaszkiewicza.

Do Polski przybyłem rozentuzjasmowany i z pełnym zapałem. Zapał mój podwoił się, kiedy zobaczyłem, jak się sytuacja przedstawia. Zaofiarowałem moje usługi i zdolności Naczelnikowi Państwa, Józefowi Piłsudskiemu, gotów służyć wszędzie, gdzie mię postawi, i w takiej randze, jaką mi nada, pod warunkiem jedynie, że mię wyśle na front bojowy i że w razie, gdyby mię Stany Zjednoczone powołały nazad do służby, będę się mógł zwolnić od służby w Polsce i służyć mojemu rodzinnemu krajowi. Zostałem przyjęty w randze kapitana do korpusu awiatycznego, więc wróciłem do Paryża, by się zdemonstralizować z armji amerykańskiej.

Przy aleji prezydenta Wilsona, która biegnie wzdłuż Sekwany i wreszcie krzyżuje się z aleją Montaigne'a, jest mały placyk, nazwany, jak sobie przypominam, Dyana.

Otóż przy jednym narożniku tego placyku znajdowała się mała gospoda, rodzaj kasyna oficerskiego, gdzie oficerzy i żołnierze z Amerykańskiego Korpusu Awiatycznego, który miał swój sztab pod No. 45, aleja Montaigne'a, przychodzili w czasie wojny na lekką przekąskę i pogadankę. W dniu tej wielkiej manifestacji 14-go lipca, poszedłem do tego kasyna po skończonej paradzie na szklanek zimnej wody sodowej. Siedziałem sobie zamyślony przy jednym z małych stolików przed domem i marzyłem bezcelowo o przejściach

dnia. Nagle nieodstępny mój towarzysz, „Pan Lwów”, który leżał mi u nóg, skoczył na ulicę i zaczął ujadać. Ponieważ mój „Pan Lwów” zrobił sobie już ładny rekord, bo w przeciągu jednego tygodnia pokaleczył pięciu Francuzów, więc zerwałem się zobaczyć kogo tam znów obraca. Obejrzałem się, tuż koło mnie stał tegi i barczysty mój dawny towarzysz.

„Faunt!” — zawołałem.

Uścisnęliśmy się serdecznie.

Był to major Cedric E. Faunt-le-Roy z Arkansas i Chicago, z którym służyliśmy razem w Amerykańskim Korpusie Awiatycznym. Po uspokojeniu mojego psa, usiedliśmy z Faunt-le-Roy'em do stołu i zaczęliśmy sobie opowiadać stare dzieje. Następnie wywnętrzyliśmy się z naszych planów na przyszłość. Dowiedziałem się, że Faunt-le-Roy ma również służyć w Polskim Korpusie Awiatycznym, ale jako cywilny ekspert za wysokim wynagrodzeniem. Zaraz potem odrzucił tę ofertę i postanowił iść służyć tak samo, jak i reszta z nas, czyli za regularną gażę polskiego oficera, która wynosiła wtedy około 10 dolarów miesięcznie. Zasadniczą jednak ideją Faunt-le-Roy'a było stworzyć Eskadrę Awiatyczną, któraby poszła walczyć za Polskę.

„Czy będę mógł przyłączyć się do twojej organizacji?” — zapytałem.

„Zorganizujmy ją obydwaj” — odrzekł Faunt-le-Roy.

W Paryżu więc, w tern małym kasynie oficerskim, narodziła się idea stworzenia Eskadry Awiatycznej z Amerykanów na służbę w Polsce. Mój „Pan Lwów” widocznie rozumiał naszą rozmowę, bo z uciechy przewrócił stół i pobiegł skosztować pięknych łydek eleganckiej damy, która właśnie przechodziła obok nas.

Chciałbym przedstawić miłym czytelnikom Faunt-le-Roy'a, tego męża z charakterem, który stworzył Eskadrę Awiatyczną Kościuszki i poprowadził ją do walki w Polsce.

Faunt-le-Roy to nie zmyślony bohater powieści, tylko żywy człowiek, nasz dowódca, który kierował naszym skromnym oddziałem amerykańskich lotników przez półtora roku w Polsce i imię amerykańskiego żołnierza zapisał chlubnymi głoskami na wieczne czasy w historii walk o całość Polski.

Wyobraźcie sobie silnie zbudowanego mężczyznę w wieku lat 28, wysokiego przeszło 6 stóp, mającego wygląd swobodny i od nikogo niezależny, a będziecie mieć Faunt-le-Roy'a. — Gdy mówi do was, przeszywa was na wskroś oczyma. Twarz jego szeroka, z dobrze zarysowanymi konturami. Twarz myśliciela, który umie myśl wprowadzić w czyn. Ręce jego duże, kwadratowe, praktyczne, szorstkie i twarde, bo niejedną ciężką pracę podejmowały, włosy nieco zmierzwiłone i często jest niedbale ubrany. Ze wszystkich moich przyja-

ciół i kolegów on najmniej dbał o własny wygląd. „Co ten lub tamten może zrobić? Co on myśli?” — a nie „jak on wygląda?” — były zwykłe pytania Faunt-le-Roy'a, gdy się chciał o kim dowiedzieć. Faunt-le-Roy wychowany był w twardej szkole życia — życie samo było jego szkołą, jego nauczycielem. We wczesnej młodości ruszył w świat bez grosza w kieszeni. Jedyłą jego wiedzą była znajomość koni i broni palnej. Umiał osiodłać najdzikszego rumaka i umiał strzelać celnie, ale te przymioty nie na wiele się zdadzą w dzisiejszym ustroju życia ekonomicznego w Ameryce. Sam i bez niczyjej pomocy przebił się naprzód przez okrutność i bezmyślność wielkich miast, nigdy nie żądając pomocy od nikogo, zawsze niezależny, nie bojący się niczego. Życie to zostawiło na nim swe ślady: wygląda niewypolerowany, nieco za szorstki, ale dało mu moc charakteru i prawdziwie męskie przymioty. Będąc sam silny fizycznie i moralnie, nie uwzględnia słabości drugich słabszych od siebie, ani też nie toleruje opinii niezgodnej z własną opinią. Ma w sobie niespożyta energię, która pozwala mu wszystkie zamierzone plany przeprowadzić do skutku, nie licząc się, co to będzie kosztować. Drugich ludzi, co się z nim stykają, pcha również swoją energią do ostatniego wysiłku, otwarcie, bez taktu czasem, a często nawet brutalnie, ale że prawie zawsze zwycięsko, więc lubią go podwładni, bo widzą, że siebie również nie oszczędza.

Martwota czy jakikolwiek zastój czyni Faunt-le-Roy'a przygnębionym i niecierpliwym. W otoczeniu przepychu czuje się źle. Widać na nim, że odczuwa brak cacanej kultury i czuje się nieswojo. Ale gdy potrzeba czynu, gdy potrzeba szybkiego działania, wtedy Faunt-le-Roy znajduje się w swoim żywiole. Wtedy jest on zdeterminowany i pewny siebie. Planuje szybko i prawidłowo, wybiera ludzi do wykonania pracy z nadzwyczajną znajomością charakteru ludzkiego i wtedy pędzi ich naprzód całą siłą.

Opozycja i przeszkody podniecają go tylko. Złamać wszelkie przeszkody, wszelkie zapory — to największa dla niego przyjemność. To też w chwilach decydujących skupiają się koło niego towarzysze, słuchają jego rozkazów z entuzjazmem, bo wiedzą i wierzą, że z nim zwyciężą. A on pcha ich naprzód i — zwycięża.

Było to zupełnie naturalną rzeczą, że Faunt-le-Roy oddał się w służbę do walki za wolność Polski, bo pochodzi z takich przodków, którzy miłowali wolność ponad wszystko. Przodkowie jego — to pionierzy, zawadzający, awanturnicy, może szorstcy i twardzi, ale ludzie, którzy nie bojąc się niczego, szli naprzód, hen w puszcze. Faunt-le-Roy'e wczorajsi, idąc za marzeniem o wolności, przebyli oceany i przyszli do Virginii, gdzie puszcza była dziewicza, zamieszkała jedynie przez dzikich i dzikie zwierzęta, a następnie

do ciemnych borów dzikiego Kentucky, szukając może nowych przygód, ale zarazem i większej wolności i swobody. Następną generację widzimy nad wielką rzeką Mississippi, gdzie Wojna Cywilna znalazła dziadka naszego Faunt-le-Roy'a. Z pierwszym echem trąbki wojennej poszedł dziadek Faunt-le-Roy'a na pole walki, zostawiając rodzinę. Zginął na polu walki, zostawiając po sobie syna, który był ojcem naszego bohatera. Ojciec Faunt-le-Roy'a, idąc za przykładem swoich przodków, nie pozostaje długo na miejscu, bo mając zaledwie 15 lat, opuszcza dom rodzinny i udaje się pieszo razem z grupą innych awanturników do Texas i tam pozostaje przez 18 lat, jako „Texas ranger”. Mieszkać w owych czasach w Texas znaczyło mieć odwagę nie do uwierzenia i przywiązanie do obowiązku. Ojciec Faunt-le-Roy'a był jedynym w długim korowodzie imion z linii męskiej, który „nie umarł w butach”, to znaczy, że umarł naturalną śmiercią, bo wszyscy inni przodkowie ginęli czy to na polu walk, czy gdzie indziej, ale zawsze za dobrą sprawę.

Cedric E. Faunt-le-Roy, bohater tej powieści, urodził się w małej plantacji na południu, blisko Natchez, Mississippi. Rodzina jego, jak zresztą większość rodzin na południu, była zubożona bardzo przez Wojnę Cywilną. Chociaż był synem ubogiego właściciela plantacji, nie troszczył się o to i mieszkał z rodziną, a zimą czasem uczęszczał do szkoły Natchez. Resztę czasu spędzał na polowaniach, ujeżdżaniu stepowych koni i uczeniu się strzelać. Już w 14 roku życia obudziła się w nim awanturnicza żyłka ojców, wraz z umiłowaniem swobody i wolności, więc opuszcza dom rodzicielski. Tułał się po różnych miejscach, ucząc się w międzyczasie nieco mechaniki i inżynierji, do czego miał nieprzewartą skłonność. Niespokojna jego dusza nie pozwalała mu jednak na dłuższy pobyt w jednym miejscu. Zwiedził całą południową i zachodnią część kraju, pracując gdzie mu się nadarzyło. Te lata tułaczki zrobiły go szorstkim i twardym. Życie takie mogło go zrujnować zupełnie, a że go nie zrujnowało, to świadczy o jego silnym, niezłomnym charakterze.

Mając lat 19, przybył raz do pewnego miasteczka na zachodzie, gdzie miały być wyścigi automobilowe. Jeden z mających brać udział w wyścigach narzekał na brak mechanika. Słyszając to, Faunt-le-Roy zawołał:

„Weź mnie!”

„Co ty wiesz o wyścigach, dzieciaku?”

„Weź mnie, a pokażę ci” — odpowiedział Faunt-le-Roy.

Wzięto go i wykazał, co umie, bo wygrał w wyścigach. Przez pewien czas potem Faunt-le-Roy zajmował się wyścigami. Następnie udał się do Chicago, gdzie zaczął pracować jako prosty mechanik i wyrobił się na odpowiedzialne stanowisko.

Gdy wybuchła wojna, Faunt-le-Roy opuścił swą pracę i przyłączył się do słynnego Korpusu Awiatycznego Lafayette. Następnie przeniósł się do służby amerykańskiej, gdy Ameryka przystąpiła do wojny. Wtedy to poznałem Faunt-le-Roy'a. Pamiętam, było to z początkiem zimy. Świeżo przybyły ze Stanów Zjednoczonych, nic jeszcze nie wiedziałem o awiatyce, z wyjątkiem nieco teoretycznych wiadomości, toteż gdy ujrzałem go pierwszy raz, jak robił najrozmaitsze młynki w powietrzu aeroplanem, otwarłem usta ze zdziwienia.

„Kto to jest?” — zapytałem się starszego oficera, stojącego obok mnie.

„To Faunt-le-Roy, główny pilot tutaj” — odpowiedziano mi.

„On jest absolutnie nieogłędny w lataniu i pewne jak śmierć, że on kiedy połamie skrzydła i kark skręci”.

Faunt-le-Roy rzeczywiście strasznie ryzykownie i nieogłędnie fruwał, ale skrzydeł u aeroplanu nie połamiał i kark ma jak tur — nie skręcił go. Dodać należy, że prawie ani razu nie strzaskał aeroplanu tak, żeby go nie można było pozbierać, chociaż będąc we Francji, latał więcej, aniżeli może którykolwiek inny pilot. Znajomość rzeczy, rozsądek i praktyczna wiedza inżynierji wyrobiły mu pierwsze miejsce pomiędzy pilotami.

To też wysłano go do Paryża na stanowisko szefa Wydziału Doświadczalnego i głównego pilota w A. E. F. — jedno z najodpowiedzialniejszych stanowisk w awiatyce. Każdy pilot wie dobrze o tern, że ryzyko przy ciągłym wypróbowywaniu nowych aeroplanów jest większe, aniżeli ryzyko w walce na froncie. Za pobyt i dobre sprawienie się na froncie dostaje się pochwałę i uznanie, a za tę niebezpieczną pracę, nic. Pomimo to Faunt-le-Roy, pojmując dokładnie obowiązek żołnierza, wypełniał rozkazy, pilnował swej pracy, robiąc próbne wloty na setkach nowych aeroplanów, by się przekonać, czy są bezpieczne dla drugich do użytku. W końcu musiało mu to zjednać uznanie i dobrą reputację, jako zdolnemu pilotowi, organizatorowi i administratorowi.

Ostatecznie pozwolono mu iść na front — spełniono jego najszczerze życzenie. Przydzielono go na jakiś czas do sławnej Eskadry, znanej pod nazwą „Hat in the Ring”, w armji okupacyjnej pod nazwą 137 Eskadra Skautów, a przez pewien czas dowodził mniejszym baonem. Za jego wierną służbę podniesiono go do rangi majora.

Gdy czytacie o Faunt-le-Roy'u, chciałbym, byście go widzieli takim, jakim on jest. Wódz żołnierzy, człowiek twardy, ale zdolny, dumny, pewny siebie i nieulekniomy, jedyny człowiek, który mógł stworzyć taką organizację, jaką była nasza Eskadra, i umiał ją prowadzić. Jego wysoką reputację, jaką sobie

zdobył w Polsce, zawdzięczać należy głównie temu, że Polacy widzieli w nim prawdziwy typ Amerykanina. A był on nim rzeczywiście, bo reprezentował hardą, niewyczerpaną energię Ameryki, jej optymizm, jej siłę razem z tym prawdziwym duchem wolności, demokracji i sprawiedliwości, która leży pod powierzchowną skorupą amerykańskiego materjalizmu.

Postanowiliśmy nazwać naszą organizację wojskową „Eskadrą Kościuszki”, by uczcić generała Kościuszkę, bohatera narodowego polskiego, który tak walecznie służył naszej ojczyźnie pod Washingtonem w naszej walce o wolność — w Wojnie Rewolucyjnej.

Jak Kościuszko przybył do Ameryki i zgłosił się jako ochotnik do armji Washingtona, jak mianowano go na głównego inżyniera w sztabie Washingtona, jak uczył młodą amerykańską armję sztuki pionierskiej, jak zbudował fort w West Point, który po dziś dzień stoi — to wie każdy, kto zna historję Stanów Zjednoczonych. Znaną jest także wszystkim jego wielka praca na polu walki, tak w Północnej, jak i w Południowej Kampanji. Każdy, kto czytał historję, wie również, jak Kościuszko walczył o niepodległość Polski i jak w końcu zwalczony przemocą, padł ranny pod Maciejowicami i był wzięty do niewoli moskiewskiej.

Wiedzieliśmy o tern wszystkim i dlatego naszej eskadrze daliśmy imię tego wielkiego bohatera. Czuliśmy, że może jesteśmy za ostentacyjni, wybierając imię tak wielkiego bohatera, ale czuliśmy również, że imię to będzie naszą podniętą w walce.

Tysiące przeszkód napotkaliśmy na naszej drodze, gdy przyszło do organizowania takiej siły, jakąśmy stworzyć pragnęli. Prawie wszyscy amerykańscy lotnicy byli już wtenczas zdemobilizowani i powrócili do Stanów Zjednoczonych. Pozatem musieliśmy uzyskać pozwolenie rządu polskiego na przeprowadzenie całej tej sprawy, jak: przewóz ludzi do Polski, uzbrojenie, stosunek Polskiego Korpusu Awiatycznego do nas i setki innych, bardzo ważnych spraw musiało być przeprowadzonych i załatwionych, zanim coś można było rozpocząć, a nie mieliśmy przecież ani naszej armji, coby za nami stała, ani naszego rządu, coby nam to ułatwił, bo było to działanie ochotnicze. Szczęściem dla nas generał Rozwadowski, którego poznałem przy oblężeniu Lwowa, był w Paryżu w misji dyplomatycznej, jako przedstawiciel rządu polskiego. Idea nasza spodobała mu się bardzo, jak również spodobała się amerykańskiemu pułkownikowi Harry'emu S. Howland'owi, który spełniał obowiązki attache w Polskiej Misji Wojskowej. Obydwaj ci ludzie, sprzyjając nam, rozpoczęli odpowiednie kroki u rządu polskiego, podczas gdy Faunt-le-Roy i ja zabraliśmy się do rekrutacji ochotnika do naszej Eskadry.

Naprzód wysłałem depeszę do porucznika George'a M. Crawford'a z Wilmington, Del., który służył razem ze mną w Amerykańskim Korpusie Awiatycznym. On wtenczas służył w Amerykańskiej Żywnościowej Administracji nad Bałtykiem. — Oczekując na niego i szukając innych kandydatów, przejrzeliliśmy „nasze karty”, by widzieć co możemy ewentualnym ochotnikom zaoferować. Po przejrzaniu naszych dodatnich i ujemnych stron, przekonaliśmy się, że dodatnich nie wiele mamy. Wobec tego postawiliśmy całą sprawę na ideowej podstawie i postanowiliśmy być otwartymi wobec każdego ochotnika. Naszą mowę rekrutacyjną ułożyliśmy mniej więcej w ten sposób:

„Nie jesteśmy pewni, czy nasza eskadra po sformowaniu jej będzie przyjęta przez rząd polski. Może być tak, że po przybyciu do Polski, będziemy zmuszeni piechotą wracać do Paryża. Jeśli zaś zostaniemy przyjęci, to musimy służyć na takich samych warunkach, jak inni polscy oficerowie, to znaczy, że będziemy musieli żyć za kilka dolarów miesięcznie. Kto się przyłączy do nas, będzie prawdopodobnie musiał zgodzić się operować lichymi aeroplanami i znieść wiele przykrości. Będziemy musieli znosić zimno, nieraz głód, niedostatek i wiele innych nieprzyjemności. Nie przyrzekamy żadnych wygód. Przyrzekamy tylko jedno, że zrobimy wszelkie starania, aby nas wysłano na front i że tam pozostaniemy”.

Nie bardzo obiecująca wyprawa.

Crawford po przybyciu do Paryża był pierwszym, komu przedłożyliśmy naszą propozycję z powyższymi ofertami. Roześmiał się z naszej propozycji na swój ciekawy sposób, ale przyjął.

To jeden, nas dwóch, więc jest trzech razem.

„Buck” Crawford był to idealny typ żołnierza do przedsięwzięcia jakieśmy mieli przed sobą. Odważny, zdolny pilot, praktyczny, odpowiedzialny, z Wysokiem poczuciem obowiązku, nie dbający wcale o osobistą korzyść z tego całego przedsięwzięcia, był zawsze wesoły i swobodny. Tęgi w sobie mężczyzna, ważył przeszło 200 funtów, a silny był jak tur. Cichy i nadzwyczaj skromny, czasem zadziwiał tych, co go znali, gdy po dobrym obiedzie zaczął sypać kawalami. Zawsze widział wszystko przez różowe szkła. Obowiązki swoje spełniał nadzwyczaj sumiennie, a po spełnieniu ich szedł się bawić. Jeszcze dziś go sobie wyobrażam, jak chodził po ulicach Lwowa z jakimś drugim kolegą i jak ładne dziewczęta lwowskie łąsiły się do niego, jak kot do szperki.

W chwili, gdy to piszę, mój kamrat „Buck” buja gdzieś po Ameryce, a może się ożenił i stał się „porządnym obywatelem”. Minęły te piękne nasze dnie, które spędziliśmy razem. Niema już tych pięknych wieczorów, jak te,

co spędziliśmy razem w jakimś starym zamku rosyjskim, czy polskim, tam na polach Ukrainy — hej!

Gdzie to nasz „Buck” siedział i prawił kawały, a myśmy się śmiali, aż echo oddawało gdzieś tam w odwiecznych lochach i piwnicach zamku. Skończyły się dni walki, wesela i przygód — „ale czy się skończyły?” A może trzeba będzie jeszcze pójść gdzieś tam... wtedy może „Buck” i ja... hej!

Jakoś w tym czasie przybył do Paryża porucznik Kenneth Shrewsbury, także stary wiarus i nasz przyjaciel. Zaczął opowiadać mnie i Buck’owi, że wybiera się w podróż naokoło świata przez Chiny i Japonję. Buck i ja wzięliśmy go ze sobą na róg do naszej ulubionej karczemki „Cafe de la Paix”.

„Słuchajno, Ken!” — rzeczemu mu. — „Jedziemy do Polski do Amerykańskiej Eskadry Awiatycznej, złożonej z Amerykanów. Czy nie pojechałbyś z nami?”

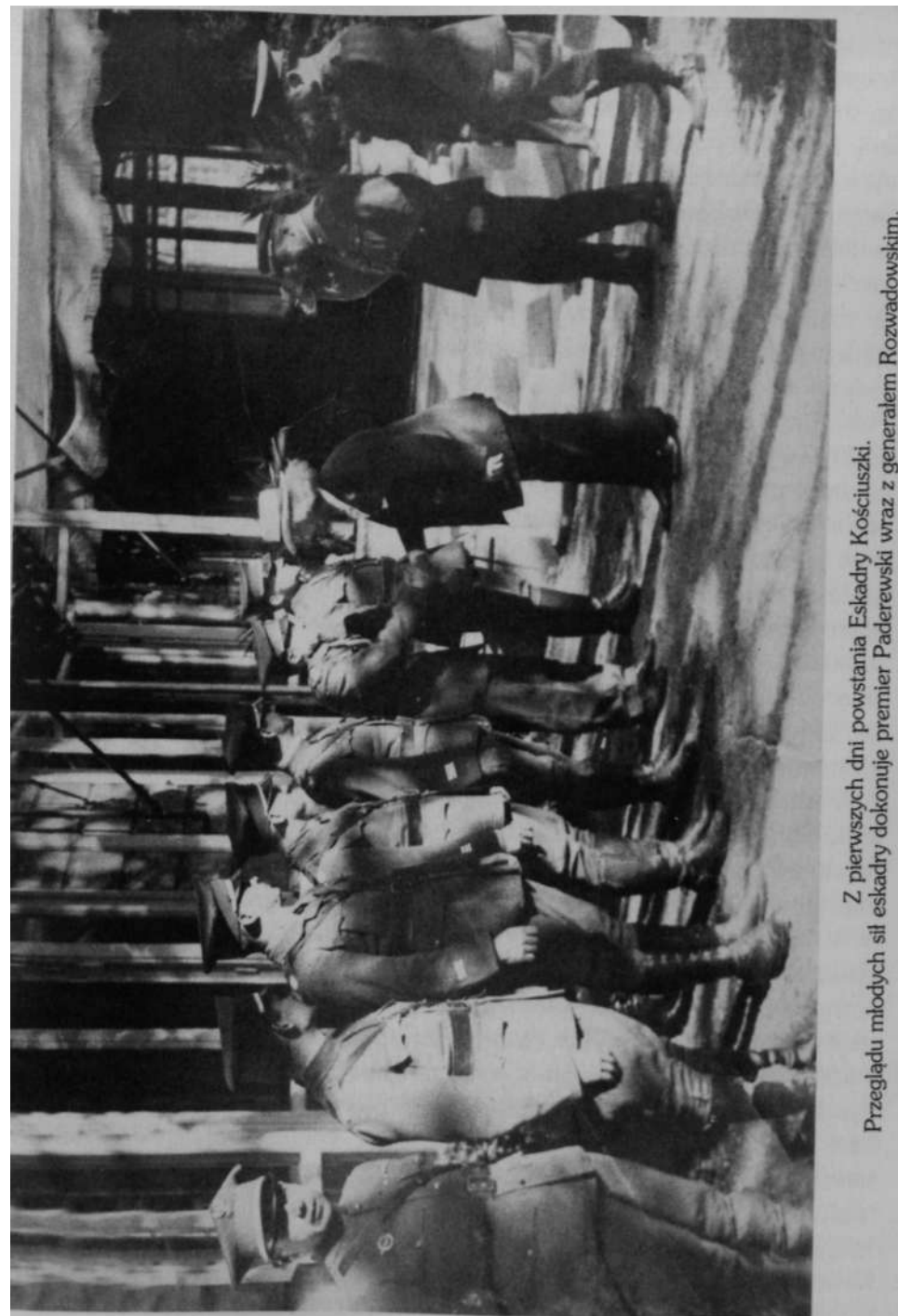
„Ken” podkreślił koniuszki swych małych czarnych wąsików i obserwował krytycznym okiem znawcy dwie młode, czarujące Paryżanki, dotąd, aż znikły w tłumie, obrócił się na piętach do nas i wycedził:

„Jechać do Polski? Hm! Czemu nie, i owszem. Właśnie mogę z tej strony objeżdżać świat. Będzie mi po drodze nawet. Kiedy wyjeżdżamy?”

Ken Shrewsbury uczył się swego czasu na adwokata. Ma też i zdolności po temu. Zna świat i jego złe i dobre strony. Umie zamówić wspaniały obiad, wyborowe wino czy szampana i umie zabawić piękną kobietę, siedzącą koło jego boku, jak jej niema koło boku, to umie jej poszukać. Ale pod politurą wierzchnią, nosi on dobre, promieniste serce i umie być wiernym swoim przyjaciołom. Było nas więc czterech.

Faunt-le-Roy przyprowadził prócz tego dwóch świeżych rekrutów, a byli nimi: Edward F. Corsi z Brooklyna i Carl Clark z Tulsa, Oklahoma — obydwaj byli dopiero co zdemobilizowani z Francuskiej Służby Powietrznej. Corsi miał lat 21 w tym czasie, ale miał już tak świetny rekord wojenny, że Faunt-le-Roy odznaczył go rangą kapitana. „Clarkie” długi a cieniutki, miał prawie lat trzydzieści. Czem ci dwaj się zasłużyli, opowiem później.

Mieliśmy zatem sześciu ludzi wszystkich razem, wliczając mnie i Faunt-le-Roy’a, ale też i lista naszych rekrutów skończyła się w Paryżu. Było jeszcze kilku kandydatów, ale gdyśmy im przedstawili całą sprawę i na co będą prawdopodobnie narażeni w Polsce, cofnęli się. — W tym czasie major Faunt-le-Roy, który już służył w Polskiej Służbie Powietrznej, jako ekspert techniczny, został wysłany do Londynu, by zezaminował pewne aeroplany angielskie, które rząd polski miał zakupić. Pojechałem z nim do Londynu, i będąc tam, zdobyliśmy jeszcze jednego rekruta, a był nim kapitan Arthur Kelly z Rich-



Z pierwszych dni powstania Eskadry Kościuski.  
Przeglądu młodych sił eskadry dokonuje premier Paderewski wraz z generałem Rozwadowskim.

mond, Virginia, obserwator. Ze względu na to, że wzięliśmy kapitana Kelly'ego, liczyliśmy, że gdyby nasza eskadra musiała spełniać obowiązki skauta, to kapitan Kelly będzie naszym komendantem. Byliśmy bardzo zadowoleni, żeśmy go pozyskali. Miał on już wyrobioną renomę, jako jeden z głównych obserwatorów 96-tej Eskadry, która zasłużyła się i odznaczyła wielce zaraz w pierwszym dniu walki przy bombardowaniu. Kelly był wysoki, cienki, ładny chłopiec i dowiódł już swej odwagi i zdolności. Oprócz Kelly'ego mieliśmy jeszcze jednego kandydata, amerykańskiego pilota, który zwolniony został z angielskiej służby, ale tego nie mogliśmy przyjąć z powodu jego lichego zdrowia. Zamiast siebie, obiecał nam przysłać dwóch zastępców.

Ach, jak wesoło spędziliśmy czas w Paryżu, przed naszym wyjazdem do Polski, tego trudno opisać. Polubiłem Paryż i chciałbym tam stale przebywać. Jest to jedyne miejsce na świecie, gdzie spędzałem czas beczynn timer, a jednak nie przykryło mi się — przeciwnie, rozkoszowałem się każdą chwilą. Siedzieć sobie gdzieś przed karczemką, gospodą, czy hotelem, spijać dobre chłodzone wina i obserwować pełnych życia Paryżan i piękne, gustownie ubrane Paryżanki — to ci, człeku, radość! Ale siedzieć w Paryżu pośród wygod i rozkoszy, pośród radosnego szybko pędzącego życia i wiedzieć, że za kilka tygodni pojedzie się daleko od tego wszystkiego do obcego także kraju, gdzie naród ginący z głodu i wycieńczenia walczy mimo to o swój byt — daje takie uczucie, jakiego się nigdy nie zapomni. Jedna chwila takiego życia przeżyta w tak rozkosznej atmosferze warta jest dziesięć lat zwykłego prozaicznego życia.

W ostatnich tygodniach września pełną czarą piliśmy rozkosz życia. Crawford, Shrewsbury i ja mieszkaliśmy w śmiesznie malutkim hotelu, a kiedy Faunt-le-Roy wrócił z Anglii, przyłączył się do nas również. Stają mi w pamięci te dni i noce, spędzone tam ucieszenie i rozkosznie. Zdawało nam się, że w raj u jesteśmy. Przy końcu jednak zaczęliśmy żyć troszkę powściągliwiej i troszkę oszczędniej, bo wiedzieliśmy, że potrzeba nam będzie pieniędzy na nowe przygody w Polsce, a tam żołdu nie będzie takiego, jaki nam płacono w amerykańskiej armji. Zaczęliśmy uczęszczać do uboższych restauracji na obiady. W końcu wyszukaliśmy sobie maleńką i niedrogą gospodę na rogu Rue de Rivoli, gdzie dużo reporterów pism uczęszczało na obiady. Najczęściej spotykaliśmy tam reporterów „Chicago Tribune”. Berty Van Bethuyzen, Lary Rue, Ken Adams i Saunders przychodzili tam stale. Spędzaliśmy razem z nimi przyjemne wieczory. W takich razach „Buck” zwykle siadał przy antałku piwa, wychylał szklanice za szklanice i prawił bajki lub tłuste kawały, a my pękaliśmy ze śmiechu. Jednej nocy, pamiętam, siedzieliśmy w kącie małego pokoiku i śmialiśmy się do rozpuku. Naprzeciw nas siedział

jakiś Chińczyk, ubrany bardzo przyzwoicie w jego narodowy strój. Z uśmiechem przypatrywał się naszej wesołej zabawie.

„Chłopcy! Poczęstujmy tego starego wałkonია!” — zaproponował Ken Shrewsbury.

Na znak zgody zaczęliśmy klaskać w dłonie, bośmy już byli nieco podchmieleni i zaczęliśmy śpiewać, a podczas tego „Buck” zaniósł Chińczykowi dużą szklanice piwa. Następnie podnieśliśmy się i podnosząc nasze szklanice w górę, ryknęliśmy:

„Szantung musi być — i będzie wolny!”

Możecie sobie wyobrazić nasze zdziwienie, gdy za kilka minut przytoczyła się do nas sama tłusta właścicielka i przyniosła nam kilka dużych butelek wspaniałego szampana.

Chińczyk, który tak się postawił i odwzajemnił się z taką pompą, wstał z powagą i ukłonił się nam nad swoim szampanem. Cała nasza partja z brawurą wypić toast na jego zdrowie.

„Eh, chłopcy! To musi być chiński ambasador” — rzecze Lary Rue.

Na te słowa usłyszeliśmy, jak ktoś parsknął śmiechem. Obejrzelśmy się i zobaczyliśmy, jak stara nasza przyjaciółka, panna Betty tłumiła swój śmiech chusteczką.

„Czegóż się tak śmiejesz?” — zapytał któryś.

„Z chińskiego ambasadora. Ha-ha-ha!” — roześmiała się znowu.

„A to ci mi chiński ambasador dopiero! Ten wałkonია to chiroprzysta, doktor od obrzynania paznokci, mieszka tam na rogu”.

Tu już wszyscy parsknęliśmy śmiechem. Innego znów wieczoru nowa się nam przygoda zdarzyła. Obliczyliśmy wraz z Buck'iem nasze majątki i przekonaliśmy się, że razem do kupy mamy całej fortuny sto czterdzieści ośm franków.

„Słuchaj, Coop!” — mówi „Buck” do mnie. „Weźmy te dwie młode Włoszki z dołu na obiad. One wyglądają tak skromniutko, widocznie nigdzie nie bywają. Sprawimy im «bibe» za dwadzieścia franków, a będą myśleć, że mają królewską biesiadę”.

Były to córki naszej właścicielki hotelu. Jedna mogła mieć lat 17, a druga 18. Były bardzo skromne i wstydliwe. Obie wzrostu małego, „Buck” zaś chłop 6 stóp wysoki, ważący przeszło dwieście funtów, mnie także nic nie brakowało więc zainteresowały nas te małe stworzonka. Wprawdzie nie mogliśmy absolutnie zrozumieć ich francuzczyzny, ani one naszej, ale mniejsza z tern. Wziął „Buck” pod ramię jedną, ja drugą i poszliśmy do naszej małej Sospody na plac Dyany.

„Damy im, żeby sobie same zamówiły obiad dla siebie. Dziewczęta nie znają się na wybornych daniach, to zamówią sobie najwyżej czerwone wino i jakie zwyczajne jedzenie, więc stracimy tylko kilka franków na nie”.

„Masz rację, synu!” — odrzekłem.

Usadowiliśmy nasze dziewczątka za stołem i Buck, by im zaimponować, podał im „jadłospis” z ukłonem i nonszalancją. Pamiętając o tern, cośmy mówili przedtem, podał go naprzód młodszej, a zatem jeszcze skromniejszej i wstydliszej, siostrzyczce. Zaświeciły się jej oczy z radości. Szybko przewróciła kartę ze spisem win i zatrzymała się dopiero przy spisie szampana. Buck zdębiał. Mała zaś nasza kochaneczka bez długiego namysłu zaczęła mówić szybko do naszego garsona, polecając mu co ma przynieść.

Obiad był wyśmienity. Szampan, kaczka pieczona, zupy, sałaty, lody, cukry, ciastka, likiery i najróżnorodniejsze przyprawy.

„Chłopcze!” — westchnął Buck i szepnął: „Tych naszych franków nie wystarczy na zapłacenie tego obiadu”.

Z desperacją wprost zaczął Buck szukać po kieszeniach, czy nie znajdzie jeszcze gdzie grosza, ale napróżno — nie uląkł się żaden. Ja czyniłem to samo, ale ani centyma nie mogłem się doszukać. „Garson” — jakby to czuł — szybko pośpieszył się z rachunkiem i przedłożył go Buck'owi. Ja już przedtem wcisnąłem Buck'owi pod stołem mój ostatni grosz, jaki miałem. Buck odetchnął, gdy wyliczył sto czterdzieści siedem franków, bo na tyle rachunek opiewał. Pozostałego franka z gestem lorda angielskiego odsunął „garsonowi”, który na widok jednego jedyne franka po takim obiedzie, czuł się zgorszony i bardzo urażony. Gdyśmy wyszli z restauracji, jedna z naszych „niewiniątek” zaproponowała, by pójść z nimi gdzieś na bal i na taniec, ale myśmy już wtedy nic a nic ich nie rozumieli. Dziewczyna zaczęła w końcu już i podrygiwać do tańca, by nam uzmysłować, że chcą iść tańczyć, a my nic nie rozumiemy... daliśmy jej tylko brawo, niby w zrozumieniu, że wdzięczni jesteśmy, iż nawet na ulicy chce nas zabawić, tańcząc dla nas wyłącznie.

„O, que les Americains sont stupides!” — słyszałem młodszą damulkę mówiącą do swej starszej siostrzyczki, gdyśmy je odprowadzili do ich matki, która również nie spodziewała się tak rychłego ich powrotu...

Jakoś w tym czasie utraciłem mojego wiernego psa „Pan Lwowa”, przywiezionego ongi z Polski, którego mi przejechał jakiś automobil i zabił na miejscu.

Jednego dnia, Ignacy Paderewski, sławny muzyk polski, który wtenczas porzuciwszy muzykę służył ojczyźnie jako premier ministrów, i w jakiejś misji dyplomatycznej bawił w Paryżu, zaprosił nas do siebie do hotelu Ritz.

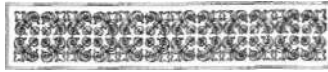
Ritz Hotel, jak wszystkim wiadomo, jest jednym z najkosztowniejszych hoteli w Europie. Gdyśmy stali w ogrodzie i rozmawiali z Paderewskim, przedstawił mi się mimowoli kontrast scen: sceny obecnej ze sceną, co miała nastąpić za kilka tygodni. Przypomniało mi się, com widział przed paru tygodniami w Polsce i co znów za kilka dni pojedą zobaczyć, i zacząłem porównywać. Tutaj widać, jakby powiedziec przerosła kulturę i cywilizację, a mianowicie jakąś taką miękkość, wygodę, a nawet rozleniwiałość — a tam na brzegach Europy, dzikość i puszcza, jakby tamten był inny świat, należący gdzieś do zamierzonych dziejów przeszłości, nietkniętej jeszcze przez historię. A co dziwniejsze, że tu w tym przepychu, w tern otoczeniu bogactwa i zbytku, — w tym najkosztowniejszym hotelu, spotyka się przedstawiciela tej krainy i mogił, i bólu, i łez, i głodu, i nędzy strasznej i niedostatku.

Byliśmy już prawie na odjeździe, ale potrzebowaliśmy jeszcze kilku nowych rekrutów, by dopełnić naszą liczbę 12 ludzi, bo z tyłu miała się składać nasza eskadra. Nasi rekruci z Anglii przybyli właśnie wtedy, za wyjątkiem jedynie kapitana Kelly'ego. Wtedy też zgłosił się do nas bardzo blady podporucznik, widocznie wyczerpany długą chorobą, i prosił tak mnie, jak i Faunt-le-Roy'a, by go przyjąć do naszej eskadry. Odrzuciliśmy go z powodu braku zdrowia, ale on z taką determinacją zaczął się wpraszać o przyjęcie, że nie mogliśmy mu odmówić i zabraliśmy go ze sobą. Dobrze, żeśmy go wzięli, bo wykazał niezwykłe zdolności i zasłużył się tak w Polsce, że podniesiony został do rangi kapitana. W dalszym ciągu tego opowiadania, opowiem o jego czynach i zasługach, teraz nadmienię tylko, że nazywał się Edwin Noble, a pochodził z Broadtown, Mass.

Generał Rozwadowski na wyjeździe zaprosił nas do hotelu, gdzie mieszkał, i wyprawił nam świetny bankiet. W krótkiej przemowie przed zakończeniem bankietu dał nam kilka gorących słów zachęty. Nadmienił również, że życzyłby sobie spotkać się z nami na froncie i walczyć z nami wspólnie. Nikt wtedy nie mógłby być marzyć nawet, w jakich okolicznościach i w jak krytycznej chwili życzenie jego się spełniło.

Następnego dnia „Oriental Express” powiózł naszego komendanta, Faunt-le-Roy'a do Warszawy, dokąd wyjechał celem przygotowania wszystkiego na przyjazd naszej eskadry.

## ROZDZIAŁ II



## ODJAZD DO POLSKI

**S**IEDMIU ludzi w uniformach amerykańskich wiarusów zebrało się koło Sdrzwi wagonu towarowego pociągu, odchodzącego z wolna z Paryża. Patrzyli w miasto, żal im było odjeżdżać. Ściemniało się, więc po całym mieście zabłyśły światła. Tu i ówdzie zaczęły się tworzyć grupy, zdążające do teatrów, parków i na zabawy. Wszędzie widać radość, swobodę i tę przedziwną podnietę powojennych dni, że nareszcie wszystko to się skończyło.

Tylko nasi wiarusy, wyjeżdżający z tego wesołego miasta, zapadli jakby w melancholię, a jeden z nich tęgi i krzepki wiarus z cicha wyszeptał:

„Bądź zdrow, Paryżu, drogi pieszczochu, a nie baw się tu zanadto, gdy mnie nie będzie”. Wreszcie z cicha zanucił:

„Apres la guerre finis —  
Tous les Americains partis”.

Reszta żołnierzy odpowiedziała mu chórem:

„Apres la guerre finis —  
Tous les Americains partis”.

(Gdy wojna się skończy, wszyscy Amerykanie wyjadą).

Pociąg już wyjechał z miasta i skrył się w cieniach nocy, a odgłos tej dumki żołnierskiej jeszcze szedł ku miastu i mieszał się z jego gwarem i hałasem. A żołnierze, śpiewając, patrzyli się na niknące w oddali resztki migającego światła, odbijającego się na błękitnym tle nieba letniej nocy.

To Eskadra Kościuszki, złożona z Amerykańskich lotników-ochotników, zdążyła w stronę Polski, śpiewakiem był „Buck” Crawford, a my towarzyszyliśmy mu chórem.

My, weterani światowej wojny, po przejściu wszystkich frontów, zbliżaliśmy się znowu do frontu, ale całkiem innego, nieznanego nam. Znowu szło się na walkę, ale z dzikimi ludami, barbarzyńcami Wschodu. Większość z nas

przedstawiała sobie Polskę bardzo romantycznie, jako coś mistycznego, coś nieuchwytnego, o czym się tylko w powieściach czyta. Więc też z zapałem szliśmy, by walczyć za tę wyidealizowaną w naszych myślach Polskę, z tym samym zapałem i tym samym uczuciem napewno, jak rycerze krzyżowi szli walczyć o Ziemię Świętą. Leżąc w wagonach w ciepłą noc letnią, a nie mogąc usnąć, każdy z nas przypominał sobie dzieje Polski, czy to z książek, czy to z opowiadań zasłyszanych. Każdy z nas w innym świetle przedstawiał sobie tę krainę grobów, która przez 150 lat trzymana w niewoli przez zaborców, jęczała pod brzemieniem niewoli, a jednak nie upadła i dziś żyje.

Powstawały w wyobraźni naszej obrazy powstań, gdy garstka studentów-zapaleńców rzucała się na kilkudziesięcio-tysięczne, dobrze wyćwiczone armje zaborców — obrazy szubienic, katorg, więzień i cytadel. Przedstawiały się nam obrazy długich kolumn skazańców, pędzonych poprzez syberyjskie śniegi w stepy i do turni gorszych, niż śmierć. I obrazy kozaków dzikich, znęcających się nad więźniami, nad kobietami i dziećmi, pędzących je w dal — w pustkę i śmierć.

A że ten naród po tylu próbach nie zginął, ale żyje i wolną republikę sobie buduje, w światowej wojnie udział brał, na wszystkich frontach i pod wszystkimi flagami walczył, a jednak cało wyszedł, więc dzielny i wielki to musi być naród. A że na ten naród wielki rzuciło się barbarzyństwo wschodnie — bolszewizm — by go zniszczyć, więc my, wolni synowie wolnej Ameryki, śpieszymy mu z pomocą. Walczyć będziemy pierś obok piersi wraz z tymi, co ich niewola nie zmoęła — z tymi, co się nie ulękli śmierci. Spłacimy dług wdzięczności, zaciągnięty przez Amerykę jeszcze w zaraniu jej życia politycznego, gdy Kościuszko i Pułaski o wolność i niepodległość Ameryki walczyli.

Takie myśli opanowywać poczęły nasze mózgi, toteż myśli o Paryżu i jego uciechach znikły wprędce.

Na pierwszym naszym przystanku w Koblencji spotkaliśmy kilku ludzi z organizacji Czerwonego Krzyża, którzy również jechali do Polski. Przyłączyliśmy się do nich i urządziliśmy sobie wspólną kuchnię. Dwóch z naszych zuchołów, Noble i Corsi, zabrali się do gotowania, a my reszta spełnialiśmy urząd „Kitchen Police” (wyrażając się po wojskowemu), czyli, że skrobaliśmy kartofle, zmywaliśmy statki i t. d.

Dziwne to życie w wojsku. Kto widział tych oficerów kilka dni temu w Paryżu, w kasynach oficerskich, czy pierwszorzędnym restauracjach, wyelegantowanych, paradujących w świecących butach, w eleganckich mundurach w towarzystwie przystojnych „mademoiselles” — ten by nie uwierzył, że to ci sami oficerowie myją teraz brudne, zatłuszczone kotły i rondle.





Naczelnik państwa polskiego, marszałek Józef Piłsudski.

Wszyscy jednakże byliśmy weseli, gdy pociąg stawał często w małych miasteczkach i wioskach czasem po kilka godzin nawet. Na każdej stacji i przystanku znajdowało się zawsze kilku, czy kilkunastu ludzi, którzy chcieli zapoznać się i porozmawiać z „les Américains”, szczególnie w Alzacji i Lotaryngji. Oficjaliści z Czerwonego Krzyża rozochoceni, rozdawali paczki papierosów i woreczki tytoniu, jako podarki. Wiedziałem, że w Polsce prawie wcale niema amerykańskiego tytoniu, a nawet zakupiłem sobie worek tytoniu za pozostałe mi franki i kilkanaście paczek papierosów, więc upominam pracowników Czerwonego Krzyża:

„Lepiej uważajcie i nie rozrzucajcie się tak z tym tytoniem, bo w Polsce go nie dostaniecie”.

„O, that's all right, nie bój się, mamy aż za dużo!” — odpowiedział mi kapitan Smith.

Słyszac to, przyłączyłem się do nich i ja również i zacząłem rozdawać paczki z papierosami. Gdzieś trzeciego dnia mój zasób papierosów się skończył, więc idę pomiędzy nasze wory z pakunkami i szukam mego tytoniu. Zginął, niema! Złe przecucie mię tknęło: rozdali, psie pary, mój tytoń. Lecę w te pędy do drzwi, gdzie kap. Smith i „Clarkie” bawili się w „boginie dobrodziejstwa” i pytam:

„Skądżeście wzięli ten tytoń?”

„A ot tam leżał w kącie w worku” — odpowiedziano mi, pokazując mi mój rodzony worek prawie już próżny.

Tak więc oni moim własnym tytoniem szafowali, a ja na długie dni w Polsce zostanę bez palenia.

W Metz spędziliśmy cały jeden wieczór w malej niemieckiej karczemce, gdzie przy ciężkich szklanicach wybornego niemieckiego piwa darliśmy się w niebogłosość. Z początku patrzano na nas podejrzliwie, ale gdyśmy się rozbawili i zaczęliśmy wyć, że aż w niebie było słyhać, mieszkańcy tej jamy zmienili o nas swoje zdanie, wychodząc z założenia, że muszą to być dobrzy chłopcy, skoro potrafią tak się bawić.

W Koblencji przesadzono nas na inny pociąg i oddzielono od naszych przyjaciół z Czerwonego Krzyża. Na tym pociągu pełnili straż wiarusy z regularnej armii amerykańskiej. Nie wydaliśmy się im, cośmy za jedni, lecz przedstawiliśmy się im, jako zwyczajni żołnierze. Jeden z nich, kucharz-infanterzysta, stary wiarus, co z nie jednego pieca chleb jadał, a w wojsku zęby zjadł, zaczął z nami dyskusję jednego wieczoru o amerykańskich lotnikach, wyrażając swoją opinię o nich w takich słowach, że ich tu powtórzyć nie można.

„Ci przekłęci lotnicy nie byli zdadni do niczego” — mówił między innymi. — „Bo ja sam widziałem, jak jeden niemiecki lotnik gonił coś dwunastu Amerykanów i zagnał ich aż pod sam Paryż. Amerykańscy lotnicy wojowali, ale z dziewczętami w Paryżu...”

„Czy nie było ani jednego, żeby był coś wart?” — zapytał Kelly, jeden z naszych kolegów, który sam przewodził w wielu desperackich napadach na czele 96-tej eskadry lotników, z której to eskadry więcej niż połowa ludzi zginęła w dwóch tylko miesiącach.

„E, gdzie tam, żeby choć jeden!” — odpowiedział kucharz. — „Jedynie miejsce, gdzie amerykański lotnik został zabity we Francji, to było, gdy jeden z nich spadł ze schodów, idąc pijany po balu ze swoją kochanką do eleganckiego hotelu. Bić się — djabła tam! Jak się bili, to chyba o wódkę, albo o kochanki w kasynach”.

Twarze wszystkich moich towarzyszy broni zapłonęły ogniem podczas tego opowiadania i zdawało się przez sekundę, że lada chwila któryś z nas wybuchnie i śmignie opowiadacza w pysk, że zębów nie pozbiera, ale w następnej sekundzie każdy ochłonął, boć to przecież kucharz, a cóż kucharz wie po za myciem garnków lub skrobaniem kartofli. Ktoby tam brał opinię kucharza na serio, albo miałyby się z tego powodu irytować. Więc też w następnych kilku sekundach wszyscy razem parsknęliśmy śmiechem, a kucharz zgłupiał ze zdziwienia.

„Niech mię djabli wezmą, jeśli ja widzę tu coś śmiesznego!” — powiedział.

Granica polsko-niemiecka była zamknięta i walki pomiędzy obu narodami ciągle jeszcze trwały. W ostatnią noc przed przekroczeniem granicy niemieckiej, pełniliśmy służbę warty wraz z niemieckimi żołnierzami, po dwóch Amerykanów i po dwóch Niemców z każdej strony pociągu. Niemiec, z którym ja pełniłem straż, umiał trochę po angielsku. Wyrażał się do mnie o Polakach z ogromną nienawiścią i z ogromnym podnieceniem opowiadał mi, że Niemcy niebawem wezmą z powrotem Księstwo Poznańskie. Miałem ogromną chęć bodnąć go w żebra i powiedzieć mu:

„Słuchaj, czy ty wiesz, że jestem kapitanem polskiej armji?”

Wstrzymałem się jednak od tego kroku, gdy wspomniałem sobie, że jestem jeszcze ciągle w niemieckim kraju, i, że szkodaby było zmarnować swego życia tak bezużytecznie.

Następnego poranku przybyliśmy nareszcie do Polski. W jednym miejscu, na małej stacji widzieliśmy pełny wagon ciężarowy bolszewickich jeńców. Wyglądali straszliwie.

„Uh, nie chciałbym się dostać w łapy tych opryszków. Oni gotowi człowiekowi brzuch rozpruć i wnętrzności wytargać!” — mówił Clarkie.

Nie przypuszczał nawet wtedy, że go spotka przygoda taka, iż się dostanie w łapy bolszewickie i o mały włos, a byłiby mu to zrobili.

Myśląc o spotkaniu się w polu z bolszewikami i żartując na ten temat, aniśmy się spostrzegli, kiedy przybyliśmy do Warszawy.

Warszawa nareszcie. Na bocznej linii zdała od miasta stanął nasz pociąg. Dostaliśmy nasze bagaże i przebraliśmy się w uniformy polskich oficerów, śpiesząc do miasta, by się przekonać, jak w rzeczywistości przedstawia się Polska.

Gdyśmy wyskoczyli z pociągu w naszych nowych mundurach polskich oficerów, wiarusy z regularnej armji amerykańskiej osłupieli ze zdziwienia.

„Hej, kto wy, do djabła, jesteście, chłopcy?” — pyta zakuty łeb, kucharz, który na pociągu wyrażał swą opinię o amerykańskich lotnikach.

„Buck”, jeden z naszych, chłop ogromny i mocny jak tur, spojrzął się tylko zimnym stalowym wzrokiem i zwolna a dobitnie wyraził:

„Amerykańscy lotnicy”.

Stary, twardy, wiarus-kucharz zzieleniał. Rozdziawił usta, wybałuszył ślepie i gapił się, aż go starszy zawołał do pociągu.

Dostaliśmy się do miasta i znaleźliśmy naszego Faunt-le-Roy'a w hotelu Bristol. Faunt-le-Roy poinformował nas, że prawdopodobnie dostaniemy Eskadrę Albatros D-3 z dawnych austriackich skautowych aeroplanów, z motorami Daimlera o sile 220 koni. Uważaliśmy, że wszystko będzie w jak najlepszym porządku, za wyjątkiem tego, że aeroplany były urządzone tak, że kierowało się je lewą ręką — coś, do czego większość z nas nie była przyzwyczajona.

Faunt-le-Roy miał już audjencję u Naczelnika Państwa i rozmawiał z nim. W tym czasie Naczelnik Piłsudski sądził, że przybyliśmy do Polski w charakterze instruktorów.

„Armja polska” — mówił Naczelnik Piłsudski — „niema takich aeroplanów i takiego wyekwipowania, do jakiego wy jesteście przyzwyczajeni. Sądzę, że będziecie niezadowoleni, ucząc naszych młodych lotników”.

Na to Faunt-le-Roy odpowiedział:

„My nie przybyliśmy do Polski, by Polaków uczyć czegokolwiek. Przybyliśmy, by iść na front i służyć na froncie i jedynie na froncie. Mamy jedną prośbę: wyślijcie nas na najwięcej czynny front w najkrótszym możliwie czasie”.

Odpowiedź ta, zdawało się, ucieszyła Naczelnika Państwa, gdyż zaczęto robić dla nas przygotowania, by nas wysłać do eskadry, gdy tylko formalności w Warszawie będą załatwione. Niestety, formalności te zajęły kilka tygodni czasu. Polacy mają wiele chwalebnych przymiotów, ale nie odznaczają

się pośpiechem i punktualnością. To też czekaliśmy z niecierpliwością w naszych hotelach w Warszawie ładne kilka tygodni, zanim wysłano nas na front.

Warszawa w czasie naszego tam pobytu przedstawiała się nadzwyczaj pięknie. Piękne ulice, wspaniałe budowle, okazałe parki i place — wszystko to zlewało się w piękną harmonijną całość. Widać tu było kulturę starą, ale wysoką i pełną majestatu. Widać było ślady niewoli i ślady barbarzyństwa wschodniego, pozostawione przez niedawnych jeszcze najeźdźców, ale widać było również, że miasto, a z niem i naród otrząsa się z tego i rwie się naprzód do własnego życia.

Nowo oswobodzony naród o najbardziej demokratycznych poglądach, z zachodnią kulturą, wchodzi w grono państw zachodnich. Widać jeszcze dużo błędów, które muszą być poprawione, dużo przeszkód, które muszą być usunięte, ale patriotyzm i wiara w ideję przewodnią — ideję własnego państwa — jest tak wielka w narodzie, że widz obcy przyznać musi, iż przyszłość tego narodu jest zapewniona.

Ludzie stojący na czele rządu wtedy — Piłsudski i Paderewski — typowo przedstawiali patriotyzm i siłę charakteru polskiego ducha. Imiona tych dwóch wielkich mężów stanu pozostaną na zawsze w historii Polski i w pamięci tego dzielnego narodu.

Piłsudski był wtedy obranym Naczelnikiem Państwa. — Historia jego życia to ogromna miłość i poświęcenie się dla dobra kraju. Urodził się wtenczas, kiedy myśl o niepodległości państwa polskiego uważaną być mogła tylko za szaleństwo przez zrównoważone umysły. Było to zaraz po powstaniu 1863-go roku, które to powstanie zgniecione zostało żelazną i brutalną łapą moskiewskich carów. Rodzina Piłsudskiego dużo ucierpiała. Prześladowania ze strony rządu moskiewskiego były straszliwe. Rozmowa nawet w języku polskim była uważana za zdradę i karana ciężkim więzieniem lub zesłaniem na Sybir. Mimo to Piłsudski od najmłodszych lat myślał i pracował dla Polski — aż wreszcie został pochwycony i zesłany na Sybir, gdzie przebył lat pięć.

Nie zabiły jednak te lata jego wielkiego ducha. On był tym, który wywołał ducha rewolucyjnego w Łodzi i on rewolucją kierował. Przez szereg lat wydawał tam rewolucyjne pismo, a gorliwi szpicle carscy i tajna policja moskiewska szukała go wszędzie i nie mogła odnaleźć, ani też jego drukarni. Wkońcu jednak schwycono go. Osadzono go w sławnej na świat cały Cytadeli w Warszawie. Dostał wyrok śmierci — i jedynie sprytnym udaniem obłąkania oszukał władze carskie i od śmierci się uchronił. Przeniesiono go wtenczas do szpitala warjatów w Petersburgu.

Po wydostaniu się stamtąd, znajdujemy znowu Piłsudskiego przy pracy przygotowawczej nad oswobodzeniem Polski. W tym to właśnie czasie stworzył Piłsudski tajne organizacje wojskowe, znane później jako „Związki Strzeleckie” i „Drużyny Bartoszewskie”. Gdy wielka wojna wybuchła, Piłsudski znajdował się w Galicji. Tam zebrawszy przygotowany już przez siebie legion, ruszył na Rosję. Podczas wojny tak prowadzono politykę Polski, że wszystkie wojujące państwa ze stron obydwu przyrzekły Polsce niepodległość. Walcząc przeciwko Rosji, połączyć się musiał z mocarstwami centralnymi, by dostać od nich broń i amunicję. Państwa Centralne obiecały dać Polsce niepodległość, gdy jednak okazało się, że Państwa Centralne nie mają zamiaru dotrzymać swego przyrzeczenia, Piłsudski wycofał swe legiony z najbardziej zagrożonych placówek, które zajmował.

Niemcy wzięli to za zdradę stanu i skazali go na śmierć. Tak wielka jednak była siła Piłsudskiego i tak ogromny szacunek miał w narodzie, że Niemcy nie śmieli wykonać wyroku. Osadzono go zatem w więzieniu w Magdeburgu. Po podpisaniu zawieszenia broni, Piłsudski zostaje uwolniony przez niemieckich rewolucjonistów i wraca do Polski. Rząd Narodowy w Warszawie powołuje zaraz Piłsudskiego i oddaje mu naczelną komendę nad armją. Pod naciskiem opinii publicznej jednak Rząd Narodowy oddaje mu następnie naczelną, prawie dyktatorską władzę w narodzie, a zaraz następnego dnia Piłsudski wydaje proklamację do narodu z obwieszczeniem, że obejmuje najwyższą władzę w narodzie w swoje ręce.

Od tego czasu stale trzyma w ręku naczelną władzę w Polsce. Różni ludzie zajmowali krzesło premiera ministrów od tego czasu i upadali jeden po drugim, a Piłsudski ciągle siedzi na swoim stołku naczelnika państwa, gdyż naród wierzy w swego wodza i ufa mu.

Naczelnik Piłsudski zlustrował członków naszej Eskadry w Belwederze, wkrótce po naszym przyjeździe do Warszawy. Tylko Faunt-le-Roy i ja widzieliśmy go przedtem, ale sądzę, że każdy żołnierz z naszej Eskadry doznał dodatniego wrażenia po tym przegładzie, albowiem Piłsudski jest to żołnierz w każdym calu, w całym tego słowa znaczeniu. Powiedział nam słów kilkanaście bez frazesów kwiecistych, a nic nie znaczących, kilkanaście słów prostych, żołnierskich, jak żołnierz do żołnierzy. Wykazał nam tylko w krótkim swoim przemówieniu, że musimy czynem udowodnić, co my możemy zrobić i co chcemy zrobić, jaką pomoc przynieść na froncie.

Po dziś dzień mam jeszcze w pamięci to silne, stalowe wejrzenie jego przenikliwych oczu z pod ciężkich brwi, gdy nas pożegnał. Gdy siedzieliśmy przy stole tego wieczoru, wszyscy myśleliśmy o Piłsudskim i o jego do nas

przemówieniu, a Faunt-le-Roy, jakby za wszystkich myśli wypowiedział, rzekł:

„My wykażemy naszymi czynami, czyśmy warci czego, czy nie”.

Historja życia Paderewskiego jest wszystkim aż nadto dobrze znaną, by ją tu jeszcze powtarzać. Wszyscy wiedzą, że człowiek ten wielki wszystko złożył na ołtarzu swej ojczyzny, sławę swą, jako muzyk świata, majątek, lata pracy bezinteresownie — wszystko to oddał, by dopomódz do zbudowania państwa polskiego jak najprędzej. Prawda, że nie długo pozostał na stanowisku premiera ministrów, ale był nim przez najcięższy pierwszy rok odbudowy państwa. W Ameryce Paderewski uczynił więcej, aniżeli ktokolwiek inny. Rozbudził ducha patriotycznego, zainteresował szerokie masy Amerykanów sprawą Polski, co w dużej mierze przyczyniło się, że Ameryka dała Polsce tak wydatną pomoc.

Te dwa imiona — Piłsudski i Paderewski — są złączone nierozdzielnie w historii wyzwolenia Polski. Połączone wysiłki tych dwóch wielkich patriotów zrobiły to, że państwo polskie przyszło do skutku. Piłsudski pracował wewnątrz kraju bez wytchnienia i zorganizował państwo, a Paderewski rzucił całą sławę swego wielkiego imienia i szlachetnego charakteru na szalę wypadków na dworach wielkich rządzących mocarstw i zdobył sympatję dla narodu polskiego u mocarstw układających nowy porządek świata.

### ROZDZIAŁ III



## LWÓW

**E**SKADRA Kościuszki jest tak ściśle związana z obroną Lwowa, że nie od rzeczy będzie powiedzieć słów kilka o tym sławnym grodzie, który tak wielką rolę odegrał w odbudowie nowej Polski.

Lwów był matką — był kolebką naszej Eskadry. We Lwowie spędziliśmy większą część naszej pierwszej zimy w Polsce — we Lwowie również dopiero poznaliśmy zwyczaje i obyczaje Polaków i zbliżyliśmy się do nich. W obronie tego właśnie miasta zasłużyła się nasza Eskadra; Faunt-le-Roy odegrał tam poważną rolę i przeważył szalę zwycięstwa na stronę Polski. Tutaj właśnie Eskadra Kościuszki, pod wodzą Faunt-le-Roy'a, zapisała się poraż pierwszy na kartach historii odrodzonej Polski. Ja osobiście brałem udział już poprzednio w obronie Lwowa, gdy się bronił przed Ukraińcami w roku 1919. Wszyscy pokochaliśmy Lwów. Lwów wart jest tego, by go pokochać. Posłuchajmy nieco o historii tego miasta.

Lwów ma za sobą bohaterską przeszłość. Dla Polski stanowi on teraz problem do rozwiązania z powodu różnic narodowościowych. Lwów stoi, że tak powiem, na granicy zachodniej Europy, to też zawsze był on przedmurem zachodniej cywilizacji przed najazdami barbarzyńskiego Wschodu. Jeśli Pójdziemy drogami, prowadzącymi na wschód od Lwowa — to jeszcze dziś Zauważymy wysokie kopce, na których w razie napadu dziczy wschodniej — Turków, czy Tatarów — zapalano ogień i ostrzegano miasto przed niespodziewanym najazdem. Raz po raz najeźdźcy ci napadali na Polskę — paląc, ^iszcząc i rabując wszystko po drodze — podchodząc zagonami aż pod Lwów<sup>1</sup> tu dopiero zawsze zatrzymywali się, bo — jak mi wiadomo — to Lwów, kiedykolwiek broniony był przez Polaków, nigdy nie kapitulował. To też miłość<sup>2</sup> bywateli do swego rodzinnego miasta była w nich wrodzoną i silną.

Mieszkańcy miasta Lwowa byli wystawieni na wielką próbę w październiku 1918-go roku — kiedy to po upadku cesarstwa austriackiego, Galicja zo-

stała wolną. Miasto Lwów znalazło się wówczas w bardzo przykłej sytuacji. Na zachód od tego miasta mieszkańcami tej części kraju są Polacy; na wschód ludność jest przeważnie rusińska. W samym zaś mieście znajduje się 65 procent Polaków, 15 procent Rusinów, 13 procent Żydów, a reszta składa się z przybyszów różnych narodowości.

Za rządów austriackich, szczególnie w ostatnich czasach, cała Galicja była w rękę i pod wpływem Polaków. W ostatnich latach przed wojną Polacy mieli nawet swój sejm krajowy, swoją administrację i zarządzili się autonomicznie — sami. Mieli Polacy również poważną liczbę posłów w austriackim parlamencie i odgrywali bardzo poważną rolę w sferach rządzących. W dwóch okresach czasu, najwyższy w Austrii urząd ministerjalny — premiera ministrów — sprawował Polak. Austrii oczywiście nie podobała się ta siła Polaków, to też starała się osłabić ich stanowisko przez poróżnienie ludności rusińskiej z polską.

Obawiała się bowiem Austrija, i nie bez powodu, że Polacy skorzystają ze swej siły i w odpowiedniej chwili mogą podnieść bunt i ogłosić się niepodległym państwem. To też przy końcu wojny, kiedy Austrija widziała, że jej upadek jest nieuchronny — i że, wcześniej czy później nastąpić to musi — starała się za wszelką cenę przeszkodzić Polakom w zorganizowaniu wszystkich swoich sił. Jeszcze przed rozbitiem austriackiej armji na froncie włoskim, widziała Austrija, że w Galicji wybuchnie ogólne powstanie, a może i w innych częściach monarchji austriacko-węgierskiej i że najprawdopodobniej stara monarchja rozpadnie się na kilka małych państewek. Aby temu zapobiedz, Austrija postanowiła wysłać wszystkie swe pułki, składające się z Polaków na front włoski — co też uczyniła.

Wszystkie pułki polskie, szczególnie zaś z zachodniej Galicji, przeniesione zostały na front włoski. Miasto Lwów zostało obsadzone „regimentami rusińskimi”. Ludność miasta Lwowa rankiem dnia 2-go listopada znalazła się wyłącznie w rękach Ukraińców. W nocy z dnia 1-go na 2-go listopada, oficerowie niemieccy i austriaccy oddali władzę w ręce Ukraińców i cichaczem opuścili miasto.

W samym mieście, prawie że nie było Polaka w wieku wojskowym. Zdawało się, że przez tę zdradziecką robotę miasto Lwów, a z niem cała Galicja wschodnia straconą zostanie dla Polski. Przeliczyli się jednak wrogowie, bo nie wzięli pod uwagę wielkiego ducha patriotycznego Polaków, obywateli miasta Lwowa.

Jeszcze tego samego dnia Lwów wykazał wrogom swego bohaterskiego, niezwalzonego ducha. W jednym końcu miasta zebrało się około 30 studentów gimnazjalnych. — Nie wiele mieli broni i amunicji, ale mieli za to niezwykłego ducha. Przywódca ich powiedział im:

„Chłopcy! Jest nas tylko kilkunastu, prawdopodobnie wszyscy zginiemy dziś w nocy, ale nikt nie będzie mógł powiedzieć, że Lwów został dla Polski stracony, kiedy my żyjemy”.

Co się działo potem w następnych dniach i miesiącach — to na zawsze zostanie w historii Polski, jako najwaleczniejszy i najszczytniejszy akt poświęcenia się obywateli dla sprawy narodowej. Ja tylko w kilku słowach chcę zaznaczyć, że do maleńkiej grupy studentów przyłączyli się chłopcy szkolni, kobiety, starcy, nawet dzieci — wszystko uzbrojone, w co kto miał: strzelby, pistolety, stare miecze, siekiery, wogóle, co kto mógł znaleźć i ruszono na wroga.

Dom za domem, ulica za ulicą zdobywano i wypychano Ukraińców, aż oczyszczono połowę miasta. Wtedy z zachodniej Galicji przebił się do Lwowa z odsieczą generał Romer w sile 1,500 żołnierzy ochotników. Przyszło do strasznych walk na ulicach miasta. — Wkońcu jednak wyparci Ukraińcy, w szalonym popłochu uciekli z miasta. Nadeszły jednak Ukraińcom duże posiłki i w kilku dniach otoczyli znów całe miasto, z wyjątkiem wąskiego pasa obok kolei, która łączyła Lwów z Przemyślem i zachodnią Galicją. Tę łączność oblężeni postanowili utrzymać za wszelką cenę. Że ta linja kolejowa pozostała otwarta, jako jedyna dla nich komunikacja i że zdołano ją utrzymać i w ten sposób sprowadzać posiłki z Przemyśla — należy zawdzięczać walecznemu oficerowi polskiej armji, majorowi Abrahamowi, który był stacjonowany w Gródku i dwom, czy trzem pancernym pociągom. Nazywam je „pancernymi” jedynie przez grzeczność, bo właściwie były to zwykłe, stare wagony ciężarowe, obite tylko kilku listwami żelaznymi. Jeden z takich właśnie pociągów był pod kierownictwem porucznika (obecnie kapitana) Orzechowskiego, który później służył jako adjutant przy naszej Eskadrze lotniczej.

Miesiące: grudzień, styczeń i luty były najcięższe i najniebezpieczniejsze dla Polaków. Oblężeni mieli do rozporządzenia tylko 6,000 karabinów, podczas gdy siły oblegających dochodziły do 30,000 ludzi. Miasto ciągle było pod ogniem armatnim, a dzielna załoga w mieście była bez broni i bez żywności.

Ludność faktycznie marła z głodu. W tym czasie miasto było pod komendą generała Rozwadowskiego, który ofiarował miastu swoje usługi i zdolności, jako zwykły szeregowiec-ochotnik. Chociaż sława generała Rozwadowskiego zapisaną zostanie w roczniki wojskowe za jego pracę — jako szefa w Głównym Sztabie podczas walk z bolszewikami pod Warszawą — to uważam, że zasłużył on na większą chwałę, jako obrońca Lwowa. Bo zważcie:

Miasto Lwów miało obrońców, złożonych po większej części z chłopców szkolnych, starców i kobiet — lecz żadnych prawie zasobów i broni. Było to

w samym środku zimy — a całe to wojsko ubrane było nędznie, niedostatecznie. Miasto nie miało ani opału, ani wody, ani światła, ani transportacji, ani tysiąca innych rzeczy, które potrzebne są w armji, aby należycie funkcjonowała. Naokoło miasta był nieprzyjaciel groźny — nieprzyjaciel, który dyssał nienawiścią do Polaków z powodu narodowościowego, religijnego, a nawet socjalnego. Nieprzyjaciel ten nie tylko szukał zwycięstwa, ale szukał także i zemsty, długo przechowywanej za urojone krzywdy, lub też za drobne — nieświadomie uczynione przez klasę rządzącą, a tą byli Polacy — jako urzędnicy austriacy przed wojną — przeważnie zaś łaknął zemsty za krzywdy zmyślane, ogłaszane przez zdziczałych barbarzyńskich przywódców ukraińskich. — Prócz tego nieprzyjaciel przewyższał oblężonych liczbą kilkakrotnie, jak również uzbrojeniem. Nieprzyjaciel miał także z sobą świetną artylerję, pozostałą po Niemcach i kierowaną przez niemieckich oficerów.

Pomimo, że wszystko było przeciwko niemu, gen. Rozwadowski nie poddał się, a nawet hańbił tych, którzy chcieli się poddać i opuścić miasto.

Z początkiem marca linja kolejowa, łącząca Lwów z Przemyślem została odcięta i ludność miasta znalazła się bez środków do życia. Wtedy to gen. Iwaszkiewicz przyszedł z pomocą od Przemyśla, jak również pozwolił mnie dostawić pierwszy pociąg z amerykańską żywnością; nadeszły też pociągi z bronią i amunicją. W maju nieprzyjaciel został zupełnie pobity i wypędzony z okolic miasta.

Ludność polska miasta Lwowa serdeczną krwią okupiła swą wolność i na wieczne czasy wpisała się w bohaterską listę wiernych obrońców całości Polski.

Opowiadałem o tych zdarzeniach moim towarzyszom broni, gdy razem z całą Eskadrą przybyliśmy pewnego pięknego poranku z Przemyśla do Lwowa; a było to w październiku roku 1919-go, już po zawarciu pokoju między Polską a Ukraińcami. Pokazywałem amerykańskim oficerom zrujnowane stacje kolejowe, porozwalane ściany miały jeszcze na sobie ślady kul od karabinów maszynowych i ślady krwi żołnierzy tam poległych — ze stron obydwu.

Był już prawie wieczór, gdy wjeżdżaliśmy do Lwowa. Na przystanku pokazywałem oficerom miejsce, gdzie padła od szrapnela kobieta-Polka, która pilnowała mojego pociągu z żywnością.

Nie wiedziano o naszym przybyciu do Lwowa, więc też nikt nie wyszedł na nasze spotkanie. Zostawiwszy moich towarzyszy broni na stacji, wskoczyłem do dorożki i pojechałem do mojego starego przyjaciela z ostatniej kampanji kapitana Orzechowskiego. Kapitan Orzechowski postarał się o zakwaterowanie moich towarzyszy broni w różnych hotelach, gdzie też spędziliśmy

większą część zimy, pomimo naszej najgorętszej chęci najrychlejszego udania się na front bolszewicki.

Zaraz następnego dnia udaliśmy się na pole ćwiczeń lotniczych. Był prześliczny ranek październikowy. Nad polem ćwiczeń unosił się aeroplan, ćwicząc się w karkołomnych sztukach lotniczych. Przypomniała mi się wtedy przygoda z mojej wizyty poprzedniej wiosny, kiedy to stałem wraz z polskimi oficerami na tern samem polu, a zaraz obok nas nad stacją pękł szrapnel z ukraińskiej armaty. Lotnicy lwowscy, a szczególnie lotnicy z 7-mej eskadry, którą to eskadrę my mieliśmy obecnie przejąć na siebie — zrobili taki świetny rekord w czasie poprzedniej kampanji, że trzeba będzie ogromnej pracy — myślałem sobie — by im dorównać. Pamiętałem także, w jakich warunkach poprzednicy nasi walczyli: stare maszyny, brak przyborów, nieraz nawet brak amunicji, a mieli przed sobą wroga, który był na przeciwległej górze i miał odkryte pole do walki. To też, pamiętając o tern wszystkim, rzekłem do siedzącego obok mnie Faunt-le-Roy'a: — „Jabym sobie tylko życzył, żebyśmy się tak dobrze sprawili, jak tamci chłopcy”.

W kilka minut później podjechaliśmy pod mały murowany budynek, gdzie mieściło się polne kasyno oficerskie. Tam spotkaliśmy się z oficerami 7-mej Eskadry, która wtedy była pod komendą porucznika Rayskiego.

Porucznik Rayski właśnie wtedy objął komendę po majorze Stetzu — słynnym austriackim lotniku. Lotnik ten kilka dni przedtem zabił się w nieszczęśliwym wypadku pod Warszawą. Na polu ćwiczeń widzieliśmy właśnie cztery czy pięć aeroplanów, każdy o jednym siedzeniu. Były to właśnie aeroplany typu „Albatros D-3”, które miały być nam oddane do użytku w służbie.

Po przywitaniu się z nami, polscy oficerzy wzbili się w powietrze i urządzili świetny popis ze swoich zdolności lotniczych. Byliśmy niezmiernie zadowoleni, że dostaliśmy się w kompanję tak dobrych lotników. Większość z nas nie była w powietrzu może od roku, to też powątpiewaliśmy, czy potrafimy naszym nowym kolegom dorównać. Obawialiśmy się, że prawdopodobnie strzaskamy kilka z tych aeroplanów na naszej pierwszej próbie; dzięki jednak wskazówkom i kierownictwu pułkownika Faunt-le-Roy'a, pokazaliśmy się nieźle.

Faunt-le-Roy latał wspaniale, choć wiem, że nie był najmniej dziesięć miesięcy w powietrzu. Gdy on wylądował, porucznik Graves wzbil się w górę. Pamiętam, jak dziś, jego wzlot. Rozpędził aeroplan na ziemi do szalonej szybkości, następnie zaczął robić koło. W ten sposób krążąc, zwęzał koło, aż dolne skrzydła jego aeroplanu prawie dotykały ziemi. Tak zatoczywszy na ziemi koło, — wzbil się w powietrze i zrobił najtrudniejszy i najlepszy popis w sztuce lotniczej, jaki kiedykolwiek widziałem.

Wreszcie spuścił się bokiem aeroplanu na pole ćwiczeń i wylądował szczęśliwie. Wszyscy byliśmy z niego ogromnie zadowoleni i ucieszeni jego popisem — choć Faunt-le-Roy zganił go za to, że podjął takie karkołomne ryzyko na nowym aeroplanie, z którym nie był obznajomiony. Porucznik Piotr, polski lotnik-przewodnik, który sam znał się świetnie na sztuce latania, zachwycał się popisami Graves'a — pokręcił jednak głową i zrobił znak krzyża na znak obawy.

„Trzeba będzie kiedyś postawić taki krzyżyk nad waszym lotnikiem, jeśli on nie będzie uważał na siebie i tak szalenie będzie fruwał”.

— „A czy nie taki koniec lotnika, poruczniku? — tak czy owak?” — Porucznik ruszył ramionami i uśmiechnął się.

Następne kilka dni były cudownie piękne. — Pogoda była prześliczna i wszyscy cieszyliśmy się, że znowu możemy latać na naszych maszynach. Słychać było pogłoski o niesnaskach pomiędzy Ukraińcami i o tern, że wielkie aeroplany niemieckiego typu „Gotha” — przelatują ponad Galicją, w celu porozumienia się Niemców z Ukraińcami. Dostaliśmy rozkaz, aby je zestrzeliwać, o ile by się ukazały. Spodziewaliśmy się zatem, że czynna służba nasza rozpocznie się w najbliższej przyszłości. Cieszyliśmy się, jak żaki z tego powodu.

Codziennie wychodziliśmy na pole ćwiczeń pobawić się nieco, grając w piłkę i urządzając inne zabawy po amerykańsku. Byliśmy nielada widowiskiem dla polskich żołnierzy. Wychodzili oni patrzeć się na nas, bo ciekawi byli, *co* to za ludzie są ci Amerykanie. Musiało im się dziwnem zdawać, że to samo pole ćwiczeń, używane do ćwiczeń podczas wojny przez Niemców i Austriaków — służy teraz za teren zabaw dla innych cudzoziemców, przybyłych aż tam skądś z za Atlantyku, z Ameryki.

Pierwsze jednak dwa miesiące, pomimo najlepszych chęci, zeszyły nam prawie beczynnie. Patrolowaliśmy tylko w powietrzu, z całą pilnością szukając niemieckich aeroplanów „Gotha”, ale nie ujrzeliśmy ani jednego.

Pamiętam, jak jednego wieczoru, kiedy gościliśmy majora angielskiego i do późna w noc zabawialiśmy się wesoło — przyszło telefoniczne zawiadomienie ze sztabu brygady, że jakiś nieznanymi aeroplan zauważono nad małym miasteczkiem, około cztery kilometry od Lwowa.

Faunt-le-Roy i Corsi, dwóch naszych lotników, w pięciu minutach już byli w powietrzu i dalejże w pogoń. Było już prawie ciemno, gdy wyjeżdżali. Gdy noc zaczęła na dobre zapadać, zaczęliśmy się niepokoić o ich powrót. Ściemniało się coraz bardziej, a nasi lotnicy nie powracali; ani nie było słychać z oddali warczenia motorów. Wiedzieliśmy, że okolica nie była im znana jeszcze, wyjechali bez map — licząc, że tak małą odległość na pamięć

można przelecieć. Co więcej — pole ćwiczeń nie miało żadnych świateł, aby oświetlić miejsce lądowania; — zatem byliśmy prawie pewni, że jeśli przyjdą po ciemku, katastrofa będzie nieunikniona.

Nareszcie, kiedy prawie ostatnie cienie nocy kładły się na ziemię, usłyszeliśmy warkot aeroplanu. Jeden aeroplan warczał ponad miastem, następnie zatoczył małe koło i wylądował na polu ćwiczeń. Ruszyliśmy pędem ku niemu i zobaczyliśmy, że to Corsi przybył w swym aeroplanie No. 8.

— „A gdzie jest Faunt-le-Roy?” — zapytaliśmy.

— „Ja nie wiem” — odpowiedział Corsi.

— „Czy widziałeś ten obcy aeroplan?”

— „Nie”.

Ciemność nastąpiła zupełna. Zapaliliśmy nawet światła, jakieś mieli, by dać możność zobaczyć Faunt-le-Roy'owi przynajmniej pole lądowania. Światło jednak było za słabe. Wiedzieliśmy, że zasób gazołiny, jaki miał Faunt-le-Roy, mógł mu starczyć najwyżej na dwie godziny, a tu czas już prawie dochodził.

Nareszcie usłyszeliśmy z oddali warczenie motoru. Nadjeżdżał, ale czy trafi na pole lądowania? — czy wyląduje w ciemności — bez połamania aeroplanu i zabicia się? . . . . Jeden z mechaników naszych wystrzelił w powietrze z pistoletu typu „Very”, który to strzał daje smugę kolorowego światła, podobnie jak rakietka. Strzelił raz, drugi, trzeci. Z powodu ciemności nie mogliśmy zobaczyć aeroplanu, ale słyszeliśmy warczenie motoru i szum na drugiej stronie linii kolei żelaznej — następnie cisza. Faunt-le-Roy zatrzymał motor i oczywiście będzie próbował wylądować. Strzały i kolorowe światła na nic się nie zdały.

— „Runie z pewnością!” — myśleliśmy.

Wreszcie grzechot aeroplanu pędzącego po ziemi i pęd swój hamującego — dał nam wreszcie radosne zapewnienie, że Faunt-le-Roy szczęśliwie wylądował.

— „Co za kłopot miałeś, Faunt? — Czy się biłeś?” — zapytałem go, gdy stanął przed nami.

— „Ale, gdzie tam!” — roześmiał się, wyskakując z aeroplanu. — „Pędziłem chmurę za to przez ostatnie półtorej godziny”.

Dowiedzieliśmy się, że rzekomy nieprzyjaciel był to polski aeroplan, należący do drugiej eskadry, który urządził sobie małą wycieczkę trochę dalej na wschód.

W dniu, kiedy ponowny atak Ukraińców miał nastąpić — otrzymaliśmy rozkaz, by zaatakować ich z powietrza maszynowymi karabinami. Całą noc siedzieliśmy z maszynowymi karabinami w polu, gotowi do odparcia ataku. Faunt-le-Roy trzymał obydwa oddziały Eskadry w pogotowiu, zamiast jednego, jak to było w zwyczaju, ale całe to przygotowanie okazało się niepotrzebnym. Ani nawet jedna uzbrojona banda nie powstała w całej Galicji.

Dnia 22-go listopada miasto Lwów obchodziło rocznicę oswobodzenia się z oblężenia przez bandy ukraińskie. Z tej okazji otrzymaliśmy rozkaz, aby urządzić popisowe wzloty lotnicze, jako część programu obchodu rocznicy.

— „Tej całej parady bardzo się obawiam” — rzekł do mnie Faunt-le-Roy. — „Jeszcze nigdy nie widziałem popisów lotniczych, aby ktoś nie przypłacił ich życiem. W obecnym czasie wojennym jest całkiem niepotrzebnym marnowanie dobrych sił lotniczych. Ale rozkaz rozkazem!” — dodał Faunt-le-Roy.

Około 9-tej rano wzbiliśmy się w powietrze. Był piękny dzień, doskonale nadający się do wzlotów. Kilka dni temu spadł śnieg i pole pokryte było białym całunem. W tym czasie nie mieliśmy dostatecznej liczby aeroplanów dla nas wszystkich, więc tylko Faunt-le-Roy, Graves, Konopka, Idzikowski zostali wysłani, aby urządzić popisy lotnicze. Graves wziął mój stary aeroplan No. 5, gdyż był daleko lepszym pilotem odemnie. Ja zaś ulokowałem się w wielkim aeroplanie „Brandenburg”, posiadającym dwa siedzenia.

Po skończonym popisie, gdy wróciłem nazad na pole ćwiczeń, ujrzałem Corsfego, pędzącego tuż za mną na swojej maszynie. Wskoczywszy z pędzącego jeszcze w ruchu aeroplanu, przypadł zziębnięty do mnie i krzyknął:

— „Któryś z naszych runął w samym środku miasta!”

W kilka minut potem nadjechał automobil. Siedział w nim porucznik Noble, a obok niego leżały zwłoki Graves'a.

Graves krążył ponad miastem, popisując się sztukami awiatycznymi, ale krążył zbyt nisko. Gdy znajdował się nad pałacem Potockich, na wysokości dwustu stóp, zrobił dwa karkołomne spiralne kozły, znane w amerykańskiej awiatyce pod nazwą „double barrel”. Jest to jedna z trudniejszych sztuk, jaką awiator wykonuje w powietrzu. Aeroplan był zbyt słaby do tego rodzaju popisów; prawe skrzydło złamało się i aeroplan runął na ziemię.

Graves nigdy nie tracił przytomności umysłu w niebezpieczeństwie. W mgnieniu oka zdążył schwycić jeszcze spadochron i wyskoczyć ze spadającej maszyny. Za nisko jednak był nad ziemią — spadochron nie zdołał się otworzyć i nieszczęsny Graves spadł na głowę, ponosząc śmierć na miejscu.

Graves spadł w ogrodzie pałacu Potockich. Pałac ten był jednym z najpiękniejszych, jakie widziałem w Europie. Aeroplan Graves'a spadł na dach pałacu i zaraz eksplodował. W kilku minutach cały pałac stanął w płomieniach. Oddział Amerykańskiego Czerwonego Krzyża, który w tym czasie zajmował ten budynek, miał ledwie czas usunąć najważniejsze dokumenty, reszta się spaliła.

Tak Graves stracił życie. Pierwszy w naszym szeregu. Był on niezaprzeczenie najlepszym pilotem z nas wszystkich, żal nam go było ogromnie. Właśnie

dzień przed wypadkiem, byliśmy w pałacu Potockich na obiedzie, zaproszeni przez Czerwony Krzyż. Wiem, że nie żał mu było życia, iż stracił je w lotnictwie, bo pojmował doskonale sytuację położenia i zawsze spełniał swe obowiązki z istic żołnierską ścisłością i powinnością, żałowaliśmy tylko tego, że poniósł śmierć w tym fatalnym wypadku i nie doczekał się walki na froncie, bo wiedzieliśmy, że z jego bohaterskim sercem, z jego szaloną odwagą, z jego niepospolitemi zdolnościami, jako awiator, byłby przysłużył się Polsce bardzo pożytecznie, przytem byłby zapewne ozdobił niejednym pięknym epizodem historię lotnictwa polskiego.

Na pogrzebie Graves'a przekonaliśmy się, jak bardzo ceniono naszą służbę w polskiej armii. Pogrzeb odbył się z pompą przysługującą conajmniej generałowi (Depesze kondolencyjne nadeszły z całej Polski). Tysiące ludzi szło pieszo w pochodzie pogrzebowym na mały cmentarz na wzgórzu, gdzie leżeli pochowani obrońcy Lwowa. Tu został pochowany pierwszy Amerykanin — kolega i towarzysz nasz, który przybył z za oceanu walczyć za sprawę Polski. Wykopano mu grób pomiędzy bohaterskimi obrońcami Lwowa. Grób jego pokryto wieńcami i kwiatami.

Żal nam było Graves'a, ale lotnik nie może żałować za dużo, ani mówić za dużo, ani myśleć za dużo o śmierci swego towarzysza, bo jeśli będzie to robił, to wpłynie to bardzo ujemnie na niego samego.

Każdy pilot wie, że jutro może nie wróci już w pole, że spotkać go może śmierć niespodziewana, a jednak pełni obowiązek swego powołania. Musi więc brać zgubę swego towarzysza na zimno, wyobrażając sobie, że towarzysz poszedł tylko na cichą, daleką wędrowkę i że jutro może będzie trzeba pójść za nim. Taki los.

Przy obiedzie w dniu pogrzebu jedno krzesło stało próżne, a że Graves pod moją znajdował się komendą, wzniosłem toast:

„Cześć naszemu walecznemu oficerowi, towarzyszowi, porucznikowi Edmundowi Graves'owi — Cześć!”

Wychyliłmi toast stojąc. Następnego dnia krzesło Graves'a było usunięte i wyszło polecenie, by nie rozczulać się więcej nad śmiercią naszego kolegi-towarzysza broni.

Zima zwała się na nas, — twarda, sroga, — polska zima. Nie było można wiele robić. — Faunt-le-Roy i ja myśleliśmy, w jakiby tu sposób zapełnić miejsce Graves'a w naszych szeregach, kiedy jednego dnia podczas obiadu wszedł niski, gruby, prosto trzymający się człowieczek w cywilnym ubraniu, odznaczony amerykańskim krzyżem waleczności, t. zw. „Distinguished Service Cross”.



— „Czy kapitan Cooper jest tutaj?” — zapytał nas.

Nie poznałem go odrazu, ale zdawało mi się, że go gdzieś widziałem; dopiero za chwilę rozpoznałem w nim kapitana Harrimana C. Rorisona z Wilmington, North Carolina, który razem ze mną był w szkole awiatycznej. Rorison miał za sobą świetny rekord z amerykańskiej służby awiatycznej. Był odznaczony za stracenie trzech niemieckich wojennych aeroplanów typu Fokker — w jednej walce, chociaż sam już był raniony. Rorison zamierzał przybyć do Polski kilka miesięcy przedtem, ale udał się na krótką wizytę do Ameryki, a kiedy wrócił do Polski i chciał się przyłączyć do armii gen. Hallera, do oddziału awiatycznego, dowiedział się, że armia Hallera nie posiada eskadry awiatycznej. Wobec tego przyłączył się do nas, a my ucieszyliśmy się z tego bardzo.

Rorison jest jednym z tych niezwykłych i szczęśliwych ludzi, którzy nie czują strachu. Większość z nas z natury boi się i dopiero musi wyrabiać w sobie odwagę, a „Rorry” wcale nie wiedział, co to jest bojaźń. Pamiętam, jak pewnego razu, kiedy zapędziliśmy się dość daleko w głąb Rosji, surowo było zabronione pić wodę z powodu rozszerzającej się tam cholery.

Idę i patrzę, a tu „Rorry” pije sobie z dużego kubła surową, zimną wodę, jak gdyby znajdował się w najzdrowszej okolicy.

„D———Rorry, ta woda przecie nie jest gotowana!” zawołałem i dodałem:

„Czy nie wiesz, co to jest cholera?”

„Oh shucks! Bój się!” — odpowiedział mi z uśmiechem. I to wszystko. Myśl o cholery, lub o kulach z maszynowego karabinu, jestem pewny, że mu nigdy ani przez myśl nie przeszła.

Poza tą nieustraszoną odwagą i tern lekceważeniem niebezpieczeństwa dla życia, miał jeszcze jedną prawdziwie żołnierską zaletę, a mianowicie sumiennie spełnienie obowiązków. Jedną tylko miał wadę a mianowicie: szalony temperament; ale pozatem był to idealny typ oficera polowego.

Nadeszły święta Bożego Narodzenia. Nasze myśli uleciały do rodzin tam za oceanem — tysiące mil od nas. Zebraliśmy się razem i zaczęliśmy po kolei opowiadać sobie powiastki amerykańskie — i przypominać sobie nasze świąteczne zwyczaje i obyczaje amerykańskie. Każdy z nas opowiadał i przedstawiał sceny ze swych rodzinnych okolic. I tak, Faunt-le-Roy opowiadał o sze-rokich stepach i polach stanu Mississippi i o tern, jak to czarni przychodzili podczas świąt pod domy białych życzyć im Wesołych Świąt. Noble opowiadał o starych zwyczajach Purytanów w Nowej Anglii, a Chess zaś dorzucił swoje wspomnienie z nad Rio Grandę. W ten dzień pamiętny, ciałem byliśmy w Polsce, ale myśli nasze przenosiły nas tam za ocean — do Ameryki.

Czasem przyjemnie jest tak zanurzyć się we wspomnieniach i wpaść nawet w melancholię, ale my nie wiele mieliśmy czasu na to, bo zaproszono nas na tradycyjną świąteczną biesiadę, której nigdzie nie obchodzą z takim przejęciem i przygotowaniem, jak w Polsce. Amerykański Czerwony Krzyż przysłał nam zasoby i wyprawiono nam tak sutą biesiadę, że jej nigdy nie zapomnimy. Jeszcze teraz widzę mały sosnowy stół, zastawiony najrozmaitszymi daniami, a szczególnie szklanice wyborowego szampana. Wszyscy byliśmy szczęśliwi i zadowoleni — choć byliśmy żołnierzami i byliśmy na wojnie, czuliśmy się tak samo, jakbyśmy byli przy naszych własnych rodzinach. Zdała od domu i od rodzin — czuliśmy, że przecie jesteśmy Amerykanami. Po wypełnieniu naszych toastów i prześpiewaniu różnych pieśni amerykańskich, zaczęliśmy gwarzyć i wtedy przysła do nas deputacja złożona z podoficerów Polaków z naszej eskadry. Deputacja ta przybyła prosić Faunt-le-Roy'a, aby ich zaszczycił swoją obecnością na ich świątecznym obiedzie. Faunt-le-Roy i ja poszliśmy razem do żołnierskiej kwatery, gdzie oni mieli swój obiad. Wtedy to najstarszy z podoficerów sprezentował Faunt-le-Roy'owi jego podobiznę, naszkicowaną przez jednego z podoficerów, a podpisaną przez wszystkich. Pod podobizną było napisane: „Komendantowi Eskadry Awiatycznej Kościuszko, reprezentantowi w Polsce demokratycznego ducha i wolności wolnych Stanów Zjednoczonych Ameryki, od jego żołnierzy Polaków”.

Rozczulił ten podarunek Faunt-le-Roy'a, bo choć żołnierz surowy, mężny, twardy w polu i straszny dla wroga — czułe i sentymentalne miał serce.

Wszyscy byliśmy zadowoleni z tego podarunku, naszemu komendantowi ofiarowanego, choć i uciechy mieliśmy trochę z tego powodu — co utrwalił ten epizod w naszych umysłach i podarek stał się droższym dla nas. A był z następującej przyczyny: Obraz był naszkicowany w ten sposób, że przedstawiał prócz podobizny Faunt-le-Roy'a, — nasze aeroplany krążące ponad Lwowem. Lwów przedstawiony był jako wielkie miasto, z wysokimi kopułami i wieżycami, tudzież tysiącami dużych budowli, gęsto koło siebie stojącymi. Następnie namalowane było morze, a na drugiej stronie morza widoczną była Statua Wolności zaś obok Statuy Wolności widać było maleńką wioskę, otoczoną polami i lasami. Pod tą wioską był napis: „New York”. Z tego to właśnie uśmialiśmy się, że nasz artysta żołnierz wyobrażał sobie New York, jako małą wioskę w porównaniu ze Lwowem.

Przeszły święta i nadszedł Nowy Rok. Na zakończenie starego roku znowu biesiada. Nasi starzy przyjaciele Edynburchycy zaprosili nas do siebie, by celebrować z nimi wspólnie Nowy Rok. Już to gościnność u Polaków jest nieprześcignoną. Spędziliśmy wieczór bardzo miło — na różnych bardzo mi-

łych zabawach. Bawiliśmy się w fanty i inne proste ale wesołe gry i zabawy towarzyskie. Zabawy były niewinne — czyste. Bawiliśmy się jak w rodzinnym domu i polubiliśmy te polskie piękne zabawy i zwyczaje świąteczne.

Następnego dnia dowiedzieliśmy się z lokalnych pism, że bolszewicy odpychają nazad armię Denikina i wszędzie spodziewano się, że następnym terenem walk będzie Polska. Czuliśmy się trochę nieswojo. Przybyliśmy niby to na front i technicznie rzecz biorąc byliśmy na froncie, ale nie braliśmy udziału żadnego udziału czynnego w walkach. A przecież nie przybyliśmy tutaj siedzieć daremnie i biesiadować.

„Wyslijcie nas na czynny front — do walki” — pisał Faunt-le-Roy w liście do szefa wydziału awiatycznego. Ale nastąpiły silne mrozy i zwały się śniegi, więc zdawało się, że wszelkie marzenia o czynnej służbie zapewne spełzną na niczem.

Z początkiem stycznia, jednakże, zaczęły się walki pomiędzy Moskalami a Polakami na Galicyjskim froncie. Jednego dnia śnieżycą przerwała komunikację telegraficzną z linią frontową i sztab główny we Lwowie stracił bezpośrednią łączność z armią na froncie bojowym. Generał, dowódca frontu, posłał po nas i wydał nam polecenie by zawieźć rozkazy armii do linii bojowej. Mnie polecono jedną depezę z rozkazem, a porucznikowi Chess'owi drugą. — Mieliliśmy zawieźć te rozkazy na dwa różne odcinki frontu i tam doręczyć je dowódcom tych odcinków frontowych. Było tak strasznie zimno, że oliwa w motorach zamarzła. Był to najzimniejszy dzień z całej zimy; zaczęliśmy już wątpić, czy będziemy mogli wykonać dane nam polecenia, bo motor ani rusz. Nareszcie Chess zdołał puścić w ruch swój motor, a moi biedni mechanicy męczyci się jeszcze nad moją maszyną prawie bezskutecznie; zeszywniały im palce jak grabki, ale pracowali bez ustanku.

Po dwugodzinnej pracy i mój motor puściliśmy w ruch; wzbiliśmy się w powietrze. Rozpaliliśmy motor uprzednio silnie, by nie zamarzł w drodze, więc też bardzo szybko wzbiliśmy się w górę. Kiedy już byłem ponad miastem zdawało mi się, że zmożę żywoły i spełnię swoje posłannictwo należycie. Niestety, blacha, pokrywająca motor rozdarła się i zawiesiła się na kierownicach. Aby uniknąć gorszego nieszczęścia, postanowiłem wrócić do hangaru — przymocować nową blachę i wtedy dopiero ruszyć. Zawróciłem więc na pole ćwiczeń, aby wylądować. Na oczach miałem ciężkie, zielone binokle, które tak już omarżyły od pary, że trudno było przez nie widzieć. Zdawało mi się, że ląduję dobrze, ale ponieważ nie widziałem dokładnie, więc wpakowałem się w zasypane śnieżną pędem 100 kilometrów na godzinę. Strzaskałem aeroplan, — omało się nie zabiłem i — misji nie spełniłem.

Na moje miejsce wysłano Corsi'ego. Nie wiedzieliśmy nic o nim przez kilka dni. Po kilku dopiero dniach dowiedzieliśmy się, że miał bardzo nieprzyjemną przygodę. Depesze dowiózł jak się należy, ale potem polecono mu jechać na inny odcinek frontu. Jadąc tam, motor mu tak obmarzył z powodu straszliwego mrozu, że był zmuszony lądować. Choć nieznaną mu była okolica tamtejsza, wylądował jednak szczęśliwie. Gdy tylko wyskoczył z maszyny — usłyszał za sobą strzały.

Dwóch żołnierzy wyskoczyło z poza bliskiego pagórka i zaczęli strzelać do niego. Corsi chwycił za rewolwer, ale cóż, ręce zgrabiwały mu do tego stopnia, że nie mógł otworzyć zamka, ani też pociągnąć za cyngiel. Wiedział, że przyjdzie mu paść, bez możliwości stawienia najmniejszej obrony, żeby mógł choć życie swoje drogo sprzedać. Uważając, że wszystko stracone, wyszedł z poza swego aeroplanu, za którym się skrył chwilowo, gotując się do obrony — i ruszył prosto na żołnierzy. Skoczyli ku niemu z nastawionymi bagnetami. Jakież jednak było ich zdziwienie, kiedy ten obcy im człowiek, ubrany w niedźwiedzie, ciężkie zimowe futro — rzucił czapkę na ziemię i zaczął się śmiać w głos. Miał przed sobą dwóch polskich żołnierzy, a on był przecież polskim lotnikiem. Szkoda tylko, że Corsi nie mógł mówić po polsku. Starał się żołnierzom koniecznie wytłumaczyć, że jest amerykańskim pilotem w polskiej służbie, ale to się na nic nie zdało — nie porozumieli się. Myśleli, że chwycili rosyjskiego lotnika. Zaprowadzili go do pobliskiej wioski, — gdzie po wysłaniu telegramów, nareszcie potrafił udowodnić im, kto on jest.

Niedługo potem, z początkiem lutego, otrzymaliśmy rozkaz, by wysłać trzy aeroplany do Tarnopola, które mają wziąć udział w polskiej ofensywie przeciw wojskom rosyjskim.

Pojechało nas trzech: Faunt-le-Roy, Sękowski i ja. Gęsta mgła zmuszała nas do tego, że musieliśmy fruwać nie wyżej jak 50 metrów ponad ziemią, co w nieznaną okolicę było ogromnym niebezpieczeństwem. W razie, gdyby motor zamarzł i stanął — strzaskanie maszyny i śmierć lotnika były niechybne. Szczęście nam jednak jakoś sprzyjało, bo przybyliśmy w jak najlepszym porządku na wyznaczone miejsce.

Następnego dnia opadła taka mgła, że na dziesięć kroków nic widać nie było można. Fruwanie w takich warunkach było niemożliwe — i nasza pierwsza sposobność faktycznej i prawdziwej służby tutaj na froncie była zrujnowana. To też, chociaż zwyczajnie nie przeklinaliśmy za dużo, dzień ten tak nas rozżłościł, że przeklinaliśmy go wszystkimi przekleństwami, jakie nam były znane w angielskim, francuskim, hiszpańskim i polskim języku.

Czy my nigdy nie będziemy mieć sposobności bić się rzeczywiście? — Całą wojnę tu stawimy po tych jamach — i potem wyślą nas do domu, a my ani jednego Moskala nie sprzątl!... To już za dużo tego wszystkiego! Pamiętam, — siedzieliśmy wspólnie z Faunt-le-Roy'em w małym, zimnym pokoiku w zburzonym domu w Tarnopolu, gdzieśmy byli zakwaterowani i omawialiśmy właśnie te sprawy. W końcu zgodziliśmy się jednak na jedną maksymę filozoficzną: „Jeśli idziesz prostą drogą — nigdy nie zbłądzisz!”

Po kilku dniach powróciliśmy nazad na nasze stare miejsce, ale z postanowieniem, że nie wrócimy do Ameryki poty, póki nie udowodnimy, że przyjechaliśmy do Polski po to, by pomódz Polsce pobić Rosję.

Po naradzie z Faunt-le-Roy'em postanowiliśmy, że jedyny sposób na to, aby wejść do faktycznej walki, będzie przenieść się bliżej frontu, by skutecznie nasz plan, wysłaliśmy list — przez naszego własnego posłańca, nie przez regularne władze wojskowe — do Naczelnika Piłsudskiego, jako do najwyższej władzy wojskowej i Naczelnika Państwa. List brzmiał, jak następuje:

Naczelnik Państwa Piłsudski,  
Belweder, Warszawa.

Eskadra awiatyczna Kościuszkowski, złożona z amerykańskich lotników — służy już polskiej armii przez ostatnie trzy miesiące. Gdyśmy przybyli do Polski, mieliśmy tylko jedną prośbę: żeby nas wysłano na najwięcej czynny front — do walki. Pomimo tej prośby — do dziś dnia trzymano nas z daleka od frontu. Prosimy więc jeszcze raz posłusznie Naczelnika Państwa, o łaskawe wysłuchanie naszej jedynej prośby i wysłanie nas na jaknajczystszy odcinek frontu — do walki.

Odpowiedź przyszła piorunem, wraz z rozkazem, byśmy się natychmiast przenieśli na galicyjski front bojowy. Faunt-le-Roy'a wezwano do Warszawy, a mnie polecono przenieść się z Eskadrą w oznaczone miejsce. Nowinę tą radosną obwieściłem naszym pilotom przy obiedzie. Nastąpiły brawa, oklaski i uciecha, jakiej dawno już nie mieliśmy, bo teraz wiedział już każdy na pewno, że idziemy na rzeczywisty front bojowy, prawdziwej, zażartej walki na śmierć lub życie.

## ROZDZIAŁ IV



### NARESZCIE NA FRONCIE

**P**ATRZĄC w dół — widziałem z aeroplanu niby mały domek z kart — był to hangar, a koło hangaru kilka maleńkich aeroplanów i maleńkie figurki ludzkie, ruszające się koło nich.

Uczułem ulgę w sercu. — Wiedziałem, że jest to kwatery naszej Eskadry na froncie. Teraz już nas nic nie powstrzyma. Nareszcie zetrzemy się z wojskami rosyjskimi. Spojrzałem w dół powtórnie i widziałem w oddali, jak długi wąż srebrnej rzeki wił się z północy ku południu. Rzuciłem okiem na mapę i przekonałem się, że to rzeka Zbrucz. Za rzeką linja okopów rosyjskich. A więc to tu... Zdawało się to być nie do uwierzenia.

Wiatr dał silnie ze wszystkich stron i krzyżował się, jak podczas zawieruchy, źle było lądować, ale co robić. Pod nami był wąski pas pola ornego czy łąki jakiejś. Tu i ówdzie widniały małe sadzawki, gdyż śnieg co dopiero stajął i wody tudzież błota było dosyć. Wybrałem najlepsze możliwie miejsce, opuściłem się w dół i wylądowałem. Chess poszedł za mym śladem. Uderzył jednak niefortunnie w długi i wysoki wał, który był w środku pola i strząsał spód swego aeroplanu. Nie było to winą Chess'a i stało się jedynie dlatego, że pole było nierówne i nie nadające się do lądowania. — Było to jednak jedyne pole, jeszcze jakie takie na okolicę, bo Połonne leży w środku gęsto zalesionej okolicy, bardzo jeszcze dzikiej i wcale niezaludnionej, za wyjątkiem wąskiego pasa obok linii kolejowej, gdzie znajduje się kilka rzadko rozrzuconych wiosek i nędznych maleńkich miasteczek.

Wylądowawszy przy pomocy mechaników, którzy trzymali skrzydła aeroplanu, by się nie połamaly na nierównym gruncie, spotkałem Faunt-le-Roy'a i Rorisona, idących ku mnie. Byli właśnie co dopiero u Chess'a, aby się przekonać, czy nie doznał jakich obrażeń cielesnych przy wypadku, który mu się zdarzył przed chwilą. Zauważyłem, że obydwaj byli w ubraniu lotniczym.

„Coście się tak poubierali? Przecież ciemno się robi i zapóźno już dziś gdzie jechać” — rzekłem.

„Dopiero cośmy wrócili” — odrzekł „Rory” z uśmiechem.

„Czyście może już widzieli kozaków?” — zapytałem niecierpliwie.

Okazało się z dalszej rozmowy, że nie tylko widzieli Moskali, ale i natłukli ich tyle, ile się dało. Jakie dziesięć mil za linią frontową najechali niespodziewanie na regiment wojska, kopiającego transze. Rozpędzili Moskali na cztery wiatry ogniem z kulomiotów. Następnie zaatakowali pociąg osobowy, gdzie znów ogniem z kulomiotów wysłali kilku na łono Abrahama.

Wracając do domu po wyprawie, mieli jeszcze jedną przygodę, bo oto na granicy, gdy przejeżdżali nazad na polską stronę, szrapnel pękł w powietrzu tuż koło nich. Nasza własna artylerja przywitała ich ogniem, biorąc ich za bolszewików, może dlatego, że aeroplan Rorisona miał czerwony nos. Aeroplan Rorisona był pod moją komendą, a moje aeroplany były oznaczone czerwono. Każda bowiem eskadra ma swój kolor, aby się poznać w powietrzu.

Był to pierwszy atak aeroplanów na rosyjskie oddziały piesze, więc wyobrażam sobie przerażenie tych wątkoniów rosyjskich, gdy Faunt-le-Roy i Rorison spadli na nich aeroplanami, jak jastrzębie między kurczęta, i zaczęli ich prażyć z kulomiotów. Każdy, ktokolwiek był pod ogniem kulomiotów bijących z nisko latających aeroplanów, wie jak przerażająco demoralizujący jest taki napad. Strach i zupełna bezradność opanowuje żołnierzy, kiedy maszyna spadnie z góry, jak jastrząb, i zacznie siać z kulomiotów śmierć i zniszczenie dwoma strumieniami kul, lub też zacznie rzucać okropnie niszczące bomby. Można sobie więc wyobrazić panikę Moskali, gdy ich spotkał pierwszy taki atak.

Następnego dnia Faunt-le-Roy, Rorison i Crawford, naśladując dobry początek, zrobiony poprzedniego dnia, wyjechali na 60 mil w głąb rosyjskiej linii w kierunku Żytomierza, w nadziei znalezienia hangaru rosyjskich lotników, który się miał znajdować w tamtej okolicy, i wysadzenia go w powietrze, albo jeszcze lepiej, wyzwania na powietrzny pojedynek kilka rosyjskich aeroplanów.

Objechali nasi lotnicy całe miasteczko dookoła kilka razy, a nie mogąc znaleźć żadnego hangaru ani też nic podobnego, zbombardowali stację kolejki żelaznej i wrócili do naszej kwatery.

Tego dnia mój aeroplan był w reperacji, naprawiano mu motor i zakładało kulomioty. Po południu tegoż samego dnia nudziło mi się i zły byłam strasznie, żem nie mógł jechać z moimi towarzyszami, więc łąziłem po polu

niepocieszony. Do tego jeszcze porucznik Konopka przetłumaczył mi wiadomości z miejscowego pisma polskiego. Mówiono o pokoju i przygotowywano się do niego.

„No masz” — myślałem — „zanim mój aeroplan będzie naprawiony, to gotowi pokój zawrzeć i ani razu człowiek się nie przejedzie po moskiewskich łąbach. Pokój to najlepsza rzecz dla Polski — przypuszczam — ale zła dla nas. Wygląda jakby to był już koniec całej naszej służby w Polsce — no i po wszystkim”.

Tej samej nocy jednak opinia moja doznała gwałtownej zmiany. Faunt-le-Roy i ja mieliśmy nasze kwatery zaraz obok siebie, niedługo bawiąc, poszliśmy spać. Prawie usypialiśmy, gdy silne stukanie w drzwi zwiastowało nam *coś* nadzwyczajnego.

Porucznik Weber i posłaniec weszli. Posłaniec sztabowy przywiózł właśnie telegraficzny rozkaz dla Eskadry i podał go Faunt-le-Roy'owi. Rozkaz brzmiał:

„Zaatakować możliwie jak najsilniej bolszewickie wojska, koncentrujące się w Czudnowie, jutro (14-go kwietnia). Stacja strzeżona jest przez przeciw-aeroplanowe armaty, znajdujące się w wagonie na torze kolejowym”.

W takich właśnie momentach Faunt-le-Roy był w swoim żywiole.

Zaledwie porucznik Weber przetłumaczył rozkaz, już Faunt-le-Roy miał gotowe rozkazy, pokrywające każdy szczegół jutrzejszego działania, pomimo faktu, że operowaliśmy w uciążliwych warunkach, w nieznannej okolicy kraju. Kiedy mechanicy mają być na polu, kiedy maszyny mają być gotowe, jakie maszyny, kiedy ma być śniadanie, kiedy ma być gotowy automobil dla pilotów, którzy piloci mają iść i o jakim czasie. Wszystkie te i inne szczegóły pamiętał i wydał odpowiednie rozkazy dokładnie i natychmiast. Weber wyszedł.

„A to uciecha, Faunt!” — rzekłem.

„To działa, jak lekarstwo na człowieka. Lepiej idź spać” — mruknął pułkownik.

Poszedłem więc spać i już prawie zasypiałem, gdym usłyszał lekki skrzyp, jakby się łóżko trzęsło w pokoju Faunt-le-Roy'a. Zacząłem nadśłuchiwać — rzeczywiście. Słychać było, jakby się ktoś w łóżku trząsał lub łóżkiem huśtał. Co się tam do djaska dzieje z Faunt-le-Roy'em? Przecież chyba nie stał się nerwowy przed jutrzejszą wyprawą? Wnet jednak zasnąłem.

Wczesnie rano, gdy odźwierny nas zbudził, wyskoczyłem z łóżka i usłyszałem ten sam trzask. Faunt-le-Roy także już wstał. Z ciekawości wyjrzałem przez okno i zobaczyłem, że kawałek okiennicy był oderwany u okna i wiatr

kołysał nią, co powodowało skrzywienie, jakby kto łóżkiem huśtał. Faunt-le-Roy także widocznie zaciekawiony, bo ze swego okna również patrzył i zauważył to samo. Spojrzeliśmy na siebie i roześmialiśmy się w głos, bo on myślał, że to ja trzęsę się w łóżku, a ja myślałem, że to on.

O dziewiątej godzinie minut czterdzieści wzbiliśmy się w górę. Prowadził Rorison. — Faunt-le-Roy był za nim po prawej, a ja po lewej stronie. Za Faunt-le-Roy'em jechał Crawford, a za mną Sękowski. Formacja taka podobna jest do klina. Nie mieliśmy pojęcia, jak wielką siłę mamy zatakować, ani też jak celny jest ogień ich armat. Wobec tego Faunt-le-Roy wydał rozkaz, aby przejeżdżając granicę, trzymać się na wysokości 800 metrów i być w jak najluźniejszej formacji, robić różne kozły i młyńce, tak, aby nie dać się zestrzelić rosyjskim strzelcom. Rorison miał przy swoim aeroplanie jeden schowek na bomby, który sobie sam zbudował, kiedy jeszcze służył w 6-tej Eskadrze w Tarnopolu. Nasze regularne schowki spaliły nam się jeszcze we Lwowie, gdy w parku lotniczym wybuchł pożar.

Ranek był ciepły i powietrze było dosyć duszne, ale za to zupełnie czyste. W oddali widać było stację i linię kolejową. Zboczyliśmy na lewo zdała od stacji i przejechaliśmy ponad rzeką, która była granicą nieprzyjacielską. Za rzeką była właśnie linja rosyjska. Gdyśmy przejeżdżali ponad rzeką na terytorjum nieprzyjacielskie, dreszcz mię przeszedł.

„Ot i Moskale” — pomyślałem. — Przypomniała mi się karykatura bolszewika w starym meloniku, obrośniętego, z czarną, długą, pomierzwioną brodą, z dzikim wyrazem twarzy, trzymającego w ręku dużą, okrągłą, czarną bombę. Karykatura ta była godłem 20-tej Eskadry Amerykańskiej we Francji, w której ja służyłem poprzednio — i przedstawiała w naszym mniemaniu prawdziwego bolszewika. Spojrzałem w dół i zobaczyłem małą, spokojną wioskę, następnie linię kolei żelaznej, ciągnącą się długim kręconym węzłem w dal, a na lewo wielką przestrzeń lasu. Przypomniało mi się znów fantastyczne opowiadanie o czarnych, obrośniętych, okropnych bolszewikach, ukrywających się w lasach i wioskach — i o małym nie roześmiałem się sam do siebie. Zastosowałem się jednak do rozkazu — chwyciłem za ster i zacząłem manewrować pod chmurami.

Jadąc w ten sposób, zbliżyliśmy się do samej stacji. Za stacją, jakie dwie mile na północ, biegł strumyk, czy też mała rzeczka, a nad tą rzeczka leżało miasteczko Czudnów. Spadliśmy na stację, jak jastrzębie. Ani jeden strzał nie padł z armat rosyjskiej artylerji na przywitanie nas. Najechaliśmy ich niespodziewanie. Na lewo od nas ciągnął się długi sznur wozów ciężarowych z jakimś transportem. Stacja była zavalona wojskiem. Rorison pierwszy dał jak-

by nura z pod chmur na stację, a za nim poszedł Faunt-le-Roy. Ja skierowałem się ku furmankom z transportami, które naraz zaczęły się prędko rozjeżdżać. Otworzyłem ogień z obydwu moich kulomiotów i zacząłem prażyć w te furmanki z transportami. Następnie wbiłem się w górę, by zobaczyć co moi koledzy czynią i czy czasem który z nich nie potrzebuje pomocy. — Przejeżdżając ponad stacją, widziałem czerwono-biały nos aeroplanu, który raz po raz zawracał na stację i prażył ogniem z obydwu kulomiotów w zbite masy żołnierstwa. Był to aeroplan Faunt-le-Roy'a. Z drugiej strony stacji aeroplan Sękowskiego czynił to samo.

Wszędzie widać było już powywracane wozy, zabitych lub poranionych ludzi i koni. Rozwścieczone od bólu i przelękłe od łoskotu kulomiotów konie pędziły we wszystkie strony; żołnierze także pędzili co tchu, by schronić się do jakiejś kryjówki przed śmiercią. Wszędzie zamieszanie nie do opisania.

„Trzępią im skórę, że aż ha!” — mruknałem i spuściłem się na stację, zasypując ją gradem kul z obydwu moich kulomiotów. Następnie oddaliłem się nieco w bok, by uporządkować kulomiot, bo mi się zaciął jeden. Wzięło mi to tylko minutę. Gdym powróciłem, zobaczyłem, że pociąg wyjeżdża ze stacji, a Rorison jedzie obok niego i praży z kulomiotów. Przyszedłem mu z pomocą i zacząłem prażyć w lokomotywę z kulomiotów, aby sprzątnąć maszynistów, a następnie puściłem się wzdłuż pociągu i prażyłem w okna wagonów. Ilu ich tam padło, nie wiem. Wbiłem się znowu w górę, bo brakło mi amunicji, ale tu zobaczyłem dym pękających granatów w oddali. Artylerja rosyjska obudziła się nareszcie. Że już było po wszystkim, więc wycofaliśmy się jeden po drugim z pola walki. — Nasz powrót do domu ostrzeliwany był tak długo, jak długo ogień mógł nas sięgnąć, ale Moskale mieli tak celnych strzelców, że ani jeden strzał nie padł dosyć blisko, żeby proch było czuć nie mówiąc już o trafieniu aeroplanów.

Gdyśmy wylądowali, porównaliśmy nasze osobiste uwagi i obserwacje. Atak udał się w zupełności, głównie z tej przyczyny, że się nas wcale niespodziewane Opozycji ani obrony nie było prawie wcale, gdyż oddziały rosyjskie przelęknione były niespodziewanym napadem i zdemoralizowane zupełnie. Nikt z nas nie doznał najmniejszego obrażenia, tylko aeroplan Sękowskiego trafiony był kulą ze zwykłego karabina, ale wcale nie był uszkodzony.

Faunt-le-Roy postanowił wobec tego zrobić zaraz powtórny atak na rozbitków. Naładowali więc kulomioty i zawróciliśmy na wroga. Został tylko Crawford, bo motor mu się zepsuł i nie mógł z nami jechać. Obecnie jednak baterja artylerji rosyjskiej czekała na nas. Wojsko zaś rozsypane było i uciekało w popłochu, nim mieliśmy sposobność zasypać ich świeżą dozą

ołowiu. Do tego baterja artylerji przeszkadzała nam w robocie, bo zaczęli coraz celniej strzelać. Postanowiliśmy położyć temu koniec i spadliśmy na nich, jak orły. Ale już Moskaliska czmychnęli do kryjówek, jak szczury i z pół godziny nie pokazał się żaden. Ja z Rorisonem puściliśmy się wtedy w pogoń za oddziałem kawalerji, który pędził w oddali co koń wyskoczy i sprzątnęliśmy kilkanaście kozackich łbów. — Faunt-le-Roy zaś i Sękowski zdemolowali w międzyczasie stację kolejową. Ponieważ nasze kulomioty znów się wypróżniły, więc musieliśmy wrócić do kwatery i naładować je po raz trzeci. Za półtorej godziny powróciliśmy znowu, ale już nie było nic do roboty. Wobec tego zamieniliśmy się w skautów i przejrzelśmy okolice, by się przekonać czy w razie późniejszych wypraw lub w razie wypadku możnaby tam lądować. Na północ od stacji znaleźliśmy polanę, która choć nie była przygotowana dla aeroplanów, ale w razie potrzeby możnaby tam było w ostateczności wylądować. Około południa dzień stał się ogromnie upalny i latanie nisko ponad ziemią było bardzo ryzykowne z powodu nierówności gruntu, toteż byliśmy wszyscy zadowoleni, kiedy Faunt-le-Roy nakazał odwrót do kwatery. W tym dniu nie jeździliśmy już więcej na wroga.

Tego dnia po południu porucznik Clark powrócił z Lucka i przywiózł rozkaz od naczelnego dowództwa, by pięciu naszych lotników udało się do Warszawy wraz z aeroplanami. — Aeroplany nasze miano zamienić na lepsze, włoskie typu Belilia. Wieczorem więc Faunt-le-Roy, Crawford, Zembowski, Rousar i Chess wyjechali a pułkownik zdał na mnie dowództwo nad Eskadrą. Miałem pilotów: Clarka, Konopkę, Noble'a i Shrewsbury'ego. — Faunt-le-Roy na odjeźdźnym polecił nam spoczynek na następny dzień, ale ja postanowiłem trzymać jednego lotnika na straży w polu, na wypadek, gdyby się jaki rosyjski aeroplan pojawił. Zbyteczna jednak była ta cała ostrożność, bo po naszej wyprawie aniby ze świecą nie znalazł żołnierza bolszewickiego w całej okolicy.

Następnego dnia była niedziela. Mieliśmy spokój, więc rozejrzeliśmy się w naszej nowej sytuacji. Połonne samo było to typowe miasteczko ukraińskie z ludnością około 5,000 mieszkańców, przeważnie Żydów. Żydostwo żyło w niemożliwym do opisanego niechlujstwie i brudzie. Pole lotnicze znajdowało się na zachodniej stronie miasteczka, przy przedmieściu, zamieszkałem przez Ukraińców. Domki ich, choć malutkie i niepokazne w porównaniu do domów amerykańskich, były przecież względnie czyste i schludne, choć umeblowanie było bardzo ubogie, proste i niezgrabne.

Jadalnia oficerska mieściła się w budynku szkolnym. (Jednym z przykrych skutków tej wojny było to, że młodsza generacja wzrastała nawet bez tej po-

czątkowej nauki, jakiej udzielano w tych szkołach poprzednio). Myśmy nie zabrali dzieciom szkoły, tylko, że szkoły nie były czynne. Czy to z braku nauczycieli, czy też pod napięciem wojny — dosyć, że wszystkie budynki szkolne stały próżne.

Stosunek mieszkańców miasteczka do nas nie był nienawistny, ale też po sprawiedliwości, nie można go było nazwać przyjacielskim. Traktowano nas jednakże bardzo grzecznie. Mój pokój i Faunt-le-Roy'a, gdy był z nami, znajdował się w małej piętrowej kamieniczce, może jakie dwie lub trzy minuty oddalonej od szkoły. Dwoje czy troje małych dzieciaków właściciela domu przypatrywało się nam zawsze, ile razy wchodziliśmy czy wychodziliśmy, z takim zdziwieniem i przejęciem, że im mało oczęta nie powylaziły na wierzch. Ciekaw byłem nieraz bardzo, co za dzikie historie musiano tym dzieciakom opowiadać o Ameryce i jej mieszkańcach, kiedy każdym razem robiły się im takie wielkie oczy od zdziwienia, na widok takiego zwyczajnego człowieka, jakim ja byłem.

Wiosnę było czuć w powietrzu, więc wszyscy czuliśmy się wesoło i radośnie. Kierowanie Eskadrą w polu — w nieprzyjacielskim kraju prawie, bo choć Ukraińców uważano teraz za sojuszników, mnie się zawsze zdawało, że tym ludziom wszystko było jedno, kogo zarżnąć — mnie czy bolszewika — było ogromnie interesujące. Byliśmy zdaleka od źródła dostaw, a armia polska oczywiście nie miała takich zasobów, ani też nie miała dostatecznej ilości materjału lotniczego, skąd możnaby brać, jak to miało miejsce z armią amerykańską we Francji.

Lotnictwo we Francji tyle było podobne do lotnictwa na Ukrainie, co obiad przygotowany u milionera w New Yorku podobny jest do obiadu sporządzonego w lesie przez myśliwych z ubitego jelenia. Tylko, że tak, jak myśliwy więcej ma przyjemności i smaku, kiedy spożywa w lesie jelenia upieczonego na kiju, aniżeli milioner ze swego obiadu — tak samo i my tutaj, pomimo trudności, przeszkód i niewygód, byliśmy daleko weselsi i więcej zadowoleni, aniżeli podczas naszej służby we Francji.

Kapitan Corsi przyjechał pociągiem ze Lwowa w tę właśnie niedzielę. Cieszyłem się z jego przyjazdu, bo wiedziałem, że jego długi pobyt na froncie francuskim i kilkakrotny udział w strasznych walkach będą mu tutaj pomocne i że przyda nam się bardzo i pomoże swoją radą i wskazówkami w naszych frontowych operacjach.

W poniedziałek z brzaskiem dnia Noble i Shrewsbury pojechali zaatakować Czudnów jeszcze raz, bo otrzymałem rozkaz z komendy głównej, aby ponowić atak. Shrewsbury wrócił niebawem, bo miał kłopot z motorem,

więc na jego miejsce pojechałem sam. Zaatakowaliśmy więc wraz z Noble'm stację. Mój aeroplan zaopatrzony był w bomby, więc gdy zbliżając się do stacji zauważyłem tam pociąg, rzuciłem nań kilka bomb i pociąg stanął w płomieniach. Wtedy opuściliśmy się wraz z Noble'm nad samą stacją i dalej z kulomiotów. W szalonym strachu wszystko znów zemknęło do jam, jak myszy. Wzlatując w górę po ataku, obejrzałem się, aby zobaczyć, co Noble robi — jak się sprawuje. Nagle zabrakło mi wprost oddechu, bo spostrzegłem, jak aeroplan Noble'a leciał z szaloną szybkością w dół bokiem.

„Po nim” — błysła mi myśl — ale w tej właśnie chwili Noble, będąc już prawie nad samym dachem budynku stacji, zdołał sprostować swój aeroplan i uniknął strasznego strzaskania się. Odetchnąłem, bo przed sekundą jeszcze myślałem, że zgubiony.

Wzbiliśmy się znów obydwoj w górę i odjechaliśmy do domu. Teraz dopiero odezwała się artyleria rosyjska, ale strzelali na wiatr, jak zwykle, nie czyniąc nikomu żadnej szkody.

Gdyśmy wylądowali, okazało się, że maszyna Noble'a była bardzo popsuta, gdyż ster odmawiał posłuszeństwa. Zauważył on to, gdy już był w powietrzu, ale będąc odważnym i niedbającym o siebie nieraz aż do przesady, nie chciał się wrócić, choć wiedział, że będąc nisko nad ziemią, będzie musiał szybko i zwinnie manewrować, aby uniknąć wypadku. I rzeczywiście, tak się stało, bo kiedy chciał zrobić prostokątny zwrot, aeroplan odmówił posłuszeństwa i zaczął spadać z szaloną szybkością. Tylko nadzwyczajna przytomność umysłu ocaliła go od śmierci. Potrafił on bowiem, będąc już prawie na dachu budynku stacji, uruchomić ster i wyprostować lot aeroplanu.

„Byliby cię pewnie na kawałeczki posiekli i zjedli, gdybyś im się był dostał w ręce” — rzekłem.

„Gdyby” — rzekł Noble i roześmiał się. Następnego dnia oddział naszych żołnierzy na froncie przysłał wiadomość telegraficzną do swego sztabu, że widział rosyjski aeroplan. Puściłem się w pogoń za nim, ale okazało się, że to był polski aeroplan powracający z miasta Równa.

Wkrótce potem kapitan Corsi zaatakował znów Czudnow i przekonał się, że Moskale w ostatnim dniu sprowadzili do Czudnowa całą baterję artylerji i kilkanaście kulomiotów. — Dowiedziawszy się o tern, poczyniłem odpowiednie przygotowania na następny dzień, aby całą siłą zaatakować Czudnow i położyć kres bolszewickim zachciankom przeszkadzania nam.

Nazajutrz rano, ku największemu mojemu zdziwieniu, otrzymałem rozkaz, żeby pod żadnym warunkiem nie atakować Czudnowa powtórnie. Dopiero po kilku dniach zrozumiałem znaczenie i powód tego dziwnego na pozór

rozkazu pozostawienia w spokoju tego, jak nam się zdawało najważniejszego punktu nieprzyjacielskiego w całej okolicy.

Następne dwa dni spędziliśmy w gorzkim niezadowoleniu. Oddziały naszej piechoty na froncie zdawały się być bardzo nerwowe i niespokojne z obawy przed aeroplanami rosyjskimi. Gdy zobaczyli jakikolwiek aeroplan — nawet nasz powracający z wyprawy skautowej — to zaraz telegrafowali dowództwu okropne wieści. I tak na drugi dzień Corsi, Noble i ja cały dzień strawiliśmy na szukaniu rosyjskiego aeroplanu, którego wcale w okolicy nie było. Nie znalazłszy nieprzyjaciela, fruwaliliśmy długi czas nad naszymi wojskami, aby ich oswoić z aeroplanami, pokazać im, w jaki sposób aeroplany napadają, tudzież przekonać ich, że jesteśmy zawsze gotowi do odparcia powietrznego ataku wroga i że wobec tego nie mają powodu tak bardzo się obawiać. Za parę dni szukaliśmy znów jakiegoś balonu, który miał być przez kogoś widziany, ale to także okazało się przywidzeniem.

W końcu zdecydowałem, że czasu darmo tracić nie warto i przez ten czas, dopóki nie dostaniemy jakiego rozkazu, trzeba coś pożytecznego robić. Wydałem więc rozkaz, że codziennie będziemy wyjeżdżać jako „wolni harcerze” i będziemy bić, co się da, na ziemi, a oprócz tego będziemy rozsiewać odpowiednią propagandę po miastach ukraińskich w formie rozmaitej bibuły drukowanej, od zwykłych afiszy począwszy, a skończywszy na grubych pamfletach i broszurach.

## ROZDZIAŁ V



## KIJOWSKA OFENZYWA

NA kilka dni przed rozpoczęciem ofenzywy na Kijów, całymi dniami szły wojska polskie przez Połonne na wschód. Nasze pole lotnicze leżało zaraz obok drogi wiodącej do Połonnego, więc też przypatrywaliśmy się ciekawie wojskom naszym w wielkiej liczbie, bo nigdy nie mieliśmy sposobności widzieć większych sił zbrojnych polskich. Jechała więc kawalerja, szła piechota, ciągnęła artylerja i inne oddziały — i zdawało się, że taki pochód wojska nigdy się nie skończy.

Dnie były gorące, suche zmęczone długim marszem po piaszczystych drogach oddziały, — zatrzymywały się przed naszym polem wzlotów i patrzyły z ciekawością na nasze aeroplany, na których pomalowane były nieznane im insygnia herbu Stanów Zjednoczonych, a ponad tern widniała czapka Kościuszki. Niektórzy przysłuchiwali się rozmowie naszych pilotów, mówiących w obcym języku. „Amerykańscy lotnicy” — powiedział ktoś czasem i słowo to, jak hasło, przeszło po całej kolumnie od przodu ku tyłom.

Czasem przechodził oddział Hallera, — złożony prawie w całości z amerykańskich Polaków — więc ci, znając nasz język, pozdrawiali nas, lub też wołali:

„Go! Gefem! Give'em heli!”

Odwzajemnialiśmy się im wtenczas podobnymi życzeniami lub też śmialiśmy się i odpowiadali im, że bądź co bądź spróbujemy to zrobić.

Ale były dla nas dni pełne oczekiwania i niecierpliwości. Rozkaz do ofenzywy przyszedł w takim właśnie czasie, kiedy nasze zasoby gazoliny, oliwy i amunicji prawie się już skończyły. Nie można przecież z kilku kulami lub z kwartą oliwy rozpoczynać ofenzywy na wroga. Telegrafowałem więc, pisałem i znów telefonowałem po te dostawy, ale napróżno — nic nie nadchodziło. Obliczyliśmy, że gazoliny wystarczyłoby nam na dwa dni ostrej walki, ale oliwy nie mieliśmy już prawie nic w zapasie — tyle co w maszynach. Mu-

simy dostać oliwy, bo inaczej nie można nic rozpoczynać. Tośmy wiedzieli wszyscy. Myśl o tern, że tu idzie taka wielka ofenzywa, a nasze aeroplany będą na uwięzi bezużyteczne — przyprowadzała nas do szaleństwa.

Na północ od nas, — jakie 30 mil odległości — leżało miasteczko Nowogród Wołyński i tam znajdowała się mała eskadra, która miała trochę oliwy, następnie na południe od nas, w Starokonstantynowie, stała eskadra majora Kosockiego, co także miała trochę tego niebieskiego oleju — tak nam bardzo potrzebnego. Posłałem więc porucznika Webera, który w tym czasie pełnił obowiązki dostawcy, z niedużym wozem motorowym do Nowogrodu Wołyńskiego po zasoby, ale cóż, skoro drogi były tak marne, że nie można było wcale tam się przedostać. Wtedy wysłałem jednego z najlepszych podoficerów-Polaków z dwoma żołnierzami do pomocy, do Starokonstantynowa. Pojechali wozem, zaprzężonym w konie i wzięli ze sobą jeszcze dwa konie ekstra, które przywiązali za wozem — na wszelki wypadek.

Przed odjazdem wydałem memu podoficerowi i ludziom następujący rozkaz:

„Jedźcie dzień i noc. Nie śpijcie; nie zatrzymujcie się na żadne noclegi. Zmieniajcie się dla wypoczynku w drodze. Pędźcie, choćbyście mieli konie pozabijać, ale oliwa musi tu być dostawiona w 48-miu godzinach”.

Zdawało się to rzeczą nie do wykonania, ale ja byłem zdeterminowany zrobić wszystko, byle tylko mieć, co potrzeba, na czas, aby potem kto nie powiedział, że kiedy była ofenzywa, to myśmy leżeli i że nas nie było wtedy na froncie, kiedy była największa potrzeba.

Mój podoficer spisał się jak najlepiej. W ostatnią noc przed ofenzywą — ale przywiózł pełny wóz oliwy. Mogliśmy więc iść do walki — mimo wszystko. W kilka godzin później nadszedł automobil i przywiózł nam więcej zasobów z naszej stacji rezerwowej, gdzie znów dostawiono potrzebne materiały pospiesznie z Warszawy. Zatem wszystko było gotowe do akcji.

Ostatniego dnia przed ofenzywą straszny wichur dał po stopach — mimo to porucznik Shrewsbury zrobił śmiały wywiad lotniczy aż pod Berdyczów i przywiózł bardzo dokładny raport o pozycjach nieprzyjaciela i jego transportach na liniach kolejowych. Porucznik Shrewsbury dokonał tego wywiadu w najbardziej uciążliwych i hazardownych warunkach, to też otrzymał należną mu pochwałę od dowództwa.

Całe popołudnie spędziliśmy na studjowaniu planów ofenzywy i staraliśmy się zapamiętać każde ważniejsze miejsce, które miało być nazajutrz zaatakowane. Plan ofenzywy był taki:

Od Nowogrodu Wołyńskiego miały iść dwie kolumny i przejść na Żytomierz. Czołowa kolumna miała wsiąść na motorowe wozy i pędzić możliwie



jak najszybciej po starej nieużywanej w ostatnich czasach drodze, która łączyła obydwie miasteczka, podczas gdy druga kolumna miała iść główną drogą do tego samego celu.

Czołowa kolumna złożona była ze starych legionistów Piłsudskiego, pod dowództwem gen. Rydza-Smigłego. Naczelnik Piłsudski był w Nowogrodzie Wołyńskim i sam osobiście kierował całą ofensywą.

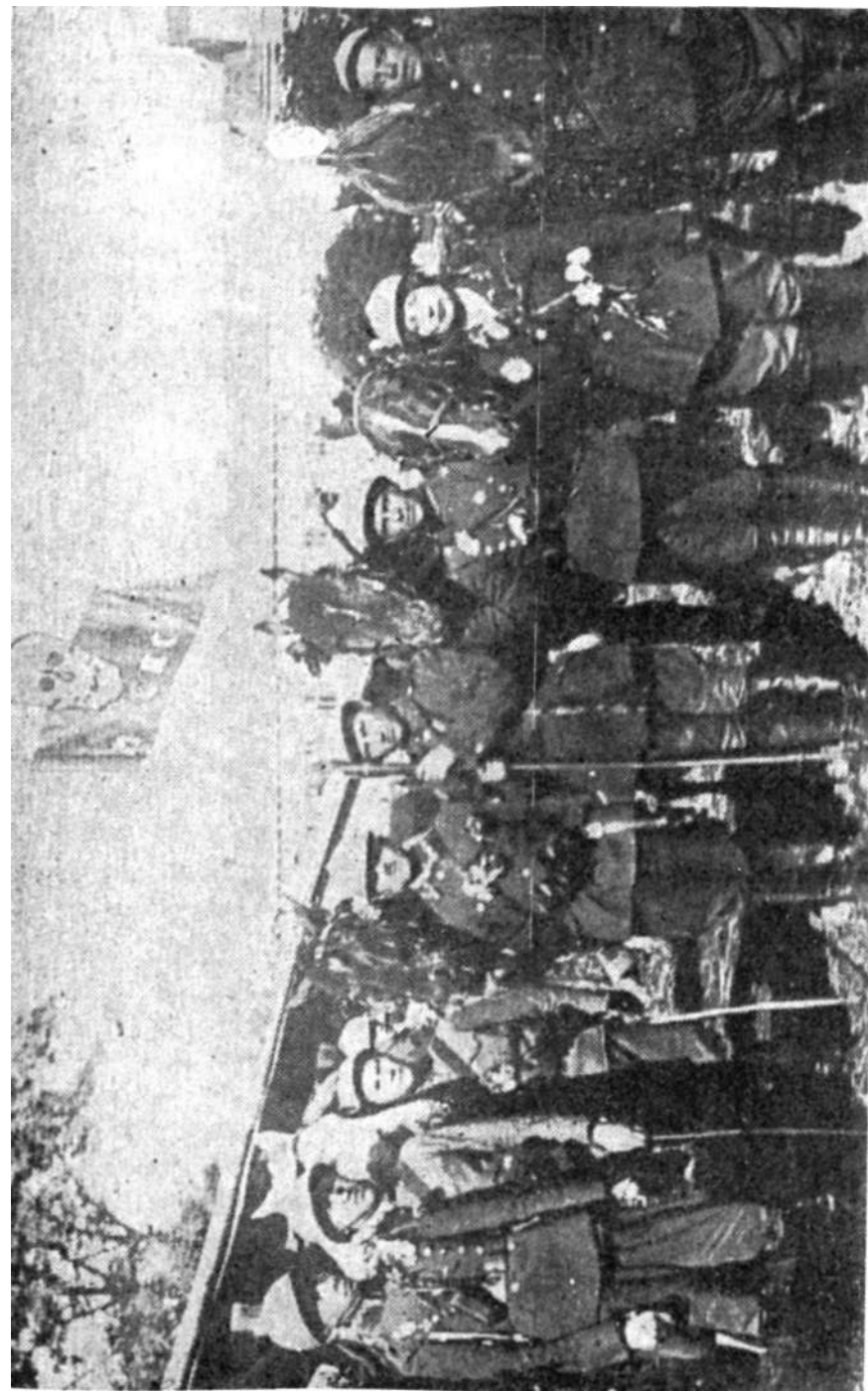
Następnie druga główna kolumna piechoty miała zaskoczyć wroga od miasta Miropola — jest to małe miasteczko leżące w prostej linii na zachód od Połonno. Ta kolumna miała maszerować na Berdyczów. Armia południowa była pod wodzą generała Listowskiego. Kawalerja zaś poczynając od Nowogrodu Wołyńskiego miała jechać drogą, która wiodła przez wielką puszczykę na północ od linii kolejowej Miropol-Berdyczów — a następnie przeciąć linię poza Berdyczowem i spaść od tyłów na Kozatyń, główne centrum wojsk rosyjskich — jakoteż i centrum linii kolejowych, odcinając Moskalom główną arterję komunikacyjną — z tyłami.

Po zajęciu Żytomierza, Berdyczowa i Kozatynia, ofensywą miała przeć naprzód w tą stronę, w którą wyparty wróg się uda. W połączeniu z naszym głównym atakiem — wojska nasze, stojące na południe od Miropola i Berdyczowa — miały również atakować i posuwać się naprzód na całej linii, zapobiegając w ten sposób możliwemu oflankowaniu nas przez nieprzyjaciela — podczas, gdy atak na skrzydle południowym nad Dniestrem miał nam wyprostować linię, aż do rumuńskiej granicy.

Wszystko było przygotowane jaknajlepiej i najodpowiedniej. Rozkazy brzmiały wyraźnie, że celem ofensywy jest zniszczenie wroga, który był przed nami i zabezpieczenie sobie jaknajwygodniejszej linii, ale ponieważ Kijów był już niedaleko, więc do Kijowa wszystkim się nam oczy śmiały i każdy przyrzekał sobie w duchu, że nie spocznie aż się tam dostanie. Kijów dopiero zdawał się nam być wystarczającą nagrodą za naszą pracę i walki, to też oczy całej armii zwrócone były na Kijów.

Nastał dzień wielkiej ofensywy. Śliczny czysty poranek go zwiastował. Pogoda była przecudna i w sam raz do fruwania. Nasi mechanicy nim świt nastał byli już w polu i przygotowywali nasze aeroplany. O 5:30 rano Clark, Konopka, Shrewsbury i ja ruszyliśmy w górę. Skierowaliśmy się prosto na zachód i lecieliśmy, aż dostaliśmy się do czoła naszej armii południowej kolumny i wtedy zawróciliśmy na północ, gdyż mieliśmy rozkazy, aby się przyłączyć do naszej północnej armii, którą dowodził sam Naczelnik Piłsudski.

Poznańskie pułki na południu szły we wspólnych formacjach i posuwały się szybko naprzód bez żadnej widocznej opozycji. Gdyśmy nadpłynęli na ty-



Oficerzy słynnej jazdy polskiej, zwalczającej Budiennego, należący do Oddziału Śmierci, udekorowani.

ły naszych kolumn, cała ofenzywa szła bez najmniejszego oporu tak, jak była uplanowana — ale żołnierza rosyjskiego nigdzie okiem nie ujrzeliśmy. Fruwaliśmy nisko ponad szybko posuwającymi się pułkami, aby dodać im odwagi i męstwa i wyrobić jaknajlepszego ducha wśród żołnierzy. Przejechaliśmy już czołowe pułki naszej motorowej kolumny i zobaczyliśmy naszą kawalerję patrolującą przed czołowymi pułkami piechoty, jakoteż i na północ od głównej drogi — a Moskali jak niema tak niema. — Wtedy zwróciliśmy w kierunku miasteczek Piątka, Andruszowa i Kurni, gdzie Moskale mieli oprzeć się w większej sile i byliśmy pewni, że tu się zetrzemy z wrogiem, ale i tu ani jednego kozaka nie było widać. Było zatem jasne jak na dłoni, że Moskale nie czekając porażki, zmykali aż się kurzyło za nimi. Widząc, że nasze zasoby gazoliny już się wyczerpują, zawróciliśmy nazad na nasze pole lotnicze, aby się znowu zaopatrzyć i ruszyć powtórnie. Nie słyszeliśmy ani jednego strzału i nie widzieliśmy ani jednego żołdaty rosyjskiego, ale mimo to rzucaliśmy bomby w puszczy leśnej, aby się przekonać, czy czasem nieprzyjaciel nie ukrył się w gąszczach i nie przygotowuje zasadzki. Obawy nasze były jednak nieuzasadnione — bo Moskale w całej okolicy aniby ze świecą nie znalazł. Nasz wywiad przed pochodem zrobił dobry efekt na armię, bo wiadano, że nieprzyjaciela niema w okolicy, więc nasza północna główna siła postępowania śmiało w kierunku Berdyczowa.

Noble i ja wzbiliśmy się powtórnie w powietrze tego dnia o godzinie 9ej minut czterdzieści. Atmosfera robiła się coraz duszniejsza i jeszcze przed południem upał był niezwykły. Gdyśmy się przekonali, że Moskale w okolicy niema, a jeśli są, to nie myślą o oporze, ale uciekają — postanowiliśmy udać się do Berdyczowa, żeby zobaczyć czy rozpoczęto już ewakuować miasto. Jadąc w tamtą stronę spotkaliśmy po drodze nieduży oddział kawalerji kozackiej, patrolujący główną drogę wiodącą do Berdyczowa. Spadliśmy na nich lotem orłów i rozprószyliśmy ich w popłochu, a kilku zdołaliśmy ubić z naszych kulomiotów. Gdyśmy się wreszcie zbliżyli do Berdyczowa, kilka szrapneli pękło w powietrzu w bliskości nas. Nie zwracaliśmy jednak uwagi na pociski, ale widząc stację pełną wojska i transportów, puściliśmy się ku niej z nastawionymi kulomiotami. Wszystko runęło do kryjówek prawie w mgnieniu oka, zaledwie mieliśmy czas wypróżnić w nich zawartość naszych kulomiotów. Zawracając ku północy zauważyłem biały namiot, który podobny był do namiotu cyrkowego.

„A może to hangar rosyjskiej eskadry lotniczej?” błysło mi przez myśl i z radością skierowałem w tamtą stronę swój aeroplan. Zbliżywszy się jednak na krótką odległość zauważyłem, że grunt był nierówny, pełno kamieni,

wyboi i krzaków, zatem nie mogło to być pole lotnicze. Utwierdziłem się jeszcze więcej w tern przekonaniu, gdy zobaczyłem kilkanaście koni pasących się w pobliżu. Już miałem zawracać do swoich, gdy zauważyłem kilku mężczyzn leżących na ziemi. Paru z nich zerwało się i pobiegło do namiotu, ale dwóch zostało i skierowało na mnie ogień z kulomiotu. Byłem na kilkanaście metrów tylko — więc nie czekając, aż mnie przywitają ogniem, zacząłem ich prażyć z mego kulomiotu. Jeden zaraz zwałił się z nóg, a drugi piorunem zwał do namiotu. Żałowałem, że nie miałem więcej nabożów naładowanych w kulomiotcie, bo byłbym i tę resztę przepędził z namiotu.

Zawróciłem więc ku miasteczku nazad — przyłączyłem się do Nobla i pojechaliśmy do swoich. Jadąc tak, spotkaliśmy transport wrogów uciekających przed naszymi wojskami, ale nie mogliśmy ich zaatakować, bo nasze kulomioty były już próżne. Jaka szkoda!

Po południu Konopka i Clark zaatakowali Czudnow — do którego zbliżyły się nasze wojska, zaś Noble i Shrewsbury najechali Żytomierz i spadli tam na stacji na wojska rosyjskie, uciekające z miasteczka. Przywieźli oni również wiadomość, że nasze czołowe pułki są już na jakie dziesięć mil od Żytomierza i, że prawdopodobnie tej samej jeszcze nocy zajmą to miasto.

Też samej nocy pociąg ze sztabem generała Listowskiego przyjechał do Połonnego. Zaraportowałem się w sztabie i otrzymałem instrukcję na następny dzień, kiedy to ogólny atak na Berdyczów miał być wykonany. Noc przeszła spokojnie.

Następny dzień był gorący od rana. Wysłałem porucznika Shrewsbury'ego do Nowogrodu Wołyńskiego, by pełnił straż przy Naczelniku Piłsudskim. Obowiązkiem jego było pilnować, aby automobil Naczelnika nie został zaatakowany przez rosyjskie aeroplany. Zostało nas wobec tego tylko czterech pilotów — Konopka, Clark, Noble i ja — do prowadzenia ataku na miasto. Generał Listowski zrobił nam wielki honor — poruczając nam patrol, skautowanie i czyniąc nas głównym łącznikiem między poszczególnymi pułkami piechoty. Rozpoczęliśmy naszą pracę o 5ej rano i przez cały dzień aż do zmroku, byliśmy w powietrzu. Jeden z naszych aeroplanów był w ciągłej łączności między naszymi pułkami pieszymi a frontem, a my atakowaliśmy prawie cały czas cofające się piesze pułki nieprzyjacielskie. Cały ten dzień żyliśmy literalnie w powietrzu. Zaraz zrana odznaczyli się Clark i Noble. Clark zaatakował wczesną rano kolumnę piechoty cofającą się do Berdyczowa. Pomimo celnych strzałów z kacapskich kulomiotów, Clark nie dał za wygraną, ale atakował raz po raz i z wysokości zaledwie kilkunastu metrów prażył nieprzyjaciela celnym ogniem swych maszynek, manewrując zwinnie, aby nie

zostać zestrzelonym na ziemię. Poty ponawiał swoje ataki, aż rozprószył całą kolumnę, dziesiątkując ją w straszliwy sposób.

Książę Potocki, aide-de camp generała Listowskiego opowiadał mi później, jak rosyjski żołnierz wzięty do niewoli mówił, iż nasze aeroplany spadały prawie do ziemi i dopiero wtedy ogniem z kulomiotów prażyły strasznie, zabijając dziesiątki a raniąc setki żołnierzy. W tym ataku aeroplan Clarka postrzelony był aż dziesięć razy. Prawe skrzydło aeroplanu było tak zdziurawione, że musieliśmy je odjąć i nowe przyprawić. Clark powróciwszy, wziął drugi aeroplan i znowu rozpoczął walkę. Rozprószona kolumna sformowała się ponownie i dalej zaczęła się cofać w jakim takim porządku, aż tu Clark powtórnie natarł. Tym razem wszystko poszło w rozsypkę — na widok aeroplanu, — ale mimo to Clark miał czas poczęstować uciekających ołowiem i wielu ludzi zostało na polu zabitych lub rannych. Aeroplan jego dostał tylko trzy kule tym razem, ale jemu samemu ani włos z głowy nie spadł.

Porucznik Noble także świetnie się sprawił tego dnia. Jego pierwszym zadaniem było dowiedzieć się i donieść sztabowi czy nasza kawalerja doszła do Białopola i czy to miasteczko zajęła.

Białopól znajduje się na wschód od Berdyczowa. Z powodu dużej odległości była to bardzo hazardowna wyprawa, bo aeroplany nasze były małe i gazoliny dużo nie mieściły w zbiornikach. Wystarczyło prawie, aby tam zajechać i wrócić, ale w razie jakiegoś wypadku, gdyby potrzeba było dłużej być w powietrzu, nie można by było tego uczynić, bo brak gazoliny zmusiłby do opuszczenia się na ziemię, może wpośród nieprzyjaciela. Bolszewicy zaś prawie każdego oficera zabijali, gdy go dostali w ręce — męcząc go przy tern straszliwie, aby wydobyć od niego wszelkie wiadomości znane mu i nieznanne. Ale Noble'owi nie wystarczał ten hazard sam przez się. Gdy wracał ze swej wycieczki, jechał przez Berdyczów i tam właśnie bateria artylerji dała ognia do niego. Zawyli Moskale z radości i zaczęli skakać koło swych armatek jak szaleni. Bo oto powoli prosto na nich spadał aeroplan — ucichł motor i lotnik z maszyną leciał w dół. — Wreszcie kiedy już był prawie na ziemi zagrzechotały strasznie dwie maszyny — i dwie strugi ołowiu z kulomiotów lunęły na przerażonych żołdatów — siejąc śmierć i zagładę. Lotnik zaś, którego oni uważali już za zabitego walił aeroplanem prosto w nich. Nim się opamiętali, już czterech padło, a reszta raniona runęła na ziemię, pod osłonę armatki, chcąc przynajmniej życie ratować. Noble pożegnał ich wesoło i zawrócił do swoich. Oszukał ich haniebnie i czterech Moskali uśmiercił, ponadto uśmierzył baterję i mógł sobie bez najmniejszej obawy odjechać.

Podczas jednego z moich wzlotów w tym pamiętnym dniu, widziałem bardzo zajmującą i dramatyczną scenę z bliska. Wiozłem właśnie depeszę z rozkazem, którą miałem podać dowództwu naszej kawalerji. Byłem już blisko mojego celu i widziałem naszych dziarskich wiarusów na koniach, formujących się na drodze w małej wiosce niedaleko Berdyczowa. Zacząłem się zbliżać ku wiosce, gdy zobaczyłem płomień, który wybuchł na dachu jednego domu a następnie na drugim dachu o kilka domów dalej.

„Polacy pewnie palą wioskę, zanim ją opuszczą” — powiedziałem sobie.

Aż tu nagle pękł granat w samym środku sformowanej jazdy naszej, a za nim drugi i trzeci. Konie i ludzie powywracali się i zdawało się, że się potratują. Znow spadł szrapnel — obok nich. Konie skoczyły w bok i poszły w pole, niektóre z jeźdźcami, inne same, a ogień się wzmógł. — Widocznie Moskale wysledzili ich dobrze i przygotowali się na nich należycie, kiedy tak celnie strzelali.

„Jak się zdaje to nie Polacy palą tę wioskę — to ogień rosyjskich armat” — rzekłem do siebie i pofrunąłem dalej. Widziałem, że depeszy z rozkazem naszym wiarusom w tej wiosce nie będę mógł podać.

Zaraz po obiedzie, kiedy przygotowywałem się na popołudniowe ataki — przyjechał oficer z rozkazem dla nas, aby zaatakować z powietrza nieprzyjacielskie pozycje, broniące Berdyczowa całą siłą, bo nasza piechota zbliżała się tam właśnie do ataku. Mielśmy atakować pomiędzy godziną 5tą a 5:30 po południu i zabezpieczyć naszą piechotę od kontrataków ze strony rosyjskiej, a szczególnie od ich lotników i artylerji.

Pamiętam wszystkie szczegóły tego epizodu jakby to wczoraj było. Szef sztabu i wielu z oficerów sztabowych przyjechało na pole lotnicze, by widzieć nas jak będziemy wyjeżdżać. Słońce prażyło jeszcze porządnie, bo dzień był upalny a ja miałem szalony ból głowy. Niektórzy z wyelegantowanych oficerów sztabowych patrzyli na nas jak na dziwolągów. Ubrany byłem zwyczajnie, jak do lotu: — w szarą flanelową, wojskową koszulę, w parę starych, usmarowanych oliwą cholewek i w dużą, ciężką parę amerykańskich butów, podbitych ćwiekami. Byłem z gołą głową, gdyż zawsze w ten sposób jeżdżę w powietrzu, chyba, że jest bardzo zimno — nie znoszę bowiem osłoniętej głowy, — jedynie co zbliżało mnie do lotnika, takiego jak się widzi na obrazkach — to moje binokle lotnicze, które wisały mi na szyi. Sądzę, że niektórzy z tych eleganckich panów — nie chcieliby się tak ubabrać w oliwie, jak myśmy byli — choć byliśmy także oficerami. Przytem każdy z nas był już ogromnie zmęczony i zdenerwowany poprzednimi wzlotami. Toteż odczuliśmy wszyscy, kiedy naszedł czas wyruszyć, bo nie lubiliśmy być tak lustrowani przez naszych sztabowców.

Wydałem ostatni rozkaz — a otrzymawszy sygnał, że wszyscy gotowi, wzbiłem się pierwszy w górę i zacząłem krążyć, aż wszyscy wzbili się za mną; wtedy sformowaliśmy naszą zwyczajną formację w klin i popędziliśmy na Berdyczów.

Jechaliśmy w promieniach słońca, które niebawem miało zachodzić — więc nie było nas widać. Gdyśmy się już zbliżyli do samego miasta, zobaczyłem patrol kawalerji, która wytrzeszczyła na nas ślepie, a następnie złamała swą formację i galopem zaczęła uciekać. Posłałem za nimi kilka strzałów i jeden z jeźdźców spadł z konia. Wróciłem jednak zaraz do swej formacji, puściłem motor pełną siłą, skierowałem w dół i z szaloną szybkością ruszyłem na miasto. Każdy z nas miał już poprzednio wyznaczone, co i gdzie ma atakować. Daleko w tyle za nami widziałem polskie pułki piesze, rozsypujące się w tyralierkę i idące do ataku, ale ukryte jeszcze przed wzrokiem nieprzyjaciela. Przed sobą widziałem, że nieprzyjaciel uciekał z miasta; zauważyłem tylko dwa kulomioty, skierowane na główną drogę, którą maszerowały nasze wojska. Gdyśmy spadli na nich, prażąc ich ogniem z kulomiotów — rozlecieli się, a następnie porwali swoje kulomioty i ukryli się wraz z nimi. Jeden z moich kulomiotów zaciął się na nieszczęście. Krążąc ponad miastem, widziałem jak Clark zaatakował nieprzyjacielską kolumnę uciekającą tak prędko, jak tylko mogła — w kierunku południowo-wschodnim. Konopka także prażył pułki wydostające się z miasta. Noble jednak odegrał tutaj najważniejszą rolę. — Przefrunął on ponad miastem i uderzył na stację kolejową, która była formalnie zawalona żołnierstwem; na dworcu kolejowym stał pancerny pociąg gotowy do jazdy. Gdy sypnął ołowiem w tę masę żołnierstwa na stacji, część wpadła zaraz do wagonów i pociąg w tej chwili ruszył, a część schowała się do budynku na stacji i stamtąd skierowała wszystkie swoje kulomioty na Nobla — także i strzelby z okien i zaczęła palić do niego. Jedna kula karabinowa z gatunku „dum-dum” strzaskała mu prawą rękę w łokciu. Rana krwawiła, ale mimo to postanowił dojechać swoim aeroplanem do domu sześćdziesiąt mil odległego stamtąd.

Słabł coraz bardziej z upływu krwi, ale kierował maszyną lewą ręką i tak przeleciał całe sześćdziesiąt mil. Gdy zobaczył nasze pole lotnicze — wtedy opuścił się na ziemię, zatrzymał jeszcze motor i wylądował — ale tu już zemdlał i upadł w swoim siedzeniu na twarz.

Gdy wylądowałem, zauważyłem, że Clarka aeroplan był ugodzony w kilku miejscach już trzeci raz tego samego dnia, ale jemu samemu nic się nie stało, ani też nikomu z nas, prócz Noble'a.

Następnego dnia zaraz dowiedzieliśmy się, że dzięki naszym atakom powietrznym, polskie pułki piesze zajęły miasto bez najmniejszej straty ze swej

strony. Ponadto dowiedzieliśmy się jeszcze radośniejszej wiadomości, a mianowicie, że podczas ataku Noble'a na stację — Moskale mieli na stacji ze sobą polskich zakładników i mieli ich zabierać na pociąg. Gdy Noble zaatakował, straż uciekła, pociąg umknął ze stacji, jak tylko mógł najszybciej, a zakładnicy skorzystawszy z całego zamieszania, zwiali.

Tej samej nocy jeszcze poszedłem odwiedzić Noble'a, leżącego w szpitalnym pociągu. Choć cierpiał straszny ból, bo rana zadana była kulą „dum-dum” — porucznik Noble trzymał się po żołniersku, uśmiechnął się do mnie i pożegnał mię uściskiem zdrowej swej lewej ręki.

Kiedy szef sztabu przyszedł tej nocy pogratulować mi powodzenia i podziękować za tak ogromny wysiłek naszej Eskadry, ponownie wyraził swe współczucie o naszym rannym towarzyszu broni i polecił mi wyrazić to jak najrychlej porucznikowi Noble'owi.

„Porucznik Noble dziękuje Wam, żeście mu dali sposobność przysłużyć się trochę Polsce dzisiaj” — odpowiedziałem i wiem, że wyraziłem rzeczywistą myśl Noble'a. Nigdy przedtem nie widziałem oficera, któryby tak sumiennie spełniał swoje obowiązki, lub był tak odważny jak Noble.

Noble nieborak — o mało nie umarł z powodu tej szkaradnej rany. Dostał zatrucia krwi i kiedy wreszcie za naszym wstawiennictwem Czerwony Krzyż wysłał po niego specjalną karetę, był prawie nieprzytomny. Wiele miesięcy strawił on w szpitalu i dzięki tylko nadzwyczaj starannej opiece pielęgniarek z Czerwonego Krzyża, przyszedł znów do siebie, ale ręka jego będzie już bezużyteczna na całe jego życie.

Zaraz po naszym ataku, piechota nasza zajęła Berdyczów. Był to wielki i pomyślny dzień dla nas. Sztab główny był przez nas ciągle informowany o ruchach naszych szeroko rozstawionych kolumn i o pozycjach cofającego się nieprzyjaciela. Nasi piloci ciągle atakowali wroga, rozpędzając go w puch i nie pozwalając mu sformować się i oprzeć w jakiejś lepszej pozycji, skąd możnaby stawić opór naszym pułkom. Złamaliśmy poprostu pozycję rosyjską, osłaniającą Berdyczów — dając przez to możliwość naszemu wojsku zająć miasto bez przeszkody, a przytem wybawiliśmy polskich zakładników z bolszewickiej niewoli.

W tej wielkiej pracy aeroplan porucznika Clark'a najwięcej został uszkodzony — był prawie cały zdiurawiony. On sam miał chyba zaczarowane życie, bo pomimo tylu kul co przedziurawiły na wylot jego aeroplan w kilkudziesięciu miejscach, jego ani jedna nie drasnęła. Żaden bolszewik nie mógł go dostać. Śmialiśmy się z niego, że pewnie połykał kulki jak kluski, gdy spadały na niego.

Ale koroną tego dnia było bohaterskie dzieło naszego kochanego porucznika Edwina Noble'a z Bostonu, Massachusetts. On skończył swoją karierę lotniczą tak świetnie, jak żaden z lotników, których znałem, lub o których słyszałem.

Rozproszyc kolumnę nieprzyjacielską śmiałym atakiem; skautować godzinami za linią nieprzyjacielską i przywozić ważne wiadomości dla sztabu; uciścić baterję artylerji hazardowną sztuką; rozproszyc gromadzące się siły wroga na stacji; wybawić z niewoli bolszewickiej polskich zakładników śmiałym, bohaterskim atakiem przez rzucenie się w pojedynek na tysiące wojska, a wreszcie — po zwycięstwie — jechać sześćdziesiąt mil pomimo strasznej rany i omdlenia z upływu krwi — i wylądować szczęśliwie i dopiero zemdleć — to świadczy o heroicznej odwadze i sile woli. Żołnierz, który potrafił to wszystko zdziałać w jednym dniu — zasłużył na miano bohatera.

Kiedy Noble skończy to życie i pójdzie na pole walecznych Walhali, bohaterzy zgromadzeni przy biesiadzie przywitają go toastem i okrzykiem: „Pijmy do bohatera — Noble'a z pod Berdyczowa!”

## ROZDZIAŁ VI



### NA UKRAINIE I

**B**ERDYCZÓW i Żytomierz były wzięte. Wszędzie na całym froncie Moskale uciekali aż się kurzyło. Pociąg przywiózł sztab główny aż do Czudnowa i tu dopiero zatrzymał się, bo most kolejowy wysadzony był w powietrze. Pionierzy zbudowali na prędcie most pontonowy i po tym to moście przewieziono cały sztab i powieziono aż do Berdyczowa. Przed odjazdem szef sztabu rzekł do mnie:

„Bardzo żałuję, że Wasza Eskadra nie może być z nami w Berdyczowie. Potrzebni byłibyście tam bardzo”.

„Będziemy gotowi do służby w Berdyczowie, zanim Pan tam zajedzie” — odpowiedziałem, zasalutowałem i wyszedłem.

Teraz trzeba dotrzymać słowa. O czwartej godzinie rano porucznik Weber i ja z kilku mechanikami wsiedliśmy na ciężki wóz motorowy czyli trok naładowany gazoliną, oliwą, amunicją i częściami aeroplanu i ruszyliśmy w stronę Berdyczowa. Mieliśmy przebyć 60 mil po ciężkiej starej, polnej, piaszczystej drodze. Z początku myślałem, że nigdy tam nie zajedziemy i przykro mi było, że zrobiłem przyrzeczenie, którego nie będę mógł dotrzymać. Czasem wóz zagrzebał się tak głęboko w piasku, że trzeba było wyteżać cały mózg i wszystkie mięśnie aby go jakim sposobem ruszyć z miejsca, aleśmy się posuwali. Przyjechaliśmy nareszcie wykończyli most z piasku i kamieni, ale była to bardzo hazardowną sprawą puszczać się na taki most z naszym ciężkim wozem. Zdawało się z początku, że wóz ugrzęźnie na tym moście i ani go święci pańscy stamtąd nie wydobędą — jednakże jakoś udało nam się przedostać na drugą stronę rzeki i dotarliśmy nareszcie do Czudnowa. Było to to samo miasteczko, gdzie stali przedtem Moskale, których kilkanaście dni temu tak srogo kropiliśmy na stacji z aeroplanów. Ogromnie byłem ciekawy zobaczyć jak też wygląda miasteczko, w którym spotkaliśmy się pierwszy raz z Moskalami.

Z góry wyglądało to miasteczko na dużą wioskę, okoloną zielonemi polami i sadami z maleńkimi chatkami wieśniaczemi, ale w rzeczywistości wyglądało zupełnie inaczej. Naprzód uderzył mię widok haniebnego brudactwa i niechlujstwa — co dało mi prawdziwe wyobrażenie o małomieszczańskim życiu w tej części Ukrainy. — Zamiast silnych, dobrze zbudowanych mężczyzn, których sobie wyobrażałem niby „niedźwiedzi w ludzkim ciele”, zobaczyłem wszędzie na ulicach szwargoczących, drobnych, zaschłych Żydków wschodnich. Stali i patrzyli się na nas z zadziwieniem, gdyśmy maszerowali długą, główną niby ulicą tego małego miasteczka. Domki, raczej budy z obydwu stron drogi, — były stare, zbutwiałe i walące się, a tak czysto utrzymywane, jak i ich właściciele. „To ci mi dopiero miasto” — pomyślałem. Ucieszyliśmy się więc, gdyśmy się wydostali z tych brudów znów w pole, na świeże powietrze.

Przybyliśmy nareszcie do Berdyczowa. Miejsce to wydawało mi się piękne, gdym patrzył nań z góry, z aeroplanu. Wtedy widziałem srebrną rzecz-kę, przepływającą przez miasto, starą, bardzo starą katedrę na wzgórzu, a na drugim obok miasteczka, widziałem wielkie hangary dla balonów i stare baraki, należące jeszcze do carskich garnizonów. Poszedł car — poszły jego wojska, ale „porządek stary” został. Nie będę się silił na opisywanie tej metropolii szkaradnego niechlujstwa i brzydoty, — wystarczy gdy powiem, że nawet na Ukrainie miejsce to zdobyło sobie pierwsze imię i reputację, bo w tych okolicach kraju jest nawet przysłowie, które używane jest zamiast przekleństwa. Podobnie jak Amerykanie mają swoje „Go to heli” — tak tutaj mówią: „Pisz do mnie na Berdyczów”. Miasteczko to widocznie stara się, aby nie straciło swojej świetnej reputacji.

Gdyśmy weszli do miasta, cały ten piękny widok, który widziałem z aeroplanu znikł mi z przed oczu jak ułuda. Całe to miasto robiło na mnie wrażenie przykrej, obmierzłej brzydoty. — Przypomniał mi się wtedy jeden obraz podobnej brzydoty, gdym był jeszcze w szkole i pojechałem pewnego razu na wizytę do New Yorku. Byłem wtedy na wschodniej stronie miasta i przechodziłem koło pewnej karczmy. Właśnie wtedy wyszedł z tej karczmy mężczyzna stary, pijany, z obrzydliwym wyrazem twarzy, obdarty, brudny, aż do obrzydliwości. Widać było z jego twarzy i z wyrazu oczu, że upadł tak nisko, że niżej już upaść nie można. Dawno już zapomniał co to jest honor, czystość, męskość i poczucie człowieczeństwa. Obraz, tego mężczyzny i tego miasta był, że tak powiem, jeden. Co tamten przedstawiał w stosunku do człowieka — to Berdyczów w stosunku do miasta.

Jeszcze jedna rzecz mię złościła na dobitkę w tern mieście, a mianowicie: w całej okolicy nie można było znaleźć kawałka równej ziemi, którą można-

by było użyć na pole lotnicze dla ćwiczeń i wzlotów aeroplanów. Szukaliśmy po całych dniach i napróżno. Nareszcie ktoś powiedział porucznikowi Weberowi, że na północ od miasta rosyjska eskadra miała swoje pole lotnicze. Poszliśmy więc na to miejsce, gdzie pono kwaterowały poprzednio rosyjskie aeroplany, ale to miejsce również było kamieniste i pełne małych pagórków, dołów i wydm rozmaitych.

„To jest niemożliwe! niemożliwe!” — mówię ja do porucznika, „stąd nie mógł nikt nawet próbować wzlotu, boby kark skręcił z miejsca”. Kiedym to mówił, przypomniało mi się, że kilka dni temu było tu kilka jakichś namiotów, któreśmy dobrze podziurawili paru salwami z kulomiotów. I rzeczywiście — gdyśmy się spytali ludzi najbliższej tej miejscowości mieszkających, przekonaliśmy się, że było to pole, gdzie bolszewicka eskadra stała, ale, jak nas opowiadający informowali, bolszewicy lotnicy wcale w powietrzu nie jeździli. Jeśli jechali gdzie, to najwyżej do miasta samochodem i tam pijąc „czaj”, opowiadali, jak to oni rozpędzili polskich lotników przy oblężeniu Lwowa i jak teraz znów to samo uczynią. Historyjka o Lwowie była oczywiście wierutnym kłamstwem, czego nawet sami dowiedli, bo gdy nas pierwszy raz zobaczyli, kilka dni temu, to się żaden nie pokazał, a następnie, nie czekając aż nas rozpędzą — jak to przyrzekali — zwiali gdzie pieprz rośnie.

Następnego dopiero dnia dowiedzieliśmy się, że po pierwszym naszym ataku — kiedyśmy wraz z Noblem atakowali — któryś z nas postrzelił głównego artylerzystę przez oba uda i, że zaraz potem zabrali się na gwałt i ruszyli w stronę Kijowa. Ale nasza kawalerja pochwyliła ich w Koziatynie i prawie wszystkich wzięła do niewoli, zaś przybory ich i amunicję odesłała do głównego sztabu. Pocieszyło nas to oczywiście, choć żalowaliśmy, że nie mieliśmy sposobności zetknąć się z nimi w powietrznej walce — no, ale to jeszcze nie uciecze, znajdziemy innych — myślimy sobie.

Gdy już zaczęła noc zapadać, znaleźliśmy ku naszej uciechu — bardzo równiutkie pole, które w sam raz nadawało się na pole lotnicze. Niedaleko tego pola widać było ładny pałacyk, ale zrujnowany, a obok niego drugi, mieszkalny dom i ładne zabudowania gospodarskie naokół niego. Zaszedłem tam z dwoma moimi mechanikami i zapytałem się o właściciela. — „Właściciel nie żyje” — odpowiedziano mojemu tłómaczowi. Zapytałem się więc o gospodarza lub zarządcę tego majątku. Rządca wymawiał się i dawał różne powody i przeszkody — wogóle był przeciwny, abyśmy się tam rozlokowali. Wiedząc, że nie wskóram z nim inaczej, zaareztowałem go i nastraszyłem trochę. Przykro mi było, że musiałem stosować niemiecką metodę teroru — jak to czynili Prusacy w Belgji, ale przypomniałem sobie swoje obowiązki i te

wykonywałem. A obowiązkiem żołnierza na froncie jest trzymać stały kontakt z nieprzyjacielem — by widzieć co się u nieprzyjaciela dzieje. Wobec tego musiałem zastosować metodę siły i strachu. — Kilka razy myślałem nad tym, jakie stanowisko zajmował ten rządca w tym gospodarstwie. Miał kobietę i miał jakie 20 ludzi do pracy. Podejrzewałem jakiś czas, że musiało to być komunistyczne gospodarstwo.

Sądzę, żeśmy zdziwili ogromnie wszystkich mieszkańców tego domu, gdy na odjeździe za kilka dni, obdarzyliśmy jego żonę, czy kto ona tam była — paczką rozmaitych rzeczy do jedzenia, a były tam i śliwki suszone, kakao, szynka, cukier i inne, których oni może od kilku już lat nie kosztowali.

Gdyśmy się trochę rozlokowali, natychmiast ruszyłem do Połonnego, naszej starej kwatery i powiadomiłem moich ludzi, że musimy natychmiast opuścić to miejsce, nad którym straciliśmy tyle czasu, żeby je zbudować, a musimy posunąć się naprzód. Nazajutrz rano wyruszyliśmy do Berdyczowa i zaraz rozpoczęliśmy walkę na linii: Shrewsbury, Clark i ja.

Śmiały nam się oczy i cieszyliśmy się, gdyśmy zaraz przy pierwszych naszych utarczkach zobaczyli, że kawalerja nasza idzie naprzód, na całej linii, a bolszewickie armie coraz bardziej się łamią w haniebnym odwrocie. Napadaliśmy ciągle na te łamiące się szeregi, siejąc śmierć i zniszczenie, demoralizując ducha żołnierzy rosyjskich zupełnie. Clark jednego dnia powrócił z pola walki z aeroplanem prawie na pół strzaskanym kulami moskiewskimi. Już czwarty aeroplan tego tygodnia naraził na kule bolszewickie i nie wiem jakim cudem sam zawsze cało wychodził z tych walk. Ostatniego właśnie dnia, kiedy miał tę przeprawę z aeroplanem było to w Białocerkwi. Natarł wtedy sam na stację pełną rosyjskich żołnierzy, cofających się i zaczął ich prażyć ogniem z kulomiotów. O mało jednak nie przepłacił tego życiem — aeroplan jego był bardzo podziurawiony kulami. Szczęście, że nie strzaskano mu koła rozpedowego, bo byłby pewnie nie wrócił więcej z tej wyprawy. Nazajutrz, kiedy Shrewsbury pojechał do Białocerkwi poszukiwać pola lotniczego dla naszej eskadry, bo nieprzyjaciel stale uciekał i musieliśmy się ciągle przemieszczać, aby nadażyć go ścigać — dowiedział się, że atak Clarka był radosną nowiną dla Białorusinów, mieszkańców Białocerkwi. Z radością czekali na nas, aby ich wybawić z despotycznego jarzma bolszewickiego.

Podczas naszego pobytu w Berdyczowie, Faunt-le-Roy, Chess, Rorison, Crawford i Sękowski — powrócili z Warszawy i przywieźli ze sobą nowe aeroplany typu Belila. Faunt-le-Roy i Chess o mało się nie zabili kiedy Chess uderzył przypadkiem swoją maszyną w aeroplan naszego komendanta — kiedy lądowali w Lucku.

Ucieszyliśmy się wszyscy z powodu dostania tych nowych aeroplanów, bo po pierwsze były większe i można było nimi jeździć przez cztery godziny, zamiast tylko przez dwie, jak na tych, któreśmy dotychczas używali, a prócz tego były szybsze, więc dobrze było w nich pędzić nieprzyjaciela.

Faunt-le-Roy zwolnił mnie natychmiast z obowiązku dowództwa Eskadrą i objął ją sam a ja wróciłem do Połonnego, by przewieźć cały dobytek naszej Eskadry aż do Czudnowa, które to miejsce miało być naszą nową kwaterą na froncie. Przeciętny oficer amerykański przeląkłby się, gdyby zobaczył w jakich warunkach dowożono transporty w polsko-rosyjskiej wojnie. Ani nawet jednej dziesiątej części lokomotyw i wagonów nie dostarczono do przewiezienia rozmaitych rzeczy i dostaw na front i z frontu. Każda stacja zapchana była transportami najróżnorodniejszego gatunku, a oficerzy dostaw latali jak szaleni i prosili o lokomotywy i przewóz im powierzonych rzeczy. — Każdy z tych oficerów myślał, że jego dostawy są najpotrzebniejsze na froncie, a biedni urzędnicy kolejowi i naczelnicy stacji o mało nie zwarzowali od tego wszystkiego. Każdy naczelnik stacji był dzień i noc oblegany przez różnych oficerów, jedni z nich grozili, drudzy wymyślali, inni prosili o przewóz dostaw, a tu nic nie można było zrobić, bo brak było lokomotyw, brak wagonów, a co gorsza większość linii była zniszczona lub wywalona w powietrze, co utrudniało komunikację jeszcze bardziej. Mnie samemu z trudnością udało się przewieźć naszą Eskadrę. Musiałem jednak robić długą, okrężną drogę, zanim dostałem się z moim transportem na miejsce. Nareszcie dowiozłem nasze zasoby, broń i amunicję do Białocerkwi. Wykonanie mojego przedsięwzięcia zawdzięczam jedynie zdolności i sprawności moich podoficerów Polaków, którzy wszędzie umieli się tak urządzać, że pomimo przeszkód, które zdawały się niemożliwe do usunięcia, potrafili oni zawsze znaleźć wyjście i przedostawali się naprzód, aż dotarliśmy do naszego celu. Przytem znajomość języka polskiego była tu wszędzie konieczną, a moja znajomość tego języka była wtedy i nawet do dziś dnia jest jeszcze bardzo nikła.

Znaleźliśmy naszą Eskadrę w Białocerkwi w najlepszym humorze i zupełnie zadowoloną.

Było to jeszcze najdogodniejsze miejsce, jakie mieliśmy dotąd na froncie. Wszystko było wprost idealne. Nieprzyjaciel był blisko, więc też ciągle urządzaliśmy sobie na niego polowania — co było bardzo zajmujące; następnie, miasteczko było piękne, ciche, prawie egzotyczne; dziewczęta ładne i wesołe, kwatery doskonałe; pole równiuteńkie — czegoż więcej było nam potrzeba. Cieszyliśmy się więc jak dzieciaki szkolne w niedzielę.

Mieszkaliśmy na przedmieściu, prawie nad samym brzegiem ślicznej rzeczki, która przepływała tamtędy. Faunt-le-Roy i ja mieszkaliśmy u jednego księdza ukraińskiego, który był bardzo sympatyczny i grzeczny dla nas, ale mimo to uważał nas raczej za najeźdźców, niż za oswobodzicieli. W dole, nad rzeczką, każdego wieczoru zbierały się grupy ukraińskich dziewcząt i chłopców, ubranych w piękne, narodowe, kraśne stroje. Siadali oni razem w świetle księżycy i śpiewali swe piękne ukraińskie dumki i piosenki.

Rytm tych piosenek był na pół wschodni, na pół zachodni — właściwy ukraińskim piosenkom tylko, ale co dziwniejsze, że mogli oni tak siedzieć całymi godzinami i śpiewać — nieraz prawie całą noc. Podczas dnia były jeszcze bardziej interesujące sceny, bo rzeczka zwykle zapełniała się kąpiącymi się młodcami i dziewczętami, a tak jedni jak i drudzy byli w wodzie w stroju Adama i Ewy. Miło było patrzeć się na te dorodne dziewczęta, czerstwe i zdrowe i nie wstydzące się piękna swego ciała — gdy się kąpały w wodzie i w słońcu.

Największą uciechą kapitana Corsfego było w takich dniach wlecieć w górę aeroplanem i spaść na kąpiące się w rzece dziewczęta. Wypędzał je zwykle z wody w ten sposób, a one uciekały brzegiem rzeczki lub w krzaki, śmiejąc się do rozpuku.

Mieszkańcy tej okolicy nie uważali się za Rosjan ani za bolszewików. Uważali się za czystych, prawdziwych Ukraińców, a ponieważ rząd polski popierał wtedy Petlurę, wielu z nich odnosiło się do nas bardzo serdecznie, to też pomimo naszego krótkiego tam pobytu, prawie każdy poszukał sobie jaką młodą i ładną dziewczę, by mu udzielała lekcji ukraińskiego języka. Tańczyliśmy nieraz całymi wieczorami w piękne, ciepłe, wiosenne wieczory, lub podzieliwszy się na pary, szliśmy nad rzeczkę w zacisze i tam przysięgaliśmy dziewczętom dożgonną miłość... a na drugi dzień rano jechaliśmy aeroplanem hen w dal — nad pozycje nieprzyjacielskie.

Niektórzy z nas zostali zabici — niektórzy poranieni, inni dostali się do ciężkiej bolszewickiej niewoli później, ale jakaż cena jest za wielką, by zapłacić za te precudne wieczory, spędzone na sielankach z pięknymi dziewczętami, o gorących ustach i czułem sercu — tam, hen — na Ukrainie!

## ROZDZIAŁ VII



### CRAWFORD — BOHATEREM

**W**KILKA dni po naszym przybyciu do Białocerkwi — porucznik (obecnie major) Crawford dokonał dzieła, które w mem przekonaniu stoi tak wysoko, jeżeli nie wyżej, niż jakiegokolwiek inne, o którym słyszałem.

Wielki most na Dnieprze pod Kijowem zajęty był przez Polaków, a rzeka również strzeżona była przez wojska polskie, po obydwu stronach miasta, na jakie 20 do 30 mil. Żadnego większego mostu nie było na tej rzece w odległości może conajmniej 200 mil — w obydwie strony. Doniesiono do naszego sztabu głównego, że Moskale przeprawiają przez Dniepr duże transporty, używając do tego dużych parostatków rzecznych. Crawford został wysłany przez Faunt-le-Roy'a do zbadania, czy pogłoska była prawdziwą. Miejsce, gdzie Moskale mieli się przeprawiać, było oddalone od nas na jakie sto mil, ale ponieważ aeroplan Belila, który Crawford posiadał, mógł zabrać gazolinę na cztery- godzinny jazdy, więc Crawford mógł spełnić swoją misję.

Wyjechawszy w pole, wkrótce się znalazł za linią rosyjską. Ze zwyczajnym spokojem i pogardą dla niebezpieczeństwa — fruwał sobie na wysokości tylko 100 metrów. Oczywiście narażony był na ciągle wzmagający się ogień nieprzyjacielski, ale to mu wcale nie przeszkadzało — tylko z tern większą flegmą płynął sobie dalej. Miał przecież misję do spełnienia, a Crawford nigdy nie cofnął się przed spełnieniem obowiązku, choćby był najbardziej hazardowny i zagrażał niebezpieczeństwem.

Nareszcie przybył na miejsce. I naprawdę wielki parostatek pruć zwolna fałe rzeki w poprzek. Żołnierstwa na pokładach parostatku było jak mrowia. Duży statek zanurzony był dwie trzecie w wodzie — widocznie w kadłubie statku wieziono masę materiału wojennego i amunicji. Crawford przed wyjazdem naładował kulomioty zapalną amunicją. Kule zapalne zrobione są z powoli palącego się fosforu, a zapalają wszystkie palne materiały, w które trafia. Kiedy pilot amerykański przejechał wał i wzbil się ponad rzekę, Mo-



skale tak z brzegu jak i ze statku zaczęli strzelać do niego. Wreszcie kulomioty bolszewickie z brzegu otworzyły na niego swe piekielne paszcze. Manewrując w zyg-zag, aby nie być trafionym, koziołkując i różne figle płatając — puścił się Crawford do ataku. Zrobił nura w sam prawie parostatek, lejąc dwie strugi ognia na masy żołnierzy na pokładach — a tak szybko bije kulomiot, że kule te zapalne łączyły prawie swój ogień ze sobą — co wyglądało, jakby dwie strugi żywego ognia lub lawiny lały się na karki Moskali. Poty prażył ogniem, aż dojechał do samego prawie pokładu, wtedy zrobił szalenie szybkie koło i powtórnie zrobił atak. Przelęknione żołnierstwo zaczęło wskakiwać już do wody jak oszalałe, choć większość została na pokładzie i odważniejsi trzymali się kupą i strzelali z karabinów do „szatana” w małym aeroplanie, co ogniem na nich ział. Crawford powtórzył atak po raz trzeci i wypróżnił całą zawartość swoich kulomiotów w masy żołnierstwa zbitego w kupę. Ledwie się oddalił, aż tu straszliwy huk eksplozji wstrząsnął powietrzem i zakołysał falami rzeki. Eksplozja wyrzuciła mały aeroplan wysoko w górę, o mało go nie wywracając. Crawford spojrział w dół i ujrzał z całego statku i ludzi na nim się znajdujących — tylko słup płomieni i kłęby dymu. Fosforyczne kule z aeroplanu zapaliły widocznie amunicję lub proch, znajdujący się na statku i cały parostatek wybuchł w powietrze. Crawford w pojedynkę zniszczył wielki transport bolszewicki i setki ludzi.

Gdy Crawford wylądował na naszym polu lotniczym pod Białocerkwią, zobaczyliśmy, że jego aeroplan był cały podziurawiony od kul, ale też i szczęście mu jakoś sprzyjało, że ani jedna kula nie trafiła aeroplanu w słabą część, jak: motor lub koło rozpędowe; a większe jeszcze szczęście, że żadna nie raniła dzielnego lotnika.

Następnego dnia kapitan Corsi i porucznik Clark poszli śladem Crawforda i napadli na pułk rosyjskiej piechoty, sformowany na małym placu miejskim obok ratusza. Obydwaj piloci lecieli nisko, ponad domami, więc nie byli widziani przez Moskali z daleka, aż tu naraz wypadli z poza domów i prosto na wroga wypróżniając naboje z czterech kulomiotów w gęsto sformowane oddziały bolszewickie. Śmierć naturalnie miała tam swoje żniwo, bo oddziały te będąc w gęstej formacji, były dobrą tarczą dla kulomiotów i żaden strzał wobec tego nie padł na próżno. Tak niespodziewany i szybki był napad, że Moskale głowy potracili i nawet jednym strzałem nie odpowiedzieli na kule lotników, toteż Amerykanie wypróżniwszy swoje kulomioty, zawrócili do domu, zostawiając pobojuwisko zasłane trupami i rannymi.

Aby wykazać, jak trudno było działać na froncie, chcemy zaznaczyć, że po skautowaniu i dokładnym zbadaniu terenu nieprzyjacielskiego, trzeba było le-

cieć nazad do Berdyczowa, 50 mil poza frontem i tam dowieźć wszystkie informacje sztabowi głównemu, gdyż wszystkie linje telegraficzne były tu porywane i nie było innego sposobu komunikowania się z głównym sztabem. Pracę tę wielką i odpowiedzialną pełnił kapitan Corsi.

Nie zdolny jestem opisać, jak świetnie czuliśmy się na froncie i jaki duch u nas panował. Wiosna, walka i piękne dziewczęta ukraińskie byłyby podnieciły nawet daleko starszych wiarusów jak my byliśmy i dodały ducha, a cóż dopiero mówić o nas.

Stroiliśmy więc sobie ciągle żarty jeden z drugiego. Jednego takiego żartu nigdy nie zapomnę. Był to najudatniejszy żart w naszej Eskadrze — tak długo, jak ona istniała.

Pewnego razu przyjeżdżam późno wieczór z pola i idę na wieczerzę do naszego kasyna oficerskiego. Gdym wszedł do sali, zobaczyłem naszych oficerów zajętych gorącą i wysoce podnieconą argumentacją.

„Co się tu stało? O co ta kłótnia cała?” — zapytałem.

Shrewsbury wskazał na stół, którego przedtem nie zauważyłem. Na stole leżała ogromna kupa pieniędzy — bolszewickich pieniędzy, ale była to po prostu góra pieniędzy.

„Do pioruna! cóż wyście znowu zmalowali? Okradliście bank bolszewicki, czy co??!” — zapytałem, a wtedy każdy zaczął mi opowiadać historję po swojemu. Wreszcie doszedłem do jądra sprawy, że pewien nieduży chłopiec przyszedł do porucznika Chess'a, wręczył mu duży worek, oraz kartkę do ręki i uciekł pomiędzy domy co tchu. W worku były bolszewickie ruble a na kartce był napis po rosyjsku, co właśnie przed chwilą przetłómaczył porucznik Weber, a treść kartki była taka:

„Do Amerykańskich Lotników w Eskadry Kościuszki: —

Nie mówcie nic: przestańcie się bić; później przyślemy więcej”. — Tu następowały podpisy bolszewickich wodzów. W pierwszej chwili pomyślałem sobie, że to gruby żart tylko, ale skąd te pieniądze? Ogromna kupa pieniędzy, może ze cztery miliony rubli w banknotach po tysiąc i po 500 rubli. Gdym się patrzył na te pieniądze, by połapać się w tern wszystkim, argumentacja na nowo się rozpoczęła i wreszcie wszyscy zgodzili się na jedno: aby pieniądze zatrzymać, o niczem nie mówić nikomu, a Moskali walić tak samo, jak przedtem. To uderzyło mię dotkliwie i czułem, że jest to rzecz nie do wykonania.

„Uważajcie panowie — rozogniłem się — gdy weźmiemy te pieniądze, to wcześniej czy później to się wyda, i my, choćbyśmy się później najlepiej sprawowali i najlepiej bili, to nam nikt nie uwierzy, że nie zaprzędaliśmy się bolszewikom. My tego nie możemy zrobić!”

Każdy jednak zdawał się być przeciwko mnie — i starano się mnie przekonać i na swoją stronę przeciągnąć. Zbaraniałem zupełnie. Bo oto moi przyjaciele, drodzy mi jak bracia, przyjmują taką ogromną łapówkę od wczorajszego jeszcze wroga. Na salę wszedł właśnie Rorison. On także co dopiero wrócił z lotu i podobnie, jak ja, o niczem nie wiedział, to też zdziwił się niepomiernie, a nawet przeraził na projekt naszych towarzyszy. Argumentacja rozogniła się strasznie i doszła do szczytu. — Ja na szczęście miałem u pasa rewolwer. Nie mogąc się dłużej powstrzymać, wyrwałem z za pasa rewolwer, aby tę sprawę nareszcie załatwić — a Crawford łap mię za rękę. Tu wszyscy parsknęli serdecznym śmiechem. Zrobili z nas baranów — to jest ze mnie i z Rorison'a.

Pieniądze leżące na stole zabrane były jednemu Żydowi spekulantowi i propagandziście, którego też ujęto i całą sprawę zaraportowano już do głównego sztabu. Oczekiwano teraz na straż sztabu, by przyszła i to wszystko zabrała. W międzyczasie nasi koledzy uplanowali sobie zrobić z nas grubo żart i podrażnić nas trochę, co im się oczywiście udało. Porucznik Weber oczywiście napisał cały ten dokument bolszewicki sam.

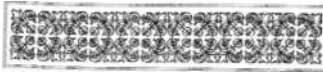
Gdyby jednak Crawford nie był przyskoczył i chwycił mię za rękę — wiem, że cały ten żart skończyłby się tragicznie. Później całymi miesiącami drażnio mnie, przedstawiając mi świstki papieru i mówiąc:

„Coop! — Trocki ci znów przysłał list dzisiaj — lepiej nie jedź się bić!”

Jakoś w tym czasie dowiedzieliśmy się, że Belila aeroplany nie są znów tak świetne, za jakie je dotychczas uważaliśmy. Pozatem, że zużywały ogromnie dużo oleju, bo nie były odpowiednio urządzone, miały jeszcze inną wadę. Sękowski pewnego dnia pojechał do ataku i za niedługą chwilę wrócił. Zapchały mu się kulomioty. Czyszcząc kulomioty, zauważyliśmy, że propeler przedziurawiony był dwoma kulami na wylot. Szczęście od Boga, że kule nie strzaskały propeleru w tysiączne kawałki. W skautowych aeroplanach kulomioty biją — jak się mówi w awiatyce — „przez propeler”, to jest, że urządzenie jest takie, iż kule biją równocześnie z pędem motoru — im szybciej się jedzie, tern szybciej obraca się propeler i tern szybciej biją kulomioty; kule bowiem wypadają pomiędzy śmigła propelera, czyli koła rozpędowego. Jeśli propeler przestałby się obracać, lub też ogień z kulomiotów zwolniłby w jaki sposób, — wtedy kule mogą trafić w same śmigła propelera, zamiast pomiędzy nie i strzaskać je w drobne kawałeczki, a każdemu wiadomo, że strzaskanie propelera w powietrzu — w locie — spowodowałoby natychmiastowe runięcie aeroplanu na ziemię i niechybną śmierć lotnika. Podobny, chociaż nie tak tragicznie zakończony wypadek zdarzył się Sękowskiemu.

Przestrzelił śmigła propelera i szczęście, że obydwa kulomioty wtenczas mu się zapchały, bo inaczej to następniemi strzałami byłby strzaskał śmigła w drzazgi i zwałił się ze swoim aeroplanem na ziemię — między wroga, którego atakował. — Gdyby się to było stało, to napewno nie ujrzelibyśmy więcej Sękowskiego. Aż do powrotu na pole i czyszczenia kulomiotów, Sękowski nic nie wiedział, jak straszne niebezpieczeństwo mu groziło. Powtarzam, że tylko cudem się to stało, iż kulomioty się zacięły — a nawet, że pierwsze strzały przedziurawiły tylko propeler, a nie strzaskały go w kawałki.

ROZDZIAŁ VIII



*HAZARDOWNA UCIECZKA RORISONA*

**P**EWNEGO dnia po południu oczekiwaliśmy na powrót Rorison'a z jego wyprawy za linię nieprzyjacielską. Wszyscy już dawno wrócili, a jego jak niema — tak niema. Trzy długie godziny oczekiwania upłynęło, a o Rorison'ie ani słychu!

„Przecież on tu musi kiedyś wrócić” — mówiliśmy do siebie.

Już trzy godziny i pół mija — a Rorison'a niema. Wyciągamy szyje i patrzymy, czy nie widać gdzie na horyzoncie znaku aeroplanu — ale napróżno. Tylko kilka srebrnych obłoczków przesunęło się powoli po firmamencie, a potem nic. Ani śladu aeroplanu. Już cztery godziny dochodzi — najwyższy czas. Teraz już przepadł... — mówimy sobie. Aeroplany nasze mieściły w sobie gazoliny tylko na cztery godziny jazdy — skończył się więc już czas, a my ciągle jeszcze łudziliśmy się nadzieją, że może nadleci, licząc na to, że może gdzie indziej wylądował i zatrzymał się jakiś czas. Gdy noc ciemna zapadła — nadzieja zgasła. Wróciliśmy do naszych kwater z myślą, że pewnie bolszewicy zrobią bigos z Rorison'a. Znając jednakże naszego kolegę, nie dawaliśmy za wygraną — i któryś z nas rzekł:

„O! bolszewicy nie zdołają ubić naszego Rore'go — on się tu zjawi wcześniej czy później”.

Następnego dnia rano Crawford wyjechał w poszukiwaniu za nim, lecz nawet śladu nie mógł znaleźć. Przeczuliśmy, że musiało się stać coś złego. Aż tu następnego rana otrzymujemy telefoniczne zawiadomienie z pułku naszej kawalerji, z najbardziej wysuniętych placówek, że zgłosił się tam jakiś nieduży, czerwono-włosy obdartus, bez ubrania, bez czapki, bez papierów i mieni się być amerykańskim pilotem, który wylądował za linią rosyjską i uciekł stamtąd piechotą.

Pytano się nas, czy nie straciliśmy kogo z naszych. — „Naturalnie, żeśmy stracili. — Przysłać go do nas natychmiast!”

Faunt-le-Roy i ja pośpieszyliśmy na stację i tam spotkaliśmy naszego Rorison'a powracającego z wyprawy w ciężarowym wagonie. — Ubranie jego było podarte na strzępy, był bez kapelusza i bez bluzy. Wyskoczywszy z wagonu, przywitał nas ze zwykłym sobie, nigdy nie gasnącym, jowialnym uśmiechem na twarzy, który zawsze mu towarzyszył — niezależnie od okoliczności. Przygoda, jaka mu się zdarzyła, była następująca:

W wywiadzie swoim zagłębił się daleko w pozycje nieprzyjacielskie — fruując, jak to było jego zwyczajem, bardzo nisko nad ziemią, gdy usłyszał, że ktoś strzela do niego. Dla informacji tych, którzy nie są obeznani z lotnictwem, musimy dodać, że lotnik musi bardzo nisko nad ziemią fruwać, aby mógł strzały słyszeć — z powodu warkotu motoru. Rorison słysząc strzały, zaczął latać w zygzag, aby nie być trafionym i szukał napastników na dole, ale nie mógł się nigdzie doszukać. Zamiast odfrunąć, jakby to każdy lotnik uczynił, widząc, że ostrzeżliwany jest z ukrycia, Rorison naumyślnie zawracał tam i napowrót, aż wreszcie doszukał się napastników. W rowach, pod dobrą ochroną, leżeli Moskale i prążyli ogniem w jego aeroplan. Rorison nie zawahał się. Lotem strzały spadł w dół na wroga. Dobrze przygotowany i schroniony nieprzyjaciel przywitał go ogniem z kulomiotów. Rorison nagle poczuł, że aeroplan dostał postrzał w żywotne miejsce, bo się zachwiał i zaczął lecieć w dół. „Pewnie motor albo gaz” — pomyślał sobie. Spojrzał na zegar gazolinowy i ujrzał, że wskazówka spadła do zera. „Masz! — Zbiornik z gazoliną przebity!” W momencie pociągnął kurek od małego rezerwoaru z gazoliną, gdzie był mały zasób gazoliny na takie nieprzewidziane wypadki. — Czy motor ruszy jeszcze przed uderzeniem o ziemię?... Już prawie koła dotykały ziemi i nagle świszcząc zawarczał motor znowu. Ruszył w górę na ten raz uratowany od strasznego rozbicia się. Ale pozycja jego mimo to była ogromnie niebezpieczną. Znajdował się bowiem na dobre 30 mil za linią nieprzyjacielską, a zasób gazoliny mógł wystarczyć w najlepszym razie tylko na dwanaście mil. Jak się tu dostać nazad do swoich?! Z zimną krwią, którą Rorison zawsze w niebezpieczeństwie wykazywał, od razu się zdecydował, co ma robić. Zamiast więc fruwać tak długo, aż mu gazoliny zabraknie i być zmuszony do lądowania wtedy, gdyby sobie najmniej tego życzył, postanowił poszukać lasu lub jakich gąszczy i w bliskości tychże znaleźć odpowiednie miejsce do lądowania i tam wylądować, a następnie ratować się możliwą ucieczką pieszo — przez lasy lub gąszcze. Kiedy już zasób gazoliny był prawie na ukończeniu, doszukał się takiego miejsca i wylądował na polance leśnej, na jakie dwieście metrów odległości od dosyć dużego obszaru gęstwiny. Niestety bolszewickie oddziały, znajdujące się w pobliżu na przeciwległej stronie lasu, zauważyły go i w tej chwili kilkuset żołnierzy czerwonych zaczęło biec ku niemu. Nie czekając na nic

— odpiął pasy i spuścił się w spadochronie w dół. Gdy już był na ziemi, żołnierze byli oddaleni od niego może ćwierć mili. Słyszał już ich wrzaski i krzyki. Będąc bez broni i widząc całą nawałę Moskaluchów, pędzących ku sobie, puścił się pędem do najbliższej gęstwiny. Zagłębił się w nią, ale nie uciekał daleko. Wiedział, że gdy będzie biegł, to trzask łamanych gałęzi da im znać, gdzie się znajduje i zaraz go pochwyca — przytem gęstwina nie rozciągała się zbyt daleko a w rzadkim lesie natychmiast go zobaczą i pochwyca. Znalazłszy więc maleńką grupkę gęstwiny, wszedł się tam i przyczaił. Wiedział, że będą go szukać po dużych gąszczach — dlatego wybrał maleńkie. — Przez trzy godziny, aż do późnej nocy szukali go bolszewicy po gąszczach — rozgarniając je kolbami karabinów, ale bezskutecznie. Nie znaleźli go.

„Coś robił przez ten cały czas, kiedy cię szukali?” — zapytałem Rorison'a.

„Miałem mały kieszonkowy słowniczek rosyjsko-angielski, więc uczyłem się słówek rosyjskich” — odpowiedział mi prosto.

Gdyby mi to kto inny powiedział, nie uwierzyłbym mu, ale Rorison — jak to już poprzednio zaznaczyłem — był jednym z tych rzadkich ludzi, którzy prosto nie znają bojaźni, nie wiedzą, co to jest strach, lęk. Kiedy mi powiedział, że dla niego było to zupełnie normalnym i na miejscu — skoncentrować swój umysł na jakimś przedmiocie, nie mającym nic wspólnego z daną chwilą, podczas gdy o kilka może kroków brutalny nieprzyjaciel czyhał na jego życie, uwierzyłem.

Kiedy noc zapadła zrzucił z siebie wojskową bluzę, gdyż na niej były odznaki jego rangi jako polskiego oficera — i ukrył ją wraz ze swymi papierami, które także dowodziły, kim on jest, a następnie wychylił się ostrożnie ze swej kryjówki. Kierując się po gwiazdach, szedł w kierunku prosto na zachód. Wczesną rano znalazł małą odosobnioną chałupkę niedaleko lasu i tam zaszedł. Znalazł w niej starego wieśniaka i jego żonę. Dali mu trochę jedzenia i pozwolili się przespać.

„Czy tu niema bolszewików?” — zapytał się Rorison staruszków, gdyż nauczył się już kilka zwrotów po rosyjsku.

„Niema” — odpowiedzieli mu. Poszedł więc spać spokojnie na „niczyjej ziemi”, gdyż podczas otwartych walk „niczyja ziemia” rozciąga się nieraz od pięciu do pięćdziesięciu mil. Po przespaniu się wstał koło południa, ruszył otwarcie drogą ku polskiej linii. Przemaszerował tak aż do wioski. Trzech bolszewickich komisarzy, noszących na rękawach czerwone przepaski, zatrzymało go. W wiosce widać było bolszewickich żołnierzy, ale była w ręku czerwonych władz. „Tu będzie pewnie po wszystkim” — pomyślał Rorison, ale mimo to nie tracił głowy. Postanowił nie mówić ani po rosyjsku, ani po polsku, lecz zaczął mówić z komisarzem po niemiecku, który to język dobrze umiał. Jeden z komisarzy, który był Żydem, zaczął mówić do niego żargonem żydowsko-niemieckim i porozumie-

li się. Rorison powiedział, że był więźniem austriackim zabranym jeszcze przez carskie wojska do niewoli i że teraz powraca do domu. Historyjka ta wyglądała na prawdziwą, bo w tym czasie właśnie tysiące żołnierzy austriackich powracało do kraju, — wielu na pieszo. Puścili więc Rorison'a wolno i poszedł dalej. Nareszcie przyszedł do wioski, w której stała placówka polskiej kawalerji. Ze sztabu tej właśnie kawalerji dowiedzieliśmy się o nim. Dziewięć ludzi na dziesięciu, gdyby się znalazło w takich okolicznościach, straciłoby głowę i dałoby się złapać i zabić. Dzięki tylko zimnej krwi i przytomności umysłu, w tak krytycznym położeniu — Rory przeszedł to wszystko i wrócił do Eskadry Kościuszko.

Ta afera Rorison'a nie skończyła się jednak na tern. Gdzieś tam na linii bolszewickiej leżał nowy aeroplan Rorison'a. Polska miała mało aeroplanów. Faunt-le-Roy postanowił dostać nazad aeroplan Rorison'a za każdą cenę, jeśli się to tylko da zrobić. Następnego więc ranka wysłał Corsf ego, aby go odszukał. W międzyczasie, w nocy oddział polskiej piechoty i pancerny pociąg został wysłany przez sztab na prośbę Faunt-le-Roy'a, z rozkazami, by odpędzić bolszewickie patrole, jakie się tam znajdowały i dostać nazad aeroplan. Corsi miał przeprowadzić wywiad i powrócić nazad — noc jednak zapadła, a Corsi się nie zjawiał. Cóż tam znowu? Co się mogło stać z Corsf m?

Pułkownik Faunt-le-Roy o dziesiątej godzinie tego samego wieczoru wysłał mnie i Rorison'a wraz z trzema mechanikami na wozie motorowym, uzbrojonym w kulomiot, by dostać te dwa aeroplany. Mieliśmy rozkaz iść na front i przywieźć aeroplany. Zabraliśmy wszystkie potrzebne przybory oraz sporą ilość amunicji i ruszyliśmy na front.

„Corsi też pewnie się zgubił” — myśleliśmy. Sądziliśmy, że będziemy zmuszeni stoczyć walkę, zanim dostaniemy się do miejsca, jednakże na pierwszej zaraz stacji naszej linii obronnej spotkaliśmy Corsfego, a na rynku miasteczka stały dwa nasze aeroplany i kompanja, która była wysłana na odszukanie ich.

Wyprawa Corsfego była pełną przygód. — Kiedy zajechał na miejsce, które było oznaczone na mapie przez Rorison'a jako to, gdzie zostawił aeroplan, Corsi żadnego aeroplanu tam nie znalazł. Udał się więc do pobliskiego miasteczka i tam na rynku w środku tegoż ujrzał pomiędzy małymi wozami rosyjskich chłopów aeroplan Rorison'a, a wokoło niego chłopów i polskich żołnierzy. Corsi zatoczył kilka kół nad miasteczkiem, szukając miejsca, gdzieby wylądować, poczem zaraz został otoczony przez zgraję chłopstwa rosyjskiego, która przybrała wyzywającą minę i zaczęła się odgrażać. Corsi widząc to, chciał się cofnąć i odfrunąć, ale propeler stanął i nie mógł puścić w ruch aeroplanu. — Chłopstwo coraz zapalczywiej zaczęło nastawać a tu ani jednego żołnierza polskiego nie widać z tych, których widział poprzednio



Lotnicy eskadry Kościuszki, Rorison i Shrewsbury, dekorowani krzyżami Virtuti Militari, w legacji polskiej w Waszyngtonie przez posła Rzeczypospolitej Polskiej księcia Kaz. Lubomirskiego. Od lewej ku prawej: były premier Ignacy Jan Paderewski; poseł Lubomirski; lotnik Rorison; lotnik Shrewsbury i general Pershing.

na rynku. Za całą broń miał przy sobie 22-kalibrowy automatyczny pistolet, prawie tak użyteczny na tę zgraję, jak dziecinna szabelka. Chłoptwo widocznie nie wiedziało jednak o tern, bo kiedy pistolet ten zmierzył ku nim, rozstąpili się i dali mu się wycofać, chociaż się odgrażali straszliwie, jak się wycofywał ku miasteczku. Widząc starego konia, stojącego opodal, Corsi wskoczył na niego i chciał ruszyć z miejsca, ale koń nic sobie z jego wysiłków nie robił — obejrzał się tylko na jeźdźca z pogardą i dalej stał, jak stał. Chłoptwo, widząc to, zbliżyło się powtórnie — ale tu właśnie usłyszeli krzyki, a obejrawszy się, ujrzeli szereg polskich żołnierzy, biegnących z miasteczka do pomocy mu. Chłoptwo pierzchnęło na wszystkie strony.

Corsi zawrócił do swego aeroplanu i przekonał się, że motor mu się popsuł i że o powtórny wzlocie nie ma co nawet i marzyć, wobec tego zmuszony był zaciągnąć swój aeroplan przy pomocy żołnierzy do miasteczka. Oficer dowodzący oddziałem polskich żołnierzy był zniecierpliwiony. Wiedział on, że znajdował się na linii bolszewickiej, względnie poza linią. — Patrole wywiadowcze doniosły mu, że kozacy i kawalerja rosyjska zbierała się po okolicznych wioskach, przygotowując się widocznie do ataku na następną dzień.

Więc też gdy noc zapadła, Corsi przymocował swe dwa aeroplany do dwóch chłopskich wozów, kładąc ogony aeroplanów na wozy, a koła aeroplanów na ziemi, by się toczyły za wozem i w ten sposób ruszył ku pobliskim liniom polskim. Strzeżony przez oddział piechoty, rozpoczął swój odwrót pod ochroną nocy. Musiał to być dziwaczny widok — gdy podczas ciemnej nocy na starej wyboistej drodze rosyjskiej ciągnęły dwa aeroplany, a po obydwu ich stronach szeregi polskich żołnierzy, patrzących z niecierpliwością w ciszę nocną, czy lada chwila nie wyskoczą skąd hordy kozackie i nie rzucają się z wyciem do ataku. Po dwunastomilowym takim pochodzie dostali się nareszcie z brzaskiem dnia do pierwszego miasteczka, które było w polskich rękach i gdzie na nich oczekiwał pociąg pancerny. Wycofali się w sam czas, bo zaraz o świcie tego dnia — jak nam później opowiadano — bolszewicy zaatakowali miasteczko, w którym byliśmy poprzedniego wieczora, ale kii ich zdziwieniu zastali je próżne, bo myśmy zdołali się wycofać bez szwanku na czas.

Oczywiście obydwaj aeroplany były nadwerężone, szczególnie aeroplan Rorison'a z którego chłoptwo pozabierało dużo przyrządów, a nawet skrzydła nadpsuło. Nie były jednak tak zepsute, żeby się nie dało ich naprawić; nasi mechanicy zabrali się do roboty koło nich i w przeciągu tygodnia wszystko było zreperowane, jak należy; aeroplany znów były gotowe do użytku i do walki z nieprzyjacielem.

## ROZDZIAŁ LX



## MIASTO O ZŁOTYCH KOPUŁACH

**P**ODCZAS tych szczęśliwych dni, które spędziliśmy w Łucku, wszystko zdawało się nam sprzyjać. Gdyby nie ta szczęśliwa gwiazda, to pewno stracilibyśmy byli naszego Faunt-le-Roy'a. Podczas bowiem wywiadu za linię bolszewicką, zaatakował w pojedynkę całe gniazdo moskiewskich kulomiotów. Jedna z kul, które trafiły w jego aeroplan, przebiła mu rezerwoar z oliwą tak, że kiedy nareszcie powrócił i wylądował na naszym polu, ani kropli oliwy nie było w maszynie. Cudem można to nazwać, że do nas powrócił — w takich opałach się znajdując.

Wtedy jakoś właśnie doszły nas słuchy roznoszącej się szybko wieści, że rosyjskie siły wzmocniły się na całej linii. Otrzymaliśmy raporty, że słynna kawalerja Budiennego nadciągała z odsieczą forsownymi marszami i z odległości jakich 400 mil, aż gdzieś z pod Kaukazu. Dowiedzieliśmy się również, że pułki nasze w Kijowie musiały dzień w dzień staczać ostre boje, by utrzymać się na zajętych pozycjach. Jednego dnia otrzymaliśmy telegraficzny rozkaz z Kijowa, by wysłać kilka aeroplanów do obrony tego miasta, gdyż rosyjskie aeroplany krążyły nad miastem i bombardowały je. Nowina ta podnieciła całą Eskadrę. Wszyscy chcieli jechać. Pułkownik Faunt-le-Roy pofrunął do Kijowa osobiście, by się przekonać, co tam było i obmyśleć plan obrony. Gdy powrócił, potwierdził wieść o zbombardowaniu Kijowa przez Moskali. Tego samego popołudnia Corsi, Weber i Shrewsbury byli już w powietrzu i ruszyli na Kijów, by pełnić tamże służbę wywiadowczą, a w razie napadu bronić miasta. W kilka dni później ja pojechałem na miejsce porucznika Webera i objąłem komendę nad naszymi aeroplanami.

Lecąc na wschód — widziałem w oddali rzekę Dniepr, wijącą się wężem pomiędzy stepami i wioskami, a następnie błyszczące i świecące się w cudnych promieniach słońca wiosennego — kopuły cerkwi, złotem pokryte, jaśniejące w przewspaniałym majestacie.

Był to Kijów.

Gdy zbliżałem się ku miastu z biegiem mego aeroplanu, który prędko niósł mię do celu — jednostajna szyba złota, którą widziałem w oddali, złamała się na setki kopuł kościelnych, błyszczących w promieniach słońca, jak roztopione złoto. Kijów, podobnie jak Moskwa, jest miastem pełnym kościołów, względnie cerkwi.

Na miejsce lądowania wybrałem sobie pole na zachód od miasta. Był to cudowny wprost plac, pokryty trawą — szeroki i równiuteński. Gdy się opuścił w dół i wylądowałem, spotkałem zaraz porucznika Webera, który powrócił właśnie z wywiadu ponad rosyjskie pozycje za rzeką. Opowiadał mi wesołe historyjki o przestraszających alarmach, jakie obiegały miasto, o moskiewskich bombardujących aeroplanach, za każdym razem, kiedy jeden z naszych aeroplanów powracał ze wschodu z wywiadu poza linie rosyjskie. Kilkakrotnie on sam był ostrzeliwany przez naszą własną artylerię.

Niebawem złączyliśmy się z Shrewsburyem i Clarkiem w mieście, gdzie byliśmy zakwaterowani w małym apartamencie, licho umeblowanym, gdyż wszystko, co było lepsze, zabrane było już poprzednio, czy to przez bolszewików, czy przez wojska Denikina, Petlury, czy też kogo innego, bo w ostatnich dwóch latach miasto Kijów było zajmowane przez conajmniej z pół tuzina rozmaitych wojsk i rządów.

Wielkie to miasto przeraziło nas, dziwiło, — jak również śmieszyło. Bo Kijów — choć był w swoim rodzaju przepiękny, patrząc nań z ulic jak i z góry, to jednak miał w sobie coś martwego, coś z tego, jak to zgniłe miasteczko Berdyczów, w którym byliśmy kilka tygodni przedtem.

Kijów przed wojną światową był naukowem i artystycznym środowiskiem Rosji. Posiadał uniwersytety, szkoły, biblioteki, precudną operę, więc też młodzież rosyjska lepszej sfery, żadna nauki i piękna gromadziła się tutaj. Mieszkańcy Ukrainy kochali to miasto. Kochali je za to piękno, które tu wszędzie było widoczne, za te cudne parki, za te setki wspaniałych budowli o przepięknej oryginalnej architekturze. Kochali je za to zewnętrzne piękno. Kochali także i ten wielki Dniepr stary, nad którym Kijów leży.

Przez pierwsze dwa dni naszego pobytu w Kijowie pełniliśmy jedynie służbę wywiadowczą i szukaliśmy za mniemanymi aeroplanami rosyjskimi (których — mówiąc po prawdzie — nigdzie nie mogliśmy spotkać), więc mieliśmy czas i sposobność obejrzeć miasto dobrze. Mało gdzie widziałem miasto, któreby miało tyle pięknych kobiet, co Kijów. Kobiety starały się za wszelką cenę utrzymać przyzwoite suknie, a nawet rodzaj fasonu i stylu — choć suknie z każdym dniem stawały się coraz więcej i więcej zniszczone, co

wywoływało tragikomiczne czasami sytuacje. W Kijowie trudno było porobić jakiegokolwiek zakupna, a już co do sukien damskich, to — o ile widziałem — tych prawie wcale nie można było nabyć. O pończochach nawet mowy nie było. I/obec tego Kijowianki w desperacji zaprzestały nosić pończochy wogóle. Prawie wszystkie kobiety miały delikatną cerę, a pod działaniem promieni słonecznych skóra na ich nogach stała się lekko oliwkową — co porównując z mleczną cerą ich twarzy-i różowemi licami — czyniło piękną całość. Wszystkie jednak te kobiety, z którymi rozmawiałem, pragnęły opuścić Kijów jak najprędzej i iść gdzieś na kraj świata — gdziekolwiek: do Ameryki, do Europy zachodniej, do Polski — wogóle gdziebądź, byle tylko uciec z tego miasta. Sprzykrzyła im się ta wieczna niepewność i ta ciągła zmiana rządu, które biedny Kijów przechodził w ostatnich kilku latach. — Sprzykrzył się ucisk ciągłej okupacji wojskowej szczególnie, że każda okupacja powodowała prześladowania, sądy, śmierć dla wielu nieszczęśliwych mieszkańców Kijowa. Przecierpieli już tyle i tyle się namęczyli, że wola ich była martwą. Już niczego nie pragnęli — tylko spokoju i ciszy i zaprzestania walk — nic więcej

Zdawało mi się, że każdy mieszkaniec starał się tylko zdobyć pieniądze za wszelką cenę, by potem umknąć z miasta. Żaden bazar, żaden jarmark wschodni nie przedstawiał takiego widowiska, jakie można było widzieć na kijowskim targu. Tam można było kupić wszystko, co kto sobie tylko życzył, a ogromnie tanio. Tu żydowscy przekupnie chleba, tam handlarze złota, — ówdzie kupcy z futrami lub dywanami wschodnimi itd. Szlachta, artyści, profesorowie, przywódcy organizacji i najrozmaitsi „atamani”, którzy chcieli przewodzić chłopom; starcy, młodzież, kobiety i dzieci. Wszystko pomieszane razem<sup>1</sup>; setki, ba! tysiące całe stoja, a każdy ma coś na sprzedaż. Zazwyczaj były to jakieś skarby rodzinne, troskliwie przechowywane i ukrywane przed oczyma bolszewików, którzy tu przedtem panowali. Djamenty, drogie perły, wytworne futra, albo też i zwyczajne rzeczy, jak bochenki chleba, ciastka cukierki — to znów wspaniałe rzeźby, precudne obrazy starych mistrzów — wszystko pomieszane razem. Stara para wysokich chłopskich butów leżała obok wspaniałej rzeźby. A cena na wszystkich tych rzeczach była tak niska, że gdyby ją przedstawić amerykańskiemu amatorowi antyków, to wyskoczyłyby ze skóry z radości.

Wiedziałem wiele rzeczy na sprzedaż, arcydzieła sztuki, stare eleganckie garnitury mebli, dziwnie i kunsztownie wysadzane klejnoty, za tak bajecznie niską cenę, że śniadania nie kupiłby za tę cenę w hotelu w New Yorku. Pieniądze były niczem dla tych ludzi tutaj, z wyjątkiem, że były one tylko środ-

kiem, za pomocą którego mogli się wydostać z Kijowa i z Rosji — było to marzeniem wszystkich. Ujść raz od tych rządów bolszewickich, czy jakichkolwiek innych rządów, które nie dawały nic, tylko przestraszyły i lęk, obawę i rozlew krwi.

Chcesz kupić djamentowy pierścień? — Ot masz! daj dwieście marek (około dwa dolary amerykańskie wówczas) — przesliczny djament, cudownie osadzony w złotym pierścieniu, co może był własnością jakiego bogatego rodu przez pół tysiąca lat. — Chcesz obraz artystyczny?... precudne malowidło, przedstawiające epizod z życia rosyjskiego, przez jakiegoś mistrza, co może z rok pracował nad tern dziełem. Daj 500 marek i zabieraj! To wystarczy na podróż do Warszawy. Kupuj co chcesz, tylko daj nam pieniądze, pieniądze, pieniądze... na życie i na drogę, by tylko uciec z tego piekła.

Ale co myśmy dbali o arcydzieła sztuki? — My, amerykańscy piloci! Cośmy dbali o djamenty czy inne klejnoty?! Dopiero jest początek wojny, o której myśleliśmy, że się nie prędko skończy. Nie w głowie nam było skupywanie takich rzeczy, żaden z nas ani myślał o powrocie, ani wyobrażał sobie nawet czegoś podobnego. To też nie wiele zakupiliśmy z tych rzeczy, mimo ich bajecznie niskiej ceny. Ja sam kupiłem jedynie dwie czy trzy książki francuskie — stare, ale cudownie oprawione. Miałem nadzieję, że je wyślę do jednego z moich przyjaciół, który się kochał w takich rzeczach. Na długo jednak przed moim wyjazdem do Ameryki, książki te gdzieś mi zginęły. Nie żałowałem ich, ani żałuję. Pamięć moja owych cudownych dni spędzonych w Kijowie jest mi droższym skarbem, aniżeli mogłaby być jakakolwiek inna rzecz, którą mógłbym zachować i mieć.

My, Amerykanie, polubiliśmy szczególnie jedną małą gospodę, zwaną „Gospoda Artystów”. Gospoda ta, raczej mała karczemka, prowadzoną była przez kobiety, córki i żony po byłych carskich oficerach i szlachcie, którzy zostali zrujnowani przez rewolucję. Wszystkie te panie były bardzo sympatyczne, a wiele z nich znało nawet język angielski, więc mogliśmy się z nimi świetnie porozumieć. Po całych dniach zwykle lataliśmy na wywiady, a wieczorem po skromnej kolacyjce w naszej polowej kantynie oficerskiej — wsiadaliśmy na automobil i jechaliśmy ośm a może z dziesięć mil do miasta do tej gospody. Tam, siedząc za stołami, słuchaliśmy opowiadań więcej ciekawych i zajmujących niż bajki z tysiąca i jednej nocy. Czasem słyszeliśmy okropne opowiadania z czasów rewolucji, a czasem piękne wypadki o miłości i odwadze, która przebijająca się poprzez okropności krwawych zaburzeń. Innym znów razem żartobliwe historyjki i komiczne sceny, które człowiek kulturalny w najgorszych bodaj okolicznościach wydobywa z siebie i bawi się

niemi. W tej małej gospodzie rosyjskiej słuchaliśmy bodaj czy nie o największej tragedji świata.

Siadywaliśmy tak i spędzaliśmy czas na rozmowie noc po nocy, a rychło świt ruszaliśmy znowu w pole — wzbijaliśmy się w górę razem ze słońcem i dalejże znów na nieprzyjaciela.

Gdy piszę te pamiętniki, znajduję się w małym hotelu w New Yorku, dokąd powróciłem po całej mojej wyprawie europejskiej. Na zewnątrz słyszę tysiące najrozmaitszych odgłosów, krzyków, wrzasków i hałasów tego wielkiego handlowego miasta. Widzę ludzi w dole przebiegających tam i napowrót szybko z przejściem — wszyscy zdają się być czemś bardzo zajęci, spieszą się więc z szaloną energią — a ja, widząc to wszystko, wpadam w zamyślenie i pytam się sam siebie, czy to wymarzone miasto o złotych kopułach, oryginalnych budynkach, targach, ze swem pięknem i brzydota, ze swą żądzą pieniędzy i dreszczami strachu, przechodzące straszliwe koleje — istniało wogóle? Czy ja tam byłem rzeczywiście, czy też śniły mi się tylko te rzeczy w przecudnym fantastycznym śnie?... — Jedyne fakt, że jeden z moich towarzyszy broni, który obecnie wziął się do spekulacji giełdowych na Wall Street, telefonował do mnie przed chwilą — przekonuje mię, że wszystko to, co tu piszę, to fakty twardej rzeczywistości, przez którą przechodziliśmy, — a nie marzenia wybujałej wyobraźni ani też sny.



## ATAK NA ROSYJSKĄ FLOTE

**G**ŁÓWNYM dowódcą polskich sił awiatycznych w Kijowie był major Kossowski, mający pod sobą dwie Eskadry polskich aeroplanów typu Brequet — służących do bombardowania.

Chciałbym mieć pióro Plutarcha, by opisać nieograniczoną odwagę tego człowieka. Widziałem dużo lotników — i być może, że widziałem lepszych pilotów i komendantów, choć majorowi Kossowskiemu i na tern polu nic nie brakowało, ale odważniejszego, mężniejszego i więcej bohaterskiego lotnika niż major Kossowski nie widziałem.

Major Kossowski miał takiego ducha, taką naturę, że nie uważał odwagi i męstwa za coś nadzwyczajnego — uważał je natomiast za codzienny obowiązek, za coś, co jest tak niezbędne jak chleb, woda lub powietrze. Dzień w dzień narażał się na takie niebezpieczeństwa, że lada chwila spodziewałem się usłyszeć o jego śmierci — bo zdawało się z jego czynów, jakoby namyślnie szukał śmierci — a mimo to zawsze wychodził cało i zwycięsko. Wszystkie eskadry, znajdujące się pod jego komendą zdobyły sobie wawrzyny pod Kijowem. To też największą moją chlubą jest to, że służyłem pod takim wodzem.

Pewnego razu, gdyśmy powrócili z wywiadowczego lotu na front — spotkał nas stary, siwobrody człowieczek z uśmiechem i wyraził życzenie zdjęcia z nas fotografii w ubiorze lotniczym. Był to James Hare — prawdopodobnie najsławniejszy fotografista obrazów z wojny. Był on przedstawicielem jedne-90 z większych tygodników amerykańskich. Ten interesujący i bardzo miły staruszek, pomimo swego wieku, bo siedem krzyżyków miał na karku, przyjechał wraz z innymi korespondentami na ciężarowym wagonie. Corsi, ja, on i George Witte z „Chicago Daily News” — byliśmy jednego dnia na wspólnym obiedzie. Okazało się, że Witte był najmłodszym, a Hare najstarszym dziennikarzem ze wszystkich zagranicznych korespondentów. Urządzili nam



festyn z pieczysem i szampanem, o tym ostatnim już prawie zapomnieliśmy bo dostając około \$6 miesięcznej gaży, nie można było pozwalać sobie na szampana.

Mówiąc o dziennikarzach, zaznaczę, że mieszkał z nami jeszcze jeden dziennikarz, niejaki Arsno-Dorsh Fleurot, przedstawiciel „New York Word”. Ten był najlepiej poinformowany o stosunkach w Rosji, więc dowiedzieliśmy się od niego bardzo interesujących rzeczy.

Niedługo zabawiliśmy w Kijowie, kiedy zaczął się ruch. Major Kossowski otrzymał wieści, że Moskale zaczynają zapuszczać zagony w nasze linje z południa wzdłuż Dniepru. Używali do swych celów wojennych parowców z motorami w środku statku. Były to niskie a szerokie parowce o stalowym pokładzie, z małą budą stalową w środku, coś w rodzaju małej forteczki, z której można było ostrzeliwać nieprzyjaciela na wszystkie strony. Plan majora Kossowskiego był nie atakować tych parowców masowo, ale w pojedynkę. Wydał więc rozkaz, aby aeroplany spuszczały się na te pancerniki po jednym, spuszczać na nie bomby i atakując je ogniem z kulomiotów.

Clark i ja otrzymaliśmy rozkazy, aby jechać na samym ostatku i zwrócić szczególniejszą uwagę na moskiewskie baterje, znajdujące się w pobliżu lasku na zachodniej stronie rzeki. Pojechaliśmy. Gdyśmy się zbliżali do ataku i byliśmy w powietrzu — zobaczyliśmy dwa pancerniki, które uciekały w dół rzeki, co im sił starczyło, a nasi lotnicy spuszczały na nich pigułki w postaci bomb. Jeden z pancerników powitał nas ogniem, i choć dość celnie strzelał, jednak nic nam nie zrobił.

W międzyczasie, stosując się do rozkazów, skierowałem się na wybrzeże, szukając nieprzyjacielskich baterji. Wkrótce przekonałem się, że nietylko pancernik do nas strzelał, bo strzały padały za gęsto i nie pochodziły z pancerników, ale z lądu. Widocznem było, że pewno musi być gdzieś w okolicy ukryta baterja, która nas praży ogniem. Zaczęliśmy fruwać z Clarkiem bardzo nisko, aby odkryć baterję, bo już byliśmy pewni, że się tam gdzieś znajduje, ale pod kamuflażem. Gdyśmy tak latając, zbliżyli się na jakie 50 metrów do lasku, znaleźliśmy się prawie w samym centrum ognia z obu pancerników. Zaczęło się nam robić gorąco. Eksplozje szrapneli targały powietrzem nieraz tuż obok naszych aeroplanów i kilka razy o mały ich nie wyrzuciły — co w takim wypadku jest fatalnem i grozi nieuniknioną zgubą. Już miałem dać za wygraną i wycofać się z tego nieprzyjemnego miejsca, a zaatakować natomiast pancerniki, gdy idjoci bolszewicy zdradzili się sami. Zamiast pozostać w ukryciu i' prażyć z armat — porzucili je, a wyskoczyli

z kulomiotami na pole i ze zwykłymi karabinami i zaczęli się ustawiać. Dostrzegliśmy ich wtedy na brzegu lasku. Lotem jastrzębi spuściliśmy się na nich z Clarkiem i daliśmy im bobu z obu naszych kulomiotów, zanim mieli czas swoje ustawić.

Ci, co nie padli od kul — zwiali w las do swych ukryć. Ja, mając jeszcze nieco naboju w moich kulomiotach, puściłem się w pogoń za pancernikami i jeszcze ich poczęstowałem, a następnie zawróciłem do Kijowa. Na jednym pancerniku mieli jednak Moskale celnego artylerzystę i ten nas prześladował — posyłając ku nam tak celnych gońców w postaci szrapneli, że kilka razy skóra na mnie zdrzała, bo o włos, a byłbym poleciał na łono Abrahama.

Nasz połączony atak, pomimo, że zmusiliśmy trzy bolszewickie pancerniki do haniebnej ucieczki, nie był zadowalającym sukcesem dla majora Kossowskiego. Toteż postanowił zrobić drugi atak zaraz następnego dnia. Plan jego był bardzo pożądanym i w sam czas, gdyż sztab nasz otrzymał wieści przez swoich wywiadowców, że bolszewickie siły tak wodne jak i lądowe planują złączoną ofensywę na naszą najbardziej na południe wysuniętą placówkę, Tripoli. Następnego więc dnia wyruszyliśmy do ataku zaraz o 5-tej z rana, by spotkać się z nieprzyjacielem, zanim zetknie się z naszymi pułkami piechoty. Podażyliśmy do Czerkas, gdzie znajdował się bolszewicki port i punkt zborności ich wojsk.

Ja znajdowałem się prawie przy samym końcu sznura naszych aeroplanów, które miały zaatakować bolszewickie siły wodne (każdy z nas miał miejsce wyznaczone przez komendanta). Pięć polskich aeroplanów typu Brequet i dwa Albatrosy, które operowali Amerykanie: kapitan Corsi i porucznik Clark było już w ataku. Był to niezwykły atak. Widziałem, jak jeden z naszych lotników rzucił wielką bombę na pancernik i jak tenże pancernik natychmiast wyleciał w powietrze i tylko szczątki po nim za chwilę widać było na wodzie. Widziałem, jak drugi pancernik, uciekając przed naszymi kulami i bombami, tak pędził na oślep, że wjechał na mieliznę ku własnej zgubie. Inne pancerniki pędziły w dół rzeki całą parą, a my smoliliśmy ich z góry bombami i kulomiotami, aż miło. — Podczas ataku porucznik Clark zrobił nura tak nisko, że o mały nie uderzył o komin pancernika. To było jego zasadą — nie manewrować, ale z bliska atakować przeciwnika z kulomiotów. Rzadko kiedy rozpoczynał ogień bez zbliżenia się do nieprzyjaciela na kilkanaście metrów. Wracając do domu z tryumfem, zauważyłem jeden mały bardzo szybki motorowy statek, płynący w dół rzeki w kierunku bolszewickiej floty, co dopiero rozbitej.

„Aha — myślę sobie — to nieprzyjacielski statek wywiadowczy pędzi w dół, by uniknąć losu swych kolegów”. Rozpocząłem nań ogień, ale w tej samej chwili zapchał mi się jeden z kulomiotów. Odbiłem w górę, aby go wyczyścić — i po chwili byłem gotów do ataku. Spojrzałem w dół, by się przekonać, gdzie się statek znajduje — i zauważyłem ku memu przerażeniu, że flaga na maszcie była polska. Cudem można było nazwać, że kulomiot mi się w sam czas zapchał, bo byłbym pozabijał własnych ludzi.

## *CZEŚĆ DRUGA*



## *Wafka na tyłach cofającej się Armji*

### *ROZDZIAŁ XI*

## *NASZ ODWRÓT*

**W**PIERWSZEJ części naszej opowieści opisywaliśmy naszą ofensywę na nieprzyjaciela i zapędzenie go aż pod Kijów. W tej zaś drugiej części podamy naszym czytelnikom historję naszego odwrotu z pod Kijowa — jak również jaką rolę odgrywała nasza Eskadra awiatyczna, broniąc tyłów cofającej się armji w polu.

O ile wiem, jest to całkiem nowa rzecz w historii wojen. Poniżej opowiem Wam, w jaki sposób walczyły aeroplany i jakiej taktyki używaliśmy.

Pułkownik Faunt-le-Roy okazał się na tern polu prawdziwym wodzem — umiejącym wyzyskać wszystkie sposobności. Przewidział też, jak wielką usługę może oddać służba awiatyczna, działająca na tyłach cofających się wojsk i zabezpieczająca odwrót tychże. Planowo działając, wybrał dla nas to „miejsce honorowe” na tyłach armji. I jak podczas ofensywy my byliśmy pierwsi do zetknięcia się z nieprzyjacielem — byliśmy awangardą naszych wojsk idących na Kijów, — tak teraz byliśmy tylną strażą, broniącą odwrotu naszych wojsk od nagłych, a niespodziewanych napadów nieprzyjacielskich. Ze zadanie nasze spełniliśmy jak najlepiej pomimo niezmiernych trudności — musimy zawdzięczać Faunt-le-Roy'owi, jego niespożytej energii, zdolności w kierownictwie — a szczególnie jego niezrównanej zdolności przewidywania wypadków i działań nieprzyjacielskich, oraz umiejętności natychmiastowego rozwiązywania wszelkich zawikłań w sytuacji.

Mogę śmiało powiedzieć, że jeden z tysiąca — a mówię to nie z przesadą, ale z zupełnem przekonaniem — nie znalazłby się, któryby mógł tak świetnie uplanować i przeprowadzić działalność naszych eskadr lotniczych podczas odwrotu naszej armji — jak to uczynił Faunt-le-Roy.

Podczas naszych walk w Kijowie, o czem w poprzednich rozdziałach opisywałem — reszta naszej Eskadry podobnie się sprawiała w walkach pod Białocerkwią.

Dnia 25-go maja 1920 porucznik Crawford zaraz z rana wzbiał się w powietrze i ruszył na południe celem zasięgnięcia języka o nieprzyjacielu. Puścił się nisko ponad ziemią, jak to on zwykł był czynić, szukając za małemi grupkami bolszewickich żołnierzy, bo jak dotychczas, to każdy z nas tylko nieduże oddziały piesze spotykał na drodze, podczas naszych wywiadów za linię nieprzyjacielską.

Nie zauważywszy nic szczególnego, już miał zawrócić i skierować się ku polskim linjom, gdy nagle na prawo zobaczył długi, czarny pas niby olbrzymiego węża, posuwającego się naprzód. — Spojrzał powtórnie. Czy go oczy mylą... Nie. Rzeczywiście — kolumna się posuwa. Ludzie na koniach — to kawalerja. Jadą i jadą, ani końca nie widać. Wzbiwszy się w górę, aby nie być ustrzelonym przez takie masy wojsk, podążył za nimi; rozciągnięta na kilku-milowej przestrzeni, jechała kawalerja, ale to cała masa kawalerji.

„Zdawało mi się, że na całym świecie niema tyle kawalerji, co tam jej było” — mówił później do nas Crawford, opowiadając swe spostrzeżenia z wywiadu.

Crawford, chcąc się przekonać, że to nie przywidzenie, jak również dowiedzieć się, z jakim wrogiem trzeba się będzie odtąd zmierzać — puścił się w dołku posuwającej się naprzód kolumnie i przywitał ją ogniem z kulomiotów. Zmieszana się nieco kolumna, ale nie rozsypała się, jak to zwykle były czynić bolszewickie oddziały, z którymi dotąd wojowaliśmy. Przekonał się wtedy porucznik Crawford, że z tym nieprzyjacielem będzie trudna sprawa, bo dobrze ćwiczony, w ogniu zahartowany i nie pierzcha przy lada okazji.

Zawrócił więc do domu, by przesłać raport do głównego sztabu. Przybywszy do kwatery, wziął się do obliczenia widzianego wroga z ołówkiem w ręku. Oczywiście nieprzyjaciel jadąc dwójkami rozciągał się w ogromnie długą kolumnę. Po obliczeniu okazało się, że zbliżający się nieprzyjaciel może liczyć co najmniej 10,000 żołnierza. To jednakowoż jest bardzo duża liczba jeźdźców do operowania w jednej grupie.

Kiedy Faunt-le-Roy przedłożył ten raport w miejscowym sztabie dywizyjnym, niektórzy oficerowie nie chcieli temu wierzyć, albowiem jedyną kawalerją, jaką Moskale posiadali, była kawalerja Budiennego, a ta miała się znajdować na jakie 200 mil od nas. Jej nagłe i niespodziewane ukazanie się w bliskości naszych linii i pędzenie wprost na nasze pozycje — było zadziwiającą, a nawet przerażającą wieścią. Nie ulegało jednak wątpliwości, że zbliżająca się ćma kawalerji — to kawalerja Budiennego.

Budienny! — Imię to było głośne i znaczyło dużo na rosyjskim froncie. Jego to słynna kawalerja skruszyła Denikina — szybkimi a mistrzowskimi

manewrami. Budienny okazał się mistrzem-strategikiem. Armia jego składała się z wybranych kozaków, najlepszych i najodważniejszych, którzy już byli wypróbowani w wielu bitwach i umieli po mistrzowsku władać szablą, jak również szarżować. Armja Budiennego zapisała się już była krwawemi głóskami w historii — i ta to właśnie armja, z tym wodzem na czele, pędziła prosto na nas. Nic też dziwnego, że wieść o zbliżaniu się Budiennego podnieciła oficerów sztabowych.

W krytyce, na jaką sobie poniżej pozwalam, chcę przedewszystkiem zaznaczyć, że służyłem na froncie jedynie jako lotnik i że możliwem jest, iż mogła być dostateczna ilość przyczyn, o których ja nic nie wiedziałem, ani nie wiem, które skłoniły naszą naczelną komendę do postępowania takiego, jak postępowała. W tych czasach nowożytnych wojen, polityczne przyczyny mają najsilniejszy wpływ na strategię militarną. Mogło więc być wobec tego wiele rzeczy, które spowodowały takie decyzje ze strony naczelnego dowództwa — o których ja oczywiście nie wiedziałem, ani nie wiem — że jednak od niepamiętnych czasów było w zwyczaju, iż oficer w polu pozwalał sobie na parę uwag krytyki pod adresem naczelnego sztabu — więc i ja sobie na to pozwalałem. Bez wątpienia wielu się znajdzie, którzy mogliby wykazać mi błąd w mojem rozumowaniu, co do przyczyn niepowodzenia naszej niefortunnej wyprawy pod Kijów i przyczyn naszego odwrotu. Posługując się jednakże moim przywilejem oficerskim, że krytyka ta dotyczy wypadków już minionych i nie może wpłynąć na ich zmianę — opowiem, jak się ta cała rzecz mnie przedstawiała.

W mojem przekonaniu nasze naczelne dowództwo zrobiło dwa duże i ważne błędy w przeprowadzaniu kampanji podczas zimy w 1919-tym i 1920-tym roku. Wielu starszych polskich żołnierzy, szczególnie Hallerczyków z Ameryki, zostało zdemobilizowanych, a armja, która zajęła Kijów, składała się przeważnie z młodych rekrutów. Ja sądzę, że naczelne dowództwo powinno było domagać się od rządu, aby powołał pod broń cały naród przed rozpoczęciem wyprawy na Ukrainę. Prawdopodobnie były przyczyny natury politycznej, które do tego nie dopuściły, z czem oczywiście nie jestem obeznany. Kiedy już to nie było zrobione na początku, to trzeba było to koniecznie uczynić zaraz po wzięciu Kijowa i powołać pod broń wszystkich zdolnych do służby — gdyż wtenczas właśnie Rosjanie rozpoczęli ogromną ofensywę nad Berezyną na północy.

Nasze naczelne dowództwo, pomimo, że wiedziało o rozpoczęciu ogromnej ofensywy nad Berezyną, nic nie uczyniło w tej sprawie i nie powzięło żadnych środków ostrożności, pozostawiając tę ogromnie długą linię frontu, od Rumunji aż po Łotwę, w ręku słabej, młodej armji, złożonej głównie ze

świeżych wojsk, które jeszcze nawet w ogniu nie były. Według mego zdania był to bardzo nieostrożny i niebezpieczny krok.

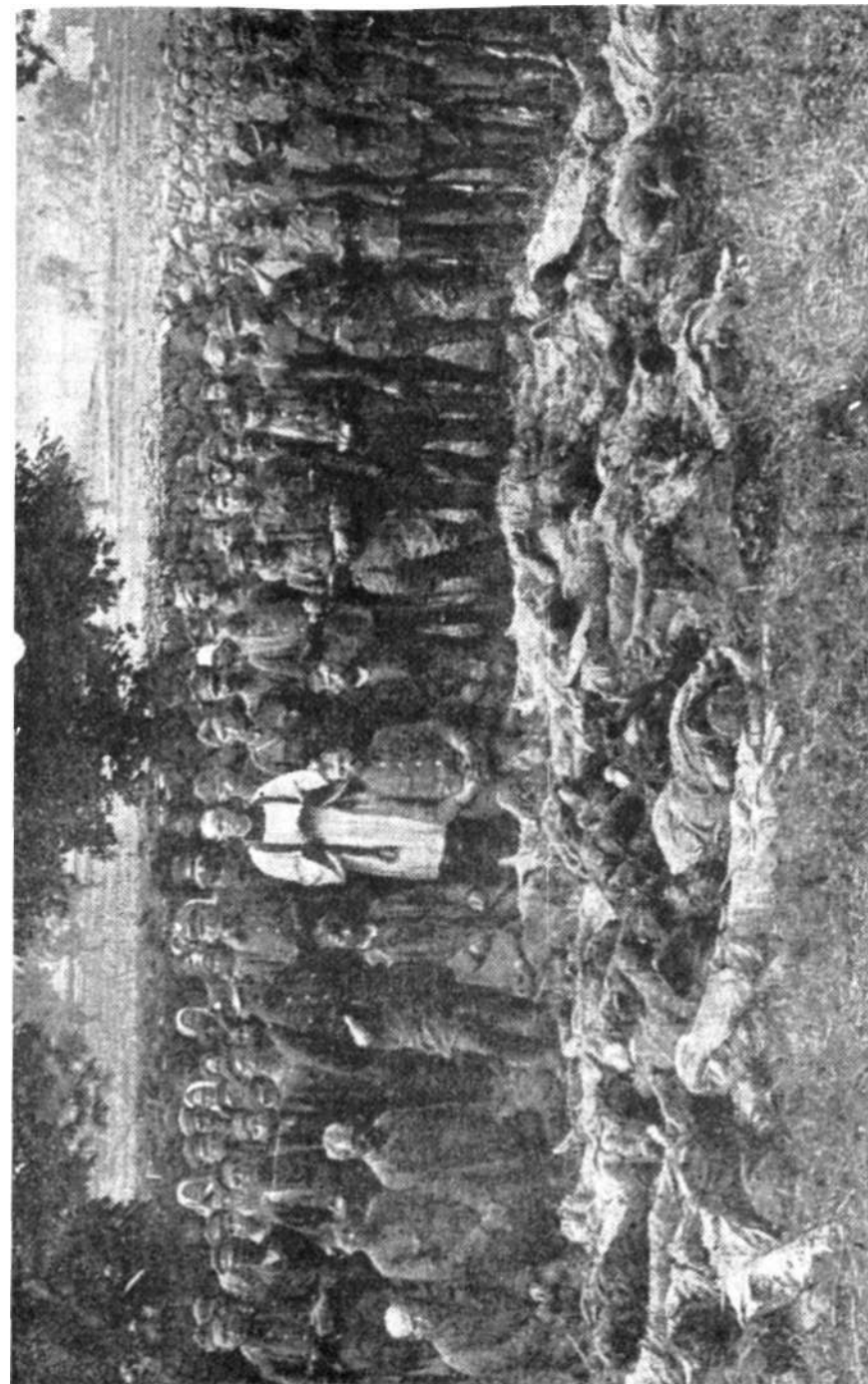
Następnie drugi, bardzo poważny błąd na naszym froncie, to plan taktyki walk, jaki nasze dowództwo próbowało przeprowadzić. Trzymaliśmy linię frontową na kilkaset kilometrów długą w następujący sposób:

W każdym ważniejszym miasteczku na naszym froncie stało, powiedzmy, 1,000 żołnierzy, zaś mniejsze miasteczka i ważniejsze wioski zajmowane były przez mniejszą liczbę żołnierzy — stosownie do wielkości miasteczka lub ważności danej placówki. Na samym froncie przed tą linią była rzadka linia kawalerji, również rozszana, w ten sam mniej więcej sposób, mniejszymi lub większymi oddziałkami. Innymi słowy, mieliśmy długą a cieniuchną linię, która w żadnym miejscu nie była odpowiednio obsadzona ludźmi, nie miała żadnych okopów, wprost nie miała żadnych silniejszych punktów, tak dalece, że w każdym bodaj miejscu mogła być łatwo przerwana przez armję nieprzyjacielską, gdy ta szła w silniejszych grupach.

Armja nieprzyjacielska, złamawszy nasz front, mogłaby łatwo odciąć linje komunikacyjne armji znajdującej się na froncie, a oskrzydliwszy ją, mogłaby zaatakować od tyłu i zniszczyć do szczętu, chyba, że poszczególne oddziały potrafiłyby obronić się przez osobne, pojedyncze przebijanie się przez okalające ich wojska nieprzyjacielskie. Sposób walk na Ukrainie był całkiem inny i całkiem odmienny od tego, jakiego używano we Francji, gdzie były długie i kilkakrotne linje silnych okopów (transzy), dobrze ufortyfikowanych, poza którymi była cała sieć połączeń kolejowych, zapomocą których wojska mogły być natychmiast przerzucane z jednego punktu na drugi, gdzie najczęściej były potrzebne.

Tu zaś byliśmy na otwartym polu, można powiedzieć na stepach, rzadko zaludnionych i prawie dzikich. I w takim to terenie naczelne dowództwo próbowało utrzymać długą i cienką linię naprzeciw nieprzyjacielskiej armji kawalerji, która ze straszliwą stosunkowo szybkością przerzucała się z miejsca na miejsce i operowała jako jednostka — rzucając całą swoją siłę w danym kierunku.

Naturalnym krokiem do zrobienia przez naczelne dowództwo powinno było być — zdaje mi się — gdy się naprawdę przekonano, że Budienny ruszał całą masą swych ludzi na pewien punkt, było zebrać wszelkie możliwe oddziały zbliska i zdaleka i zaszachować wroga w danym punkcie, stawiając opór całą masą wojsk. W ten sposób nieprzyjaciel nie zdołałby się przebić tak łatwo przez nasze linje, ponieważ byłaby armja naprzeciwko armji. Następnie zmusiłoby się nieprzyjaciela do przyjęcia bitwy w otwartym polu i wydałoby się mu bitwę systemem Napoleona, czy też amerykańskiej wojny domowej — dwie armje spotykałyby się na polu rozprawy. Tylko w ten sposób można się było zmie-



Straszliwy plon bolszewickich rzezi na Ukrainie. Modlitwa przed pogrzebaniami pomordowanych przez bolszewików mężczyzn, kobiet i dzieci.

rzyć z kawalerją Budiennego i tylko w ten sposób można było odnieść decydujące zwycięstwo. Ale te pięć lat nowożytnego systemu prowadzenia walk we Flandrii i Francji jakby zaćmiły oczy wielu z naszych oficerów sztabowców na fakt, że wojna, jaką my prowadziliśmy, była taką samą wojną, jakie prowadzone były 100 lat temu za Napoleona. Wprawdzie wprowadzenie i użycie pociągów pancernych, aeroplanów, telegrafów bez drutu i innych nowoczesnych urządzeń zmieniło nieco taktykę, ale główne zasady strategii wojennej nie zmieniły się ani na jotę, o czym nasi sztabowcy zdawali się nie pamiętać — czy też nie zdawali sobie sprawy z ważności położenia.

Budienny całą siłą pędził na nasze pozycje — następnie skręcił pod kątem ostrym i jechał wzdłuż naszych linii, posuwając się od 30-tu do 60-ciu kilometrów na dzień i trzymając nas w ciągłej niepewności co do miejsca, w które zdecyduje się uderzyć ze swymi czterdziestoma tysiącami kozaków, podczas gdy druga armja złożona z bolszewickiej piechoty napadała na nasze pozycje frontowe pod Kijowem. W międzyczasie każdy z naszych małych oddziałów trwał na swoim posterunku, patrząc na wschód lub południe i czekając rychło hordy kozackie nie spadną jak nawała.

Budienny napadł na Białocerkiew, niszcząc po drodze oddziały polskiej kawalerji, jakie się w tamtych okolicach znalazły, tudzież zbyt daleko wysunięte placówki naszej artylerji. — W przeciągu trzech dni zbliżył się o tyle, że znajdował się jedynie na parę kilometrów od miasteczka Białocerkwi — gdy nasza piechota, kawalerją i artyleria rozpoczęły pełen odwrót.

Kiedy pułkownik Faunt-le-Roy dnia 28-go maja wyruszył wczesnym rano, by zrobić wywiad, gdzie się nieprzyjaciel znajduje, — zobaczył, że pomiędzy nami nie było nic, coby mu leżało na przeszkodzie, prócz kilku sadów koło chat, kawałka czystego pola i świeżego wiosennego powietrza; wszystkie bowiem nasze wojska cofnęły się w tył poza obmurowania miasteczka, a my zostaliśmy za miastem na otwartym polu, wprost na drodze nadchodzącego nieprzyjaciela. Nie pozostawało zatem nic innego do zrobienia i nam, jak tylko się wycofać, aby uchronić nasze zasoby przed zniszczeniem przez nieprzyjaciela.

Evakuacja eskadry awiatycznej nie jest tak łatwa, jakby się zdawało. Oczywiście lotnicy z aeroplanami mogliby się cofnąć w minucie, ale przecież jest tysiące najpotrzebniejszych przyrządów w całej służbie awiatycznej, które muszą być zabrane, a jest zaledwie kilku ludzi do rozporządzenia, którzy muszą to wszystko załatwić. Ekstra aeroplany, wozy motorowe, gazolina, części aeroplanów, hangar i setki innych drobniejszych rzeczy muszą być przewiezione w razie cofania się. Zdawało się, że nie damy temu rady i nie zdołamy przewieźć wszystkiego w ciągu 48 godzin, jakie nam pozostawały, a jednak

pułkownik Faunt-le-Roy, dzięki jego nigdy nie wyczerpanej energii, przewiózł całą Eskadrę z Białocerkwi do Koziatyna, nie zostawiając nawet najmniejszej z naszych rzeczy na łup wroga.

Prędkie to i szczęśliwe przeniesienie naszej Eskadry zawdzięczał pułkownik Faunt-le-Roy porucznikowi Weberowi. Poprzedniego dnia porucznik Weber powracając z ataku na nieprzyjacielską kwaterę, spadł wraz z aeroplanem i o mało się nie zabił — aeroplan jego widocznie został uszkodzony podczas ataku i później odmówił posłuszeństwa. Porucznik Weber w tym wypadku pokaleczył się bardzo i w zwyczajnych czasach byłby poszedł do szpitala na szereg tygodni, ale że teraz każdy lotnik był potrzebny, aby pozabierać nasze aeroplany, więc też por. Weber pozostał z nami i nietylko to, ale jeszcze zgłosił się na ochotnika do przewiezienia wszystkich zasobów, do czego najlepiej się nadawał, bo znał język polski i najlepsze sposoby komunikacji w tamtejszych warunkach. Przez cały też dzień i całą noc pracował z niewyczerpaną energią, ale swego dokonał. Podczas gdy on się zajmował przewożeniem taboru naszej Eskadry, — pułkownik Faunt-le-Roy trzymał nas lotników ciągle w polu pod Białocerkwią. Atakowaliśmy nieprzyjaciela i niszczyliśmy jego przednią kolumnę ogniem bomb i kulomiotów, nie pozwalając jej podejść pod samo miasteczko i rozbić do szcztetu nasz nieduży oddziałek. Ataki nasze były tak pomyślne, że potrafilśmy zdziesiątkować przednią kolumnę i powstrzymać ją na pewien czas.

W walce zaś tej odznaczyli się szczególnie porucznicy: Sękowski i Shrewsbury, Chess i Weber. W jednym ataku aeroplan porucznika Chess'a został postrzelony 14 razy, a on sam odniósł lekką ranę. Porucznik Sękowski został postrzelony w nogę przez jakiegoś kawalerzystę z armji Budiennego, a porucznika Webera aeroplan został pierwszy ustrzelony, wskutek czego spadł i o mało lotnika o śmierć nie przyprawił. Porucznik Chess, który odniósł tylko lekką ranę, powrócił jeszcze tego samego dnia. Porucznik Weber — jak to wyżej wspomniałem — wziął się do przeniesienia taboru naszej Eskadry i kierował całą tą pracą. Porucznik Sękowski musiał pójść do szpitala, otrzymawszy ciężką ranę. Niedługo tam jednak bawił, powróciwszy zaś do nas wkrótce, walczył tak samo jak przedtem. Porucznik Sękowski był polskim pilotem i pochodził z bohaterskiego Lwowa, zaś porucznik Weber należał do Hallera. Wszyscy mieliśmy jak największe uznanie dla zasług położonych przez tych dwóch oficerów-Polaków.

## ROZDZIAŁ XII



## POWIETRZNA TAKTYKA LOTNIKÓW PRZECIWKAWALERJI

**D**NIA 28-go maja lotnicy z naszej Eskadry z pod Białocerkwi dojechali do Koziatyna i wylądowali tamże na polu 9-tej wywiadowczej eskadry, która podówczas tam się znajdowała, przeniósłszy się z Połonnego. Komentant 9-tej eskadry dopomógł naszym pilotom tyle, ile tylko mógł, dając im swoich mechaników, oliwę, gazolinę, bomby i amunicję do rozporządzenia. — Nasze bowiem zasoby były spakowane na kolej i przewożone z Białocerkwi do Koziatyna, o czym opisałem w poprzednim rozdziale. Cały następny dzień piloci nasi spędzili na obserwowaniu ruchów nieprzyjacielskich. Dowiedziano się wtedy, że kawaleria Budiennego w sile około 20,000 koni parła na nasze pozycje.

O trzeciej godzinie zrana dnia następnego nadszedł transport z naszymi przyborami, wysłany z Białocerkwi przez porucznika Webera. Oficerowie wszyscy wraz z żołnierzami rzucili się do wylądowywania transportu. Do białego dnia pracowaliśmy wspólnie wylądowując pojedyncze części aeroplanów, tudzież amunicję, gazolinę, oliwę i inne przybory. Radość była ogromna pomiędzy amerykańskimi pilotami z okazji, że transport nadszedł cało, gdyż obawiano się, iż bolszewicy odetną linię komunikacyjną i cały nasz dobytek wpadnie w ich ręce. Nasz porucznik Weber sprawił się jednak świetnie i wspólnie z porucznikiem Sękowskim, który również był raniony, dowiózł nasz dobytek wojenny w całości. Sztabowy sierżant, Celta, pomógł naszym porucznikom w tej trudnej przeprawie. Przeprowadziliśmy znowu naszą eskadrę do należytego porządku.

O godzinie 4:30 rano pułkownik Faunt-le-Roy wzbił się w powietrze i ruszył na południowy wschód, aby się przekonać, gdzie się Moskale posunęli pod osłoną nocy. Przed wyjazdem ułożył się z nami co do sygnalizacji, by w razie potrzeby dać nam sygnał z powietrza, gdyby zaszła potrzeba się przenosić lub wysłać nasz pociąg natychmiast, celem ochrony go od

nieprzyjaciela. Zrobiwszy wywiad przekonał się, że nasze czołowe placówki piechoty były prawie wszędzie bardzo zagrożone, a w kilku miejscach nawet zostały otoczone przez nieprzyjaciela. Sytuacja była rzeczywiście krytyczna. Porucznik Shrewsbury, który w kilka minut po Faunt-le-Roy'u, wyruszył także na wschód od Koziatyna, przyniósł takie same wiadomości. Obydwaj piloci, korzystając ze sposobności, zaatakowali nieprzyjaciela ogniem z kulomiotów, było to bowiem już naszym zwyczajem atakować nieprzyjaciela przy każdej sposobności, a w każdym bądź razie atakować podczas naszych wypadów i objazdów obserwacyjnych. — Kiedykolwiek polecono nam odszukać nieprzyjaciela, donieść o pozycji jego oddziałów, zawsze staraliśmy się połączyć przyjemne z pożytecznym i spuścić nieprzyjacielowi na kark kilka bomb oraz deszcz kul z kulomiotów, jako pamiątkę naszej wizyty.

Porucznikowi Rorison'owi zdarzył się wypadek. — Rorison cały przedostatni dzień był w powietrzu, a całą zaś noc nie spał, bośmy przewozili eskadrę — mimo to rychło świt pojechał na nieprzyjaciela. Poprzedni cały tydzień był prawie ciągle w powietrzu, więc zmęczony był i wyczerpany do ostateczności. Gdy więc powracał z wyprawy, gdzie był prawie trzy godziny — mając wzrok przytępiony od nadzwyczajnego wyteżenia przez ostatnich parę dni i nie spania ostatniej nocy, źle wybrał pole lądowania i gruchnął ze swym aeroplanem o ziemię, łamiąc ster przy lądowaniu.

Wkrótce po tym wypadku, który się wydarzył Rorisonowi, pułkownik Faunt-le-Roy, widząc, że piloci nasi są przemęczeni do cna, rozkazał nam zejść z pola, zająć pociąg pancerny, gdzie mieliśmy nasze kwatery i odpocząć nieco, tudzież przespać się trochę, by być gotowymi do ataku następnego dnia. Przypadek chciał, że właśnie kiedyśmy się udali na spoczynek, nad miasteczkiem pojawił się rosyjski aeroplan i rzucił kilka bomb. Bomby wprawdzie nie uczyniły żadnej szkody, bo rzucone z wysokości jakich 2 do 3 tysiące metrów nie były wymierzone celnie — widocznie bolszewicki lotnik nie dowierzał sobie, czy też zbywało mu na odwadze, że nie spuścił się niżej choćby do rzucenia bomb. Wieść o ukazaniu się nieprzyjacielskiego aeroplanu doniesiono nam z miasteczka i w tej chwili wszyscy nasi piloci wskoczyli do automobilu i jazda na pole lotnicze po aeroplany, by zmierzyć się z wrogiem. Bolszewicki lotnik, jakby przeczuwał co go czeka, bo właśnie — w chwili, gdy wsiadaliśmy na automobil, zawrócił z ponad miasteczka i spiesznym lotem popędził ku swej granicy. My dopadliśmy aeroplanów, w lot puściliśmy się za nim z szaloną szybkością. Napróżno jednak. Ani zna-ku aeroplanu nie było już widać — był to bowiem pierwszy i jedyny aero-

plan rosyjski, jaki się dotąd pokazał nad naszą granicą i ten nam uszedł. Wolelibyśmy byli tydzień nie spać. Przepadło. Pierwsza sposobność zmierzania się w powietrzu z wrogiem minęła.

Przez ten czas walk z Budiennym zapoznaliśmy się już z taktyką walki, jaką on prowadził. Kawalerja Budiennego, trzeba przyznać, miała dobrych przywódców i prowadzona była wyśmienicie — manewrowanie oddziałów w otwartej walce prowadzone było z jak najlepszą znajomością sztuki wojennej. Siły Budiennego rzadko kiedy posuwały się utorowanymi drogami, a nigdy nie czyniły tego, jeśli zamierzały atakować nasze pozycje lub próbowały przebić się przez naszą linię. Nasi piloci znajdowali ich zwykle posuwających się naprzód wzdłuż strumieni czy małych rzeczek, gdzie we wgłębieniach tychże ukrywali się przed okiem naszych wojsk. Oczywiście jadąc po dnie strumieni, które w tych okolicach są płytkie, lub też po wybrzeżach rzeczek, nie pozostawiali za sobą śladu ani też nie mogli być spostrzeżeni przez nasze oddziały. Oddziały wywiadowcze i podjazdy mogły podchodzić nas bardzo blisko, a nieraz nawet wcale niemiłą niespodziankę naszym wojskom zrobić. Ich konie przyzwyczajone były do tego rodzaju dróg i łatwo mogły przebywać nieraz bardzo kręte wąwozy, spadziste koryta strumieni i inne przeszkody wodne. Jedyłą bronią ze strony polskich sił były nasze aeroplany, zapomocą których zawsze wiedzieliśmy, gdzie się wróg znajduje, gdyż przed okiem lotnika patrzącego z góry nie mógł się ukryć.

Kawalerja Budiennego jeszcze z jednego powodu mogła się szalenie szybko posuwać i z miejsca na miejsce przenosić, a było to, że nie wozila ze sobą prawie żadnych zasobów żywności, ani dla siebie, ani dla koni. Armja ta żyła sposobem tatarskim — z pola, gdzie się znajdowała. Ukraina jest to kraj czysto rolniczy: ma ziemię nadzwyczaj żyzną i urodzajną oraz bardzo wydajną, pomimo, że uprawiana jest ona w bardzo prymitywny sposób, prawie, że bez narzędzi rolniczych. Bolszewicy zatem nie wieźli z sobą dużych zasobów, ale brali, kradli poprostu, ukraińskim chłopom wszystko, co ci posiadali z żywności i karmili siebie i swe konie. — To co armja wieźć z sobą musiała, jak broń, amunicję i inne przybory wojenne — wiezione były na małych, płytkich wozach — jest to rodzaj wozu domowej roboty, jakie można widzieć jedynie w Polsce i na Ukrainie. Wóz ten ma tę dobrą stronę, że jest lekki, mocny i można nim jechać wszędzie, gdzie tylko koń iść może.

Setki tych wozów widzieliśmy za armjami kozackimi Budiennego. Konie ciągnęły te wozy, a na grzbietach tych samych koni jechali kozacy. Nie potrzebowali zatem koni ni troków do przewożenia materjałów wojennych, wo-

bec czego lada chwila mogli się *przerzucić* z jednej okolicy w drugą. My wozy te nazywaliśmy „Pani-Wagon”, naśladując Niemców, którzy tak je nazywali, bo po raz pierwszy widzieli je w Polsce, a pierwsze słowa, jakie uderzała w Polsce o uszy cudzoziemca, są „Proszę Pani”, „Pan”, „Pani” — więc też Niemcy nazwali te wozy „Pani Wagon”.

Budienny zbliżywszy się na niedaleką odległość od naszych linii, nie atakował nas odrazu, ale skrył się przed nami, starając się widocznie dać swym ludziom i koniom wypoczynek przed planowaną generalną ofensywą. Tak dzielnie umieli się kozacy ukrywać, że ani śladu nie można było po nich znaleźć. Nieraz, z początku — dopóki nie dowiedziawszy się o taktyce i sposobach nieprzyjaciela — nasi piloci fruwali nisko ponad puszcza, laskami, czy trawami stepów, chcąc dostrzedz nieprzyjaciela i nie mogli się go doszukać. Nieraz jadąc tuż ponad ziemią, lotnik nie zauważył nic, aż tu nieprzyjaciel ni stąd, ni z owad, jakby z pod ziemi wyrósł, zasypał lotnika gradem kul karabinowych lub też nawet z kulomiotów. Wydawało się to niemożliwością, nie do uwierzenia wprost, aby dwadzieścia pięć lub trzydzieści tysięcy kawalerji mogło się schować, nieraz w otwartym polu jedynie trawami i zielskami porośłem — że nie mogła być dostrzeżona ani przez samych lotników, ani przez nasze wojska, zajmujące drogi, wsie i miasteczka. Ludzie ci jednak i konie była to jakoby jedna całość i potrafili tego dokonać. Armja Budiennego była to armja kawalerji, jakiej drugiej nie znajdziesz w nowoczesnym ustroju sztuki wojennej. Jedyńy sposób, jaki i nam pozostał — w sposobach dowiedzenia się o nieprzyjacielu — było jechać nisko ponad ziemią, rzeczkami i laskami i ściągnąć na siebie ogień nieprzyjaciela. Raz odkrywszy nieprzyjaciela łatwiej było go odszukać i dowiedzieć się o jego sile.

Walka z nieprzyjacielem stawała się teraz codzien więcej zajmująca, ale też i coraz bardziej niebezpieczną. Byliśmy prawie pewni, że nieprzyjaciel będzie się starał ze wszelką cenę załamać naszą linię, która rozciągała się na przeszło 40 kilometrów, a którą dotychczas trzymaliśmy świetnie w całości. Każdy z naszych oficerów zdawał sobie dobrze sprawę z tego, co nam groziło. Wiedzieliśmy, że jeśli nieprzyjaciel przedrze się przez naszą linię i zajmie nam tyły — będziemy zgubieni.

Wiedzieliśmy też z kim mamy do czynienia, że jest to kawalerja, i do tego taka, która z szaloną szybkością umie się przerzucać z miejsca na miejsce. Jeśli nieprzyjaciel przedostanie się na tyły, odetnie wszystkie linje komunikacyjne, wysadzi linje kolejowe w powietrze, przerwie dowóz żywności i amunicji, a następnie od tyłu zacznie atakować w najsłabsze punkty — co zrobi-



my? Sytuacja taka mogła wyprowadzić z równowagi nawet najdoświadczonego generała.

Sztab naszej dywizji w Koziatynie czuł się też rzeczywiście bardzo zaniepokojony. Oprócz tego, że miał ogromnie długą, źle obsadzoną i trudną do utrzymania linię frontową, to jeszcze na dobitek sam się znalazł na bardzo daleko wysuniętej placówce, która lada chwila mogła być zajęta przez nieprzyjaciela. Pod Koziatynem zaś stał nieprzyjaciel, który wyrobił sobie już reputację w świecie — że kiedy natrze, to zwycięży. Nic też dziwnego, że sztab nasz prawie cały czas trzymał nas w powietrzu i domagał się, aby mu ciągle donoszono o najmniejszych bodaj ruchach nieprzyjaciela, jak również kazało nam ciągle atakować nieprzyjaciela, aby niedopuszczyć go do należytego sformowania się do ataku.

W Koziatynie rozwinęliśmy nasz własny plan atakowania nieprzyjaciela, który już przedtem używaliśmy ze skutkiem, ale nie tak dobrze, jak teraz. Plan ten polegał na tym, aby fruując, trzymać się na wysokości jakich 600 do 800 metrów ponad ziemią, dopóki się nie znajdzie nieprzyjaciela. Z chwilą odkrycia pozycji nieprzyjacielskich, opuścić się o tyle, aby nie być ustrzelonym przez nieprzyjaciela i zaatakować go bombami. Wyrzucić najprzód tylko jedną bombę, aby się przekonać gdzie spadnie i stosownie do tego rzucać następną. Po zaatakowaniu bombami nieprzyjacielska kolumna albo się zmiesza, albo się zacznie rozsypywać. Skorzystać z tej okazji — zamknąć motor — skierować aeroplan wprost w górę, aby się na miejscu zatrzymać. Wstrzymany w ten sposób aeroplan zacznie spadać wprost w dół z szaloną szybkością. Gdy aeroplan pędzi na nieprzyjaciela z tak szaloną szybkością, to żaden strzelec choćby celny nie może go ustrzelić, pilot otwiera ogień z obydwu kulomiotów, które na naszych wywiadowczych aeroplanach urządzone były tak, że były prosto przez skrzydła propeleru, czyli koła rozpędowego w tę stronę, w jaką się aeroplan kierowało.

Widok aeroplanu, który co dopiero wyrzucił bomby, a następnie lotem strzały wali się na kolumnę wojska i sieje grad kul prosto z nieba — zdemoralizuje najsilniejsze i najodważniejsze oddziały. Atak jednak jeszcze nie skończony i oddziały teraz dopiero ucierpią. Oto bowiem skoro lotnik znajdzie się na kilkadziesiąt stóp nad ziemią, powoli prostuje aeroplan w lot poziomy, wzdłuż jadącej czy stojącej kolumny i sieje śmiertcionośny grad kul, które idąc teraz poziomo, nieraz po dwóch i trzech zabijają. Kiedy już zasób kul mu się skończy, zwraca szybko do domu — nie dając nawet czasu nieprzyjacielowi ochłonać z przerażenia i porażki i puścić choćby kilka kul za odjeżdżającym. Atak skończony.

Takie ataki z początku udawały nam się świetnie, z wielkim dla nas sukcesem — później jednak żołnierze Budiennego przyzwyczaili się do nich i choć za każdym razem setki padło zabitych i rannych, to mimo to wytrzymywali nasze ataki mężnie. Nieraz całymi masami zsiadali z koni i bili to z kulomiotów, to z karabinów do pędzącego na nich aeroplanu. Podziurawione nasze aeroplany setkami kul i rany odniesione przez kilku naszych lotników w tych potyczkach — świadczyły o wytrwałości i oporze nieprzyjaciela.

Tutaj właśnie pod Koziatynem — gdyśmy walczyli wspólnie z armią Hallera przeciw kozakom Budiennego, starając się powstrzymać ich nawałę — musieliśmy wyteńczyć wszystkie nasze siły, zużyć całą naszą wiedzę i doświadczenie, by się oprzeć nieprzyjacielowi. Każdy żołnierz, każdy oficer stał na swoim posterunku — wszystkie nasze aeroplany były ciągle w ruchu; ciągle atakowaliśmy nieprzyjaciela, który całą siłą parł w kierunku bohaterskiego Lwowa i walecznej Warszawy.

## ROZDZIAŁ XIII



## FAUNT-LE-ROY ZDOBYWA KRZYŻ „VIRTUTI MILITARI”

**W**DNIU 3 I-go maja, Moskale zaatakowali w kilku miejscach nasze pozycje, chcąc się przekonać, gdzie nasza linja jest najstabszą i tam ją złamać. Dzień ten był pamiętnym dla nas, gdyż w tym właśnie dniu pułk. Faunt-le-Roy dokonał szeregu wzlotów, które zdobyły mu sławę i krzyż „Virtuti Militari” — tę najwyższą odznakę waleczności i odwagi, tak wysoce cenioną przez każdego żołnierza.

Pamiętny ten dzień rozpoczął się dla nas bardzo ponuro, bo wskutek ataków i kontrataków ze stron obydwu, nie wiedzieliśmy ani o pozycjach nieprzyjacielskich, ani o pozycjach naszych własnych sił. Faunt-le-Roy wczesnym rano wyjechał i podążył w kierunku południowo-wschodnim od Koziatyna drogą na Lipowiec, aby zrobić wywiady i wziąć udział w kontrataku, jaki miał być wykonany przez nasze wojska tego poranku. Najsamprzód więc dowiózł rozkazy z głównego sztabu dowódcy brygady, która stała blisko Lipowa. Rozkazy brzmiały, żeby brygada natychmiast ruszyła do ataku. Następnie, podczas przygotowań, czynionych przez brygadę do ataku — Faunt-le-Roy zrobił odpowiedni wywiad, by się przekonać, w jakim stanie nieprzyjaciel się znajduje i jak go będzie najlepiej zaatakować. Gdy brygada ruszyła do ataku pofrunął z nią — jadąc przodem i bombardując z aeroplanu nieprzyjacielską kawalerję, rozprószył ją na wszystkie strony, a następnie zaatakował ogniem kulomiotów pozycje nieprzyjacielskie, czyniąc panikę między szeregami bolszewickimi — co ogromnie ułatwiło atak naszym siłom.

Wyczerpawszy zapas amunicji, powrócił do kwatery, ażeby zaopatrzyć się w amunicję, jak również zaopatrzyć aeroplan w świeży zapas gazoliny. Zabrał ze sobą porucznika Chess'a i razem pofrunęli na pole bitwy. Przybywszy tam, zauważyli z góry kilka kompanji bolszewickiej jazdy, liczącej co najmniej 2,500 ludzi. — Moskale znajdowali się w bardzo silnej naturalnej pozycji. Naprzeciwko nich posuwało się 1,000 Hallerczyków w swych niebie-

skich uniformach. Ukryci w wysokiej trawie i zielskach — pełzając na brzuchach, podsunęli się nasi prawie pod same pyski końskie — niepostrzeżeni. Kiedy już nie mogli dalej posuwać się, bo byliby zauważeni — wtedy otworzyli krzyżowy ogień na niczego się nie spodziewającego nieprzyjaciela i ruszyli do ataku. Faunt-le-Roy i Chess czekali także na tę chwilę i lotem jastrzębi spuścili się na wroga, siejąc śmierć i zniszczenie ogniem bomb i kulomiotów. Zaatakowany w ten sposób nieprzyjaciel zmieształ i połamiał swoje szeregi i zdemoralizowany nie mógł stawić czoła nawet tak małej sile — lecz haniebnie uciekał z pola walki. Nasze oddziały zajęły pozycję. Faunt-le-Roy i Chess po tak skutecznym ataku zawrócili do kwater, aby nabrać nowy zasób amunicji i pędzić dalej wroga. Tu jednak zdarzył się wypadek Chess'owi, bo przy lądowaniu strzaskał swój aeroplan.

Nasz pułkownik szczęśliwie wylądował i pomimo, że już dwukrotnie tego dnia odbył dwugodzinną jazdę, co samo przez się jest już ogromnym wyęczeniem i pomimo, że brał udział w ataku, podczas którego aeroplan jego został kilkakrotnie postrzelony — to jednak postanowił nie spoczywać, ale pędzić wroga dalej. Naładowawszy więc nowy zasób amunicji i gazoliny, ruszył znów na pole walki. Objeżdżając okolicę w pogoni za wrogiem, przekonał się, że na południowy wschód od Koziatyna, nasze siły pozajmowały wszędzie pozycje nieprzyjacielskie, i, że wszędzie odepchnęły wroga z ciężkimi dla niego stratami, gdyż pole było usiane trupami nieprzyjacielskiemu Skierowawszy się jednak na północny wschód od miasta, na odległość jakich 20 kilometrów, zobaczył ku swemu przerażeniu, że przeszło 2,000 kawalerji Budiennego przedarło się przez nasze linje. Biorąc wielkie ryzyko, opuścił się Faunt-le-Roy w dół i fruwał tuż nad ich głowami, aby się przekonać, co robią lub zamierzają robić. Pomimo gęstego ognia skierowanego ku niemu zbliżył się na odległość kilkunastu metrów i zobaczył, że pod osłoną gąszczy, by nie być widzianymi kopali i zakładali miny pod szyny linji kolejowej, która służyła nam w dowożeniu posiłków.

Doświadczony pilot amerykański w lot pojął, że gdyby tak teraz nadjechał pociąg z naszymi wojskami, to wszystko wyleciałoby w powietrze, a choćby ktoś ocalał, toby go ta zgraja żołnierstwa, znajdująca się tam, na kawałki rozsiekała. W sekundzie więc zawrócił i pofrunął w kierunku, skąd nasze pociągi nadchodziły, by ostrzedz jakikolwiek pociąg znajdujący się na linji przed strasznym niebezpieczeństwem.

Niedaleko ujechał, gdy zobaczył pełną siłą pędzący pociąg, wiozący polskie wojska — zdażający ku niechybnej zgubie. Pociąg był długi i mógł wieść od dwóch do trzech tysięcy żołnierza i jakby przeznaczony na zatracenie, pę-

dził z szaloną szybkością ku miejscu, gdzie szyny były podminowane i gdzie czekały w ukryciu kozackie bandy jazdy. Faunt-le-Roy lotem strzały puścił się ku lokomotywie i tuż przed nią zaczął krzyżować drogę. Raz po raz przelatywał tor tuż przed samą lokomotywą, co widząc maszynista, zrozumiał, że coś musi być w tern złego i zatrzymał pociąg. Skoro Faunt-le-Roy dopiął swego, poszukał w pobliżu możliwego miejsca do wylądowania, a wylądowawszy pędem biegł ku lokomotywie. Tu poinformował oficerów o strasznym niebezpieczeństwie, które ich za parę minut miało spotkać.

Dzięki jego ostrzeżeniu, pociąg z kilku tysiącami żołnierzy został uchroniony od strasznej a niechybnej zguby. — Wojska, które za chwilę byłyby wyleciały w powietrze wraz z pociągiem, sformowały się zaraz i same ruszyły do ataku na zaczajonego wroga. Faunt-le-Roy, dosiadłszy swego powietrznego rumaka, poprowadził ocalonych przez siebie żołnierzy do ataku. Wyrzuciwszy cały zasób bomb na szeregi bolszewickie, pomieszał im szyki, bo wybuchy bomb nie tylko zabijały wroga, ale i płoszyły konie.

Nasze wojska, skorzystawszy z zamieszania, dały ognia i ruszyły do ataku, rozbijając w puch bolszewicką kawalerję. Niedobitków ścigał Faunt-le-Roy i prażył ogniem z kulomiotów z aeroplanu. Wielkie to dzieło naszego pułkownika zostało uznane i ocenione należycie przez władze wojskowe, toteż okryto go chwałą, a męstwo jego i odwagę nagrodzono krzyżem „Virtuti Militari”.

Trudno jest oddziałom piechoty czy innym, — szczególnie jeśli nie są ćwiczone w tym kierunku — rozróżnić aeroplany własne od nieprzyjacielskich. Porucznik Shrewsbury miał właśnie z tego powodu śmieszna przygodę.

Tego samego właśnie dnia, w którym nasz pułkownik Faunt-le-Roy tak się odznaczył, porucznik Shrewsbury został wysłany na wschód od Koziatyna, do obserwowania flanków ofensywy naszej kawalerji. Kiedy oddalił się na jakieś dwadzieścia parę kilometrów od Koziatyna i znajdował się blisko Bielówki — motor jego aeroplanu stanął i zmuszony był wylądować. — Nie znajdując żadnych wojsk w pobliżu, zostawił swój aeroplan w polu, a sam pieszo dostał się do miasteczka, gdzie postarawszy się o furmankę, przybył z powrotem do Koziatyna. Dostawszy się tam spotkał kilkunastu żołnierzy i mechaników, wybierających się z kulomiotami w automobilu na poszukiwanie za „bolszewickim” aeroplanem, który — jak donoszono — wylądował niedaleko od Bielówki. Lotnik tego aeroplanu miał uciec w lasy. Zaintrygowany tą aferą — Shrewsbury wskoczył do automobilu i pojechał z wyprawą. Jakież było jego zdziwienie, kiedy przybywszy na wskazane miejsce wraz z drugimi, przekonał się, że jego własny aeroplan wzięto za mniemany bolszewicki.



Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, marszałek J. Piłsudski dekoruje przed frontem krzyżem Virtuti Militari wodza eskadry lotniczej Kościuszko, pułkownika Faunt-le-Roy.

Żołnierze, którzy pilnowali aeroplanu, gdy wyprawa z porucznikiem Shrewsbury na czele dostała się na miejsce wypadku, twierdzili stanowczo, że aeroplan jest bolszewicki, pomimo, że aeroplan nosił na sobie polskie godła i pomimo, że porucznik Shrewsbury wykazał, że jest to jego własny aeroplan. To daje najlepsze wyobrażenie, jak trudno przychodzi żołnierzom rozpoznawać własne aeroplany od obcych. To też lotnik musi być bardzo ostrożny, kiedy fruwa nisko ponad wojskami, bo często się zdarza, że wojska ostrzeliwują własny aeroplan — sądząc, że to nieprzyjacielski.

Pierwszego czerwca, Rorison i Faunt-le-Roy znowu pomogli w ataku jaki został dokonany przez dywizję naszej piechoty. Wykonano właściwie dwa ataki i obydwaj się udały. W drugim ataku nasi lotnicy wielce się przyczynili do zwycięstwa atakując nieprzyjaciela od tyłu ogniem z kulomiotów. Nieprzyjaciel wzięty we dwa ognie poniósł haniebną porażkę. Setki ludzi i koni leżało zabitych na pobojowisku, mało kto uszedł cało. Praca naszych lotników została oceniona w tym dniu, bo zaraz potem szef sztabu 13-ej dywizji (dawniejsza 1-sza dywizja armii Hallera) wysłał do głównodowodzącego armii całego frontu telegram następującej treści:

Gen. Listowski, dowódca frontu południowego.

Amerykańscy lotnicy pomimo wycieńczenia, walczą jak opętani. Służbę wywiadowczą pełnią świetnie. Ostatnio, podczas ataku naszej dywizji na nieprzyjaciela ich dowódca zaatakował nieprzyjaciela od tyłu i ogniem z kulomiotów prażył we łby bolszewików. Bez pomocy amerykańskich lotników dawnoby nas d. . . . wzięli.

(—) PACHUCKI, dowódca 13-ej dywizji.

Kurcusz, major, szef sztabu.

Podczas, gdy te walki, które powyżej opisywałem trwały w okolicach Koziatyna — Corsi i ja walczyliśmy pod Kijowem. Dnia 2-go czerwca, Rorison, pełniąc służbę wywiadowczą, objechał wzdłuż całego naszego frontu i oznaczył na mapie dokładnie prawie wszystkie pozycje nieprzyjacielskie, znajdujące się naprzeciw nas.

Ja zaś tego dnia wzięłem udział w ataku dokonanym przez polską eskadrę brygady na bolszewickie statki na Dnieprze. Ruszyliśmy do ataku zaraz o świcie. Ranek był cichy i prześliczny. Pamiętam ten dzień cudowny. Wracając do domu po ostrej i zaciętej walce — rozkoszowałem się aromatyczną wonią, jaka szła od pól i łąk — jakaś dziwna woń, jakby kwiatów egzotycznych. Cieszyłem się, że żyję, że mogę napawać się jeszcze tern cudownym powietrzem, tą życiodajną wonią kwiatów nieznanymi mi i nigdy przedtem niewidzianymi — rosnących tu na tych stepach — na tych polach, gdzie tysiące

lat temu biwakowały koczownicze hordy Ostrogotów i Wizygotów; na tych polach i stepach, przez które szły ludy Azji na Zachód do Europy po łup. Opuściłem swój aeroplan nad same fale Dniepru i kapałem się prawie w kaskadach fal, spadających z porohów rzecznych. To pędziłem jak szalony, to znowu zwalniałem, wzbijałem się w górę i w dół, opuszczałem — słowem zachowywałem się jakbym zmysły postradał. — Czułem tę bezgraniczną swobodę i wolność, jaką tylko ptak czuje. Przez całą drogę do domu — fruwałem nisko ponad ziemią, przeskakując drzewa, przesyłając przechodzącym dziewczętom wiejskim całusy, a starszym przechodniom mówiąc: „Dzień dobry”. Przelatywałem ponad samymi dachami wiosek i wogóle czułem się tak wesół i szczęśliwy, jak nigdy przedtem w życiu. Choć awiatyka jest niebezpieczną procedurą i często się zdarza, że lotnik musi życiem przypłacić swe wybyki, to jednak ta swoboda i wolność i radość, jaką człowiek czuje, warta jest — nawet życia. Był to mój ostatni wzlot ponad Dnieprem i ponad miastem, które ma kopuły cerkwi pokryte złotem.

Następnego dnia Corsi i ja otrzymaliśmy rozkazy od pułkownika Faunt-le-Roy'a, aby się natychmiast stawić do Koziatyna, więc pojechaliśmy tamże i przyłączyliśmy się do naszej eskadry. W Koziatynie dowiedzieliśmy się, że tylko trzy aeroplany naszej eskadry były zdadne do użytku, a mianowicie aeroplany: Faunt-le-Roy'a, Rorison'a i Chess'a — i, że za pomocą tychże aeroplanów musieli oni pełnić całą służbę wywiadowczą i informować główny sztab o ciągłych zmianach pozycji nieprzyjacielskich, a szczególnie o pozycjach kawalerji, która próbowała ciągle złamać naszą linię i zająć nam tyły. Lotnicy nasi wobec tego — po całych dniach musieli być w powietrzu i pełnić służbę wywiadowczą, tudzież rozwozić rozkazy do poszczególnych oddziałów.

Wczas rano następnego dnia, Corsi, Chess i ja zrobiliśmy bardzo doniosły atak na oddział bolszewickiej jazdy, a zaś wieczorem tegoż dnia Faunt-le-Roy i ja udaliśmy się do Berdyczowa, odległego o 15 minut jazdy aeroplanem, by przygotować eskadrę do wielkiej kontrofenzwy, jaka miała nastąpić z naszej strony za dwa dni. Podczas naszej nieobecności, Corsi i Chess pełnili służbę wywiadowczą i robili mniejsze podjazdy na wroga, ciągle go niepokojąc, bo w tych dniach przejściowych ani na chwilę nie dawaliśmy wycpać wrogowi.

## ROZDZIAŁ XIV



## ROZPACZLIWE UCIECZKI

**P**ODCZAS naszego pobytu w Berdyczowie, gdyśmy przygotowywali aeroplany nasze do kontrofenzwy, która miała odepchnąć w tył kozaków Budiennego, przybył do nas kapitan, obecnie podpułkownik, Perenni, który wówczas był dowódcą wszystkich oddziałów lotniczych i pogratulował pułkownikowi Faunt-le-Roy'owi, jako komendantowi Eskadry Kościuszki, która tak doniosłe usługi przyniosła krajowi w walce z Rosją.

Kapitan Perenni był może jednym z najsławniejszych lotników w Polsce i był najodpowiedniejszym na stanowisko dowódcy awiatyki.

O świcie dnia 6-go czerwca musieliśmy wykonać zbiorowy atak na nieprzyjaciela. Tylko dwa nasze aeroplany były gotowe do walki, pomimo, że mechanicy całymi dniami i nocami pracowali nad naszymi aeroplanami, aby je zreperować odpowiednio do użytku. Wobec tego Faunt-le-Roy i ja wsiedliśmy w gotowe aeroplany i ruszyliśmy w pole na front oddalony o 10 mil od nas do planowanego ataku. Faunt-le-Roy wskoczył na swe siedzenie w aeroplanie i zaraz ruszył z miejsca. Ja poczekałem chwilę jeszcze, aż do rozgrzania motoru w swym aeroplanie, Faunt-le-Roy ruszył ostro z miejsca, by tern prędzej wzbić się w powietrze. Naraz ogon jego aeroplanu podniósł się w powietrze podczas gdy koła znajdowały się jeszcze na ziemi. W następnym momencie aeroplan stanął w płomieniach. Faunt-le-Roy błyskawicznym ruchem zamknął motor i wyskoczył z aeroplanu. Spadł na ziemię, nie zabił się jednak, mając na sobie automatyczny swój spadochron. Aeroplan zaś w momencie prawie stanął cały w ogniu; wreszcie huk eksplozji kul znajdujących się w kulomiotach zakończył scenę.

Wskoczyłem do swego aeroplanu i podążyłem ku Faunt-le-Roy'owi.

„Czy cało wyszedłeś Faunt?” — krzyknąłem w dół ku niemu. Odpowiedział mi sygnałem, abym ruszył do ataku. Wzbiłem się w powietrze i skierowałem się ku miejscu, gdzie dopalały się resztki aeroplanu — następnie ruszyłem na front.

W 10 minut byłem pod Koziatynem. Przybywszy pod Koziatyn zastałem tam już kolegów: Corsfego i Chess'a — na polu lotniczem.

Zaraz na wstępie odezwałem się do Corsfego:

„Więc nareszcie zabierzemy się do ataku na Budiennego. Czy nie myślisz, że odepchniemy go, a może nawet będziemy mogli na dobre go pokieroszować?”

Corsi spojrzął na mnie raz i drugi, mrugając oczyma.

„Bzika dostałeś Coop — czy co?” — powiedział mi. „Budienny ze swymi końmi przerwał w nocy naszą linię i stara się nas oflankować — o kontrataku mowy niema”.

Tak było rzeczywiście. Kawalerja Budiennego zręcznym manewrem — korzystając ze swej liczebnej przewagi, przeszła naszą linię pod osłoną nocy i znajdowała się gdzieś w tyle poza nami. Nie wiedzieliśmy nawet gdzie. Dowiedziawszy się o tern, podzieliłem naszą część frontu na trzy części — dając jedną część do patrolowania Corsi'emu, drugą Chess'owi, a trzecią sobie. Następnie wydałem rozkaz, że jeśli się spotka nieprzyjaciela, zaatakować go całą siłą.

Sam podjąłem operacje przeciw głównej kolumnie nieprzyjacielskiej, o ile przeszło dwa tysiące ludzi, która jak mi doniesiono, ciągnęła na Rosyń — dość daleko w tyle poza naszymi linjami.

Jadąc do ataku na nieprzyjaciela, nie mogłem sobie wyobrazić, żeby nieprzyjaciel przeszedłszy linię aż tak daleko mógł się zapędzić. Aż tu naraz widzę czarną, długą kolumnę, szybko się posuwającą naprzód. Nie. To niemożliwe. Podfrunąłem bliżej. Tak. Niestety. Rzeczywiście! Czarna ta kolumna, wijąca się jak wąż boa, ścieląca się po polskich łąkach i polach — to kawalerja Budiennego.

Teraz uwierzyłem, że ta straszna wieść była prawdziwą, że bolszewicy przełamali naszą linię.

Rozjaśniło mi się w głowie — i poczułem mimowolny ból — jakby mnie kto w pysk trzasnął — że teraz to będzie walka na śmierć i życie. — Zwycięży nasza strona — Polska żyć będzie — nie zwycięży, to będzie znowu dla Polski niewola, ale stokroć gorsza, niż poprzednio — bo teraz pod kłami rozbestwionego bolszewika.

Wiedziałem także, że tam na północy pod Berezyną nasze armje cofały się również, a tu na dobitkę najdziksza i najniebezpieczniejsza w świecie kawalerja w nowożytnej historii przerwała naszą linię, oflankowała naszą armję i teraz lada dzień runie na Warszawę.

„Polska teraz o życie swe walczyć musi” — pomyślałem.

Pędząc całą siłą do ataku — przygotowywałem swoje kulomioty oraz bomby, by godnie powitać najeźdźców. Przypomniała mi się wtedy stara i znana piosnka Polaków, która całe hufce walecznych synów Polski prowadziła do boju:

„Jeszcze Polska nie zginęła, póki my żyjemy!”...

Z szaloną furją ruszyłem do ataku...

Skończywszy, zwróciłem do domu, by zdać raport naszemu sztabowi. Była to pierwsza dokładna wiadomość, jaką otrzymano o obecnych pozycjach nieprzyjaciela.

Corsi i Chess również przywieźli hiobowe wieści, że bataljony nieprzyjacielskiej kawalerji wysadzają w powietrze mosty, linje kolejowe i rozstawiają wszędzie patrole i placówki, któreby osłaniały ofensywę głównych sił.

Dziewiąta eskadra lotnicza, która straciła poprzedniego dnia jednego pilota i jednego obserwatora za linją nieprzyjacielską, których Budiennego kozacy zabili, jak się później o tern dowiedzieliśmy, miała wszystkie aeroplany popsute i postrzelane. Komendant tej eskadry postanowił zatem natychmiast ewakuować swoją eskadrę. Korzystając z tego wydałem rozkazy, aby wszystkie nasze zasoby, tudzież część broni i amunicji spakować razem na transport 9-ej eskadry i wywieźć w bezpieczne miejsce — zostawiając jedynie tyle broni i amunicji, aby nam wystarczyło na kilkudniowy pobyt w Koziatynie — do walki z wrogiem. Ludzi naszych i potrzebnych nam aeroplanów nie pakowałem na transport, ale postanowiłem walczyć stąd do upadłego.

Rorison przybył także na pole. Mając aeroplan typu Belila, który miał zasób gazołiny na blisko 4 godziny lotu — podążył w nim zaraz w stronę nieprzyjaciela, by się dowiedzieć, jak rzeczy stoją. Powróciwszy doniósł nam, że na Rosyń wali potężna siła kawalerji Budiennego w liczbie najmniej 12,000 koni. Chess doniósł nam, że druga siła licząca kilkanaście tysięcy żołnierza wali prosto na Koziatyn, a znajduje się tylko na jakie 8 mil od miasteczka. Było to w południe. Wszyscy wiedzieliśmy, że za parę godzin nieprzyjaciel zwałi się nam na kark. Mieliśmy tylko około tysiąca Hallerczyków w mieście, a ani chwili czasu, aby dostać skądś posiłki. Na te nasze skromniuteńkie siły waliło od 12 do 15 tysięcy dobrze wyćwiczonego żołnierza nieprzyjacielskiego.

Faunt-le-Roy, który właśnie wtedy w drugim aeroplanie nadjechał, zapytał się dywizyjnego szefa sztabu:

„Co będziemy robić?”

Bohaterski ten oficer uśmiechnął się zimno i odpowiedział:

„Będziemy bronić miasta”.

W kilka minut później nadjechał Corsi, powracając z powtórnego wywiadu i doniósł, że nieprzyjaciel zawrócił na północny wschód i zamiast iść pro-

sto na nas przeciął drogę i skierował się do Fastowa, odległego o jakie 15 mil — z widocznym zamiarem zniszczenia stacji i torów kolejowych, a następnie ruszenia na Berdyczów.

Był to nadspodziewany manewr. Nigdyśmy się tego nie spodziewali. Siły nasze tutaj znalazły się w najgorszej możliwie sytuacji. Nietylko, że musieliśmy się zmierzyć z wrogiem, który lada chwila mógł nadciągnąć, to jeszcze z tyłu mieliśmy nieprzyjaciela, który z szybkością 40 mil na dzień mógł się posuwać i atakować nas z tyłu w któremkolwiek nieobronnym miejscu.

Co się tyczy aeroplanów — to te stale były w powietrzu. Zrobiliśmy coś osiem ataków na nieprzyjaciela — prócz mniejszych utarczek z patrolami i placówkami nieprzyjacielskimi.

Samym wieczorem otrzymaliśmy od Faunt-le-Roy'a rozkaz, aby zrobić jeszcze jeden wywiad nieprzyjaciela, a następnie wylądować w Berdyczowie i tam pozostać na noc. Ja ze swoim aeroplanem nabawiłem się kłopotu. Motor mój szwankował jeszcze poprzedniego dnia — nie dbając jednak o to, ruszyłem z drugimi na wywiad. Gdym się znajdował może na jakie dwie mile od nieprzyjaciela, motor, jakby na moją zgubę stanął — i zwałem się wraz z nim na bardzo nierówne pole. Szczęście, że nie strzaskał razem z nim, ale zdołałem powoli wylądować. Pędem pobiegłem z powrotem do Koziatyna. Szczęściem spotkałem na mej drodze skauta na rowerze, który mnie podwiózł do Koziatyna. Cudem było można nazwać, że spotkałem tego skauta, — bo tylko kilku mieliśmy ich na naszym froncie. Przybywszy do Koziatyna wypożyczyłem wóz motorowy i z trzema mechanikami ruszyłem na miejsce wypadku po aeroplan.

Gdyśmy zaczęli pracować nad moim aeroplanem, starając się koniecznie puścić go w ruch z powrotem — spodziewaliśmy się, że lada chwila zwałi się na nas kozacy Budiennego. Nareszcie zdołaliśmy puścić w ruch motor mojego aeroplanu, z czego ja oczywiście bardzo się ucieszyłem. Wzbiłem się zaraz w powietrze i ruszyłem naprzód, by się przekonać czy mechanicy mają drogę wolną od nieprzyjaciela. Wszystko było w porządku — nieprzyjaciel widocznie zawrócił w inną stronę, jak to często czynił. Zawróciłem na północny wschód i podążyłem nieco naprzód, gdym zauważył nieprzyjaciela jadącego wzdłuż kolei idącej do Koziatyna. Plan ich był widocznie, albo zaatakować Koziatyn, albo też — przeciąć linję i ruszyć na Berdyczów.

Jakby na dobitek — nastała szkaradna pogoda. Gęsty deszcz oraz mgła przyćmiły zupełnie ten mały światek, w którym myśmy operowali. Na dzie sięć kroków nic nie można było zobaczyć. Jedź tu aeroplanem na taką pogodę. — Wkrótce po moim wylądowaniu w Berdyczowie nastąpiła taka

ciemność, że szaleństwem byłoby udawać się na wyprawę powietrzną w taką pogodę. Pomimo to, kapitan Corsi zrobił jeszcze jeden wywiad na okolicę i doniósł nam, że nieprzyjacielskie siły podsunęły się bliżej Berdyczowa. To znaczyło, że musimy ewakuować miasteczko i cofać się dalej: oficerowie i żołnierze natychmiast rzucili się do przygotowań, aby ewakuować na drugi dzień ledwie świt błysnie.

Ta noc pamiętna, była bardzo podniecająca. Całą noc pracowaliśmy jak muły — spodziewając się, że lada chwila nadejdą kozacy i zwałą się na nas. Wszyscy nasi mechanicy uzbrojeni byli w karabiny, postanowiliśmy więc w razie napadu, bronić się do ostatka.

Rychło świt pułkownik Faunt-le-Roy ruszył w powietrze, by się przekonać co nieprzyjaciel zamierza robić — czy czasem nie idzie do ataku na nas. O świcie zwykle bowiem były ataki. W kilka chwil później ukazał się nad nami, dając sygnał niebezpieczeństwa, że nieprzyjaciel idzie na miasto. Już przed wywiadem swoim dał nam rozkazy, że wrazie gdyby groziło nam niebezpieczeństwo, mamy się przenieść do Żytomierza. Zaraz potem Corsi i Rorison ruszyli w górę ze swymi specjalnymi rozkazami, które mieli spełnić.

Ja miałem pozostać z resztą rannych pilotów i prowadzić atak główny przeciw nieprzyjacielowi. Przysposobiwszy się do wywiadu koledzy moi ruszyli, a ja pozostałem sam. Mój motor odmówił mi posłuszeństwa i rób co chcesz. Tylko motorowe wozy dla mechaników były jeszcze na polu i jeden lekki automobil — reszta już wyjechała. Nie było już na polu tłąmacza, bo ten wcześniej udał się do Żytomierza, ale mimo to wydałem rozkazy jak mogłem, w języku polskim, którego kilka słów się nauczyłem, pomagając sobie do tego niemieckim, aby natychmiast ewakuowali miasto, a ponieważ mój aeroplan okazał się zupełnie nieużyteczny, podpaliłem go, aby Moskale nie skorzystali z niego. Właśnie to czyniłem, gdym zobaczył aeroplan Crawforda, jadący nisko ponad ziemią. Zdziwiłem się, że wraca, gdy naraz aeroplan buchnął płomieniem i spadł na ziemię może na jakie 3 mile od nas. Dwóch jego mechaników pobiegło ku niemu. Ja wydałem rozkaz reszcie mechaników, aby wsiadali na wóz motorowy i odjeżdżali, nie chcąc ich ani na chwilę dłużej zatrzymywać i narażać na niebezpieczeństwo. W międzyczasie zauważyłem gęsty obłok dymu, podnoszący się z miejsca, gdzie spadł aeroplan Crawforda.

Wskoczyłem do pozostałego nam lekkiego automobilu i ruszyłem w kierunku, gdzie dym wskazywał, że Crawford spadł. Niedaleko jednak ujechałem, bo ugrzązłem w kałuży i ani rusz naprzód. Zeskoczyłem zatem z automobilu i pieszo ruszyłem w poszukiwaniu za Crawfordem. Spotkałem się

z jego dwoma mechanikami, którzy przedemną pobiegli ku niemu, a ci objaśnili mnie, że widzieli go zdaleka jak szedł drogą na zachód. Sądząc, że trudno będzie Crawfordowi uciec pieszo, zawróciłem więc po automobil, mając nadzieję, że przy pomocy mechaników uda nam się ruszyć go z miejsca i ruszyć w poszukiwaniu za Crawfordem. Niestety chciało, że nic nam się w tym dniu nie wiodło, bo nawet tego automobilu nie mogliśmy ruszyć z miejsca. Zagrzązł w błoto i ani go rusz. Ze względu, że nasz wóz motorowy już dawno pojechał, nie wypadało więc nic innego, jak i nam iść pieszo. Kazałem zabrać z automobilu magneto, aby go czasem bolszewicy nie wydobyli stamtąd i nie zabrali — i ruszyliśmy we czterech naprzód, bo i szofer poszedł z nami. Liczyliśmy, że dopędzimy po drodze Crawford'a i tak wspólnie będziemy próbować ratować się ucieczką.

Szliśmy tak kawał drogi polną ścieżką na zachód, gdy zobaczyliśmy wieśniaka jadącego na wozie. Zabraliśmy go, by nas podwiózł po drodze. Jadąc, uważaliśmy ciągle na wszystkie strony, znaleźliśmy bowiem kozackie sposoby walczenia. Widzieliśmy, że na całej linii mieli oni rozciągniętą sieć placówek i patroli i, że lada moment a spadnie na nas ćma kozaków. — Broń mieliśmy nie najlepszą. Nasz szofer miał strzelbę, czy też jakiś karabin, ale po obejrzeniu tej broni zwątpiłem, aby to wogóle strzelało. Do tej broni miał zaledwie kilka nabo. Ja miałem automatyczny pistolet o 7-miu strzałach, nasi zaś mechanicy obaj nie mieli żadnej broni. Do walki w takim razie nie byliśmy przygotowani, to było pewne.

Po godzinie może jazdy rozłączyliśmy się z naszym woźnicą, on bowiem skręcał z naszej drogi, więc ruszyliśmy pieszo. Przybyliśmy niebawem do wioski nad brzegiem lasu leżącej i tutaj postanowiłem dostać drugi wóz, szczególnie, że nasi mechanicy upierali się, by zabrać z sobą nasze magneto, wyjęte z automobilu, opierając się na twierdzeniu, że niebawem tę miejscowość weźmiemy nazad, więc będziemy mogli ten zostawiony automobil jeszcze używać.

Wójt tej wioski opierał się naszym żądaniom i nie chciał nam dać furmanki, aż dopiero kiedy przystawiłem mu rewolwer do piersi ruszył się i poprowadził nas ciasną uliczką wiejską, by dostać dla nas wóz i konia — jak mi to moi żołnierze próbowali wytłómaczyć po niemiecku i po polsku.

Uliczka ta zakręciła się nagle i zaraz ujrzyliśmy przed sobą — grupę złożoną może z 12 ludzi na koniach.

W momencie błysnęła mi myśl: Bez broni jesteśmy, nie damy rady.

„Kozacy” — wrzasnąłem do swoich ludzi. — Wójt także coś wrzasnął do pędzących na nas kozaków, a my zaraz hyc przez płot i dalej uciekać poza

zaściankami. Będąc pieszo oczywiście było dla nas lepiej, bo gdzie myśmy wpadli sami, tam kawalerja za nami podążyć nie mogła. Poza zaściankami umknęliśmy do pobliskiego lasu, z którym wieś się stykała. W las naturalnie puściliśmy się całą parą zanim nieprzyjaciel spostrzegł gdzie my jesteśmy. Pędziliśmy dalej, uważając na kierunek drogi po słońcu i po cieniach drzew. Gdyśmy się już zupełnie wyczerpali od biegnięcia, zaszyliśmy się w gąszcza leśne i odpoczęliśmy nieco.

Po jakimś czasie ruszyliśmy naprzód. Późno już było popołudniu, gdyśmy się wydostali z lasu i skierowali do pewnej chaty, stojącej na uboczu, przy lesie. Była to zapewne leśniczówka. — Tam dostaliśmy dużą misę mleka i trochę czarnego chleba. Smakowało nam to jedzenie, jak boskie nektary — po tern zdarzeniu naszym całym i tej gonitwie okropnej. Ponieważ setki razy jeździłem przedtem aeroplanem ponad tą okolicą — więc też znałem ją dokładnie. Idąc według mej pamięci, wyruszyliśmy w końcu na linię kolejową, wiodącą z Berdyczowa do Połonnego. Wskoczyliśmy następnie na pociąg idący z Berdyczowa, na którym oddziały nasze ewakuowały z Berdyczowa i udawały się do Czudnowa. W Czudnowie wszystko pomieszanę nie do opisania. Nikt nie wiedział, gdzie się nieprzyjaciel znajduje. Gdy powiedziałem oficerowi dowodzącemu oddziałem na stacji, że nieprzyjaciel znajduje się już niedaleko i, że napewno zajął Berdyczów — spojrzął na mnie, że z igły robię widły. Nie uszło nawet pół godziny potem, gdy nadszedł pociąg wojskowy z Berdyczowa, wioząc dziesiątki rannych i zabitych. Teraz dopiero dowiedziałem się, że pociąg ten był ostatnim, jaki wyjechał z Berdyczowa i, że nieprzyjaciel natarł na nich tuż przed wyjazdem, że ledwie zdołali ująć. Chwilę później widziałem tego oficera, jak na łeb na szyję gotował się do ewakuacji.

Pociąg wojskowy, o którym powyżej mówiłem miał krwawe przejście. Wielu z uciekinierów i żołnierzy zostało poranionych i pobitych na pociągu. Bolszewicki wóz pancerny zaatakował ich, odciął im drogę, a następnie jechał wzdłuż pociągu i z bliska walił z kulomiotów do pociągu napełnionego ludźmi, raniąc i zabijając całe dziesiątki.

Tejże jeszcze nocy przybyłem do Szepetówki. Pierwszą moją myślą w każdym nowem miejscu było zapytać się o Crawford'a. Ciągłe łudziłem się nadzieją, że uciekł bolszewikom przez lasy, jak to my zrobiliśmy. Obawiałem się jednak — a może go bolszewicy dostali. Tam i napowrót chodziłem wzdłuż wagonów, które były zupełnie zapchane żołnierzami. Był to bowiem bardzo ważny punkt kolejowy, to też zapchany był wojskiem i dostawami dla wojska. Co się mogło stać z moim kolegą Crawfordem? Noc zapadła, a ja jeszcze nic się nie dowiedziałem ani przez telefon ani przez telegraf czy eskadra

nasza znajduje się jeszcze w Żytomierzu, czy co się z nią stało. Postanowiłem jechać do Żytomierza i próbować ją znaleźć.

Jeden z moich mechaników nadszedł wtedy właśnie i doniósł mi, że kilku Amerykanów i Anglików znajduje się w pobliżu. Jakież było moje zdziwienie i radość, kiedy spotkałem tamże J. Pierpont Moffifa, sekretarza Amerykańskiej ambasady, kapitana Maula, oficera angielskiego, który był ze mną podczas oblężenia Lwowa i dwóch innych Anglików. Wszyscy zainteresowali się bardzo moją opowieścią.

Nie dokończyliśmy jeszcze opowiadań o swych przejściach, kiedy duża, tęga figura ukazała się w drzwiach. Był to Crawford we własnej osobie.

Miał on prawie takie same przejścia, jak i ja. Moffit, Crawford i ja wyszliśmy na spacer wzdłuż linii kolejowej — by się przypatrzeć temu całemu widowisku, które podniecało nerwy i burzyło krew. Na całej linii widać było porzkiadanych żołnierzy i uciekinierów, którzy leżeli naokoło palących się ognisk — z oddali to z bliska słycać było strzały stykających się oddziałów naszych z nieprzyjacielem. Nie wiele dbałem czy bolszewicy zaatakują nas lub nie, gdyż tuż koło mnie był mój kolega Buck Crawford, a daleko łatwiej jest spojrzeć niebezpieczeństwu w twarz, gdy się ma obok siebie szczerego przyjaciela.

Następnego dnia przyłączył się do naszej grupy, uwalany w błocie, sponiewierany, niski, ale krępy człowieczek, ranny, a jednak z uśmiechem na ustach — był to Rorison. On nam doniósł, że eskadra dostawszy się do Żytomierza, ruszyła dalej do Nowogrodu Wołyńskiego. On stamtąd wyjechał, ale jego motor popsuł się niedaleko Połonnego i tam spadł. Spadłszy z aeroplanem złamał sobie dwa żebra i mocno się potłukł, ale Rorison zawsze uważał fizyczny ból za żart, to też z uśmiechem opowiadał nam co się stało z eskadrą tego pamiętnego dnia, kiedy same nieszczęścia na nas się waliły.



## ROZDZIAŁ XV



## FAUNT-LE-ROY RATUJE SZTAB

**W**CZASIE, kiedy Crawford i ja pieszo gnaliśmy przez pola, chcąc ująć przed Moskalami, reszta naszej Eskadry miała również gwałtowne i podniecające przejścia. Wedy Shrewsbury wzbiał się w górę na naszym polu pod Berdyczowem, jedna z bomb na jego aeroplanie wypadła ze schowku i, lecąc w dół, urwała mu część przyrządów przy aeroplanie, co o mało nie przyprawiło go do runięcia wraz z aeroplanem. Dzięki przytomności umysłu potrafił tak aeroplanem pokierować, że zdołał wylądować cało w Żytomierzu. Reszta naszych pilotów przybyła także — po jednym — do Żytomierza z wyjątkiem Crawforda i mnie. Ze względu, że przez cały ostatni tydzień lotnicy nasi prawie nie spali, bo w dzień atakowali nieprzyjaciela, a w nocy naprawiali aeroplany lub przenosili się z miejsca na miejsce — postanowiono zatem przespać się nieco, by nabrać sił do dalszej walki.

Faunt-le-Roy postanowił jednakże zrobić jeszcze jeden wywiad w okolice Żytomierza, by się przekonać, czy nam nieprzyjaciel nie zagraża. Żytomierz bowiem był bardzo ważnym punktem, gdyż tu właśnie znajdował się generał Listowski głównie-dowodzący całym południowym frontem — jak również cały jego sztab. Było również koniecznem dowiedzieć się, czy nieprzyjaciela niema w pobliżu, albowiem w mieście nie było załogi wcale do obrony miasta, gdyż tydzień przedtem miasto to było przeszło sto mil za linią frontową, ale teraz linii już nie było, bo nieprzyjaciel przerwał nam linię i hulał, gdzie mu się podobało. Pozatem jeszcze jedna rzecz zniewalała Faunt-le-Roy'a do ostrożności, a mianowicie: wszystkie zasoby naszej eskadry znajdowały się obecnie w Żytomierzu, a Faunt-le-Roy nie miał najmniejszych chęci czy intencji rozstać się z nimi i pozostawić zapasy wrogowi.

Więc też mając te rzeczy na względzie, — Faunt-le-Roy, pomimo ogromnego przemęczenia, ruszył w powietrze. Zaledwie kilka mil ujechał za miasto — patrząc po okolicy, gdy długi czarny wąż kawalerji wijący się w dole i posu-

wający się prędko naprzód, spowodował go, że w sekundzie chwycił za ster i ruszył w dół, by się dokładnie przekonać, co to jest. Droga posuwał się przodem patrol złożony z kilkudziesięciu ludzi, a za nim w oddali jechała długa kolumna kawalerji. Faunt-le-Roy opadł jeszcze niżej, aby się zbliższy przekonać. Jeźdźcy zaczęli strzelać do niego. — To nie może być prawdą, aby oni już tu byli — pomyślał. — A jednak, tak jest! Rzeczywiście — to kawalerja Budiennego!

A więc to tak — to się tak stało... Zamiast atakować Koziatyn, a następnie Berdyczów, — Budienny rzucił swoje przednie siły wzdłuż linii kolejowej Berdyczów-Żytomierz i postanowił zaatakować odrazu obydwa te miasta, pomimo, że oddalone były od siebie o jakie 40 mil. Generał Listowski, jego sztab, wszystkie sztabowe mapy, papiery, rozkazy — wszystko to było w Żytomierzu. Co to za gratka byłaby dla nieprzyjaciela — gdyby tak niespodzianie zaatakował i zajął miasto...!

Trudno byłoby opisać, co się działo w umyśle Faunt-le-Roy'a, ale on w momencie wiedział, co ma robić. Odbił aeroplan w górę, błyskawicznym ruchem zawrócił, otworzył motor, jak tylko mógł, najdalej, zniżył dziób aeroplanu poziomo, aby nabrać więcej pędu i popędził jak strzała ku miastu, aby dać alarm.

Przybywszy do miasteczka przefrunął tuż ponad naszym transportem, dając kilkanaście strzałów z kulomiotów, co było naszym umówionym sygnałem, że nieprzyjaciel prawie na karku. Był to zarazem rozkaz do natychmiastowego ewakuowania — taki sam rozkaz, jak gdyby go wydał ustnie. Nim Faunt-le-Roy wylądował na polu, które znajdowało się może o kilometr od nas — już porucznik Weber, który nie spał, ale stał na straży — kierował ewakuacją naszej Eskadry. Piloci na łeb na szyję ubierali się i pędzili w pole do swoich aeroplanów. Nasze automobile i inne przybory i zasoby ładowano na kolej i w kilku chwilach wszystko było prawie gotowe do ewakuacji.

Faunt-le-Roy wylądował. Gdy tylko aeroplan stanął, w tej chwili wyskoczył i pędził, jak tylko mógł do najbliższego automobilu, znajdującego się o blisko pół mili od niego. Wskoczył doń zaraz i sam ująwszy za koło sterowe, popędził jak wicher do głównego sztabu. Sztab działał natychmiast. Wszystkie papiery wartościowe, mapy itp. w tej chwili zostały załadowane na pociąg sztabowy. Nasz transport, na którym były przybory i zasoby naszej Eskadry, przypięliśmy do pociągu sztabowego. Adjutantów sztabowych i tych paru żołnierzy, którzy byli w mieście, zabraliśmy na pociąg i jazda.

Zaledwie nasz pociąg wyjechał ze stacji i oddalił się nieco, pędząc do Nowogrodu Wołyńskiego, oddalonego o dwadzieścia pięć mil stamtąd, a już ka-

walerja Budiennego wpadła na koniach do miasta z przeciwnej strony. Mieszkańcy miasta opowiadali nam o tern później, gdyśmy z powrotem odebrali miasto kozakom. Mówiono nam, że ani pięć minut nie upłynęło od chwili jak pociąg ruszył ze stacji, gdy wpadli kozacy na koniach, pędzący przez ulice miasta jak szaleni — i kierowani przez miejscowych bolszewików, dopadli zaraz do budynku, w którym poprzedni nasz sztab miał swoją kwaterę.

„Gdzie jest generał? Gdzie jest generał...?” — wrzeszczeli, machając szablami i grożąc rewolwerami.

Generał uszedł. — Faunt-le-Roy uratował sztab.

Dla Eskadry Kościuszko nie było ani chwili spoczynku. Przez całą noc pomimo ulewnego deszczu, pracowaliśmy nad starą szopą w polu, które Faunt-le-Roy wybrał na nasze pole lotnicze w Nowogrodzie Wołyńskim, chcąc urządzić z szopy tymczasowy hangar — gdzie następnie zaciągnęliśmy nasze aeroplany.

Następnego poranku o świcie kapitan Corsi, idąc nazad do pociągu, znalazł pracownika Y. M. C. A. i amerykańską kantynę w mieście. — Tam, znużeni i strudzeni amerykańscy lotnicy dostali na śniadanie trochę jajecznicy i białego chleba. Mówili, że w życiu nic tak im nie smakowało, jak to śniadanie.

Ale o spoczynku teraz jeszcze nie można było myśleć. Sztab miał wysłać rozkazy dla naszych wojsk, znajdujących się jeszcze w Kijowie lub w okolicy tegoż, a tu nie można było, bo nieprzyjaciel odciął drogę. Porucznik Shrewsbury pojechał więc — przebywając około 100 kilometrów ponad terytorjum, znajdującem się obecnie w rękach wrogów i zawiózł rozkazy od głównego sztabu do komendanta 3ej armii, znajdującej się tamże. W kilka godzin później porucznik Weber zrobił tę samą drogę, a Shrewsbury powrócił z odpowiedzią na pierwszą depezę. My przypuszczaliśmy, że rozkazy, jakie Shrewsbury powiózł dla 3ej armii, musiały być takie, aby ta armia odcięta cofała się drogą na północny zachód. — To była prawdopodobnie jedyna droga z matni, w jakiej się znajdowała.

Tego samego nieszczęsnego dnia Rorison spadł ze swym aeroplanem i złamał sobie dwa żebra, a następnie połączył się z nami, o czym opisywałem w poprzednim rozdziale. Następnego dnia Crawford, Rorison i ja, tudzież moi mechanicy — pojechaliśmy do Nowogrodu Wołyńskiego i połączyliśmy się z naszą Eskadrą.

Faunt-le-Roy znów zrobił wywiad kilkunastomilowy na wschód i przytapał Budiennego na nowej sztuce. Cała armja Budiennego, nie skorzystawszy nic w okolicy bo popsuliśmy mu plany — zawróciła na wschód i waliła wprost

na Kijów. Zamiarem Budiennego widocznie było osaczyć 3cią armię naszą w Kijowie i tam ją zniszczyć. Nasi mieli tam i tak już dość ciężkie czasy, bo wzmożone siły bolszewickie tak ze wschodu jak i z południa całą siłą atakowały miasto. Jedyne wyjście z tego krytycznego położenia było wycofać się z Kijowa i forsownymi marszami dążyć na północny zachód, zanim Budienny okraży miasto od zachodniej strony. — Hallerczycy będą zapewne w Koziatynie, nic nie wiedząc o ruchach nieprzyjaciela, a teraz mają dobrą sposobność wycofać się stamtąd drogą na południowy zachód, gdyż Budienny skierował się prosto na wschód. Nie namyślając się długo, Faunt-le-Roy skierował się do Koziatyna, odległego o 70 kilometrów, naznaczył pozycje i ruchy nieprzyjaciela na mapie podczas jazdy, dopisał kilka słów, objaśniających sytuację i opuściwszy się prawie nad samą ziemię, przelatując ponad kwaterą sztabu w Koziatynie — spuścił tę depezę wraz z mapą przed samą kwaterą sztabu.

Porucznik Weber powrócił tej nocy z Kijowa z odpowiedzią ze sztabu 3ej armii na rozkazy wydane przez główny sztab, które był powiózł. Przywiózł z sobą również 300 marek polskich, jakie wygrał tamże od oficerów sztabowych, grając z nimi w „Chemin de Fer”.

Dnia 10go czerwca cała piąta grupa korpusu awiatycznego, która stała w Kijowie, przyjechała do Nowogrodu Wołyńskiego. Była to pierwsza wiadomość dokładna, że nasze wojska opuszczają Kijów. Piąta grupa awiatyczna musiała spalić dużo swych przyrządów i zasobów, nie mogąc ich ze sobą zabrać, a nie chcąc ich zostawić, żeby wpadły w ręce wroga. Spalono też i aeroplan Clarka, który ja częściowo uszkodziłem, gdy byłem zmuszony lądować na nierównym polu, używając go podczas choroby Clarka. Oficerowie grupy awiatycznej opowiadali nam, że armia znajdująca się w Kijowie przebiła się z Kijowa na północny zachód i, że porucznik Clark został przydzielony do grupy Amerykanów, którzy byli w Kijowie w organizacjach Czerwonego Krzyża. Armia ta w końcu uszła szczęśliwie, po wielu ryzykownych przygodach, o czym później Clark nam opowiadał, a my z zajęciem słuchaliśmy.

Opowiadał nam między innymi, jak to żona generała Rydza-Smigłego jechała na koniu obok swego męża na czele armii. Gdyby był Budienny ruszył nieco w górę na północny-wschód i w ten sposób najechał na Kijów — zamiast iść wprost na wschód, jak to zrobił — byłby się dobrze obłowił i prawdopodobnie niewieleby pozostało z naszej szczupłej armii, jaka się z Kijowa wycofała, ale, że na gwałt pędził prosto — na wschód do Kijowa sądząc, że nasi tam będą na niego czekać — więc armia nasza szczęśliwie mu umknęła.

Następnego dnia nasza Eskadra pracowała ciężko, naprawiając aeroplany i szykując je do wyprawy na nieprzyjaciela, który część swej wielotyśnej armii miał jeszcze w okolicy. Na drugi dzień była sobota. Byłem w polu z moimi mechanikami, przygotowując sobie nowy aeroplan do wyprawy. Aeroplan ten przyszedł świeżo z fabryki i nawet nie był jeszcze próbowany, ale kiedy w kilka minut później przybył Faunt-le-Roy i powiedział, że część kawalerii Budiennego powróciła nazad do Żytomierza i wali prosto na nas — postanowiłem ryzykowny i bardzo hazardowny krok — ruszyć w tym nowym aeroplanie do ataku na wroga i w ten sposób go wypróbować.

Poprowadziłem więc oddział naszych lotników do ataku. W ataku wzięli udział Corsi, Weber, Konopka i ja. Zaatakowaliśmy kolumnę bolszewickiej kawalerii oraz transporty, idące do Żytomierza. Podczas ataku ustrzelono Corsy'emu podpory tylne, co spowodowało później złamanie się jego aeroplanu w pół. Szczęściem, że potrafił utrzymać się w powietrzu tak długo, że zdołał oddalić się od nieprzyjaciela i wylądować cało w bezpiecznym miejscu. Motor aeroplanu Konopki stanął, gdyśmy już powracali z wyprawy, skutkiem czego obalił się on ze swym aeroplanem na ziemię, a uderzywszy o rosnące drzewo, strzaska! na miazgę swój aeroplan i ledwie sam z życiem uszedł.

Następnego dnia spodziewaliśmy się, że nieprzyjaciel napewno zwali się na nas. Jakież było nasze zdziwienie, kiedy we trójkę: Weber, Rorison i ja, objechaliśmy całą okolicę w promieniu kilkudziesięciu mil i ani śladu nieprzyjaciela nie mogliśmy znaleźć. Ten Budienny z całą swoją kawalerią kozacką — był dla nas rzeczywiście godnym podziwu. Armia jego była niby przez tamę spieniona woda wzburzonej rzeki — zatkaś jedną dziurę, to ci zaraz — dziesiątkami innych woda się przebija nim się obejrzyś.

Nieprzyjaciela nie było w okolicy, więc na chwilę mogliśmy odpocząć. Zmęczeni też byliśmy ogromnie. Walczyliśmy w ostatnich dniach prawie bez wytchnienia pod Białocerkwią, Koziatynem, Berdyczowem, Żytomierzem, a w końcu tu pod Nowogrodem Wołyńskim. Większość naszych aeroplanów była zestrzelona przez nieprzyjaciela lub też całkowicie zgruchotana, a oprócz tego zasoby nasze tak broni, amunicji, jak i przyborów potrzebnych w awiatyce, zupełnie się wyczerpały w tej walce.

Każdy teraz czuł i wiedział, że za kilka dni, a w najlepszym razie za parę tygodni Polska będzie musiała stanąć w obronie swych własnych granic i będzie musiała stoczyć ostatnią walkę, decydującą o jej wolnym życiu. Aby być gotowym do tej ostatniej rozprawy, sztab wydał rozkaz, abyśmy się przenieś-

li z całą naszą Eskadrą do naszej głównej kwatery we Lwowie i przygotowali się odpowiednio na tę ostateczną rozprawę.

Pułkownik Faunt-le-Roy zostawił kapitana Corsfego i porucznika Webera na froncie do dyspozycji generałowi Romerowi. Tam ci dwaj piloci dzień w dzień fruwali, pełniąc swą służbę tak świetnie, że generał Romer napisał osobisty list do Naczelnego Dowództwa w Warszawie z poleceniem, by ich odznaczyć Krzyżem Walecznych. Obydwaj byli godni tego.

W międzyczasie reszta naszej Eskadry ruszyła do Lwowa. Pokiereszowani, poranieni — bowiem Noble, Sękowski i Rorison byli ciężko ranni, — ale szczęśliwi i weseli myślą, że Eskadra Kościuszko, w której oni walczyli, wzięła czynny udział w obronie Polski.

## ROZDZIAŁ XVI



## PRZED WIELKĄ OFENZYWĄ

**N**IEMA to jak Lwów. — Gdyśmy się tam nazad dostali, byliśmy jak w domu i czuliśmy się jak u siebie. Było nam również bardzo przyjemnie spotkać się znowu z kapitanem Kelly. Kapitan Kelly przybył do Polski jako obserwator, ale ponieważ nasze aeroplany były pojedyncze i nie mieliśmy ani jednego podwójnego aeroplanu, wobec tego kapitan Kelly nie mógł zaufać swych zdolności w znanej mu dziedzinie. Przydzielony więc został do innej gałęzi służby i przez pierwszą zimę spełniał obowiązki oficera operacji wojskowych, w dziale administracyjnym.

Pomiędzy innymi czynnościami, kapitan Kelly trzymał także i pamiętnik oraz kalendarzyk wypadków wojskowych, odnoszących się w szczególności do Eskadry Kościuszko. Wiele epizodów, opisanych tutaj pochodzi z jego pamiętnika. Kapitan Kelly pragnął jednak rzeczywiście należeć do Eskadry Kościuszko i wraz z nami brać udział w walkach, to też przez całą wiosnę przebywał we Lwowie w szkole awiatycznej i kształcił się na pilota.

Przybywszy do Lwowa poszliśmy odwiedzić naszych starych przyjaciół pp. Ebenbergów i Orchowskich, z którymi zapoznaliśmy się za poprzedniej naszej bytności we Lwowie. Przyjęli nas z otwartymi rękami i zdawało się nam, że jesteśmy w domu, że do naszych własnych rodzin powróciliśmy. Były to rzeczywiście bardzo poważne i patryotyczne rodziny.

Należy zaznaczyć, że amerykańscy lotnicy Eskadry Kościuszko zapisali się do służby, przy rekrutacji, tylko na 6 miesięcy. Czas ten dawno przeszedł i niektórzy z naszych członków Eskadry, którzy mieli niecierpiące zwłoki obowiązki rodzinne w Ameryce, byliby dawno pojechali do swych domowych pieleszy, ale zatrzymali się jeszcze, bo widzieli jak bardzo potrzebną była ich służba w walce z nieprzyjacielem.

Teraz jednak nadszedł czas, że odjazdu swego nie mogli dłużej odkładać. Straciliśmy więc w ten sposób poruczników: Clarka i Shrewsbury'ego, —

których nam bardzo była szkoda, bo obaj zasłużyli się dobrze w Eskadrze i niejednokrotnie odznaczyli się swymi czynami.

Faunt-le-Roy i ja zawezwani zostaliśmy do Warszawy. Tu mianowano Faunt-le-Roy'a dowódcą wszystkich oddziałów awiatycznych w całej armii polskiej, a mnie mianowano komendantem Eskadry Kościuszko. Złote czasy mieliśmy w Warszawie. Amerykańscy dziennikarze, a mianowicie James White, korespondent Philadelphia Public Ledger, Jerzy Witte, korespondent Chicago Daily News i James Hove z Associated Daily Press wydali obiad na nasze przyjęcie i wyprawili nam niespodziewaną owacę. Bawiliśmy się świetnie. Zabawa trwała aż do samego rana.

Faunt-le-Roy i ja postanowiliśmy starać się zdobyć więcej amerykańskich lotników i powiększyć za każdą cenę Amerykański oddział lotniczy w Polsce. Wiedzieliśmy co nas czeka, że nadchodzi wielka ofensywa rosyjska i, że będą nam potrzebne jak największe siły. Wysłaliśmy więc depeszę do pułkownika Benjamin F. Castle, poprzednio asystenta szefa Amerykańskiej Służby Powietrznej (obecnie urzędnika Irving National Bank of New York) z prośbą o zajęcie się tą sprawą i dostarczenie nam Amerykańskich pilotów. Pułkownik Castle poświęcił swoje wakacje i zajął się pracą pomocy Polsce. Nasza Eskadra zawdzięcza mu wiele i jesteśmy mu dłużni dług wdzięczności za tę jego pracę.

Każdego dnia nadchodziły teraz hiobowe wieści z pola bitew, publikowane w oficjalnych biuletynach, że nasze wojska stale się cofają, a nieprzyjaciel następuje im na pięty. Cofaliśmy się na całym froncie. Cała Polska przygotowywała się do ostatecznej rozprawy z wrogiem. Naczelnik Państwa, Józef Piłsudski wydał proklamację do narodu, wzywającą pod broń wszystkich zdolnych do noszenia broni. Generałowi Józefowi Hallerowi polecono tworzyć nową, wielką ochotniczą armię i mianowano go wodzem tejże. Starano się wszelkimi siłami o stworzenie kawaleryi w odpowiedniej ilości, aby przeciwstawić ją słynnej kawaleryi Budiennego, jak również zwalczać mniejsze oddziały bolszewickich kozaków. (To powinno być dawno zrobione, a nie przyszyłoby do naszego niefortunnego odwrotu z pod Kijowa.)

Warszawa była podniecona i rozdrażniona do ostateczności. Krew się burzyła we wszystkich. Każdemu przychodziło na myśl pytanie: Czy Polska po 150 latach niewoli — otrzymawszy wolność i niepodległość ma znowu upaść pod drapieżnymi kłami moskiewskiego niedźwiedzia? Ale odpowiedź szła: — przecząca odpowiedź z ulic, które słyły szeregi nowozapisanych ochotników na front: —



Oddział żołnierzy-kobiet, które utworzyły Legię Kobiet. Legia ta odznaczyła się nie tylko w obronie Lwowa i Wilna, ale i w wielkiej polskiej kontr-ofensywie.

„Jeszcze Polska nie zginęła,  
póki my żyjemy...”

Dzień ostatecznej rozprawy zbliżał się szybko, — więc nie czas było na bawienie się lub pobożne próżnowanie w Warszawie. Postanowiliśmy więc z Faunt-le-Roy'em postarać się jaknajprędzej o jaknajwiększe zasoby broni i amunicji. — Zdobyliśmy co się dało świeżych ludzi i coprędzej powróciliśmy do Lwowa.

Od tej chwili prawie ciągle znajdowaliśmy się w polu. Pracowaliśmy ciężko, próbując nowe aeroplany i przygotowując wszystko do ostatecznej rozprawy. Rorison wziął na siebie trudny i ogromnie niebezpieczny obowiązek wypróbowania po raz pierwszy wszystkich nowych aeroplanów, czy będą zdadne do użytku. Podczas tych naszych przygotowań, nieprzyjaciel zbliżył się aż pod Tarnopol. Porucznik (obecnie major) Rayski wobec tego zmuszony był przenieść swój oddział lotniczy z pod Tarnopola do Lwowa. Tu przybywszy, przydzielił się wraz z swymi ludźmi do amerykańskiego oddziału lotniczego i poddał się pod komendę pułkownika Faunt-le-Roy'a.

Nadszedł dzień 4-go lipca, — ten pamiętny dla Amerykanów dzień „4th of July” — w którym obchodzą wiekopomną rocznicę ogłoszenia niepodległości Stanów Zjednoczonych. Obywatele miasta Lwowa, pomimo, że nieprzyjaciel znajdował się pod murami miasta, bo cała okolica na wschód od Lwowa była już w rękach wroga — postanowili święcić ten dzień uroczyście. Urządzono ceremonialny obchód w ratuszu miejskim, w którym to obchodzie wszystkie organizacje amerykańskie, znajdujące się w mieście, wzięły udział. Pamiętam, jak siedziałem w ratuszu podczas tych ceremonii — i patrzyłem na pięknie malowany obraz, przedstawiający Kościuszkę ze sztandarem Orła Białego w ręku: patrzy on w górę, jakby się modlił o wolność i niepodległość dla swego narodu.

Książę Poniński, były namiestnik Galicji — przemawiał. W swej mowie zwrócił się też do Amerykanów i w kilku słowach podziękował i nam za naszą służbę i czyny dokonane pod Lwowem i wogóle na froncie; wszyscy byliśmy bardzo wzruszeni.

Z komendy głównej nadeszły rozkazy, aby kilka aeroplanów stawiło się w Kowlu; wysłano więc mnie do wyszukania odpowiedniego miejsca na pole lotnicze i kwaterę. Przybywszy do Kowla, przekonałem się, że miejsce przeznaczone nam nie nadaje się wcale na pole lotnicze. Skomunikowałem się z kapitanem Perini (obecnie podpułkownikiem) i dostałem od niego rozkazy, że mamy się stawić na inne pole w okolicy Hołoby — i że tamto pole

zostało nam wyznaczone. Pułkownik Faunt-le-Roy przybył tamże wkrótce potem z całą Eskadrą, a oddawszy mi komendę nad Eskadrą, odjechał do innych oddziałów korpusu lotniczego. Na drugi zaraz dzień otrzymałem telefoniczne rozkazy, aby uderzyć na nieprzyjaciela z jaknajwiększą możliwie siłą. Rozkazy wykonałem.

Nasza Eskadra więc znowu znalazła się na froncie i stawiała czoło wrogowi.

## ROZDZIAŁ XVII



### ROZPACZLIWE DNIE

**Z**A RESZTĘ mojej opowieści należy mi się przeprosić Szan. Czytelników, jak również moich kolegów z Eskadry Kościuszko. Nie brałem bowiem udziału w walkach, które będę się Wam starał opisać, a zatem prawdopodobnie nie będę w stanie wszystkiego opisać. Wiele bohaterskich czynów prawdopodobnie pominię, jak również wiele innych rzeczy nie opowiem dokładnie z braku należytych wiadomości. Co poniżej opisuję, to jest z opowiadań kolegów — którzy pozostali w Eskadrze i z urzędowych raportów o naszej Eskadrze.

Pod Hołobą, gdzie Eskadra nasza stała od 13-go lipca do 3-go sierpnia — członkowie naszej Eskadry poraż pierwszy przez cały czas naszej służby pochorowali się. Większość naszych mechaników zapadła na tyfus brzuszny. Przez cały czas naszej służby w Polsce, staraliśmy się utrzymać jaknajwiększą czystość nie tylko w oficerskich kwaterach, ale i w kwaterach, gdzie nasi mechanicy przebywali. Staraliśmy się również, aby pożywienie było zdrowe i jako tako dostateczne. W Holobach jednakże nasi ludzie musieli mieszkać i sypiać gromadnie w wagonach kolejowych, bo nie było innego miejsca. Prócz tego żołnierze nasi, jak również oficerowie byli wycieńczeni zupełnie ciągłymi walkami — co oczywiście sprzyja różnym chorobom, bo człowiek wycieńczony podatniejszy jest chorobie. Wobec tego, że część ludzi złożona była chorobą — pozostała reszta musiała dwa razy ciężiej pracować, aby podać nawałowi pracy. Kilku oficerów, którzy pozostali — ciągle było w powietrzu na froncie.

Było to rzeczywiście bardzo ciekawe skojarzenie wypadków, że właśnie na 13-tym (nieszczęśliwy numer) Polu Lotniczym mieliśmy prawie same nieszczęścia, same wypadki. Ja miałem pierwszy wypadek. Dnia 14-go sierpnia kapitan Kelly z porucznikiem Rayskim pojechali na nieprzyjaciela i zaatakowali kolumnę kawalerji, złożoną z 1,500 dobrze wyćwiczonego starego żoł-

nierza. Pomimo, że grzali nieprzyjaciela i zaatakowali nieprzyjaciela z kulomiotów i kilka bomb nań rzucili, robiąc poważne luki w szeregach — nieprzyjaciel nie schodził z pola i coraz celniejszymi strzałami odpowiadał na atak. To dowodziło, że nieprzyjaciel przyzwyczał się już do ataków powietrznych. Nazajutrz kapitan Kelly, wzięwszy ze sobą pilota z 21-szej Eskadry, należącego do grupy Rayskiego, ruszył znowu na wroga. Długo potem, gdy Polacy odbili tę część frontu, dowiedziano się, co się stało z nimi. Aeroplan był cięższego typu o podwójnym siedzeniu. Atakując wroga, opuścili się bardzo nisko nad ziemię i zbliżyli się na bardzo krótką odległość do wroga. Podczas tego, kiedy Kelly atakował wroga z kulomiotów, pilot operujący aeroplanem został zabity i aeroplan w momencie spadł na ziemię, krusząc się na drobne kawałki. Obaj lotnicy zginęli.

Kelly był to żołnierz o niezrównanej odwadze. Na niemieckim froncie zdobył sobie świetny rekord. Był to człowiek, który w najgorszych nawet chwilach, w najgorszych przeciwnościach zawsze trzymał głowę do góry, niczem nie pokonany, i śmierć jego była wielką stratą dla nas i dla Polski, ale zginął on tak, jakby sobie życzył zginąć — na froncie, przy atakowaniu wroga.

Pamiętam, jak raz siedziałem z nim w restauracji we Lwowie i rozmawialiśmy o tym przedmiocie. Mówiąc o śmierci, odrzucił w tył swoją piękną głowę, uśmiechnął się wesoło i rzekł:

„Jeśliby to miało przyjść i miało mnie spotkać — Coop, to chciałbym, aby to było na froncie tylko”.

I tam go też spotkało.

Tego samego dnia kapitan Ciecierski, który wyruszył z Warszawy na swoim nowym aeroplanie typu S. E. 5 Gest to mały aeroplan angielskiego systemu o pojedynczym siedzeniu), otrzymał pozwolenie od Faunt-le-Roy'a na przekroczenie linii i atak na nieprzyjacielską kawalerję. Jak pojechał, tak i nie wrócił więcej. Dopiero we dwa tygodnie po zawieszeniu broni, obdarty człowieczyna, zarośnięty, wyglądający na bolszewika, przeszedł na polską stronę z poza granicy rosyjskiej. Był to kapitan Ciecierski. Jak opowiadał — został on zestrzelony i wzięty do niewoli, a następnie przeszedł przez najrozmaitsze przygody. Pędzono go bosego, przytroczonego do konia — milami calemi. Nadto został on zbity okrutnie przez kozaków. Po zegzaminowaniu go w jakimś tam sztabie, odesłano go do więzienia pod strażą dwóch żołdaków. Jednego z tych zdołał on przekupić, że mu pomógł uciec. Razem z przekupionym kozakiem zabili drugiego strażnika, poczem Ciecierski uciekł w puszcę. Dostał się następnie do jakiegoś wieśniaka i pracował u niego za parobka przez kilka miesięcy. Aż wreszcie, kiedy urosła mu broda i wyglądał, jak

bolszewik raczej, niż polski oficer, wtedy opuścił służbę u wieśniaka i uciekł przez granicę na polską stronę.

Ciecierski był trzecim z rzędu, którzy zginęli jednego dnia. Zaczęło to wyglądać bardzo źle.

Sam fakt, że zaczęliśmy tracić ludzi i aeroplany, podwoił pracę pozostałych oficerów w Eskadrze. Pozostali oficerowie wzięli na siebie obowiązki zaginionych oficerów i orali dzień i noc. Dnia 16-go lipca, Chess i Rorison zrobili dwa silne ataki na nieprzyjaciela. Tego samego dnia oddział złożony z 4-ech lotników: Corsfego, Webera, Konopki i Chess'a, prowadzony przez Corsfego, rozpędził kolumnę kozaków bolszewickich.

Nie wiem jednak czy bies nas prześladował nieszczęściem, czy też nieprzyjaciel nauczył się lepiej bronić przed nami i więcej nam szkód czynić, dosyć, że raz po raz jakaś przygoda nas spotykała. Jedna z takich przygód spotkała nawet naszego wodza, pułkownika Faunt-le-Roy'a.

Pułkownik Faunt-le-Roy, robiąc wywiad nad drogą Łuck-Limanów, zobaczył patrol rosyjski, złożony z kilkudziesięciu kozaków. Zapomniawszy o swoich własnych przestrojach, jak się zachować w takich wypadkach, zaatakował patrol, nie zwracając uwagi na to, że droga, którą jechał patrol szła przez las, i, że w lesie mogło się znajdować tysiące wroga. Na dół, na dół pędził Faunt-le-Roy, plując kulami we wroga z obydwu kulomiotów. Kiedy opuścił się tak nisko, że był może na 50 metrów ponad czubkami drzew — tysiące kul sypnęło się z lasu na niego. Aeroplan zdziurawiony był jak przetak. Jedna z kul trafiła w naczynie z gazoliną, druga przeszła przez bańkę z oliwą i raniła go w nogę. Motor stanął; gazoliną z rozbitego naczynia bluznęła mu na twarz i w oczy, oślepiając go prawie. Jeszcze sekunda, a będzie w ręku wroga. Odruchowo z błyskawiczną szybkością pociągnął za kurek od zapasowego zbiornika z gazoliną, służącego w takich właśnie wypadkach. Już aeroplan dopadał ziemi — już zdawało się, że uderzy o nią, kiedy nareszcie motor dostawszy świeży zasób gazu odżył i zawarczał w powietrzu. — Faunt-le-Roy chwycił za ster i dalejże w górę. Kiedy już oddalił się nieco, spojrzął w dół i zobaczył bolszewickie watahy, jak stały zadziwione, jakim cudem ten człowiek uszedł im. Patrzyli na szybko oddalający się aeroplan, potrząsali pięściami i strzelali za nim. Faunt-le-Roy pomimo odniesionej rany roześmiał się z nich.

Mały zasób gazu starczył Faunt-le-Roy'owi zaledwie na naszą stronę tranzy frontowych pod Luckiem. Wylądował więc tamże. Corsi, — co prawie jechał wtedy na front, spotkał pułkownika Faunt-le-Roy'a opadającego na ziemię, więc wylądował tuż obok, by się przekonać, co mu się stało. Ale

Faunt-le-Roy powiedziałwszy, że z nim wszystko w porządku — rozkazał Corsemu nie zatrzymywać się wcale, tylko jechać na front.

Ta przygoda z pułkownikiem Faunt-le-Roy'em zdarzyła się 16-go lipca. Nie upłynęło dwa dni, a znów Crawford, obecnie dowódca Eskadry Kościuszko miał podobną przygodę — tylko jeszcze więcej podniecającą i działającą na nerwy. Zdarzyło się to tak:

Porucznik Crawford i kapitan Corsi fruwali po głównej drodze Luck-Hołoby. Celem ich było atakować wroga, jakiby się nawinał w okolicy. Zobaczywszy więc wroga, runęli prosto ku niemu. Nieprzyjaciel teraz nie uciekał już na widok aeroplanu i dopiero kilka aeroplanów mogło rozpędzić wroga. Toteż na ogień kulomiotowy z aeroplanów naszych lotników, nieprzyjaciel również odpowiedział ogniem. Naraz Crawford poczuł silne szarpnięcie. Register gazolinowy spadł do zera — propeler zaczął zwalniać — w momencie więc Crawford wiedział, że jego zbiornik z gazoliną został przestrelony. Prędko pociągnął za kurek od małego zasobu z gazoliną, na takie wypadki przygotowanego, ale napróżno. Motor ustal. Aby nie spaść prosto na dół i nie strzaskać się na śmierć — postanowił ześlizgnąć się w powietrzu z aeroplanem i wylądować opodal. Na aeroplanie lekkiego typu — jest to zupełnie możliwym. W chwili, kiedy został postrzelony, znajdował się tylko może na jakie 75 metrów od ziemi.

Szczęściem, że aeroplan był rozpędzony i do tego leciał pod wiatr, więc utrzymał się dobrze w powietrzu i szczęśliwie wylądował, pomimo, że pole, na które opadł nie było najlepsze do takiego lądowania.

Crawford myślał i działał szybko. Zdecydował więc w sekundzie, że jeśli motor nie odżyje zanim on opadnie na ziemię — to jedyna droga pozostaje — uciekać. Liczył, że może dopędzi tam, nim go bolszewicy złapią. Ledwie aeroplan stanął na ziemi, w tej chwili wyskoczył zeń Crawford (mając już pasy poodpinane, co zrobił podczas opadania na ziemię). Z rewolwerem w ręku — puścił się pędem ku puszczy. Poza nim o jakie ćwierć mili z przeciwnej strony pędziła sotnia kozaków na koniach z okropnym, dzikim wrzaskiem — by zrobić z niego bigos. Jak wielki jastrząb — z chmur spadł Corsi na nich — prażąc ich z obydwu kulomiotów, z determinacją, by ich zatrzymać za wszelką cenę, aż Crawford dopędzi puszczy. — Szczęściem Crawford rzucił okiem w tył poza siebie, by się przekonać, czy jest jaka szansa ucieczki. Gdy to zrobił, spojrzął również mimowoli na swój aeroplan i zauważył ku największemu swemu zdziwieniu, że propeller, czyli koło rozpędowe jeszcze się obraca. Widział również, że o ucieczce w puszcze ani niema co marzyć, bo wróg na koniach niedługo go dopędzi. Nieprzyjaciel był już bowiem o jakie sto kilkadzie-

siąt kroków. Zawróciwszy jak błyskawica, wziął jedną szansę, jaka mu pozostała — aeroplan. — Jak żbik, wskoczył na siedzenie, puścił gorący już teraz motor pełną siłą i w lot. Aeroplan na szczęście poszedł szybkim pędem — choć po nierównym gruncie, a tuż za nim pędziło na koniach kilkunastu kozaków, machających szablami i krzyczących tryumfalnie. A grunt był strasznie wyboisty. W chwili, gdy aeroplan nabrał już takiego rozpędu, że miał się wznieść, uderzył o wał torfowiska; jedno koło zaraz trzasło, jak również podpory podtrzymujące tylną część aeroplanu — pękły. Aeroplan wstrząsnął się okropnie. Zrobi teraz kozła, czy pójdzie w górę? — przeleciało przez myśl Crawforda. — Tym razem jednak szczęście dopisało mu. Maszyna nietylko nie wywróciła się, ale w tej właśnie chwili wzbiła się w powietrze. Crawford zrobił koło i pomknął ku granicy polskiej. Corsi przez całą drogę jechał obok niego, nurkując swoim aeroplanem w dół i do góry i gratulując Crawfordowi — jego szczęśliwej ucieczki.

Przez kilka dni następnych nieprzyjaciel znowu parł silnie na nasze pozycje i nasza Eskadra znów się musiała cofnąć, — nie mając odpowiedniej liczby lotników, by się nieprzyjacielowi oprzeć. Cały bowiem ciężar spoczywał na barkach Corsfego, Crawford'a, Webera, Konopki i Sękowskiego.

Gdy czytam rekord Eskadry, gdzie zaciągane były czynności Eskadry z każdego dnia — to się dziwię, że kilku ludzi mogło tyle pracy dokonać — tyle walk przejść i prawie dzień i noc być na swych posterunkach. Wygląda to tak, jakby nieszczęścia, odwroty i utrata towarzyszy boju, podniecały ich do tern uporczywszej walki z nieprzyjacielem. Ataki z kulomiotami i bombami, wywiady dla sztabu, depesze i rozkazy do poszczególnych oddziałów i pułków — dzień w dzień — to wszystko nasi lotnicy czynili. Zmęczeni, zmordowani, sponiewierani, niewyspani, bez przyborów należytych, bez odpowiedniej ilości mechaników — oni latali, latali — latali i walczyli.



## ROZDZIAŁ XVIII



## OBRONA LWOWA

**B**UDIENNY parł teraz całą siłą na Lwów, codzień to prędzej a prędzej. Eskadra nasza przeniosła się teraz do Uściługa nad Bugiem, i tam dzieliła swój czas na strzelanie do Moskali z aeroplanów i na wychodzenie nad rzekę i strzelanie do ryb w Bugu. Obydwa te zajęcia uważaliśmy za sport. — Tak oficerowie jak i żołnierze — kiedy już natłukli kozaków, ile się dało, szli nad Bug i dalejże pukać do ryb. Dwóch lub trzech oficerów stało na brzegu w białiznie i w kaloszach, bo gorąca były okropne i jak się ukazał jaki „zwierz” wodny, to dalejże pif, paf do niego. Jeśli co zostało ubite, to zaraz jeden z żołnierzy, których stała na brzegu gromada w stroju Adama — wskakiwał do wody, dawał nura i przynosił ubitą „zwierzynę”. To właśnie jest jedna z przyjemności, jakie lotnikowi przypadają w udziale, że lotnik jednego dnia, w jednej godzinie, może pędzić 150 mil na godzinę za nieprzyjacielem, a w następnej godzinie może znajdować się pomiędzy swymi kolegami w obozie, gdzieś daleko poza linią frontową i bawić się wesoło. Lotnik ma twarde życie, używa więc życia póki czas, bo zwykle ginie prędko.

Następnie Eskadra nasza przeniesiona została do Korczowa, gdzie staliśmy przez kilka dni, mieszkając w wagonach kolejowych — podczas kiedy Budienny z nadzwyczajną szybkością przerzucał swoje pułki kawalerji tu i ówdzie, tam i z powrotem. Polscy obywatele ziemscy z pobliskich dworów donosili nam co mogli, starając się uprzyjemnić nam nasz pobyt w tamtejszej okolicy.

Tu właśnie zdarzył się wypadek bardzo szczególny, który mało nie pozbawił życia naszego towarzysza broni, por. Konopki. Pole lotnicze znajdowało się tuż obok toru kolejowego, gdzie stał transport naszej Eskadry i gdzie mieliśmy nasze kwatery. Jeden z wagonów służył nam za kuchnię i pokój jadalny. Pewnego dnia, por. Konopka, wracając z wyprawy na nieprzyjaciela, opuścił się w dół, by wylądować. Kierował się na pole lotnicze, niedaleko za

torem kolejowym leżące. Na torze stał nasz transport, a między innemi i wagon z kuchnią polową. Porucznikowi Konopce zdawało się, że przejedzie ponad wagonami kolejowemi. W następnym momencie zauważył, że aeroplan jego opada i, że jeśli się nie podniesie, to uderzy w wagony. Puścił więc motor na całą siłę, chcąc się wznieść w górę i przeskoczyć wagony. Zapóźno jednak! Aeroplan odmówił posłuszeństwa. Z szybkością strzały wpakował się więc por. Konopka w otwarte drzwi tego właśnie wagonu, gdzie była kuchnia. Aeroplan był za duży, aby cały mógł wpaść do wnętrza. Skrzydła aeroplanu, uderzywszy o ściany wagonu, wstrzymały trochę pęd maszyny, ale mimo to motor i tułów aeroplanu wraz z lotnikiem wpadli do kuchni przez otwarte drzwi. Garnki, talerze, szklanki i inne przybory kuchenne przysły w drobne kawałeczki. Kucharz ze strachu i przerażenia aż do powały podskoczył, a względnie rozmach aeroplanu go tam podrzucił i posadził na rozpalonym piecu. Konopka otrzymał wielką ranę nad okiem, ma teraz bliznę, która pozostanie mu na całe życie. Musiał pójść do szpitala, gdzie spędził wiele żmudnych tygodni.

W tym właśnie czasie przyszedł rozkaz, by się przenieść do Lwowa.

Lwów był zagrożony — lada dzień groził mu upadek. Od północy dwie duże rosyjskie armje parły na Warszawę. Nawet jednego żołnierza z naszych północnych armji nie można było dostać, by zasilić skromne siły generała Hallera, wodza 6-tej armji, który bronił Lwowa. Zdawało się, że Lwów, to bohaterskie miasto musi teraz upaść. Jeśliby Lwów upadł prędko, to znaczyłoby, że hordy Budiennego byłyby wolne i mogłyby uderzyć na północ, — na prawe skrzydło głównych sił, pod wodzą Piłsudskiego — a następnie mogłyby zalać całą Polskę. Generał Haller postanowił więc za wszelką cenę nie oddać miasta. W tym właśnie czasie Faunt-le-Roy oddał Polsce nieocenione usługi. Działając jako dowódca sił awiatycznych 6-tej armji — pokierował atakami powietrznymi tak skutecznie, że powstrzymał dalsze posuwanie się nieprzyjaciela, co najlepiej stwierdza poniżej zamieszczony wyjątek z rozkazu sztabu generalnego:

*Wyjątek z Rozkazu No. 17.*

Komunikuje się w Nr. 2707 lot. pol. Głównego Sztabu z dnia 1-go września, 1920 r.

Eskadra: 5, 6, 7 „Kościuszko” i 12-ta, będąca pod komendą szefa korpusu awiatycznego 6-tej armji, majora pilota Faunt-le-Roya, dokonały dnia 16-go i 17-go sierpnia tegoż roku 129 wzlotów, podczas których zużyto 7,700 kilogramów bomb i 16,700 naboju kulomiotowych.

Cyfry najwyraźniej wykazują rezultaty, jakie poczyniły Eskadry pod kierownictwem pilota, majora Faunt-le-Roy'a. Walki korpusów awiatycznych 6-tej armji z kawalerją Budiennego były prowadzone z jaknajwiększą dokładnością i najlepszym skutkiem. To zostało bez kwestji stwierdzone przez pojmanych niewolników, którzy wielokrotnie to zaznaczyli w swoich zeznaniach, — jak również i bezdrutową depeszą telegraficzną, wysłaną przez dowództwo rosyjskich armji do swego rządu, — a przejętą przez nas. Wyjątek tej depeszy brzmi:

„W ostatniej bitwie pod Lwowem pułki kawalerji naszej armji doznały wielkich strat ze strony nieprzyjacielskich aeroplanów, które fruując całemi eskadrami, złożonemi z 12-tu aeroplanów, bombardowały naszą armję z powietrza, jak również dziesiątkowały naszą kawalerję ogniem z kulomiotów”.

Podpisano: *Rada Rewolucyjna*

(—) *Budienny*

(—) *Woronilow*, marszałek polny sił zbrojnych.

Złoczów, Nr. 265 op. 24, 8. 20.

Nadzwyczajne walki i czyny korpusów awiatycznych 6-tej armji są owocem wielkiej zdolności organizacyjnej i niespożytej energii szefa awiatyki 6-tej armji, majora pilota Faunt-le-Roy'a, dzięki jego idealnemu i entuzjastycznemu poświęceniu się za sprawę Polski, w wypełnianiu obowiązków powierzonych mu, jako dowódcy awiatycznych sił 6-tej armji. Podziękowanie należy się również komendantom, personelowi lotniczemu i pomocniczemu Eskadr 5-tej, 6-tej, 7-mej „Kościuszko” i 15-tej, bo przy złączonych wysiłkach ich wszystkich byli w stanie zadania swe wykonać.

Wszystkich tych, którzy wykazali nadzwyczajną odwagę w ostatnich walkach pod Lwowem, poleca się, aby byli odznaczeni bez zwłoki.

Podpisano: (—) *Rozwadowski*,  
generał-porucznik, szef sztabu.

Wszystkie Eskadry 6-tej armji walczyły energicznie i odważnie, ale na szczególniejsze uznanie zasłużyła sobie 15-ta Eskadra Poznańska.

Faunt-le-Roy sam powiedział, że nigdy i nigdzie nie widział zdolniejszych i odważniejszych lotników.

Były to ciężkie dni przejściowe. Członkowie naszej Eskadry pokochali mia-



Były szef sztabu generalnego, generał Rozwadowski — który dowodził zwycięską jazdą polską, a następnie zreorganizował armię polską. Lwów ma wiele do zawdzięczenia Gen. Rozwadowskiemu.

sto Lwów prawie tak samo jak i mieszkańcy — gdyż wiele tak przykrych, jak i wesołych dni spędzili w tern mieście, które było naszą główną kwaterą podczas naszej bytności w Polsce. Toteż bili się wszyscy, jak lwy, w obronie tego bohaterskiego miasta. Tym razem najwięcej pracowali: Crawford, ówczesny komendant Eskadry Kościuszko, dalej Weber i Sękowski.

Były to dni próby, krytyczne dni — ale dni świetnych czynów — bohaterskich walk.

Naraz radosna wieść z Warszawy błyskawicą przeleciała kraj. Z początku trudno było nawet w to wierzyć. Ale następnie przyszły potwierdzenia za potwierdzeniami i oficjalne i prywatne, wojskowe i cywilne, że to prawda. I było to prawdą! Polska armja operująca na południe od Warszawy podpuściła pod same mury Warszawy Moskali, a następnie rzuciła się jak tygrys na hordy moskiewskie i zniszczyła je doszczętu, skruszyła zupełnie. Cała rosyjska armja uciekała w popłochu na łeb, na szyję, gdzie tylko kto mógł uciekać. Część armji zapędzono do Prus Wschodnich, część do Litwy, a lwia też część zabrano do niewoli. Brygady, pułki, korpusy całe, szły do niewoli masami.

Wtedy to Budienny zaczął się cofać — nie pobity wprawdzie tak na głowę, jak jego koledzy na północnym froncie, ale mocno poturbowany, ze zdziesiątkowaną armją musiał się cofać. Ten Budienny, któremu dotąd nikt się nie oparł, — który niszczył wszystko przed sobą, jak lawina — ten Budienny został zatrzymany przez waleczną 6-tą armję generała Hallera, w której znajdowało się również dużo Polaków, ochotników, przybyłych ze Stanów Zjednoczonych. A co najważniejsze, został on wstrzymany od najazdu na Warszawę — co gdyby mu się było udało, mogłoby zaważyć ogromnie dużo na szali wypadków i kto wie, czyby stolica Polski nie padła pod kopytami jego dzikich kozaków, — gdyby był uderzył wspólnie z północną armją na Warszawę.

Zatrzymany przez 6-tą armję pod Lwowem, nie doszedł do Warszawy. Lwów został uratowany, a z nim Warszawa, a może i Polska.



## ŻEGNAJ POLSKO!

**P**O OBRONIE Lwowa, dnia walki dla naszej Eskadry prawie się skończyły. Nieprzyjaciel pędził na łeb na szyję, uciekając, że nawet dogonić go nie można było. Walka się skończyła, gdyż Rosjanie prosili o zawieszenie broni i zaczęli się układać w Rydze o pokój z Polską.

Wszyscy starzy członkowie naszej Eskadry jak: Crawford, Corsi, Chess, Weber, Konopka i Sękowski zostali odznaczeni krzyżami *Virtuti Militari*, przez gen. Hallera, wodza 6-tej armji. Zrobiono z tej okazji publiczną ceremonję na naszym Polu Lotniczem we Lwowie.

Pułkownik Faunt-le-Roy niedługo potem wyjechał do Ameryki, gdzie ułożył się z p. Ludwikiem E. Pierson'em, prezydentem banku Irving National Bank w New Yorku co do finansowania nowej amerykańskiej grupy lotników w razie gdyby zawieszenie broni zostało złamane i wojna na nowo się rozpoczęła z wiosną.

Eskadra nasza kwaterowała we Lwowie. — Mieliliśmy złote czasy. Amerykańscy lotnicy wydali bankiet w hotelu George'a — gdzie spotkali wiele bardzo urodziwych polskich dziewczyn. — Urządzali sobie także zabawę w „golf” na naszym polu lotniczem, gdzie spędzali sporo czasu. Zabawa w piłkę również zajmowała im niemało czasu; i tak doczekali się wiosny.

Zanim jeszcze pokój został podpisany — a właściwie wtedy, kiedy Faunt-le-Roy wyjechał do Ameryki — przyszedł rozkaz zdemobilizowania naszej Eskadry. Ja prawie na trzy dni przedtem wróciłem z niewoli do naszej Eskadry.

Eskadra nasza ruszyła do Warszawy, aby jeszcze przed zdemobilizowaniem zobaczyć Naczelnika Państwa i pożegnać się z nim. Naczelnik Państwa, Piłsudski, wydał z tej okazji obiad dla nas w Belwederze. Przedtem zaś, jeszcze w formalnej ceremonji udekorował Krzyżem Walecznych: Faunt-le-Roy'a, Crawforda, Corsfego, Chess'a i mnie. Gdyśmy stali naokoło stołu,

każdy z nas wesół, szczęśliwy i swobodny, a Naczelnik Państwa podniósł kielich z winem do toastu — przypomniała mi się scena, kiedyśmy go poraż pierwszy widzieli rok i pół przedtem w tern samym miejscu. Wtedy dał on nam polecenie, abyśmy poszli na front i wykazali co możemy zrobić. Teraz podniósł kielich w górę i w toaście do nas krzyknął:

„Cześć Wam, Amerykańscy piloci!”

Rumieniec wyszedł nam na twarze, bo czuliśmy, że nie zawiedliśmy, że przysłużyliśmy się może choć troszkę Polsce.

Tego samego dnia po południu generał Józef Haller także udekorował wszystkich członków naszej Eskadry w obecności wszystkich oficerów Polskiej Służby Awiatycznej w Warszawie, sformowanych w linję na przegład i defiladę. Po tej ceremonji oficerowie Polacy wydali na naszą cześć bankiet w koszarach oficerskich pod Mokotowem.

Teraz nadszedł już czas pożegnać Polskę i powiedzieć jej zwyczajem amerykańskim „Good bye!” Każdy oficer z Eskadry Kościuszki zdejmował swój uniform oficerski, — w którym tyle przeszedł — z żalem. Wprawdzie cieszymy się, że wracamy do swoich — do Ameryki — ale teraz, kiedy siedzę, jako cywil w moim pokoju w Ameryce i piszę — zdała od walk i niebezpieczeństwa, myślę sobie o tych dniach, kiedy to fruwaaliśmy pod sztandarem Orła Białego — i mówię tak samo, jak każdy z moich kolegów-oficerów.

„Dobrze było walczyć za Polskę!”