

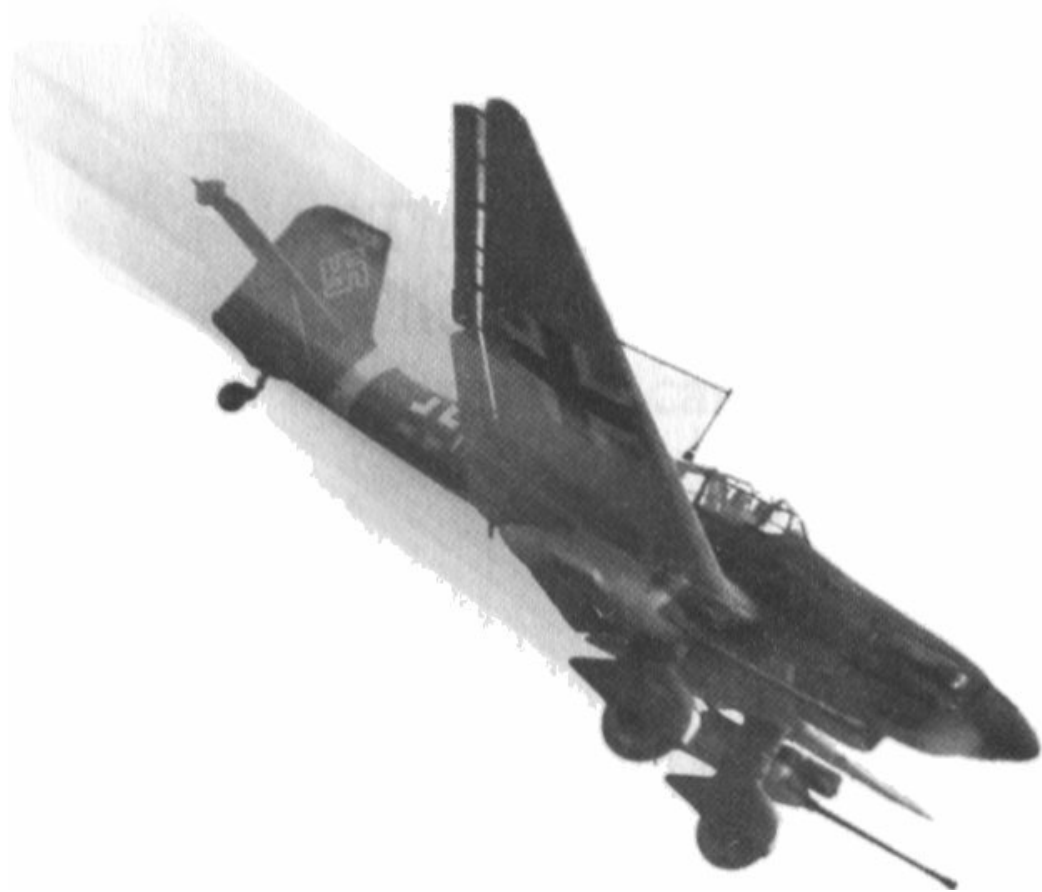


Hans-Ulrich Rudel

Pilot sztukasa

MÓJ DZIENNIK BOJOWY

Pilot sztukasa



Hans-Ulrich Rudel

Pilot sztukasa

MÓJ DZIENNIK BOJOWY

Tłumaczenie
Emilia Skowrońska
Anna Gancarz


Replika

Tytuł oryginału

*Mein Kriegstagebuch. Aufzeichnungen eines Stukafliegers by Hans-
Ulrich Rudel*

Copyright © 1983 by Limes in der F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung
GmbH,

München | www.herbig.net

Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo Replika, 2012

Wszelkie prawa zastrzeżone

Konsultacja merytoryczna

Łukasz Golowanow — Portal Konflikty.pl

Redakcja merytoryczna i językowa

STUDIO VP — Magdalena von Piechowska

Tomasz Antoni von Piechowski

Skład i łamanie

Mateusz Czeakała

Projekt okładki

Mikołaj Piotrowicz

Wydanie I

ISBN 978-83-7674-107-9

Wydawnictwo Replika

ul. Wierzbowa 8, 62-070 Zakrzewo

tel./faks 061 868 25 37

replika@replika.eu

www.replika.eu

Druk i oprawa: WZDZ - Drukarnia „LEGA”

Spis treści

Słowo od wydawcy polskiego

Słowo wstępne

Przedmowa do wydania amerykańskiego

I. Od parasola do sztukasa

II. Wojna z Sowietami

III. Lot podczas burzy

IV. Bitwa o twierdzę Leningrad

V. Przed Moskwą

VI. Wykształcenie i praktyka

VII. Stalingrad

VIII. Odwrót

IX. Sztukas przeciw czołgom

X. Nad Kubaniem i pod Biełgorodem

XI. Z powrotem nad Dniepr

XII. Dalej na zachód

XIII. Ucieczka nad Dniestrem

XIV. Lato przeznaczenia 1944

XV. Wojna o Węgry

XVI. Święta Bożego Narodzenia 1944

XVII. Ostatnie miesiące wojny — desperacko walczyliśmy do końca

XVIII. Koniec

Posłowie wydawcy niemieckiego

Przypisy

Zdjęcia

SŁOWO OD WYDAWCY POLSKIEGO

Od wybuchu II wojny światowej minęło ponad siedemdziesiąt lat, jednak zainteresowanie historią tego konfliktu nie słabnie. Można się pokusić o stwierdzenie, że największym powodzeniem cieszy się literatura mająca charakter osobistych relacji. Do tego gatunku przynależy książka Hansa-Ulricha Rudla *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*. Żeby nie psuć czytelnikom lektury, nie będziemy w tym miejscu referować imponujących dokonań militarnych śląskiego Niemca, jednak dzieło to wymaga kilku słów komentarza.

Hans-Ulrich Rudel uważał się za niemieckiego patriotę, ale będąc pupilem i — w pewnym sensie — także ofiarą goebbelsowskiej propagandy, nie czynił rozróżnienia pomiędzy wiernością ojczyźnie a wiernością jej przywódcy. Gdy III Rzesza chyliła się ku upadkowi, Rudel przestrzegał przed bolszewickim zagrożeniem, za to trudno się u niego dopatrzeć jakiegokolwiek refleksji związanej choćby z podpisaniem niemiecko-sowieckiego paktu o nieagresji z 23 sierpnia 1939 roku. Kiedy czeski ruch oporu pozbawił życia jego przyjaciela (również lotnika), Rudel nie dostrzegał w tym fakcie próby wyrównania rachunków z okupantem, tylko akt terroru. Dla porównania warto dodać, że do końca 1939 roku na Pomorzu Gdańskim wcielonym do Rzeszy planowo wymordowano około 40 tys. osób.

Autor książki, przesłuchiwany przez oficerów amerykańskiej 9. Armii Powietrznej tuż po kapitulacji Rzeszy, kiedy okazano mu fotografie ofiar obozów koncentracyjnych, nazwał je nadużyciami,

które są godne pożałowania i naganne, ale asekurował się, mówiąc, że nic o nich nie wiedział, i że podobnie postępowały niegdyś inne narody.

Rankiem 1 września 1939 roku zbombardowane zostało centrum Wielunia, miasteczka niemającego żadnego znaczenia militarnego. W rezultacie życie utraciło co najmniej kilkuset cywilów, a 75% zabudowy miasta zostało zniszczone. Czy da się to zdarzenie pogodzić z mitem rycerskiej Luftwaffe?

W książce *Moje życie w czasie wojny i pokoju* (Międzyzdroje — Kraków 2010) H.-U. rzuca gromy na członków Ruchu 20 Lipca, próbujących uśmiercić Hitlera, ale także na dezertersów z Wehrmachtu, przeciwstawiając im weteranów do końca wiernych ojczyźnie pod rządami Hitlera. Nie dowiemy się już, czy pilot zaliczał do zdrajców również setki tysięcy Alzaczyków, Ślązaków i Kaszubów, wcielonych do niemieckich sił zbrojnych wbrew swojej woli. Zatem nie deprecjonując wybitnego kunsztu bojowego H.-U. Rudla, doceniając jego hart ducha i samodyscyplinę, warto pamiętać o tych i szeregu innych wątpliwości, które nasuwają się przy lekturze jego dzieła. Mamy do nich pełne prawo, zwłaszcza nad Wisłą.

Zakrzewo, 2 stycznia 2013 roku

SŁOWO WSTĘPNE

Wojna to osobisty dramat żołnierzy, potężna broń, maszyny niosące śmierć, ale przede wszystkim — niszczące, zbrodnicze działanie skierowane przeciwko niewinnym ludziom i historyczne masakry od Oradour¹ po Hamburg, od Buchenwaldu po bombę atomową zrzuconą na Hiroszimę.

Gdy padnie ostatni strzał, wszystkie te tragedie rodzą ogromne zwątpienie, uzasadnioną wściekłość, absurdalne zachowania. Nastaje czas rozrachunków, które nie służą niczemu innemu, jak tylko uwiecznieniu nienawiści... Z tego właśnie powodu tak długo zwlekałem z napisaniem słowa wstępnego.

W końcu zwyciężył zdrowy rozsądek. Dlaczego miałbym tego nie zrobić?

Czy będę komunistą, jeśli napiszę, że MiG-25 jest być może najlepszym myśliwcem obecnych czasów? Czy stanę się nazistą, jeśli będę podziwiał aerodynamiczną precyzję Messerschmitta 262?

Technika, wiedza, archiwa — oto obszary, do których nie zdoła dotrzeć pragnienie zemsty, o ile nie będą one opanowane przez propagandę.

Także godność człowieka, pomijając granice państw, języki i ideologie, oraz w pewnym sensie jego grzeszne oblicze, pozostaje nietykalna.

Książka, która próbowałaby bronić metod nazistowskiej zagłady, budziłaby we mnie wstręt i nie miałbym żadnych skrupułów, by sprzeciwić się jej wydaniu. Mimo to cieszę się, że wspomnienia Rudla są dostępne także dla francuskich czytelników². Istnieją książki, których zadaniem jest ukazanie wielkości człowieka. Człowieka,

którego bezradne ciało jest udręczone — nieważne, czy występuje on w mundurze koloru khaki, niebieskiego czy ziemistoszarego. Człowieka, który pośród bezlitosnej walki na śmierć i życie wciąż odkrywa w sobie iskrę odwagi, solidarności lub wiary w siebie... We wspomnieniach Rudla zafascynowały mnie nie tyle uczucia, które we mnie wywołał, co ich wartość dokumentalna.

Z fachowego punktu widzenia — ach! już słyszę szyderczy śmiech głupców, którzy nigdy nie siedzieli w samolocie i mimo swojego rzekomego kosmopolityzmu nigdy nie pojmą, że ponad wyznaczającymi granice zasiekami wszyscy piloci z głębokim szacunkiem zgadzają się co do jednego — Rudel był asem niemieckiej Luftwaffe, największym dotychczasowym pilotem bojowym w historii. 2530 nalotów na wroga daje mu niezaprzeczalne prawo do tego tytułu. Pod tym względem jego książka, która zawiera proste opisy operacji i rezygnuje z niepotrzebnych literackich ozdobników, jest wysoce interesująca.

Rozwój taktycznego samolotu bojowego, od 1936 roku w Guadalajarze do 1951 roku w Korei, znacznie zwiększył udział lotnictwa w działaniach wojennych; początkowe, sporadyczne interwencje przerodziły się w codzienne starcia z wrogiem.

Z początku sztukasy wykorzystywano w Polsce, a potem we Francji, jako wsparcie walk piechoty i oddziałów zmotoryzowanych. Później stały się nieodłącznym elementem działań zbrojnych. Konieczność ciągłego utrzymania linii oporu, czyli stałego przeciwstawiania się wrogim myśliwcom, sprawiła, że technicy porzucili wreszcie pomysł „prawdziwego samolotu bojowego” i zaczęli pracować nad projektem bombowca. Podobnie było również podczas wojny z Koreą.

Najlepszym przykładem jest historia dowodzonego przez Rudla pułku „Immelmann”. Autor opisuje, że z początku sztukas, Ju 87 był dużym, ale raczej wolnym samolotem bojowym, stosowanym jako „pionowa artyleria” o dużym zasięgu, a później stał się wysoko wyspecjalizowanym samolotem służącym do niszczenia czołgów, pod którego skrzydłami umieszczono dwa działka 3,7 cm.

Później, gdy osłabiona Luftwaffe nie była w stanie bronić sztukasów przed atakami myśliwców, pułk „Immelmann” otrzymał samoloty Focke Wulf 190.

Rudel pisze: „Pułk lotniczy przerzucił się na Fw 190. Teraz czas na nasz dywizjon, został wycofany z akcji na osiem tygodni z obszaru znajdującego się w Sächsisch-Regen na tyłach frontu. Piloci Ju 87 przekwalifikowują się tutaj, tak jak w dawnych czasach, jeszcze raz na jednosilnikowy model samolotu. Na dłuższą metę może się to okazać konieczne we wszystkich jednostkach, ponieważ ostatnia seria samolotów Ju 87 stopniowo się wykańcza i nie będzie już produkowana”.

Później Rudel latał na samolocie Focke Wulf 190 D-9, „długonosie”, w którym mechanik umieścił hamulec ręczny, ponieważ po amputacji nogi Rudel nie był już w stanie obsługiwać pedałów — zawsze jednak najlepiej latało mu się na swoim starym Ju 87.

Gdy Hitler zaproponował mu przejęcie oddziału ponad 180 myśliwców przechwytyjących, by utajnić misję formowania na nowo w Hamburgu armii Wencka, odmówił, ponieważ uznał za najważniejsze swoje zadania bojowe na Ju 87.

Dla techników i historyków wojskowych książka Rudla jest wyjątkowo cenną pozycją. Chodzi nie tylko o nowe aspekty owej historycznej wojny w Rosji, lecz także o atmosferę panującą w niemieckim naczelnym dowództwie. Samolot Ju 87 był wielozadaniowy, mocny, prosty i idealnie nadawał się do szybkich interwencji na ograniczonym lub pobliskim terenie, jesienią 1940 roku zawiódł w Anglii, ponieważ cele były położone zbyt daleko od baz, w wyniku czego bez wystarczającej ochrony myśliwców formacje sztukasów były zestrzeliwane. Za to na bardzo rozciągniętym froncie rosyjskim zmienne i błyskawiczne ataki sztukasów na cele, których mobilność uniemożliwiała obronę, odgrywały ogromną rolę.

Pięćset zniszczonych czołgów na koncie Rudla i jego eskadry świadczy nie tylko o wymiarze walk na froncie wschodnim, ale także o znaczeniu powietrznych sił bojowych.

Pod koniec 1944 roku front znajdował się dwa tysiące kilometrów dalej na zachód, skurczył się do obszaru między Wiedniem i Królewcem, a licznie napierające sowieckie myśliwce zostały stłoczone na o wiele mniejszym terenie. Myśliwce Luftwaffe, które jednocześnie musiały stawić czoło alianckim operacjom na Renie, nie były już w stanie dłużej bronić obu frontów. W związku z rozwojem wydarzeń i przy znacznie mniejszej produkcji samolotów — większość zakładów produkcyjnych została zniszczona w wyniku alianckich bombardowań — pułk „Immelmann” został wyposażony w samoloty Focke Wulf 190.

Zmniejszyło to skuteczność jego akcji, a poza tym Luftwaffe nie miało już skutecznego dowództwa.

W *Le grand cirque*³ napisałem:

„Po wydarzeniach z 1 stycznia 1945 roku Luftwaffe nie ma już praktycznie żadnego centralnego przywództwa i eskadry/dywizjony musiały walczyć według własnego uznania. Ich dowódcy otrzymywali jedynie niejasne wskazówki ogólne, podczas gdy kontrola ich wypełniania przeprowadzana była z ogromną niedbałością. Każda jednostka Luftwaffe skupiała się wokół jakiegoś głównego lotniska, któremu podlegały liczne mniejsze lotniska. Ich stanowiska dowodzenia, działa przeciwlotnicze oraz służby zaopatrzeniowe i naprawcze pozostawały w bardzo luźnych stosunkach z głównodowodzącymi Luftwaffe”.

Sytuację tę potwierdza Rudel i jego „Immelmann”, który musi działać praktycznie bez dowództwa. Gdy dowódcy armii potrzebują wsparcia Luftwaffe, zwracają się bezpośrednio do Rudla. Ten wykorzystywał często swoją władzę, by po odbytym przez siebie locie zwiadowczym przeprowadzać skomplikowane operacje wspierane przez myśliwce.

Poza tym w zapiskach Rudla odnalazłem mnóstwo ciekawych szczegółów o akcjach, których byłem świadkiem, stojąc po drugiej stronie barykady.

Mam tu na myśli na przykład wydarzenia z 1 stycznia 1945 roku, o

których wzmianki można znaleźć jedynie w najbardziej tajnych alianckich archiwach. Rudel relacjonuje nam tamte zdarzenia, potwierdzając moją opinię tymi słowami: „Rankiem pierwszego stycznia znajdujemy się w obwodzie frankfurckim. Słyszę dźwięki samolotu i wyglądam na zewnątrz, by zobaczyć szary poranek. Myśliwce wykonują loty koszące z wielkim hukiem. Moja pierwsza myśl: Amerykanie! Już dawno nie widziałem tylu samolotów po mojej stronie. To jest niemożliwe: wszystkie mają niemieckie godła, to są Bf 109 i Fw 190. Lecą na zachód. Później powinienem się dowiedzieć, jakie są plany operacyjne. [...] Samoloty, które widziałem dzisiejszego poranka, były częścią jednostek wyznaczonych do zaatakowania alianckich baz lotniczych. Mamy nadzieję, że zniszczymy tyle samolotów, że przewaga lotnicza wrogów nad Ardenami, gdzie walki zostały wstrzymane, nie będzie już tak przygniatająca”.

Wszystko to sprawia, że książka Rudla jest ważna dla każdego, kto podczas ostatniej wojny walczył po stronie aliantów.

Gdy czytam tę książkę, na pierwszy plan wysuwają się dwie cechy osobowości Rudla: jego moralna siła i gotowość do boju. Cechy te godne są bezgranicznego podziwu.

Aby zrozumieć, co oznacza 2530 nalotów na wroga, trzeba walczyć jako pilot podczas wojny. Pomijając szczęście, które jest potrzebne przy takiej liczbie lotów, która obala wszelkie rachunki prawdopodobieństwa — umiejętności i odwaga Rudla nie mają sobie równych.

Niejednokrotnie był ciężko ranny i ostatnie sto akcji przeprowadził z krwawiącym kikutem amputowanej prawej nogi, którą rozerwało mu działo przeciwlotnicze.

Mogę powtórzyć jedynie to, co mówiliśmy w RAF-ie o Walterze Nowotnym: „Szkoda, że nie nosił naszego munduru”⁴.

Postscriptum — czerwiec 1983 roku

Wciąż jestem zadowolony z faktu, że przed trzydziestoma laty

zdecydowałem się na napisanie słowa wstępnego do francuskiego wydania zapisków Rudla. Młodzi piloci również mogą brać przykład z mojego przyjaciela.

Rudel nigdy nie splamił żołnierskiego honoru. Historia nie ukrywa faktu, że tysiące niemieckich matek zawdzięczają życie swoich synów jego odwadze. To przecież jemu i jego kompanom z pułku „Immelmann” tak często udawało się zapobiec zamknięciu w kotle niemieckich jednostek przez sowieckie wojska.

Poczucie własnej godności nie pozwoliło mojemu przyjacielowi Rudlowi na zaakceptowanie upokorzenia swojej ojczyzny przez aliantów w 1945 roku, tak samo jak ja wraz z moimi kolegami z Wolnej Francji nie pogodziliśmy się z tchórzliwym zadowoleniem z rozejmu, samoponiżeniem przez rząd Vichy i donosicielstwem...

Rudla, który ciągle — a wiem to lepiej niż większość innych ludzi — odmawiał, by posłużono się jego nazwiskiem dla politycznych celów lub intryg, oczerniono w najpodlejszy sposób.

W ojczyźnie Rudel nie miał takiego szczęścia jak podczas wojny. Zrozumiał, że godność osobistą będzie mógł zachować jedynie w ekstremalnych warunkach — czyli podczas dobrowolnej emigracji. Jedynie w ten sposób mógł zachować twarz i opinię bohaterskiego żołnierza.

Słynne powiedzenie *right or wrong, my country* (ma rację czy błądzi, to moja ojczyzna) wciąż jest najlepszą myślą przewodnią, gdy nie działają racjonalne przemyślenia i argumenty.

Mój przyjaciel Rudel może jednak spoczywać w spokoju, ponieważ pewnego dnia historia wielkiego, zaprzyjaźnionego z nami niemieckiego narodu przyzna mu sprawiedliwość, na którą zasługują jego wybitne osiągnięcia.

Pierre Clostermann

Pierre Clostermann, najlepszy pilot myśliwski we Francji w czasie II wojny światowej, od 1942 roku latał w RAF-ie, gdzie po pewnym

czasie stał się dowódcą eskadry, a potem dywizjonu. Za swoje zasługi został odznaczony Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym oraz Orderem Zaszczytnej Służby. Napisał kilka książek o lotnictwie, które zostały przetłumaczone również na język niemiecki. Najpopularniejszą z nich jest *Wielki cyrk*. Z byłym wrogiem, Hansem Rudlem, po wojnie połączyła go wielka przyjaźń. Dla tego wydania zapisków Rudla Pierre Clostermann dopisał postscriptum.

PRZEDMOWA DO WYDANIA AMERYKAŃSKIEGO ⁵

Podczas wojny, zwłaszcza w lotnictwie, bardzo często słyszy się nazwisko pilota walczącego po stronie wroga. Jednak rzadko zdarza się tak, że później dochodzi do spotkania. Pod koniec ostatniej wojny światowej niektórzy z nas mieli jednakże okazję poznać kilku znanych pilotów niemieckiej Luftwaffe, którzy do tej pory byli dla nas tylko nazwiskami. Zapomniałem większość tych nazwisk, ale dobrze pamiętam Gallanda ⁶, Rudla i niemieckiego pilota nocnych myśliwców, Mayera ⁷. W czerwcu 1945 roku na kilka dni przyjechali do kwatery głównej myśliwców RAF w Tangmere, co ich byłym przeciwnikom z RAF-u dało możliwość podyskutowania o wojnie powietrznej i samolotach, czyli tematach fascynujących każdego pilota. Miała miejsce również zabawna sytuacja, gdy Mayer, rozmawiając z naszym znajomym pilotem myśliwców Brancem Burbidgem, stwierdził, że to właśnie on zestrzelił go pewnej nocy nad własnym lotniskiem, gdy podchodził do lądowania.

Ponieważ większość czasu podczas wojny spędziłem w niewoli, dużo słyszałem o Rudlu. Od czasu do czasu niemiecka prasa poświęcała obszerne artykuły jego bohaterskim lotom bombowcem na froncie wschodnim. Dlatego też bardzo chciałem go poznać, gdy w czerwcu 1945 roku przybył do Anglii. Na krótko przedtem stracił nogę, co opisał w tych wspomnieniach. W tym czasie dowódcą w Tangmere był słynny oficer RAF-u, Dick Atcherley. Poza tym obecni byli również: Frank Carey i Bob Tuck (który razem z nami przebywał w niemieckiej niewoli), „Raz” Berry, Hawk Wells i Roland Beamont (który później

został pilotem testowym w English Electric). Wszyscy doszliśmy do wniosku, że w jakiś sposób musimy zdobyć protezę dla Rudla. Byliśmy zasmuceni faktem, że nam się to nie udało, chociaż wykonano odlew z gipsu i zdjęto wszystkie wymiary. Okazało się, że dopiero jakiś czas po amputacji można było wykonać protezę, więc byliśmy zmuszeni zrezygnować z planów.

Autobiografię człowieka, którego znaleźliśmy nawet bardzo krótki czas, czyta się zawsze z większym zainteresowaniem niż autobiografię obcej osoby. Książka Rudla to raport z pierwszej ręki o jego życiu i działaniach podczas wojny w niemieckiej Luftwaffe i walce na froncie wschodnim. Nie zgadzam się z wyciągniętymi przez niego wnioskami i niektórymi jego przemyśleniami. Koniec końców znajdowałem się przecież po drugiej stronie barykady.

Choć książka dotyczy życia jednego człowieka — dzielnego człowieka — prowadzącego osobistą wojnę z bezwzględną stanowczością, to jednak zapiski rzucają interesujące światło na przeciwników Rudla walczących na froncie, na sowieckich pilotów. Jest to moim zdaniem najciekawsza część wspomnień.

Jestem szczęśliwy, że mogę napisać ten krótki wstęp. Pomimo że miałem możliwość obcowania z Rudlem jedynie przez kilka dni, uważam go za świetnego kompana i życzę mu jak najlepiej.

Douglas Bader, D.S.O., D.F.C. [8](#)

Major **Douglas Bader** był jednym z najsłynniejszych pilotów RAF-u. Przed wojną, wskutek rozbicia się jego samolotu, stracił obie nogi. Gdy w lecie 1940 roku został zestrzelony przez niemiecki myśliwiec, udało mu się wprawdzie wyskoczyć ze spadochronem, ale utracił swoje protezy. Niemieccy piloci myśliwscy nawiązali kontakt przez radio z angielskimi pilotami i poprosili, żeby dla Badera wykonano nowe protezy. Tak się stało, angielski samolot zrzucił protezy na małym spadochronie w umówionym miejscu. Dopiero wtedy Bader został zabrany do obozu dla jeńców wojennych.

I

OD PARASOLA DO SZTUKASA

Rok 1924 — mieszkamy w naszym probostwie w Zebrzydowie⁹ na Śląsku. Mam osiem lat. Pewnej niedzieli moi rodzice jadą na Dzień Lotnictwa do pobliskiego miasta Świdnica. Jestem wściekły, że nie mogę jechać z nimi i po swoim powrocie ojciec i matka muszą mi wciąż od nowa, ze wszystkimi szczegółami opowiadać, co tam widzieli. Słucham więc o pewnym mężczyźnie, który skoczył ze spadochronem z dużej wysokości i bezpiecznie wylądował. Wpadam w zachwyty, a moje dwie starsze siostry natychmiast muszą mi naszkicować, jak to wyglądało. Matka szyje dla mnie mały model spadochronu, przyczepiam do niego kamień i dumą napawa mnie widok wolno opadającego „skoczka”. Myślę sobie, że to, co potrafi kamień, zdołam dokonać i ja, więc gdy następnej niedzieli zostaję sam w domu na kilka godzin, od razu wykorzystuję moją nową wiedzę.

Biegiem na pierwsze piętro! Staję na parapecie z parasolem w dłoni, otwieram go, patrzę w dół i, zanim jeszcze oblatuje mnie strach, wyskakuję. Spadam na miękką grządkę z kwiatami, jestem zaskoczony, że skręcam sobie kończyny, a nawet łamię nogę. Parasol, jak to parasol, podczas lotu podstępnie się wywinął i w ogóle nie zamortyzował mojego upadku. Mimo wszystko jednak postanawiam: chcę być lotnikiem.

Po krótkim okresie w liceum realnym wybieram jednak kształcenie humanistyczne z łaciną i greką. Lata szkolne spędzam w Żaganiu¹⁰, Niskiej¹¹, Görlitz¹² i Lubaniu¹³ — mój ojciec często zmieniał miejsce zamieszkania na pięknym Śląsku¹⁴. Czas wolny poświęcam

rozlicznym sportom, włączając w to jazdę na motocyklu. Moją późniejszą dobrą kondycję kształtują dziesięciobój w lecie i jazda na nartach w zimie.

Wszystko to sprawia mi radość i w ten sposób staję się specjalistą w niejednej dziedzinie. W naszej małej miejscowości ciężko jest uprawiać sport — odpowiednie sprzęty znam jedynie z czasopism — dlatego skaczę o tyczce do podpierania drzew przez rozwieszane pranie matki, trenując w ten sposób skok wzwyż. Za to z prawdziwą, bambusową tyczką skaczę później naprawdę wysoko... jako dziesięcioletni chłopiec dostaję na Gwiazdkę dwumetrowe narty, sam udaję się w oddalone o pięćdziesiąt kilometrów Góry Sowie i sam, bez instruktora, uczę się jeździć... Na należącym do ojca koźle do piłowania kładę kilka desek, które tworzą skos. Potem jeszcze raz sprawdzam, czy konstrukcja jest wytrzymała. Teraz bez obaw — i na pełnym gazie — pędzę na motorze po deskach... skok... twarda ziemia, teraz ostry zakręt i ponownie na leżące na poczciwym koźle deski! Ku zmartwieniu moich rodziców nie chcę pojąć, że do tego wszystkiego muszę być jeszcze dobrym uczniem. Nie ma psikusa, którego nie zrobiłbym moim nauczycielom. Jednak im bliżej matury, tym ważniejsza staje się kwestia wyboru zawodu. Moja siostra studiuje medycynę, dlatego ja nie mogę sobie pozwolić na drogą naukę w szkole lotnictwa cywilnego — wielka szkoda. Chcę zostać nauczycielem wychowania fizycznego.

Zupełnie niespodziewanie utworzona zostaje Luftwaffe i poszukuje się ochotników do młodej kadry oficerów. Będąc czarną owcą, nie robię sobie zbyt wielkich nadziei na zdanie trudnych egzaminów wstępnych. Pecha miało kilku moich znajomych, którzy są ode mnie starsi i już wcześniej próbowali. Z sześciuset ochotników mają ponoć wybrać tylko sześćdziesięciu, nie wyobrażam sobie, że mógłbym znaleźć się pośród tych dziesięciu procent, jednak los decyduje inaczej i w sierpniu 1936 r. w mojej torbie znajduje się świadectwo przyjęcia do szkoły wojennej w Wildpark-Werder ¹⁵. Mam zacząć od grudnia. Po zdanej jesienią maturze przez dwa miesiące pracowałem przy

regulacji Nysy pod Muskau¹⁶. Na pierwszym szkoleniu w Wildpark-Werder przeżywamy ciężki, rekrucki czas; po pół roku stajemy się żołnierzami piechoty.

Samoloty widzimy tylko od dołu, myślimy o nich z wielką tęsknotą, zwłaszcza wtedy, gdy leżymy nosami w kierunku ziemi. Nie palić, nie pić, w czasie wolnym uprawiać wyłącznie sport, a ciekawe życie w pobliskim mieście traktować z obojętnością — to wszystko było bardzo trudne. Fakt, że niezwykle często piję mleko, nie podnosi moich notowań, delikatnie mówiąc. Podczas szkolenia wojskowego i sportowego nie otrzymuję na szczęście złych stopni, więc mający nade mną nadzór porucznik Feldmann jest ze mnie całkiem zadowolony. Jednak w niektórych kwestiach nie jest łatwo, przykleja się więc do mnie określenie „dziwak”.

Drugie szkolenie odbywa się w sąsiednim Werder, miejscowości wycieczkowej pomiędzy jeziorami Haweli. Nareszcie będziemy zajmować się lataniem. Dobrzy wykładowcy starają się zdradzić nam wszystkie tajemnice lotnictwa. Wraz z feldfeblem Dieselhorstem ćwiczymy loty po kręgu nadlotniskowym. Za jakimś sześćdziesiątym razem próbujemy to zrobić sami — na moim kursie nauka idzie mi średnio. Równocześnie mamy jeszcze zajęcia militarne i techniczne oraz dalsze kształcenie na stopień oficera. Drugie szkolenie zakończone jest otrzymaniem licencji pilota. Trzecie szkolenie, które ponownie odbywa się w Wildpark, nie jest już tak zróżnicowane; nie latamy, ale uczestniczymy w zajęciach z taktyki lotniczej, naziemnej, zgłębiany wojskowość i inne zagadnienia. W tym czasie zostaję na krótko odesłany jako podchorąży do jednostki bojowej do Giebelstadt niedaleko Würzburga, pięknego starego miasta nad Menem. Powoli zbliża się egzamin końcowy i zaczynamy zgadywać, do jakich oddziałów trafimy. Większość z nas chce pilotować myśliwce; wiemy jednak, że to niemożliwe. Niektórzy przebakują, że kursanci z naszego szkolenia mają trafić do lotnictwa bojowego. Po zdaniu ciężkich egzaminów otrzymujemy awans na starszego chorążego i ostatecznie zostajemy przydzieleni do odpowiedniego oddziału. Na krótko przed

opuszczeniem szkoły wojennej mamy jeszcze wizytę w szkole artylerii przeciwlotniczej na wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Zupełnie niespodziewanie przybywa tam Göring i przemawia do nas. Kończąc mowę, pyta, kto na ochotnika chciałby zostać pilotem bombowca nurkującego, ponieważ potrzeba jeszcze kilku młodych oficerów do nowo powstałych oddziałów nurkowców.

Mówię sobie: „Chciałbyś zostać pilotem myśliwca, masz zostać pilotem samolotu bojowego, więc lepiej już, żebyś się zgłosił na ochotnika na pilota nurkowca”. Po ciężkich samolotach bojowych mało sobie obiecuję. Szybka decyzja i już zostaję odnotowany jako kandydat do latania sztukasem. Kilka dni później przychodzi dla nas rozkaz przeniesienia: prawie wszyscy z naszego szkolenia zostają pilotami myśliwców. Moje rozczarowanie jest ogromne, jednak nie można już nic zmienić, będę latał na nurkowcu, a moi koledzy radośnie się ode mnie oddalają!

W czerwcu 1938 r. jako starszy chorąży przybywam do oddziału nurkowców do położonego w pięknej Styrii Grazu. Trzy miesiące wcześniej wkroczyły tutaj niemieckie wojska, ludność jest zachwycona. Dywizjon z Thalerhofu otrzymał niedawno model Junkers 87, jednoosobowy Henschel nie jest już używany jako bombowiec nurkujący. Nowe podstawowe pojęcia do przyswojenia to: opadanie pod kątem prawie 90 stopni, lot w szyku, ostrzał z powietrza i zrzucanie bomb; wkrótce nic nie jest nam już obce. Nie można powiedzieć, iż szybko się uczę, zwłaszcza że gdy dołączam do oddziału, piloci mają za sobą wiele godzin lotów. Wolno przyswajam wiedzę, według dowódcy eskadry najwyraźniej zbyt wolno, ponieważ w ogóle we mnie nie wierzy. Mojej sytuacji nie poprawia fakt, że wolny czas wolę spędzać w górach i na boiskach zamiast w oficerskich kasynach, a gdy już do jakiegoś trafię, piję tylko mleko.

Mimo to zostaję podporucznikiem. W święta Bożego Narodzenia 1938 r. szukają oficera, który miałby zostać wyszkolony w zakresie lotnictwa rozpoznania operacyjnego. Na wszystkich szczeblach nikt nie chce oddać ani jednego człowieka. Powstaje jednak idealna okazja,

by wreszcie móc wysłać na pustkowie „amatora mleka”. Oczywiście bronie się przed tym jak mogę, chcę pozostać przy nurkowcach, jednak na nic zdają się moje wysiłki zmiany decyzji dotyczącej mojego przeniesienia.

W ten sposób w styczniu 1939 r. uczęszczam do szkoły rozpoznania lotniczego w Hildesheim i jestem straszliwie nieszczęśliwy. Przechodzę teoretyczne i praktyczne szkolenie z zakresu aerofotogrametrii, po kątach szepcze się, że na końcu trafimy do oddziałów zajmujących się zadaniami specjalnymi dla dowództwa operacyjnego wojny powietrznej. W samolocie rozpoznawczym zwiadowca jest jednocześnie dowódcą, wszyscy zostajemy zwiadowcami. Zamiast latać, musimy teraz beczynnie siedzieć i powierzać nasze życie pilotowi, o którym oczywiście mówimy, że jest niedoświadczony i któregoś razu na pewno spadnie — i to razem z nami. W Hildesheim poznajemy między innymi technikę robienia zdjęć ukośnych, pionowych oraz zdjęć powierzchni. Resztę czasu poświęca się na nudną teorię. Na końcu zostaję przydzielony do swojego oddziału; trafiam do jednostki dalekiego rozpoznania 2 F 121 do Prenzlau.

Dwa miesiące później zostajemy przeniesieni w okolice Piły¹⁷. Rozpoczyna się kampania polska. Nigdy nie zapomnę chwili, w której po raz pierwszy lecę nad granicą z Polską. Pełen napięcia siedzę w samolocie i czekam na to, co się teraz stanie. Pierwsze działo przeciwlotnicze robi na nas ogromne wrażenie, uświadamiamy sobie, że jest prawdziwe; rzadko ukazujący się polski myśliwiec zawsze jest tematem długich rozmów. To, co wcześniej było tylko nudnym materiałem szkoleniowym, teraz staje się trzymającą w napięciu rzeczywistością: w celu ustalenia zagospodarowania terenu i komunikacji robimy zdjęcia lotnicze dworców w Toruniu, Chełmnie itd. Później lecimy dalej na wschód nad linią kolejową Brześć Litewski — Kowel — Łuck. Dowództwo chce wiedzieć, w jaki sposób Polska organizuje swoje oddziały na wschodzie i co robią Rosjanie. Do zadań na terenach południowych wylatujemy z Wrocławia.

Kampania w Polsce już dawno minęła, wracam więc do Prenzlau z Krzyżem Żelaznym II Klasy. Dowódca eskadry wyczuwa, że moje serce nie należy do lotnictwa rozpoznawczego. Uważa jednak, że w tym napiętym czasie wnioski o ponowne przeniesienie mnie do lotnictwa nurkującego jest bezcelowy; moje własne próby również kończą się niepowodzeniem.

Zimą spędzamy we Fritzlar w pobliżu Kassel w Hesji. Stąd, z odpowiednio położonego na zachód lub na północ miejsca, nasz dywizjon wylatuje na rozkaz na zachód i północny zachód. Loty te wykonujemy na bardzo dużej wysokości, dlatego każda załoga musi poddać się badaniom wysokościowym. Wyrok z Berlina brzmi: moje badania wypadły źle. Ponieważ sztukasy latają niżej, dywizjon wspiera jednak mój wniosek o przeniesienie do lotnictwa nurkującego, a ja mam nadzieję, że uda mi się powrócić do mojej pierwszej „miłości”. Gdy w krótkim czasie tracimy dwie załogi, jeszcze raz zostaję wysłany na badania. Tym razem według orzeczenia znoszę duże wysokości jak mało kto, podczas pierwszego badania musiała zajść pomyłka. Z ministerstwa nie przychodzi jednak żadna odpowiedź, czy mam być „tutaj”, czy wysyłają mnie „tam”, zostaję za to przeniesiony do kompanii lotniczego pułku szkolnego Wiedeń-Stammersdorf, która później ma siedzibę w Crailsheim.

W czasie rozpoczynającej się wyprawy na Francję odbywam służbę jako adiutant pułku. Wszelkie próby zmiany mojego przydziału na drodze służbowej czy telefonicznie z Urzędem Spraw Osobowych Luftwaffe nie odnoszą żadnego skutku — wojnę poznaję dzięki radiu i gazetom. Nigdy jeszcze nie byłem tak przygnębiony jak w owym czasie; mam wrażenie, że zostałem surowo ukarany. O problemie pozwala mi na chwilę zapomnieć jedynie wytężony wysiłek sportowy, którym wypełniam sobie czas wolny. Latam mało, a jeśli już, to przeważnie na niewielkich, sportowych samolotach. Głównym zadaniem jest wykształcenie wojskowe naszych rekrutów. Podczas weekendowego lotu Heinklem 70 z Wiednia, z siedzącym z tyłu dowódcą, lecę z bardzo dużą prędkością prawie aż do Schwäbische

Alb i to przy złej pogodzie. Mam jednak szczęście, bo cało i zdrowo docieram do Crailsheim.

Liczne listy i telefony odnoszą wreszcie skutek — pewnie chcą się pozbyć natręta. Ponownie ląduję w moim starym oddziale nurkowców z Grazu, tyle że teraz oddział znajduje się w Caen nad Kanałem La Manche. Nie ma już czasu na wprowadzenie, ale były kompan z eskadry ze starych czasów podczas lotów ćwiczebnych stara się przekazać mi doświadczenia zdobyte podczas akcji w Polsce i we Francji.

Na pewno nie brakuje mi dobrej woli, ponieważ za tym widokiem tęskniłem przez dwa lata. Jednak nie da się wszystkiego nadrobić w jeden dzień, a ja nawet teraz nie jestem dobrym uczniem, który błyskawicznie wszystko pojmuje — sam zauważam, że brakuje mi jeszcze wprawy. Tutaj, w żadnej uciech Francji, mój zdrowy, sportowy tryb życia i picie mleka jeszcze bardziej rzucają się w oczy. Podczas przeniesienia dywizjonu na południowy wschód zostaję więc przydzielony do kadry uzupełniającej w Grazu, mam się dalej kształcić. Czy kiedykolwiek nauczę się wszystkiego, czego potrzeba?

Rozpoczyna się kampania na Bałkanach — i znowu bez mojego udziału. Przejściowo Graz staje się nawet lotniskiem zastępczym dla jednostek sztukasów. Przypatrywanie się im przychodzi mi z trudem. Wojna przetacza się przez Jugosławię do Grecji, a ja muszę siedzieć w domu i trenować latanie w szyku, zrzucanie bomb i strzelanie. Pewnego ranka, po trzech tygodniach, mówię sobie: „W końcu pojąłeś już wszystko i możesz zrobić z maszyną, co tylko chcesz”. I tak jest w rzeczywistości, nauczyciele są zdumieni. Dill i Joachim od tej pory mogą lecieć z przodu jak chcą, w tak zwanym cyrku. Mój samolot, jakby był połączony z nimi niewidzialną nicią, wciąż się do nich przybliża, czy to w pętli, czy w locie nurkowym lub powrotnym. Podczas bombardowania żadna z moich bomb nie spada poza teren o średnicy dziesięciu metrów. Podczas strzelania z powietrza trafiam w ponad dziewięćdziesiąt na sto możliwych celów. Krótko mówiąc, nadszedł mój czas i podczas następnego powoływania powinienem

znaleźć się w jednostce walczącej na froncie.

Utęskniona chwila nadchodzi tuż po Wielkanocy, którą spędzam razem z przyjaciółmi na nartach pod Präbichl. Otrzymuję polecenie przeprowadzenia nurkowców znajdujące się w południowej Grecji eskadry sztukasów. Tam również zostaję przeniesiony. Przez Zagrzeb, Skopje do Argos. Dowiaduję się, że mam się udać jeszcze bardziej na południe: I Dywizjon 2. Pułku Bombowców Nurkujących znajduje się w Molai, w południowej części Peloponezu. Na mnie, humaniście, lot robi ogromne wrażenie i przywołuje wiele wspomnień ze szkoły.

Po przybyciu natychmiast melduję się w namiocie mojej nowej jednostki. Jestem bardzo podekscytowany, nareszcie nadeszła chwila, w której zacznę walczyć na wojnie. Najpierw spotykam się z adiutantem dywizjonu: obaj jednocześnie się zasępiamy, znamy się... jest moim nauczycielem z Caen.

— Czego pan tutaj szuka? — pyta, a ton jego głosu zupełnie mnie peszy.

— Chcę brać udział w akcji!

— Aby brać udział w akcji, należy najpierw nauczyć się latać sztukasem.

Jestem wybuchowy, udaje mi się jednak opanować, nawet wtedy, gdy uśmiecha się i z wyższością dodaje:

— Nauczył się pan już czegoś?

Następuje lodowate milczenie. W końcu przerywam tę nieznośną ciszę.

— Całkowicie panuję już nad swoim samolotem.

Prawie że po ludzku — a może w tamtej chwili tak to tylko odebrałem? — mówi z niesamowitym naciskiem:

— Przedłożę pańskie zamierzenia dowódcy, mam nadzieję, że podejmie jak najlepszą decyzję w pańskiej sprawie. Może pan teraz załatwić sobie kwaterę.

Gdy wychodzę z namiotu na oślepiające słońce, mrugam oczami — nie tylko z powodu światła. Walczę z coraz większym poczuciem bezsilności. Potem jednak mój rozsądek mówi mi, że bym nie tracił

nadziei: adiutant może i jest do mnie uprzedzony, ale jego opinia to jedno, a decyzja dowódcy to drugie. A jeśli adiutant zdoła wpłynąć na dowódcę, czy to w ogóle możliwe? Nie, adiutant nie może tak od razu przekonać dowódcę, ponieważ ten przecież mnie nawet nie zna i na pewno będzie chciał wyrobić sobie o mnie własną opinię. Moje rozmyślenia przerywa rozkaz natychmiastowego stawienia się przed dowódcą. Ufam, że jego wyrok będzie niezależny od zdania adiutanta. Idę do niego. Trochę opieszale odpowiada na moje pozdrowienie i przez chwilę przypatruje mi się w milczeniu. Potem powoli mówi:

— My się znamy. — A gdy widzi zaprzeczenie na mojej twarzy, wykonuje odrzucający gest ręką. — Oczywiście, że się znamy, ponieważ mój adiutant mi pana przedstawił. Znam pana już tak dobrze, że na razie nie pozwolę panu latać w moim dywizjonie. Gdy zabraknie nam ludzi...

Nie słucham tego, co mówi dalej. Po raz pierwszy dopada mnie takie uczucie, przenika mnie coś takiego, co następnym razem dopadnie mnie dopiero lata później, gdy ledwo doleczę do domu w zestrzelonym przez wroga samolocie, a ogromna utrata krwi całkowicie pozbawi mnie sił. Owo „coś” to złe przeczucie, że mimo wszystko człowieka na wojnie mierzymy inną miarą, a jego chęć zwyciężania pozostaje tajemnicą.

Nie wiem ani jak długo, ani co mówi dowódca. Pała we mnie chęć buntu i czuję, jak w mojej głowie odbija się echem: „Tylko nie to... tylko nie to... tylko nie to...”. Do rzeczywistości przywołuje mnie głos adiutanta.

— Może pan odejść. — Teraz po raz pierwszy na niego spojrzałem, nie zauważyłem jego obecności wcześniej. Ma kamienną twarz. Odzyskałem panowanie nad sobą.

Kilka dni później rozpoczyna się akcja na Krecie. Na lotnisku wyją silniki, a ja siedzę w namiocie. Akcja ta jest próbą sił między sztukasami i flotą. Kreta jest wyspą i według wszelkich dotychczasowych założeń i przewidywań wyrwać ją z rąk Anglików mogą jedynie siły marynarki wojennej. W przeciwieństwie do nas

Anglia jest potęgą na morzu, a Cieśnina Gibraltarska uniemożliwia nam użycie jednostek marynarki. Przewaga Anglików na morzu zostanie przełamana przez nurkowce — a ja siedzę w namiocie.

„...że na razie nie pozwolę panu latać w moim dywizjonie!”. Słowa te rozbrzmiewają w mojej głowie tysiąc razy dziennie, szydzą ze mnie, drwią i mi urągają. Słyszę, jak na zewnątrz członkowie załóg opowiadają z podekscytowaniem o swoich przeżyciach i skutecznych akcjach naszych spadochroniarzy.

Czasami próbuję przekonać ich, by pozwolili mi polecieć, że zastąpię któregoś z nich, ale to na nic; nawet przyjacielskie przekupstwa nic nie pomagają. Zdaje mi się, że na twarzach moich kompanów odczytuję wyrazy współczucia. Wtedy z wściekłości zasycha mi w gardle. Gdy samoloty wylatują na akcję, chcę zatkać sobie uszy pięściami, aby nie słyszeć śpiewu silników. Jednak nie mogę wytrzymać, muszę go słuchać, muszę! Sztukasy latają z akcji na akcję, tworzą historię bitwy o Kretę! A ja siedzę w namiocie i wyję z wściekłości.

„My się znamy!” — o nie, nie znamy się. Wcale. Wiem dobrze, że mógłbym wnieść duży wkład w walkę, świetnie panuję nad swoją maszyną. Chcę latać, chcę brać udział w akcjach. Między mną a wrogiem stanęło jednak jeszcze uprzedzenie. Uprzedzenie przełożonych, którzy nie dają mi nawet szansy udowodnienia im, że się mylą co do moich umiejętności!

Jeszcze udowodnię im ich krzyżującą niesprawiedliwość. Pomimo waszej niechęci do mnie będę walczył z wrogiem. Uważam, że nie wolno tak traktować swoich podwładnych. Kilkakrotnie płonie we mnie wściekłość. Dyscyplina, dyscyplina, opanuj się, tylko w ten sposób coś osiągniesz. Musisz zrozumieć wszystko, nawet błędy, kardynalne błędy swoich przełożonych. I błędy swoich podwładnych. W swoim namiocie zachowaj spokój, opanuj się. Jeśli rzeczywiście jesteś coś wart, jeszcze nadejdzie twój czas. Nigdy nie trać wiary w siebie!

II

WOJNA Z SOWIETAMI

Akcja Kreta powoli zbliża się ku końcowi. Wymagającym naprawy samolotem mam polecieć do Cottbus i czekać tam na dalsze rozkazy. Przez Sofię i Belgrad wracam do Niemiec.

W Cottbus bezskutecznie czekam na wiadomość z pułku i nie wiem, co mam ze sobą zrobić. W ostatnich dniach zaczęto snuć przypuszczenia na temat nowej kampanii, ponieważ liczne jednostki naziemne i lotnicze zostały wysłane na wschód. Większość ludzi, z którymi rozmawiam, twierdzi, że chodzi o wolny przemarsz przez Rosję na Bliski Wschód, by z tej strony uzyskać dostęp do ropy i innych surowców oraz rezerw siłowych. Są to jednak tylko przypuszczenia.

22 czerwca o 4 rano słyszę w radiu, że właśnie zaczęła się wojna z Sowietami. Już o świcie idę do zakładu naprawczego, w którym stoją samoloty z pułku „Immelmann”, i pytam, czy nie mógłbym polecieć którymś z nich. Tuż przed południem otrzymuję maszynę i teraz już nic nie może mnie powstrzymać. Moja eskadra powinna znajdować się gdzieś na granicy Prus Wschodnich i Polski. Najpierw ląduję w Insterburgu¹⁸, by uzyskać informacje. Otrzymuję je w sztabie Luftwaffe. Miejsce, którego szukam, to Razci, które leży w kierunku południowo-wschodnim. Pół godziny później ląduję tam pośród wielu maszyn, które bądź wyruszają do akcji, bądź z mej wracają. Roi się od samolotów. Mija trochę czasu, zanim udaje mi się odnaleźć mój I Dywizjon, który widziałem ostatni raz w Grecji, gdzie potraktowano mnie oschle. W sztabie mają dla mnie mało czasu — żyją akcjami.

Dowódca przekazuje mi przez adiutanta, że mam udać się do 1. Eskadry. Melduję się tam u mojego kapitana eskadry, który czymś się naraził i przyjmuje mnie tylko dlatego, że dywizjon określał mnie mianem czarnej owcy.

Ponieważ jest sceptycznie nastawiony do wszystkiego, co mówią jego koledzy z dywizjonu, z góry wydaję mu się sympatyczny. Muszę odstawić samolot, który zabrałem z Cottbus. Jednak już podczas kolejnej akcji mogę lecieć starym samolotem. Lecę więc jako drugi za kapitanem eskadry, który nakazał mi zająć się sprawami technicznymi. Wraz z obermajstrem eskadry mam się zatroszczyć o to, by na każdą akcję było gotowych jak najwięcej samolotów. Mam również być w kontakcie z oficerem technicznym.

Podczas akcji przylepiam się do samolotu kapitana tak, że obawia się zderzenia. Wreszcie zauważa, iż całkowicie panuję nad swoją maszyną. Do wieczora pierwszego dnia czterokrotnie byłem nad terytorium wroga na obszarze Grodna i Wołkowyska. Nadszedła ogromna liczba sowieckich czołgów wraz z kolumnami zaopatrzeniowymi. Widzimy głównie modele KW-1, KW-2 i T-34. Zrzucamy bomby na czołgi i działa przeciwlotnicze, amunicję do cekaemów dla pojazdów i dla piechoty! I tak jest przez kolejne dni. Zaczynamy o 3 rano, a z ostatniego nalotu wracamy często dopiero wieczorem około godziny 22. Wypoczynek nocny nie istnieje. Każdą wolną minutę spędzamy, śpiąc pod samolotami. Jeśli słyszymy krzyki, natychmiast zrywamy się, nie wiedząc, z której strony dochodzą. Każdy ruch jest wykonany niczym we śnie.

Już podczas pierwszej akcji zwracam uwagę na niezliczone fortyfikacje wzdłuż granicy. Pozycje polowe ciągną się setki kilometrów w głąb Rosji. Część z nich znajduje się jeszcze w budowie. Przelatujemy nad niewykończonymi lotniskami, tutaj buduje się właśnie betonowy pas startowy, tam stoi już kilka samolotów.

Na przykład na trasie przemarszu do Witebska znajduje się takie niewykończone lotnisko wypełnione bombowcami Martin¹⁹. Albo brakuje paliwa, albo załogi. Gdy człowiek przelatuje nad tymi

lotniskami, myśli sobie: „Dobrze, że uderzyliśmy...”. Przecież wygląda na to, że Sowieci zbudowali to wszystko w celu zademonstrowania nam swojej siły. No bo przeciw komu innemu Związek Sowiecki miałby zbrojnie wystąpić? Gdyby Sowieci zakończyli swoje przygotowania, nie byłoby szans na ich powstrzymanie.

Naszym zadaniem jest atak poprzedzający natarcie kolejnych formacji wojskowych!

Każdorazowo przelatujemy krótko nad Ułłą, miastami Lepel i Janowicze. Cele są zawsze takie same: czołgi, pojazdy, mosty, pozycje polowe i działa przeciwlotnicze. Czasami dochodzi do przerwania torów kolejowych lub zbombardowania pociągu pancernego, jeśli Sowieci ściągnęli go do wsparcia swojej artylerii. Należy złamać każdy opór, aby przemarsz naszej armii przebiegał szybko i sprawnie. Obrona przybiera różne formy. Działania z ziemi okazują się jednak skuteczne, począwszy od ataków piechoty, przez przeciwlotnicze karabiny maszynowe aż do dział przeciwlotniczych. Z myśliwców Sowieci dysponują w tym czasie tylko I-16, zwanym rata, który przegrywał z naszymi Bf 109. Raty spadają jak muchy. Nie są poważnymi przeciwnikami dla naszych messerschmittów. Są jednak bardzo zwrotne i oczywiście dużo szybsze niż sztukasy, dlatego nie wolno nam ich lekceważyć. Lotnictwo operacyjne Sowietów, oddziały bojowe i bombowe są niszczone z powietrza i z ziemi. Ich siła bojowa jest niewielka, modele w większości są przestarzałe, jak na przykład martiny MB-1 i DB-3. Rzadko widuje się najnowsze modele, czyli Pe-2. Dopiero później spotkać można na tym terenie amerykańskie dwusilnikowe maszyny Boston. Często zdarzają się nocne naloty małymi samolotami, mające na celu uniemożliwienie nam wypoczynku i uzupełnienia braków. Rzadko działania Sowietów są skuteczne, choć małą próbkę swoich możliwości demonstrują w Lepel. Kilku kolegów zostaje rannych w rozbitych w lesie namiotach. Gdy tylko piloci „zasieków”, jak nazywamy małe, owinięte kablami dwupłatowce, ujrzą światła, zrzucają swoje lekkie bomby odłamkowe. Robią tak wszędzie, nawet na linii frontu. Często wyłączają silnik,

żeby nie można było ich usłyszeć i zauważyć. Zlatują trochę w dół i dochodzi nas wtedy tylko szum szalejącego między przewodami wiatru, z tej ciszy spadają na nas bomby i ponownie słysząc warkot silnika. Bardziej działa nam to na nerwy, niż szkodzi.

Naszym nowym dowódcą eskadry jest kapitan Steen²⁰. Pamiętam go z jednostki, w której w 1938 roku po raz pierwszy poznawałem sztukasy. Szybko przyzwyczaiał się do tego, że podczas akcji jestem jego cieniem i puszczam go tylko na kilka metrów przed siebie, także podczas nurkowania. Świetnie celuje — jeśli on nie trafi w most, na pewno uczynię to ja. Pozostałe samoloty eskadry bombardują wtedy działa przeciwlotnicze albo inne cele. Jest zadowolony z tego, że od dowództwa szybko otrzymuje informacje o swoich owieczkach — w tym również o mnie. Nie ukrywa swojego zdania na mój temat, gdy pewnego dnia zostaje zapytany, „czy z Rudlem da się jeszcze pracować?”. Po odpowiedzi: „Jest moim najlepszym człowiekiem w eskadrze”, o nic więcej nikt go już nie pyta. Akceptuje mój zapal do udziału w akcjach, przepowiada mi jednak krótkie życie, ponieważ jestem „wariatem”. To dowcipne określenie jest dowodem uznania wśród pilotów. Steen wie, że nurkuję tak głęboko, żeby na pewno trafić w cel, a podczas nalotów na niskiej wysokości wykorzystuję każdy pocisk.

— Na dłuższą metę nie dasz rady! — twierdzi.

Być może miałby rację, gdyby w tamtym czasie nie sprzyjało mi szczęście. Jednak z każdą akcją rośnie moje doświadczenie. Dużo zawdzięczam kapitanowi Steenowi, cieszę się, że mogłem u niego latać.

W ciągu tych pierwszych tygodni można czasami istotnie odnieść wrażenie, że kapitan Steen nie mylił się co do mnie. Podczas ataków z niskiej wysokości na sowiecką trasę przemarszu wrogie strzały zmuszają jedną z naszych maszyn do awaryjnego lądowania. Samolot naszych kolegów ląduje na niewielkim terenie otoczonym z trzech stron przez zarośla i Sowietów. Załoga skrywa się za samolotem. Widzę, jak strzelają rosyjskie karabiny maszynowe. Jeśli koledzy nie

zostaną natychmiast stamtąd zabrani, będą straceni. Sowieci są już tak blisko... Ale co tam, musi się udać: wysuwam klapy i już zniżam się do lądowania. W lesie zauważam jasnoszare mundury Iwana. W moim samolocie rozlega się huk: w silnik trafia pocisk z cekaemu! Lądowanie z niedziałającym silnikiem jest bez sensu, nie będziemy mogli wystartować. Koledzy są straceni. Ostatnie, co widzę, to ich machające ręce. Silnik klekocze jak szalony, jednak udaje mi się jeszcze przelecieć nad następnym lasem. Olej leje się po szybach kabiny, z każdą chwilą oczekuję zatarcia tłoka. Gdy to następuje, silnik staje na dobre. Poda mną znajdują się Sowieci; rzucają się na ziemię, niektórzy strzelają do mojego samolotu. Moja eskadra znajduje się kilkaset metrów dalej, poza zasięgiem ręcznej broni palnej. Udaje mi się dolecieć do pierwszych oddziałów i tam ląduję. Następnie pędzę wojskowym pojazdem do eskadry.

Trafia do nas podchorąży Bauer, znam go już z czasów przydziału do kadry uzupełniającej w Grazu. Udaje mu się dokonać niebywałej rzeczy, jako jeden z nielicznych wychodzi cało z tej kampanii. Przybywa jednak w dniu dla mnie bardzo pechowym. Uszkodziłem z prawej strony poszycie mojego samolotu, ponieważ podczas jazdy po placu straciłem widoczność z powodu unoszącego się piasku i uderzyłem w inny samolot. Muszę wymienić uszkodzoną część, ale na miejscu nie ma takiej możliwości. Na naszym ostatnim lądowisku w miejscowości Ulla powinien jeszcze stać popsuty samolot z nieuszkodzoną prawą stroną. Kapitan Steen jest wściekły: „Możecie lecieć dopiero, gdy naprawicie swoją maszynę”. Brak możliwości lotu jest dla nas największą karą.

Dzisiaj była to i tak ostatnia akcja, natychmiast lecę więc do Ułły. Zostali tam dwaj mechanicy z innej eskadry, którzy mi pomagają. W nocy zdejmujemy obudowy, pomaga mi też kilku kolegów z piechoty. O trzeciej nad ranem wszystko jest gotowe. To się nazywa mieć szczęście. O 4.30, przed pierwszą akcją, wracam z naprawionym samolotem. Kapitan Steen uśmiecha się i potrząsa głową.

Kilka dni później zostaję przeniesiony jako oficer techniczny do 3.

Dywizjonu, muszę więc wystąpić z 1. Eskadry. Kapitan Steen nie może nic na to poradzić i w ten sposób trafiam do 3. Dywizjonu. Ledwo się tam pojawia, przybywa nowy dowódca. Kto? Kapitan Steen. To się nazywa mieć szczęście!

— Widzicie więc, że to wasze przeniesienie wcale nie było takie złe. Nie powinno się igrać z losem! — powiedział na powitanie. Gdy w Janowici po raz pierwszy przyszedł do naszego namiotu, panuje u nas wrzawa. Leciwy starszy szeregowy wyjątkowo chciał napełnić swoją zapalniczkę benzyną z dużego pojemnika. Aby to zrobić, przechylił pojemnik, a benzyna płynęła po zapalniczce, którą cały czas kręcił, żeby sprawdzić, czy jeszcze działa. Nastąpił niesamowity huk, pojemnik wybuchł szeregowemu w twarz, który zrobił taką minę, jakby pojemnik znajdował się w tym miejscu wbrew przepisom wojskowym. Szkoda benzyny, wiele starych kobiet chętnie oferowało za nią jajka. Oczywiście było to zakazane, ponieważ benzyna ma inne przeznaczenie niż pędzenie gorzałki, a do tego wykorzystują ją stare baby. Poza tym nie możemy wypić ani kropli tego specyfiku. Wszystko to kwestia przyzwyczajenia. W tej wsi nawet kościół został przerobiony na kino, a w jego tylnej części utworzono stajnię. „Co kraj, to obyczaj”, stwierdził z uśmiechem kapitan Steen.

Szeroka droga prowadząca ze Smoleńska do Moskwy była przez nas atakowana wiele razy, stoją przy niej sowieckie maszyny. Pojazd przy pojeździe, czołg tuż przy czołgu, często w rzędach.

Gdybyśmy mieli to wszystko do dyspozycji... Myślę tak sobie za każdym razem, gdy zrzucam tu bomby. Teraz w ciągu kilku dni powstaje tutaj ogromne gruzowisko. Strzelamy do wszystkiego i bombardujemy okolicę. Przemarsz armii wciąż trwa. Wkrótce zaczniemy ataki na Duchowszczyne leżącą na północ od dworca Jarzewo, o którą będą jeszcze toczone ostre walki.

W tych dniach w naszej jednostce rata spada na Bauera, któremu udaje się dolecieć do nas bardzo uszkodzonym samolotem. Wieczorem moskiewskie radio nadaje pieśń pochwalną na cześć sowieckiego porucznika, który „w wyniku zderzenia strącił świnie w

sztukacie”. Radio jest o tym przekonane, a my już jako dzieci chętnie słuchaliśmy bajek.

Jakieś trzy kilometry od nas rozpoczyna się nowa, duża operacja wojskowa. I tak, zupełnie niespodziewanie, zostajemy przeniesieni. Nasze nowe miejsce pobytu nosi nazwę Rehilbitzy i znajduje się sto pięćdziesiąt kilometrów na zachód od jeziora Ilmień²¹. Od świtu do zmierzchu jesteśmy wsparciem dla udającej się na wschód i północ armii.

III

LOT PODCZAS BURZY

W Rehilbitzy lato jest gorące, każdą wolną chwilę spędzamy w zacienionym namiocie. Razem z nami mieszka nasz dowódca, kapitan Steen. Niewiele z nim rozmawiam, ale obaj mamy wrażenie, że bardzo dobrze się rozumiemy. Musimy być do siebie podobni. Wieczorami po akcji biega po lesie lub stepie, a jeśli mnie z nim nie ma, na pewno jestem zajęty pisaniem i rozmową lub przemierzam długie dystanse po naszym placu. W ten sposób obaj odprężamy się po trudnych akcjach i następnego dnia jesteśmy wypoczęci. Później siedzimy w namiocie; on pije niewiele i nie jest zły o to, że ja nie piję wcale. Trochę czyta, następnie spogląda na kogoś z nas i mówi:

— No, Wernicke, jesteście już pewnie zmęczeni, co? — I zanim ktokolwiek zdąży coś powiedzieć, dodaje: — Chodźmy więc spać. — W ten sposób zawsze chodzimy spać o odpowiedniej porze, bardzo mi to odpowiada. Jego podstawową zasadą jest „żyj i pozwól żyć innym”. Kapitan Steen ma za sobą doświadczenia podobne do moich, wyciągnął z nich wnioski i postanowił, że będzie lepszy od innych dowódców. Podczas akcji wywiera na nas dziwny wpływ. Silna obrona przeciwlotnicza sprawia mu trudności tak samo jak nam, ale nie ma takiej formy obrony, która skłoniłaby go do zrzucania bomb z większej wysokości. Jest eleganckim mężczyzną, świetnym oficerem i bardzo dobrym pilotem — rzadko spotyka się takich ludzi. Kapitan Steen ma na pokładzie najstarszego Strzelca w naszym zespole, sierżanta sztabowego Lehmana. Ja mam najmłodszego, kaprała Alfreda Scharnovskiego²². Jest trzynastym dzieckiem urodzonym w

prostej, wschodniopruskiej rodzinie, rzadko się odzywa i być może dlatego nie można wyprowadzić go z równowagi. Gdy jestem z nim, czuję, że myśliwce mi nie zagrażają, bo jest bardziej uparty niż Sowiet.

Tutaj w Rehilbitzy przeżywamy czasami bardzo gwałtowne burze. Na większości terenów Związku Sowieckiego panuje klimat kontynentalny, zamiast chłódów musimy się liczyć z uderzeniami piorunów. W środku dnia robi się zupełnie ciemno, chmury wiszą tuż nad ziemią, zaczyna lać. Nawet na ziemi widoczność ograniczona jest do kilku metrów. Przeważnie udaje nam się omijać burze. Teraz jednak wygląda na to, że będę musiał przyjrzeć się im z bliska.

Wspieramy armię podczas ataku i obrony na terenie Ługi. Czasami otrzymujemy rozkazy operacyjne, które należy wykonać daleko za linią frontu. Jeden z takich rozkazów dotyczy dworca Czudowo, który znajduje się na linii łączącej Leningrad z Moskwą i jest bardzo ważnym punktem przeładunkowym dla transportów zaopatrzeniowych Rosjan. Znamy już siłę wrogich działań przeciwlotniczych i myśliwców. Są mocne, ale jeśli nie pojawiły się tu ostatnio nowe jednostki, nie przewidujemy żadnych niespodzianek.

Już przed startem jednostka sowieckich samolotów bojowych, zwanych przez nas żelaznymi Gustawami, atakuje naszą pozycję. Natychmiast uciekamy do znajdujących się za samolotami okopów przeciwlotniczych! Podporucznik Stahl skacze jako ostatni i ląduje na moim krzyżu. Jest to o wiele gorsze niż atak żelaznych Gustawów. Nasze działo przeciwlotnicze zaczyna strzelać, Gustaw zrzuca swoje bomby i odlatuje, wciąż znajduje się nisko. Wtedy zaczynamy akcję, lecimy na północny zachód na wysokości trzech tysięcy metrów. Na niebie nie ma ani jednej chmurki. Przede mną leci mój dowódca.

Podczas lotu trzymam się bardzo blisko niego i patrzę w jego kabinę; widzę spokojną twarz, która wyraża pełną wiarę w siebie.

Po jakimś czasie widzimy przed sobą połyskujące, ciemnoniebieskie jezioro Ilmień. Jakże często tutaj bywaliśmy, na północ od Nowogrodu i południe od Starej Russy; obie miejscowości są bardzo ważnymi

punktami. Nagle wracają wspomnienia o sytuacjach krytycznych, z którymi mieliśmy tutaj do czynienia. Niedaleko celu unosi się na horyzoncie czarna ściana burzy. Nawałnica jest przed czy za celem? Widzę, jak kapitan Steen patrzy na mapę, lecimy teraz przez płynące chmury, zwiastuny frontu burzowego.

Nie rozpoznaję celu, więc musi znajdować się za burzą, bo, sądząc po czasie lotu, już do niego docieramy. Nie dość że teren jest monotony, to w chmurach widoczność znacznie bardziej utrudniona. Na kilka sekund zapada ciemność, potem znowu robi się jasno. Przybliżam się do samolotu kapitana na jeden lub dwa metry, żeby w chmurach nie stracić go z oczu. Inaczej zachodzi duże prawdopodobieństwo zderzenia. Dlaczego kapitan Steen jeszcze nie skręca? W tej burzy nikt go nie zaatakuje, to niemożliwe. Lecące za nami eskadry już zachowują odstęp, na pewno myślą o tym samym co ja. Może kapitan szuka na mapie przebiegu przedniej linii, aby ewentualnie tam zaatakować cel. Obniża się trochę, jednak gęste chmury wiszą na każdej wysokości. Przelatujemy przez czarną ścianę, pod nami jest teraz strasznie gęsto. Kapitan Steen patrzy na mapę, nagle wykonuje manewr zawracania, kierując skrzydło Ju 87 do dołu; najwyraźniej zauważa złą pogodę, ale oczywiście nie wie, że jestem tak blisko niego. Reaguję błyskawicznie, zakręcam mocno, jeszcze mocniej, unikając zderzenia. Wykonuję tak mocny skręt, że prawie lecę do góry nogami. Pod samolotem znajdują się siedemsetkilogramowe bomby. Ciężar i duża prędkość stawiają mój samolot na nosie i znikam w czarnych jak smoła chmurach.

Dookoła mnie panuje noc, słyszę jakieś świsty i szумы. Do mojej kabiny wlatuje woda. Od czasu do czasu wszystko zostaje rozświetlone przez błyskawicę. Porywisty wiatr trzęsie samolotem, łączenia maszyny drżą, aż pękają. Nie widać końca, nie widać horyzontu, ku któremu mógłbym się kierować. Przyrządy pokładowe wskazują koniec świata. Podający wznoszenie się i opadanie w metrach na sekundę wariometr zaczął szaleć! Wskaźniki chyłomierza i zakrętomierza znajdują się w samym rogu, a powinny znajdować się

jeden nad drugim. Wariometr wskazuje zero. Z sekundy na sekundę prędkościomierz pokazuje coraz więcej, ciśnienie dynamiczne się zwiększa. Jak najszybciej muszę spróbować opanować sytuację, ponieważ wysokościomierz wskazuje, że zaczynam spadać.

Wkrótce prędkościomierz wskazuje już sześćset kilometrów; to jasne, właściwie spadam. Ze świecącej tarczy wysokościomierza odczytuję 2300, 2200, 2000, 1800, 1700, 1600, 1500 metrów! Jeśli nic z tym nie zrobię, za kilka sekund nastąpi jeden wielki huk i będzie po wszystkim. Pocę się, spływa po mnie woda. Czy to deszcz, czy pot? 1300 metrów, 1100, 800, 600, 500 metrów na wysokościomierzu, powoli udaje mi się opanować wskaźniki, najgorzej jest właśnie z wysokością. Cały czas spadam. Wariometr wciąż pokazuje maksymalną wartość. Otacza mnie czarna noc rozdzielana upiornymi piorunami, ich uderzenia utrudniają mi obranie kursu wskazywanego przez urządzenia. Obiema rękami ciągnę za drążek, chcę podnieść samolot do pozycji horyzontalnej, z trudem łapię powietrze. Coś we mnie chce przestać już walczyć z tą siłą. Po co jeszcze próbować? Przecież to nie ma sensu! Teraz przychodzi mi na myśl, że wysokościomierz zatrzyma się przy dwustu metrach; działa jak popsuty barometr. Czyli najpóźniej przy dwustu metrach nastąpi huk. Nie, ciągnij dalej, nie poddawaj się, bądź uparty. Głośne uderzenie. A więc jestem już martwy... — myślę sobie. Martwy? Nie mógłbym wtedy myśleć! Wciąż słyszę warkot silnika. Cały czas otacza mnie ciemność; dobiega mnie również zupełnie spokojny głos Scharnovskiego:

— Panie poruczniku, chyba w coś uderzyliśmy.

Pewny siebie spokój Scharnovskiego odbiera mi mowę. Wiem jedno: wciąż lecimy! Ta świadomość pomaga mi się skoncentrować. Wprawdzie nie udaje nam się przyspieszyć, ale wskaźniki pokazują, że zaczynamy się wznosić. I to mi wystarcza. Nadal jest ciemno. Kompas wskazuje zachód, czyli jest nieźle. Mam nadzieję, że działa sprawnie. Gapię się na wskaźniki, hipnotyzuję je wzrokiem, od nich zależy nasz los! Drążek sterowy muszę docisnąć do samego końca,

inaczej „kulka znajdzie się w rogu. Z samolotem obchodzę się ostrożnie, jakby był żywą istotą. Mówię do niego i natychmiast na myśl przychodzi mi Old Shatterhand i jego koń Rih. Moje rozmyślenia przerywa Scharnovski:

— Mamy dwie dziury, tkwią w nich pnie brzozy. Brakuje również sporego fragmentu lotki i klapy! — Patrzę na zewnątrz i stwierdzam, że ponownie udaje mi się wznieść nad najniższą warstwę chmur. Otacza nas światło dnia! Widzę też to, o czym mówi Scharnovski: dwie wielkie dziury po obu stronach skrzydeł, przebite aż do dźwigarów głównych; tkwią w nich pieńki brzoź. Kłapa i lotka wyglądają tak, jak opisał strzelec. Teraz już rozumiem: z powodu dziur wytraciliśmy prędkość, zrozumiałe stają się również problemy ze sterownością. Jak długo ten dzielny Ju 87 jeszcze pociągnie? Prawdopodobnie znajduję się pięćdziesiąt kilometrów za sowieckim frontem. Dopiero teraz na myśl przychodzą mi bomby, zrzucam je; ułatwia to lot. Podczas każdej akcji latały tutaj wrogie myśliwce. Dzisiaj żaden z nich nie musiał do mnie strzelać, wystarczyło, żeby z uwagą mnie obserwowali. Jednak nie było nikogo. Wreszcie mijam linię frontu i powoli zbliżam się do miejsca, w którym stacjonujemy.

Scharnovskiemu każę skakać na mój rozkaz, gdy tylko nie da się już sterować samolotem. W myślach jeszcze raz odtwarzam cud, który właśnie miał miejsce, a który ponownie ocalił mi życie: rozpętała się burza; gdy udało mi się wyregulować pozostałe urządzenia, wciąż ciągnąłem za drążek i znajdowałem się bardzo blisko ziemi, kiedy samolot przyjął wreszcie pozycję horyzontalną. Z tą prędkością leciałem nad drogą, przy której rosły brzozy lub pomiędzy dwoma drzewami, których pnie tkwiły w dziurach. Szczęściem dziury te zostały wybite dokładnie pośrodku skrzydeł i śmigło nie zostało uszkodzone, inaczej zabrakłoby mu wyważenia i odfrunęłoby w ciągu kilku sekund. Tylko Ju 87 jest w stanie zachować stabilność przy takich uszkodzeniach i bezpiecznie dowieźć ludzi do domu.

Lot powrotny strasznie mi się dłuży, ale w końcu widzę przed sobą Stoltzy. Napięcie wyraźnie opada, rozluźniam ramiona. W Stoltzy

stoją nasze myśliwce, już niedługo znajdziemy się w miejscu naszego stacjonowania.

— Scharnovski, skaczcie.

Nie wiem, jak wygląda nasz samolot od dołu i jaki wpływ na lądowanie miałyby dziury w skrzydłach. Nie można teraz ryzykować żadnych niepotrzebnych zranień.

— Nie będę skakał. Panie poruczniku, wiem przecież, że dobrze wylądujecie — odpowiada prawie bezgłośnie. I co ja mam mu powiedzieć?

Pod nami znajduje się lądowisko. Jeszcze raz mu się przyglądam, wydaje mi się bardziej znajome niż kiedykolwiek. Tam mój Ju będzie mógł odpocząć, tam są moi koledzy, dobrze znane mi twarze. Gdzieś tam wisi mój mundur, w którym schowałem ostatni list z domu. Co tym razem napisała mi matka? Listy od matki powinno się czytać o wiele uważniej!

Przed stanowiskiem dowodzenia najwyraźniej odbywał się apel. Czyżby rozdzielanie rozkazów na nową akcję? W takim razie musimy się pospieszyć. Teraz wszyscy gapią się na nasz samolot i schodzą z placu. Przygotowuję się do lądowania i żeby zachować margines bezpieczeństwa, ląduję ze sporą prędkością. Długo się toczymy i bezpiecznie stajemy. Kilku kolegów biegnie z nami przez ostatnie metry. Wsiadam z samolotu. Scharnovski również wsiada, ale w sposób bardziej ociężały. Teraz już wszyscy kompani zbierają się wokół nas i składają nam gratulacje. Szybko odłączam się z kręgu i melduję się u dowódcy:

— Porucznik Rudel melduje powrót z lotu nad terytorium wroga. Zajście szczególne — kontakt z ziemią — samolot został uszkodzony.

Ściska nam dłonie, uśmiecha się, a potem, kręcąc głową, udaje się do namiotu. Oczywiście musimy wszystko opowiedzieć kolegom; powiedzieli nam, że właśnie ustawili się w szeregu, a dowódca rozpoczął już krótkie przemówienie żałobne: „Żałoga porucznika Rudla chciała dokonać rzeczy niemożliwej i w trakcie szalejącej nawałnicy zaatakować zadany cel. Podczas akcji spotkała ją śmierć”.

Gdy zrobił przerwę, by nabrać powietrza, nad lądowiskiem pojawił się sponiewierany Ju 87. Dowódca pobladł jeszcze bardziej i szybko kazał wszystkim zejść z płyty. Także teraz, już w namiocie, kapitan Steen nie chce mi wierzyć, że nie wleciałem celowo w burzę, lecz znalazłem się w niej po jego nagłym skręceniu, ponieważ leciałem bardzo blisko niego i chciałem uniknąć zderzenia. Po prostu w to nie wierzy.

— Panie kapitanie, z całą pewnością nie miałem takiego zamiaru.

— Ach tam! Jesteście tak szaleni, że na pewno chcieliście zbombardować ten dworzec.

— Przeceniacie mnie, panie kapitanie.

— Kiedyś okaże się, że miałem rację. Zresztą niedługo znowu wylatujemy.

Godzinę później znowu lecę obok niego na obszar Ługi, tyle że innym samolotem. Wieczorem rozładowuję napięcie i zmęczenie wysiłkiem fizycznym. A potem spotyka mnie coś cudownego: wspaniały sen.

Następnego ranka lecimy do Nowogrodu; pod naszymi bombami rozpada się most na rzece Wołchow. Zanim będzie za późno, Sowieci próbują przetransportować jak najwięcej ludzi i sprzętu przez Wołchow i rzekę Łować płynącą na południe od jeziora Ilmień. Dlatego wciąż bombardujemy mosty. Wkrótce orientujemy się, że niszczenie mostów tylko trochę opóźnia działania Rosjan. Uszkodzone przez nas miejsca Sowieci szybko naprawiają, pływając na pontonach.

Nieprzerwana akcja skutkuje ogromnym zmęczeniem, powodującym czasami bardzo nieprzyjemne objawy. Dowódca wkrótce to zauważa. Rozmowy telefoniczne o akcjach przeprowadzane z dowództwem o północy lub nawet później, muszą być teraz wysłuchiwane lub spisywane przez co najmniej dwie osoby. Następnego dnia zdarzają się nieraz nieporozumienia, jeden zwała winę na drugiego. W rzeczywistości przyczyną błędów jest nadmierne zmęczenie.

Mnie i adiutantowi rozkazano słuchać tych nocnych rozmów.

Pewnego razu telefon zadzwonił u nas w namiocie, po drugiej stronie słuchawki odezwał się dowódca:

— Steen, jutro o piątej rano nad Batjeskoje²³ spotykamy się z naszymi myśliwcami! — Miejsce jest niezwykle ważne, w świetle latarki bardzo długo szukamy go na mapach i nie znajdujemy. Nie ma żadnej miejscowości o podobnym brzmieniu. Związek Sowiecki i nasze zwątpienie są ogromne. Wreszcie Steen mówi:

— Proszę o wybaczenie, panie pułkowniku, ale nie mogę znaleźć tego miejsca na mapie.

Z wściekłości dowódca przechodzi na dialekt berliński:

— Co? Chcecie być dowódcą 3. Dywizjonu i nie wiecie, gdzie leży Batjeskoje? ²⁴

— Czy możecie podać mi współrzędne siatki topograficznej? Zapadło milczenie, bardzo długie milczenie, patrzymy na siebie z osłupieniem. Potem nagle słyszymy:

— Nie znam ich, ale dam do telefonu Peckruna, on wie, gdzie to leży!

Wreszcie jego adiutant spokojnie wyjaśnia, w którym miejscu nad bagnami znajduje się ta dziura. Nasz dowódca eskadry jest jedynym w swoim rodzaju człowiekiem, który przechodzi na dialekt berliński, gdy się zdenerwuje lub gdy chce być miły. Jeśli jednak chodzi o dyscyplinę i porządek, bardzo wiele mu zawdzięczamy.

IV

BITWA O TWIERDZĘ LENINGRAD

Miejsca bitew przenoszą się coraz bardziej na północ. W ten sposób we wrześniu 1941 r. docieramy do Tyrkowa, leżącego na południe od Ługi ²⁵, w północnej części frontu wschodniego. Codziennie latamy nad Leningrad, stoi tam armia atakowana z zachodu na południe. Położenie Leningradu bardzo sprzyja obronie, ponieważ znajduje się on między Zatoką Fińską i jeziorem Ładoga, co ogranicza możliwości ataku. Od jakiegoś czasu sytuacja zmienia się bardzo powoli, można nawet odnieść wrażenie, że stoimy w miejscu.

16 września kapitan Steen każe nam stanąć w szeregu i wyjaśnia sytuację wojskową. Rosyjska flota bardzo utrudnia dalszy przemarsz armii, rozmieszczona w odpowiedniej odległości od wybrzeża i atakująca swoją straszliwą artylerią okrętową. Centrum sowieckiej floty stanowi największy sowiecki port wojenny Kronsztad, położony w Zatoce Fińskiej. Jakies dwadzieścia kilometrów na wschód znajduje się port Leningrad, a na południe od niego porty Oranienbaum i Peterhof. Wzdłuż wybrzeża, na pasie o szerokości dziesięciu kilometrów, rozmieszczone są wokół tych miast największe siły wroga. Musimy wszystko dokładnie wrysować na mapy i ustalić naszą linię frontu. Już przypuszczamy, że zaczniemy właśnie od atakowania tych skoncentrowanych oddziałów, gdy kapitan Steen podaje inny plan akcji. Znowu mówi o okrętach i wyjaśnia, że głównie chodzi o dwa pancerniki: „Marat” i „Oktiabrskaja Rewolucja”. Oba mają około

23 000 ton wyporności. Do tego dochodzą krążowniki, cztery do sześciu sztuk, między innymi „Maksym Gorki” i „Kirów” oraz kilka niszczycieli. Pływają wzdłuż brzegu w zależności od tego, w którym miejscu potrzebna jest ich szybka i bardzo precyzyjna artyleria. Pancerniki poruszają się przeważnie tylko po głębszym torze wodnym między Kronsztadem i Leningradem.

Nasz pułk otrzymał więc rozkaz ataku na sowiecką flotę w rejonie Zatoki Fińskiej. Zwykle bombowce i bomby nie wchodzi w grę, ponieważ należy liczyć się z silną obroną. Do tego celu mają zostać wykorzystane tysiackilogramowe bomby ze specjalnymi zapalnikami. Bomba ze zwykłym zapalnikiem wybuchłaby na pierwszym pokładzie pancernika, na pewno zniszczyłaby jakieś nadbudówki, ale nie doprowadziłaby do zniszczenia całego okrętu. Bomba z opóźnionym zapłonem musi najpierw dostać się głębiej i eksplodować nisko, w kadłubie okrętu; tylko w ten sposób można zaatakować i być może wykończyć te opancerzone potwory.

Po kilku godzinach, przy bardzo złej pogodzie, przychodzi nagle rozkaz ataku na pancernik „Marat”; został on namierzony podczas akcji przez naszych zwiadowców. Na południe od Krasnogwardiejska²⁶, trzydzieści kilometrów na południe od Leningradu, pogoda jest bardzo zła; zachmurzenie nad Zatoką Fińską wynosi 5-7/10, chmury wiszą na wysokości ośmiuset metrów. Oznacza to, że będziemy musieli przebić się przez warstwę chmur grubą u nas na dwa tysiące metrów. Cała eskadra obiera kurs na północ. Jest to dzisiaj jakieś trzydzieści samolotów, powinno być osiemdziesiąt; nie zawsze jednak liczba jest najważniejsza. Tysiące niestety jeszcze do nas nie dotarły. Nasz jednosilnikowy sztukas nie nadaje się do lotów z użyciem wszystkich przyrządów, dowódca szyku musi więc poradzić sobie za pomocą chyłomierza, zakrętomierza i wariometru. Wszyscy lecimy tak blisko siebie, żeby widzieć skrzydło sąsiada. Lecąc w gęstych, ciemnych chmurach, możemy być oddaleni od siebie nie bardziej niż o trzy, cztery metry. Jeśli odstęp się zwiększy, nie znajdziemy już sąsiedniego samolotu i bardzo łatwo będzie uderzyć w

inny z pełną prędkością. Wtedy wszyscy runą! Dlatego też przy takiej pogodzie bezpieczeństwo całej eskadry uzależnione jest od lotu zgodnie ze wskazaniem przyrządów, które odczytuje dowódca.

Poniżej dwóch tysięcy metrów chmury są bardzo gęste, poszczególne eskadry zboczyły trochę z kursu. Teraz znowu dołączają. Wciąż nie widać ziemi, według zegarka już od dawna powinniśmy być nad Zatoką Fińską. Teraz chmury stają się trochę rzadsze. Na dole połyskuje błękit, czyli lecimy nad wodą; jesteśmy już u celu, ale gdzie dokładnie? Nie można tego określić, przestrzenie między chmurami są za małe. Nie ma już mowy o 5-7/10, gruba warstwa chmur tu i ówdzie ukazuje jakąś dziurę, nagle w jednej z nich coś zauważam i natychmiast mówię do kapitana Steena przez radio:

— König 1 do König 2!

Natychmiast odpowiada:

— König 2 do König 1, odbiór!

— Uwaga, widzę pod nami duży okręt... prawdopodobnie jest to pancernik „Marat”.

Jeszcze podczas rozmowy kapitan Steen zniża się i znika w dziurze między chmurami. Kończę zdanie i również się zniżam. Lecący innym samolotem dowództwa podporucznik Klaus, robi to samo. Teraz już widzę pancernik: rzeczywiście, to jest „Marat”! Z trudem opanowuję emocje. Nie zadawać pytań, tylko błyskawicznie ogarnąć sytuację, mam na to kilka sekund. To my musimy trafić w okręt; pozostałe eskadry nie dadzą rady przelecieć przez dziurę w chmurze. Zarówno dziura, jak i pancernik są ciągle w ruchu. Działo przeciwlotnicze może wycelować do nas dopiero wtedy, gdy, już w czasie nurkowania, na wysokości ośmiuset metrów osiągniemy dolną granicę chmur. Wcześniej działo może strzelać, opierając się jedynie na aparatach podsłuchowych, nie jest to działanie tak skuteczne. Nurkujemy więc, zrzucając bomby i uciekamy w chmury! Spadają bomby kapitana Steena... blisko celu. Wciskam przycisk zrzutu... moja trafia! Dokładnie w rufę. Szkoda, że bomba ma tylko pięćset kilogramów. Widzę jednak, że wybuchł pożar. Nie mam zbyt dużo czasu na przyglądanie się

sytuacji, działa przeciwlotnicze zaczynają wściekle warczeć. Przez dziurę nurkują inne samoloty. Sowieci zorientowali się teraz, że przybywają „złe sztukasy” i wszystkie kierują się w ten jeden punkt. Wykorzystujemy pokrywę z chmur i wlatujemy w nią; później nie udałoby nam się już tak spokojnie uciec.

Gdy tylko lądujemy u siebie, zaczyna się zgadywanie: Co mogło się stać z okrętem po tym jednym celnym trafieniu? Nasi eksperci twierdzą, że przy bombach tego kalibru nie możemy liczyć na pełen sukces. Jednak niektórzy optymiści uważają, że zniszczenie „Marata” było możliwe. Następne dni utwierdzają ich w tym przekonaniu, ponieważ nasi zwiadowcy nie mogą znaleźć pancernika.

Podczas kolejnego lotu udaje mi się zatopić krążownik.

Po tej akcji pogoda już nam nie sprzyja. Niebo jest wciąż błękitne, obrona mordercza, na żadnym innym terenie działań wojennych nie ma podobnej. Według zwiadowców na naszym docelowym obszarze o powierzchni dziesięć na dziesięć kilometrów stoi tysiąc dział przeciwlotniczych; potrafię to sobie wyobrazić. Dym z tych dział tworzy gęste chmury. Aby usłyszeć takie działo, lecąc w samolocie, eksplozja musi nastąpić co najwyżej kilka metrów od nas. My jednak nie słyszymy poszczególnych wybuchów, lecz nieprzerwany huk, jakby zbliżał się koniec świata. Ta strefa zmasowanych dział przeciwlotniczych zaczyna się już na należącym do Sowietów początku pasa brzegowego. Następnie znajdują się Oranienbaum i Peterhof, które jako porty są najlepiej strzeżone. Po wodzie pływają pontony, łodzie, barki, małe statki, wszystkie naszpikowane działami. Sowieci rozstawiają je dosłownie wszędzie. Przykładowo wpłynięcie do Leningradu utrudniają naszym okrętom podwodnym rozległe, stalowe siatki rozwieszane między wrzuconymi do wody blokami z betonu. Z bloków tych również strzelają do nas działa.

Po jakichś dziesięciu kilometrach ukazuje się wyspa Kronsztad, na której znajduje się duży port i miasto o tej samej nazwie. Port i miasto są doskonale strzeżone. Poza tym w bezpośredniej odległości, w porcie i poza nim, stacjonuje cała sowiecka Flota Bałtycka, której obrona

przeciwlotnicza jest wręcz mordercza. My, piloci znajdujący się z przodu, lecimy na wysokości od trzech do pięciu tysięcy metrów; to bardzo nisko, ale przecież chcemy w coś trafić. Podczas nurkowania w stronę okrętów zmniejszamy prędkość, mamy wtedy więcej czasu na celowanie i korygowanie, jeśli dobrze celujemy, efekty naszych ataków również są lepsze, a o to przecież chodzi. Gdy zmniejszamy prędkość nurkowania, działo przeciwlotnicze łatwiej może w nas trafić, zwłaszcza że bez takiego rozpędu nie możemy tak szybko wzbić się w górę. Jednak w przeciwieństwie do pozostających z tyłu eskadr wcale nie mamy takiego zamiaru, lecimy nisko nad wodą. Wtedy na pasie brzegowym dochodzi do szaleńczej obrony, gdy to przetrwamy, operacja kończy się sukcesem.

Po takich akcjach lądujemy na naszym nowym placu w Tyrkowie; jesteśmy jak we śnie, głęboko wdychamy wywalczone po raz kolejny życie. Te dni są dla nas bardzo ciężkie. Wieczorne spacery z kapitanem Steenem odbywają się teraz przeważnie w milczeniu, jeden zgaduje myśli drugiego. Żaden nie mówi o tym, ile nas te akcje kosztują. Naszym zadaniem jest zniszczenie floty; nie chcemy więc dyskutować o tym, czy jest ciężko, czy nie; nic to nie da, taki mamy rozkaz i musimy go wypełnić. Po godzinie wracamy do namiotu.

Jesteśmy uspokojeni, gotowi na następny dzień, w którym znowu będziemy musieli lecieć do tego piekła.

Podczas jednego ze spacerów z kapitanem Steenem przerywam milczenie i pytam z wahaniem:

— Skąd czerpie pan spokój i opanowanie?

Przystaje na chwilę, przypatruje mi się z boku i mówi:

— Mój drogi, chyba nie myślisz, że zawsze byłem taki spokojny. Zawdzięczam to trudnym latom życia i gorzkim doświadczeniom. Sam przecież wiesz, jak ciężkie jest życie w wojsku, gdy twoje poglądy nie zawsze są zbieżne z poglądami przełożonych... A gdy obie strony nie znajdą w sobie dość siły charakteru, by pozostawić omówienie tych różnic na czas po służbie, zaczyna się piekło. Jednak z ognia wyjmuje się najlepszą stal, a gdy człowiek sam szuka swej drogi, nie tracąc przy

tym kontaktu z otoczeniem, staje się silny.

Zapada długa cisza, zaczynam rozumieć, dlaczego jest dla mnie taki wyrozumiały. Wiem, że to zdanie nie zabrzmiało po wojskowemu, mimo to je wypowiadam:

— Czasami jako podwładny również myślę sobie, że później, jako przełożony, będę postępował inaczej niż niektórzy moi zwierzchnicy.

Po długim milczeniu dodaje:

— Istnieją jeszcze inne sprawy, które kształtują człowieka. O tym, co teraz powiem, wie tylko kilku towarzyszy i dzięki temu są w stanie zrozumieć moje poważne podejście do życia. Miałem narzeczoną, bardzo ją kochałem. Gdy przyjechałem do niej w dniu naszego ślubu, nie żyła. O takich rzeczach trudno zapomnieć.

Milknę i udaję się do namiotu, jeszcze długo rozmyślając o Steenie. Teraz rozumiem go lepiej niż dawniej i pojmuję, jak wiele męskiej siły i pokrzepiającego zrozumienia rodzi się w wyniku rozmowy mężczyzn na froncie. Podczas wojny nie mówi się wiele, a rozmowy są zupełnie inne niż rozmowy cywilów, i tak trudne, jak powszechnie się uważa.

A ponieważ wojna zdiera z człowieka wszelkie maski i obnaża sztuczność, rozmowy żołnierzy, nawet jeśli dominują w nich tylko przekleństwa lub tani sentymentalizm, są proste, prawdziwe i szczerze.

21 września przybywają tysiackilogramowe bomby. Następnego ranka zwiadowca melduje, że „Marat” znajduje się w porcie w Kronsztadzie. Prawdopodobnie naprawiano uszkodzenia wyrządzone przez nas podczas nalotu z 16 września. Krew mnie zalewa. Oto dzień, w którym mogę udowodnić swoje umiejętności. U zwiadowców dowiaduję się o wiatr i inne sprawy. Potem nie słyszę już nic; pragnę tylko wyruszyć. Jeśli dotrę do celu, trafię w niego!

Startujemy, myślami jesteśmy już podczas nalotu. Pod nami tysiące żołnierzy, którzy muszą dzisiaj dać sobie radę. Niebo jest błękitne, nie ma ani jednej chmurki. Także nad wodą. Rosyjskie myśliwce atakują nas już nad wąskim pasem nabrzeża; nie są jednak w stanie odciągnąć nas od celu, nie ma takiej możliwości. Lecimy na wysokości trzech

tysięcy metrów, działa przeciwlotnicze są mordercze, Kronsztad jest jakieś dziesięć, piętnaście kilometrów przed nami. Przy takiej obronie można zostać trafionym w każdej chwili. Czekanie sprawia, że czas płynie wolno. Razem z kapitanem Steenem uparcie lecimy prosto przed siebie. Mówimy sobie: „Sowietom nie strzelają już do pojedynczych maszyn, lecz ustawiają działa przeciwlotnicze na konkretnej wysokości”. Inni jak szaleni uciekają przed działami, nie tylko w dywizjonach i eskadrach, ale także w kluczach; myślą, że zmieniając wysokość i kierunki strzałów, utrudnią nam lot. Są jeszcze dwa samoloty z niebieskimi nosami, które mkną przez wszystkie jednostki, nawet przez własne eskadry. Jeden z nich traci bombę. Na niebie nad Kronsztadem jest straszny zamęt, istnieje duże niebezpieczeństwo zderzenia. Przed nami jeszcze kilka kilometrów, po skosie widzę już „Marata”. Dookoła nas huki i grzmoty; wokół tańczą chmury dymu z dział, błyski we wszystkich kolorach; gdyby sytuacja nie była śmiertelnie poważna, można by było mówić o karnawale w powietrzu. Spoglądam na „Marata”, za nim stoi „Kirów”. A może to „Maksim Gorki”? Okręty te nie biorą udziału w ogólnym ostrzale. Tak samo było ostatnim razem. Ostrzelają nas dopiero gdy będziemy nad nimi opadać. Jeszcze nigdy droga pod obstrzałem nie zdawała mi się tak długa jak teraz, nigdy nie było tak źle. Czy kapitan Steen ponownie wysunie hamulce aerodynamiczne, czy przy takiej obronie polecą „bez”? Wysuwa je, ja robię to samo i zerkam mu do kabiny. Na jego poważnej twarzy widać koncentrację. Nurkujemy, lecimy bardzo blisko siebie; kąt opadania wynosi siedemdziesiąt do osiemdziesięciu stopni. Celownik objął już „Marata”. Zniżamy się w jego kierunku, powoli staje się olbrzymi. Wszystkie jego działa przeciwlotnicze skierowane są teraz na nas. Liczy się tylko cel, nasze zadanie. Gdy je wykonamy, oszczędzimy mnóstwo krwi naszych towarzyszy z jednostek piechoty. Ale co to? Nurkowiec kapitana Steena nagle oddala się od mojego. Jest dużo szybszy. Czyżby ponownie schował hamulce, żeby szybciej dotrzeć na dół? Robię to samo. Z olbrzymią prędkością gnam teraz za znajdującym się przede

mną ogonem samolotu; lecę zbyt szybko i nie mogę się już zatrzymać. Tuż przede mną widzę przerażoną twarz starszego sierżanta Lehmana, Strzelca kapitana Steena. Spodziewa się, że w każdej chwili mogę odciąć śmigłem ogon ich bombowca i zwalić ich na ziemię. Potwornym wysiłkiem udaje mi się zmienić kierunek — lecę jeszcze bardziej stromo, z całą pewnością pod kątem dziewięćdziesięciu stopni — jestem w wielkim niebezpieczeństwie. Czy wpadnę na maszynę Steena, która teraz prawie na mnie siedzi, czy uda mi się przelecieć pod nią? Cudem mi się to udaje, mijam go o włos! To znak, że tym razem wszystko skończy się dobrze. Środek okrętu znajduje się idealnie na celowniku, mój Ju 87 spokojnie opada, w ogóle się nie kręci. Czuję, że chybienie celu jest teraz niemożliwe. Widzę już „Marata” naturalnych rozmiarów, po pokładzie biegają marynarze; noszą amunicję. Wciskam znajdujący się na drążku przycisk zwalniający bombę i ciągnę ze wszystkich sił. Czy uda mi się jeszcze poderwać maszynę? Wątpię, przecież nurkuję bez hamulców, a wysokość, z której zrzucam bombę, wynosi nie więcej niż trzysta metrów. Podczas omawiania akcji kapitan Steen powiedział nam, że tysiackilogramowe bomby muszą być zrzucane z wysokości ponad tysiąca metrów, ponieważ odłamki bomby rozpryskują się w zasięgu tysiąca metrów i w ten sposób w zagrożeniu znajduje się własny samolot. Nie myślę teraz o tym! Chcę trafić „Marata”! Wciąż ciągnę drążek. Bez wyczucia, na siłę. Przyspieszenie jest zbyt duże, nic nie widzę, mam zaćmienie, krótkie zaburzenie świadomości, którego wcześniej nie doświadczyłem. Muszę jednak próbować ponownie poderwać maszynę. Jeszcze nie jestem w pełni świadomy, gdy słyszę głos Scharnovskiego:

— Panie poruczniku, okręt eksploduje!

Wyglądam na zewnątrz, lecimy trzy, cztery metry nad wodą, robię niewielki zakręt. „Marat” znajduje się pod wysoką na czterysta metrów chmurą dymu po wybuchu; prawdopodobnie rozerwało magazyn amunicji.

— Gratuluję, panie poruczniku.

Scharnovski jest pierwszy. Teraz przez eter ze wszystkich stron dobiegają gratulacje: „Świetna robota”. Chwileczkę, czy głos ten nie należy do dowódcy? Jest mi gorąco, świetnie się czuję, jak po wyczerpującym wysiłku fizycznym. Później mam wrażenie, że patrzę w oczy tysiącom wdzięcznych żołnierzy piechoty. Lecąc na niskiej wysokości, kierujemy się w stronę wybrzeża.

— Panie poruczniku, dwa sowieckie myśliwce — melduje Scharnovski.

— Gdzie?

— Gonią nas, panie poruczniku. Lecą w ogniu własnych dział przeciwlotniczych, okrążają flotę. A niech mnie! Oba jednocześnie spadają, zestrzelone przez własną obronę!

Ten sposób wyrażania się Scharnovskiego i przede wszystkim jego krzyki były dla mnie czymś nowym. Do tej pory tak się nie zachowywał. Lecimy nisko, na tej samej wysokości, na której znajdują się betonowe bloki z rozstawionymi działami; właściwie mogliśmy rzucić Sowietów skrzydłami. Strzelają do naszych kompanów, którzy atakują teraz inne okręty; w chmurze dymu po eksplozji nic nie widać. Wydaje się, że na wodzie panuje spore zamieszanie, ponieważ załogi niektórych dział zauważają mnie dopiero wtedy, gdy przelatuję bardzo blisko nich. Wtedy odwracają działa i strzelają za nami; uwagę wszystkich zaprzętała główna formacja, lecąca wysoko nad nimi. jako jedyny mam więc szczęście. Zewsząd otaczają nas działa przeciwlotnicze, w powietrzu jest pełno odłamków. Uspokaja mnie jednak fakt, że to wszystko nie jest przeznaczone wyłącznie dla mnie! Przelatuję teraz nad wąskim pasem wybrzeża — jest to bardzo nieprzyjemne. Wzniesienie się jest niemożliwe, ponieważ osiągnięcie bezpiecznej wysokości trwałoby zbyt długo. Lecę więc nisko, obok karabinów maszynowych, obok dział przeciwlotniczych. Przerażeni Sowietci rzucają się na ziemię i wtedy znowu słyszę głos Scharnovskiego:

— Z tyłu leci rata.

Obracam się i jakieś trzysta metrów za nami widzę sowieckiego

myśliwca.

— Scharnovski, strzelaj!

Scharnovski milczy, sowiecki pocisk mija nas o centymetry. Robię dzikie uniki.

— Scharnovski, czyście oszaleli? Strzelajcie, inaczej każę was aresztować! — wrzeszczę na niego.

Scharnovski nie strzela. Ostrożnie mówi:

— Panie poruczniku, nie strzelam, ponieważ za Sowietami leci niemiecki Me (messerschmitt). Jeśli będę strzelać do raty, mogę go uszkodzić. — Tym samym Scharnovski uważał temat za skończony, ja jednak aż spociłem się ze zdenerwowania. Obok nas ponownie śmigają pociski, robię uniki jak szalony. — Panie poruczniku, teraz możecie odwrócić się jeszcze raz. Me zestrzelił ratę. — Lekko skręcam i zerkam w tył. Jest tak, jak Scharnovski mówi. Rata leży na dole. Obok nas przelatuje kołyszający się Bf 109.

— Scharnovski, z przyjemnością zameldujemy, że myśliwiec zestrzelił ratę. — Nie odpowiada, jest urażony tym, że mu nie zaufałem. Znam go, siedzi w milczeniu aż do lądowania. Ile już było takich lotów, podczas których nie odezwał się przez cały czas, gdy byliśmy w powietrzu!

Po wylądowaniu wszystkie załogi zbierają się przed wejściem do namiotu. Kapitan Steen opowiada nam, że dzwonił dowódca i gratulował sukcesu; widział tę imponującą eksplozję. Kapitan Steen miał podać nazwisko tego, który jako pierwszy zanurkował i celnie rzucił tysiackilogramową bombę, aby odznaczyć go Krzyżem Rycerskim.

Patrząc w bok na mnie, kapitan mówi:

— Nie gniewaj się, ale powiedziałem dowódcy, że jestem dumny z całego mojego dywizjonu i że powinien to być sukces nas wszystkich.

W namiocie ściska moją dłoń: — Starając się o uznanie zasług, nie potrzebujesz już wymieniać pancernika — i śmieje się jak chłopiec.

Dzwoni dowódca. Nowy rozkaz:

— 3. Dywizjon ma dzisiaj dzień zatapiania, natychmiast wyruszajcie

na „Kirowa”, który stoi za „Maratem”.

Urządzamy polowanie. Na zdjęciach widać, że pancernik rozpadł się na dwie części — można to dostrzec po zniknięciu chmury po eksplozji. Jeszcze raz dzwoni telefon z pułku.

— Steen, powiedzcie, widzieliście gdzieś moją bombę? Bo ja jej nie widziałem i Peckrun też nie.

— Panie pułkowniku, na kilka minut przed atakiem bomby wpadły do wody. — Z trudem zachowywaliśmy powagę. W słuchawce nastąpił krótki trzask i zapadła cisza. Nie braliśmy za złe naszemu dowódcy, który mógłby być naszym ojcem, że prawdopodobnie już wcześniej z nerwów wcisnął przez przypadek guzik zwalniający bomby. Należy docenić fakt, że w ogóle brał udział w tych trudnych akcjach. Pięćdziesiąt lat to nie dwadzieścia pięć, zwłaszcza jeśli chodzi o latanie nurkowcami.

Rozpoczynają się więc przygotowania do akcji przeciw „Kirowowi”. Podczas cofania się kapitan Steen miał mały wypadek, wjechał kołem w głęboką dziurę, jego samolot stanął na nosie i uszkodził śmigło. 7. Eskadra ma do dyspozycji tylko jeden samolot zastępczy. Eskadry szykują się do startu, odjeżdżamy już z miejsca, w którym stały maszyny. Kapitan Steen napotyka kolejne trudności, sprawa samolotu zastępczego też stała się niejasna. Eskadry nie mogą wziąć żadnej maszyny, przecież wszystkie już startują. Z naszego sztabu lecę tylko ja. Steen wysiada więc ze swojego samolotu i podchodzi do skrzydeł mojego nurkowca:

— Wiem, że będziecie na mnie źli, gdy wezmę wasz samolot, ale jako dowódca muszę tam lecieć. Pozwólcie Scharnovskiemu lecieć ze mną.

Niezadowolony i zły udaję się więc na miejsca postoju samolotów, by poświęcić się pracy oficera technicznego. Dywizjon wraca po półtorej godziny. Brakuje samolotu sztabu z zielonym dziobem, czyli mojego. Prawdopodobnie kapitan miał przymusowe lądowanie na naszym terenie.

Gdy tylko moi kompani wylądowali, pytam, gdzie jest kapitan.

Żaden z nich nie chce mi powiedzieć wprost, aż wreszcie jeden opowiada:

— Kapitan Steen nurkował na „Kirowa”. Na wysokości między tysiąc pięćset a dwa tysiące metrów trafiło go działo przeciwlotnicze. Ogon samolotu został uszkodzony w ten sposób, że nie można już było odzyskać panowania nad maszyną. Widziałem, jak sterem kierunku próbował naprowadzić bombowiec prosto w pancernik. Jednak bezpośrednio przed jego dziobem spadł pionowo do wody. Wybuch bomb poważnie uszkodził „Kirowa”.

Żałoba całego dywizjonu po kapitanie i wiernym sierżancie Scharnovskim jest ogromna i sprawia, że ten pełen sukcesów dzień kończy się tragicznie. Nie ma już Scharnovskiego, tego dzielnego chłopaka. Nie ma już kapitana Steena. Obaj byli swego rodzaju ideałami i w żaden sposób nie da się ich zastąpić. Ich szczęściem, że zginęli w czasach, w których mogli być przekonani, że kres cierpień Niemiec i Europy oznacza wolność.

W zastępstwie Steena dowództwo w dywizjonie przejmuje najstarszy rangą dowódca eskadry; jako Strzelca biorę sobie kaprala Henschla. Przyszedł do nas z eskadry rezerwowej w Grazu, w którym był ze mną na kilku akcjach ćwiczebnych. W międzyczasie za każdym razem ktoś inny ze mną lata, począwszy od ochmistrza, poprzez oficera informacyjnego, a na lekarzu skończywszy, nikt nie chce powierzyć mi swojego życia. Gdy wreszcie na stałe biorę do siebie Henschla i wchodzi on już w skład naszej załogi, zawsze się wścieka, gdy musi zostać w domu i leci ze mną ktoś inny. Jest zazdrosny jak dziewczyna.

Do 1 października parokrotnie latamy nad Zatoką Fińską i udaje nam się zatopić jeszcze jeden krążownik. Z drugim pancernikiem, „Oktiabrskaja Rewolucja”, nie mamy tyle szczęścia: zostaje trochę uszkodzony mniejszymi bombami. Gdy podczas jednej z akcji udaje się trafić go tysiackilogramową bombą, tego dnia żadna z bomb tego kalibru nie wybuchła. Mimo wnikliwych dociekań nie udało się odnaleźć sabotażysty. W ten sposób Sowietnicy zachowują jeden ze

swoich pancerników.

W okolicach Leningradu sytuacja się uspokaja, jesteśmy więc potrzebni w innym ważnym miejscu. Udało nam się odciążyć piechotę, wryliśmy się w rosyjskie wybrzeże, umacniając okrążenie wokół Leningradu. Leningrad nie upada, ponieważ jego obrońcy zachowują dostęp do jeziora Ładoga, a co za tym idzie, są w stanie zaopatrzyć miasto.

V

PRZED MOSKWA

Jeszcze kilka razy przelatujemy nad Wołchowem i frontem leningradzkim. Podczas naszych ostatnich akcji zauważamy, że siły wroga musiały się przemieścić, ponieważ tu na górze wszystko się uspokoiło. Ponownie należymy do środkowego odcinka wschodniego frontu, wkrótce zaczynamy odczuwać agresywność armii. Mówi się o przemarszu w kierunku Kalinin — Jarosław. Przelatujemy nad lotniskiem wypadowym Moszna-Kuleszewka, Rzewem do Staricy. W miejsce kapitana Steena dowództwo nad nami przejął pochodzący z sąsiedniej eskadry kapitan Preßler.

Jest coraz chłodniej, mamy przedsmak zbliżającej się zimy. Jako oficerowi technicznemu sprawia mi ona przeróżne problemy, ponieważ nagle w naszych samolotach pojawiają się usterki, których przyczyną jest właśnie mróz. Zyskanie doświadczenia w takich sprawach wymaga czasu. Najwięcej zmartwień mają starsi mechanicy, każdy z nich stara się naprawić jak najwięcej maszyn. Mojemu dodatkowo przytrafia się nieszczęście; gdy rozładowuje ciężarówkę z bombami, jedna z bomb stacza się i odrywa mu duży palec u nogi. Akurat stoję obok niego; długo milczy, potem mówi:

— Nie będę mógł już skakać na sześć i pół metra. — I ze smutkiem patrzy na palec.

Nie jest jeszcze bardzo zimno, niebo się chmurzy i czasami napływają cieplejsze masy powietrza wraz z gęstymi chmurami, które przeszkadzają nam podczas akcji.

Sowieci nie zdołali przejąć Kalinina, ale ich opór jest bardzo silny i

stacjonują tuż przy mieście. Nasze dywizje mają bardzo duży problem z dalszym przemarszem, zwłaszcza że przeciwnikowi bardzo pomaga pogoda. Poza tym nieustające walki zdziesiątkowały nasze oddziały. Pojawiają się również problemy z zaopatrzeniem, ponieważ główna droga prowadząca ze Staricy do Kalinina znajduje się tuż przed miastem i niejednokrotnie przebiega przez przednią linię frontu wroga nacierającego od wschodu. Wkrótce sam zauważam, jak trudne i skomplikowane jest nasze położenie.

W owym czasie mamy bardzo mało samolotów z uwagi na awarie, niesprzyjającą pogodę i tym podobne. Przewodzę akcję w Torżoku — dowódca nie bierze w niej udziału — atakujemy węzeł kolejowy na północny zachód od Kalinina — dworzec i szlaki zaopatrzenia. Pogoda jest brzydka, chmury wiszą na wysokości sześciuset metrów. To bardzo niewiele w przypadku ataku na chroniony działami przeciwlotniczymi cel. Jeśli pogoda jeszcze się pogorszy i uniemożliwi nam powrót, mamy lądować w Kalininie na placu znajdującym się w południowej części miasta. W miejscu zbiórki długo czekamy na myśliwce. Nie przylatują, nie będą nas dodatkowo chronić, prawdopodobnie przyczyną są złe warunki pogodowe. Przez czekanie w powietrzu zmarnowaliśmy dużo paliwa. Na niewielkiej wysokości okrążamy Torżok, aby znaleźć najgorzej strzeżone miejsce. Najpierw wydaje nam się, że wszędzie obrona jest taka sama; potem znajdujemy dogodne miejsce i atakujemy dworzec. Jestem zadowolony, gdy wszystkie samoloty znów lecą za mną. Pogoda się pogarsza, zaczyna padać gęsty śnieg. Mamy mało paliwa, być może dalibyśmy radę dolecieć do Staricy, jeśli nie musielibyśmy nadłożyć drogi z powodu złych warunków atmosferycznych, poza tym na wschodzie niebo jest jaśniejsze. Po krótkim namyśle lecę do pobliskiego Kalinina. Lądujemy, wszyscy biegają w stalowych hełmach, znajdują się tutaj już maszyny innego pułku szturmowego. Wyłączam silnik i jednocześnie widzę i słyszę wybuch granatów przeciwpancernych na placu. Część samolotów jest już podziurawiona. Szybko odnajduję stanowisko dowodzenia

stacjonującej tutaj jednostki, aby dowiedzieć się więcej o sytuacji. Poskutkowało to błyskawicznym szykowaniem naszych maszyn. Sowieci atakują plac czołgami i piechotą, znajdują się już o kilometr stąd. Placu broni mały oddział naszej piechoty — w każdej chwili mogą zjawić się tutaj stalowe potwory. My, sztukasy, spadliśmy naszym jak z nieba. Razem z bojowymi Henschlami 123 bronimy placu przed czołgami do późnych godzin wieczornych; po kilku minutach od startu ponownie lądujemy. Obsługa naziemna jest w stanie kontynuować każdy atak. Celnie zrzucamy bomby, każdy z nas jest świadomy tego, że jeśli nie zniszczymy czołgów, Sowieci dobiorą się nam do skóry. Noc spędzamy w żelaznych koszarach w południowej części. Zrywamy się na każdy szczepek łańcucha; Czy to nasze własne działa przeciwpancerne zmieniają pozycję, czy to już sowieckie czołgi? Tutaj, w Kalininie, wszystko jest możliwe. Kompani z piechoty opowiadają nam, że wczoraj w ciągu dnia kilka czołgów jeździło po głównym placu w Kalininie, strzelając do wszystkiego, co się ruszało. Przebiły się przez naszą obronę i minęło trochę czasu, zanim udało się je zniszczyć. Słychać nieustanny huk, stoimy przed artylerią, która strzela w kierunku wschodnim do Sowietów.

Nocami panują straszne ciemności, chmury wiszą bardzo nisko, wojna w powietrzu toczy się tuż nad ziemią. Trasa zaopatrzeniowa znowu została przerwana, osłabionemu oddziałowi piechoty brakuje więc wielu rzeczy; czyni on nadludzkie wysiłki, żeby przetrwać. Nagły atak ponad czterdziestostopniowego mrozu sprawił, że zamarzył zwykły olej do broni, żadna broń maszynowa nie strzela bez zacinań. U Sowietów ponoć wszystko jest w porządku, mają specjalne tłuszcze zwierzęce i preparaty. U nas brakuje wszystkiego, przy tym mrozie nie damy rady walczyć. Jakiegokolwiek zaopatrzenie dociera do nas bardzo powoli. Miejscowi nie pamiętają takiej zimy. Walka z mrozem jest cięższa niż walka z wrogiem. Sowieci nie mogliby mieć lepszego sojusznika. Nasi czołgiści skarżą się, że nie można obrócić wieżyczki dowódcy, wszystko przymarzło. W Kalininie zostajemy kilka dni, wciąż latamy, wkrótce znamy już każdy okop.

Front znowu przesunął się o kilka kilometrów na wschód od lotniska, wracamy do Staricy, gdzie oczekuje się nas już od dłuższego czasu. Wylatujemy jeszcze na parę akcji w kierunku Ostaszkowa, a potem otrzymujemy rozkaz przeniesienia się do Gorstowa w pobliżu Rusy, osiemdziesiąt kilometrów od Moskwy.

Stacjonujące tutaj dywizje poruszają się wzdłuż autostrady przez Możajsk do sowieckiej stolicy. Nasze czołgi stoją pod miejscowością Zwienigorod-Istra, dziesięć kilometrów od Moskwy. Oprócz tego jeszcze jedna grupa została wypchnięta dalej na wschód i znajduje się na północy miasta, na dwóch przyczółkach mostu — jeden z nich leży pod Dmitrowem — na wschodnim brzegu kanału łączącego Moskwę z Morzem Arktycznym.

Jest grudzień, termometry wskazują czterdzieści do pięćdziesięciu stopni poniżej zera. Leży mnóstwo śniegu, chmury wiszą przeważnie nisko, obrona wroga jest silna. Ginie wspaniały porucznik Klaus, jeden z niewielu starych kompanów. Przyczyną jego śmierci są prawdopodobnie obrażenia po ataku granatem przeciwpancernym; mógł być przypadkową ofiarą. Tak jak w Kalininie, tak i tutaj naszym największym wrogiem i sprzymierzeńcem Moskwy jest pogoda. Sowieccy żołnierze bronią się wprawdzie desperacko, ale oni też są już wykończeni i osłabieni, w żadnym razie nie zdołaliby zapobiec naszemu dalszemu przemarszowi. Nawet nowe jednostki, które dopiero co włączyły się do walki, nie odgrywają decydującej roli. Wojsko Niemiec zostało sparaliżowane mrozem. Pociągi prawie nie jeżdżą, nie ma zaopatrzenia, nie przewozi się rannych. Samą silną wolą nie zwyciężymy. Brakuje podstawowych rzeczy, sprzęty są nieużywane, nie ma zdolności przewozowej, nie ma benzyny, nie ma amunicji. Ciężarówki nie jeżdżą już od dawna. Jedynymi pewnymi środkami transportu są sanie. Coraz częściej nasuwają się smutne myśli o odwrocie. Dumne dywizje walczą ostatkiem sił. Mamy mało samolotów. W tych temperaturach silniki padają. Wcześniej atakowaliśmy, teraz latamy, by bronić naszych oddziałów przed atakującymi Sowietami.

Od dłuższego czasu nie stacjonujemy już nad kanałem Morza Arktycznego ani na dużym jazie na północny zachód od Klinu w kierunku Kalinina. Świetnie walczące myśliwce hiszpańskiej Błękitnej Dywizji muszą wyczyścić Klin. Wkrótce nadejdzie nasza kolej.

Zbliża się Boże Narodzenie, Rosjanie wciąż naciskają na znajdujący się na północ od nas Wołokołamsk. Razem ze sztabem dywizjonu często nocuję w miejscowej szkole, śpimy na podłodze w dużej klasie; w ten sposób każdego ranka słyszę to, o czym często śnię. Zauważamy, że te pięćset nieprzyjacielskich nalotów pozostawiło jednak po sobie ślady. Druga część naszego dywizjonu mieszkała w będących tutaj codziennością lepiankach, w których odnosiło się wrażenie, że czas cofnął się o jakieś trzysta lat, do prymitywnego modelu świata. Jednak tereny te mają jedną bardzo ważną zaletę: prawie nic na nich nie widać, ponieważ męska część społeczności pali tytoń — machorkę, zadymiając dosłownie wszystko. Po przyzwyczajeniu się do warunków można zauważyć najwspanialszy mebel: pomalowany na wątpliwą biel, olbrzymi, metrowy piec. Mieszkają na nim, jedzą, śmieją się, płaczą, rodzą i umierają jednocześnie trzy pokolenia. U bogatych ludzi przed piecem znajduje się jeszcze oddzielona drewnem klatka, po której gania świnka oraz inne zwierzęta gospodarskie. Gdy w nocy jest ciemno, najpiękniejsze i najtłustsze okazy pluskiew spadają z sufitu z nieomylnością, która z całą pewnością czyni je sztukasami wśród owadów. Jest potwornie duszno: kobiety i mężczyźni nie sprawiają jednak wrażenia niezadowolonych. Nie znają innego życia, w ten sposób przez całe wieki żyli ich przodkowie, tak żyją oni i tak będą żyć ich dzieci. Kiedyś roiło się tu od baśni i opowiadań, teraz nie ma tego tyle. Być może wpływ niedalekiej Moskwy. Rzeka Moskwa płynie tędy w kierunku Kremla. Gdy nie możemy latać, gramy na niej w hokeja na lodzie. W ten sposób zachowujemy prężność naszych ciał, nawet jeśli podczas gry co nieco uszkodzimy; nos adiutanta na przykład został lekko przekrzywiony w kierunku wschodnim. Sport jednak pozwala nam zapomnieć na chwilę o smutnych przeżyciach na froncie. Każdorazowo po naszych

gonitwach po lodzie udaję się do sauny, która znajduje się nawet w takiej wiosce jak ta. Jest w niej jednak tak ciemno i wszystko jest tak tłuste, że pewnego dnia spadam z górnej belki, prosto na tnącą część szpadla. Po tym wypadku pozostała mi brzydka rana.

Na północy Sowieci nas wyminęli, już jakiś czas temu powinniśmy się wycofać. Nie możemy tego uczynić, ponieważ od wielu dni zachmurzenie nad lasami w kierunku Wiaźmy jest tak duże, że uniemożliwia jakikolwiek przelot. W miejscu naszego postoju leży bardzo dużo śniegu. Jeśli będziemy mieli pecha, Sowieci przyjdą do nas jednocześnie ze Świętym Mikołajem. Mijające nas sowieckie jednostki z całą pewnością nie wiedzą o naszej obecności, inaczej już dawno by nas odwiedziły.

I tak spędzamy Boże Narodzenie w naszej szkole w Gorstowie. Z początku niektórzy z nas mają jeszcze posępne miny i nasłuchują dochodzących z zewnątrz szczęków łańcuchów. Mija to zaraz po odśpiewaniu kołęd. Najbardziej zatwardziali łamią się po kilku łykach wódki, której mieliśmy pod dostatkiem. Po południu na krótko przychodzi do nas dowódca pułku i nadaje odznaczenia. W naszej grupie to ja otrzymuję pierwszy Złoty Krzyż Niemiecki. Pierwszego dnia świąt na próżno zapraszamy naszych kompanów z Moskwy na bożonarodzeniowy mecz. Sami gramy więc na rzece w hokeja. W ciągu kolejnych dni brzydka pogoda wciąż się utrzymuje. Gdy tylko trochę się poprawia, zaczynamy się przenosić, unosimy się nad olbrzymimi połaciami lasów wzdłuż autostrady w kierunku Wiaźmy. Gdy tuż obok siebie lecimy nad czubkami drzew, pogoda znów się pogarsza. Mimo to udaje nam się nie stracić siebie z oczu.

Wszystko jest szare, zamazane, dookoła gęstnieje mgła i wiruje śnieg. Każdy samolot trzyma się swojego dowódcy eskadry. Lot jest trudniejszy niż najcięższa akcja. Jest to dla nas czarny dzień, tracimy kilka załóg, które nie potrafią latać w takich warunkach. Nad Wiaźmą skręcamy w prawo, na północ i lecimy w kierunku Syczewki i Rżewa. Lądujemy w głębokim śniegu w Dugino, dwadzieścia kilometrów na południe od Syczewki, i zajmujemy kołchoz. Wciąż panuje potworny

mróz, dopiero teraz drogą powietrzną przybywa do nas wyposażenie i odzież przeznaczone na taką pogodę. Codziennie przylatują do nas transporty z kożuchami, nartami czy saniami. Jest już jednak za późno na zajęcie Moskwy; za późno na przywrócenie nam zamarzniętych kolegów; za późno na ratunek dla tysięcy tych, którzy z powodu odmrożonych palców zostali wycofani z frontu; za późno, by dodać skrzydeł pracy naprzód armii, doświadczonej przez bezlitosną, niewyobrażalnie ciężką zimę, która zepchnęła ją do bunkrów i rowów.

Latamy na terenach, które poznaliśmy ostatniego lata. Na obszarach górnego biegu Wołgi na zachód od Rżewa, nad samym Rzewem, nad koleją pod Olininem i na południe od niej. Głęboki śnieg bardzo utrudnia działanie, ale Sowieci czują się jak ryby w wodzie. Wygrywają teraz ci, którzy stosują najprymitywniejsze metody przemieszczania się. Silniki już nie odpalają, wszystko zamarza, nie działa żadna hydraulika, każde zdanie się na technikę oznacza samobójstwo. Rano samoloty nie chcą startować, chociaż otulamy silniki słomianymi matami i kocami. Nasi mechanicy czuwają na zewnątrz często całe noce i co pół godziny odpalają silniki, żeby przed akcją wszystko zadziało. Spędzanie takich przejmująco zimnych nocy przy samolotach skutkuje licznymi odmrożeniami. Jako oficer techniczny zawsze znajduję się na zewnątrz, aby wykorzystać każdą okazję do naprawienia jakiegoś samolotu.

W powietrzu rzadko marzniemy. Jeśli pogoda jest brzydka, musimy latać nisko, a obrona jest silna — napięcie sprawia, że nie zwracamy uwagi na zimno. Co nie oznacza, że po powrocie do kwatery nie stwierdzamy nagle odmrożeń.

W pierwszych dniach stycznia Fieselerem Storchem²⁷ przybywa do nas generał von Richthofen i w imieniu Führera nadaje mi odznaczenie Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego. Podczas wręczania orderu wymienione zostają głównie moje zeszłoroczne sukcesy w bombardowaniu mostów i okrętów.

Potęgujący się mróz coraz bardziej utrudnia nam poranne

przygotowywanie samolotów. Widzę zrozpaczonych mechaników, którzy próbują ogrzać silniki ogniem. Jeden z nich powiedział:

— Albo zaskoczą, albo spłoną. Jeśli nie odpalą i tak będą dla nas bezużyteczne.

Mimo wszystko uważam to rozwiązanie za zbyt ryzykowne, wymyślam więc nowy sposób. Z blaszanego naczynia robimy piec. Na jego górze wystaje coś w stylu rury; znajduje się w niej kilka sitek, by zapobiec wydostawaniu się iskier. Urządzenie to stawiamy pod silnikiem i rozpalamy ogień; rura jest ustawiona w kierunku pompowtryskiwacza, to on musi zostać rozgrzany. Grzejemy tak długo, aż uda się odpalić. Sposób jest prymitywny, ale idealny do surowych rosyjskich warunków. Dostarczane nam są skomplikowane urządzenia do nagrzewania. Jest to świetny sprzęt, lecz niestety sam zawiera takie elementy, jak małe silniki czy agregaty, które najpierw same muszą zacząć działać, a z powodu mrozu nie udaje się ich uruchomić. Dlatego przez całą zimę liczba maszyn gotowych do akcji jest bardzo mała. Tymi nielicznymi samolotami latają przeważnie stare, doświadczone załogi, tak by chociaż trochę zastąpić ilość jakością.

Gdy Sowieci próbują nas przełamać, już od kilku dni latamy wzdłuż kolei Syczewka — Rżew. Nasze lądowisko jest w podobnym stanie do tego sprzed kilku tygodni w Kalininie. Przed miejscem naszego stacjonowania nie ma żadnych zdolnych do walki jednostek i pewnej nocy idący od strony Syczewki Sowieci stają przed Dugino. Dowódca kompanii sztabowej, porucznik Kresken, tworzy oddział z naszych załóg i sąsiednich jednostek. Udaje się utrzymać lądowisko. Nasi dzielni technicy nocami leżą w rowach z karabinami i granatami w dłoniach, dniami naprawiają swoje maszyny. W świetle dziennym nic nie może się zdarzyć, ponieważ na miejscu mamy jeszcze benzynę i bomby. Przez dwa dni jednostki kawalerii i bataliony narciarskie atakują nasze lądowisko. Sytuacja staje się krytyczna, zrzucamy bomby w pobliżu miejsca naszego stacjonowania. Straty Sowietów są duże, wtedy Kresken, stary dziesięcioboista, przechodzi do

kontrataku. Lecimy nad jego oddziałem, strzelamy i zrzucamy bomby w kierunku każdego napotkanego wroga. W ten sposób udaje się wyczyścić całe przedpole lotniska. Z całą pewnością na początku wojny nasi żołnierze Luftwaffe wyobrażali sobie to wszystko zupełnie inaczej. Obszar zostaje powiększony dzięki jednostce pancernej, która ponownie przejmuje Syczewkę i czyni z niej swój posterunek. W ten sposób sytuacja trochę się stabilizuje, a przed zajmowanym przez nas terenem, na linii Gżack — Rzew tworzy się nowy front. Mija czas spokoju.

Lisy znoszą mróz lepiej niż my. Za każdym razem, gdy wracamy z Rżewa, lecąc nad zaspami śniegu, widzimy, jak przez nie brną. Kulą się trochę przestraszone, gdy przelatujemy dwa czy trzy metry nad nimi, i zerkają w górę. Jäcklowi zostało jeszcze kilka nabojów w cekaemie i strzela do jednego z nich. Trafia. Leci do niego storchem z płozami, jednak futro zwierzęcia jest całkiem podziurawione.

Bolesną niespodzianką jest dla mnie fakt, że z powodu liczby przeprowadzonych nalotów zostaje odsunięty od akcji, a po urlopie mam zostać przydzielony do eskadry rezerwowej w Grazu w Styrii, by podzielić się swoimi doświadczeniami z młodymi załogami. Zapewnienia, że nie potrzebuję odpoczynku, że nadal chcę brać udział w akcjach, a nawet próby obejścia drogi służbowej, na nic się zdają; decyzja zapadła. Pożegnanie z dzielącymi ze mną los kompaniami jest bardzo ciężkie. Kapitan Preßler²⁸ chce mnie ponownie powołać, gdy tylko na nowo zacznę działać, a sprawa trochę przycichnie. Kurczowo chwytam się każdej nadziei.

Pewnego dnia zostaje wysłany na zachód samolotem transportowym przez Witebsk — Mińsk — Warszawę. Spędzam urlop, jeżdżąc na nartach w Karkonoszach i Tyrolu. Próbuję pokonać wściekłość podczas zjazdów i slalomów. Spokój ojczystych gór, połyskujących w słońcu, pokryte śniegiem szczyty sprawiają, że powoli pozbywam się napięcia wywołanego ciągłymi akcjami.

VI

WYKSZTAŁCENIE I PRAKTYKA

Zanim w Grazu będę uczyć nowe załogi, żenię się. Mój ojciec jest jeszcze proboszczem i udziela nam ślubu w naszej małej wsi, z którą łączy mnie tyle pięknych wspomnień z czasów, gdy byłem urwisem.

Potem udaję się do Grazu, teraz już nie jako uczeń, ale jako nauczyciel. Lot w szyku, nurkowanie, zrzucanie bomb, strzelanie. Często przez osiem godzin siedzę w samolocie, ponieważ na początku nikt mi nie pomaga. Przy niepogodzie lub gdy samolot przejmuje służba techniczna, młodzi przechodzą trening wojskowy albo uprawiają sport. Załogi pochodzą ze szkół, w których nauczyły się latać na nurkowcach, a po dalszym kształceniu zostają wysłane na front. Część z nich spotkam ponownie i być może trafią do mojej jednostki. Chociażby dlatego mój wysiłek się opłaca. W czasie wolnym znowu trenuję dziesięciobój, gram w tenisa, pływam, chodzę po przepięknych górach otaczających Graz. Po dwóch miesiącach dostaję kogoś do pomocy. Podporucznik Jäckel z 3. Eskadry również otrzymał Krzyż Rycerski i ma trochę odpocząć. Urządzamy akcje podobne do tych na froncie, atakujemy pokojowo nastawione cele. W eskadrze mam dwa messerschmitty, możemy sobie więc również ćwiczyć obronę nieprzyjaciela. Szkolenie jest trudne i ciężkie, wydaje mi się jednak, że załogi wiele się nauczą, jeśli wytrwają i będą spełniać stawiane im wymagania. Hart ducha trenujemy przy pomocy sportu. Prawie w każdy poniedziałek rano eskadra biegnie ze mną dziesięć kilometrów i wszystkim wychodzi to na zdrowie. Po południu jeździmy do Andritz, aby popływać. Przeprowadzam na nich próby

odwagi: wszyscy skaczą z wieży i starają się zdobyć kartę pływacką.

Jäckel jest ode mnie o kilka lat młodszy, w sumie jest jeszcze chłopaczkiem i nie można gniewać się na niego, nawet jeśli wywoła jakąś nieprzyjemną sytuację. Jest roześmiany, radosny, po prostu pełen życia. Pewnego sobotniego popołudnia udaję się w góry. Autobus zatrzymuje się przed posterunkiem, jadę w kierunku miasta. Cień autobusu towarzyszy nam, przybierając różne kształty w przydrożnym rowie. W cieniu tym zauważam siedzące na dachu pojazdu postaci, które stroją sobie żarty i robią dowcipy, zwłaszcza gdy obok przechodzą dziewczęta. Można rozpoznać ich czapki, to żołnierze z naszej bazy lotniczej, nie mogą jednak pochodzić z mojej jednostki, gdyż stanowczo zabroniłem jeżdżenia na dachu autobusu. Z delikatnym naciskiem zwracam się do siedzącego obok mnie porucznika jednostki naziemnej:

— Ci na górze są pewnie od was.

Z odrobiną wyższości w głosie odpowiada:

— Uśmiejcie się, oni są od was!

Kiedy w Grazu żołnierze schodzą z dachu, rozkazuję im zameldować się u mnie w poniedziałek o jedenastej. Gdy przychodzą po karę, pytam ich:

— Co wam w ogóle przyszło do głowy? Przecież wiecie, że jest to zakazane; u nas się tego nie robi.

Z ich twarzy wyczytuję, że chcą mi coś powiedzieć i pytam, czy pragną coś wyjaśnić.

— Myśleliśmy, że skoro jechał z nami porucznik Jäckel, to wszystko jest w porządku.

Szybko każę im wyjść, by móc się roześmiać. Już sobie wyobrażam Jäckla na dachu autobusu. Gdy mówię mu, co się stało, robi tę swoją niewinną minkę i nie potrafię już zachować powagi.

Mało brakowało, a w ciągu ostatnich dni w Grazu doszłoby do wypadku w godzinach pozasłużbowych. Związek szybownictwa prosi mnie, bym holował ich szybowce starym, czeskim dwupłatowcem. Nie mają żadnego innego pilota. Zgadzam się, na ten prywatny lot mogę

zabrać swoją żonę, która bardzo chce lecieć. Mija dwie i pół godziny i pytam, ile mniej więcej zostało nam benzyny, ponieważ urządzenia pokładowe tego nie pokazują. Słyszę, że samolot może lecieć cztery godziny, mam spokojnie lecieć dalej. Decyduję jednak, że wracamy. Podczas nurkowania nad kartofliskiem gaśnie nam silnik. Szybko krzyczę: „Trzymać się!”, ponieważ wiem, że moja żona nie jest przypięta pasami — i już kieruję się w stronę poprzecznego rowu. Samolot przeskakuje jeszcze nad dołem i cali i zdrowi lądujemy w łanie zboża. Przynosimy trochę benzyny, wzbijamy się na polnej drodze, by wylądować na znajdującym się trzy kilometry dalej lotnisku.

Wielu moich kompanów, głównie właśnie z Luftwaffe, tych niepokonanych dotąd przez wroga, ma na swoim koncie wypadki podobne do mojego, spowodowane przez głupi błąd! Ten niemający znaczenia incydent jeszcze raz przekonuje mnie, że pozornie abstrakcyjna zasada, by nawet poza służbą pozostawać czujnym tak jak podczas najstraszniejszego ataku, jest wyjątkowo ważna. Podczas walki z wrogiem również nie wolno nam niepotrzebnie ryzykować życia, chociaż w czasie akcji myśl o życiu nigdy nie może być dla nas przeszkodą.

Gdy wracam starym dwupłatowcem na lotnisko, dowiaduję się, że eskadra rezerwowa innego dywizjonu zostaje przeniesiona do Związku Sowieckiego. Przychodzi również czas na nas. już od kilku miesięcy jestem w ojczyźnie i odczuwam coraz większy niepokój, coś pcha mnie do przodu właśnie wtedy, gdy czuję, że dłuższa rozłąka z moimi towarzyszami z frontu mogłaby się źle skończyć. Jestem tylko człowiekiem, mam różne skłonności, które każą mi zamienić współistnienie w śmierci na współistnienie w życiu. Ponieważ pragnę żyć, codziennie coraz bardziej, czuję to przy każdym silniejszym pulsowaniu krwi, gdy podczas ataku po raz kolejny udaje mi się umknąć śmierci. Czuję to również podczas odurzającego zjazdu ze stromego alpejskiego zbocza. Pragnę żyć, kocham życie, czuję je w każdym głębokim oddechu, w każdym fragmencie mojego ciała,

wszystkimi porami skóry. Nie boję się śmierci, często przez kilka sekund patrzyłem jej w twarz i nigdy nie spuściłem wzroku jako pierwszy. Jednak za każdym razem po takim spotkaniu wiwatowałem w duchu i czasami z radości próbowałem przekrzyczeć huk silników.

Myślę o tym wszystkim, gdy w kasynie automatycznie przeżuвам kolację. A potem podejmuję decyzję. Tak długo będę wiercił dziurę w brzuchu odpowiednim osobom, aż w końcu będę mógł dołączyć do walczących jednostek.

Wprawdzie sam nie zdołałem osiągnąć celu, ale po krótkim czasie zostajemy powołani na Krym. Naszym nowym miejscem stacjonowania jest Sarabus w pobliżu Symferopolu, przynajmniej znajdujemy się bliżej frontu niż przedtem. Problem z transportem rozwiązujemy, przywiązując do naszego Ju 87 szybowiec desantowy. Lecimy przez Kraków — Lwów — Proskuriw²⁹ — Nikołajew i wkrótce docieramy do celu. Lotnisko jest bardzo duże i świetnie nadaje się do celów szkoleniowych. Razem z kwaterą niewiele różni się od tych na froncie, ale przy odrobinie dobrej woli wszystko może się udać. Szkolenia trwają nadal tak jak w Grazu. Gdy ćwiczymy lądowanie poza naszym lotniskiem, mamy wiele frajdy, ponieważ często zdarza się, że przed południem lądujemy na zachodzie, na wybrzeżu Morza Czarnego, a po południu na północnym wschodzie, nad Morzem Azowskim. Podczas letnich upałów kąpiemy się co najmniej przez pół godziny. Teren pagórkowaty znajduje się tylko w pobliżu Kerczu oraz na południu, gdzie na wybrzeżu ciągną się kilometrowej wysokości Góry Krymskie. Pozostałe tereny są równinne. Jest tu wiele stepów oraz plantacji pomidorów. Między morzem i górami ciągnie się wąski pas brzegowy, riwiera sowiecka. Kilkakrotnie tutaj lądujemy i przywozimy ciężarówką drewno, którego u nas nie ma. W porównaniu z prawdziwą riwierą te tereny wypadają blado. Kilka palm widzę w Jałcie, to więc się zgadza. Ale dwa czy trzy drzewa jeszcze przecież nie czynią riwieri! Budowle jaśnieją z daleka, zwłaszcza podczas niskiego lotu wzdłuż wybrzeża. Wygląda to zaskakująco dobrze, jednak gdy idzie się ulicami Jałty i widzi wszystko

z bliska, dominuje rozczarowanie prymitywnością sowieckiego kurortu i brakiem gustu. Nie inaczej jest w sąsiednich miejscowościach Ałuszta i Ałupka. Moi żołnierze są oczarowani licznymi winnicami ciągnącymi się między miastami, właśnie zaczyna się okres zbioru winogron. Próbujemy ich przy każdej okazji, do domu wracamy z opóźnieniem i ogromnym bólem brzucha.

Od dawna męczy mnie to, że nie biorę udziału w akcjach. Generałowi dowodzącemu powietrznymi siłami zbrojnymi na Kaukazie przez telefon oferuję moje nurkowce jako samoloty zastępcze; kilka załóg dojrzało już do walki na froncie. Dla wszystkich jest to świetne szkolenie, a eskadra może być zadowolona, że zyskuje doświadczone załogi. Najpierw otrzymujemy rozkaz przeniesienia do Kercza; wybrzeżem Morza Czarnego mają często jeździć sowieckie konwoje. Moglibyśmy je zaatakować z tego miejsca. „Moglibyśmy” to jest dobre słowo. Godzinami siedzimy w pełnej gotowości i czekamy na konwoje; jednak nic się nie dzieje. Pewnego razu chcę wypróbować swoje szczęście i lecę messerschmittem. Moim celem są wrogie siły zwiadowcze. Te jednak natychmiast wylatują daleko w morze w kierunku Tuapse — Suchumi i nie mogę ich dogonić, ponieważ rozpoczynam akcję dopiero wtedy, gdy je zobaczę. Krótco potem udaje mi się jednak wywalczyć nasze przeniesienie do Biełorieczieńska w pobliżu Majkopu, gdzie stacjonuje inna eskadra. Tutaj wreszcie bierzemy udział w porządnym akcjach; razem chcemy wspierać przemarsz w kierunku Tuapse.

Z dnia na dzień stajemy się więc bardzo zajęta jednostką frontową. Od rana do nocy latamy nad terenami działań zbrojnych naszej armii, od Psichtala, przez Chadykenskaję-Nawaginskaję, przez pas Goitsch w kierunku Tuapse. Nie jest nam łatwo, ponieważ w naszej jednostce szkoleniowej latamy na starych i zużytych maszynach, a znajdujący się tutaj pułk, z którym często współpracujemy, ma najnowsze modele. Jest to zauważalne zarówno podczas wolnych, jak i wysokich lotów i działań na naszą niekorzyść.

Bardzo ciekawym przeżyciem jest walka w wąskich dolinach. Często

w ferworze bitwy nieświadomie wlatujemy w taką pułapkę, śledząc wroga lub uparcie szukając jego kryjówek. Rosjanie chowają się we wszystkich możliwych i niemożliwych miejscach. Gdy wlecimy w taką dolinę, bardzo trudno nam zawrócić. Czasami na końcu takiej doliny znajduje się wysoka góra, która zupełnie uniemożliwia nam dalszy lot. W takiej sytuacji musimy szybko reagować i wszystko kończy się dobrze jedynie dzięki dobrym parametrom technicznym naszego samolotu. To jednak nic w porównaniu z sytuacjami, w których dwieście metrów nad nami w gęstych chmurach kryją się góry.

Grzbiety górskie mają tutaj wysokość od tysiąca dwustu do tysiąca ośmiuset metrów. Każdą doliną lecieliśmy już po kilka razy i wiemy, z których z nich można wylecieć i za którą górą znajduje się otwarta przestrzeń. Wszystko to jest niewidoczne przy panującej niepogodzie i przy nisko wiszących chmurach. Gdy nurkujemy w kierunku doliny, często obrona strzela do nas z góry, ponieważ Iwan zajmuje również pozycje na zboczach i wierzchołkach gór. Nasze niewielkie oddziały górskie dzielnie walczą z o wiele większym przeciwnikiem, zajmującym pewne pozycje w górach. Nawiązujemy kontakt z oddziałem i próbujemy spełnić każdą jego sugestię dotyczącą ataku czy wsparcia. Najtrudniejsze są walki w górskich lasach, nic nie widać. Gdy łącznik nakazuje nam zaatakować określony las, spełniamy rozkaz nawet wtedy, gdy widoczność jest ograniczona do zera. Wtedy właśnie armia chwali nas za to, że atak był bardzo skuteczny.

Góra Geimam i sąsiednie szczyty znajdują się w niemieckich rękach. Twardo przesuwamy się na południowy zachód. Od Tuapse dzieli nas mniej niż dwadzieścia kilometrów, jednak straty podczas górskich walk są zbyt duże, a rezerw zaczyna brakować. Nie atakujemy więc pasa Goitsch, odmawia nam się ostatniego zwycięstwa.

Trwają zaciekle walki o dworzec w Goitsch.

Sowiecki pociąg pancerny miota pociskami w naszą wątłą formację. Pociąg ten jest bardzo groźny — odpala swoje pociski i chowa się, niczym smok, do swojej ciemnej jaskini. Jaskinią tą jest górski tunel w

okolicy Tuapse. Gdy nadlatujemy, pociąg natychmiast wjeżdża w tunel i odlatujemy z kwitkiem. Raz prawie udaje nam się go złapać. O mały włos; jednak w ostatniej chwili ktoś musiał ostrzec załogę. Trafiliśmy go, ale nie odniósł żadnych poważnych szkód, ponieważ został naprawiony i kilka dni później znowu wyjechał na tory. Teraz jednak ten stalowy potwór zachowuje wyjątkową ostrożność, w ogóle go nie widzimy. Podejmujemy więc następującą decyzję: skoro nie możemy stanowić bezpośredniego zagrożenia dla pociągu, staramy się go unieruchomić! Wjazd do tunelu zasypujemy specjalną bombą, udaremniając w ten sposób ucieczkę potworowi i zapewniając naszym kompanom chwilowy odpoczynek: „Dawanie i branie stanowi całą mądrość życia” — mówi mój strzelec ze złośliwym uśmiechem.

Atakujemy również port w Tuapse, który, jak każdy port, jest dobrze chroniony działami przeciwpancernymi. Oddzielone od nas górami miasto i port znajdują się jeszcze w sowieckich rękach. Gdy lecimy na wysokości trzech tysięcy metrów, mały ostrzał dosięga nas już w dużej odległości przed celem; na ostatnich kilometrach umieszczono działa na ziemi. Aby je ominąć, lecimy między tysiąc dwieście a tysiąc pięćset metrów; grzebienie górskie wznoszą się bezpośrednio z morza na wysokość tysiąca pięciuset metrów. Nasz atak kierujemy na nabrzeża, budynki zaopatrzeniowe i znajdujące się w porcie okręty, głównie tankowce. Wtedy wszystko, co jest w stanie się poruszać, zaczyna przeważnie krążyć, by uniknąć naszych bomb.

Moje załogi stały się teraz pełnoprawnymi i pełnowartościowymi żołnierzami Luftwaffe. Dział nad portem nie da się porównać do tych w Kronsztadzie, ale i tak robią wrażenie. Natychmiastowe zawrócenie nad górami jest niemożliwe, ponieważ są zbyt wysokie. Przeważnie nurkujemy bardzo głęboko w stronę portu i — kierując się ku morzu — wznosimy się na jak największą wysokość, by uniknąć ostrzału. Tutaj jednak, na zewnątrz, czekają już na nas sowieckie myśliwce. Podczas walki powietrznej, gdy o wiele łatwiej stracić wysokość, musimy wznieść się na co najmniej trzy tysiące metrów, by przelecieć około tysiąca metrów nad ogniem dział przeciwpancernych i móc

wrócić do domu.

Podobne warunki do ataku panują na terenie Gelendżiku, na którego lotnisko i zatokę również od czasu do czasu urządzamy naloty. Nasze miejsce stacjonowania w Biełorieczieńsku zostało wkrótce zniszczone przez Sowietów — zrzucają na nas bomby dzień i noc. O ile utrata naszego sprzętu i materiałów jest niewielka, o tyle naloty te są dotkliwe dla goszczącego nas pułku; podczas jednego z tych ataków ginie dowódca, major Orthofer. W owej chwili właśnie wylądowałem i biegnę do naszego namiotu. Po prawej i lewej padają bomby. Mój samolot zostaje wielokrotnie trafiony odłamkami i musi zostać naprawiony; ja jednak uchodzę cało.

Generał Pflugbeil³⁰, któremu podlegają miejscowe jednostki Luftwaffe, często obejmuje stanowisko dowodzenia także u nas; przynosi wiadomość, że zostajemy wysłani dalej na wschód, na tereny znajdujące się w pobliżu Tereku. Tutaj przeprowadzane są ataki i my mamy je wesprzeć. Skierowane są one na Grozny — Morze Kaspijskie. Nasze czołgi stoją wtedy przed Okszokodnicami. Lecimy obok Georgiewska — Piatigorska i Mineralnych Wód, skąd widać wspaniałą i gigantyczny masyw Elbrusa, aż do miejscowości Sołdackaja. Lądujemy na chwilę w Mineralnych Wodach i odpoczywamy. Miasto to zostało opanowane przez plagę myszy. Popiskują wszędzie: w workach ze słomą, we wszystkich kątach, szafach i szczelinach. Wyskakują z naszych plecaków, wszystko zjadają. Nie można spać, ruszają się nawet poduszki; walę we wszystko, by je wypłoszyć; wtedy jest kilka minut spokoju, ale za chwilę wszystko zaczyna się od nowa. W Sołdackaja nie ma już myszy. Prawdopodobnie odstraszyły je liczne bomby Sowietów. Mamy mało dział przeciwlotniczych. Plany się zmieniły: nie będziemy teraz pomagać czołgom na wschodzie, najpierw mamy udać się na południe. Po kilku dniach niemiecko-rumuńskie oddziały zajmują Nalczyk. Podczas każdego nalotu podziwiamy piękne widoki. Rozpościerają się przed nami ośnieżone szczyty mającego pięć tysięcy metrów wysokości masywu: połyskują w słońcu we wszystkich możliwych kolorach, pod nami znajdują się

zielone łąki w żółte, czerwone i niebieskie cętki — to kwiaty. Nad nami góruje błękit nieba. Podczas nalotów często zapominam na chwilę o akcji i o tym, że pod samolotem znajdują się bomby. Wszystko jest tak pokojowe, spokojne i piękne. Góry otaczające Elbrus są tak masywne i olbrzymie; w niektórych dolinach zmieściłyby się całe Alpy.

Po przejściu Nalczyku kilkakrotnie lecimy na wschód przez Mozdok, nad linię frontu przebiegającą wzdłuż Tereku. Następnie zupełnie niespodziewanie zostajemy przeniesieni z powrotem do Biełorieczeńska, na teren w pobliżu Tuapse, gdzie w kilku strategicznych miejscach wciąż toczony są zacięte walki. Zbliża się listopad, odbywam mój sześćset pięćdziesiąty nalot na nieprzyjaciela i od kilku tygodni naprawdę kiepsko się czuję, mam żółtaczkę. Wiem o tym już od jakiegoś czasu, mam jednak nadzieję, że jakoś to będzie i nie będę musiał wycofywać się z operacji. Białka oczu stały się żółte, skóra również. Często jestem o to pytany, ale zawsze bagatelizuję sprawę, zwłaszcza w obecności generała Pflugbeila, który już od dłuższego czasu nakazuje mi położenie się do łóżka. Złośliwi twierdzą, że zjadłem zbyt dużo bitej śmietany. Być może jest w tym ziarno prawdy. Z okazji sześćsetnego nalotu wraz z gratulacjami generał przynosi mi skrzynkę szampana. Zaskakuję go stwierdzeniem, że moja eskadra z całą pewnością ucieszy się z trunku, ja jednak mam słabość do czegoś innego. Kilka dni później otrzymuję kilka tortów i dwa wiadra bitej śmietany, zdobycie ich nie stanowi tutaj wielkiego problemu z uwagi na liczbę krów. Przez dwa dni nie jedliśmy nic innego, tylko te słodkości; następnego dnia ani jedna załoga nie było w stanie lecieć. Gdy teraz jestem żółty niczym pigwa, na rozkaz generała przylatuje Messerschmitt 108, który ma mnie zabrać do lazaretu w Rostowie. Jeśli będzie trzeba, to nawet siłą. Udaje mi się jeszcze wywalczyć pozwolenie na spotkanie z moim dywizjonem w Karpiówce pod Stalingradem. Lecę przez Elistę w kierunku północnym. Próbuję tutaj zostać i przekazać eskadrze kogoś innego. Nie udaje mi się to, jednak komandor obiecuje mi, że wrócę do 1.

Eskadry, w której rozpocząłem wyprawę na Związek Sowiecki.

— Ale najpierw do lazaretu!

W połowie listopada zostałem więc uwięziony w szpitalu w Rostowie.

VII

STALINGRAD

Leżenie w lazarecie działa mi na nerwy; jestem tutaj już prawie osiem dni, nie zauważam właściwie żadnej zmiany w moim samopoczuciu. Ciągłe leżenie i surowa dieta sprawiają, że wcale nie nabieram sił. Kompani nie mogą mnie odwiedzić, mają do mnie zbyt daleko.

Mimo bliskości morza temperatury spadają. Przez okna, które składają się w większym stopniu z wiek skrzyń niż ze szkła, obserwuję wiejący wiatr. Szyby.

Opiekujący się mną lekarz to wspaniały człowiek, jest niezwykle spokojny, jednak pewnego dnia przychodzi do mojej sali i uczciwie mi oznajmia:

— Panie poruczniku, za dwa dni pociąg zawiezie lazaret do Niemiec; postaram się, byście wrócili do domu.

— To nie wchodzi w grę.

— Ale panie poruczniku, koniecznie musicie się dalej leczyć w ojczyźnie; cóż wy sobie myślicie? — Wzbudziłem jego zawodowy gniew.

— Ależ nie mogę wracać z powodu tak błahej choroby! Bardzo miły jest ten szpital, ale mam już dość leżenia. — Aby całkowicie przekonać go o powadze moich słów, dodaję: — Wkrótce muszę wrócić do pułku.

Teraz lekarza ogarnia złość, otwiera usta, ponownie je zamyka i na końcu szybko mówi:

— Nie przyjmuję żadnych wyjaśnień, niech pan zrozumie. Nie chcę ponosić żadnej odpowiedzialności. — Przez chwilę milczy, następnie energicznie dodaje: — Poza tym pisemnie poinformuję o tym waszą

jednostkę.

Szykuję się, otrzymuję wypis ze szpitala i — na lotnisko! Znajduje się tutaj zakład polowy, który kilkakrotnie naprawiał maszyny z mojego pułku. To się nazywa mieć szczęście! Dopiero co naprawili samolot, ktoś musi nim polecieć do eskadry w Karpiówce, piętnaście kilometrów na zachód od Stalingradu. Nie mogę powiedzieć, że dobrze się czuję — chodzę niczym lunatyk, składam to jednak na karb nagłego kontaktu ze świeżym powietrzem, a nie choroby. Po niecałych dwóch godzinach jestem już w Karpiówce, przeleciawszy nad trasą Tazinskaja — Surwikino i Kałaczem nad Donem. Na polu wzlotów stoi pełno samolotów, głównie naszego i sąsiedniego pułku. Lotnisko nie oferuje żadnych możliwości kamuflażu, znajduje się na otwartym terenie. Z jednej strony jego powierzchnia lekko opada.

Po wylądowaniu posługuję się tabliczkami wskazującymi drogę. Dobra orientacja na terenie pułku zawsze była naszym konikiem. Nawet jeśli nic nie świadczy o naszej obecności, tabliczki na pewno są porozwieszane. Udało mi się więc szybko odnaleźć stanowisko dowodzenia, znajdowało się w dziurze w ziemi, zwanej w wojskowym żargonie bunkrem. Muszę poczekać na możliwość zameldowania się dowódcy; właśnie wraz z moim przyjacielem, Krausem, wyleciał na krótką akcję przeciw nieprzyjacielowi. Melduję się, gdy wraca; mój widok wprawia go w osłupienie:

— Jak wy wyglądacie? Przecież cali jesteście żółci.

Tym razem bez kłamstwa się nie obejdzie, mówię więc zuchwale:

— Wypuszczono mnie, ponieważ zostałem uznany za zdrowego.

Dowódca patrzy na miejscowego lekarza i mówi, kręcąc głową:

— Jeśli on jest zdrowy, to ja mam większe pojęcie o żółtaczce niż wszyscy lekarze. Gdzie jest wasz wypis?

Trudne pytanie. Na lotnisku w Rostowie bardzo potrzebowałem dokumentów i wykorzystałem wypis w sposób bardziej właściwy i korzystny; myślę więc szybko i odpowiadam tym samym tonem: — Wypis ma zostać przysłany kurierem.

Zgodnie ze złożoną mi dziesięć dni wcześniej obietnicą, przejmuję

moją starą eskadrę.

Jest mało misji, tylko raz miała miejsce akcja nad portem na Wołdze położonym w pobliżu Astrachania. Najważniejsze są naloty na Stalingrad. Sowietci bronią go niczym twierdzy. Dowódca mojego dywizjonu opowiada mi szczegóły. W przypadku obsługi naziemnej nic się nie zmieniło, pozostali wszyscy — od zbrojmistrza Götza do starszego mechanika Pissarka. W oddziałach latających zdarzały się straty, były one jednak uzupełniane ze szkolonej przeze mnie eskadry. Kwatery, biura, wszystko znajduje się pod ziemią. Po krótkim czasie przyzwyczajam się do tego i czuję się jak w domu. Następnego ranka jest akcja na Stalingrad, dwie trzecie miasta jest już zajęte przez niemieckie oddziały. Sowietci mają wprawdzie tylko jedną trzecią, bronią się jednak z nieopisanym fanatyzmem. Stalingrad jest miastem Stalina, a dla tych młodych Kirgizów, Uzbeków, Tatarów, Turkmenów i innych Mongołów Stalin jest Bogiem. Wgryźli się w każdą ruinę, czyhają za każdą pozostałością po murach. Dla swojego Stalina są jedynie plującym ogniem mięsem armatnim, a jeśli nie będą chcieli już walczyć, na bronioną przez nich ziemię powalą ich celne strzały z pistoletów politycznych komisarzy. Ci azjatyccy wyznawcy komunizmu wraz z politycznym zapleczem NKWD³¹ mają zamiar wmówić Niemcom i całemu światu, że komunizm to inny, nowy sposób myślenia. Zamierzają udowodnić wszystkim narodom, że są uczniami nowej ewangelii. W ten sposób Stalingrad stanie się Betlejem naszego stulecia. Betlejem wojny i nienawiści, zniszczenia i destrukcji.

Snujemy takie rozważania, latając z akcji na akcję przeciwko czerwonej twierdzy. Utrzymany przez Sowietów teren graniczy bezpośrednio z zachodnim brzegiem Wołgi i w ten sposób każdej nocy Rosjanie przewożą po rzece wszystko to, czego czerwonogwardziści potrzebują. O każdy budynek, każdą piwnicę czy ścianę fabryki toczą się zaciekle walki. Musimy zrzucać bomby z dużą dokładnością, ponieważ kilka metrów dalej, w innej piwnicy za innymi szczątkami muru znajdują się nasi żołnierze.

Na naszych fotograficznych planach można dokładnie rozpoznać każdy budynek, nasze cele są oznaczone na zdjęciach czerwonymi strzałkami. Lecimy do ataku z planem miasta w dłoniach, żadnemu z nas nie wolno zrzucić bomby, zanim z całą pewnością nie rozpozna swojego celu i nie upewni się co do miejsca stacjonowania własnego oddziału. Gdy lecimy nad zachodnią częścią miasta, w szczególny sposób porusza nas panujący tam spokój i prawie zwyczajny, codzienny ruch. Cywile żyją tak, jakby mieszkali z daleka od frontu. Cała zachodnia część miasta znajduje się w naszych rękach, tylko w małej dzielnicy na wschodzie, nad Wołgą, znajdują się pozycje zacieklego oporu Sowietów i tam właśnie dochodzi do najkrwawszych walk. Rosyjskie działa przeciwpancerne są w stanie działać na pełnych obrotach jedynie do południa, widocznie później zaczyna im brakować przywiezionej nocą amunicji. Na drugim brzegu Wołgi z lotnisk startują sowieckie myśliwce, próbując utrudnić nam naloty na dzielnice znajdujące się w rękach Rosjan. Bardzo rzadko atakują nasze tereny, przeważnie zawracają, gdy tylko nie mają już pod sobą swoich oddziałów. Nasze lotnisko znajduje się w pobliżu miasta i samoloty naszej jednostki muszą zrobić jedną lub dwie duże pętle, zanim osiągną odpowiednią wysokość. Wystarczy to rosyjskim zwiadowcom, by ostrzec swoją obronę przeciwlotniczą.

W obecnej sytuacji nie chcę się znajdować poza moją eskadrą ani godziny; instynkt podpowiada nam, że zbyt dużo ryzykujemy. Moje siły są na wyczerpaniu, ale jeśli się rozchoruję, utracę eskadrę i obawa ta dodaje mi sił. Przez pierwsze czternaście dni czułem, że znajduję się raczej w Hadesie niż na ziemi. Potem zaczynam dochodzić do siebie. W tym czasie latamy na akcje nad północną zaporę, na północy miasta, gdzie linia frontu łączy się z Donem. Kilka razy atakowaliśmy cele w pobliżu Beketowki. Działa przeciwlotnicze są tu wyjątkowo silne, ciężko jest przeprowadzić skuteczną akcję. Według relacji jeńców, załogi tych dział składają się wyłącznie z kobiet. Od tej pory określamy akcje nad tym miejscem mianem „kobiecego działa”. Nie ma w tym żadnej pogardy, gdyż każdy, kto chociaż raz uczestniczył

tam w akcji, wie, jak celnie one strzelają.

W określonych odstępach lecimy nad północne przyczółki mostów na Donie. Największy z nich znajduje się w pobliżu miejscowości Kleckaja; ten przyczółek na wschodniej stronie Donu jest najlepiej broniony przez przeciwnika. Jeńcy mówią nam, że znajduje się tutaj kwatera główna dowództwa. Przyczółek wciąż się powiększa, a Sowieci codziennie wypełniają go coraz większą liczbą ludzi i ilością materiałów. Spowodowane przez nas zniszczenia opóźniają te operacje, jednak pontony można ponownie załadować w stosunkowo krótkim czasie, tak by jak najszybciej wznowić proces uzupełniania. Tutaj, w górze Donu, stacjonują przeważnie jednostki rumuńskie. Niemiecka 6. Armia stacjonuje w głównym rejonie walk o Stalingrad.

Pewnego dnia, po wezwaniu alarmowym, nasz dywizjon startuje w kierunku wspomnianego przyczółku. Pogoda jest kiepska, chmury nisko wiszą, prószy śnieg, temperatury spadły do około minus 20 stopni; lecimy nisko. I na co natrafiamy? Jesteśmy co najwyżej w połowie drogi. Widzimy mnóstwo żołnierzy w brązowych mundurach! Sowieci? Nie, Rumuni! Część z nich odrzuciła broń, by móc jeszcze szybciej biec; jest to straszny widok, przeczuwamy kłopoty. Lecimy na północ wzdłuż tych kolumn, znajdujemy się właśnie nad stanowiskami artyleryjskimi naszych sojuszników. Działa są opuszczone, niezniszczone, obok nich leży amunicja. Dopiero kawalek dalej widzimy pierwsze grupy Sowietów. Zajmują opuszczone przez Rumunów stanowiska. Zrzucamy na nich bomby i strzelamy do nich z broni pokładowej, ale co to da, skoro nikt tam na dole nie stawia oporu? Ogarnia nas bezsilna wściekłość, nasuwają się dramatyczne pytania: W jaki sposób można zapobiec tej katastrofie? Z ogromnym rozgoryczeniem zrzucam bomby na wroga i wypuszczam serię z mojej broni pokładowej do tych bezbrzeźnych, żółtozielonych fal, które napływają z Azji i Mongolii Zewnętrznej. Nie został mi ani jeden strzał, nie mogłbym się nawet bronić przed ewentualnymi myśliwcami. Teraz szybki powrót, załadowanie amunicji i zatankowanie: nasze ataki są wprawdzie tylko kroplą w morzu

potrzeb, ale nie chcę o tym teraz myśleć.

W drodze powrotnej znowu widzimy uciekających Rumunów; dobrze, że nie mam już pocisków, inaczej chciałbym powstrzymać tę tchórzliwą ucieczkę. Porzucili wszystko, dobre stanowiska, ciężką artylerię, stopy amunicji i uciekli. Ich tchórzostwo wywoła katastrofę na całym froncie. Niczym niepowstrzymywani Sowieci maszerują do Kałacza, aby tam zamknąć naszą część Stalingradu w półokręgu.

W granicach miasta stacjonuje nasza 6. Armia, która widzi, jak wciąż nacierają na nią czerwone fale i na którą spadają grady sowieckiej artylerii. 6. Armia wykrwawiła się, walczy, opiera plecami o kruszący się mur; stoi, a mimo to oddaje ciosy.

Na południe od Stalingradu, wzdłuż pojezierza w kierunku północ-południe biegnie linia frontu, który dalej przechodzi w step. Dopiero za setkami kilometrów w tym stepowym oceanie leży wyspa: Elista — większa miejscowość. Linia frontu ciągnie się po wschodniej części Elisty. Niemiecka zmotoryzowana dywizja piechoty kontroluje stamtąd olbrzymią część stepów. Między tą dywizją a 6. Armią w Stalingradzie również stoją sojusznicy. Czerwona Armia upatruje w tym miejscu naszą porażkę: Sowieci przepychają się głównie północną częścią pojezierza, prą na zachód. Chcą dojść do Donu! Zaledwie po kilku dniach osiągają zamierzony cel. Następnie uderzają na północny zachód. Chcą przejąć Kałacz! Wtedy 6. Armia znajdzie się w poważnym niebezpieczeństwie. W Kałaczu oba rosyjskie oddziały podają sobie ręce i zamykają Stalingrad, okrążając go. Wszystko to dzieje się błyskawicznie, nasze jednostki uzupełniające zostają wręcz rozniesione i pojmane przez Sowieców, zanim zaczynają się orientować, co w ogóle jest grane. W tym czasie jesteśmy świadkami wielu tragedii i bohaterskich czynów. Żadna niemiecka jednostka nie poddaje się, dopóki nie wystrzeli ostatniej kuli, nie rzuci ostatniego granatu. Walczymy do końca.

Latamy teraz na wszystkie strony, tam gdzie akurat sytuacja zdaje się najbardziej niebezpieczna. Sowieci wciąż naciskają na 6. Armię, niemiecki żołnierz jednak się nie poddaje. Miejsca, w których

Rosjanom udaje się przełamać opór, zostają zabarykadowane i wróg zostaje wyparty. Nasi kompani robią wszystko, by się utrzymać; wiedzą przecież, że są odcięci z powodu tchórzostwa i zdrady Armii Czerwonej. Miejsce naszego stacjonowania często staje się celem ataków sowieckich powietrznych sił zbrojnych. Napadają na nas z dużej i małej wysokości. Przy olbrzymim nakładzie sił odnosimy niewielkie straty. Tyle że mamy teraz bardzo mało bomb, amunicji i paliwa i zdaje się, że nie damy już rady utrzymać wszystkich grup w kotle. W ciągu dwóch czy trzech akcji wszyscy znajdą się w powietrzu i wsparcie z tego miejsca nie będzie już później możliwe. W kotle zostaje eskadra specjalna pod dowództwem porucznika Jungklausena; ma udzielać wsparcia uciskanej 6. Armii tak długo, jak tylko będzie można startować. Pozostałe załogi przenoszą się poza kocioł, do Obliwskaji, jakieś sto siedemdziesiąt kilometrów na zachód od Stalingradu.

Z obszaru Salska atakują teraz większe siły niemieckie, wspierane przez dwie dywizje pancerne. Dywizje te zostały wzmocnione i wydają się nam świetne. Jest to atak z południowego zachodu w kierunku północnym. Jego celem ostatecznym jest przywrócenie utraconej łączności ze Stalingradem i zluzowanie 6. Armii. Wspieramy tę operację codziennie, od świtu do nocy. Musi się ona udać, jeśli zamknięte w pułapce dywizje mają zostać uwolnione. Nasi żołnierze prą naprzód, wkrótce docierają za Abganerowo, znajdują się trzydzieści kilometrów na południe od kotła. Pośród ciężkich walk przebyli ponad sześćdziesiąt kilometrów. Opór trochę wzrasta, ale twardo maszerują naprzód. Gdyby teraz z południowej części kotła 6. Armia mogła zaatakować inną stronę, operacja zostałaby przyspieszona i przebiegałaby sprawniej. Żołnierze nie daliby jednak rady, nawet jeśli otrzymaliby taki rozkaz; fizyczne wyczerpanie sprawiło, że przy życiu trzymała ich tylko wola. Jednostki otoczonej armii ponownie uległy osłabieniu, ponieważ brakowało wszystkiego, co najpotrzebniejsze: wyżywienia, amunicji, paliwa. Temperatura spadała przeważnie między minus 20 a minus 30 stopni, panował

paraliżujący mróz. Można by było zaopatrzyć ich w najpotrzebniejsze rzeczy drogą powietrzną, ale bóg pogody najwyraźniej stoi po stronie naszego przeciwnika. Panująca przez dłuższy czas zła pogoda uniemożliwia dostateczne zaopatrzenie. W dotychczasowych walkach w Rosji zawsze prędzej czy później udawało się odbić żołnierzy zamkniętych w kotle. Teraz jednak do miejsca przeznaczenia dociera niewielka część najpotrzebniejszych rzeczy. Później następują jeszcze problemy z lądowaniem i dostawy muszą być zrzucone z powietrza, co prowadzi do utraty kolejnej części zaopatrzenia. Latamy z pomocą nawet podczas opadów gęstego śniegu, a w takich warunkach atmosferycznych część kosztownych dóbr spada na stronę Sowietów.

Docierają do nas hiobowe wieści: pod Bogoduchowem, na części frontu, stoją nasi południowi sprzymierzeńcy. Sowietom udało się przebić. Jeśli nie zostaną powstrzymani, cały południowy front może upaść. Nie ma rezerw. Trzeba ich powstrzymać. Pułk, który od południa miał wzmocnić żołnierzy w kotle stalingradzkim, to jedyny, jaki mamy. Wyciągnięto z niego najsilniejszych ludzi i wysłano na tereny zajęte przez Sowietów. Codziennie lataliśmy nad awangardą naszych sił i widzieliśmy, jaki opór musimy jeszcze pokonać. Wiemy również, że te niemieckie dywizje dotarłyby do kotła i tym samym udzieliłyby wsparcia otoczonej armii.

Ponieważ jednak trzeba było podzielić siły, nic z tego nie wyszło. 6. Armia nie może już zostać uwolniona, przypieczętowano jej tragiczny los. Decyzja o zmianie kierunku marszu grupy bojowej musiała przyjść z trudem, osłabieni kompani w kotle nie byli w stanie dać sobie sami rady.

W dwóch decydujących miejscach nasi sojusznicy ulegli naciskom Sowietów. Bez winy niemieckiego żołnierza tracimy 6. Armię, a wraz z nią Stalingrad oraz możliwość wyeliminowania raz na zawsze sił Armii Czerwonej.

VIII

ODWRÓT

Jungklausen zużył właśnie ostatnie zapasy bomb oraz paliwa i powraca do pułku. Świetnie wykonał swoje zadanie, działał w bardzo złych warunkach. Jednak u nas w Obliwskaja również nie zazna spokoju. Pewnego ranka po drugiej stronie lotniska słychać nagle strzały. Później dowiadujemy się, że obsługa naziemna innej jednostki walczy z sowieckimi oddziałami. Samolot meteorologiczny kilkakrotnie strzela amunicją sygnalizacyjną. Wraz z eskadrą natychmiast zapalamy silniki, w pobliżu widzę konie i zsiadających z nich jeźdźców, wszyscy są Sowiecami. Na północ ciągną stada koni, mnóstwo ludzi i sprzętu. Zwiększam wysokość, nie znam jeszcze możliwości obrony i chcę najpierw ogólnie ocenić sytuację. Wkrótce pojmuję: zbliża się do nas kawaleria, nikt jej nie powstrzymuje. Na północ od nas nie ma jeszcze zwartego frontu, więc Sowieci niezauważeni zdołali się przedostać. Znajdują się jakieś cztery może pięć kilometrów od naszego lotniska, wierzchołek formacji zahacza już o jego skraj. Na tym obszarze nie mamy naszej armii, dlatego atak w tym miejscu to obrona konieczna. Najpierw zrzucaam bomby i strzelam z dział do artylerii, zanim obejmie stanowiska; następnie atakujemy pozostałe oddziały. Jednostka kawalerii bez koni staje się niezdolna do ruchu i traci siły do walki. Dlatego nie pozostaje nam nic innego, jak zastrzelić wszystkie konie.

Bez przerwy startujemy i lądujemy, wszyscy działamy jak w febrze. Jeśli do wieczora ich nie zniszczymy, nocą nasze lotnisko znajdzie się w niebezpieczeństwie.

Po południu dostrzegamy kilka sowieckich czołgów. Gnają w kierunku naszego lotniska z ogromną prędkością. Musimy je zniszczyć, inaczej będziemy zgubieni. Atakujemy bombami. Wykonują manewry obronne. Konieczność bezpośredniej ochrony naszego lotniska sprawia, że zrzucamy bomby celniej niż kiedykolwiek. Po walce wznosimy się i wracamy do bazy. Jestem zadowolony z ataku i udanej obrony. Nagle, tam z przodu... tuż przy lotnisku... nie, to nie może być prawda. Ostatni sowiecki czołg wymknął się nam i za chwilę uda mu się przedostać na nasz teren. Sam jeden jest w stanie roznieść nasze lotnisko na strzępy. Nurkuję więc i dobrze zrzucona bomba dopada czołg na kilka metrów przed polem wzlotów.

Wieczorem wylatuję na moją siedemnastą akcję w ciągu tych kilku dni, obserwujemy pole bitwy. Panuje cisza, wszystko zostało zniszczone. Dzisiaj w nocy będziemy spać spokojnie. Podczas ostatnich akcji nasze działa przeciwlotnicze zmieniły swoje położenie i tworzą na przedpolu lotniska coś w rodzaju blokady, na wypadek gdyby jacyś pozostali przy życiu Sowietci wpadli na pomysł udania się w złym kierunku. Osobiście w to nie wierzę. Nieliczni, którzy przeżyli, udadzą się raczej do swojego sztabu i zameldują, że była jednostka kawalerii już nie wróci i musi zostać spisana na straty.

Na krótko przed Bożym Narodzeniem przesuwamy się trochę na zachód, do Mrozowska. Nasza sytuacja wygląda tutaj podobnie, Sowietci czają się kilka kilometrów dalej, w Urjupinie. Pogoda uniemożliwia jakikolwiek start. 24 grudnia mamy się przenieść na inne, południowo-wschodnie lotnisko. Nie chcemy zostać zaskoczeni przez Rosjan, nie mając żadnej obrony z powietrza. Pogarszająca się pogoda zmusza nas do zawrócenia i spędzenia świąt na chybił trafił w Mrozowsku. W Wigilię wszyscy jesteśmy świadomi tego, że nasi posterunkowi w każdej chwili mogą wszcząć alarm. Wtedy będziemy musieli bronić naszego lotniska i samolotów. Nikt z nas nie tryska humorem; po jednych widać to bardziej, po innych mniej. Mimo śpiewania kolęd nie czujemy świątecznej atmosfery. Pissarek wziął porządny łyk z butelki, złapał Jungklausa i tańczy po pomieszczeniu

niczym niedźwiedź. Humory poprawiają się, gdy niedźwiedź namawia jeszcze do tańca abstynenta i ciągnie go przez cały pokój. Załodze się to podoba, udaje się dzięki temu wyprzeć wszystkie ponure myśli i pozbyć się poczucia odosobnienia. Czujemy, że jesteśmy ze sobą związani, niezależnie od tego, co nas czeka.

Następnego dnia dowiadujemy się, że w Wigilię Sowieci przesunęli się pięćdziesiąt kilometrów na zachód za Tazinskaja, na sąsiednie lotnisko, na którym znajdował się dywizjon transportowy naszej floty powietrznej. Sowieci siali spustoszenie, ciała naszych kompanów zostały bardzo okaleczone, powykładano im oczy, obcięto nosy i uszy.

Teraz uświadomiliśmy sobie wymiar katastrofy spod Stalingradu. Podczas świąt walczyliśmy na północy Tazinskaja i u nas na lotnisku. Od tyłu docierają do nas stopniowo jednostki Luftwaffe, zgrupowane zostają również nowe jednostki pochodzące z rezerw. Powoli wokół naszych lotnisk tworzy się coś na kształt delikatnej zasłony. Optymiści mogliby nazwać to frontem; jednak prawdziwa siła bojowa powstaje dopiero wtedy, gdy stare dywizje, które wycofują się w krytycznej, niezawinionej przez siebie sytuacji, mogą zostać ponownie użyte. Nowa sytuacja sprawia, że nie jest już możliwe wspieranie frontu wzdłuż rzeki Czir, jak to do tej pory miało miejsce na terenie Nischtschirskaja³² i Surwikina. Front ten to pierwsza nowo powstała bariera biegnąca w kierunku wschód-zachód przeciwko napierającemu od północy wrogowi. Teren jest zupełnie płaski, nie ma żadnych trudności z jego pokonywaniem, jak daleko okiem sięgnąć wszędzie stępy. Problemy mogą pojawić się jedynie w obrębie tak zwanych balkasów, czyli wąwozów i parowów, których głębokość dochodzi do dziesięciu metrów. Są one stosunkowo szerokie, tak że pojazdy mogą w nich stanąć nie tylko jeden za drugim, ale także jeden obok drugiego. Taki teren ciągnie się przez setki kilometrów, od Rostowa do Stalingradu. Jeśli nie natkniesz się na wroga podczas marszu, z całą pewnością ukrywa się w tych szczelinach.

Przy przejrzystym chłodzie w godzinach porannych panuje mgła, często jednak pojawia się ona dopiero, gdy wystartujemy. Lecimy do

frontu przy rzece Czir, zawracamy i nagle powietrze staje się gęste. Natychmiast ląduję wraz z eskadrą na dużym polu. Nie widać ani jednego oddziału. Henschel bierze część strzelców i udają się na poszukiwanie wroga. Wracają po trzech godzinach, ostatnie kilkaset kilometrów przebywają, ciągle nas nawołując; trudno nawet dostrzec własne ręce. Na krótko przed południem nieco się przejaśnia, trochę później bezpiecznie lądujemy na naszym lotnisku.

Znowu minął styczeń, przejściowo przenosimy naszą kwaterę do Tazinskaja, następnie udajemy się do Szacht. Stąd nękamy wroga, który zagraża terenom dorzecza Dońca. Na potrzeby przeprowadzanych bardziej na północ akcji wykorzystywaliśmy siedzibę w Woroszyłowgradzie. Do Dońca wcale nie jest daleko; łatwiej stąd przeciwdziałać ewentualnym próbom przekroczenia tej rzeki. W wyniku ciągłych akcji i ciężkich walk zostaliśmy zdziesiątkowani. Cały dywizjon ma teraz mniej więcej tyle maszyn, co duża eskadra. Rzadko opłaca się latać osobno na akcje, latamy głównie w szyku, a dowództwo przejmuję przeważnie ja. Dorzecze Dońca pełne jest terenów przemysłowych, zwłaszcza kopalń. Jeśli Sowieci rozmieszczą siły pośród nich, ciężko z nimi walczyć; mogą się dobrze ukryć i zamaskować. Nurkowanie między kominami i wieżami wyciągowymi ma sens tylko wtedy, gdy pilot bardzo uważa na trudności związane z ukształtowaniem terenu, a wówczas ciężko mu jest skoncentrować się na celu.

Podczas jednego z takich dni porucznicy Niermann i Kufner świętują „urodziny”. Na północny zachód od Kamieńska szukamy wroga, głównie czołgów, a samoloty trochę się od siebie oddaliły. Za samolotem Kufnera, wiozącym również Niermanna, leci ŁaG-5. Informuję ich o tym. Niermann pyta: „Gdzie?”. Nie widzi samolotu, ponieważ ten leci z tyłu pod nimi. Już strzela z bliska. Natychmiast zawróciłem, ale bez wiary, że uda mi się zdążyć. W ostatniej chwili zdejmuję im go z ogona, zanim są w stanie to sobie uświadomić. Od tej pory Niermann nie twierdzi już kategorycznie, że zauważa wszystkie myśliwce.

Takie „świętowanie urodzin” jest całkiem zabawne, czasami mamy z tego dużo frajdy, tak jak teraz. Mamy ze sobą lekarza w zastępstwie, nasi żołnierze twierdzą, że źle znosi „odgłosy strzałów”. Późnym wieczorem Jungklausen wzywa go do telefonu, co przerywa mu nocny odpoczynek. Jungklausen przedstawia się jako zwierzchnik lekarzy floty powietrznej:

— Natychmiast przygotujcie się do lotu do kotła.

— Słucham?

— Macie natychmiast przygotować się do lotu do kotła stalingradzkiego. Musicie pomóc jednemu z kompanów.

— Słucham?

Lekarz mieszka tylko piętro niżej; dziwimy się, że nie słyszy tego krzyku Jungklausena. Musi być zdenerwowany.

— Ale przecież wiecie, że jestem bardzo chory na serce.

— To w tej chwili nieważne, macie natychmiast lecieć do kotła.

— Przecież wiecie, że niedawno przeszedłem operację; czy zadanie to nie może zostać wykonane przez kogoś z kolegów?

— Chyba nie mówicie poważnie! To nie do pomyślenia, że chcecie wywinąć się od tego zadania. Dokąd zmierzamy, skoro nawet wy odmawiacie jego wykonania?

Nie możemy powstrzymać się od śmiechu. Następnego dnia lekarz biega wzburzony, ale każdemu, kto chce go wysłuchać, opowiada, udając ważniaka, że być może „zostanie wyznaczony do tego wyjątkowo niebezpiecznego zadania”. Kilka dni później zrozumiał dowcip i został przeniesiony. Lepiej dla niego i dla nas.

W tamtym okresie bardzo krótko latamy z lotniska w Rowenkach, potem przenosimy się do Gorłówki, niedaleko Stalina, położonej w centrum okręgu przemysłowego Donieck. Latanie utrudniają nam opady gęstego śniegu; zanim cały dywizjon znajdzie się w powietrzu, mija sporo czasu.

Jako nowy zastępca oficera przybywa do mnie porucznik Schwirblat i już podczas pierwszej akcji ma on lecieć ze mną nad Artemowskiem. Lecę trochę z przodu, ponieważ najwyraźniej nie daje

sobie rady z toczeniem się po śniegu. Gdy jest już w powietrzu, nie skraca odstępów między nami, lecz leci za mną, nie ścinając zakrętów. Kilka łągów dla zabawy strzela do niego jak do tarczy. Cud, że jeszcze nie leży na dole; wciąż leci prosto, nie wykonując żadnego manewru obronnego. Najwyraźniej uważa, że tak właśnie musi być. Znowu go złapałem i lecę za nim, w tym momencie myśliwce skręcają. Po wylądowaniu w kadłubie i ogonie swojego samolotu odkrywa dziury. Wtedy mówi do mnie:

— Ciągłe byłem pod ostrzałem dział przeciwlotniczych. Musiały to być działa przeciwlotnicze, bo myśliwców nie widziałem.

Trochę drwiąco odpowiadam:

— Muszę wam pogratulować wspaniałego Strzelca, który zawziął się, żeby nic nie widzieć, nawet lecących i strzelających do was łągów.

Później jednak Schwirblat stał się jednym z najlepszych w eskadrze, wyróżniał się wyjątkową wytrzymałością. Każdy w mojej eskadrze nazywa go moim cieniem, ponieważ podczas akcji wisi na mnie niczym rzep. Poza tym z takim samym uporem uprawia ze mną sport, odmawia palenia i picia. Już w najbliższym czasie udowodnia, że świetnie lata. Prawie zawsze lata jako drugi, za mną; często lecimy sami. Musimy być w akcji prawie cały czas, ponieważ Sowieci próbują przekroczyć trasę Konstantinowsk — Kramatorskaja do Sławiańska, w kierunku zachodnim i północnym od nas. Podczas jednego z tych ataków ma miejsce mój tysięczny lot na nieprzyjaciela. Eskadra składa mi gratulacje, otrzymuję przynoszącą szczęście świnkę i kominiarza. Bronię się z całych sił, jednak tysięczny lot oznacza, że w ciągu najbliższych miesięcy nie będę latać na froncie.

IX

SZTUKAS PRZECIW CZOŁGOM

Z początku mam udać się na urlop; najpierw jednak chcę polecieć do Berlina, żeby się dowiedzieć, czego się ode mnie wymaga. Czekają na mnie zadania specjalne, dlatego muszę stawić się w wydziale Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest liczba wylatanych przeze mnie akcji. Skoro takie są tego efekty, to nie chcę, żeby moje loty w ogóle były liczone.

W Berlinie nic nie wiedzą.

Mogę więc ponownie przejąć dowództwo w mojej eskadrze, najwyraźniej była to pomyłka pułku.

Jednak w ministerstwie i wydziałach zaprzeczają, jakoby doszło do jakichkolwiek pomyłek. Wykonano kilka telefonów i oznajmiono mi, że po urlopie muszę się udać do Rechlina, w którym trwają próby zastosowania broni przeciwpancernej na samolotach. Oddziałem, który udał się do Briańska, by przećwiczyć teorię w praktyce, dowodzi znany mi kapitan Stepp³³. Brzmi to już lepiej, ale nie jest jeszcze eskadrą walczącą na froncie. Otrzymuję gratulacje z okazji awansu na kapitana.

Przez czternaście dni jeżdżę na nartach w St. Anton. Odbywa się tutaj wielka impreza narciarska, a ja jako aktywny uczestnik i najstarszy stażem oficer jestem jednocześnie kapitanem drużyny Luftwaffe.

Udział w imprezie biorą również takie grube ryby, jak Jennewein, Pfeifer, Gabl i Schuler; wszyscy oni należą do Luftwaffe. Świetnie się bawię, a po czternastu dniach znowu jestem pełen energii.

Nie chcę jechać do Rechlina, tylko od razu do Briańska. Przeprowadzający próby z czołgami oddział tam stacjonuje, zebrał już pierwsze doświadczenia. Znajdują się tutaj samoloty Ju 88 z działami 7,5 cm pod kabiną oraz sztukasy, takie, na których latałem od zawsze, od Ju 87 z działkiem przeciwlotniczym 3,7 cm pod każdym skrzydłem. Zastosowano w nich specjalną amunicję z wolframowym rdzeniem, która powinna przebić się przez pancerz czołgu z każdej strony. Pociski wybuchają dopiero po przebiciu pancerza. Ju 87, który sam w sobie nie jest zbyt szybki, staje się tym samym jeszcze wolniejszy, a podwieszona działka utrudniają sterowanie. Samolot nie jest już tak zwrotny, znacznie zmniejsza się również prędkość lądowania. Teraz jednak od właściwości lotnych ważniejsze jest działanie broni.

Próby z Ju 88 z działem dużego kalibru zostają wkrótce zawieszono, ponieważ towarzyszące im trudności nie wróżą sukcesu. Także Ju 87 przynosi same straty podczas akcji. Większość członków naszego oddziału jest bardzo sceptyczna; na mnie jednak możliwość strzelania z dokładnością od dwudziestu do trzydziestu centymetrów robi wrażenie. Najważniejsze elementy czołgu zostaną zniszczone, jeśli tylko będziemy mogli zbliżyć się do niego na odpowiednią odległość — jestem o tym przekonany. Materiał pogładowy pozwala nam na dokładne zapamiętanie typów rosyjskich czołgów i rozpoznanie, które punkty są najważniejsze: silnik, zbiornik paliwa, magazyn amunicji. Samo trafienie czołgu go nie zniszczy, należy celować w miejsce, w którym znajduje się materiał łatwopalny lub wybuchowy. Czyli paliwo lub amunicja. I tak mija czternaście dni; potem przychodzi zapytanie z ministerstwa, czy jesteśmy gotowi na natychmiastowe przeniesienie na Krym. Sowietom mocno napierają, a pole działania do przeprowadzania prób z całą pewnością jest lepsze i większe.

Wiemy już, że nurkowanie i strzelanie z kilku metrów wysokości przy stałych frontach i zmasowanej obronie naziemnej jest niemożliwe, ponieważ straty są większe niż zyski. O ile w ogóle, broń taka może zostać wykorzystana tylko tam, gdzie fronty — a co za tym idzie — obrona wroga, są ruchome. Kapitan Stepp pozostaje w

Briańsku i dołączy do nas później, ja lecę ze sprawnymi maszynami nad Konotopem — Nikołajewem do Kercza na Krymie. W Kerczu ponownie spotykam mój dywizjon i serce mi pęka, gdy znowu widzę znajome twarze i nie należę do tej samej jednostki, co oni. Oni lecą z bombami na przyczółek Kubania do Krymska, gdzie toczą się zaciekle walki. Kompani wyjaśniają mi, że podczas przełamywania linii frontu sowieckie czołgi wyjeżdżają tylko kilometr do półtora przed główną linię walk. Oznacza to, że musimy je zaatakować, gdy znajdują się jeszcze pod silną ochroną dział przeciwlotniczych przedniej linii.

Obrona skoncentrowana jest na tym obszarze walk. Teren jest bardzo mały. Z najdalszych wschodnich pól położonych niedaleko Morza Kaspijskiego, na których znajduje się sowieckie zagłębienie naftowe, ściągnięto prawie wszystkie działa i umieszczono je tutaj, na linii Mozdok — Piatigorsk — Armawir — Krasnodar. W ciągu jednego z pierwszych dni przeprowadzamy pierwszą próbę na południe od Krymska; stacjonuje tam osiemset czołgów. Szybko je lokalizujemy i chcemy przekonać się, co możemy zdziałać. Okazuje się, że bardzo mało, ponieważ lecę jeszcze nad własnym frontem, a już zostaję trafiony z działa przeciwlotniczego. Moim kolegom wiedzie się podobnie. Do tego dochodzą jeszcze myśliwce, spitfire'y starszego typu, które tutaj, w Związku Sowieckim, spotykamy po raz pierwszy. Młody podporucznik spada do sadu; wraca do nas z owocami i biegunką. Początkowe efekty naszych prób nie wyglądają różowo. Gdzie nie pojawimy się z naszymi samolotami, tam nam współczują; wszyscy przepowiadają nam krótkie życie. Jednak im cięższa obrona, tym szybciej rozwija się moja metoda ataku. Łatwo się zorientować, że zwalczyć wrogą obronę możemy jedynie wtedy, gdy mamy na pokładzie bomby. Nie możemy ich mocować przy naszych działach, samoloty staną się wtedy zbyt ciężkie. Poza tym Ju 87 z działami nie może już nurkować, ponieważ obciążenie skrzydeł będzie zbyt duże. Asysta zwykłych sztukasów z bombami ma więc sens.

Przełom następuje po dużej agresji Sowietów. Na północny wschód od Tiemriuku Sowietci próbują obejść nasz front nad Kubaniem.

Częściowo zaczynają przerzucać przez laguny dwie dywizje na łodziach, by spowodować załamanie frontu. Przed nami, w bagnie i lagunach znajdują się pojedyncze posterunki i małe bazy wojskowe. Ich siła jest oczywiście ograniczona i w żaden sposób nie są w stanie podołać nowej operacji Sowieców.

Zwiadowcy informują nas o dużej liczbie łodzi w porcie Jejsk i pod Achterskiem, atakujemy je sztukasami. Cele są tak małe i liczne, że ataki te nie są w stanie powstrzymać Rosjan. Dniami i nocami masowo płyną przez laguny; cała trasa wynosi może pięćdziesiąt kilometrów. Jeziora połączone są ze sobą wąskimi kanałami i w ten sposób Sowieci zbliżają się do Tiemriuku, za front na Kubaniu, i przedostają się w głąb własnego kraju. Przerwy na odpoczynek robią w wysokim sitowiu lub na wyspach. Gdy tak się ukrywają, trudno ich znaleźć i rozpoznać. Jednak jeśli chcą przeć naprzód, muszą znowu wypłynąć na szerokie wody. Każdego dnia od świtu do nocy latamy i szukamy ich na wodzie i w sitowiu. Sowieci pływają najbardziej prymitywnymi czółnami, rzadko spotykamy motorówkę. Poza broń ręczną dysponują również granatnikami i bronią maszynową. W małych łodziach czai się pięciu do siedmiu ludzi, w większych — do dwudziestu. W tym przypadku nie stosujemy naszej specjalnej amunicji do czołgów, ponieważ nie jest potrzebna duża siła przebicia. Z drugiej strony, potrzebny jest porządny wybuch, który natychmiast rozniesie łódź na kawałki. Najlepsza okazuje się zwykła amunicja do dział przeciwlotniczych z odpowiednim zapalnikiem. Wtedy z powierzchni wody zostaje zmiecione wszystko, co po niej pływa. Straty muszą być dla Sowieców bolesne: w ciągu kilku dni ja sam przy pomocy mojego samolotu załatwiam ponad siedemdziesiąt łodzi.

Obrona powoli się umacnia, nie stanowi to jednak dla nas przeszkody. Porucznik Ruffer, wspaniały strzelec sąsiedniej eskadry szturmowej, spada ze swoim Hs 129 i ląduje niczym Robinson Crusoe na jednej z wysp wśród lagun. Ma szczęście, niemiecki oddział szturmowy wydostaje go z opresji, jest cały i zdrowy. Wkrótce Sowieci dochodzą do wniosku, że muszą zmienić taktykę, ponieważ przy tych stratach

nie zdołają zwyciężyć.

Około 10 maja 1943 roku otrzymuję wiadomość, że Führer przyznał mi Krzyż Żelazny z Liśćmi Dębu; mam natychmiast udać się do Berlina po odznaczenie. Następnego ranka nie lecę tak jak zwykle moim samolotem nad Cieśniną Kerczeńską, by podczas nurkowania szukać łodzi, lecz lecę Bf 109 do Berlina. Po drodze knuję plan, który pozwoli mi na rychły powrót do mojego pułku. W Kancelarii Rzeszy od podpułkownika von Belowa³⁴, adiutanta Luftwaffe, dowiaduję się, że razem ze mną odznaczenie ma odebrać dwunastu żołnierzy. Należą oni do wszystkich formacji Wehrmachtu i są różnych rang. Opowiedziałem podpułkownikowi von Belowowi, że powiem Führerowi o moim pragnieniu opuszczenia etatu w oddziale przeprowadzającym próby niszczenia czołgów i ponownego poprowadzenia mojej walczącej na froncie eskadry z pułku sztukasów „Immelmann”. Tylko w takim razie przyjmę odznaczenie. Natychmiast mi to odradza i obiecuje to załatwić. Nie wspominam nic o podjętych przeze mnie krokach i teleksie wysłanym już z siedziby floty powietrznej.

Na krótko przed stawieniem się u Führera von Below przynosi radosną wiadomość, że wszystko już wyjaśnił i otrzymam z powrotem moją starą eskadrę, tylko muszę jeszcze trochę zadbać o użyteczność samolotu próbnego. Chętnie się na to godzę i dopiero teraz naprawdę cieszę się z odznaczenia.

Führer rozdaje nam Krzyże Żelazne z Liśćmi Dębu. Przez ponad godzinę opowiada nam o przeszłej i terażniejszej sytuacji na wojnie oraz planach na przyszłość. Wspomina o pierwszej zimie w Związku Sowieckim i Stalingradzie. Wszystkich dziwi niezwykła szczegółowość jego wiedzy. Nie obwinia walczących na froncie niemieckich żołnierzy, ocenia wszystko tak jak my. Ma mnóstwo pomysłów i planów, jest pełen optymizmu. Wciąż podkreśla, że trzeba zniszczyć bolszewizm, inaczej świat pogrąży się w kompletnym chaosie, od którego nie będzie już odwrotu. Dlatego należy rozbić bolszewików, nawet jeśli zachodni alianci nie chcą na razie zrozumieć, jak zgubną

politykę dla siebie i dla świata prowadzą. Bije od niego spokój, który udziela się każdemu z nas. Każdy z radością udaje się do swoich zadań, również ja po dwóch dniach jestem już w moim dywizjonie w Kerczu. Przejmuję moją starą eskadrę.

X

NAD KUBANIEM I POD BIEŁGORODEM

Zabrałem ze sobą wyposażoną w działa maszynę i przedstawiam ją mojej eskadrze. Jeśli widzę możliwość zorganizowania wspólnej akcji, moja jednostka startuje razem z oddziałem przeprowadzającym próby z czołgami. Później zostanie z nich stworzona samodzielna eskadra szturmowa, która podczas akcji pozostanie jednak pod moją opieką i dowództwem. Dołącza do nas również oddział z Briańska; z dywizjonem wraca również kapitan Stepp.

My, bombowcy nurkujący, mamy wystarczająco dużo pracy, ponieważ Sowietów przedostali się przez znajdujące się za naszym frontem Morze Czarne, wylądowali i na wschód i południowy zachód od Noworosyjska, na górzystym wybrzeżu, zbudowali przyczółki desantowe. Są one teraz częstym celem naszych ataków. Do molo wciąż docierają posiłki i materiały; jeśli znajdziemy Sowietów na morzu, atakujemy ich również tam. Obrona jest podobna do tej w innych ważnych punktach przyczółków mostowych na Kubaniu. Niektórzy kompani przeżywają tutaj swój ostatni lot. Mój dowódca dywizjonu skacze ze spadochronem nad molo; ma szczęście, wiatr znosi go nad jego własny teren. I tak akcje mają miejsce nad molo i w Krymsku. Przeważnie nurkuję wraz z eskadrą aż do samej ziemi i lecę bardzo nisko, przy molo, podczas akcji dalej na północ, nad bagnami, gdzie jest mniej obrony. Mała wysokość zrzucania bomb zwiększa celność, a obrona nie jest jeszcze przyzwyczajona do naszej nowej

taktyki.

Gdy podczas nalotu na Krymsk nad wąwozem, w którym rośnie tabaka, zaczynają strzelać działa przeciwlotnicze, to niektórzy nowi kompani są trochę przestraszeni, ale wkrótce się uspokajają, słysząc przez radio, jak „starzy wyjadacze” stroją sobie żarty. Ktoś woła: „Maximilian, szykuj się!”, mając tym samym na myśli dowódcę 2. Dywizjonu. Tak długo lata pośród pocisków i zaczyna nurkowanie, że lecące za nim samoloty nie wiedzą już, co się dzieje. Ten naturalny spokój przenosi się potem na nowicjuszy. Często, lecąc z przodu, wykonuję pętlę, beczkę lub inną figurę; w ten sposób szydę z dział przeciwlotniczych.

Tutaj podczas akcji pogoda nie sprawia nam trudności. Prawie zawsze niebo jest błękitne i śmieje się do nas radosne lato. Jeśli jakiegoś dnia nie lecimy na akcję, urządzamy sobie kąpiel w Morzu Azowskim lub Czarnym; w niektórych miejscach są tam piękne plaże. Gdy razem ze Schwirbłatem mamy ochotę na skoki do wody, idziemy do portu w Kerczu, w którym znajdują się odpowiednio wysokie żurawie i murowane wieże.

Siedziba w Kerczu jest tak przepelniona, że przenosimy się z naszym dywizjonem dziesięć kilometrów dalej do Kercza-Bagerowa; mamy kwaterę w kołchozie. Ponieważ jest tam dostatecznie dużo drewna, szybko budujemy sobie domek. Natychmiast dzielimy paliwo na partie i latamy tylko wtedy, gdy zachodzi taka konieczność. W ten sposób następne tygodnie pełne są wolnych od zajęć godzin, które każdy spędza na swój sposób. My ze Schwirbłatem poznajemy prawie całą okolicę podczas naszych codziennych biegów na dziesięć kilometrów.

Każdej nocy odwiedzają nas Sowietci na swoich Pe-2 i starych DB-3 i zrzucają bomby, głównie na dworzec, port oraz lotnisko w Kerczu. Mamy jakieś działa przeciwlotnicze, czasami nawet kilka nocnych myśliwców. Najczęściej po prostu przyglądamy się, jak nadlatują i odlatują, ponieważ podczas każdego nalotu spada kilka płonących maszyn-pochodni. Umiejętności wroga w nocnych nalotach nie są

duże i brakuje mu doświadczenia. Raz niestety ma szczęście i bomba trafia w stojący na bocznym torze pociąg z amunicją. Trwające całe godziny eksplozje złowieszczo rozświetlają nocne niebo, ziemia drży od wybuchów. Ataki szybko stają się dla nas codziennością, przeważnie leżymy i śpimy; inaczej następnego dnia podczas naszych własnych akcji odczuwalibyśmy brak snu, co mogłoby mieć zgubne skutki.

Nadchodzi lipiec, a tym samym koniec naszego czasu na Krymie. Z powodu dużego planu budowy z Kercza przyjeżdża minister Speer; jednocześnie pułk odwiedzają Japończycy.

W tym czasie major Kupfer, dowódca naszego pułku, obchodzi urodziny; mamy więc wystarczająco dużo powodów do świętowania. W letniej siedzibie pułku, w pięknym ogrodzie, rozbrzmiewają wkrótce dźwięki chwackiej i szalonej kapeli jednostki naziemnej. Na życzenie grają wszystkie kochane przez nas piosenki. Każdy może coś sobie wybrać. W takich chwilach nie myśli się o tym, że ojczyzna jest tak daleko i prowadzimy wojnę. Na jakiś czas każdy z nas daje się wciągnąć w świat piękna i spokoju; nie istnieje Krymsk, żaden przyczółek desantowy, nie ma bomb i nędzy. Takie chwile odprężenia i namysłu mają na nas wszystkich dobry wpływ.

W lipcu nacisk Sowietów nie jest już tak duży i niemiecki front wytrzymuje. Cofnęliśmy się jedynie kilka metrów, ale wciąż niewzruszenie stoimy między Krymskiem i Moldawanskoje. Nie udaje nam się wprowadzić do naszego domku, ponieważ 4 lipca otrzymujemy rozkaz nagłego przeniesienia. Nikt nie wie dokąd, dzisiaj mamy udać się do Melitopolu, w którym jutro otrzymamy kolejne rozkazy. Lecimy więc na północ nad niebieskimi falami.

Melitopol jest miastem przejściowym, położonym daleko za frontem. Na miejscu znajduje się jednostka bojowa z Heinklem 111, koledzy mówią nam, że akurat dzisiaj gości u nich grupa aktorów. Zespół baletowy składa się z dziesięciu pięknych dziewcząt w wieku od osiemnastu do dwudziestu lat. Migiem odkryto maszyny i przygotowano je na następny dzień. Błyskawicznie urządzono salę.

Widok pięknych, niemieckich dziewcząt po tak długim czasie musiał mieć cudowny wpływ na każdego, kto walczy w Rosji. Nieważne, czy stary, czy młody. Radosny porucznik Jäckel wyrywa krzaki sprzed sceny i chce je wręczyć jako kwiaty. Żołnierze jednostki naziemnej, zobowiązani przez samą nazwę, nie chcą łatwo oddać swojego terenu. Zostajemy uwikłani w najostrzejszą konkurencję. Tak naprawdę to nie wiem, czy świat kobiet wydaje nam się przyjemny i czy po kilku latach spędzonych w Związku Sowieckim odbieramy te kobiety jako piękne. Schwirblat również nie jest pewien swoich odczuć. Na koniec stwierdza, że lepiej było dzisiaj przebiec kolejne dziesięć kilometrów, przynajmniej nie mielibyśmy tych wątpliwości.

Rankiem silniki ponownie mruczą swojską pieśń. Znamy już cel: jest nim Charków. Lądujemy na północnym lotnisku i zajmujemy kwatery poza miastem, które samo w sobie robi dobre wrażenie i bez wątplenia jest jedną z nielicznych wizytówek Związku Sowieckiego. Wielopiętrowy budynek na placu Czerwonym uchodzi za przykład sowieckiej architektury, a ponieważ jest uszkodzony, stanowi dumę wroga; pozostałe budowle pochodzą z czasów carskich. W mieście znajdują się parki, sieć ulic, kina i teatr.

O świcie następnego ranka wyruszamy w kierunku Białgorodu, w kolejnych tygodniach będziemy przeprowadzać akcje właśnie na tych terenach. Na ziemi spotykamy starych znajomych z frontu wschodniego, wspaniałe dywizje, dla których chętnie latamy. Wiemy, że nie będzie żadnych nieprzyjemnych niespodzianek. Poza dywizjami pancernymi znajdują się tutaj również dywizje „Leibstandarte”³⁵, „Totenkopf”³⁶ i „Grossdeutschland”³⁷. Uderzamy na północ, w kierunku Kurska, gdzie stacjonują najsilniejsze oddziały Sowietów. Chcemy poszerzyć nasze tereny o front rosyjski, który na zachód sięga Konotopu, na południe — Białgorodu, a na północy ograniczony jest południowymi terenami Orła. Najlepiej byłoby dotrzeć do głównej linii walk między Białgorodem i Orłem przez Kursk. Czy aby to osiągnąć wystarczą wyznaczone pułki? Nie może nas zabraknąć, latamy od świtu do zmierzchu przed naszymi

czołgami, którym wkrótce udaje się zająć czterdzieści kilometrów i znajdują się tuż przed Obojaniem.

Sowiecki opór jest silny, również w powietrzu. Jednego z pierwszych poranków, podczas nalotu na Biełgorod, widzę przed sobą po lewej stronie jednostkę He 111. Strzela do niej działo przeciwlotnicze, jeden z samolotów eksploduje w powietrzu i rozsypuje się w drobny mak. Takie przeżycia uodporniają człowieka. Ofiary naszych kompanów nie mogą zostać zmarnowane. Następnie atakujemy ten sam sowiecki obszar; podczas nurkowania często widzę jeszcze połyskujące w słońcu części zestrzelonego He 111. Po południu przychodzi do mnie kapitan Luftwaffe z informacją, że dzisiaj poległ mój kuzyn. Odpowiadam, że mój kuzyn został zestrzelony prawdopodobnie dzisiaj rano na północny zachód od Biełgorodu. Oficer jest zdziwiony moją wiedzą. To trzeci poległy syn w rodzinie mojego wuja; on sam zostanie później uznany za zaginionego.

W następnych tygodniach nasz pułk ponosi ciężkie straty. Ginie mój kolega ze szkoły wojennej, kapitan Wutka, dowódca 8. Eskadry, i porucznik Schmidt, którego brat niewiele wcześniej poległ podczas wojny powietrznej nad Sycylią. W przypadku Wutki i Schmidta nie jest jasne, czy samoloty eksplodowały podczas nurkowania, czy naciśnięcia przycisku zwalniającego bombę. A może eksplozja nastąpiła na skutek aktu sabotażu, może ktoś spowodował zwarcie? Takie myśli nachodzą nas również kilka miesięcy później, gdy zdarzają się podobne przypadki. Niestety, mimo dochodzeń, w danej chwili nic nie można udowodnić.

Podczas tych operacji pod nami toczą się wielkie walki czołgów. Od 1941 roku rzadko widzujemy coś takiego. Na pustych obszarach stają naprzeciw siebie w dużej liczbie czołgi, z tyłu ustawia się zamaskowana, wroga obrona przeciwpancerna z działami. Część czołgów się zakopuje, ponieważ nie może już jeździć, ale nadal ma możliwość ataku. Jak zwykle Sowieców jest o wiele więcej od nas, jednak pod względem skuteczności od razu widać przewagę naszych

czołgów i dział samobieżnych. Po raz pierwszy zastosowano czołgi „Tygrys” w większych jednostkach. Mają one przewagę nad każdą wykorzystywaną dotąd bronią pancerną. Wszystkie nasze czołgi zdecydowanie szybciej i dokładniej strzelają. W większości jest to spowodowane lepszą jakością broni, decydujące są jednak umiejętności ludzi, którzy tę broń używają.

Dla naszych czołgów bardziej niebezpieczne są sowieckie ciężkie i uciążliwe działa obronne, rozstawione w każdym ważniejszym punkcie pola bitewnego. Ponieważ Rosjanie są mistrzami maskowania, ciężko je zauważyć i zniszczyć.

Na widok tej liczby czołgów przypominam sobie mój samolot z Erprobungskommando ³⁸, który zabrałem ze sobą z Krymu. Przy takiej mnogości pojazdów próba byłaby możliwa. Wprawdzie obrona przeciwlotnicza nad sowieckimi jednostkami pancernymi jest bardzo silna, ale mówię sobie, że obie grupy stoją od siebie jakieś tysiąc dwieście do tysiąca ośmiuset metrów i jeśli nie spadnę jak kamień od strzału z działa, musi być możliwość dolecenia uszkodzonym samolotem do własnych oddziałów, 1. Eskadra bombowców leci więc za mną, za jedynym samolotem z działem. Przeprowadzamy próbę.

Podczas pierwszej akcji od moich pocisków wybuchają cztery czołgi, do wieczora niszcę w sumie dwanaście. Wszystkich nas ogarnia coś w rodzaju myśliwskiej namiętności i cudowne uczucie, że z każdym wystrzałem ratujemy niemiecką krew.

Po pierwszym dniu blacharze mają dużo roboty, ponieważ mój samolot został porządnie ostrzelany z ziemi. Okres przydatności takiego samolotu zawsze będzie ograniczony. Ale najważniejsze, że kłątwa została zdjęta i maszyna ta jest bronią, która szybko może się wszędzie pojawić i z sukcesem niszczyć sporą liczbę sowieckich czołgów. Radość z potwierdzenia skuteczności nowego sprzętu panuje wszędzie: w eskadrze, dywizjonie i pułku, aż do korpusu lotniczego. Aby zapewnić zaopatrzenie w takie samoloty, natychmiast zostaje wysłana wiadomość do oddziału, który przeprowadzał próby, że wszystkie sprawne maszyny wraz z załogą mają natychmiast zostać

tutaj przysłane. W ten sposób narodziła się eskadra niszczycieli czołgów. Dowodzę nią podczas akcji.

Kolejne dni i bitwy przynoszą następne sukcesy. Podczas gdy samoloty z działami na pokładzie ostrzeliwują czołgi, część bombowców atakuje obronę naziemną, a druga część krąży na większej wysokości niczym kwoka nad pisklętami, aby chronić z góry latające niszczyciele czołgów przed atakami wrogich myśliwców.

Cały czas poznaję tajniki walki przy pomocy nowych samolotów. Jednak często jest się mądrym dopiero po szkodzie. Tracimy maszyny na słabo bronionych terenach, ponieważ krążymy w przestrzeni, w której artyleria strzela do siebie nawzajem. Należy omijać tory pocisków, inaczej powstaje niebezpieczeństwo przypadkowego zestrzelenia.

Po jakimś czasie Sowieci całkiem nieźle zaczynają radzić sobie z nalotami na ich czołgi. O ile to możliwe, taszczą działą przeciwlotnicze z przodu. Czołgi otrzymują naboje dymne, by się zasłonić lub upozorować pożar, tak aby wróg odstąpił, myśląc, że je zniszczył. Wkrótce doświadczona załogi odkrywają ów podstępny manewr i nie dają już się na to nabrać. Z czołgu, który naprawdę płonie, od razu wydobywają się jasne płomienie, a naśladowanie takich płomieni jest zbyt ryzykowne. Gdyby ogień dostał się do amunicji czołg mógłby eksplodować. Gdy następuje eksplozja, a samolot znajduje się akurat pięć do sześciu metrów nad nim, może mieć to bardzo nieprzyjemne skutki. W pierwszych dniach spotyka mnie to dwukrotnie, nagle wlatuję w ścianę ognia i myślę: „Teraz twoja kolej!” Jednak udaje mi się wylecieć bez szwanku po drugiej stronie, chociaż zielona farba maskująca zostaje usmolona, a poszczególne, wysadzone w powietrze części czołgu dziurawią mój samolot.

Nurkujemy raz z tyłu, raz z boku. Kąt spadania nie jest zbyt ostry, abyśmy mogli lecieć tuż przy ziemi i byli w stanie odbić od niej w przypadku, gdy samolot zacznie tracić wysokość. Jeśli obniży się za bardzo, nie da się uniknąć uderzenia w ziemię wraz ze wszystkimi niebezpiecznymi skutkami.

Zawsze musimy próbować trafić czołg w jego najczulszy punkt. Przednia część, jego czoło, jest najsilniejszym miejscem, dlatego każdy czołg stara się zawsze być skierowany przodem do wroga. Jego boki są słabsze. Jednak najlepszym miejscem do ataku jest tył. Znajduje się tam silnik, a ponieważ trzeba go chłodzić, jest on obudowany jedynie blachą pancerną. Aby wspomóc chłodzenie, w blasze tej robi się duże dziury. Najlepiej więc ostrzeliwać to miejsce — przy silniku zawsze znajduje się paliwo! Z powietrza łatwo jest zauważyć czołg — z działającego silnika wydobywają się niebieskie chmury spalin. Na bokach czołgu znajduje się paliwo i amunicja, jednak opancerzenie jest tam grubsze niż z tyłu.

W wielu przypadkach na czołgach jedzie piechota: kiedy już widać nas w powietrzu, strzelcy ci zeskakują z czołgów przy pełnej prędkości. Każdy uważa, że za chwilę zostanie zaatakowany i woli, by nastąpiło to na ziemi.

W drugiej połowie lipca jeszcze bardziej zwiększa się opór niemieckich dywizji; musimy pokonywać przeszkodę za przeszkodą i bardzo powoli się posuwamy. Zaczynamy wcześniej rano i do późna wspieramy czoło ataku, które zostało wypchnięte daleko do przodu, na trasę z Białgorodu na północ przez rzekę Psioł.

Pewnego ranka, podczas startu, zaskakuje nas silna jednostka samolotów bojowych Ił-2, który niepostrzeżenie zbliżył się do naszego lotniska i zaczął zniżać lot. Wszyscy startujemy bez ładunku i składu, byle tylko uciec; wiele samolotów toczy się jeszcze w kierunku przeciwnym do startu. Cudem nie dochodzi do nieszczęścia, zwłaszcza że nasze działa przeciwlotnicze porządnie strzelają, co wyraźnie robi wrażenie na Sowieciech. Widzimy, jak dwucentymetrowe pociski odbijają się od opancerzenia rosyjskich maszyn. Mało jest miejsc w samolocie, których trafienie takim pociskiem jest skuteczne. Jednak amunicja przeciwpancerna może spowodować runięcie w dół sowieckiego samolotu.

Zupełnie niespodziewanie w tych dniach dociera do nas rozkaz przeniesienia do Orła, na drugą stronę frontu, gdzie Rosjanie mocno

atakują i stanowią zagrożenie. Kilka godzin później lecimy nad Konotopem i docieramy do północnego lotniska w Orle. Sytuacja w mieście odpowiada temu, co słyszeliśmy z plotek w Charkowie. Sowieci atakują z północy, wschodu i południa.

Nasz przemarsz na całym froncie został zatrzymany. Zbyt dobrze zrozumieliśmy, w jaki sposób do tego doszło; najpierw lądowanie na Sycylii, potem pucz Mussoliniego, za każdym razem trzeba było wybrać najlepsze dywizje i jak najszybciej wysłać je w inne rejony Europy. Jakże często mówimy sobie w tych dniach: „Sowieci zawdzięczają swoje istnienie zachodnim sojusznikom, a nie sile militarnej”.

Sierpień jest dla nas gorący pod każdym względem: na południu toczą się ciężkie walki o Kromy. Podczas jednego z pierwszych ataków na mosty na tym obszarze przytrafia mi się coś kuriozalnego. Gdy rozpoczynam nurkowanie, na most wjeżdża rosyjski czołg — nie widziałem go przez wizjer. Kiedy jest już na środku, dosięga go pięćsetkilogramowa bomba przeznaczona dla mostu; z czołgu i mostu pozostają szczątki i gruzy.

Obrona tutaj jest niespotykane silna. Kilka dni później, na północnych terenach na zachód od Bołchowa, mój samolot zostaje trafiony w silnik. W moją twarz uderzają tysiące odłamków. Najpierw mam zamiar wyskoczyć, ale kto wie, gdzie wiatr poniosłby spadochron. Właściwie nie ma szans na bezpieczne lądowanie, zwłaszcza że na tym obszarze znajdują się Jaki. Udaje mi się jednak wykonać lądowanie awaryjne z niedziałającym silnikiem na przedniej linii niemieckiego frontu. Dwie godziny później stacjonująca tu piechota zawozi mnie na moje stanowisko dowodzenia w Orle.

Niedługo potem przeprowadzana jest kolejna akcja w tej samej okolicy. To niesamowite uczucie — wrócić na miejsce, w którym niedawno zostało się zestrzelonym. Odpędza to smutne myśli i rozważania.

Zaczynamy przygotowania. Wzleciałem trochę zbyt wysoko i obserwuję ostrzał z ciężkiego dział przeciwlotniczego; teraz strzela

do jednostki, jej pozycję można rozpoznać po błyskach towarzyszących wystrzałom. Natychmiast atakuję działą i rozkazuję moim kompanom zrzucić bomby na stanowiska obronne Sowietów. Wracam uspokojony, że udało mi się zemścić.

Każdej nocy rosyjskie samoloty atakują nasze lotniska w obrębie Orła. Najpierw leżymy w namiotach, potem w budynkach z kamienia. Obok namiotów znajdują się okopy przeciwlotnicze, do których mamy wskoczyć podczas ataku. Część z nas jednak przesypia ataki, ponieważ jesteśmy bardzo zmęczeni bezustannym, całodziennym lataniem i musimy się przespać, by następnego dnia móc wyruszyć na kolejną akcję. Sowieckie bombardowania i tak przeważnie trwają całą noc. Podczas jednego z takich ataków ginie mój przyjaciel Walter Kraus, ówczesny dowódca 3. Dywizjonu. Po szkoleniu w mojej eskadrze E w Grazu, jako były zwiadowca, bardzo szybko zaaklimatyzował się w nowym sektorze i świetnie sprawdzał się w naszym pułku. Właśnie został majorem i otrzymał Krzyż Żelazny z Liśćmi Dębu.

Żałoba po przyjacielu i poległych kompanach jest głęboka i wstrząsająca. Ile jeszcze przeżyjemy takich śmierci? Zostaję zwolniony z dowództwa 1. Eskadry i przejmuję 3. Dywizjon. Większość żołnierzy już znam, w końcu jestem ich starym oficerem technicznym. Nowe twarze kojarzę z odwiedzin. Wdrożenie się w obowiązki nie jest trudne, ponieważ obecny jest kapitan Becker. Zwiemy go Fridolinem. Zna się na wszystkim i pełni rolę matki oddziału naziemnego. Opiekuje się nami lekarz sztabowy Gadermann, który również ma bardzo dobre stosunki ze wszystkimi. Dowództwo 3. Dywizjonu tworzy jakby rodzinę, w której wszystko ustalane i wykonywane jest spokojnie i w jak najlepszej wierze. W powietrzu nie muszę zmieniać szyku, ponieważ wszystkich znam, w zeszłym roku często nimi dowodziłem.

Wkrótce lecę na moją tysiąc dwusetną akcję. Towarzyszy mi grupa myśliwców, do której należy między innymi narciarz Jennewein. W czasie wolnym często gawędzimy o rodzimych górach i oczywiście o narciarstwie. Podczas jednej z akcji Jennewein nie wraca i zostaje

uznany za zaginionego. Prawdopodobnie został zestrzelony, ponieważ według kompanów przekazał taką wiadomość: „Zostałem trafiony w silnik, lecę w kierunku słońca”. W owym czasie słońce znajdowało się prawie na zachodzie. Kierunek ten jest wyjątkowo niekorzystny, ponieważ w miejscu przerwania frontu na północ od nas, pod Bołchowem — w pobliżu którego przeprowadzamy akcje — Sowietom udało się tam przerwać front w kierunku wschód-zachód. Jeśli więc Jennewein poleciał na zachód, zdarzyło się to na obszarze przerwanego frontu, co oznacza, że znajdował się na terenie rosyjskim. Wystarczyłoby przebyć kilka kilometrów na południe, by dotrzeć do własnych oddziałów, ponieważ przerwanie frontu było bardzo wąskie. Tutaj, w Orle, trwa pasmo niepowodzeń. Dowódca mojej 9. Eskadry, porucznik Hörner ³⁹, wyrusza ze swoimi strzelcami; otrzymał Krzyż Rycerski i jest jednym z najstarszych w naszej grupie. Po ostrzeleniu w obszarze na północny wschód od Orła spada w dół pod dużym kątem i ląduje na brzuchu na ziemi niczyjej. Pozostaje w samolocie naprzeciwko niewielkiego wąwozu. Najpierw wierzę w lądowanie awaryjne, lecz już z powietrza było widać, że został poważnie postrzelony; ślady na ziemi również były zbyt duże. Kilkakrotnie nad nim latam i nie zauważam jakiegokolwiek ruchu. Podjeżdża do niego Gadermann, przy pomocy armii udaje mu się dostać do samolotu, lecz załoga już nie żyje. Zabrano ze sobą duchownego, w ten sposób obaj kompani zostają tutaj pochowani.

W owych dniach w naszej grupie prawie ze sobą nie rozmawiamy — tragedia tych dni przybiła wszystkich. W pozostałych jednostkach jest tak samo. Podczas jednego z porannych nalotów na ważne stanowiska artyleryjskie, na wschód od Orła, obok mojego dywizjonu lecą eskadry 1. Dywizjonu oraz 2. Eskadra pod dowództwem porucznika Jäckla. Stał się świetnym pilotem i znalazł sobie rozrywkę. Gdy tylko zobaczy jakiś myśliwiec, atakuje go, chociaż ma wolniejszy i gorzej uzbrojony samolot. Już nad Kubaniem porucznik dostarczał nam wiele radości. Zawsze twierdził, że jego 87 jest wyjątkowo szybki: przy dużej prędkości jego eskadra zostanie daleko w tyle. Ten wesolek

nieraz zestrzelił myśliwca; przypominał przy tym jelenia, który przemierzył cały las z zamiarem odnalezienia myśliwego i natychmiast wyrusza w jego kierunku, by go przebić. Jäckel jest najzabawniejszy z całej eskadry; potrafi opowiadać dowcipy od 21 do 4 rano i żaden z nich się nie powtarza, śpiewa również sprośne ballady.

Tego ranka wraz ze swoją eskadrą zaatakował sąsiednią baterię, a my znajdujemy się w locie powrotnym. Gdy jesteśmy nad własną linią frontu, ktoś krzyczy: „Myśliwce!” Widzę je, znajdują się daleko; nie wygląda na to, żeby miały zamiar atakować. Jäckel zawraca i atakuje. Jednego zestrzeliwuje, ale Gruby Jentsch, jego najlepszy i najbardziej wypróbowany strzelec, patrzy do przodu, a nie do tyłu! Za nimi leci ŁaG-5. Widzę, jak samolot Jäckla spada do tyłu z wysokości dwustu metrów, płonie i rozbija się. Myślę, że w ferworze walki Egbert nie zwrócił uwagi na to, że znajdowali się na niewielkiej wysokości i nie powinni wykonywać takich figur. W ten sposób tracimy również tego wiernego kolegę.

Wielu z nas nie opuszcza myśl: „Skoro teraz giną jeden po drugim doświadczeni kompani, mogę sobie dokładnie wyliczyć w kalendarzu, kiedy przyjdzie moja kolej” — jednak każdy pech musi się kiedyś skończyć, od dawna na to czekamy. Ciągłe życie w niebezpieczeństwie wyzwala pesymizm, któremu towarzyszy pewien rodzaj otępienia. Podczas nalotów żaden z nas nie wychodzi już z łóżka. Śmiertelnie zmęczeni codziennymi akcjami przez sen słyszymy eksplodujące w okolicy bomby.

Przerwana linia frontu na północ od nas staje się coraz bardziej nieprzyjemna; teraz zagrożony jest Karaczew, miejscowość położona na północny zachód. Aby jak najszybciej dotrzeć na to miejsce i na tereny Żyzdry, przenosimy się na lotnisko w Karaczewie. Wiele walk toczy się na obszarach leśnych, które bardzo utrudniają obserwację z góry. Sowietów mają świetną okazję do maskowania się i bardzo ciężko jest ich atakować. Rzadko widzę czołgi, więc częściej latam bombowcem. Po przejęciu dywizjonu eskadra niszczycieli czołgów

została do niego dołączona, a pod względem technicznym i lotniczym sztab szybko przystosował się do nowych samolotów.

Nasz pobyt w Karaczewie jest krótki. Od kilku dni znowu mówi się o przeniesieniu, tym razem na południe, gdzie toczą się zaciekle walki. Po kilku akcjach wyruszamy z Briańska i ponownie udajemy się do Charkowa. Tym razem jednak zajmujemy południowe lotnisko.

XI

Z POWROTEM NAD DNIEPR

Od naszego wyjazdu przed kilkoma miesiącami także tutaj wiele się zmieniło. Wycofano nasze dywizje i Sowietci ruszyli do kontrataku. Już w ciągu pierwszych dni sowiecki ogień artyleryjski dotarł do miasta, na naszym lotnisku nie ma zapasów benzyny i bomb, kolejna zmiana miejsca stacjonowania na lepsze nie jest więc niespodzianką. Przenosimy się pod miejscowość Dimitriewka, sto pięćdziesiąt kilometrów na południe. Ponieważ chwilowo front jest bardzo szeroki, mamy dwa miejsca desantu, Barwenkowo — dla frontu nad Dońcem przy Izjumie, i Stalino — dla akcji na froncie nad rzeką Mius. Każde lotnisko ma swój mały oddział, który zaopatruje nas w ciągu dnia. Co rano zabieramy tam ze sobą swoje pierwsze strażnice i personel zajmujący się bronią. Zarówno pod Izjumem, jak i nad Miusiem utworzył się silny front oporu, zaciekle atakowany przez Sowietów. Często są to lasy i wąwozy pokazywane nam z ziemi przez łącznika. Wkrótce latamy tutaj zupełnie bez map, według motto kapitana Steena: „Duże dzieci już to wiedzą”.

Na terenie Izjumu, podczas jednej z pierwszych akcji, słychać krzyk w eterze: „Hannelore — mój pseudonim w radiu — czy nie byliście kiedyś dziadkiem do orzechów?”. Nie odpowiadam, zapytanie cały czas się powtarza. Nagle rozpoznaję głos łącznika, z którym już współpracowaliśmy i z którego dywizją dobrze nam się latało. Łamię wprawdzie zasady tajności, ale nie mogę się powstrzymać i odpowiadam, że kiedyś łupałem orzechy i chętnie grałem w piłkę. Z radością przytakuje, a wszystkie załogi, które to słyszały, rozweselone

tym zajściem, pokazują wściekle ujadającym działom przeciwlotniczym, gdzie raki zimują. Ten porucznik oddziału komunikacji lotniczej, Epp, jest jednym z najlepszych środków w Wiedniu. Należy do najważniejszej jednostki, będę więc często go spotykać.

Nad Miusem ginie porucznik Anton, który przejął 9. Eskadrę po Homerze. Jego samolot podczas nurkowania wybucha w ten sam niewyjaśniony sposób, co poprzednie. Znowu odszedł od nas ktoś doświadczony, odznaczony Krzyżem Rycerskim. Do naszej załogi ludzie ciągle dołączają i z niej odchodzą, nigdy nie ma spokoju — oto nieubłagany rytm wojny.

Gdy nadchodzi jesień, otrzymujemy rozkaz przejęcia frontu dniprzańskiego. Czyli znowu na zachód. Całe dni przeprowadzamy akcje na terenie położonym na północny zachód od Stalina, w Krasnoarmiejsku Sowietów przesuwają się ze wschodu i północnego wschodu w kierunku Doniecka. Najwyraźniej mają ambitne plany; są wszędzie. Oprócz tego wciąż atakują nasze lotnisko bostonami, jesteśmy wściekli, ponieważ przez to opóźnione zostają przygotowania naszych samolotów do startu, a tym samym później docieramy do wroga. Podczas ataków siedzimy w okopach przeciwlotniczych za samolotami i musimy czekać, aż Sowietów skończą swoją zabawę. Na szczęście mamy niewiele strat w maszynach i materiałach.

Żadna z mijających nas jednostek nie informuje, że naszych jest coraz mniej i że Rosjanie deptają im po piętach. Wkrótce przekonujemy się o tym na własnej skórze. Startujemy z zachodniego lotniska, lecimy nad miastem i zwiększamy wysokość. Naszym zadaniem jest atak na siły wroga znajdujące się jakieś czterdzieści kilometrów na północny wschód od nas. Na drugim końcu miasta widzimy sześć do ośmiu czołgów. Znajdują się daleko. Mają na sobie powłokę maskującą i są bardzo podobne do naszych. Ich sylwetki wydają mi się jednak bardzo dziwne. Henschel rozwiewa moje wątpliwości:

— Obejrzymy sobie niemieckie czołgi podczas powrotnego lotu.

Lecimy w kierunku naszego celu. Już na położonych dalej na zachód terenach natrafiam na duży opór, po naszych nie ma śladu.

Lecimy więc z powrotem i przyglądamy się czołgom. To rosyjskie T-34; załogi stoją na zewnątrz i patrzą na mapę: omawiają położenie. Wystraszyliśmy ich, odskakują od siebie i wpełzają do czołgów. Teraz jednak nie możemy nic zrobić, ponieważ najpierw musimy wylądować, by załadować amunicję. W tym czasie Sowietci jadą do miasta; nasze lotnisko znajduje się po drugiej stronie. Po dziesięciu minutach mój samolot jest gotowy do startu i szukam czołgów między domami. Gdy atakujemy, maszyny jeżdżą dookoła budynków mieszkalnych i bardzo szybko znikają z naszych wizjerów. Udaje mi się zniszczyć cztery sztuki — a gdzie reszta? W każdej chwili mogą zjawić się na lotnisku. Nie możemy jeszcze odlecieć, ponieważ część naszych znajduje się w mieście i musi do nas dotrzeć. Przypomina mi się, że do wschodniej części miasta wysłałem jeden samochód z ludźmi do obozu zaopatrzeniowego. Jeśli będą mieli pecha, nie wyjdą z tego cało. Później okazało się, że gdy nasz samochód dojechał, T-34 wyjechał zza rogu jednego z budynków. Nasi ludzie dodali gazu i skończyło się na wielkim strachu.

Lecę na jeszcze jedną akcję, dywizjon nie może lecieć ze mną, ponieważ mogłoby zabraknąć paliwa podczas przenosin do Pawłówki. Mam nadzieję, że w tym czasie wszyscy moi ludzie dotrą na lotnisko. Po długich poszukiwaniach udaje mi się znaleźć dwa czołgi w zachodniej części miasta i atakuję je; prawdopodobnie były one w drodze do nas, chciały spustoszyć naszą siedzibę. Teraz jednak jest już najwyższy czas i startujemy, podpaliwszy wszystkie popsute samoloty, których nie mogliśmy ze sobą zabrać. Podczas wykonywania okrążenia nad lotniskiem w celu zebrania wszystkich załóg, widzę, jak na skraju placu wybuchają granaty pancerne. Sowietci więc już tu są, ale nas już nie ma. Kompas wskazuje kierunek zachodni północny zachód. Po pewnym czasie lecimy nisko nad jakąś ulicą; strzelają do nas liczne działa przeciwlotnicze z wielkiej kolumny, która przejeżdża

w towarzystwie czołgów. Przystajemy lecieć w luźnym szyku i otaczamy pojazdy; sowieckie czołgi, samochody ciężarowe, w większej części pochodzenia północnoamerykańskiego, a więc Rosjan. Wydaje mi się wprawdzie dziwne, skąd tak nagle wzięli się tutaj, na zachodzie, ale to na pewno są Sowieci. Zwiększamy wysokość, wydaję rozkaz ataku na działa, które muszą zostać zniszczone jako pierwsze, byśmy mogli w spokoju nurkować.

Po zniszczeniu większości dział przeciwlotniczych dzielimy się i niszczymy całą kolumnę. Powoli zapada zmierzch, miasto wygląda jak ognisty wąż; to płonące pojazdy i czołgi, które podjechały bardzo blisko siebie i nie mogą skręcić ani w lewo, ani w prawo. Nie oszczędziliśmy nikogo, ważne, że znowu zniszczyliśmy tyle sowieckiego sprzętu. Ale co to? Lecę z przodu i pierwsze trzy czy cztery pojazdy mają zatknięte w chłodnicach nasze flagi. Ciężarówki te zostały wyprodukowane w Niemczech. Dwieście metrów dalej ktoś strzela z rowów białą amunicją sygnałową. Przecież to jest znak charakterystyczny dla naszego oddziału. Dawno nie miałem tak strasznego samopoczucia; najchętniej rzuciłbym się gdzieś razem z samolotem. Czyżby była to jednak niemiecka kolumna? Wszystko płonie. Ale dlaczego tak mocno nas ostrzelali?... Skąd wzięły się amerykańskie pojazdy?... Przecież widziałem biegnących w brązowych mundurach ludzi? Oblewa mnie zimny pot i ogarnia tępy strach.

Gdy lądujemy w Pawłogradzie, jest już prawie ciemno; wszyscy milczymy, każdy myśli o tym samym. Czy była to niemiecka kolumna? Niepewność nas dusi. Przez telefon nie mogę dowiedzieć się od żadnej z jednostek armii ani Luftwaffe, co to mogły być za pojazdy. Około północy przychodzą żołnierze, z niespokojnego snu budzi mnie mój oficer dyżurny; chodzi o coś ważnego. Kompani chcą nam podziękować, ponieważ pomogliśmy im dzisiaj uciec. Opowiadają, jak zostali zaskoczeni w swoich pojazdach przez rosyjską kolumnę. Mogli uciekać jedynie kilkaset metrów i szukać schronienia przed sowieckimi strzałami w rowach. Wtedy przybyliśmy my i zaczęliśmy

atakować wroga, a oni wykorzystali sytuację i pobiegli dwieście metrów przed siebie. Kamień spadł mi z serca i cieszę się razem z kolegami.

Krótko potem jesteśmy w Dniepropietrowsku i stacjonujemy na lotnisku po wschodniej części Dniepru. Mamy bardzo daleko do naszych kwater w mieście. Sama miejscowość — podobnie jak Charków — biorąc pod uwagę rosyjskie warunki, sprawia dobre wrażenie. Sowieckie samoloty bojowe atakują mosty na Dnieprze. Czerwoni chcą w ten sposób odciąć niemieckim oddziałom i pojazdom ze sprzętem drogę powrotną oraz uniemożliwić zaopatrzenie i uruchomienie rezerw. Nie udało nam się jeszcze zdobyć mostu; może jest zbyt mały. Cywile są zachwyceni. Po rosyjskich atakach biegną z wiadrami nad Dniepr, ponieważ zorientowali się, że w wodzie pływa wiele martwych ryb. Z całą pewnością tylu ryb nie jedzono w mieście od dawna. Latamy na zmianę na północ, wschód lub południe, ponieważ Sowietci naciskają od strony Doniecka, by zapobiec spokojnemu osiedlaniu się i rozbudowywaniu siedzib przez nasze oddziały. Jednocześnie wraz z przeniesieniem do Bolszaj Kostromki sto dwadzieścia kilometrów od Dniepropietrowska, tracę Beckera. Zostaje wysłany do sztabu pułku. Bardzo długo się przed tym wzbraniam, ponieważ należy on do naszej „rodziny”. Jednak moje protesty nic nie dają i po kilkakrotnym lataniu tam i z powrotem Becker zostaje przeniesiony.

XII

DALEJ NA ZACHÓD

Bolszoi Kostromka to typowa niewielka wieś rosyjska ze wszystkimi swoimi wadami i zaletami — my, mieszkańcy Europy Środkowej, głównie dostrzegamy wady. Wieś jest bardzo rozległa i pełno w niej glinianych domów. Tylko nieliczne budynki zbudowane są z kamienia. Nie można mówić o systemie ulic, przez wieś w najróżniejszych kierunkach ciągną się drogi gruntowe. Przy brzydkiej pogodzie nasze pojazdy zatapiają się aż do osi, co uniemożliwia wyjazd. Lotnisko znajduje się w północnych granicach wsi, przy drodze do Apostołowa; tamtejsza droga jest przeważnie bezużyteczna dla pojazdów motorowych. Dlatego natychmiast przeszkoliliśmy personel z powożenia zaprzęgami końskimi i z wołami, by móc wyruszyć na akcję w każdych okolicznościach. Latające załogi często jeżdżą konno do samolotów; prosto z koni przesiadają się do swoich maszyn, ponieważ pas startowy wcale nie wygląda lepiej niż droga. Przy odpowiedniej pogodzie przypomina on muliste jezioro, na którym znajdują się małe wysepki i tylko szerokie opony Ju 87 umożliwiają nam oderwanie się od ziemi podczas startu. Daje o sobie znać bliskość Dniepru. Kwatery są porozmieszczane w całej wsi; sztab dywizjonu znajduje się w szkole, w południowej części Bolszoi Kostromki. W tak zwanym budynku sztabu mamy wspólne pomieszczenie, rodzaj „kasyna”.

Na naszym placu często stoi woda, a gdy zaczyna być mroźno, gramy przed domem w hokeja na lodzie. Ebersbach i Fickel nigdy nie przepuszczą okazji do gry, jednak ostatnimi czasy obaj stali się trochę

sceptyczni z powodu licznych siniaków na nogach. Jeśli pogoda jest brzydka, gramy w hokeja w pomieszczeniu, ale niewielka przestrzeń to problem dla bramkarzy. Nie można uszkodzić żadnych sprzętów, ponieważ sala jest pusta.

Rosjan dziwią różne przedmioty i pamiątki, które mają przy sobie nasi żołnierze: uważają, że zdjęcia naszych domów, pokoi i żon to propaganda. Trudno przekonać ich o prawdziwości tych zdjęć, bardzo powoli pojmują również, że nie wszyscy Niemcy to kanibale. Sami nie wierzą już w zaszczepione im powiedzenie: „Germański nix kultura”. Kilka dni później przychodzą do nas Rosjanie i pytają, czy mogą powiesić swoje święte obrazy i krucyfiksy. Do tej pory musieli trzymać je w ukryciu, ponieważ sprzeciwiali się temu syn, córka albo komisarz. Trudno im uwierzyć, że u nas nie ma takich zakazów i że w naszej ojczyźnie wszędzie wiszą krucyfiksy i religijne obrazy. Szybko budują swoje ołtarzyki i wciąż zapewniają o swojej nadziei, że będzie tak już zawsze. Bardzo boją się swoich komisarzy, którzy pilnują wsi i wszystkich szpiegują. Często urząd ten jest obejmowany przez miejscowego nauczyciela.

Znowu wszędzie jest mnóstwo błota i mamy problemy z zaopatrzeniem, także w żywność. Często lecąc nisko nad Dnieprem, widziałem, jak nasze i rosyjskie oddziały naziemne wrzucają do wody granaty ręczne, żeby zabić trochę ryb. Panuje wojna, Dniepr jest terenem walki i każda możliwość wyżywienia oddziału musi zostać wykorzystana. Wobec tego decyduję się na zrzućnię pięćdziesięciokilogramowej bomby. Gosler, człowiek od zaopatrzenia, pewnego dnia zostaje wysłany z małym oddziałem w kierunku Dniepru, a ja wcześniej dokładnie zaznaczam mu na mapie, w której części rzeki spuszczyć bombę. Zrzucam ją z wysokości dwudziestu do trzydziestu metrów, tuż przy brzegu, odszukawszy wcześniej moich kompanów. Po chwili bomba wybuchła. Podczas detonacji rybacy są trochę przestraszeni i wszyscy padają na ziemię. Łódź kilku wścibskich osób, które siedzą już w gotowości do łowienia, zostaje prawie wywrócona przez wielką falę i wywołaną eksplozją fontannę.

Z góry widzę jasne brzuchy pływających po powierzchni wody ryb. Żołnierze próbują wyłapać je tak szybko, jak to tylko możliwe. Miejscowi rybacy wychodzą ze swoich kryjówek i wyciągają na brzeg tyle ryb, ile są w stanie. Nie myślimy o prawdziwym wędkarstwie. Kilka godzin po mnie znad Dniepru wraca ciężarówka z oddziałem; mają ze sobą kilka cetnarów ryb. Częściowo są to olbrzymie egzemplarze o wadze trzydziestu do czterdziestu kilogramów. Przeważają jesiotry i karpie rzeczne. Przez dziesięć dni wszyscy jemy ryby, bardzo nam smakują. Wyjątkowo pyszny jest wędzony lub gotowany jesiotr. Nawet największe karpie nie mają posmaku mułu. Kilka tygodni później organizujemy podobną akcję z takim samym efektem.

Prawie codziennie przeprowadzamy naloty na wroga w najróżniejszych miejscach. Na wschodzie i południowym wschodzie przyczółek mostu w Nikopolu jest wciąż atakowany przez Sowieców, głównie na obszarze Melitopola. W niektórych miejscach na mapie znajduje się wiele niemieckich nazw miejscowości; Heidelberg, Grüntal, Gustavfeld: mieszkają tutaj niemieccy osadnicy, których przodkowie od stuleci kolonizowali tę okolicę. Dalej na południe przebiega front po drugiej stronie Dniepru, na wschód od Zaporozża, by potem, przekraczając rzekę, znaleźć się na terenie Krzemieńczuka. Z tyłu sowieckiej linii frontu znajduje się Dniepropietrowsk. Wróg często uderza w różnych punktach i miejscami udaje mu się przełamać nasz front. Podczas naszego kontrataku, przeważnie dywizjami pancernymi, ponownie go wypieramy. W położonym na północ mieście przemysłowym Krzywy Róg znajduje się lotnisko z betonową drogą; jednak dla nas jest ona bezużyteczna.

Pewnego ranka podczas ataku Sowiecom udaje się dotrzeć do Krzywego Rogu i lotniska. Główne siły wroga nacierają z terenów położonych na północ, od miejscowości Piatichatki. Tutaj za zaginionego zostaje uznany porucznik Mende. Mimo intensywnych poszukiwań nie możemy go odnaleźć, został pochłonięty przez rozległe tereny Związku Sowieckiego. Podczas kontrataku właśnie

tutaj udaje nam się wyprzeć wroga i przepchnąć front kilka kilometrów na północ. Ta część sowieckich oddziałów bez przeszkód otrzymuje zaopatrzenie, dlatego atakujemy mosty na Dnieprze. Co trzeci lub co czwarty dzień z korpusu przychodzi nowy rozkaz ataku na most. Cel znajduje się przeważnie między Krzemieńczukiem i Dniepropietrowskiem. Pewnego ranka kolejny atak Rosjan z północnego wschodu skłania mnie do lotu przy złej pogodzie. Chcę dokładnie ustalić położenie wroga i zobaczyć, czy przy takiej pogodzie możliwy jest atak większym oddziałem. Przed startem dowiaduję się, że jedna z miejscowości na atakowanym obszarze znajduje się jeszcze w naszych rękach, ale jest bardzo zagrożona i potrzebna jest pomoc. Należy nawiązać z nią łączność lotniczą, w walczącej jednostce znajduje się łącznik.

Chmury wiszą bardzo nisko, mimo to we trzech lecimy na teren docelowy i wkrótce słyszę znajomy głos łącznika; miałem nadzieję, że to będzie właśnie on i nikt inny. Teraz każdy szuka kontaktu z naszym pułkiem, by zlecić nam jakąś akcję. Wymagania są duże, musielibyśmy mieć dwadzieścia razy tylu ludzi i maszyn. Sądząc po głosie, na dole znowu znajduje się „środkowy” Epp. Nawiązuję z nim kontakt, jednak nie czekając na jego wskazówki, udaje mi się zlokalizować liczne zgrupowania wroga jakieś półtora do dwóch kilometrów przede mną. Gdy lecę jeszcze nad naszym terenem i skręcam, zauważam błysk licznych dział przeciwlotniczych. Nie widzę, w co trafiają pociski, ponieważ cele znajdują się w chmurach. Po chwili jednak następuje huk również w mojej kabinie i silniku. Na twarzy i rękach mam odłamki, mechanizm napędowy w każdej chwili może stanąć. Przez dwie minuty jeszcze coś wali, potem silnik przestaje pracować. W tym czasie udaje mi się znaleźć położoną na zachód od wsi łąkę. Rosjanie na pewno jeszcze jej nie zlokalizowali. Z łatwością na niej ląduję. Fickel bardzo szybko ląduje obok mnie. Nie wiemy, jak długo teren ten pozostanie w naszych rękach, dlatego razem z Henschlem wyładujemy to, co najważniejsze: broń, wskaźniki, spadochrony — i przenosimy to do samolotu Fickla. Nasz

trzeci towarzysz poleciał już do bazy i doniósł o tym wydarzeniu. Niewiele później również my, cali i zdrowi, lądujemy w Kostromce.

W tych dniach szczęście ma również porucznik Fritzsche. Na południowy wschód od Zaporozża, pod Heidelbergiem, po ostrzale myśliwca wyskakuje ze spadochronem, kalecząc się o urządzenia sterujące. Po krótkim wypoczynku ten wspaniały dowódca eskadry, odznaczony Krzyżem Rycerskim, wraca do służby.

Nie zawsze jednak wszystko dobrze się kończy. Pewnego razu wracamy z północno-zachodnich obszarów i znajdujemy się już w pobliżu naszego lotniska. W ścisłym szyku podchodzimy do lądowania, by następnie rozproszyć się i wylądować. W ostatniej fazie nasze działo przeciwlotnicze nagle zaczyna strzelać. Wysoko nad nami lecą rosyjskie myśliwce. Nie wykazują żadnych zamiarów ataku, ale działo zaczyna je ostrzeliwać, starając się strzelać między nami. W tych okolicznościach trafieni zostają porucznik Herling, kapitan 7 Eskadry i porucznik Kruminga, oficer techniczny dywizjonu. Ich samoloty rozbijają się o ziemię. Niewiele później w ten sam sposób ginie porucznik Fritzsche. Za ojczyznę swe życie oddają jednocześnie trzej moi przyjaciele, z którymi byłem bardzo związany, odznaczeni Krzyżami Rycerskimi. Czujemy się jak uderzeni obuchem. Byli mistrzami w swoim fachu i świetnymi kompanami dla żołnierzy. Czasami tutaj, na zewnątrz, ktoś rzuca na nas urok; pechowa seria nie chce się zakończyć.

W listopadzie przychodzi radiotelegram: przyznano mi Krzyż Rycerski z Liśćmi Dębu i Mieczami, mam natychmiast udać się do kwatery głównej Führera w Prusach Wschodnich. Wówczas zniszczyłem mój setnyczołg. Cieszę się z nowego odznaczenia: w końcu podkreśla ono również osiągnięcia mojego dywizjonu. Jest mi jednak przykro, że nie rozpatrzono jeszcze wniosku o Krzyż Rycerski dla Henschla. Pismo to musi gdzieś leżeć. Dlatego decyduję się zabrać go ze sobą. Właśnie wykonał swój tysięczny lot na wroga i zestrzeliwszy kilka sowieckich myśliwców, jest w tej chwili zdecydowanie najlepszym strzelcem. Udajemy się więc do kwatery

głównej Führera do Prus Wschodnich, do Gołdapi⁴⁰, przez Winnicę, Proskuriw, Lwów i Kraków.

Najpierw lądujemy w Giżycku⁴¹. Stawiam się u podpułkownika von Belowa i dowiaduję się, że w tym samym czasie Liście Dębu ma odebrać major Hrabak; będę odbierać razem z nim. Zabrałem ze sobą Henschla i pytam von Belowa, czy nie znajduje się u niego odpowiedni wniosek. Zaprzecza, ale natychmiast przyrzeka wypytać marszałka Rzeszy o stan rzeczy. Tam jednak również nie można znaleźć odpowiedniego dokumentu; jest konieczny, żeby wydano zgodę. Marszałek wydał więc polecenie ustne. W końcu podpułkownik von Below udaje się do Führera i melduje mu, że z takich a takich powodów przyprowadziłem ze sobą Henschla i w imieniu naczelnego dowódcy Luftwaffe będę prosił o Krzyż Rycerski dla niego. „Niech Henschel również przyjdzie” — brzmi odpowiedź. Dla mojego wiernego Strzelca jest to wielkie wydarzenie. Niewiele osób otrzymało Krzyż Rycerski bezpośrednio z rąk Führera, ponieważ Najwyższy Dowódca odznacza żołnierzy osobiście dopiero od Liści Dębu.

Stoimy więc przed Führerem we trzech: major Hrabak, Henschel i ja. Najpierw nadaje nam odznaczenia, następnie pije z nami herbatę w swoim gabinecie. Opowiada o operacjach na Wschodzie i wypływających z nich wnioskach, o nadchodzącym przegrupowaniu jednostek, które jest konieczne przed przyszłym atakiem zachodnich aliantów. Ojczyzna będzie mogła wystawić jeszcze mnóstwo dywizji, a przemysł dostarczy odpowiednią ilość sprzętu. W tym czasie niemieccy geniusze pracują nad najlepszymi projektami i z wysiłkiem całego narodu zwycięstwo nad bolszewizmem musi się udać. Szczególnie podkreśla fakt, że zdolne do tego jest jedynie niemieckie społeczeństwo. Jest dumny ze swoich żołnierzy walczących na froncie wschodnim i świadomy ogromnego trudu oraz wysiłku włożonego w przeprowadzane akcje. Wygląda na zdrowego, jest pełen pomysłów i wiary w przyszłość.

Z Giżycka udajemy się przez Inowrocław na krótki pobyt do Görlitz, gdzie przez dwa dni dajemy odpocząć naszemu dzielnemu Ju 87. Dom

Henschla znajduje się niedaleko stąd, w Saksonii, w dalszą podróż udaje się więc pociągiem, by po dwóch dniach dołączyć do mnie i wrócić do kwatery. Przy brzydkiej pogodzie lecimy przez Wiedeń, Kraków, Lwów, Winnicę do Kirowogradu. Im dalej na wschód się znajdujemy, tym bardziej czujemy nadejście zimy. Nisko wiszące chmury z gęstymi opadami śniegu utrudniają nam lot i orientację. Przy zapadającym zmroku z ulgą lądujemy w ciemnościach na lotnisku w Kostromce. Jesteśmy w domu, z naszymi towarzyszami. Tutaj też jest zimno, ale nam to akurat odpowiada, ponieważ poprawia się stan dróg w miejscowości. Lód pokrywa duże powierzchnie i niełatwo poruszać się po nich bez łyżew. Przy złej pogodzie, gdy nie latamy na akcje, znowu gramy w hokeja na lodzie. Sport uprawiają nawet ci, którzy nigdy nie mieli z nim nic wspólnego. Za sprzęt służy wszystko: od prawdziwego kija hokejowego do starej miotły lub łopaty. Najbardziej prymitywne rosyjskie łyżwy stanowią najlepszy sprzęt. Niektórzy z nas grają w futrzanych butach, ale to nieważne, najważniejszy jest ruch.

Nagle tutaj na południu Rosji następują ciepłe dni, które ponownie zamieniają wszystko w nieopisane bagno. Być może ma to coś wspólnego z wpływem Morza Czarnego i Azowskiego. Nasze lotnisko nie wytrzymuje takich zjawisk i zawsze uciekamy wtedy na betonowe lotnisko w Kirowogradzie. Taki „okres błotny” przeżywamy podczas Bożego Narodzenia i Sylwestra. W efekcie musimy obchodzić święta w jednostkach, a niejako cała grupa. Święty Mikołaj dla każdego z nas ma niespodziankę. Aż trudno uwierzyć, że walczymy już piątą zimę.

Na początku 1944 roku pogoda stabilizuje się i wracamy do akcji. Sowieci napierają z zachodnich terenów Dniepropietrowska na wschód i południowy wschód, na krótki czas udaje im się również przerwać połączenie Krzywy Róg — Kirowograd. Przeprowadzające kontratak 14. i 24. Dywizje Pancerne odnoszą spektakularny sukces. Pojmano wielu jeńców, zebrano liczne łupy, a poza tym na pewien czas przywrócono spokój na tym terenie. Ciągłe wylatujemy z Kirowogradu, w pobliżu tej miejscowości zrobiliśmy sobie kwaterę.

Sztab pułku kwateruje tuż obok; zaraz po przeprowadzce dochodzi do niemiłego zdarzenia. Adiutant pułku, major Becker „Fridolin” i oficer techniczny, kapitan Katschner, nie są obeznani z miejscowymi zwyczajami grzewczymi. W nocy w pokoju wydziela się tlenek węgla i Katschner budzi się, gdy Fridolin jest już nieprzytomny. Wywleka go na powietrze, ratując siebie i jego. Śmierć żołnierza nie podczas walki, lecz w jakimś głupim wypadku, jest wyjątkowo tragiczna. Później stroimy sobie z tego żarty i obaj kompani muszą znieść z naszej strony pod swoim adresem wiele kpin.

W trakcie obecnych działań wojennych przeżywamy niecodzienne widowisko. Poluję na czołgi wraz z eskadrą niszcycieli czołgów na południe i południowy zachód od Aleksandrii; po wystrzelaniu całej naszej amunicji, lecimy z powrotem w kierunku Kirowogradu, by uzbroić się na kolejną akcję. Lecimy prawie nad samą powierzchnią ziemi, w połowie drogi do Kirowogradu znajduję się nad gęstym żywopłotem i widzę jadące za nim dwanaście czołgów. Natychmiast je rozpoznaję: są to T-34, kierują się na północ. Nabrałem wysokości i okrążyłem cel. Skąd się wzięły? Na pewno są to Sowieci. Żaden z nas nie ma ani jednego strzału, musimy więc puścić je wolno. Kto wie, dokąd dotrą, gdy wrócimy tutaj uzbrojeni, by je zaatakować.

Nasza obecność nie przeszkadza czołgom, które wciąż jadą za żywopłotem. Dalej na północy znowu widzę jakiś ruch na ziemi, jestem oddalony od tego miejsca o trzy kilometry, ale znajduje się ono po drugiej stronie żywopłotu. Lecimy bardzo nisko i rozpoznajemy naszych niemieckich kolegów przy czołgach typu Panzer IV. Patrzą na nas z dołu i myślą o wszystkim, tylko nie o tym, że tuż obok znajduje się wróg i że za chwilę może nastąpić starcie. Obie grupy jadą dokładnie na siebie, oddzielone tylko wysokim żywopłotem. Nie widzą się, ponieważ Sowieci jadą w zagłębieniu pod nasypem kolejowym. Strzelam czerwoną amunicją sygnałową, macham i zrzucam puszkę z meldunkiem, w którym przekazuję kompanom, kto i co czeka ich za trzy kilometry, jeśli nadal będą poruszać się w tym kierunku. Krążę samolotem nad T-34, pokazuję położenie wroga. Obie strony jadą

dalej; lecimy nisko i czekamy na rozwój wydarzeń. Nasze czołgi zatrzymują się. W tym miejscu żywopłot został przerwany. W każdej chwili obie grupy po prostu wejdą na siebie. Z przerażeniem czekam na chwilę, gdy dojdzie do spotkania. Rosjanie zamknęli włązy; być może po naszym dziwnym zachowaniu zorientowali się, że coś jest nie tak. Wciąż jadą z dużą prędkością w tym samym kierunku. Odległość między grupami wynosi teraz jakieś piętnaście do dwudziestu metrów. No i stało się. Sowieci dojechali z drugiej strony do dziury w żywopłocie i zauważają przed sobą wroga; w ciągu dwóch sekund pierwszy Panzer IV strzela do przeciwnika z odległości dwudziestu metrów. Czołg zaczyna płonąć, w powietrzu latają tylko strzępy. Kilka sekund później — nie widziałem jeszcze żadnego strzału z T-34 — płonie sześć rosyjskich czołgów. Załogi sprawiają wrażenie, że są zupełnie zaskoczone i nie do końca wiedzą, co się dzieje. Kilka T-34 podjeżdża bliżej żywopłotu, by się ukryć, inne próbują uciec przez nasyp. Natychmiast stają się ofiarami niemieckich czołgów, które w tym czasie stworzyły sobie pole ostrzału w dziurze żywopłotu. Cała bitwa trwa minutę, całe zajście jest niepowtarzalne. Wszystkie T-34 zostały zniszczone, a my nie odnieśliśmy żadnych strat. Kompani na ziemi bardzo się cieszą i są z siebie dumni; nas ogarnia nie mniejsza radość. Zrzucamy im kolejny meldunek z gratulacjami i trochę czekolady z kofeiną. Potem lecimy do domu.

Po lżejszych akcjach zawsze przychodzi zimny prysznic. Tak jest i teraz. Jesteśmy we trzech, w polowaniu na czołgi towarzyszą mi porucznik Fickel i porucznik Stählen Lecą bombowcami. Nie mamy żadnej ochrony, minęliśmy już naszą własną jednostkę pancerną. Wtedy pojawiają się airacobry, dwanaście do piętnastu, widać, że są gotowe do zaatakowania nas. Wszystkie mają czerwone nosy i wydaje się, że pochodzą z dobrej jednostki. Rozpoczyna się dzika walka nad ziemią, jestem szczęśliwy, że wszyscy cali i zdrowi wracamy do domu, chociaż nasze samoloty są uszkodzone. Zdarzenie to staje się częstym tematem wieczornych rozmów i wspominek. Fickel i Stähler twierdzą: „Ledwo uszliśmy z życiem”; jednocześnie jest to dobra nauczka dla

nowicjuszy dotycząca odpowiedniego zachowywania się podczas walki powietrznej.

1. Dywizjon od dłuższego czasu znajduje się na zachód od nas, w Złynce, na północ od Nowoukrainki. Jednostki powietrzne mojego 3. Dywizjonu również otrzymują rozkaz przeniesienia się w tamte rejony, podczas gdy nasze jednostki naziemne mają udać się do Pierwomajka nad Bugiem. Na koniec okresu spędzonego w Kirowogradzie otrzymuję awans na majora.

W Złynce powoli nastaje prawdziwa zima; prawie codziennie wieje zimny wiatr wschodni, temperatury spadają do minus dwudziestu-trzydziestu stopni. Ma to widoczny wpływ na liczbę sprawnych pojazdów, ponieważ konserwacja samolotów przy takich temperaturach trwa dużo dłużej. Źle się składa, ponieważ na północ od Kirowogradu Sowieci organizują atak na zachód aż do kotliny Marinowki. Mają ze sobą ogromne siły, z nowo zdobytego terenu chcą stworzyć bazę do ataków. Wszystkie nasze latające maszyny urządzają im naloty. Podczas jednej z akcji, na wschód od naszego lotniska, porucznik Fickel zostaje ostrzelany i musi awaryjnie lądować. Teren jest w miarę odpowiedni, natychmiast ląduję obok niego i zabieram go wraz ze strzelcem. Niewiele później ponownie jesteśmy na naszym lotnisku, ale tracimy kolejny samolot.

Czołgi rzadko atakują w nocy; jednak w tych dniach otrzymujemy — głównie jednostki położone na północ od nas — próbkę takich ataków. Około północy budzi mnie mój podenerwowany oficer dyżurny i melduje, że z miejscowości Mała Wiska przybyło właśnie kilku członków dywizjonu i proszą, żebym natychmiast wyruszył. Sowieci wkroczyli na ich lotnisko, czołgi wjechały między samoloty i budynki mieszkalne. Jest gwiazdzista noc. Sam chcę porozmawiać z uciekinierami. Ich miejscowość znajduje się trzydzieści kilometrów od nas, na ich lotnisku znajdują się maszyny kilku jednostek Luftwaffe.

— Możemy powiedzieć tylko tyle, że spaliśmy i nagle coś huknęło, a gdy wyjrzelśmy na zewnątrz, przejeżdżały rosyjskie czołgi z siedzącą na nich piechotą. — Ktoś inny opowiada, jak czołgi przetoczyły się

obok samolotów. Najwyraźniej wszystko potoczyło się bardzo szybko, bo większość była w strojach nocnych.

Dochodzę do przekonania, że start w tej chwili jest zupełnie niemożliwy i bezcelowy, aby strzelać do czołgów potrzebuję dobrej widoczności. Gwiazdziste niebo w żadnym wypadku nie wystarczy i koniecznie muszę czekać do rana. Bombardowanie w celu chociażby wystraszenia napastnika nie wchodzi w grę, ponieważ znajdują się tam niemieckie jednostki zaopatrzeniowe, bezradne wobec sowieckich czołgów.

Startujemy wcześnie rano, przy pierwszym świetle dziennym. Wydaje się, że w drodze powrotnej będziemy musieli niestety walczyć z mgłą. Lecąc nisko, zbliżamy się do lotniska i widzimy w akcji nasze działa przeciwpancerne. Najbardziej zuchwałe czołgi udało się już załatwić, pozostałe wjechały pod osłonę i znajdują się poza zasięgiem strzału. Wszyscy ludzie z jednostek lotniczych zajęli swoje pozycje. Podczas naszego przelotu nad lotniskiem żołnierze tańczą z radości, ponieważ są pewni, że wyzwolimy ich od czołgów. Jeden z T-34 wjechał do hangaru i stoi ukośnie, niczym pijany, pośród gruzów. Kilka czołgów schowało się na terenie fabryki. Lot na tym obszarze utrudniają wysokie kominy. Musimy bardzo uważać, by na nie nie wpaść. Działa na naszych pokładach huczą we wszystkich kierunkach; zrzucają bomby również poza granicami wsi, żeby Sowietci, którzy znajdują się najdalej, stwierdzili, że najlepiej jest się wycofać. Większość z nich próbuje dotrzeć do granic miejscowości, gdzie schronienie dają liczne wąwozy. Stoją tutaj również ich ciężarówki z zaopatrzeniem, amunicją i paliwem; chcą rzucić się nam do gardeł przy pomocy lekkich i średnich dział przeciwlotniczych. Bombardujemy działa. Milkną. Krótco potem ciężarówki zaczynają płonąć i wybuchają. Sowietci biegną po śniegu na wschód. Dzisiaj najtrudniej przychodzi nam lądowanie w Złyncie, ponieważ panuje tam straszna mgła, która pozostawia bardzo krótkie pole widzenia. Do wieczora wyruszamy w drogę siedem razy, ja wraz z innym samolotem — piętnaście. Mała Wisła jest wolna od wroga, nasze ataki

z powietrza sprawiły, że stracił szesnaście czołgów.

Niewiele później nasze oddziały powietrzne przenoszą się do jednostek naziemnych w północnej części Pierwomajaska. Na lotnisku nie ma betonowej drogi, koniecznej do zatrzymywania się samolotów, żeby nie utonęły w błocie. Startowanie, lądowanie i toczenie się przy cieplejszej pogodzie jest właściwie niemożliwe, wszędzie jest błoto. Tuż przy lotnisku znajduje się osiedle, na którym mieszkamy. Po ostatniej akcji lub w czasie niesprzyjającej pogody w dzień z Gadermannem uprawiamy sport. Po końcowym, długim biegu myjemy się zawsze ciepłą i zimną wodą, a na koniec tarzamy się w śniegu w stroju Adama. Świetne samopoczucie fizyczne po takich ablucjach jest nie do opisania, czujemy się jak nowo narodzeni. Przechodzący obok mieszkańcy wioski, którzy nie kąpią się w zimnej wodzie, otwierają usta ze zdziwienia. Z całą pewnością propagandowe hasło „Germański nix kultura” dodatkowo się umacnia.

Na tym terenie poranne startowanie z jednostką bez czekania na poprawę pogody okazało się bezcelowe. Nad obszarem docelowym może wisieć mgła uniemożliwiająca atak. Szkoda bez sensu marnować kosztowną benzynę, pomijając już fakt, że taka pogoda może stanowić poważny problem dla dużych jednostek i nowych załóg. Dlatego też wydano rozkaz, aby każdego ranka o świcie wysyłać specjalną grupę i po jej meldunku decydować o starcie lub jego przełożeniu. Według mnie zadanie jest zbyt poważne, by wysyłać byle kogo; musi lecieć Fickel, a gdy ten potrzebuje odpoczynku, ktoś inny. O świcie udajemy się w kierunku frontu. Lecę nie tylko z powodu pogody, lecz zanim stanie się zupełnie jasno, zapamiętuję sytuację na całym froncie. Widzę wtedy dokładnie ogień artyleryjski przeciwnika. W zależności od jego siły można już ustalić plan na nadchodzący dzień. Rozmieszczenie artylerii od razu wrysowuję na swoją mapę. Tak dobrze jak teraz nie będzie można ich już dostrzec, a za kilka godzin mogłyby znaleźć się pod naporem bomb mojego sztukasa. Wynik takiego rozpoznania jest wysoce interesujący również dla jednostek naziemnych. Jeśli lecę o świcie nisko nad frontem, mogę

dokładnie opisać im najważniejsze punkty wroga i nagromadzenie jego sił. W ten sposób w kolejnym dniu udaje nam się uniknąć niespodzianek. O świcie pole bitwy wygląda imponująco — tam, na górze błyski licznych strzałów wydają mi się tworzyć w półmroku jakiś olbrzymi dworzec, na którym migoczą wciąż włączane i wyłączane światła. Jasne i ciemne naszyjniki ognistych pereł sięgają ku mnie, tworząc swego rodzaju połączenie z ziemią. Wroga obrona nas rozpoznała. Z powierzchni ziemi wznoszą się kolorowe kule światła, mają one na celu umożliwienie sygnalizacji i porozumienia między jednostkami naziemnymi. Za bardzo zbliżyliśmy się do Sowietów podczas tych naszych codziennych wizyt. Jest to dla nich szczególnie problematyczne, ponieważ bardzo wcześnie zaczynamy niszczyć ich czołgi. Chcę wykorzystać pierwsze światło dnia i bombarduję je z zaskoczenia. Nie należy więc brać wrogowi za złe faktu, że tuż po świcie na front wyruszają jego czerwone jastrzębie. Często dochodzi do starcia między nami. Dla nas dwóch walka bez jakiegokolwiek osłony dział przeciwlotniczych jest trudna. W takiej chwili Pickel blednie jak ściana, a Gadermann prosi o dłuższy odpoczynek, żeby przynajmniej uwolnić się od latania ze mną. Nawet gdy po lądowaniu uszkodzonym samolotem Pickel mówi półzartem: „Znowu kosztowało mnie to kawał mojego życia”, sam widzę, że nie jest atletą, a jego siły są na wyczerpaniu. Bardzo cenię sobie fakt, że mimo wszystko nie odmawia latania ze mną, w owej chwili poczucie solidarności jest dla mnie czymś naprawdę ważnym.

Podczas porannego rozpoznania najważniejsze dla nas punkty znajdują się na północny i południowy zachód od Kirowogradu, gdzie Sowietci znowu próbują przełamać front swoimi licznymi siłami. Przy dobrej pogodzie startujemy na nowo pół godziny po naszym pierwszym lądowaniu, całym dywizjonem, i lecimy w kierunku wysledzonych celów. Teraz, zimą, mgła sprawia, że startujemy, nie wiedząc, czy za godzinę będziemy mogli tutaj z powrotem wylądować. Gęsta mgła zjawia się nagle i wisi przez kilka godzin. W takim przypadku lepszy od samolotu byłby samochód.

Pewnego razu lecę z Fickiem na rozpoznanie i przeprowadzam kilka nurkowań przed Kirowogradem; jest już jasno i wracamy na zachód. Nie mamy za sobą jeszcze połowy drogi i nie dolecieliśmy do Nowoukrainki, gdy nagle otacza nas gęsta mgła. Fickel leci tuż przy moim samolocie, by nie stracić mnie z oczu. Nie widać ziemi. W ostatniej sekundzie zauważam wysokie kominy nad Nowoukrainką. Mgła sięga bardzo wysoko, nie damy rady nad nią przelecieć; w którymś momencie muszę zniżyć lot. Kto wie, przez ile kilometrów będzie się ciągnąć taka pogoda? Możemy lecieć na zachód na wariata, tak długo, jak długo starczy nam benzyny i wylądować na jakichś partyzanckich terenach, ale to nie jest wyjście. Może upłynąć zbyt wiele czasu, zanim znajdziemy się we własnej jednostce, a ja jestem tam potrzebny natychmiast! Poza tym po całym locie rozpoznawczym mamy już niewiele benzyny. Musimy więc lecieć nisko i próbować wylądować przy minimalnej widoczności. Wszystko odbywa się w szarej mgle. Nie widzę horyzontu. Od Nowoukrainki nie widać już samolotu porucznika Fickla. Być może rozbił się o komin.

Możemy lecieć w takich warunkach tak długo, jak długo teren jest płaski. Gdy pojawią się przeszkody, słupy telegraficzne, drzewa lub delikatne wzniesienia, muszę ciągnąć za drążek i natychmiast trafiam w gęstą mgłę, w której nic nie widzę. Wylatywanie z tej mgły na oślep byłoby nieodpowiedzialne. Ziemię widać dopiero z trzech lub czterech metrów, jednak na takiej wysokości może nagle pojawić się przeszkoda. Lecę według kompasu i od naszego lotniska w Pierwomajsku dzieli mnie jakieś dwadzieścia minut lotu. Teraz teren staje się bardziej pagórkowaty lub mgła gęstnieje — przy najlżejszym pociągnięciu drążka wlatuję w zupełne mleko. Z trudem udało mi się jeszcze minąć wysoki słup. Tego już dla mnie za wiele.

— Henschel, lądujemy.

Nie wiem, gdzie, ponieważ nic nie widzę; wszystko jest szare. Otwieram klapy i zmniejszam prędkość. Utrzymuję płaski lot i dotykam ziemi. To się nazywa szczęście: nic nie stoi nam na przeszkodzie. Żadnego wystrzału. Stajemy. Henschel odsuwa osłonę

kokpitu, wyskakuje z samolotu i jego twarz rozświetla uśmiech.

— Ale nam się udało!

Widoczność na ziemi wynosi mniej niż pięćdziesiąt metrów; najwyraźniej znajdujemy się na wzgórzu, na którym mgła nie jest taka gęsta. Henschel musi wrócić do kabiny: słyszczyć pojazdy. Być może w pobliżu znajduje się jakaś ulica. Ja siedzę w moim dzielnym Ju 87 i znowu cieszę się życiem. Henschel wraca. Moje przypuszczenie się potwierdza, za nami biegnie droga. Kierowcy powiedzieli mojemu strzelcowi, że stąd do Pierwomajska jest jeszcze jakieś pięćdziesiąt kilometrów, a droga prowadzi bezpośrednio do tej miejscowości. Nie gasimy silnika i toczymy się w kierunku drogi. Widoczność wciąż wynosi jakieś trzydzieści, maksymalnie czterdzieści metrów. Kołujemy po bardzo szerokiej trasie, jak byśmy jechali samochodem, przestrzegamy przepisów drogowych i unikamy dużych pojazdów. Przy wzmożonym ruchu ulicznym stajemy, żeby nie doszło do nieszczęścia i aby nikt mi nie wjechał w samolot. Kierowcy są w stanie rozpoznać moją maszynę dopiero z bardzo bliska i niektórzy z nich są pewni, że widzą ducha. Jedziemy tak przez dwie godziny, wciąż w górę i w dół. Potem natrafiamy na przejazd kolejowy — jakbym się nie starał, skrzydła mojego samolotu nie zmieszczą się między jego słupami. Jeszcze tylko dwanaście kilometrów do Pierwomajska. Przejeżdżającym samochodem armii szybko docieram na stanowisko dowodzenia. W tym czasie Henschel pilnuje samolotu, zostaje zastąpiony przez pierwszą zmianę. Radość jest wielka, nasi koledzy już się o nas martwili, gdy minął czas, w którym mogło nam starczyć benzyny, a potem nie nastąpił z naszej strony żaden odzew. Po Ficklu nie ma jednak śladu; bardzo nas to męczy. W południe mgła trochę ustępuje, jadę do samolotu i startuję na drodze. Kilka minut później moja maszyna ponownie znajduje się na swoim miejscu w Pierwomajsku, a wierni mechanicy traktują ją jak syna marnotrawnego. Gdy wracam do domu, Gadermann melduje, że Fickel dał o sobie znać gdzieś z okolic Nowoukrainki. On i jego strzelec wydostali się z mgły cali i zdrowi. Stracili mnie z oczu, gdy mgła

bardzo zgęstniała, i w tej samej chwili wylądowali. Teraz nasza radość jest ogromna.

Niedługo potem nasz główny cel zostaje przeniesiony bardziej na północ. Na terenie Czerkasów zamknięte zostały niemieckie siły, którym trzeba przyjść z odsieczą. Ataki mają być przeprowadzane głównie z południa i południowego zachodu. W większości wspieramy 11 i 13 Dywizję Pancerną, które udają się z terenów zachodnich od Nowego Mirgorodu na północ i docierają do rzeki. Znajdują się za nią najmocniejsze fortyfikacje polowe Sowietów oraz liczne cele, których zniszczenie bardzo by nam się opłacało. Aktywność w powietrzu jest bardzo duża po obu stronach, zwłaszcza żelazne Gustawy próbują konkurować z nami, atakując dywizje pancerne oraz ich jednostki zaopatrzeniowe. Naszymi powolnymi Ju 87 staramy się przerwać szyki i zestrzelić Il-2. Są one jednak trochę szybsze, ponieważ — w przeciwieństwie do nas — mogą wciągnąć podwozie. Poza tym ich grube opancerzenie sprawia, że mają większą masę. Widać to podczas przyspieszania — szybciej osiągają większą prędkość. Przeważnie jednak zajmujemy się nalotami z niskiej wysokości, więc ściganie się jest nie do pomyślenia.

W owych dniach na tym odcinku mam szczęście w starciu z żelaznymi Gustawami. Moje eskadry bombardują sowieckie grupy przygotowawcze w lesie; ja krążę wyżej, ponieważ lecę samolotem przeciwczołgowym, ale nie widzę jeszcze żadnego celu. Z boku przelatuje formacja Il-2, trzysta metrów dalej na południowy wschód, chroniona przez łągi i airacobry. Towarzyszy mi drugi samolot z bombami; przekazuję mu, że atakujemy samoloty Il-2. Już je gonimy. Gdy mamy do nich jeszcze jakieś sto metrów, zauważam, że nie dam rady dalej gonić Sowietów i żelazne Gustawy stają się szybsze ode mnie. Zaczynają się mną również interesować myśliwce; dwa już za mną skręciły. Odległość jest jeszcze spora, mimo to celuję w jeden z samolotów i strzelam do niego pociskami przeciwpancernymi z obu moich powolnych dział. Jeden z Gustawów zamienia się w płonąca kulę, która rozpada się na części i spada. Najwyraźniej pozostali

porządnie się przestraszyli; teraz jeszcze bardziej obniżają swój lot, odstęp między nami rośnie. Najwyższy czas zakręcać, ponieważ myśliwce próbują dobrać mi się do skóry. Podczas walki powietrznej dołączam do mojej grupy, na co Rosjanie zmieniają kierunek lotu. Na pewno stwierdzili, że ciężko będzie mnie zestrzelić pośród moich ludzi. Po południu na tym samym odcinku ginie podporucznik Kurz; siedemdziesięcioma strzałami udało mu się zniszczyć najwięcej czołgów w eskadrze latających niszczycieli czołgów. Jego szczęśliwy okres rozpoczął się w lipcu, na obszarze Biełgorodu i Charkowa; w tym czasie zyskał duże doświadczenie. Jego śmierć jest dla nas ogromną stratą, w naszym kręgu pozostaje kolejna luka.

Ogólna ofensywa, mająca na celu uwolnienie naszych jednostek w rejonie Czerkasów, odnosi sukces, nasze oddziały ofiarnie zdołały wywalczyć coś w rodzaju uliczki. Po przywróceniu łączności przebiega tędy front, obejmując również to wybrzuszenie. Skutkiem tego zamieniamy Pierwomajsk na Rauchowkę, a teren wokół Nowego Mirgorodu znajduje się daleko na rosyjskim obszarze.

Niewiele później pod Nowym Mirgorodem lądują amerykańskie jednostki bombowców, które po wypełnieniu zadań na terenie Niemiec lecą na wschód. Meldują się u aliantów gotowi na kolejne akcje. Ich bazą wyjściową jest — jak w przypadku wielu amerykańskich jednostek — Morze Śródziemne.

Za to na południe od nas trochę się zmieniło, poddaliśmy przyczółek Nikopol. Sowietów mocno prą do przodu, a niemieckie siły pod Nikołajewem i na terenach położonych na północny zachód od niego, znajdują się w bardzo trudnej sytuacji.

XIII

UCIECZKA NAD DNIESTREM

W marcu 1944 nasz południowy front znajduje się w obszarze Nikołajewa i toczy ciężką walkę obronną z silnymi oddziałami rosyjskimi. Próbują one ostatecznie przebić się na południe i unicestwić tam całą niemiecką Grupę Armii Południe. Razem z moim dywizjonem sztukasów znajdujemy się dwieście kilometrów na północ od Odessy w Rauchowce i wspieramy jednostki wojskowe. Ciężko walczących na ziemi kolegów próbujemy odciążyć ciągłymi akcjami, od poranka aż po noc, niszcząc czołgi i atakując artylerię oraz *Stalinorgeln*⁴². Tym sposobem udaje nam się zapobiec najazdom Sowietów. Kilka tygodni po sukcesie obronnym Grupa Armii może się uporządkować i zajmować nowe stanowiska dalej, ku wschodowi.

Pewnego dnia podczas działań bojowych dostaję polecenie, by lecieć wzdłuż Dniestru w kierunku północno-zachodnim. Na naszej wysokości rzeka tak zmienia kierunek. Rumuńskie meldunki informują o ruchach sowieckich oddziałów zmotoryzowanych i pancernych przekraczających rzekę w kierunku południowym, w pobliżu Jampola oraz na zachód od miasta. Doniesienia te wydają się niewiarygodne, ponieważ w takim wypadku Sowietci przebiliby się jednocześnie na północy i na południu i znajdowałiby się już dwieście kilometrów za nami, w Naddniestrzu. Zadanie wykonują dwie maszyny: niestety obawy się potwierdzają. Potężne siły sowieckie przeprawiają się na drugą stronę w okolicach Jampola; poza tym wielki most znajduje się w budowie.

Mimowolnie nasuwa się pytanie, jak to jest możliwe, że operacje rosyjskie zostały zauważone dopiero teraz? Dla nas nie jest to jednak nic nowego, przeżyliśmy już to w czasie kampanii wschodniej. Front na wschodzie cały czas jest słabo obsadzony. Całe obszary pomiędzy strategicznymi punktami są kontrolowane często wyłącznie przez oddziały patrolujące. Gdy te oddziały przejdą, wróg natrafia na niechroniony obszar; dalej z tyłu znajduje się może jeszcze kompania piekarska lub inna jednostka zaopatrzeniowa bez wsparcia. Olbrzymi obszar jest największym sprzymierzeńcem dla Rosjan; tylko oni, ze swoją niewyczerpaną masą ludzi, mogą go zapełnić.

Chociaż sytuacja na terenach koło Jampola jest niebezpieczna, nie tracimy wiary, gdyż za ten odcinek odpowiedzialni są Rumuni, którzy walczą o własne państwo. W moim rozkazie wspomniano, że Dniestr mogą patrolować rumuńskie oddziały zabezpieczające i z tego powodu nie należy pochopnie otwierać ognia, ponieważ z powietrza ciężko jest odróżnić mundur rumuński od sowieckiego.

Zamiary operacyjne sowieckiej ofensywy są jasne: dalsze organizowanie sił bojowych na południu i przebicie się w tym samym czasie przez Jassy na pola naftowe Ploeshti. Ponieważ i tak codziennie latamy w obszarze Nikołajewa, możemy tam wykonać jedno lub dwa zadania. Do lotów na wroga używamy rejon zrzutu w Kotowsku, na południe od Bałty; na misję lecimy więc, inaczej niż zwykle, w stronę zachodu. Głównymi celami są skoncentrowane oddziały w okolicach Jampola oraz znajdujący się w budowie most. Sowietci budują most pontonowy po każdym ataku i starają się dokończyć budowę. Próbują wstrzymać nasze ataki ciężkimi działami przeciwlotniczymi oraz obroną myśliwską. Nie raz zostaliśmy wyparci przez ich ataki.

Nasze sukcesy są potwierdzane przez przechwycone rosyjskie radiotelegramy, które w głównej mierze zawierają skargi składane na ich własne myśliwce, czerwone sokoły. Są obwiniani o tchórzostwo, a straty w ludziach, broni, materiale budowlanym na moście są przedstawiane jako skutki tego tchórzostwa. Często możemy podsłuchać rosyjskie komunikaty wymieniane drogą radiową

między ziemią a czerwonymi sokołami. W moim dywizjonie jest oficer, który mówi po rosyjsku. Dostraja on swój radiodbiornik do długości fal rosyjskich i wszystko nam tłumaczy. Sowietów często głośno krzyczą, żeby utrudnić nam łączność. Rosyjski zakres częstotliwości znajduje się najczęściej bezpośrednio za naszym. Sowietów próbują często zmylić nasze cele podczas lotu: wskazują oczywiście na cele rozmieszczone na froncie niemieckim. Zmiany podawane są płynnym niemieckim; jednak szybko przejrzelismy ten podstęp. Przy wszystkich tak zwanych zmianach celów upewniam się jeszcze, zniżając lot, i sprawdzam, czy rzeczywiście chodzi tutaj o stanowiska wroga. Często w eterze słychać: „Nie atakować wskazanego celu — własna jednostka”. Są to oczywiście Rosjanie. Ich ostatnie słowa przeważnie są zagłuszone przez huk naszych bomb. Często bawi nas, gdy słyszymy, jak ziemia beszta swoje własne myśliwce: „Czerwone sokoły, o waszym tchórzostwie zameldujemy komisarzowi: zaatakujcie wreszcie te nazistowskie świny, znowu tracimy duże ilości materiału oraz sprzęt”.

Słabe morale rosyjskich myśliwców jest nam znane od dawna, tylko nieliczne jednostki z elity stanowią wyjątek. Meldunek o stracie materiałów jest dla nas potwierdzeniem sukcesu.

Kilka dni przed 20 marca 1944 męczy nas kiepska pogoda z ogromnymi ulewami. W języku lotniczym mówimy: „Nawet wróble muszą chodzić piechotą”. Nie możemy latać. W te dni Sowietów mogą bez przeszkód kontynuować przemarsz i manewr przeprowadzania się Dniestrem. Nawet nie ma co myśleć o niemieckim froncie obronnym na ziemi, ponieważ w obrębie Nikołajewa nie ma ani kompanii, ani dostępnych rezerw. Zakładamy jednak, że sprzymierzeni Rumuni z ich fantastycznym instynktem samozachowawczym będą bronić swojej ojczyzny, a zatem zastąpią nasze brakujące siły.

20 marca wykonuję z moim dywizjonem siedem zadań w obszarze Nikołajewa i Bałty. Ósmy rozkaz, po raz pierwszy od pięciu dni, to zadanie związane z mostem w Jampolu. Jest czyste niebieskie niebo i można przyjąć, że obrona w postaci myśliwców i dział

przeciwlotniczych znacznie się wzmocniła. Grupa myśliwska została przeniesiona na betonowe lotnisko w Odessie, ponieważ poprzednie lotnisko polowe oraz Rauchowka były całe zamulone błotem. Szerokie opony w naszych maszynach lepiej radzą sobie z błotem i nie wtapiają się od razu w mokrą ziemię. Uzgadniamy przez telefon, że chcemy się spotkać o określonej godzinie, około pięćdziesiąt kilometrów przed celem na wysokości dwóch i pół tysiąca metrów nad charakterystyczną pętlą Dniestru. Prawdopodobnie również w Odessie pojawiły się jakieś problemy, bo moja eskorta nie przyleciała. Cel jest jasny, oczywiście przystępujemy do ataku. W moim dywizjonie jest kilka nowych załóg, więc nie działamy tak niezawodnie jak wcześniej. Najlepsi ludzie są już od dawna gdzieś indziej, a z powodu braku benzyny bardzo skrócono czas szkolenia nowych jednostek. Myślę, że przy takich ograniczeniach paliwa podczas szkolenia, sam też nie zdołałbym wiele osiągnąć. Już dwadzieścia kilometrów przed celem ostrzegam:

— Wrogie myśliwce.

Kieruje się na nas ponad dwadzieścia sowieckich ŁaG-5. Możliwości manewrowania są ograniczone przez tonaż bomb. Lecę elipsami obronnymi, dzięki temu w każdym momencie mogę się zawiesić za myśliwcem wroga, gdy chce zestrzelić moją ostatnią maszynę. Pomimo walki powietrznej przesuwam się powoli w kierunku celu. Rosjan, którzy chcą mnie zestrzelić od przodu, staram się wymanewrować poprzez „ruchliwe” latanie, a w ostatnim momencie lecę w dół lub odbijam i odlatuję ponad nimi. Jeśli nowa załoga przetrwa dzisiejszą potyczkę, to dużo się nauczy.

— Szykować się do ataku, trzymać się razem. Zbliżyć się! Atak!

Rozpoczynam atak na most. Podczas schodzenia w dół widzę rozbłyski wielu dział przeciwlotniczych; pociski przechodzą obok maszyny. Henschel mówi, że niebo jest pełne waty, tak nazywa fruujące pociski dział przeciwlotniczych. Cholera, odstęp między maszynami powiększają się, przez co kuleje obrona przeciw myśliwcom; wciąż nas atakują. Upominam opieszalców:

— Przybliżcie się, my też się boimy!

Puściłem wiązaną niewybrednych słów. Z wysokości czterystu metrów widzę moją bombę po prawej stronie mostu; mamy więc do czynienia z wiatrem.

— Wiatr z lewej, trzymać się lewej.

Trzecia maszyna niszczy ostatecznie most dzięki celnemu trafieniu. Podczas okrążenia ustalam położenie dział przeciwlotniczych i wydaję rozkaz zaatakowania ich.

— Zostaną dzisiaj znowu nieźle potraktowani — mówi Henschel.

Dwie nowe załogi podczas lotu w dół niestety pozostały nieznacznie w tyle. Między nie wcisnęły się łagi. Jeden samolot jest zwrócony całkowicie w niewłaściwą stronę, świsnął koło mnie w kierunku terytorium wroga; próbuję go złapać, nie mogę jednak zostawić całego mojego dywizjonu. Krzyczę do radiotelefonu, nadaremnie. Leci na rosyjską stronę Dniestru. Z jego samolotu wydobywa się tylko lekka smuga dymu, ale z pewnością mógłby, tak jak zrobił to drugi samolot, polecieć jeszcze trochę dalej i osiągnąć w ten sposób własne terytorium.

— Nie wytrzymał nerwowo — woła w eter Fickel. Nie mogę się o to dalej troszczyć, ponieważ muszę spróbować utrzymać moją gromadę w szyku i lecieć na wschód. Po kwadransie myśliwce zawracają, nie odnosząc sukcesu, i lecimy jednostką w kierunku ojczyzny. Dowódcy 7. Eskadry rozkazuję poprowadzić jednostkę do domu; z drugim samolotem sztabu i podporucznikiem Fischerem wykonuję obrót i zawracam, lecąc nisko nad wodami Dniestru. Kawalek dalej, blisko mostu, spostrzegam rosyjskie myśliwce na wysokości dwóch lub trzech tysięcy metrów. Jednak tutaj, w korycie rzeki, trudno mnie dostrzec, a przede wszystkim nikt się mnie nie spodziewa. Podczas krótkiego lotu nad skarpą, w odległości pięciu, sześciu kilometrów na prawo od nas, widzę samolot, który lądował awaryjnie; załoga stoi w pobliżu. Patrzyli w górę i silnie gestykulowali, gdy przelatywałem obok: „Gdybyście wcześniej tak zdecydowanie reagowali na moje uwagi, całe to wątpliwe przedsięwzięcie nie miałoby miejsca” —

mówię sam do siebie podczas skrętu w celu sprawdzenia, czy tutejsze pole jest przystosowane do lądowania. Nadaje się. Z pewnym trudem mówię do siebie: „A więc... do dzieła. Będzie to siódma załoga, którą chciałbym dzisiaj Rosjanom porwać sprzed nosa”. Porucznik Fischer ma czekać w górze i ewentualnie przeszkodzić atakującym myśliwcom. Znam tutejszy kierunek wiatru dzięki akcji zrzucania bomb. Otworzyć klapy, spuścić z gazu, zaraz będę siedział. Co to? Zaleciałem za daleko, muszę przerwać podejście do lądowania i zakręcić. Nigdy mi się to jeszcze nie zdarzyło w takiej sytuacji. Czy to znak, że lepiej nie lądować? Jesteś bezpośrednio w pobliżu zaatakowanego obiektu, daleko za frontem rosyjskim! Tchórzostwo? Ponownie spuszczam z gazu, otwieram klapy — siedzę... I od razu zauważam, że ziemia jest bardzo miękka, nawet nie muszę hamować. Maszyna staje dokładnie przed dwoma kompanami. To nowa załoga, podoficer oraz kapral. Henschel otwieraabinę, macham, by wsiadali możliwie jak najszybciej. Silnik jest na chodzie, wdrapują się do Henschla. Nad nami krążą czerwone sokoły; nie zauważyły nas jeszcze.

— Henschel, wszystko gotowe?

— Tak jest! — Wciskam gaz, hamuję lekko, chcąc się obrócić z powrotem, by wystartować dokładnie w ten sam sposób, w jaki wylądowałem. Moje lewe koło zatapia się w ziemię, im więcej gazu dodaję, tym bardziej koło wżera się w ziemię. Maszyna nie rusza się z miejsca. Może to tylko błoto, które dostało się między koła?

— Henschel, wysiądź, zdejmij okrycia kół, może wtedy ruszy!

Nóż spadochroniarski zepsuty, okrycia kół zostają na swoim miejscu; jednak bez nich również nie dałoby się wystartować, ugrzęźliśmy. Drażek do brzucha, rozluźnić, powoli dodawać gazu. Żadna z tych rzeczy nie pomaga — można by stanąć na dziobie, ale to przecież też nic nie da. Porucznik Fischer zniża lot i pyta przez radio:

— Mam lądować?

Po krótkim wahaniu myślę sobie, że jak wyląduje, też nie będzie mógł wystartować i odpowiadam:

— Nie, nie lądujcie. Lećcie do domu!

Rozglądam się wokół siebie, czterysta metrów od nas gromadami nadbiegają Sowietci.

— Wysiadać z maszyny. Za mną. — I tak biegniemy, ile sił w nogach na południe. Podczas przelotu widziałem Dniestr w odległości mniej więcej sześciu kilometrów. Musimy koniecznie się przez niego przedostać, w przeciwnym razie będziemy łatwą zdobyczą dla nadbiegających Sowietów. Bieganie nie przychodzi łatwo, mam wysokie futrzane buty, futrzaną kurtkę i spodnie. Pocimy się — to za mało powiedziane! Nikt nie potrzebuje zachęty. Nikt nie chce trafić do sowieckiej niewoli, która dla niektórych zestrzelonych lotników zakończyła się natychmiastową śmiercią.

Minęło już chyba pół godziny.

Umiejętności biegowe niezłe, Sowietci są z pewnością tysiąc metrów za nami. Nagle stajemy na skarpie, przed prawie całkowicie pionowo opadającą ścianą skalną, w dole płynie rzeka. Różnica wysokości to około trzydzieści, czterdzieści metrów. Biegamy w tę i we w tę, by znaleźć drogę zejścia... niemożliwe! Rosjanie depczą nam po piętach. Nagle przychodzi mi do głowy pewne wspomnienie z czasów, kiedy byłem jeszcze dzieckiem: zsuwamy się w dół z wierzchołka świerku, schodząc po każdym piętrze gałęzi. Upadek został wyhamowany przez gałęzie i jesteśmy na dole, cali i zdrowi. Ze skał wyrastają tutaj obficie cierniste zarośla z wielkimi kolcami, podobne do naszego kwiatu dzikiej róży. Jeden po drugim ześlizgujemy się w dół i lądujemy na dole przy brzegu, pokaleczeni w wielu miejscach, z porwanymi ubraniami. Henschel jest trochę zdenerwowany.

— Natychmiast do rzeki, lepiej utonąć, niż dać się złapać! — woła.

Apeluję o trochę rozwagi. Od tego biegania jesteśmy rozpaleni do czerwoności. Krótka przerwa, później odkładamy ubrania, najdalej jak to jest możliwe. Po chwili Sowietci stoją już zdyszani u góry. Nie mogą nas widzieć, ponieważ znajdujemy się poza zasięgiem ich wzroku. Biegają w tę i z powrotem i nie mogą pojąć, gdzie jesteśmy. Przecież to niemożliwe, że skoczyliśmy z tak wysokiej, pionowej

ściany! Woda w Dniestrze wzbiera, to czas topnienia śniegu, tu i ówdzie pływają kawałki lodu. Szacujemy szerokość rzeki na sześćset metrów, temperaturę na trzy do czterech stopni. Trzech kompanów wchodzi do wody; ja właśnie ściągam kurtkę i futrzane buty. Podążam za nimi, mam na sobie tylko koszulę i spodnie, pod koszulą mam mapę, w kieszeni nóż i kompas. Gdy dotykam wody, mówię do siebie: „Nigdy tu nie wejdiesz”. Ale zaraz myślę o skutkach, i już płynę.

Po krótkim czasie temperatura paraliżuje poszczególne części ciała, z trudem łapię powietrze, już nie odczuwam, że płynę. Muszę się maksymalnie skoncentrować, wyobrazić sobie ruchy pływania i robić to! Drugi brzeg nieznacznie się przybliży, inni płyną przede mną. Myślę o Henschlu, w Grazu zdobył przy mnie kartę pływacką. Czy z energią, w najcięższych okolicznościach, mógłby powtórzyć ówczesne dwadzieścia minut? Pośrodku rzeki znajduję się na tej samej wysokości co on, kilka metrów przed nami jest strzelec pokładowy drugiego samolotu, znacznie dalej znajduje się podoficer; wydaje się wspaniałym pływakiem. Powoli odczuwamy już tylko instynkt samozachowawczy, który dodaje sił; wszystko przychodzi ciężko, z najwyższym trudem. Patrzę ze zdziwieniem na pozostałych towarzyszy, ja jako dziesięcioboista jestem przyzwyczajony do przemęczenia. Myślami przenoszę się w przeszłość: ostatnie ćwiczenie to zawsze bieg na tysiąc pięćset metrów, często w żarze słońca, po tym jak wcześniej próbowało się osiągnąć możliwie najlepsze wyniki w dziewięciu innych dyscyplinach. Ten wysiłek się opłaca. Wyrażając się czysto sportowo: natychmiast maksymalnie wyteżam siły i osiągam z reguły blisko dziewięćdziesiąt procent możliwości. Podoficer wychodzi z wody i rozkłada się na brzegu, chwilę później osiągam zbawienny brzeg, krótko potem kapral, Henschel ma jeszcze do przepłynięcia sto pięćdziesiąt metrów. Dwaj pozostali leżą kompletnie zdrętwiali, strzelec pokładowy majaczy. Biedak! Siedzę i obserwuję Henschla. Jeszcze osiemdziesiąt metrów. Nagle rozkłada ręce ku górze i krzyczy:

— Ja już nie mogę, nie mogę! — I znika w wodzie. Wynurza się

jeszcze raz i znowu znika. Więcej już się nie wynurza. Skaczę ponownie do wody, z moimi ostatnimi dziesięcioma procentami sił, które może jeszcze posiadam. Dopływam do miejsca, w którym widziałem Henschla. Zanurzam się, nie mogę, do tego potrzebuję powietrza, a przez to zimno nie mogę go zaczerpnąć, żeby zanurkować. Po wielokrotnych bezowocnych próbach dopływam z największym trudem z powrotem do brzegu. Gdyby udało mi się złapać Henschla, zostałbym z nim na dnie Dniestru. Było bardzo ciężko, mało kto sprostałby temu wyzwaniu. Również ja leżę teraz na brzegu... zmęczony. .. wyczerpany... i czuję głęboki żal z powodu śmierci drogiego mi Henschla. Chwilę później odmawiamy „Ojcze nasz” za naszego kompana.

Mapa została zniszczona przez wodę, ale wszystko mam w głowie. Tylko gdzie, do diabła, po tej stronie są Rosjanie? A może natrafimy na Rumunów? Nie mamy się czym bronić: ja mam pistolet 6,35 milimetra z sześcioma nabojami, podoficer ma 7,65 z pełnym magazynkiem, kapral stracił swój pistolet podczas pływania i ma tylko złamany nóż lotniczy Henschla. Z takim uzbrojeniem ruszamy na południe. Znam ten lekko pagórkowaty krajobraz z mojego wcześniejszego lotu nad tym obszarem. Różnice wysokości wynoszą tutaj około dwustu metrów, mało osad, sześćdziesiąt kilometrów na południe znajduje się kolej w kierunku wschód-zachód. Znam dwie miejscowości: Bałtę i Florești. Jeśli Rosjanie stacjonują gdzieś dalej, to na pewno nie blisko kolei. Jest około piętnastej, słońce znajduje się na południowym zachodzie, świeci nam w twarz. Biegniemy przez małą dolinę, po lewej i po prawej widać większe wzgórza. Jesteśmy jeszcze całkowicie zesztywniali, kapral wciąż majaczy. Przypominam, żeby cały czas uważali. Musimy spróbować obejść wszystkie zasiedlone miejsca. Każdemu przydzielam teren do obserwacji.

Męczy mnie głód. Zdaję sobie sprawę, że jeszcze nic dzisiaj nie jadłem: to była ósma akcja. Pomiedzy akcjami nie było czasu. Jedno zadanie wykonano i telefonicznie zameldowano korpusowi lotniczemu; zaraz otrzymywałem kolejne. W tym czasie samoloty

zostały zatankowane, załadowane, amunicja doładowana, i znowu zaczynała się misja. Załoga mogła w tym czasie odpocząć i zjeść, ja nie mam tych przywilejów. Jesteśmy w drodze około godziny, słońce nie świeci już tak mocno i mokre, ociekające ubrania mogą zamarznąć. Czyżbym widział coś przed nami? Mylę się? Nie, to prawda: w słońcu, ciężko to rozpoznać, poruszają się w naszą stronę trzy postacie. Mężczyźni są oddaleni o trzysta metrów i na pewno nas zobaczyli wcześniej niż my ich. Może leżeli na brzuchach za łańcuchem pagórków. Są potężni, to z pewnością Rumuni. Teraz widzę lepiej; dwóch idących po zewnętrznej stronie ma przewieszoną broń, środkowy trzyma pistolet maszynowy. Jest jeszcze młody, pozostali to na pewno rezerwiści, około czterdziestki. Podchodzą do nas w swoich brązowozielonych mundurach, nie są wrogo nastawieni. Nagle myślę o tym, że nie mamy na sobie żadnych mundurów i nasza narodowość nie jest tak oczywista. Szybko radzę jeszcze podoficerowi, żeby schował pistolet; ja też to robię, żeby Rumuni się nie zdenerwowali i nie zaczęli do nas strzelać.

Trzej Rumuni stoją teraz metr przed nami i spoglądają na nas z zaciekawieniem. Chcę wytłumaczyć i uświadomić sprzymierzeńcom, że jesteśmy Niemcami; wylądowaliśmy awaryjnie i mają nam pomóc — z ubraniami, wyżywieniem — i musimy bezzwłocznie dostać się do naszej jednostki.

— Wylądowaliśmy awaryjnie, jesteśmy niemieckimi lotnikami. — Nagle miny im rzedną i w mgnieniu oka mam przed sobą trzy lufy. Chłopak od razu sięga do mojej kabury i wyrywa mój pistolet 6,35 mm. Stali odwróceny tyłem do słońca, ja patrzę pod słońce. Teraz widzę sierp i młot — czyli Rosjanie. Nawet przez chwilę nie myślę o niewoli, myślę tylko o ucieczce; szanse jednak są znikome, zaledwie jeden procent. Sowieci dużo zapłacą za moją głowę, a za moje pojmanie jeszcze więcej. Zastrzelenie samego siebie nie wchodzi w grę, nie mam broni. Obracam powoli głowę, żeby zobaczyć, czy droga jest wolna; zwęszyli ucieczkę, jeden z nich woła:

— *Stoi.* — Pochylam się, błyskawicznie obracam o sto osiemdziesiąt

stopni i biegnę pochyłony zygzakiem; padły trzy strzały, teraz nieprzerwanie słyszę pistolety i karabiny maszynowe. Kłujący ból w ramieniu. Jeden strzelił mi w ramię z pistoletu maszynowego z małej odległości, dwóch pozostałych nie trafiło. Biegnę zygzakiem w górę pagórka jak zając, kule świszczą nade mną, pode mną, po prawej i po lewej. Sowieci gonią mnie, zatrzymują się, strzelają, biegną, strzelają, biegną, strzelają, biegną. Chwilę wcześniej moje ciało było zdrętwiałe i prawie nie mogłem się ruszać, a teraz wykonuję najlepszy bieg w moim życiu; nigdy nie udało mi się przebiec szybciej na czterysta metrów. Krew tryska z ramienia i muszę walczyć, żeby przed oczyma nie pojawiła się ciemność. Biegnę jakieś pięćdziesiąt lub sześćdziesiąt metrów przed prześladowcami; kule świszczą nieprzerwanie. Myślę jedynie: „Przegrywa tylko ten, kto sam się poddaje”. Pagórek zdaje się nie mieć końca, biegnę cały czas w kierunku słońca, żeby utrudnić Rosjanom strzelanie. Ciężko się patrzy w jaskrawe słońce i można się łatwo pogubić, wiem to z własnego doświadczenia. Właśnie jestem na czymś w rodzaju grzbietu pagórka, czuję się wykończony. Będę biegł teraz wzdłuż grzbietu, żeby trochę odpocząć; nie mam już sił, żeby pędzić raz w dół, a za chwilę pod górę. Tak więc po grzbiecie w kierunku południa.

Nie wierzę własnym oczom: z naprzeciwka zbliża się dwudziestu Iwanów, prawdopodobnie wszystko obserwowali i teraz chcą pojmać śmiertelnie zmęczone i śmiertelnie ranne zwierzę. Powątpiewam w Boga. Dlaczego wcześniej pozwolił mi uwierzyć, że ucieczka może się udać? Z pierwszej beznadziejnej sytuacji wyszedłem żywy, a teraz schwytają mnie bezbronnego i wymęczonego? Nagle ożywa moja wola życia i bycia wolnym; zbiegam na prawo w dół, w stronę, z której przyszedłem. Za mną, jakieś dwieście lub trzysta metrów, podążają pierwsi prześladowcy, z boku widzę nowe twarze. Ci pierwsi są już tylko we dwójkę, w tym momencie nie mogą mnie jeszcze widzieć, ponieważ jestem po drugiej stronie pagórka. Jeden z pewnością został, żeby pojmać moich dwóch kompanów, którzy nie brali udziału w tej ucieczce. Prześladowcy z lewej strony biegną teraz

równolegle ze mną, również w dół pagórka, żeby skrócić sobie drogę. Dobiegłem na przeorane pole, potykam się i muszę na chwilę spuścić Sowietów z oczu; jestem totalnie wykończony, przewracam się. Więc to już koniec. Klnę ponownie, że nie mam pistoletu i nie mogę odebrać Iwanom przyjemności ze schwytania mnie. Mój wzrok jest skierowany w ich stronę. Biegna po tym samym gruncie i również muszą uważać, żeby się nie przewrócić. Pędzą jeszcze piętnaście metrów i spoglądają w prawo, w moim kierunku. Jesteśmy na tej samej wysokości, oddaleni od siebie o dwieście pięćdziesiąt metrów. Teraz idą skosem naprzód. Zatrzymują się i patrzą, nie mogą pojąć, gdzie mogą być. Leżę na lekko zamrożonej ziemi, próbuję się w nią wskrobać; ciężko idzie, wszystko jest twarde, niewielkie bryły, które wydostają z uporem z ziemi, rzucam na siebie, by się ukryć. Moja rana krwawi, nie mam czym jej zabandażować; leżę w mokrym ubraniu na lodowatej ziemi, wewnątrz gotuję się z napięcia, że zostanę zauważony. Jestem prawie pewien, że zaraz zostanę znaleziony i pojmany. Ale czy nie powinniśmy znaleźć w sobie odwagi, by wierzyć w coś, co jest prawie niemożliwe?

Rosjanie idą w moim kierunku i przeszukują obszar wyrywkowo, niesystematycznie. Niektórzy szukają w całkowicie odległych miejscach, nie zawracam sobie nimi głowy, ale jeden idzie dokładnie na mnie — moje napięcie sięga zenitu — staje dwadzieścia kroków przede mną. Spogląda na mnie, na mnie? Z pewnością gapi się w moim kierunku; nie podchodzi bliżej, na co jeszcze czeka? Trwa to kilka minut, ale dla mnie jest to wieczność; od czasu do czasu obraca głowę lekko w lewo i w prawo, spogląda w dal. Czasami mam nadzieję, ale za chwilę spostrzegam nowe ogromne niebezpieczeństwo i znowu staję się mały. W tym czasie na pagórku pojawiają się zarysy cieni pierwszych prześladowców, prawdopodobnie nie biorą już swojego zadania całkiem poważnie, po tym jak tylu łowców jest zajętych tropieniem jednej zwierzyny.

Nagle słyszę głośnie odgłosy samolotu, tak z boku za mną, i odwracam się. Nad Dniestrem leci moja grupa sztukasów z

myśliwcem i dwoma storchami. Podporucznik Fischer zaalarmował więc o całej sytuacji i teraz próbują mnie stąd wyciągnąć. Tam na górze nie domyślają się, że szukają w zupełnie złym miejscu, bo ja od dawna jestem po drugiej stronie Dniestru, dziesięć kilometrów na południe. Nie mogę dać się rozpoznać z tej odległości, nie odważę się nawet podnieść małego palca. Zataczają kręgi na wszystkich wysokościach. Później znikają na wschód, niejeden pewnie pomyśli: „Tym razem nawet jego złapali!”. Lecą do domu. Spoglądam za nimi z tęsknotą: „Wy jesteście pewni, że dziś w nocy będziecie gdzieś bezpiecznie spać i żyć, ja natomiast nie wiem, ile mam przed sobą minut życia, targają mną sprzeczności i boję się. Słońce powoli zachodzi. Dlaczego jeszcze mnie nie znaleźli?”

Z pagórka w dół schodzą Sowietci z końmi i psami, biegną gęsiego. Znowu myślę o niesprawiedliwości boskiej, gdyż teraz, zapadająca ciemność powinna mnie ochronić. Czuję ich kroki i drżenie ziemi, zaraz puszcza mi nerwy. Spoglądam w tył. Ludzie i zwierzęta przechodzą sto metrów ode mnie. Dlaczego nie zwęszył mnie żaden pies, dlaczego nikt mnie nie odkrył? Krótco po tym, jak przeszli, idą grupą z dwumetrowym odstępem. Gdyby zrobili to pięćdziesiąt metrów bliżej, natrafiliby na mnie. Znikają w powoli zapadającej nocy.

Ostatnia zorza wieczorna ustępuje ciemniejszemu niebu, lekko zarysowują się już pojedyncze gwiazdy. Mój kompas nie ma oświetlanych cyfr, ale właściwy kierunek to południe. Ledwo już rozpoznaję znaki na kompasie. Widzę charakterystyczną gwiazdę z małym sąsiadem. Wezmę je sobie za punkt kierunkowy, jaka mogłaby to być gwiazda na rosyjskim sklepieniu niebieskim? Jest już ciemno, nikogo więcej nie widzę i wstaję. Zdrętwienie, ból, głód, pragnienie. Przypominam sobie o mojej czekoladzie, ach, przecież została w kurtce nad Dniestrem. Unikam wszelkich dróg, ścieżek i osad, Sowietci z pewnością mają tam swoje posterunki. Idę więc na przełaj za moją gwiazdą, pod górę, z góry, przez strumyki, bagna, błota, przez kolczaste pola kukurydziane; gołe stopy będą całe poranione. Znowu

pole ze żwirem, w palce i stopy uderzam się o duże kamienie. Stopniowo przestaję cokolwiek czuć. Napędza mnie wola życia, wolności; pojęcia te są zrośnięte ze sobą; życie bez wolności jest zmurszałym owocem, jak daleko są Rosjanie? Jak daleko będę musiał biec? Omijam miejsca, w których słyszę szczekanie psów, w tutejszych osadach na pewno nie spotkam przyjaciół. Daleko ode mnie błyska się i huczy, prawdopodobnie strzelają chłopaki z naszej artylerii; znaczyłoby to, że już daleko się przebili. Pomiedzy pojedynczymi pagórkami ześlizguję się czasami w tej ciemności do rowów, w których stężałe bagno jest głębokie do wysokości kolan i wciąga mnie tak, że nie mam już sił, aby się z niego wydostać. Wówczas pozwalam położyć się mojej górnej części ciała — nogi są głęboko w bagnie. Leżę tak sobie, zupełnie wykończony. Czuję się wtedy jak wyczerpana bateria. Gdy położę pięć minut, jestem znowu troszkę naładowany i mam siłę, żeby wypełznąć z bagna. Niestety sytuacja powtarza się nieubłagane po pewnym czasie, najpóźniej przy następnych trudnościach z gruntem. Tak to się toczy do godziny dziewiętej wieczorem. Teraz to już jednak koniec. Nawet po długich przerwach moje siły nie chcą się naładować. Dalsza droga jest niemożliwa bez wody, jedzenia i przerwy na sen. Decyduję, że przeszukam samotnie stojący dom.

W oddali słyszę szczekanie psów i idę w tym kierunku. Prawdopodobnie znajduję się niedaleko jakiejś osady. Po pewnym czasie doszedłem do zagrody, ale ciężko jest opędzić się od szczekających psów. Obawiam się, że ich szczekanie zaalarmuje posterunek w pobliskiej wsi. Pukam i stukam, jednak nikt nie otwiera, może nikogo tam nie ma. Przy drugiej zagrodzie jest tam samo, idę do trzeciej. Dopada mnie zniecierpliwienie, gdy znowu nikt nie otwiera i wybijam szybę w oknie, żeby wdrapać się do środka. Nagle w drzwiach staje jakaś starsza kobieta, trzymając w ręce słabo palącą się lampę. Jestem już prawie po drugiej stronie okna, wyskakuję i zdecydowanie przechodzę obok niej. Obracam się w kierunku wsi i pytam:

— *Bolszewisti?* — Kiwa twierdząco głową. Rozumiem więc, że we wsi znajdują się Rosjanie. Jej ponura lampa słabo oświetla pomieszczenie: stół, ławka, stara szafa. W rogu na desce chrapie siwy mężczyzna; ma z siedemdziesiąt lat. Deska jest miejscem do spania dla dwojga. Bez słowa wchodzę do środka i kładę się na desce; cóż miałbym powiedzieć, nie znam przecież rosyjskiego. Domownicy zauważyli, że nie chcę zrobić nic złego. Jestem cały obdarty, bosy, resztki koszuli są zalepione zaschniętą krwią, wyglądam raczej jak zwierzyna, nie jak włamywacz. Leżę, starsza pani też się położyła. Nad nami posępne światło. Nie przychodzi mi nawet do głowy, żeby spytać, czy mają coś na moje ramię i pocięte nogi — odpoczynek, nic więcej.

Teraz doskwiera mi pragnienie i głód. Siadam na ławce i kieruję do starszej pani proszące gesty, wykonuję przy tym ruchy picia i jedzenia. Po krótkim ociąganiu się kobieta przynosi mi dzban wody i lekko nadpleśniałą piątkę kukurydzianego chleba. Przy każdym łyku i przy każdym kęsie chleba czuję, jak wracają mi siły. Nagle odzyskałem z powrotem wolę życia oraz inicjatywę. Najpierw muszę się uporać z moim wilczym apetytem, potem — niespiesznie żując — zastanawiam się nad swoją sytuacją i rozmyślam o następnych godzinach. Woda oraz chleb zostały już skonsumowane, do godziny 1.00 chcę odpocząć. Teraz jest 21.30. Odpoczynek jest potrzebny, dlatego kładę się z powrotem pomiędzy starszych ludzi na desce. Pół śpię, pół czuwam. Z punktualnością zegarka budzę się co piętnaście minut i kontroluję czas. W żadnym wypadku nie mogę przespać całej nocy. Jej ciemność chroni mnie i muszę podczas niej przebyć jak najwięcej kilometrów na południe. 21.45, 22.00, 22.15, tak leci dalej; 0.45, 1.00: czas wstawać! Wychodzę na zewnątrz, starsza pani zamyka za mną drzwi. Przewracam się na jednym schodku. Czy to nocne zamroczenie, zupełnie ciemna noc, a może mokry stopień?

Pada deszcz, nie widzę własnej ręki, nie ma już mojej gwiazdy. Jak ja się teraz odnajdę? Przypomina mi się, że wcześniej szedłem z wiatrem wiejącym w plecy; zrobię to ponownie, żeby dotrzeć na

południe. A może wiatr wieje teraz inaczej? Znajduję się jeszcze pomiędzy zagrodami; wiatr zmienia się tutaj i wieje stale z innej strony; obawiam się, że będę chodził w kółko.

Mroczna noc, przeszkody — wciąż obijam o coś nogami; szczeka dużo psów, czyli jest coraz więcej domów; wioska? Mam nadzieję, że nie znajdę się zaraz przed rosyjskim posterunkiem. Wreszcie znowu wychodzę na otwartą przestrzeń i bez przeszkód mogę czuć wiejący w plecy wiatr. Pozbyłem się również kundli. Teraz znowu zaczyna się droga w górę, w dół, w górę, w dół, przez pola kukurydziane, kamienie, lasy, w których jest nieco ciężiej z orientacją, ponieważ wiatr tutaj jest prawie niewyczuwalny. Na horyzoncie widzę nieprzerwanie rozbłyski i słyszę huki oraz grzmoty. Mogę się w ich stronę kierować, żeby utrzymać południowy kurs. Omijam wszelkie podejrzanе miejsca, tam gdzie słysząc jakieś odgłosy. Krótко po 3.00 nad ranem z mojej lewej strony robi się szaro, oznacza to nadchodzący dzień. Dobra kontrola, teraz wiem: wiatr się nie zmienił i poszedłem w dobrym kierunku, na południe. Od godziny pierwszej przeszedłem minimum dziesięć kilometrów, wcześniej może piętnaście do dwudziestu, znajduję się więc dwadzieścia pięć do trzydziestu kilometrów na południe od Dniestru.

Przede mną jest wysokie wzgórze, ma dwieście pięćdziesiąt metrów. Wchodzę pod górę, może z wierzchołka będę miał dobrą widoczność i wyznaczę sobie jakieś charakterystyczne punkty. Jest już jasno, ale nie widzę z góry nic ciekawego; trzy małe wioski na lewo i prawo w dół, oddalone o kilka kilometrów. Interesującym jest dla mnie fakt, że wzgórze rozpoczyna się pagórkami, który biegnie w kierunku południowym, więc zachowuję mój kierunek marszu. Boczne pochyłości nie są zalesione i są płaskie, można je łatwo przeoczyć. Prześladowcy musieliby wejść pod górę, by zaobserwować każdy ruch i nie będzie to łatwe. Kto spodziewałby się mnie tutaj? Cieszę się, bo chociaż jest dzień, mam nadzieję przejść jeszcze kilka kilometrów na południe. W krótkim czasie chcę przebyć jak najwięcej kilometrów.

Szacuję, że wzgórze ma dziesięć kilometrów długości, jest

nieskończenie długie! Ale czy na pewno tak długie? Dziesięć kilometrów to przecież odległość, którą wcześniej dla sportu przebiegałeś zazwyczaj w czterdzieści minut. To, co kiedyś potrafiłeś zrobić w czterdzieści minut, musi ci się teraz udać w sześćdziesiąt; nagrodą jest wolność. Więc może spróbujemy biegu długodystansowego?

Sposób, w jaki na wzgórzu uprawiam bieg długodystansowy, musi wyglądać jak kiepskie przedstawienie — w strzępach, gołe, zakrwawione stopy, ramię skurczone w bólu.

Musi ci się udać... myśl tylko o dziesięcioboju... i na pewno to tylko jedna godzina...

Muszę teraz opuścić chroniący mnie pagórek, droga prowadzi w dół. Przede mną otwiera się przestrzeń, gdzie rozciąga się niewielka dolina. Niebezpiecznie, mogą się tutaj zaraz pojawić jakieś niespodzianki. Jednak zbliża się powoli godzina siódma, przez co szanse na jakieś nieprzyjemne spotkanie są raczej znikome.

Moje siły znowu są na wyczerpaniu. Muszę się napić... zjeść... odpocząć... Do tej pory nie widziałem żywej duszy. Być ostrożnym? Co mogę zrobić? Nie mam broni, mam tylko pragnienie i jestem głodny. Ostrożność? Ostrożność to cnota, ale pragnienie i głód pozbawia sił. Słabość sprawia, że jestem lekkomyślny; nieco na lewo, w porannej mgiele, pojawiają się na horyzoncie dwie pojedyncze zagrody. Muszę do nich zajrzeć...

Stoję chwilę przy stodole i wychylam głowę za róg, żeby wybadać teren; budynek ziele pustką, wszystko rozbrojone do ostatniej deski. Żadnego bydła, żadnej żywej istoty — a jednak — szczur przebiega z jednego kąta do drugiego. Na dziedzińcu gnije duży stos liści kukurydzy. Gdybym tylko znalazł kilka kolb kukurydzy... albo tylko jedną kolbę... nic nie znajduję... grzebię dalej... grzebię i grzebię... nic!

Nagle słyszę jakiś głos dochodzący z tyłu; w jednym z budynków przemykają jakieś postaci: Rosjanie lub uciekinierzy, którzy są tak samo głodni jak ja i chcą tego samego?

A może są to rabusie, którzy chcą coś jeszcze ukraść? W drugiej

zagrodzie to samo. Również tutaj przeszukuję dokładnie stos liści — nie ma nic. Rozczarowany podejmuję decyzję: skoro nie ma nic do jedzenia, to przynajmniej muszę odpocząć. Wygrzebuję sobie dziurę w stosie liści kukurydzy i chce się właśnie położyć, ale nagle słyszę nowy hałas. Po ścieżce obok jedzie furmanka. Z przodu siedzi człowiek w futrzanej czapce, obok niego dziewczyna. Gdzie jest dziewczyna, tam nic nie może się stać, idę więc. Czarna czapka futrzana pozwala mi przypuszczać, że jest to rumuński chłop.

— Ma pani coś do jedzenia? — pytam dziewczynę.

— Jeśli zechce pan to zjeść. — Wyciąga ze swojego worka trochę czerstwego pieczywa. Chłop zatrzymuje konia. Dopiero teraz zdałem sobie sprawę, że pytanie zadałem po niemiecku i w tym samym języku otrzymałem odpowiedź.

— Skąd zna pani niemiecki?

Mówi, że przybyła z Dniepropietrowska z niemieckimi żołnierzami, tam nauczyła się niemieckiego. Teraz chce zostać przy rumuńskim chłopie, któremu towarzyszy. Uciekają przed Rosjanami.

— Ale poruszacie się dokładnie w ich kierunku. — Widzę po jej twarzy, że nie chce w to uwierzyć. — Czy Ruscy byli już w mieście, tam w tyle?

— Nie, a miasto nazywa się Florești.

Nieoczekiwana odpowiedź uszczęśliwiła mnie, to musi być znana mi linia kolejowa Bałta — Florești

— Może wiesz, dziewczyno, czy są tam jeszcze niemieccy żołnierze?

— Niemcy już nie, ale może Rumuni.

— Bardzo dziękuję i miłej podróży.

Macham do nich. Już teraz słyszę, jak będą mnie później pytać, dlaczego nie zarekwirowałem furmanki. W tym momencie w ogóle nie pomyślałem o czymś takim. Nasunęły mi się natomiast inne myśli: Może są zbiegami, tak jak ja? I czy nie powinienem być wdzięczny Bogu, że tak daleko uciekłem od zagrożenia?

Gdy napięcie już trochę opadło, dopada mnie osłabienie. Na ostatnich kilometrach miałem silne dolegliwości: ból przenika nagle

przez moje poranione stopy, ramię boli przy każdym kroku. Uciekinierzy z wózkiem i całym ich dobytkiem idą w moją stronę, wszyscy się śpieszą.

W granicach miasta Florești, na skarpie, stoi dwóch żołnierzy; mają niemieckie mundury? Jeszcze kilka metrów dalej i moje nadzieje się spełniają. Niezapomniany widok. Wołam do nich:

— Podejdźcie tutaj!

— Co to znaczy „podejdźcie”, kim wy w ogóle jesteście?

— Jestem major Rudel.

— Nieee, żaden major tak nie wygląda.

Na szczęście w kieszeni mam Krzyż Rycerski z Liśćmi Dębu i Mieczami. Wyciągam go i pokazuję. Jeden kapral mówi:

— To jest już coś, w co możemy uwierzyć.

— Czy stacjonuje tutaj jeszcze niemieckie dowództwo?

— Nie, tylko punkt opatrunkowy.

Chcę tam iść. Zabierają mnie i idziemy; chodzenie bardziej przypomina teraz czołganie. Lekarz odcina mi koszulę i spodnie od ciała, wszystko jest sklejone, całkowicie otarte stopy smaruje jodyną, ramię również. Podczas opatrywania ran jem chleb z masłem i kiełbasą — najlepszy posiłek w życiu. Pytam o wóz, który mógłby mnie zaraz zabrać na lotnisko w Bałcie. Mam nadzieję znaleźć tam samolot, którym polecę bezzwłocznie do mojego dywizjonu.

— A co chce pan na siebie włożyć? — pyta lekarz; wszystko jest przecież porozrywane. — Nic nie mamy. — Nagi, zostaję okryty kocem i wsiadam do samochodu, który zawiezie mnie do Bałty. Zatrzymujemy się przed budką kontroli lotów w Bałcie. Kto to jest? Drzwi samochodu otwiera oficer techniczny z mojego dywizjonu, podporucznik Ebersbach.

— Podporucznik Ebersbach, oddział rozpoznawczy dla przeniesienia 3. Dywizjonu do Jass.

Za nim stoi żołnierz, który ma dla mnie ubranie drelichowe. Moja jazda nago została więc telefonicznie omówiona pomiędzy Florești a Bałtą, a podporucznik Ebersbach był przypadkiem w kontroli lotów.

Słyszał, że zaraz pojawi się jego uznany za zmarłego dowódca w stroju Adama. Wsiadam do Ju 52 i lecę do mojego oddziału do Rauchowki. Wszystkie wieści dotarły tam z prędkością wiatru i kucharz eskadry, Runkel, już przygotowuje tort. Wpatruję się w radosne twarze kompanów, cały mój dywizjon się stawił. Czuję się jak nowo narodzony; jakby wydarzył się cud: życie ponownie zostało mi podarowane. Powrót do oddziału jest najpiękniejszą nagrodą za najtrudniejszą gonitwę mojego życia.

Żal z powodu Henschla; był wspaniałym strzelcem pokładowym, który miał na swoim koncie tysiąc dwieście lotów na wroga. Wieczorem razem siedzimy wokół ognia, jestem pod dużym wrażeniem. Jest tutaj delegacja korpusu lotniczego oraz lekarz, który ma mnie „pilnować w łóżku”. Przynosi gratulacje od generała, zakaz latania oraz rozkaz udania się na urlop, jak tylko będę w stanie podróżować. Znowu rozczaruję biednego generała. Odczuwam wewnętrzny niepokój. W jaki sposób zostaną zatrzymani Sowieci, którzy potężną siłą maszerują teraz od Dniestru na południe? Nie mogę ani chwili spokojnie leżeć w łóżku.

Następnego dnia mamy zostać przeniesieni do Jass. Pogoda jest kiepska, nie ma możliwości latania. Skoro wszyscy muszą odpocząć, mogę poddać się zaleceniom lekarza. Dzień później lecę z moim dywizjonem do Jass, stąd mamy bliżej, by wystartować na zbliżające się operacje nad Dniestrem. Moje ramię jest unieruchomione, ale nie ma to decydującego wpływu na lot. Gorzej ze stopami, nie mam na nich prawie w ogóle skóry i nie mogę biegać. Każde przyciśnięcie pedału steru kierunku sprawia mi ogromny ból; jestem wnoszony do maszyny.

Jassy to piękne rumuńskie miasteczko uniwersyteckie, niezniszczone przez wojnę. To dla nas wspaniały widok, niespotykany w naszej ojczyźnie. Stoimy przed wystawą w Jassach i cieszymy się jak dzieci.

Następnego ranka zwiad zlokalizował silne jednostki zmotoryzowane oraz czołgi. Znajdują się na północy od Bałty,

ewentualnie są już w mieście. Pogoda jest zła, krajobraz pagórkowaty, najwyższe szczyty gór spowite są mgłą. Sytuacja jest poważna, na naszym przedpolu nie ma żadnych jednostek. Jednostki zmotoryzowane mogą dotrzeć tu w połowie dnia, kto wówczas je zatrzyma? Jesteśmy sami, mamy meldunki o silnej obronie prowadzonych dział przeciwlotniczych; sowieckie ŁaG-5 i airacobry latają stale nad czołgami. Rosyjski front południowy, rumuńskie pola naftowe — dwa ważne punkty strategiczne — są zagrożone. Nie przyjmuję i nie słucham żadnych zaleceń dotyczących mojego stanu zdrowia. Sowietów muszą zostać zatrzymani, czołgi, siła uderzeniowa armii, muszą zostać zniszczone.

Minie jeszcze osiem dni, nim nasze jednostki naziemne będą mogły dać odpór.

Starszy sierżant Rothmann zanoszą mnie do samolotu. Sześć najcięższych lotów przy najgorszej pogodzie, aż do godziny 3.00 po południu. Silna obrona! Prawie po każdym locie muszę zmieniać maszynę, ponieważ zostaje uszkodzona przez ostrzał naziemny. Mój stan fizyczny jest zły, utrzymuje mnie tylko silne pragnienie, by zatrzymać Sowietów, gdziekolwiek się znajdują. Są to z pewnością jednostki, które chciały mnie zabić; podczas mojej ucieczki na pewno przekazano przez radio, że złapano w niewolę majora Rudla. Prawdopodobnie nikt nie wierzył, że zdołam się jeszcze przedostać na swój własny teren. Czy pojmani kompani wygadali, kto był uciekinierem?

Czołgi, wóz zaopatrzeniowy z paliwem i w żywnością, piechotę i kawalerię atakujemy bombami oraz bronią pokładową. Ataki wykonujemy z wysokości pomiędzy dziesięć a dwieście metrów, ponieważ pogoda jest kiepska.

Lecę samolotem mojej eskadry niszcycieli czołgów z działkami 3,7 cm i poluję na czołgi lotami koszącymi. Wkrótce nikt z eskadry niszcycieli czołgów nie będzie mógł latać, ponieważ za każdym razem, gdy moja maszyna zostaje ostrzelana, muszę wziąć inną i tak samoloty, jeden po drugim, odstawiamy. Jeśli tankowanie całego

dywizjonu trwa zbyt długo, pozwalam szybko zatankować inny samolot oraz mój i lecimy między poszczególnymi lotami w dwójkę. Najczęściej nie ma żadnych naszych myśliwców. Rosjanie, z racji miażdżącej przewagi, czują swoją siłę. Skręty przychodzą mi ciężko przy walkach powietrznych, ponieważ nie mogę ruszać sterem kierunku, pracuję tylko drążkiem! Do tej pory zaliczyłem trafienia tylko z dział przeciwlotniczych, jednak tego i tak jest dosyć przy każdej akcji. Przy ostatnim locie nie mam już żadnego działa, lecę tak jak dywizjon, normalnym samolotem Stuka z bombami i dwoma dwucentymetrowymi działkami, których pociski nie przebijają pancerza czołgu. Przypuszczam, że Rosjanie nie spodziewają się nas o tak późnej porze. Teraz chcemy dokładnie określić, gdzie się znajdują i uzmysłwić sobie ogólny obraz sytuacji. Jest to bardzo ważne, biorąc pod uwagę jutrzejszy dzień. Lecimy wzdłuż dwóch ulic na północ w kierunku Bałty, słońce jest jeszcze wysoko; na lewo przede mną, od strony wsi Fălești, unoszą się tumany kurzu. Być może jakaś rumuńska jednostka. Zostawiam dywizjon u góry, ja lecę nisko nad wioską; zostaję przywitany przez silną obronę naziemną i działa przeciwlotnicze. Widzę mnóstwo czołgów, za nimi kolumnę wozów ciężarowych; zaopatrzenie i zmotoryzowana piechota. Dziwnym sposobem czołgi mają załadowane po dwie lub trzy baryłki paliwa. Nagle wszystko zrozumiałem. Nikt już nas tutaj nie oczekiwał i Sowietci chcieli szybko ruszyć dalej, jeśli to możliwe, aż do serca Rumunii, do pól naftowych. Nasz front południowy zostałby tym samym odcięty. Wykorzystują zmierzch i noc, ponieważ nie mogą się poruszać za dnia, gdy nad ich głowami latają moje sztukasy. Z tego powodu na czołgach mają baryłki, w razie potrzeby chcą przejechać bez kolumny zaopatrzeniowej. Planują wielką operację i właśnie się do niej zabierają, teraz jasno to widzę. Jesteśmy jedynymi, którzy o tym wiedzą, na nas spoczywa odpowiedzialność. Przekazuję przez radio:

— Lot o szczególnym znaczeniu. Każdą bombę zrzucić pojedynczo. Następnie atakować nisko aż do ostatniego naboju. Strzelcy pokładowi

strzelać też do pojazdów.

Zrzucam moje bomby i dwucentymetrowymi działkami przystępuję do polowania na czołgi. Zazwyczaj nie opłaca się strzelać taką amunicją do czołgów, ale dzisiaj Sowoci taszczą baryłki z benzyną, więc można. Po pierwszej bombie kolumna Iwanów nie reaguje i przy silnym ogniu obronnym chcą posuwać się dalej. My jednak nie damy się przepędzić; teraz dopiero zrozumieli naszą determinację. Opuszczają w popłochu ulice, na oślep, wykonują uniki we wszystkich możliwych kierunkach. Za każdym razem przestrzeliwuję baryłki amunicją zapalającą lub burzącą. Paliwo przecieka przez jakieś szczeliny; niektóre czołgi, które stały w cieniu za pagórkiem, eksplodują jasnym światłem. Jeśli amunicja wylatuje w powietrze, na niebie pojawiają się sztuczne ognie, a jeśli czołgi mają amunicję sygnałową, wówczas na niebie wirują najróżniejsze kolory.

Podczas każdego kolejnego nalotu odczuwam odpowiedzialność, która na nas spoczywa, i mam nadzieję, że wszystko nam się uda. To przeznaczenie, że znaleźliśmy jeszcze dzisiaj tę kolumnę. Moja amunicja wyczerpała się, ustrzeliłem nią pięć czołgów, ale stoi jeszcze kilka kolosów. Niektóre jadą, zamierzam je jakoś dopaść.

— Hannelore 7, I. — To dzisiejszy pseudonim dowódcy 7. Eskadry.
— Po wystrzeleniu ostatniego naboju lećcie do domu.

Ja lecę, tak szybko, jak samolot pozwala, z drugim samolotem z powrotem do bazy. Nie tankujemy, wystarczy to, co mamy; jeszcze tylko trochę amunicji. Zmierzch szybko zapada. Wszystko dzieje się zbyt wolno, chociaż dzielni ludzie odpowiedzialni za broń i bomby robią wszystko, najlepiej jak potrafią; przekazałem im krótko, o co tutaj chodzi i teraz za wszelką cenę chcą dorównać swoim latającym kompanom. Dziesięć minut później ponownie startuję; naprzeciw mnie leci jeden z dywizjonów. Na miejsce nadlatują już ze światłami pozycyjnymi. Długo to trwa, w końcu jestem znowu u celu; już z daleka widzę pożary czołgów i wozów. Eksplozje oświetlają na krótko pole bitwy. Niskim lotem lecę obok ulicy na południe, nagle widzę dwa stalowe kolosy jadące na północ. Prawdopodobnie chcą

przekazać smutną wieść oddziałom na tyłach. Zakręcić i do akcji, rozpoznaję ich dopiero bezpośrednio blisko ziemi. Ciężko trafić. Tak jak ich poprzednicy, tak i oni wiozą ze sobą baryłki z benzyną, przez co nietrudno doprowadzić do wybuchu, ale cała amunicja została zużyta. Łącznie zniszczyłem dzisiaj już siedemnaście czołgów. Mój dywizjon zlikwidował podobną liczbę, a więc Iwany stracili ich dzisiaj ponad trzydzieści. To dla nich czarny dzień. Dzisiejszej nocy z pewnością możemy spać spokojnie w Jassach. Jak daleko się posunęliśmy, pokaże jutro. Teraz stopniowo zaczynam odczuwać bóle, napięcie powoli ustępuje. Korpus wojskowy oraz lotniczy żądają szczegółów, przez pół nocy mam przy uchu słuchawkę telefonu.

Jutrzejsza misja jest jasno określona: zwalczanie kolejnych, licznych sił wroga.

Startujemy wcześniej rano, żeby być już daleko przy pierwszym świetle dnia. Iwan z pewnością będzie chciał wykorzystać ten czas. Pogoda jest kiepska, podstawa chmur sto do stu pięćdziesięciu metrów nad lotniskiem; Petrus jest znowu po drugiej stronie. Otaczające wzgórze toną w błocie. Długie loty możemy wykonywać tylko w dolinach. Jestem ciekawy, co się dzisiaj wydarzy. Przelatujemy obok Fälești, wszystko tam wygląda tak, jak wczorajszego wieczoru — teren całkowicie zniszczony. Dopiero na południe od Bałty natrafiamy na pierwsze czołgi i kolumny zmotoryzowane. Silna obrona, witają nas myśliwce oraz działa przeciwlotnicze; rozniosła się wiadomość, że wczoraj pokazaliśmy się z dobrej strony. Nie chciałbym dzisiaj lądować awaryjnie. Atakujemy bez przerwy; podczas każdego lotu prowadzimy walki powietrzne sami, ponieważ nie dysponujemy żadnymi myśliwcami. Poza tym pogoda bardzo utrudnia zadanie, nieustannie nisko latamy, ale nie notujemy strat. Musimy być twardzi, działamy w obronie koniecznej, we własnej sprawie. Jeśli zaprzestaniemy lotów, Iwan niebawem pojawi się na naszym terenie. Wielka szkoda, że przy tak trudnych lotach nie towarzyszy mi Henschel. Wiara w sukces byłaby większa, gdybym miał tak doświadczonego strzelca na pokładzie. Z tyłu siedzi dzisiaj starszy

sierżant Rothmann. Jest dzielny, ale brakuje mu doświadczenia. Wszyscy zawsze chętnie ze mną latają, mówią: „Jeśli nikt nie powróci, stary wróci na pewno”. Po drugim locie wszystko znowu trwa za długo i z podporucznikiem Fischerem lecimy w dwie maszyny „solo”. Mamy zniszczyć czołgi w miejscowym lesie w Bałcie. Nad celem wita nas kilka myśliwców. Pogoda pogarsza się, widoczność wynosi nie więcej niż osiemset metrów. Chcę myśliwców — ale nie ma własnych, wszystkie rosyjskie.

— Fischer, uwaga, same airacobry, pozostań na linii, mgła.

Już nas zobaczyli, jest ich około dwudziestu. Właśnie nas dwóch im brakowało, przystępują do akcji. Na górze nie ma miejsca, lecimy najniżej, jak tylko się da, wykorzystujemy każdy mały wąwóz, żeby w nim zniknąć. Nie mogę wykonywać silnych ruchów obronnych, ponieważ nie jestem w stanie stopami poruszać pedałów steru kierunku. Sterem wysokości wykonuję tylko nieustanne zmiany kierunku. To nie wystarcza, jeśli z tyłu jest myśliwiec, który potrafi trochę latać, a ten który właśnie na mnie poluje, zna swój zawód. Rothmann traci nerwy:

— Odstrzelą nas. — Krzyczę na niego, że powinien być spokojny, niech lepiej strzela. Krzyczy, coś nieustannie trzaska w mój kadłub, strzał za strzałem w samolot. Nie mogę poruszać sterem kierunku, dopada mnie bezsilna wściekłość, nie mogę się bronić. Słyszę, jak uderzają pociski dużego kalibru, airacobry poza swoimi działkami dwucentymetrowymi strzelają również z działek 3,7 cm. Jak długo wytrzyma jeszcze mój dzielny Ju 87? Kiedy mój samolot się zapali lub rozwali? Trzydzieści razy podczas wojny spadałem, zawsze przez obronę naziemną, nigdy przez myśliwca. Zawsze mogłem obsługiwać ster kierunku, dzięki temu latałem. To są pierwsze i ostateczne strzały myśliwca.

— Rothmann, strzelaj! — Nic nie odpowiada, jedynie słyszę jego ostateczne słowa:

— Zaciął się... Au! — Nie mam już ochrony. Iwany szybko to zauważają i jeszcze chętniej przystępują do ataku; atakują od tyłu, z

lewej i z prawej. Również od przodu, co chwilę pojawia się jakiś wyrostek. Jeśli są warunki, chowam się w małych wąwozach. Całkiem nieźle strzelają w żywą tarczę celowniczą. Strzał za strzałem w samolot. Prawdopodobieństwo mojego powrotu znowu jest znikome. Opuśczeni mi krótko przed lotniskiem w Jassach, z pewnością nie mają już amunicji. Fischera nie ma, zostawał zawsze w tyle za mną i nie mogłem go obserwować. Również Rothmann nie wie, gdzie jest Fischer. Został zmuszony do lądowania awaryjnego czy spadł? Nie wiem. Utrata młodego, odważnego oficera porusza cały dywizjon. Moja maszyna jest zniszczona strzałami z działek dwucentymetrowych i ośmioma trafieniami działek 3,7; Rothmann nie jest już taki pewny, że latanie ze mną jest gwarancją przeżycia.

Po takim locie jest się wewnętrznie zmęczonym, zaszczutym, ale narzekanie na nic się nie zda. Nowy samolot i wracać do akcji. Sowieci muszą zostać zatrzymani. Dzisiaj zestrzeluję dziewięć czołgów. Ciężki dzień. Podczas ostatnich lotów muszę długo szukać, żeby znaleźć jakiś czołg, to dobry znak. Myślę, że główna siła uderzeniowa Sowietów została złamana, sama piechota bez czołgów nic wielkiego nie zdziała.

Zwiad w następnych dniach potwierdza moje przypuszczenia. Wszędzie dokoła cicho, jakby wszystko było martwe. Ląduję po pierwszym locie i doskakuje do mnie młody technik uzbrojenia, gestykuje szybko, i gratuluje mi nadania Brylantów. Dopiero co nadeszła wiadomość od Führera, niestety nie mogę dalej latać. Huczący silnik zagłusza część jego słów, ale jakoś to sobie wszystko składam. Żeby nie oglądać mojego zakazu latania czarno na białym, po pierwszych lotach nie udaję się na stanowisko dowodzenia, tylko zostaję przy samolotach, aż znowu będą gotowe. W południe dostaję wezwanie od generała, mam udać się do Odessy.

W tym czasie ze wszystkich kierunków nieba, również od członków rządu, przychodzą gratulacje. Wywalczyć pozwolenie na latanie, to będzie ciężka bitwa. Jestem niemile poruszony, że koledzy zbroją się teraz do lotu, a ja sam muszę lecieć do Odessy. Czuję się jak

wypędzony. Jeśli zakaz lotów jest związany z wyróżnieniem, to odczuję to jako psychiczne brzemię, a nie radość z powodu uznania moich dokonań. W Odessie nie dowiaduję się niczego nowego, tylko to, co już wiem, i czego nie chcę słyszeć. Gratulacje puszczam mimo uszu, bo moje myśli są przy kompanach, którzy nie mają takich zmartwień i mogą latać. Zazdroszczę im. Chcę dojechać do głównej kwatery Führera i przyjąć od niego Brylanty. Najpierw lecimy do Tyraspolu, stamtąd zabieram Ju 87 — normalnie Henschel byłby przy mnie, teraz z tyłu siedzi Rothmann. Do Salzburga udajemy się przez Fokszany — Bukareszt — Belgrad — Kecskemét — Wiedeń. Składać meldunek głowie państwa, mając na sobie miękkie, lotnicze, futrzane buty, to niecodzienne. Cieszę się jednak, że mogę się w nich poruszać, nie szkodzi, że z wielkim bólem. Podpułkownik von Below odebrał mnie z Salzburga, Rothmann jedzie koleją do domu, odbiorę go na Śląsku w drodze powrotnej.

Dwa dni leżę w marcowym słońcu na tarasie dziedzińca w Berchtesgaden i oddycham wspaniałym, ojczystym powietrzem górskim. Powoli się rozluźniam. W przepięknym Berghofie ⁴³, trzeciego dnia, stoję naprzeciwko Führera. Sytuację militarną ostatnich czternastu dni zna w najdrobniejszych szczegółach i daje wyraz swojej radości, że los był tak łaskawy i mogłem tego wszystkiego dokonać. Sprawia na mnie wrażenie osoby cieplej i serdecznej. Mówi, że zrobiłem już wystarczająco dużo, stąd zakaz dalszego latania. Uzasadnia to tym, że nie wszyscy wielcy żołnierze powinni polec na polu chwały, swą wyjątkową postawą i doświadczeniem powinni raczej służyć młodszym. Mówię mu, że nie przyjmę odznaczenia, jeśli nie będę mógł dalej latać z moim dywizjonem. Jego twarz poważnieje, nastaje milcząca chwila, po której Führer śmieje się:

— A więc latajcie. — Teraz jestem szczęśliwy i już się cieszę na widok uradowanych twarzy moich kompanów, gdy usłyszą, że znowu jestem z nimi. Pijemy w towarzystwie Führera herbatę i rozmawiamy jeszcze przez dwie godziny. Głównymi tematami są nowości w

zakresie techniki zbrojeniowej, aktualna sytuacja oraz historia. Opowiada mi szczególnie o broni v, którą już wypróbowano. Obecnie nie da się jeszcze ocenić jej możliwości, ponieważ celność wyrzucanych pocisków jest nadal niezadowalająca. Nie jest to jednak aktualnie takie istotne, ponieważ teraz najważniejsze są bezbłędnie latające rakiety. Później w grę nie będą już wchodziły konwencjonalne pociski, lecz coś zupełnie innego, co jest tak potężne, że przesądzi o losach wojny. Prace są już bardzo zaawansowane i należy liczyć się z ich rychłym zakończeniem. Dla mnie są to absolutne nowości i nie mogę sobie tego wszystkiego wyobrazić. Później dowiaduję się, że działanie nowych rakiet ma być związane z energią atomową. Każda wizyta u Führera pozostawia długotrwałe wrażenie. Z Salzburga lecę na krótko do Görlitz, mojego rodzinnego miasta. Wszystkie te przyjęcia męczą mnie bardziej niż loty na wroga. O godzinie siódmej rano leżę jeszcze w łóżku, a chór dziewczęcy chce mnie powitać śpiewem; moja żona musiała mnie bardzo długo namawiać, żebym powiedział: „Dzień dobry”. Ciężko jest uświadomić ludziom, że pomimo otrzymania Brylantów nie chce się świętować i robić przyjęć. Chcę wypocząć, tylko wypocząć. Kilka dni jestem jeszcze w wąskim gronie rodziny u moich rodziców. W radiu słyszę relacje z frontu wschodniego i myślę o walczących tam żołnierzach. Nic mnie tu nie trzyma. Dzwonię do Rothmanna w Zittau i Ju 87 leci kursem południowym przez Wiedeń — Bukareszt ponownie na wschód.

XIV

LATO PRZEZNACZENIA 1944

Kilka godzin później ląduję w Fokszanach w obszarze północnorumuńskim. Mój dywizjon przebywa teraz w mieście Huși, trochę na północ stąd. Front jest obecnie znacznie bardziej umocniony niż przed czternastoma dniami i przebiega wzdłuż krawędzi położonego daleko na północ miasta Jassy, od rzeki Prut przez Dniestr.

Miasteczko Huși leży między wzgórzami. Część tych wzniesień to wielki obszar uprawy winorośli. Czy będziemy tu jeszcze do czasu zbiorów? Lotnisko leży na północnym krańcu miasta, a ponieważ nasze kwatery znajdują się dokładnie z drugiej strony, codziennie musimy przemierzać miasto w drodze do samolotów. Ludność wygląda na zainteresowaną naszymi poczynaniami. Szczególnie przedstawiciele kościoła są z nami w ścisłym kontakcie. Biskup, do którego jestem często zapraszany, wielokrotnie deklaruje nam, że duchowieństwo upatruje w naszym zwycięstwie jedynej szansy na religijną wolność i niezależność, i pragnie go tak szybko, jak to możliwe. W mieście jest wielu handlarzy i niezliczona liczba małych sklepików. Jest to duża różnica w stosunku do sowieckiej Rosji, skąd właśnie przybywamy, i gdzie klasa średnia została zmieciona z powierzchni ziemi — połknięta przez proletariacki moloch. Objeżdżając miasto, dostrzegam mnóstwo psów, najwyraźniej bezpańskich. Wałęsają się po ulicach i w każdym innym miejscu, ciągle się na nie natykam. Mieszkam wówczas w małym dworku z winnicą, gdzie po jednej stronie płynie mały potok, w którym można się kąpać. Nocą po ogrodzie włóczą się całe hordy psów. Idą jeden za

drugim, stadami, dwadzieścia, trzydzieści stworzeń. Któregoś ranka leżę jeszcze w łóżku, aż tu nagle olbrzymi kundel zagląda do mnie. Przednimi łapami opiera się o gzyms okienny, a za nim, piętnastu koleżków, również stojących tylko na tylnych nogach. Każdy z nich przednimi łapami opiera się o stojącego przed nim psa. Wszystkie wpatrują się w moje okno, a kiedy je przeganiam, zasmucone i bez szczenia powracają do swojej nieustannej gonitwy. Wiedzie nam się dobrze, nie odczuwamy głodu, gdyż żołd wojskowy otrzymujemy w lejach i nawet jeśli nie ma zbyt wiele do kupienia, to z pewnością zostają jeszcze jajka. Dlatego prawie cały żołd jest na nie przeznaczany. Wśród oficerów niewątpliwym rekordzistą w tej kwestii jest porucznik Stähler, odnosi na tym polu zdumiewające sukcesy.

W dni, gdy z powodu braku benzyny, nie możemy latać, wystawiamy na próbę naszą sprawność fizyczną. Każdy w dywizjonie uprawia jakiś sport: bieg na przełaj, gimnastyka i naturalnie piłka nożna. Ból w mięśniach jest całkiem silny. Początkowo zajęcia fizyczne sprawiały mi pewne trudności, gdyż podeszwy moich stóp nie były jeszcze całkiem zagojone, a ból przeszywał mój bark przy każdym niekontrolowanym ruchu. Nawiasem mówiąc, dla całej grupy ta aktywność sportowa jest dobrym odprężeniem. Kilku, jestem chyba najbardziej gorliwym spośród nich, wykorzystuje swój wolny czas do przemierzania okolicznych górskich lasów oraz do uprawiania innych dyscyplin sportowych.

Najczęściej wyruszamy między czwartą a piątą. Po drugiej stronie miasta za każdym razem spotykamy olbrzymią trzodę owiec, którą poprzedza osioł. Osioł ma wiszącą od głowy w dół długą grzywę, tak że jego oczy są zupełnie niewidoczne, a my jesteśmy zdumieni, jak on może w ogóle cokolwiek widzieć. Z powodu jego długiej grzywy nazywamy go „zaciemnionym osłem”. Pewnego ranka przejeżdżamy bardzo blisko niego i ciągniemy go żartobliwie za ogon. To wywołuje szok u osła i splot nieprzewidzianych wydarzeń. Najpierw osioł wierzga tak mocno jak koń tylnymi nogami — potem poddaje się

swojej ośle naturze i staje, jakby kij połknął — po chwili znów przyspiesza i zasuwa pędem na sam przód. Powierzone mu stado owiec nic a nic nie rozumie z tej niezwyklej sytuacji, jeszcze mniej pojmuje, dlaczego osioł ruszył z kopyta i pognął w swoją stronę z prędkością zająca. Kiedy osioł znika, w powietrzu rozbrzmiewają dzikie ryki i nagle wszystkie owce galopują za osłem... Kiedy wróg gwałtownie odpiera nasze ataki, nie robi to na nas takiego wrażenia, gdyż ciągle mamy przed oczami zabawną reakcję zwierząt, a przez to i radość życia w sercu, tak więc grożące nam niebezpieczeństwo chwilowo traci na znaczeniu.

Akcje przeprowadzamy w Rumunii, gdzie po okresie względnego spokoju Sowieci wprowadzają nowe siły i kierują uderzenie w samo serce tego państwa. Latamy głównie w obszarze, który od zachodu zamyka miejscowość Târgu Frumos, a na południowym wschodzie ograniczony jest kilkoma przyczółkami mostowymi Dniestru, na południe od Tyraspolu. Jest tu teren, położony na północ od Jassy, gdzie liczba jednostek wroga jest największa. Sowieci próbują wydrzeć nam wyżyny wokół Karpat, w pobliżu Prutu. Na tak zwanym Schlossbergu toczą się w tym okresie najbardziej zaciekle walki o pozostałości murów zamku Stanca; wiele razy tracimy ten cel i znowu go zdobywamy.

Przez ten obszar przetacza się niezliczona liczba Sowietów. Często atakujemy tutejszy most na rzece, który znajduje się nad Prutem i Dniestrem, i dalej na wschód od Kiszyniowa, Kosznica, Grigoriopol, przyczółek Butor — te wszystkie nazwy jeszcze długo pozostaną w naszej pamięci. W krótkim czasie strzelcy z 52 Pułku Myśliwskiego są już u nas, jak również major Barkhorn, wielki znawca w swojej dziedzinie. Często towarzyszą naszym atakom i mają z nami niemało kłopotów, ponieważ nowe Jaki-5 walczące po stronie sowieckiej wciąż wymagają sporo zachodu. Wysunięte naprzód stanowisko dowodzenia korpusu lotniczego ma siedzibę w Jassach, skąd przestrzeń powietrzna nad frontem jest dobrze widoczna. Generał korpusu lotniczego często znajduje się z przodu, żeby obserwować

swoje jednostki we współpracy z wojskiem lądowym. Dysponuje radiostacjami, które umożliwiają mu nasłuch wszystkich komunikatów przekazywanych w powietrzu i na lądzie. Piloci myśliwców rozmawiają między sobą i ze swoim dowódcą, podobnie komunikują się załogi sztukasów — ze sobą i ze swoim oficerem łącznikowym na lądzie. Każdy z nich naturalnie nadaje na innej częstotliwości fal. Jak bardzo generał martwi się o swoich ludzi, uświadamia mi jego zachowanie w trakcie ostatnich odwiedzin na naszym stanowisku dowodzenia. Generał przyglądał się lądowaniu mojego dywizjonu sztukasów nad Jassy. Udaliśmy się na północ i po wznowieniu ruchu lotniczego powinniśmy zaatakować wskazane cele w okolicach zamku. Zostaliśmy przejęci nad Jassami nie przez naszą eskortę myśliwców, lecz przez mocną rosyjską jednostkę ŁaG-5 i wywiązała się dzika walka samolotów. Wolne sztukasy przeciwko szybkim jak strzała myśliwcom to nierówna walka, zwłaszcza że tonaż bomb sprawia, że nasze sztukasy są jeszcze bardziej ociężałe. Generał obserwuje i przysłuchuje się temu z zafrasowaniem. Dowódca 7. Eskadry zakłada, że nie widzę łaga zbliżającego się od dołu do mojej maszyny i woła do mnie:

— Hannelore, uważaj, on zaraz kogoś zestrzeli! — Obserwowałem tego wyrostka już od dłuższego czasu, jednak na jego odparcie jest jeszcze czas. Nie lubię krzyków w eterze, to niepokoi załogę i zagraża bezpieczeństwu. Odpowiadam mu:

— Ten, kto mnie zestrzeli, musi się najpierw narodzić. — To wcale nie jest pyszałkowatość, moja załoga już to wie, te słowa mają za zadanie wprowadzić spokój, który w trudnych sytuacjach przenosi się na pilotów. Generał, promieniejąc, opowiada później:

— Gdy to usłyszałem, przestałem się bać o pana i pańską załogę, i raczej rozbawiony przyglądałem się wyczynom na niebie.

Często prawie morały moim pilotom przy omawianiu ataków:

— Kto nie pozostanie przy mnie, tego zestrzelą myśliwce, kto się odzepi, ten padnie ich łupem i nie będzie mu już można pomóc. A więc — pozostańcie. Trafienie z działa przeciwlotniczego to kwestia

szczęścia, w domu również może spaść wam na głowę cegła; możecie wypaść z tramwaju, gdy będziecie mieć pecha — ponadto wojna to nie ubezpieczenie na życie.

Stare załogi znały już moje poglądy i powiedzenia, oni uśmiechali się do siebie, kiedy przyjmowano nowych, i myśleli: „On może mieć rację”. To, że nie mamy prawie żadnych strat, potwierdza moją teorię. Nowi piloci muszą oczywiście opanować samoloty, zanim wylecą na front, w przeciwnym razie mogliby narazić na niebezpieczeństwo swoich kompanów. Kilka dni potem — na przykład —atakujemy na tym samym obszarze, będąc pod ciężkim ostrzałem wrogich myśliwców. Nowo przybyły podporucznik Rehm, podczas gdy ja lecę w dół, ścina swojemu poprzedzającemu śmigłem ogon samolotu wraz ze sterami. Wiatr szczęśliwym trafem spycha ich spadochrony na własne terytorium. Okrążamy je, aż wylądują szczęśliwie na ziemi, gdyż Sowieci rozstrzelaliby ich myśliwcami. Kilka miesięcy później podporucznik Rehm staje się znakomitym lotnikiem, który może wkrótce przejąć prowadzenie klucza i często w zastępstwie dowodzić eskadrą. Dla ludzi, którzy w końcu nauczą się trudnej sztuki latania, mam zrozumienie.

Podporucznik Schwirblat, który w 1. Dywizjonie odbył już ponad 700 lotów na wroga i nosi Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego nie miał tyle szczęścia, co Rehn. Po ostrzelaniu jego maszyny w obszarze docelowym musiał lądować awaryjnie za linią frontu i stracił lewe podudzie oraz kilka palców. Pod koniec wojny ponownie spotkam się z nim w akcji. Nie tylko w obszarze na północy od Jass idzie nam ciężko w powietrzu, na wschodnim przyczółku nad Dniestrem również. Pewnego późnego popołudnia lecę tylko z trzema samolotami raz jeszcze nad zakole Dniestru, między Kosznicą i Grigoriopolem, gdzie atakują z dużą siłą T-34. Towarzyszą mi z bombowcami podporucznik Fickel oraz starszy sierżant. Nasza własna eskorta myśliwska również powinna już tam być. Zbliżamy się do zakola rzeki i widzę pilotów myśliwców w locie koszącym w obszarze docelowym. Jako optymista natychmiast myślę, że to nasi.

Lecę w obszar ataku i szukam czołgu, ale w tym momencie rozpoznaję, że to nie jest moja eskorta myśliwska, tylko Iwany. Niestety zdążyliśmy się już rozdzielić w poszukiwaniu pojedynczych celów. Dwaj pozostali nie doganiają mnie od razu i nie znajdują się w koniecznej pozycji za mną. Do tego mamy jeszcze pecha, wpadamy na parę wyrostków, którzy coś umieją, co nie zdarza się zbyt często. Samolot starszego sierżanta natychmiast płonie i jak pochodnia leci na zachód. Podporucznik Fickel krzyczy, że on również został trafiony i odlatuje. Dokładnie na ogonie siedzi mi doskonały pilot samolotu ŁaG-5 i kilku innych trzymających dystans. Łąg ustawia się dokładnie za mną, co ja także zawsze robię, i otwiera klapy w samolocie, żeby nieco zwolnić. Lecę w głębokich nieckach, żeby jego również zmusić do zejścia niżej. Może z obawy przed zahaczeniem o ziemię, spudłuje. Jednak on pozostaje na swojej wysokości i leci obok mojej kabiny. Mój strzelec pokładowy Gadermann krzyczy, że zaraz nas zestrzeli. W nieco bardziej oddalonym odcinku terenu, na południowy zachód od zakola rzeki, skręcam na miejscu, łąg nie odstępuje. Gadermannowi zaciął się karabin. Amunicja smugowa przemyka tuż pod lewym skrzydłem mojej maszyny. Gadermann krzyczy:

— Ciaśniej!

Odkrzykuję:

— Nie da rady, drążek sterowniczy mam na brzuchu. — Powoli staje się dla mnie zagadką, jak ten chłopak za mną będzie w stanie skrócić swoim myśliwcem. Znowu pot leje mi się z czoła. Ciągnę i ciągnę, a pod powierzchnią niezmiennie ciągnie się smuga. Kiedy się obracam, widzę napięte oblicze Iwana. Pozostałe łagi odsunęły się i prawdopodobnie czekają na zwycięskie zestrzelenie mnie przez swojego kolegę. Sztuka lotnicza nie dla nich — ostre skręty pomiędzy dziesięcioma a piętnastoma metrami wysokości. Na skraju skarpy nagle widzę niemieckich żołnierzy, machają jak szaleni, chyba nie ogarniają całej sytuacji. Nagle Gadermann głośno krzyczy:

— Łąg na ziemi! — Czy Gadermann go zestrzelił za pomocą tylnego karabinu maszynowego czy spadł, bo załatwił go pęd przy tym

wąskim zakręcie? To samo może się stać ze mną. W słuchawkach słyszę głośne okrzyki Rosjan, mieszają się chaotycznie; oni obserwowali całą sytuację i to wydaje się czymś szczególnym. Nigdzie nie widzę podporucznika Fickla i dalej lecę sam. Wtedy dostrzegam na polu płonący Ju 87, to załoga starszego sierżanta. Stoją cali i zdrowi na dole, a niemieccy żołnierze zbliżają się do nich. Jutro znowu będą gotowi do walki! Krótco przed lądowaniem dostrzegam jeszcze podporucznika Fickla, dziś byłby powód do sutego świętowania urodzin Fickla i Gadermanna. Oni również się trzymają. Następnego poranka dzwoni do mnie oficer kontroli lotów i opowiada mi, z jaką trwogą przyglądali się wczoraj naszym poczynaniom, serdecznie gratuluje w imieniu swojej dywizji. Przechwycone wczoraj wieczorem komunikaty doniosły, że to był całkiem znany sowiecki pilot myśliwca, wielokrotny „bohater Związku Sowieckiego”. Latał dobrze, to muszę mu przyznać.

W krótkim czasie muszę się dwukrotnie zameldować u marszałka Rzeszy. Za pierwszym razem ląduję w Norymberdze i zostaję przyjęty w zamku. Jestem całkowicie zdumiony, gdy widzę, jak Göring wraz ze swoim osobistym lekarzem, ubranym w staroniemiecki kombinezon myśliwski, strzelają z łuku w kolorową szybę. Nie reaguje, gdy wchodzę, i najpierw wystrzeliwuje wszystkie strzały. Dziwię się, że prawie żadna nie chybia. Mam tylko nadzieję, że nie zawładnie nim sportowa żądza sukcesu i że nie ogłosi zawodów. Zauważyłby od razu, że z moim kontuzjowanym ramieniem nie zdołam napiąć i utrzymać łuku. Chodzę w futrzanym bucie, to oznaka pewnej słabości. Göring wyjaśnia mi, że w wolnych chwilach często strzela z łuku, to jest trening fizyczny, a osobisty lekarz, rad nie rad, towarzyszy mu. Po prostym obiedzie w kręgu rodzinnym, na którym jeszcze tylko generał Lörzer jest obecny, dowiaduję się, po co mnie wezwał.

Göring nadaje mi złotą odznakę pilota z brylantami i poleca utworzenie i przejęcie pułku nowych maszyn typu Messerschmitt Me 410 z pięciocentymetrowymi działkami. Ma nadzieję na sukces i pokonanie czterosilnikowych samolotów państw sprzymierzonych.

Rozumiem, że chciałby koniecznie zrobić ze mnie pilota myśliwców, skoro odznaczył mnie Brylantami. Z pewnością Göring wraca myślami do czasów I wojny światowej, gdzie piloci odznaczeni Pour le Merite pilotowali zasadniczo myśliwce, tak jak on sam. Ceni ludzi latających myśliwcami i chciałby mnie widzieć w ich szeregach. Opowiadam mu, jak bardzo chciałem zostać pilotem myśliwca i jakie przypadki mi to uniemożliwiły. Ale teraz absolutnie chcę korzystać z moich doświadczeń pilota sztukasów i proszę go o uszanowanie mojej decyzji. Na to z kolei Göring mi odpowiada, że uzyskał zgodę Führera, choć ten nieszczególnie chętnie przyjął to, że rezygnuję z latania samolotami szturmowymi, jednakże zgodnie z jego rozkazem, a i życzeniem, już nigdy więcej nie wyląduję za linią frontu rosyjskiego, żeby ratować załogę. W razie potrzeby zrobią to inni. Przychodzi mi na myśli popularna u nas dewiza: „Kto upada, ten się podniesie!”. Jestem zdania, że to jednak moje zadanie, że łatwiej mi je wykonać ze względu na moje znacznie większe doświadczenie. Więc i tak będę to robił. Ale nie dyskutuję na ten temat, to bezcelowe. Wykonam to zadanie w razie potrzeby. Dwa dni później znowu lecę do Huși z nową misją.

Mamy kilka spokojnych dni, więc postanawiam odbyć naradę i lecieć na krótko do Berlina. W drodze powrotnej ląduję w Görlitz, zaglądam na chwilę do domu i lecę nad Vöslau koło Wiednia na wschód. Jestem u moich przyjaciół i nagle dostaję telefon; szukano mnie już całą noc. Kwatera główna marszałka Rzeszy śledziła moją trasę nad Huși, ale nie udało im się ze mną skontaktować. Natychmiast dzwonię i słyszę od adiutanta Göringa, że zaraz powinienem przyjechać do Berchtesgaden. Ponieważ mam złe przeczucia, pytam go:

— Czy to dobra, czy zła wiadomość?

— Zła z pewnością nie.

Jestem jednak niespokojny, lecę nisko wzdłuż Dunaju. Pogoda jest bardzo zła, pułap chmur około czterdziestu metrów, prawie wszystkie lotniska mają zakaz startu i lądowania. Las Wiedeński jest cały w chmurach, w dolinie ponad St. Pölten — Amstetten lecę w kierunku

Salzburga i tam ląduję. Tutaj już mnie oczekują i odwożą do dworku wiejskiego należącego do marszałka Rzeszy, w pobliżu rezydencji Hitlera Berghof w Obersalzbergu. Marszałek jest właśnie u Führera na naradzie. Wraca, gdy siedzimy przy posiłku. Córka Edda jest już dużą i dobrze ułożoną dziewczynką. Wolno jej siedzieć z nami przy stole. Po małym poobiednim spacerze w ogrodzie mamy omówić sprawy służbowe i bardzo chciałbym się dowiedzieć, co mnie czeka. Dom i ogród są urządzone ze smakiem, bez prostactwa i przepychu. Melduję się w jasnym, pełnym okien gabinecie marszałka Rzeszy. W promieniach letniego słońca mogę podziwiać wspaniałą pejzaż górski. Marszałek zdaje się mieć pewną słabość do starych obyczajów, tradycji i ubioru. Nie bardzo wiem, co ma na sobie; rodzaj peleryny lub togi w czerwonym kolorze, wzorem starożytnych Rzymian, ze złotą klamrą. Nie umiem zdefiniować tego dokładnie. W każdym razie dla mnie jest to ubiór nowego rodzaju. Pali długą aż do ziemi fajkę, która ma pięknie malowany porcelanowy cybuch. Pamiętam, że mój ojciec również miał taką, była wtedy o wiele większa ode mnie. Jestem coraz bardziej ciekawy, o co tu chodzi.

Zlustrował mnie od stóp do głów, po czym zaczął mówić. Znowu otrzymuję odznaczenie. Nadaje mi Złotą Odznakę Pilota Frontowego Luftwaffe z Brylantami i liczbą 2000 z okazji mojego dwutysięcznego lotu na wroga, który odbyłem jakiś czas temu. Jest to absolutnie nowe odznaczenie, dotychczas nikomu jeszcze nienadane, ponieważ poza mną nikt nie ma na koncie takiej liczby lotów. Odznaka jest z masywnego złota i w środku ma krzyż z platyny, powyżej którego znajdują się dwa skrzyżowane miecze. Poniżej jest zawieszona liczba 2000, wyłożona małymi brylantami. Jestem zadowolony, ponieważ nie otrzymałem żadnego niewygodnego polecenia.

Potem rozmawiamy o sytuacji na froncie i on jest zdania, że powinienem szybko wracać na front. To właśnie planuję. Jest przewidywana wielka ofensywa, która rozpocznie się w tych dniach. Właśnie omówił ją szczegółowo z Führerem. Göring jest zdziwiony, że nic nie zauważyłem, bo przecież mniej więcej trzysta czołgów z naszej

strony powinno uczestniczyć w tej operacji. Liczba trzysta zastanawia mnie. U Rosjan to na porządku dziennym, ale u nas zupełnie nie do uwierzenia. Dzielę się z nim moimi wątpliwościami i proszę, czy mógłby mi wyliczyć wszystkie dywizje wraz ze wspomnianą liczbą czołgów, żebym był dokładnie poinformowany o liczbie jednostek i ich statusie operacyjnym. Przed moim odlotem, cztery dni temu, rozmawiałem jeszcze z dowódcą 14. Dywizji Pancерnej, generałem Unreinem, który wylewał swoje żale, że dysponuje tylko jednym czołgiem bez gotowości bojowej, ponieważ została w niego wbudowana cała aparatura do komunikacji z samolotami. Dla generała miała ona znacznie większą wartość niż sam czołg, ponieważ wszystkie cele, których jego czołg nie zdołał zniszczyć, były mu sprzątnięte przez dobrze naprowadzane sztukasy. Stan 14. Dywizji Pancерnej znam więc dokładnie: jeden czołg. Marszałek Rzeszy uznaje to za prawie niemożliwe, ponieważ jest pewien, że słyszał o zupełnie innym składzie tej dywizji. Pół żartem, pół serio mówi mi:

— Gdybym pana nie znał, zaraz kazałbym pana zamknąć za te słowa, ale od razu to sprawdzimy. — Idzie do telefonu i każe się połączyć z szefem sztabu generalnego: — Właśnie zameldował pan Führerowi trzysta czołgów dla przedsięwzięcia x. — Wszystko słyszę.

— Tak jest!

— Proszę mi podać uczestniczące w tym dywizje razem z liczbą czołgów. Jest u mnie ktoś z oddziału, kto dobrze zna sytuację.

— Kto to jest? — pyta szef sztabu generalnego.

— Mój człowiek, który musi to wiedzieć. — Na nieszczęście generał zaczyna zaraz od 14. Dywizji Pancерnej i mówi, że mają sześćdziesiąt czołgów. Göring z trudem się opanowuje:

— Mój człowiek melduje, że 14. miała jeden. — Po drugiej stronie zapada dłuższe milczenie.

— Kiedy on wyjechał?

— Przed czterema dniami. — Znowu cisza. Po chwili mówi:

— Czterdzieści czołgów jest aktualnie dostarczanych na front. Reszta również może się zgadzać, niektóre stoją jeszcze na tyłach w

warsztatach i innych zakładach, ale do czasu ofensywy z pewnością będą w oddziałach, tak że liczby będą się zgadzać.

W innych dywizjach wygląda podobnie. Marszałek Rzeszy odwiesza ze złością słuchawkę!

— Zawsze tak samo, Führer otrzymuje błędne informacje i dane, a potem dziwi się, kiedy operacje nie odnoszą oczekiwanego sukcesu. Dziś przypadkowo, dzięki panu, wyjaśniło się, jak wszystko mija się z prawdą. Obszar południowo-wschodni jest razem ze swoją siecią komunikacyjną pod stałym nalotem dywanowym. Kto wie, jak wiele czołgów, na przykład z tych czterdziestu, dotrze, i kiedy? Kto może powiedzieć, czy zakłady otrzymają swoje części zamienne we właściwym czasie i czy dotrzymają terminu wykonania napraw? Natychmiast zamelduję o tym zajęciu Führerowi.

Ostatnie zdania wypowiedziane są w wielkim wzburzeniu, po czym Göring zamilkł. W drodze powrotnej na front dużo rozmyślałem o tym, czego właśnie doświadczyłem. Do czego prowadzą te celowe i fałszywe meldunki? Czy jest to niedbalstwo, czy świadomy zamiar? W każdym razie to pomaga wrogowi! Kto lub jakie kręgi dopuszczają się tych okropności?

Podczas mojego międzylądowania w Belgradzie, na lotnisku Semlin, pojawiają się północnoamerykańskie formacje czterosilnikowych bombowców i atakują. Widzę już całą umykającą załogę lotniska. Od zachodniej strony pola wzlotów znajdują się wzgórza, gdzie widocznie zostało wybudowanych kilka bunkrów jako schrony na taką okoliczność. Widzę dokładnie tę jednostkę tuż przede mną, przed placem. Nie przeczuwam nic dobrego. Tak szybko, jak tylko pozwalają mi na to futrzane buty, biegnę za tłumem ludzi. Wpadam do bunkra i już spada grad bomb, olbrzymia chmura dymu, eksplozje. Wątpię, by tam cokolwiek mogło ocaleć, raczej wykluczone. Po kilku minutach gęsty dym rozrzedza się trochę i idę w stronę lotniska. Prawie wszystko jest zniszczone, obok gruzów stoi mój dzielny Ju 87, podziurawiony odłamkami, ale silnik jest cały i koła podwozia również; urządzenia sterownicze są w swoich zasadniczych punktach

w porządku. Szukam sobie krótkiego odcinka, który nadawałby się do startu i jestem szczęśliwy, gdy znowu jestem powietrzu. Wierny i dzielny niesie mnie chory ptak przez obszar południowo-wschodni do mojego pułku w Huși.

W dniach mojej nieobecności przybyły do nas rumuńskie eskadry Ju 87, załogi składają się głównie z oficerów. Poszczególni piloci mają bezsprzecznie lotnicze doświadczenie, jednak szybko się orientujemy, że zdecydowanie lepiej sobie radzą, gdy lecą z nami w szyku bojowym. W innym układzie przy każdej akcji notujemy zbyt duże straty. Trudności sprawiają im przede wszystkim wrogie myśliwce, ale także zrozumienie, że zbyt wolna maszyna nie od razu skazuje załogę na zestrzelenie, a doświadczenie robi swoje. Sztab eskadry przerzucił się na Fw 190. Teraz czas na nasz 1. Dywizjon, został wycofany z akcji na osiem tygodni z obszaru znajdującego się w Sächsisch-Regen na tyłach frontu. Piloci Ju 87 przekwalifikowują się tutaj, tak jak w dawnych czasach, jeszcze raz na jednosilnikowy model samolotu. Na dłuższą metę może się to okazać konieczne we wszystkich jednostkach, ponieważ ostatnia seria samolotów Ju 87 stopniowo się wykańcza i nie będzie już produkowana. Z tego powodu pomiędzy nalotami osobiście przeszkalam eskadrę w Huși na nowych maszynach Fw 190. Na zakończenie lecę tym typem samolotu w obszarze frontu na kilka operacji i również czuję się w nim całkowicie pewnie. Nadchodzi lipiec, liczba nalotów znacznie wzrasta, atakujemy głównie obszar położony na północ od Jass. Nie ma to nic wspólnego z ową wyimaginowaną liczbą trzystu czołgów, ale wsparcie naszych sił jest ostatnio zauważalne. Mamy całkowicie przejąć teren między rzeką Prut a Târgu Frumos. Łatwiej się na nim bronić, więc jest często wykorzystywany jako baza wrogich jednostek. Walczymy zaciekle i prawie udaje nam się odeprzeć Sowieców, choć kilka baz wojskowych pozostało w ich rękach dzięki twardej obronie. Mają szczęście, ponieważ zaprzestaliśmy ataków mających na celu usunięcie tych punktów oporu. Kilka naszych jednostek zostaje użytych do gaszenia pożarów. Ja wykonuję mój dwa tysiące setny lot na wroga. Celem jest

raz jeszcze most w Sculeni, który jest bardzo ważnym strategicznym punktem dla udręczonych Sowietów. Za każdym razem most jest przesłonięty mgłą, gdy nadlatujemy na północ od niego i nie jesteśmy pewni, czy nie zrzucamy bomb na obszar w pobliżu frontu. Za każdym razem, gdy wlatuję w mgłę, czuję rozbawienie, gdy wyobrażam sobie twarze Iwanów, którzy siedzą tam na dole i wytrzeszczają oczy na nadlatujące sztukasy. Oczywiście towarzyszą temu dzikie wrzaski w eterze. Nie znam rosyjskiego, więc wyłapuję tylko słowa: „Stuka-Stuka-Stuka”. Nasze misja w Huși zbliża się do końca.

W pierwszej połowie lipca, po moim przyjęciu urodzinowym w winnicy, nadchodzi rozkaz przeniesienia do Zamościa — centrum frontu wschodniego. Szykuje się tutaj nowy, szeroko zakrojony atak Rosjan. Ponad północnymi Karpatami lecimy nad Stryjem koło Lwowa na nowe lotnisko operacyjne. Zamość jest miłym małym miasteczkiem, robi dobre wrażenie. Mieszkamy w starych polskich koszarach na północnym krańcu miasta. Nasze lotnisko jest położone dość daleko stąd i zostało utworzone na skoszonym polu, pas lądowania jest wąski, więc nietrudno o wypadek. Podczas pierwszego lądowania maszyna starszego sierżanta W. przewraca się, a pilot zostaje ciężko ranny. Jest jednym z moich najlepszych ludzi z obrony czołgowej i teraz na długo będzie wyłączony z akcji. Sprawni, doświadczeni niszczyciele czołgów są na wagę złota, ponieważ sytuacja na froncie nieustannie się zmienia. Atakujemy czołgi non stop. Trzymamy Kowel, ale Sowietci szykują się na przekroczenie Bugu. Ich oddziały zauważamy na obszarze położonym na południowym zachodzie od Lwowa — Rawa Ruska, koło Tomaszowa, i na północ od Chełma. W tych dniach przenosimy się do Mielca, polskiego miasteczka znajdującego się sto kilometrów na północny zachód od Krakowa. Kierunek uderzenia Sowietów jest łatwy do przewidzenia, chcą szerokim frontem zdobyć Wisłę. Atakujemy też oddziały, które próbują zdobyć San na północ od Przemyśla. Odparcie myśliwców jest nie lada problemem. Coraz częściej pojawiają się

amerykańskie maszyny. Początkowo nadlatują z nad krajów śródziemnomorskich. Odkrywamy, że po wykonaniu rozkazu nie wracają, ale lecą na tereny kontrolowane przez Rosjan, żeby zatankować. W akcji nad Sanem spotykam właśnie taką jednostkę mustangów już przy podchodzeniu do lądowania. Jest to około trzysta samolotów. Lecę z piętnastoma maszynami bez ochrony myśliwców i jestem jeszcze 30 km od Jarosławia, gdzie usytuowany jest nasz dzisiejszy cel. Żeby nie narazić mojego dywizjonu i przede wszystkim większości nowych załóg, polecam zrzucić bomby, żebyśmy zyskali swobodę ruchu w tej nierównej walce powietrznej. Rozkaz przychodzi mi z trudem, dotychczas zawsze atakowaliśmy nakazany cel, nawet z największą przewagą wroga w powietrzu. To jest pierwszy taki przypadek i do zakończenia wojny mam nadzieję ostatni. Ale dzisiaj muszę tak postąpić. Sprawdzam mój dywizjon. Tak, bez strat; jutro możemy w korzystniejszych warunkach ponowić akcję. Czas pokazał, że miałem rację, ponieważ wieczorem słyszę, że sąsiednie jednostki poniosły duże straty w wyniku starcia z tą gigantyczną grupą mustangów. Kilka dni później, w południe, podczas tankowania, zaskakuje nas z kolei jednostka północnoamerykańskich pilotów, która natychmiast zaczyna od niskich ataków na nasze maszyny. Działa przeciwlotnicze nie są tak skuteczne i dopiero po chwili strzelają w kierunku atakujących. Z odwetem jednak tamci się nie liczyli i z pewnością nie założyli wcześniej, że nie wrócą dziś do domu. Nie odnosząc znaczącego sukcesu, odwracają się w poszukiwaniu łatwiejszych zdobyczy.

Telefon z floty powietrznej, Rosjanie po raz pierwszy w tej wojnie wkroczyli na terytorium niemieckie i wdarli się z terenów Wilkowic w kierunku Gumbinnen⁴⁴ — Insterburg do Prus Wschodnich. Natychmiast chcę się tam znaleźć, akurat nadchodzi rozkaz przeniesienia do Prus Wschodnich i tak oto następnego dnia jestem już z moim dywizjonem w Insterburgu.

W niebiańskim spokoju Prus Wschodnich trudno sobie nawet wyobrazić, że wojna już tu dotarła i że stąd wyruszymy na akcje

bojowe. W Insterburgu plac jest wypełniony urządzeniami, które nie mają nic wspólnego z planowanymi operacjami. Stąd też korzystniej jest przenieść się do Giżycka, w środku mazurskiego pojezierza, tam jesteśmy sami na małej przestrzeni. Lato w pełni i wspaniały krajobraz Prus Wschodnich. Ten obszar ma być polem walki? Tutaj jest oczywiste, że nasz bój toczy się o wolność naszej ojczyzny. Jak wiele niemieckiej krwi tu już popłynęło na próżno? Tak nie powinno być! Takie snujemy rozmyślenia podczas podchodzenia do celu oraz odwrotu. Na północ od Kłajpedy lub koło Szawli, niedaleko Suwałk lub Augustowa, ciągle dręczą nas te myśli. Dotarliśmy teraz do bazy wyjściowej z 1941 roku, tutaj rozpoczął się marsz na Wschód. Podczas I wojny światowej stoczono tutaj wiele decydujących walk. Czy mauzoleum Tannenberg⁴⁵ zyska jeszcze na znaczeniu? Na naszych maszynach jako herb widnieje symbol zakonu krzyżackiego. Nigdy nie miało to dla nas większego znaczenia niż teraz. Najcięższe walki toczyliśmy o obszar Wilkowic, samo miasto parę razy zmienia właściciela. Przez kilka dni nieustannie atakują Rosjanie, mocno trzyma się mała jednostka pancerna, wspierana przez nas od pierwszej do ostatniej minuty dnia. T-34 stoją częściowo ukryte pod snopkami siana na skoszonym polu. Otwieramy ogień, żeby czołgi wynurzyły się na zewnątrz, potem dochodzi do starcia.

Gorące lato, mieszkamy bezpośrednio nad wodą, w przerwach często się kąpiemy, duża przyjemność. Bezradna walka wroga na ziemi i w powietrzu staje się faktem — siła ataku Rosjan odczuwalnie słabnie. Nasz odwet jest coraz częstszy i sytuacja na froncie się stabilizuje. Ale kiedy w jednym miejscu jest spokojnie, w innym panuje niepokój. Sowieci przedostają się na Litwę, żeby odciąć nasze stacjonujące w Estonii i na Łotwie jednostki. Tak więc tu „na górze” nigdy nie zabraknie dla nas pracy. Sowieci są stosunkowo dobrze zorientowani, z czym muszą się zmierzyć na ziemi i w powietrzu.

Podczas operacji wojskowej porucznik Fickel znów ma powód, żeby świętować swoje urodziny. Akurat nalatujemy na oddziały wroga. Słyszymy Sowieców na naszej częstotliwości, przekrzykują się

wzajemnie. Osobiście nie mogę w pierwszej chwili ich zrozumieć, ale z pewnością odnosi się to do nas, najczęściej pada słowo „stuka”. Mój oficer znający język i stacja naziemna, która również ma u siebie tłumacza, wszystko później relacjonują. Wygląda to następująco: „Od zachodu nadlatują sztukasy — do wszystkich czerwonych sokołów — natychmiast zaatakujcie sztukasy, jest ich około dwudziestu; z przodu leci sztukas z dwoma długimi działami — to z pewnością dywizjon majora Rudla, który zawsze nam niszczy czołgi. Do wszystkich czerwonych sokołów i baterii artylerii przeciwlotniczej: zestrzelcie sztukasa z długimi działami”.

Porucznik Markwardt tłumaczy te słowa, gdy już jesteśmy w powietrzu. Fickel komentuje zabawnie:

— Oni celują w pierwszy samolot, ale strąci ich drugi!

Fickel najczęściej lata u mnie jako drugi, więc mówi to z doświadczenia. Przed nami i pod nami są Sowieci, na ulicy, na obszarach leśnych z pojazdami mechanicznymi, artylerią i innymi sprzętami. Ciężkie działo przeciwlotnicze dobrze strzela, czerwone sokoły są tam już, airacobry atakują. Wydaję rozkaz ataku, część z nas rzuca się na pojazdy, pozostali celują w działa przeciwlotnicze. Panuje dziki zamęt, myśliwce mają szansę zaatakować. Dym z działa przeciwlotniczego ściśle otacza nasze samoloty. Krótco przed wylądunkiem Fickel dostaje celny strzał w spód maszyny, zrzuca bombę i odlatuje w kierunku, z którego przylecieliśmy. Jego samolot płonie. Rzucamy się i atakujemy cele, teraz wzbijam się wysoko i widzę, gdzie pozostał Fickel. Ląduje właśnie na nieprzystosowanym do tego terenie, rozoranym przez okopy, z dziurami, pniakami i innymi przeszkodami. Samolot Fickla skacze jak uparty kozioł ponad dwoma okopami; cud, że jeszcze się nie przewrócił. Teraz Fickel wraz ze strzelcem wydostają się na zewnątrz. Sytuacja jest kiepska, od strony lasu kawaleria kieruje się w stronę samolotu, za nimi czołg, naturalnie chcą dostać w swoje ręce załogę. Z góry dziko atakują nas airacobry. Przekazuję:

Wiecie, że ja nie mogę, ale ktoś natychmiast musi wylądować.

Strasznie się czuję, ponieważ sam mam wyraźny zakaz lądowania i jest mi niezręcznie wystąpić z pełną świadomością przeciwko rozkazowi. Zakręcamy jeszcze nisko nad maszyną, Fickel i Bartsch są na dole, z pewnością nie mogą sobie wyobrazić, że ktoś mógłby wylądować w tych warunkach cały i zdrowy. Sowieci przesuwają się coraz bliżej samolotu, żaden z nas nie szykuje się jeszcze do lądowania. Widok okrążających myśliwców całkowicie absorbuje załogi. Decyzja, żeby samemu wylądować, przychodzi mi bezgranicznie trudno, ale teraz jestem już tak daleko: jeśli tego nie zrobię, moi towarzysze będą straceni. Jeśli to w ogóle byłoby dla kogokolwiek możliwe, to najprawdopodobniej dla mnie. Dla złamania rozkazu nie ma usprawiedliwienia, wiem o tym, ale chęć ratowania towarzyszy jest silniejsza. Nie myślę o niczym więcej, o skutkach, o konsekwencjach. Muszę to wykonać i wydaję polecenie:

— 7. Eskadra: loty koszące na kawalerię i piechotę, 8. Eskadra: na niewielkiej wysokości kręgi obronne nad Fickiem i nade mną, 9. Eskadra: pozostać w górze i odwodzić myśliwce od planowanych manewrów. Myśliwce uderzają w dół, wówczas 9. Eskadra atakuje ich z góry.

Lecę całkiem nisko i szukam pasa, który przy odrobinie szczęścia wystarczyłby do lądowania. Powoli, już drugi okop za mną. Ujmuję gazu i ogon samolotu na krótko podnosi się do góry, potem staję w miejscu. Fickel i Bartsch biegną szybko do mojego samolotu, chcąc się ratować. Strzały Sowieców nie dosięgają ich. Obydwaj są już w środku, dźwignia na pełen gaz. Gotuję się z napięcia. Czy wystarczy, żeby podnieść maszynę, zanim natrafi na jakąś przeszkodę i rozbije się? Podrywam samolot, krótko po tym maszyna jeszcze raz lekko dotyka kołami podłoża, potem utrzymuje się w powietrzu. Powoli opada napięcie, dywizjon zacieśnia szyk. Wracamy bez strat.

Niedaleko granicy łotewsko-estońskiej, w pobliżu miasta Wenden ⁴⁶, cyrk wędrowny Rudla rozbił swój obóz na skoszonym polu żyta. Feldmarszałek Schörner cały czas stara się włączyć nasz dywizjon do swojego obecnego sektora, więc sprowadził nas tu na front Kurlandii.

Podczas przeprowadzki na pole zbożowe pojawia się tort feldmarszałka, bo zawsze, kiedykolwiek pojawiam się u niego, jest bajeczny tort, najczęściej z narysowanym na nim czołgiem T-34 i z aktualną liczbą zniszczonych pojazdów. W tej chwili na torcie widnieje 320. Ogólna sytuacja na froncie Kurlandii przebiega tak, że w obszarze Tukums prowadzona jest własna ofensywa oraz próby połączenia z pozostałym frontem wschodnim przez grupę bojową wybitnego pułkownika hrabiego Strachwitza⁴⁷. Udaje się to. Na wschodniej stronie Kurlandii Sowieci próbują jednakże stale przełamać nasz front w tym miejscu, ten odcinek już długo jest dla nich solą w oku. Bezgraniczne bohaterstwo niemieckich żołnierzy, mimo mniejszej liczebności wojsk, trochę pomieszało im szyki. Chwilowo obszar ten znów przeżywa zmasowane natarcie, w wyniku czego feldmarszałek sprowadził nas tu do pomocy. Podczas pierwszych operacji zauważamy, że front nie przesuwa się, wszędzie czerwone pozycje są dobrze rozbudowane, kamuflaż jest doskonały, obrona przeciwlotnicza usytuowana jest tuż obok przedniej linii i wszędzie bardzo mocna. Działania lotnicze wroga są intensywne i wzmagają się. Myśliwce w ogromnej liczbie, w naszych jednostkach jest ich bardzo mało, choćby dlatego, że z uzupełnieniem zaopatrzenia jest ciężko. Benzyna, bomby, pozostały sprzęt muszą zawsze być pod ręką i wymagają obszaru transportowego. Ciężko tu zarabiamy na chleb. Latamy zawsze na wschód lub południe frontu, latamy również w pobliżu Tukums lub do najbardziej ofensywnych miejsc rosyjskich ataków, skierowanych przede wszystkim na Tallin. Powyżej, przed bramami Tartu, w kilku akcjach niszcymy dużą zmotoryzowaną kolumnę, włączając w to towarzyszące jej czołgi, tak aby przeszkodzić Sowiecom. Skąd się biorą te wszystkie masy materiału i sprzętu, to wręcz przejmuje grozą! Zniszczone pojazdy są w większości amerykańskiego pochodzenia. W przypadku czołgów spotykamy od czasu do czasu małe grupy shermanów. One nie są Rosjanom potrzebne, ponieważ czołgi rosyjskie sprawdzają się bardziej niż północnoamerykańskie, a do tego ich produkcja jest masowa.

Zadziwiają nas te ogromne ilości sprzętu, dają do myślenia. W powietrzu często spotykamy północnoamerykańskie samoloty, przede wszystkim airacobry, kingcobry i bostony. W zakresie sprzętu zmotoryzowanego, szczególnie w powietrzu, amerykańska pomoc jest ogromna. Czy Amerykanie, biorąc pod uwagę ich punkt widzenia, postępują właściwie? Często o tym rozmawiamy.

Pewnego ranka, o godzinie 2.30, dzwoni do mnie podporucznik Weißbach, mój oficer operacyjny. Informuje mnie, że feldmarszałek Schörner chce ze mną pilnie rozmawiać. Od dłuższego czasu wyłączałem na noc telefon, ponieważ muszę latać wcześniej rano, więc potrzebuję odpoczynku w nocy. Wszystkie nocne rozmowy przejmuje mój oficer operacyjny, który następnego dnia ma wolne. Ale dla feldmarszałka Schörnera zawsze jestem obecny. Wpada nagle, jak to ma w zwyczaju:

— Może pan natychmiast lecieć? Przebiło się czterdzieści czołgów wraz z piechotą zmotoryzowaną, przednie formacje zostały rozbite i chcą ponownie zamknąć lukę wieczorem! Ale te daleko wysunięte siły rosyjskie muszą zostać odparte, żeby nie powiększyć przyczółka i aby nie wyrządziły większych szkód na tyłach wzmocnione dodatkowymi posiłkami.

Już znam tę strategię z czasów Schörnera, wojska nie ruszają się, pozwalają się rozjeżdżać, ponieważ ufają, że wspomozemy je naszymi siłami i uporamy się z tym, a oni wieczorem lub dwa dni później będą mogli zamknąć lukę, by ostatecznie pokonać osaczonego wroga. Tutaj, w Kurlandii, jest to szczególnie ważne, ponieważ każdy większy atak może prowadzić do upadku całego frontu.

Po krótkim namyśle odpowiadam feldmarszałkowi:

— Jest jeszcze ciemna noc, choć oko wykol, i moja operacja nie odniesie teraz żadnego skutku, ponieważ do lotów koszących na czołgi i pojazdy muszę mieć światło dzienne. Obiecuję panu, że przy pierwszym świetle razem z moim 3. Dywizjonem i eskadrą niszczycieli czołgów wystartujemy w wyznaczony kwadrat. Potem natychmiast do pana zadzwonię i zrelacjonuję, jak to wygląda.

Według jego opisu Sowieci przybyli ze wschodu i wtargnęli na obszar jezior; stoją w tej chwili ze swoimi czołgami na ulicy, która przebiega pomiędzy dwoma jeziorami. Podporucznik Weißbach powinien tymczasem zebrać komunikaty meteorologiczne we wszystkich możliwych miejscach i obudzić nas w odpowiednim czasie, tak że startując w ciemnościach, przy pierwszych promieniach słońca będziemy u celu. Krótki telefon do dowódców eskadry i wszystko przebiega automatycznie, jak zwykle. To, co ćwiczone tysiące razy, wykonuje się na pamięć. Kucharz dokładnie wie, kiedy przygotować kawę, starszy mechanik z pewnością daje potrzebny czas personelowi technicznemu na sprawdzenie stanu samolotu przed lotem. Wszystko reguluje krótki telefon do eskadr:

— Start pierwszej operacji: 5.30.

Wcześniej nad lotniskiem unosi się wysoka mgła na około piętnaście metrów. Ze względu na pilność operacji, z nadzieją, że w obszarze docelowym będą lepsze warunki, startujemy. W locie koszącym kierujemy się na południowy wschód. Na szczęście teren jest płaski, w przeciwnym razie latanie byłoby niemożliwe. Widoczność nie większa niż na kilometr, do tego nie jest jeszcze całkiem jasno. Lecimy około pół godziny i wtedy mgła obniża się prawie do podłoża, ponieważ przybliżamy się do obszaru jezior. Daję rozkaz do powrotu, kiedy lot na wysokości pięciu do sześciu metrów sprawia trudności. Ze względów bezpieczeństwa lecimy obok siebie. Nie mogę rozpoznać lecących na zewnątrz samolotów, poruszają się we mgle unoszącej się nad ziemią i czasem w tę gęstą mgłę nurkują. Udany atak przy takiej pogodzie jest niemożliwy, jeśli zrzucilibyśmy bomby, to wysokość byłaby niewielka i odłamki uszkodziłyby samolot, co doprowadziłoby do strat. Nic nikomu by to nie dało, więc tego nie czynimy. Dłuższe pozostanie w obszarze docelowym nie pomogłoby dzisiaj nikomu, jestem szczęśliwy, że do ostatniego samolotu znowu wszyscy wylądowali cali i zdrowi. Donoszę o tym feldmarszałkowi i on przyznaje, że również dostał z frontu meldunek o pogodzie.

W końcu, około godziny dziewiątej, w mgle nad lotniskiem pojawia

się kilka dziur i mgła podnosi się na wysokość czterystu metrów. Startuję równocześnie z eskadrą niszczycieli czołgów, Siódma towarzyszy nam, żeby przejąć cele bombardowania. Granica wysokiej mgły ponownie przesuwa się w kierunku południowego wschodu, ale im dalej tam lecimy, tym bardziej znowu obniża się dolna granica chmur, jeszcze raz wchodzimy na wysokość piętnastu metrów, widoczność jest fatalna. Nie ma punktu zaczepienia i lecę, kierując się wyłącznie kompasem. Zaczyna się obszar jezior, pogoda nadal zła. Nie lecę od razu z północnego zachodu w kierunku punktu docelowego, który został mi podany przez feldmarszałka Schöörnera jako garnizon, lecz zbaczam trochę bardziej na zachód, omijam punkt docelowy, żeby później do niego powrócić. Dzięki temu przy ataku kierunek lotu jest w stronę domu, co przy tej pogodzie jest naprawdę konieczne. Jeśli przeciwnik jest tak mocny, jak go opisano w komunikacie, to jego obrona przeciwlotnicza też będzie odpowiednio przygotowana. Sprawny nalot pod osłoną wzgórz i drzew nie wchodzi w rachubę, lecę więc nad wodą, co obrona przeciwlotnicza musi uwzględnić przy wyborze taktyki ataku. Krótki wlot i wylot z chmury w celu zejścia z pola widzenia wroga nie jest wskazany dla całej jednostki, lecz dla pojedynczych maszyn, głównie z powodu prawdopodobieństwa zderzenia się z podłożem. Abstrahując od tego, piloci muszą użyć wszystkich swoich umiejętności w zakresie sztuki lotniczej i nie mają możliwości w pełni skoncentrować się na właściwym celu. Od południa lecimy nisko nad wodą, jest ciemno i mglisto; widoczność z przodu sięga najwyżej od siedmiuset do ośmiuset metrów. Teraz dokładnie dostrzegam ruch w czarnej masie: ulica, czołgi, pojazdy, Sowici. Natychmiast krzyczę:

— Atak! — Odbezpieczam, już uderza w moją stronę z przodu z bezpośredniej bliskości skoncentrowany ogień obronny, podwójne i poczwórne działka, pociski z broni maszynowej, wszystko wygląda upiornie, wszystko błyszczy jaskrawo w tym mętym oświetleniu. Lecę na trzech metrach wysokości i wpadam dokładnie w środek gniazda os. Czy dobrze pójdzie? Inni rozpierzchli się na bok i nie

znajdują się w samym środku obrony. Wykonuję wspaniałe manewry obronne raz w jedną, raz w drugą stronę, żeby uniknąć strzału. Zbliżam się do celu, wciskam spust działek, częściowo dla spokoju sumienia. Rozrzucam pociski między kłębiącego się wroga. Ustabilizowanie lotu, żeby dokładnie wycelować, to gwarancja strącenia. Teraz wycofuję się trochę w górę przed pojazdami i czołgami i skaczę nad nimi, siedzę jak na jajkach i czekam, czy coś zatrzeszczy. To przecież nie może się udać, moja głowa płonie jak przelatujące pociski. Parę sekund później słyszę huk. Gadermann krzyczy:

— Samolot płonie! — Strzał w silnik.

Zauważam to, silnik daje tylko ułamek mocy. Płomienie migają w kabinie.

— Ernst, wyskakujemy. Wzniosę się trochę i polecę, jak daleko będzie się dało, żebyśmy nie natrafili na Rosjan, nie tak daleko stąd widziałem jeszcze naszych.

Próbuję lecieć; jak wysoko jestem — nie wiem. Ciemna warstwa oleju ciągnie się po wewnętrznej i zewnętrznej stronie szyby, nic więcej nie widzę i szamoczę się po kabinie, żeby mieć lepszy widok, ale to nic nie daje, płomienie dostają się z zewnątrz. — Ernst, musimy wyskoczyć.

Silnik przerywa i hałasuje, wysiada, znowu przerywa, wysiada, przerywa... Nasz samolot stanie się w ten sposób naszym krematorium.

— Musimy się stąd wydostać!

— Nie możemy, lecisz tylko na trzydziestu metrach! — woła Gadermann mający z tyłu widok na to wszystko, co się dzieje. Odrzucił osłonę kabiny, kabel interkomu ma rozerwany na dwie części. Teraz nie możemy się już porozumiewać. Jego ostatnie słowa brzmią:

— Lecimy nad lasem! — Mimo ciągnięcia za drążek, samolot nie podnosi się już, jest teraz całkowicie bezwładny i wrażliwy na każde wychylenie urządzenia sterowniczego. Od Gadermanna wiem, że jesteśmy na małej wysokości, do wyskoczenia nie wystarczy. Czy

możemy wznieść Ju 87? Może jest to jeszcze możliwe, również jeśli nie mam widoczności. Silnik musiałby dalej chodzić, nawet z małą mocą. Mogłoby się udać, o ile tylko teren do pewnego stopnia nadawałby się do tego. Teraz jednak słychać trzask, silnik chodzi nierówno i spazmatycznie; poziom lotu, który mógłby zostać utrzymany tylko przy pracującym silniku, gwałtownie się obniża — lot w tym stanie nie jest możliwy. Spadamy. Teraz wybuch. Ja jestem w centrum wybuchu. Wokół mnie zapada cisza — a więc żyję. Leżę na ziemi, chciałbym się podnieść, nie mogę, jestem wgnieciony w podłoże i czuję ból w nodze i głowie. Wpada mi do głowy myśl, że Gadermann musi tu gdzieś być. Wołam:

— Gdzie jesteś? Nie mogę się wydostać.

— Czekaj, może dam radę. Jesteś ciężko ranny? — Trwa to jakiś czas, przychodzi do mnie, kuśtykając, i próbuje przedrzeć się przez szczątki samolotu. Teraz staje się dla mnie jasne, co mnie tak boli: w moim podudziu tkwi długa metalowa część ogona samolotu, który naciska na mnie całym ciężarem, tak że nie mogę się ruszyć. Dobrze przynajmniej, że nic nie płonie w moim otoczeniu. Gdzie w takim razie są te płonące części?

Najpierw Gadermann wyciąga ze mnie metalową część, następnie odsuwa inne części samolotu, co wymaga dużego wysiłku.

— Myślisz, że Rosjanie są tu jeszcze? — pytam.

— Trudno powiedzieć.

Wokół nas krzaki i las. Dźwigam się w górę i widzę pobojuwisko: około stu metrów ode mnie leży płonący silnik, pięćdziesiąt do sześćdziesięciu metrów z boku leżą części podwozia, jedna z nich również się tli. Dokładnie przede mną, kawałek dalej, leży część kadłuba z siedzeniem pokładowego radiooperatora; w tych fragmentach zaklinował się Gadermann. Dlatego stamtąd dochodził głos, gdy wołałem. Zazwyczaj powinien nadchodzić z innej strony, ponieważ Gadermann siedzi z tyłu. Opatrujemy rany i próbujemy wytłumaczyć sobie ten cud, że jeszcze żyjemy i poniekąd jesteśmy cali, choć ucieczka bez odpowiedniego opatrunku jest w moim przypadku

niemożliwa, bo straciłem dużo krwi. Upadek z trzydziestu metrów chyba przebiegał następująco: główne uderzenie poszło na drzewa stojące na końcu lasu, potem samolot spadł na piaszczysty grunt, gdzie się rozbił i rozpadł na części. Obaj byliśmy już odpięci, przygotowani do wyskoczenia; dlaczego nie uderzyłem głową w tablicę przyrządów, pozostaje dla mnie tajemnicą.

Sam leżę daleko za częściami mojego siedzenia, musiałem więc zostać tam wyrzucony razem z ogonem samolotu. Tak — to się nazywa mieć szczęście. Nagle coś szeleści w krzakach. Ktoś przeciska się przez gęstwinę. Przyglądamy się temu jak zaczarowani... potem oddychamy z ulgą. Rozpoznajemy niemieckich żołnierzy. Usłyszeli huk z ulicy, po tym jak z daleka dochodził do nich ostrzał, i krótko potem ujrzeli płonący niemiecki samolot. Ponaglają nas:

— Za nami nie ma więcej naszych... jest tylko wielu Iwanów.

Jeden dodaje ironicznie:

— Ale Iwanów chyba sam pan dobrze... widział. — I rzuca wymowne spojrzenie na tłące się resztki samolotu. Siedzimy już w wozie terenowym, którym przyjechali, i teraz z dużą prędkością ruszamy w kierunku północnego zachodu.

Wczesnym popołudniem znów docieramy do naszego dywizjonu. Nie zaobserwowano naszego upadku, ponieważ wszyscy musieli myśleć o sobie. Przez pierwsze cztery godziny naszej nieobecności nie martwiono się jeszcze zbytnio o nas, ponieważ już często tak bywało, że z powodu wrogich działań leciałem gdzieś do przodu i kładłem dzielnego Ju 87 na brzuchu, po czym meldowałem się telefonicznie. Jednak teraz, gdy trwało to dłużej niż cztery godziny, miny im zrzędkły i powątpiewali w mojego anioła stróża. Dzwonię do feldmarszałka, najbardziej cieszy się, że w końcu jestem i naturalnie zapowiada nowy tort na dzisiaj z okazji „urodzin”. Na zewnątrz jest słonecznie, błękitne niebo, ostatnie resztki wysokiej mgły rozpraszają się, melduję feldmarszałkowi, że teraz ponownie startujemy, czuję szczególną wściekłość na Sowietów. Oni albo ja, to reguła wojny. Tym razem nie byłem to j a, więc logicznie rzecz biorąc, teraz muszą to być oni!

Korpus lotniczy wysyła storchem lekarza, który zakłada mi nowy opatrunek i stwierdza wstrząśnienie mózgu. Gadermann ma złamane trzy żebra. Nie mogę powiedzieć, że czuję się dobrze, ale chęć latania jest większa.

Podczas rozmów o operacji wojskowej, rozdzielam cele. Ze wszystkimi bombowcami zaatakujemy działo przeciwlotnicze, a potem w lotach koszących zniszczymy czołgi i pojazdy.

Po krótkim czasie mój dywizjon jest w powietrzu z kursem na południowy wschód. Obszar jezior jest już widoczny, lecimy na dwóch tysiącach dwustu metrach. Żeby wyjść ze słońca, lecimy do celu od południowego wschodu, działo przeciwlotnicze może nam przeszkodzić, ale zdołamy wszystko lepiej rozpoznać, kiedy będzie ono lśniło w słońcu. Sowieci stoją w tym samym miejscu co przedtem! Widocznie nie chcą się ruszyć, dopóki nie przybędzie wsparcie. Skręcamy koło obiektu i wywabiamy działo przeciwlotnicze do zestrzelenia. Częściowo jest zamontowane na ciężarówce, a jego druga część przebiega dookoła pojazdów. Kiedy ogień jest w toku, jeszcze raz krótko rozdzielam cele i zaraz potem nadchodzi rozkaz do ataku, najpierw na działo przeciwlotnicze. Odczuwam to jak zadośćuczynienie, jako że przez to działo moje życie wisiało na włosku kilka godzin temu. Między gęstym dymem z bomb i fontannami kurzu, powstałymi przez zrzucenie bomb, lecimy w locie koszącym i atakujemy T-34. Trzeba być ostrożnym, żeby nie wlecieć w wybuchające bomby. Wkrótce działo przeciwlotnicze milknie, czołgi wybuchają, jeden po drugim, pojazdy płoną.

Nie zdobędą Niemiec. Stracili swoją siłę uderzenia.

Lecimy do domu z poczuciem, że uczyniliśmy wszystko, co w naszej mocy. Nocą ponowny telefon od feldmarszałka, który mi mówi, że przeciwuderzenie naszych kolegów na ziemi powiodło się, inwazja została zatrzymana, a wróg osaczony i zniszczony. Feldmarszałek dziękuje mi za to wsparcie w imieniu wszystkich żołnierzy; jutro rano przekażę te słowa mojemu dywizjonowi; to jest dla nas największa nagroda, usłyszeć od kompanów na ziemi, że nasz wkład był

bezcenny i dzięki temu osiągnęli sukces.

Na Łotwie dosięga nas alarm, Sowieci wdzierają się do Rumunii. W ciągu dnia przenosimy się ponad Prusami Wschodnimi, przez Kraków, Debreczyn do Buzău, miasta na północ od Bukaresztu. Przecudowny lot w ostatnich promieniach słońca nad Europą Wschodnią. Leci 3. Dywizjon ze sztabem pułku, Drugi jest w obszarze Warszawy, a Pierwszy dotarł już do Rumunii. W Debreczynie tankowanie długo trwa, więc wieczorem nie startujemy już w kierunku Rumunii. Musimy przebyć Karpaty, a nie chcę stracić nikogo z załogi przy tej przeprowadzce. Pozostajemy więc w Debreczynie i idziemy się jeszcze wieczorem wykąpać. Są tutaj bajeczne kąpieliska z ciepłymi źródłami leczniczymi. Moi żołnierze są rozbawieni i zadziwieni: kobiety w każdym wieku siedzą nieporuszone w basenach, z torebkami, książkami, ręcznymi robótkami lub z pieskami pokojowymi; tak codziennie spędzają czas, prowadząc niekończące się rozmowy. Dla starych weteranów frontu rosyjskiego to dość niecodzienne, widzieć tyle skąpo ubranych kobiet zgromadzonych w jednym miejscu.

Następnego ranka startujemy do Klausenburga⁴⁸, starego, wspaniałego miasta, gdzie setki lat temu osiedlili się siedmiogrodzcy Niemcy, z tego powodu słyhać tu niemiecką mowę. Tutaj tankujemy krótko, w pośpiechu. Równocześnie, na wysokości siedmiu, może ośmiu tysięcy metrów, zjawia się amerykański zwiadowca, więc trzeba się liczyć z rychłym przylotem amerykańskich jednostek bombowych. Lot nad Karpatami do Buzău jest kapitalny, tak jak każdy lot nad pięknym górskim terenem przy dobrej pogodzie. Przed nami miasto, wcześniej mało znaczące lądowisko pomocnicze na drodze do frontu, który leży daleko na północ, obecnie jest to lotnisko operacyjne. Co pozostało ze stałego frontu Jassy — Târgu Frumos, z Huși? Uprzątnięte lotnisko nie oferuje żadnej możliwości zamaskowania samolotów, leży blisko Ploeszti, które stanowi centrum przemysłu wydobywczego ropy naftowej w Rumunii i będzie nieprzerwanie atakowane przez amerykańskie bombowce z

najsilniejszą eskortą myśliwców. Po wszystkim myśliwce mogą zaatakować i nas, jeśli wiedzieliby, jakie szkody możemy im wyrządzić naszymi nalotami. Amerykanie przysyłają tutaj przy każdym nalocie więcej myśliwców niż Niemcy mają na całym froncie. W trakcie okrążania lotniska widzę na drogach dojazdowych niekończące się oddziały wojsk rumuńskich maszerujących w kierunku południowym lub stacjonujących z ciężką bronią różnego kalibru. Nie dostrzegam żadnych niemieckich jednostek. Tutaj rozgrywa się tragedia. Całe oddziały zostają zatrzymane przez rumuńskie jednostki, które rezygnują z oporu i cofają się. Sowieci napierają. Niemcy utrzymują czoło frontu, ale zostają odcięci i pojmmani. Nie wierzą, że rumuńscy sprzymierzeńcy bez walki pozwolili wdrzeć się Sowietom na teren Rumunii, przypieczętowując tym samym swój straszny los; ci żołnierze w to nie wierzą. Zaraz po wylądowaniu samoloty zostają przygotowane do lotów na wroga i melduję się w swoim starym korpusie lotniczym; cieszą się, że znowu ich wspieramy, bo jest wiele do zrobienia. W Fokszanach są już rosyjskie czołgi z rozkazem natychmiastowego przejęcia Bukaresztu i Ploeszti. Dalej na północ walczą jeszcze niemieckie jednostki z Grupy Armii Południe. Tymczasem samoloty są gotowe do startu, więc lecimy wysoko nad główną ulicą na północ, w kierunku Fokszan. Dziesięć kilometrów na południe od tego miasta spostrzegamy olbrzymie kłęby kurzu — to czołgi! Nasze nie zdążyłyby jeszcze wrócić w takim tempie, a więc to T-34! Atakujemy, czołgi opuszczają ulicę i rozjeżdżają się po terenie. To jednak nic im nie daje, niszczymy jedną część, potem wracamy, żeby załadować amunicję i znowu atakujemy tę samą kolumnę. Gdzie nie spojrzeć, tam rzesze ludzi i sprzętu, wszystko to Rosjanie, w dużej części Mongołowie. Czy te zasoby ludzkie są niewyczerpane? To, że możliwości sowieckiego przemysłu są przez wszystkich niedoceniane i nikt nie ma wiarygodnych danych, znów odczuwamy na własnej skórze. Masy czołgów, niewyobrażalnie wielkie, są najbardziej przekonującym tego dowodem. Wiele pojazdów mechanicznych jest amerykańskiego

pochodzenia. Akcja goni akcję, jak przez wszystkie te lata wojny.

Jest to jeden z ostatnich dni sierpnia. Startuję wczesnym rankiem, żeby polecieć na północny obszar, gdzie dokonano inwazji; jestem na wysokości pięćdziesięciu metrów nad moim lotniskiem. Nagle strzela działo przeciwlotnicze nadzorowane przez Rumunów, którzy powinni chronić moje lotnisko przed rosyjskimi i północnoamerykańskimi atakami sił powietrznych. Spoglądam w stronę wybuchających pocisków w poszukiwaniu wrogich maszyn. Czy Amerykanie wstali tak wcześnie? Krążę nad polem wzlotów razem z moją jednostką; w obszarze własnej obrony przeciwlotniczej czekam na dalszy rozwój wypadków. Chmury po wybuchu ściśle przylegają do moich samolotów. Spoglądam w dół na strzelające armaty i widzę, jak kierują się w stronę naszych krążących samolotów; salwy wybuchających punktów znajdują się teraz w bezpośredniej bliskości mojego samolotu. Wrogich maszyn nie widać. Ogień z dział przeciwlotniczego dotyka nas. To pozostaje dla nas niejasne, ale nic na to nie możemy poradzić. Zgodnie z naszą misją lecimy na północ, na atakującego sowieckiego wroga, który przedziera się z obszaru Huși — Bârlad — Fokszany. W trakcie powrotu na lotnisko jestem już przygotowany na dalsze akcje z udziałem dział przeciwlotniczego ze strony Rumunów; moja stacja naziemna powiadamia mnie, że ogień był skierowany na nas. Rumunia jest w stanie wojny z Niemcami. Pozostajemy w locie koszącym i lądujemy pojedynczo, dział przeciwlotnicze strzela sporadycznie, na szczęście nieskutecznie. Natychmiast idę do telefonu i proszę o połączenie z dowódcą rumuńskiego lotnictwa, generałem Emanoilem Ionescu. Dowodzi on rumuńskimi jednostkami Luftwaffe, również obroną przeciwlotniczą. Poznałem go osobiście w Huși, Ionescu dostał niemieckie odznaczenia. Pytam go, czy wypadki dzisiejszego ranka, które dotknęły mnie i moje samoloty, to przypadek? Generał uważa, że tak; jego żołnierze z obrony przeciwlotniczej w Bukareszcie widzieli, jak rumuński samolot kurierski został zestrzelony przez niemiecki samolot myśliwski i byli źli z tego powodu, więc ostrzeliwali każdy samolot

niemiecki. O stanie wojny między Niemcami a Rumunią generał nic jeszcze nie wspomina. Wyjaśniam mu, że nie zamierzam zostawić tego w ten sposób i że chciałbym lecieć na nową akcję przeciwko Sowietaom, na północ od Râmnicu Sărat. Teraz jednak najpierw zaatakowałbym bronią pokładową i bombami, razem z moim dywizjonem sztukasów, działo przeciwlotnicze znajdujące się na tym lotnisku, żeby mój start przebiegł bez zakłóceń. Z innym dywizjonem zaatakujemy jego kwaterę sztabową, niech to będzie powszechnie wiadome.

— Na miłość boską, proszę tego nie czynić, przecież nadal jesteśmy starymi przyjaciółmi i na to, co robią nasze rządy, nic nie możemy poradzić. Mam dla pana propozycję; Nic nie róbmy, dla nas wypowiedzenie wojny nie istnieje. Gwarantuję panu, że z mojego obszaru nie padnie żaden strzał w stronę pańskich sztukasów.

Generał jeszcze raz zapewnia o naszej starej przyjaźni i swoim przywiązaniu do nas, Niemców. W ten sposób szczególny pokój między nami wchodzi w życie i ja nie mam już żadnych powodów do narzekań. Osobliwa sytuacja; na tym lotnisku stacjonuję z całkowitym, przynależnym do tego uzbrojeniem, łącznie z ciężką bronią⁴⁹. Kto im przeszkodzi skasować nas nocą? W ciemności to położenie jest bardzo niebezpieczne, w dzień znowu jesteśmy mocni. Moich sztukasów dwie dywizje również nie przyprą silnym atakiem, jeśli będą dla nas widoczne. Zasoby bomb i benzyny na naszym lotnisku kończą się i jeśli nie będzie dostawy, nie zdołamy utrzymać Rumunii. Wycofanie się na drugą stronę Karpat jest jedyną możliwością. I tam można by spróbować utworzyć front z sił odzyskanych z Rumunii i z innych, jakichkolwiek rezerw. To, że masa ciężkiej broni nie przejdzie przez Karpaty, lecz zostanie w Rumunii, jest w pełni jasne. Żeby tylko duża część naszych dzielnych jednostek wyszła cało z tego kotła zdrajców nowego rumuńskiego rządu! Broń można zastąpić, ale ludzi nie! Nasza brygada przygotowuje się do przeniesienia nad przełęcz Buzău, do ostatniej kropli benzyny latamy na rosyjskie czołówki, które coraz gęściej przesuwiają się w tę stronę.

Częściowo wdzieramy się daleko w rosyjski kraj, w celu odciążenia wciąż zaciekle walczących tutaj niemieckich jednostek. Obraz nędzy i rozpacz, jak ci starzy sprawdzeni bojownicy, osaczeni, stawiają czoło o wiele większej sile wroga i powoli nie mają nic więcej poza swoją ręczną bronią palną. Amunicja do ciężkiej broni już dawno została zużyta, wkrótce brakuje jej również do karabinów i pistoletów. Podczas każdej operacji na tych terenach muszę starać się nie myśleć o tym. Atak i kolejny atak jest jedynym środkiem znieczulającym. Mały Stalingrad!

Aktualnie zapasy są na lotnisku w pełni wyczerpane, więc lecimy na zachód ponad Karpatami na nasze nowe lotnisko operacyjne Sächsisch-Regen na Węgrzech. W tym miasteczku również rozmawia się po niemiecku, jest to bastion siedmiogrodzkich Niemców. Znajduje się tutaj niemiecki kościół i niemieckie szkoły, przy przechodzeniu przez miasto ma się uczucie, że jest się w Niemczech. Miasteczko krajobrazowo jest wspaniale położone, duże leśne obszary w pobliżu, wszystko rozmieszczone pomiędzy łańcuchami gór i małymi wzgórzami. Nasze lotnisko zajmuje obszar po wycince lasu, na wyżynie; mamy kwaterę w mieście, a w pobliżu rdzennie niemieckie miejscowości w kierunku na północ i na północny wschód. Teraz nasze akcje są skierowane przeciwko wrogowi, który przedziera się do nas ze wschodu nad przełęczami Karpat. Teren jest korzystny do obrony, ale brakuje nam sił, a potrzebna ciężka broń przepadła w Rumunii. Nawet najbardziej korzystny teren jest nie do obrony, bohaterska postawa nie wystarczy, by pokonać nowoczesną broń. Wykonujemy loty koszące na przełęczach Oitoz i Gymnoz oraz na położonych na północ górskich drogach.

Znam górskie latanie z Kaukazu. Ale doliny są tutaj bardzo wąskie, szczególnie na dole, na dnie dolin, i żeby tam zawrócić, trzeba ponownie podnieść cały samolot. Przełęcz górskie są pełne zakrętów pośród skał. Ponieważ pojazdy i czołgi najczęściej stoją przed lub za skałami, trzeba piekielnie uważać, żeby wróg nas nie usłyszał. Kiedy w tym czasie inna jednostka działa w tym samym obszarze, atakuje na

przykład od drugiej strony doliny i nie jest dobrze widoczna we mgle, przez ułamek sekundy ma w oczach śmierć, ponieważ na dole samoloty nagle się spotykają. Jest to bardziej niebezpieczne niż obrona przeciwlotnicza, chociaż ta wydaje się dość mocna. Obrona ta jest jednak ograniczona do prawej lub lewej strony przełęczy górskich, ponieważ jeśli działa w środku swojej kolumny, jej skuteczność jest bardzo mała. Na przykład my, za inną grupą skał, atakujemy głęboko położoną jednostkę, która również winna być w zasięgu obrony przeciwlotniczej. Myśliwce w chwili obecnej nie atakują. Czyżby Rosjanie jeszcze nie przygotowali ani nie zaopatrzyli swoich rumuńskich lotnisk? W to nie wierzę, ponieważ mają olbrzymie możliwości transportowe i do dyspozycji korzystnie położone lotniska — Buzău, Roman, Tecuci, Bakău i Silistea — odpowiednie do takich działań bojowych. Sowietci nie są mistrzami w górskich lotach, szczególnie niskie loty w dolinach jawią im się jako bardzo niebezpieczne, ponieważ łatwo rozbić się o skały. Takie samo odczucie miałem dwa lata temu w przełęczach i dolinach Kaukazu.

W tych dniach otrzymuję polecenie objęcia pułku i tym samym muszę przekazać komuś kierowanie moim 3. Dywizjonem. Proponuję na miejsce dowódcy kapitana Lau; w Grecji uczestniczył w walce przeciwko flocie angielskiej i zdobył tam laury. Po pierwszych walkach z Rosją powierzono mu dowództwo sztabu i znowu udał się na front. Jeśli chodzi o akcje, to właściwie nic się nie zmienia, ponieważ teraz w moim sztabie pułku mam pod sobą wszystkie rodzaje samolotów i w każdej chwili mogę lecieć razem z którąś z moich jednostek.

Podczas jednego z pierwszych wrześniowych dni, razem z moim 3. Dywizjonem jestem od rana w drodze, 2. Dywizjon leci z nami jako eskorta, ja sam siedzę w czołgu, żeby gonić samoloty nad przełęczą Oitoz. Sytuacja nie wygląda najlepiej, dlatego postanawiam natychmiast po powrocie znowu wystartować moim Fw 190; w tym czasie inni mogą przygotować swoje samoloty. Podporucznik Hofmeister ma jeden samolot gotowy do startu i towarzyszy mi jako

skrzydłowy.

Lecimy z powrotem nad Oitoz, wykonujemy loty koszące i oceniamy sytuację na wszystkich przełęczach Karpat oraz na wszystkich szczytach. Mam teraz pełen obraz naszego odcinka. Prawie bez paliwa, bez amunicji, schodzę w locie koszącym z powrotem na nasze lotnisko w Sächsisch-Regen, gdzie czterdzieści srebrzyście połyskujących samolotów leci w moim kierunku na tej samej wysokości. Pędzimy bardzo blisko siebie, nie mamy już złudzeń, wszystko to Amerykanie.

— Mustangi — przekazują Hofmeisterowi. — Natychmiast lądować!

Podwozie wysunięte, klapy otwarte i zanim jeszcze jednostka mustangów przygotowuje się do ataku, jestem już na dole. Przed lądowaniem bałem się, ponieważ jest moment, kiedy to samolot jest całkowicie bezbronny i nie można nic zrobić, jak tylko czekać i w spokoju podejść do lądowania. Do podporucznika Hofmeistera nie dotarło chyba, że musi szybko wylądować i nigdzie go nie ma. Mój samolot nie siadł jeszcze całkiem na pasie startowym, kiedy widzę, jak mustangi przygotowują się do ataku i jeden z nich leci dokładnie na mnie. Szybko wyskakuję z kabiny, poruszam się jeszcze pewnie z prędkością 50 km/h i upadam na ziemię. Zostaję prawie wciśnięty w podłoże, krótko potem mój samolot płonie, nadal tocząc się po lotnisku. Cieszę się, że już mnie tam nie ma.

Na lotnisku nie ma żadnej obrony przeciwlotniczej, ponieważ nikt nie był przygotowany na taki powrót na węgierskie lotniska. Nasze możliwości w zakresie broni i sprzętu są niestety tak ograniczone, że nie „wszystkie lotniska Europy” mogą być chronione. Nasi wrogowie, w pełni zabezpieczeni materiałowo, mogą zorganizować obronę przeciwlotniczą na każdym rogu ulicy; my niestety nie. Mustangi zawisły nad całym lotniskiem i spokojnie urządają sobie strzelanie. Na dole stoją dywizjony, których samoloty podczas mojej nieobecności powinny zostać zatankowane i załadowane. Jest wiele wolnostojących maszyn transportowych, dostarczających amunicję, paliwo i bomby. Gotowe do akcji maszyny stoją w boksach urządzonych w lesie i

trudno w nie trafić. Ale samoloty do naprawy, samoloty transportowe z bombami i paliwem rozpryskują się w powietrzu, armatki czterdziestu mustangów dudnią nieprzerwanie, strzelają do wszystkiego, co widzą. Ogarnia mnie bezsilna złość, że całkowicie biernie muszę się temu przyglądać. Wokół lotniska unosi się czarny dym z płonących samolotów. W tym wszechogarniającym hałasie można by było uwierzyć w koniec świata. Absurd, ale próbuję zasnąć; kiedy się obudzę, wszystko przeminie. Trafia mnie chłopak, który ciągle we mnie uderza, we śnie można to łatwiej wytrzymać.

Po tym jak pilot mustanga spalił mój samolot, musiał widzieć mnie leżącego obok. Może już podczas nalotu zaobserwował, jak wydostawałem się z maszyny; w każdym razie robił nalot za nalotem ze swoimi działkami i karabinami. W stronę lotniska i z powrotem, i tak w kółko. Widocznie nie widział zbyt dobrze przez przednią szybę, z tyłu ma swój celownik i stąd musi celować; po każdym nalocie nie wierzył jednak, że mnie trafił. Ponieważ zrobił jeden lub dwa naloty, pędził zawsze z boku na trzech, czterech metrach wysokości; jego samolot leciał ukośnie koło mnie, starał się mnie wyśledzić. Leżę tak, jak przedtem, na brzuchu, twardo wciśnięty w darń i obracam lekko tylko głowę, żeby obserwować go spod zmrużonych powiek. Przy każdym nalocie razem z jego pociskami tryskają na mnie z przodu piasek i ziemia, z prawej i lewej strony też. Czy zostaną trafiony przy następnym nalocie? Ucieczka w ogóle nie wchodzi w rachubę, ponieważ wszystko, co się porusza, zostaje natychmiast zestrzelone. Naloty ciągle się powtarzają, co jest dla mnie wiecznością, teraz pilotowi skończyła się najpewniej amunicja, ponieważ jeszcze raz nadlatuje nisko obok mnie, po czym zawraca; jego koledzy również zużyli swoją amunicję, co jest dla nas zbawienne, to trzeba przyznać. Zbierają się nad lotniskiem i odlatują.

U nas sytuacja wygląda kiepsko, szczególnie na pierwszy rzut oka. Najpierw rozglądam się za podporucznikiem Hofmeisterem. Jego samolot leży na skraju lotniska, więc nie zszedł tak szybko na dół i zaatakowali go przy lądowaniu, jest ranny, musi mieć amputowaną

stopę. Na lotnisku płonie i eksploduje pięćdziesiąt maszyn, na szczęście było mało moich samolotów gotowych do operacji, pod dobrą osłoną nie były łatwym celem ataku. Teraz słyszę na stanowiskach dowodzenia poszczególnych jednostek w lesie, że obsługa naziemna podczas ataku, tak jak rozkazano, ręczną bronią palną, karabinami maszynowymi, pistoletami strzelała nieprzerwanie i położyła cztery mustangi w pobliżu lotniska. Przy braku obrony przeciwlotniczej jest to duży sukces. Akcja mustangów nie przebiegła więc całkowicie bez strat z ich strony. Kilka dni później mamy już obronę przeciwlotniczą dla mojego lotniska i podobne zwycięskie ataki ustają.

Częściej natomiast zaczynają się pojawiać niemieckie typy samolotów na naszym obszarze. To Rumuni, którzy zostali przez nas wyposażeni i latają ze swoim rumuńskim godłem państwowym po rosyjskiej stronie. Niektóre samoloty celowo nadal latają z niemieckim godłem państwowym. Baza wyjściowa dla rumuńskiej Luftwaffe leży niedaleko nas, wobec czego przez dwa dni atakujemy w lotach koszących lotniska w obszarze Karlsburga, Braszowa i Sybinu. Złośliwi ludzie sądzą, że nalot mustangów był dla nas bodźcem do ataków. Niszczymy więcej niż sto pięćdziesiąt samolotów na ziemi, kilka w powietrzu. Są to wprawdzie najczęściej samoloty szkolne lub kurierskie, ale w każdym razie służą one do szkolenia rumuńskiej Luftwaffe. Sukces przy tego rodzaju atakach w dużej mierze zależy od obrony przeciwnika.

W Rumunii walka jest zakończona, Sowieci zajmują cały kraj i próbują wkroczyć do Węgier ze wszystkich możliwych stron. Ciągną kolumnami przez Przełom Czerwonej Wieży w kierunku miasta Hermannstadt⁵⁰. Ataki na te najbardziej strategiczne punkty natarcia są szczególnie trudne, ponieważ ta grupa jest silnie chroniona przeciwko atakom z powietrza. Podczas lotu na północnym krańcu przełęczy osłona kokpitu mojego Fw 190 zostaje odstrzelona przez czterocentymetrowe działo przeciwlotnicze i nagle czuję ruch powietrza. Na szczęście żaden odłamek mnie nie zranił.

Tego wieczoru oficer melduje mi, że prawie każdego dnia są nadawane przez radio obraźliwe transmisje w języku niemieckim. Fałszywe opowieści o rzekomym okrucieństwie niemieckich żołnierzy i wezwania do wojny partyzanckiej. Rozmówca stale melduje się pod miastem Braszów, starą siedzibą siedmiogrodzkich Sasów. Dokładnie przed nami miasto, błyszczący we mgle w pierwszych promieniach słońca. Nie ma potrzeby przelatywania nad nim, nadajnik z dwiema wysokimi wieżami radiowymi znajduje się około osiem kilometrów na północ, przy głównej drodze. Między wysokimi masztami stoi mały domek, centrum nadawcze. Krótco przed akcją widzę auto wyjeżdżające z dziedzińca; jeśli to ten podżegacz, to warto by go dopaść; znika w lesie i schowany przeżywa nasz atak na nadajnik. Nie można zejść zbyt nisko podczas tego nalotu, ponieważ wieże są połączone drutami od góry, więc łatwo o nie zahaczyć. W moim celowniku widzę domek, naciskam guzik, atakuję i okrążam wieże, żeby odnotować nasz sukces i znowu zebrać jednostkę. Przez przypadek spada mi mała siedemdziesięciokilogramowa bomba dokładnie na sam czubek wieży radiowej, więc lokalizacja bomb jest doskonała. Tak szybko nikt już tutaj nie będzie siał wrogiej propagandy. Z tym uspokajającym poczuciem odlatujemy.

Przy wzrastającej sile ataków na karpackie przełęcze coraz wyraźniej widzimy, jak duże są straty naszych sił z winy Rumunów. Sowieci stoją daleko poza miastem Hermannstadt przed Thorenburgiem⁵¹ i próbują przejąć miasto Kluż-Napoka. Na tym odcinku rozmieszczone są najczęściej węgierskie jednostki, przede wszystkim 1. i 2. Dywizja Pancerna. Niemieckie rezerwy właściwie nie istnieją, a na tym ważnym odcinku byłyby potrzebne. Systematyczne posuwanie się Sowietów stanowi niebezpieczeństwo dla niemieckich jednostek stacjonujących w Karpatach, daleko na północnym wschodzie. Muszą opuścić swoje pozycje na przełęczach, co ma poważne następstwa, ponieważ Karpaty są naturalną twierdzą, kluczową pozycją na Nizinie Węgierskiej i będzie bardzo trudno bronić jej tymi niewielkimi siłami. Dla Sowietów był to spokojny czas,

ponieważ maszerowali przez „sojuszniczą” Rumunię, gdzie niemiecki opór był niemożliwy. Głoszono: „Wynocha z Rumunii, nową pozycją obronną są Karpaty”. Rumuńskie granice kraju są rozciągnięte, co oznacza wydłużenie się linii frontu.

Przenosimy się na parę dni na zachód od Sächsisch-Regen i prawie codziennie przebywamy w okolicach Thorenburga. Od dłuższego czasu Rosjanie ze swoim żelaznym Gustawem włączają się w walkę naziemną. Podczas każdej akcji pozostajemy tak długo w obszarze docelowym, jak długo pozwala nam na to zapas benzyny, i zawsze mamy nadzieję, że w tym czasie nadejdzie wsparcie. 3. Dywizjon rzuca bomby, z 2. Dywizjonem latam na Fw 190 jako eskorta. W tym czasie udaje nam się zestrzelić dużo rosyjskich samolotów szturmowych i myśliwców. Szczególnie dowódca mojego 2. Dywizjonu, kapitan Kennel, odznaczony Liśćmi Dębu, odnotowuje spore sukcesy. Wprawdzie my, latający na bombowcach nurkujących i samolotach szturmowych, nie mamy zestrzeliwać samolotów przeciwnika, ale zwalczanie sił powietrznych wroga jest bardzo ważne dla naszych kompanów na ziemi. Eksperci od czołgów też mogą zestrzelić samoloty, i to z dobrym skutkiem. Podczas tych lotów, my, starzy piloci samolotów Ju 87, uświadamiamy sobie, że lepiej polować niż ścigać. Wszakże składaliśmy przysięgę na nasze stare sztukasy.

Walka o Nizinę Węgierską staje się faktem we wrześniu 1944. Akurat otrzymuję awans na podpułkownika. Przez krótki czas sztab pułku z personelem naziemnym mieści się na południe od Tokaju przy Tășnad. 1. i 2. Dywizjon ze swoim bojowym zapleczem i ze mną znajduje się na wschód, a 3. Dywizjon zmierza w kierunku Miskolca, gdzie ciężko jest walczyć ze względu na warunki panujące na lotnisku; z powodu ulew cała okolica, łącznie z drogami dojazdowymi, zamieniła się w rozlewisko.

Tutaj, gdzie w obszarze Wielki Waradyn — Cegléd — Debreczyn możemy atakować Sowietów, pozostajemy tylko przez krótki czas. Armia rosyjska porusza się z dużą prędkością, prawie wyłącznie nocą.

W dzień Sowieni stacjonują dobrze zamaskowani w przygranicznym lesie lub w polach kukurydzy, ewentualnie zatrzymują się w miejscowościach, gdzie nie docierają loty rozpoznawcze. Podczas wszystkich ataków właściwie użycie bomb i broni pokładowej przypada drugiej linii. Najpierw trzeba wyznaczyć punkt ciężkości celu. Chwilowo nie ma stałej linii frontu niemieckiego, tylko pojedyncze grupy bojowe na gorąco utworzone z rozbitych jednostek walczących w Rumunii bądź działających dotychczas na Węgrzech. Te jednostki tworzą żołnierze ze wszystkich formacji zbrojnych. Pojawiają się nazwy elitarnych jednostek, oddziały armii z tradycyjnymi nazwami, dywizje pancerne, jednostki Waffen-SS, wszyscy są naszymi towarzyszami broni i przyjaciółmi, z którymi przetrwaliliśmy ten ciężki okres rosyjski. Oni, podobne jak ja, kochają swoje maszyny i bardzo je cenią. Jeśli wiemy, że któraś z tych jednostek osłania nas na dole, nie grozi nam niemiła niespodzianka. Większość oficerów dowodzących znamy osobiście lub przynajmniej ze słyszenia. Podają nam najmniejsze punkty oporu, które atakujemy bombami i bronią pokładową. W mgnieniu oka jednostki naziemne atakują zaraz po nas i najeżdżają na wroga. Ale liczbowo przegrywamy, tak że duże lokalne zwycięstwa są jak kropla w oceanie. Z każdej strony rozgrywającego się teatru wojny jest wróg, a nie mamy wystarczającej liczby żołnierzy, żeby stawić mu czoło. Wróg znowu powraca, tak więc stacjonujące jednostki również muszą wykonać odwrót, żeby nie zostały odcięte. Tak przebiega to również tutaj, aż do Cisy, która ma stanowić nową linię oporu. Ta rzeka jest wąska i nie powinna być większą przeszkodą. Dlatego Rosjanie zdobywają mocny przyczółek mostowy koło Segedynu, który nie jest uszkodzony. Następnie uderzenie kierowane jest na północny zachód, w kierunku miasta Kecskemét. Mój pułk znowu się przeniósł, znajduje się na zachód od Szolnoku, w Farmos, na linii kolejowej Szolnok — Budapeszt. Bardzo często nadlatują nad nasze lotnisko północnoamerykańskie czterosilnikowce. Kierują się jednak w stronę mostu kolejowego koło Szolnoku.

Z zaopatrzeniem jest tu dobrze, ponieważ Niermann ma zezwolenie na polowanie i można mówić prawie o pladze zajęcy. Każdego dnia taszczy ich na tyle dużo, że Fridolin wkrótce nie może na nie patrzeć. Czasami jest już bardzo mroźno, zima zbliża się wielkimi krokami. Podczas moich wieczornych biegów terenowych po bliższej i dalszej okolicy Farnos poznaję uroki równin, których jako człowiek gór dotąd nie dostrzegałem.

Loty wykonujemy najczęściej w pobliżu Cisy, z tej i z drugiej strony rzeki; tam Sowieci udało się utworzyć przyczółki mostowe w kilku miejscach na zachodnim brzegu. Sprzęt zgromadzony na brzegu rzeki lub na drogach dojazdowych jest naszym celem przy każdej przeprawie. Ponadto stale budowane są mostki, a ruch na rzece odbywa się za pomocą prymitywnych środków: belki, tratwy, stare barki, łodzie rybackie, prywatne łodzie sportowe, wszystko płynie wzdłuż wąskiej Cisy. Sowieci pozbierali wszystko możliwie szybko. Główny ruch na rzece początkowo odbywa się w obszarze między Segedynem a Szolnokiem, a później również na północ od nich. Budowa przyczółków mostowych to dla nas sygnał, że Sowieci, którzy gromadzą materiał, przygotowują się do kolejnego wkroczenia na teren wroga. Żeby temu przeszkodzić, przeprowadzamy kilka małych ataków zakończonych sukcesem w obszarze Szolnok — Mezötúr — Kisújszállás — Túrkeve. Nowy rosyjski przemarsz nad Cisą jest opóźniony i ograniczony przynajmniej na tym północnym odcinku z powodu przerwania dostaw. Ale ten duży przyczółek mostowy w Segedynie może się coraz bardziej rozszerzać i połączyć z innym, położonym bardziej na północ.

Około listopada z tego obszaru, ze wschodu i południowego wschodu, rozpoczyna się atak na Kecskemét z kierunkiem uderzenia na północny zachód i na północ. Cel jest jasny: doprowadzenie do upadku linii oporu nad Cisą oraz dalszy przemarsz przez niziny aż do węgierskiej stolicy i nad Dunaj. Działania powietrzne Sowieców są zakrojone na szeroką skalę, zdaje się, że zajęli całe tereny wokół Debreczyna, a my znowu walczymy z kilkukrotnie większą liczbą

wrogich jednostek. Do tego dochodzi fakt, że przez ostrzał naziemny straciłem kilka samolotów, a zaopatrzenie pozostawia wiele do życzenia. Nie są to tylko działania Sowietów, lecz także ich zachodnich sprzymierzeńców, którzy atakują dworce, miasta i zagrażają naszym połączeniom zaopatrzeniowym w obszarze południowo-wschodnim. Nadzór ulic i linii kolejowych przez północnoamerykańskie jabolosy⁵² to dodatkowe utrudnienie. Potrzebna ochrona szlaków komunikacyjnych nie funkcjonuje z powodu braku ludzi oraz materiału. W obszarze południowo-wschodnim od Kecskemét bardzo często startuję do akcji z małą liczbą samolotów mojego dywizjonu, włączając w to eskadrę niszczycieli czołgów. Liczba samolotów, które ze względu na trudną sytuację wycofują się z akcji, jest tak duża, że pewnego dnia poleciałem w towarzystwie czterech Fw 190, by zwalczać czołgi. Gdy dolatuję, nie wierzę własnym oczom, daleko na północ od Kecskemét jadą czołgi, to Rosjanie. Nad nimi wisi, niczym winogrono, parasol z sowieckich myśliwców, które mają je chronić. Jeden z towarzyszących mi oficerów zna rosyjski i tłumaczy wszystko, co wyłapuje w eterze. Sowietci znowu nadają na prawie tej samej częstotliwości, co my. Przekrzykują się nawzajem przeraźliwie. To cud, że potrafią się w ogóle między sobą porozumieć.

— Do wszystkich czerwonych sokołów, w ataku na nasze czołgi znajduje się pojedynczy sztukas z dwoma działami z przodu. To z pewnością ta nazistowska Świnia, która odstrzeliwuje nam czołgi — leci też parę fok (moja ochrona). Do wszystkich: atakować tylko sztukasa, nie foki, on musi zostać dzisiaj zestrzelony!

Podczas gdy wykrzykiwali, wykonałem nalot i jeden czołg już płonie. Dwa Fw 190 kręcą w górę z ŁaG-5 manewr dla zmylenia przeciwnika. Pozostałe są ze mną, i tak jak ja, wykonują manewry obronne. Nie chcą mnie zostawić samego, ale dzieje się to siłą rzeczy, gdy wdają się w walkę powietrzną z paroma Iwanami. Dwadzieścia, trzydzieści łągów i jaków atakuje nas. Oficer dowodzący myśliwcami musi siedzieć gdzieś w pobliżu czołgów na ziemi, ponieważ wrzeszczy, jakby go obdzierali ze skóry:

— Zestrzelcie wreszcie tę nazistowską świnię, czy nie widzicie, że jeden czołg już płonie?

Dla mnie jest to najlepszy dowód skutecznego działania. Za każdym razem, gdy ktoś mnie atakuje i siedzi na mnie, wykonuję skręt, którego on nie może wykonać z powodu swojej szybkości i tym samym traci pozycję do strzału, ponieważ zostaje za daleko zniesiony. Wykonuję wówczas kolejny skręt i siedzę mu na ogonie w znacznej odległości. Wysyłam więc ptaka, chociaż szkoda mi amunicji przeciwpancernej; dwa ogniste strzały poszły. Będzie mi ich potem brakować, gdy ruszę na czołgi. Jeśli pociski nie trafiają celnie, zostają zauważone przez wroga, którego strach przed salwą pocisków jest ogromny. Znowu krzyk jednego z zestrzelonych.

— Uwaga, ostrożnie, widzieliście, nazistowska Świnia znowu strzela. Uwaga — krzyczy, jakby był już zestrzelony.

Ktoś inny, z pewnością obecny dowódca jednostki:

— Musimy go zaatakować jednocześnie z kilku stron, zebrać się nad miejscowością, nad którą właśnie lecę, omówimy, jak tego dokonać.

W tym czasie dalej atakuję czołgi. Jak dotąd nie wjechały pod żadną osłonę, załogi uważają, że są wystarczająco dobrze chronione przez myśliwce. Jeden znowu płonie. Czerwone sokoły zakręcają nad miejscowością i przekrzykują się wzajemnie, udzielają sobie rad, co do zestrzelenia mojego Ju 87. Oficer naprowadzania myśliwców szaleje, grozi, pyta, czy nie widzą, że płoną już cztery czołgi. Znowu się pojawiają, z każdej strony, a ja cieszę się, że po piątym zestrzelonym czołgu moja amunicja się skończyła, ponieważ dobra passa nie trwa wiecznie. Strasznie spociłem się przez ten czas, chociaż na zewnątrz jest zimno; napięcie ogrzewa lepiej niż futrzana kurtka. To samo tyczy się mojej eskorty. Porucznik Niermann i Kinader bardziej od swojego zestrzelenia bali się, że ja zostanę zestrzelony. A przecież jeden lub drugi Iwan mógł sobie założyć, że jeśli nie trafi sztukasa, to przynajmniej „foki”. Podczas lotu powrotnego towarzyszy nam już tylko kilku Iwanów, ale zaraz zawracają, jeszcze długo słyszymy pełne zarzutów krzyki oficera oraz przeprosiny czerwonych sokołów.

Oprócz miejscowych jednostek alarmowych, które składają się z dowódców lotnisk, dział przeciwlotniczych oraz jednostek zaopatrujących, często nic więcej nie możemy przeciwstawić atakom Rosjan. Brakuje ludzi i materiału, stara śpiewka, cały czas to samo. Samotne akcje mogą odwlec przemarsz dużych jednostek wroga, ale nigdy zdecydowanie mu nie przeszkodzą. Nieliczne jednostki główne, które jeszcze posiadamy, nie mogą być wszędzie w tym samym czasie. Nasi żołnierze na ziemi i bez tego robią niewyobrażalnie wiele. Frontu wzdłuż Cisy już się nie zatrzyma, następną linią oporu będzie Dunaj. Zakładam, że na południu Sowieci uderzą nad Peczem w kierunku Kaposvár, wówczas również nowa pozycja będzie zagrożona. Moje obawy potwierdzają się chwilę później.

XV

WOJNA O WĘGRY

To jeden z ostatnich dni w Farnos. Przed chwilą przyszło zawiadomienie, że Rosjanie przepychają się czołgami w kierunku gór Mátra i znajdują się przed Gyöngyös. Nasze jednostki są już z przodu i chcą, w miarę możliwości, zamknąć lukę. Pogoda nie jest zbyt ładna, co łatwo zaobserwować, ponieważ obszar jest bardzo pagórkowaty i mgła opada. Budapeszt zostaje po naszej prawej stronie, wkrótce zobaczymy góry Mátra, a później miasto Gyöngyös. Kilka kilometrów na południe pali się, coś się tam musi dziać. Jadą tutaj czołgi, na pewno nie niemieckie. Gdy skręcam mocniej na południe, żeby objąć wzrokiem wszystkie jednostki, lekkie oraz średnie działa przeciwlotnicze zaczynają gwałtownie strzelać. Niskim lotem okrążamy wierzchołek. Trochę z tyłu stoją T-34 i staliny, całkiem z przodu nieznan mi model; nie wydaje mi się też, żeby był to amerykański czołg. Najpierw atakuję nieznanego. Udało się jeszcze uszkodzić pięć czołgów i amunicja się skończyła. Również eskadra niszczycieli czołgów dobrze strzelała. Dla Sowietów jest to nieprzyjemne południe. Walczymy jeszcze z nadlatującymi sowieckimi myśliwcami Jak-9, które przepędziliśmy i wracają do domu.

Dziesięć minut od miejsca akcji, daleko ponad naszym obszarem, zastanawiam się: Co powinienem napisać w meldunku o zestrzelonym przeze mnie nieznanym modelu czołgu? Czy moja leica pozwoli mi stwierdzić, co to był za czołg? Dla dowództwa jest bardzo ważne, żeby wiedzieć, czy i jakie nowe modele pojawiają się na konkretnych

odcinkach frontu. Są to ważne informacje o zmianie produkcji, użyciu nowej broni lub jej dostarczeniu z innych państw. Muszę wiedzieć, co to był za model. Dowódca 2. Dywizjonu przekazuje, że ma wracać do domu, a ja sam zawracam i lecę w stronę czołgów.

Spuszczam nieco z gazu i krążę na wysokości czterech do pięciu metrów w małym promieniu wokół tajemniczego stalowego kolosa i oglądam go sobie z jak najlepszej perspektywy. Koło niego znajduje się czołg Stalin, który prawdopodobnie przybył na miejsce akcji, żeby zobaczyć, co się dzieje. „Tajemniczy” czołg wciąż się pali; przy moim ostatnim okrążeniu widzę pod zabudowaną osłoną łańcucha Stalina paru kucających Iwanów, za trójnogiem z trzynastomilimetrowym karabinem maszynowym do obrony przeciwlotniczej. Przyciśnięci mocno do czołgu obserwują mnie. Z lufy karabinu wydobywa się dym i rozpoznaję, że strzelają do mnie. Mój odstęp wynosi nie więcej niż pięćdziesiąt, może sześćdziesiąt metrów, ale mocno kręcę i szybko uciekam, żeby ciężko im było trafić. Muszą mieć duże doświadczenie, bo dobrze celują. Filozofuję sobie, a tutaj już dostałem dwa strzały w samolot i czuję kłujący ból w górnej części uda. Walczę, żeby nie zemdleć i zauważam, jak płynie krew; czuję już w nodze wilgoć i ciepło. Z tyłu siedzi Gadermann, mówię mu o wszystkim, jednak nie może mi pomóc, ponieważ nie da rady przejść na przód samolotu. Nie mam przy sobie materiałów opatrunkowych. Okolica, nad którą lecimy, jest zasiedlona, a obszar raczej nie jest przystosowany do lądowania awaryjnego. Jeśli zejdziemy w dół, nie zdąży do nas lekarz i wykrwawię się. Muszę więc spróbować dolecieć do oddalonego o dwadzieścia pięć minut Budapesztu.

Moje siły gwałtownie słabną, zauważam, że krew wypływa bez przeszkód... jakoś dziwnie się czuję... swego rodzaju stan senności... Ale nie straciłem jeszcze trzeźwego osądu. Załączam mikrofon i pytam Gadermanna:

— Myślisz, że mogę nagle stracić przytomność... czy raczej będzie się to działo powoli?

— Nie doleczysz do Budapesztu... prawdopodobnie... ale nie wystąpi

nagła utrata przytomności... — Tę ostatnią część zdania dodał bardzo szybko, zrobił to, żeby mnie uspokoić?

— W każdym razie będę leciał dalej... i spróbuję dolecieć!

Drażek gazu jest daleko z przodu... minuty pełne napięcia... nie chcę się poddawać... nie chcę... Jest lotnisko myśliwców... Budapeszt... klapy otwarte... gaz spuszczone... siadam... koniec!... Budzę się na stole operacyjnym w klinice, gdzie otaczające mnie siostry trochę dziwnie na mnie patrzą. Gadermann stoi za operującym profesorem Fickiem i kręci głową. Później mówi, że pod narkozą mówiłem zabawne rzeczy, którymi siostry raczej nie były oczarowane. Co mogłem zrobić? Profesor Fick wyjaśnia mi, co trzeba było operować: jeden trzynastomilimetrowy pocisk z karabinu maszynowego przebił nogę na wylot, a drugi w niej utknął. Straciłem bardzo dużo krwi i z moją zagipsowaną nogą muszę natychmiast udać się do sanatorium nad Balaton, żeby pod najlepszą opieką lekarską nadrobić utratę krwi i w spokoju zaleczyć rany. Jest również tutaj Fridolin i klnie, że całą tę historię wywołała moja ciekawość, ale w duchu cieszy się, że wszystko potoczyło się tak, a nie inaczej. Melduje, że mamy zostać przeniesieni w obszar Stuhlweissenburga ⁵³, my sami będziemy w Börgönd. Teraz ładują mnie do sanitarnego storcha i lecę do Hévis nad Balatonem, gdzie zostałem przyjęty przez doktora Petera. Zapytałem już profesora Ficka, jak długo potrwa rekonwalescencja, kiedy znów będę mógł biegać lub przynajmniej latać. Odpowiedź była wymijająca prawdopodobnie z powodu skinienia głową Gadermanna, który doskonale zna moją niecierpliwość. Doktor Peter zaraz zdejmie mój opatrunek i oceni, jak długo, jego zdaniem, będę musiał tutaj zostać. Czyni to dopiero po długich namowach. Uważa, że rana powinna się goić w spokoju. Wreszcie jednak ogląda ją i mówi:

— Jeśli wszystko pójdzie gładko, za sześć tygodni będzie można wstać.

Do tej pory nie bywałem jeszcze przybity z powodu moich ran, teraz czuję się załamany, wyłączony ze wszystkiego, skazany na bezczynność, w czasach kiedy potrzebny jest każdy żołnierz. Z

wściekłości miałbym ochotę coś zrobić. Ale co? Moja noga jest zagipsowana i nie mogę się poruszać. Ale jedno wiem dobrze, nie wytrzymam tu tak długo. Pielęgnowanie, spokój; ja sam nie znajdę spokoju, dopóki nie będę znów z moim pułkiem i nie zacznę z nim latać. Fridolin przychodzi co dwa dni z opisaną mapą Börgönd i relacjonuje wszystkie godne uwagi akcje oraz zmartwienia i potrzeby pułku. Pomędzy Farnos a naszym obecnym lotniskiem przez kilka dni stacjonowaliśmy na lotnisku w Vecsés — tymczasowy garnizon na przedmieściach Budapesztu. W ostatnich dniach bardzo często panowała zła, listopadowa pogoda. Pomimo krytycznej sytuacji panującej na froncie, można było wyruszyć tylko na kilka akcji.

Ósmego dnia Fridolin przychodzi z wiadomością, że Sowieci z dużą siłą zaatakowali Budapeszt. W niektórych miejscach udało im się już postawić przyczółki mostowe nad Dunajem; ponadto kolejne oddziały przebijają się od południa w stronę Balatonu. Jest zdziwiony, gdy mu mówię, że mam dość leżenia i chcę wreszcie wstać i wrócić do pułku.

— Ale... — Nie mówi nic więcej, zna mój upór. Siostra słyszy hałas pakującego mnie Fridolina i wsadza głowę przez drzwi, żeby zobaczyć, co się dzieje. Nie może uwierzyć własnym oczom. Zaalarmowany o całej sytuacji doktor Peter zastaje mnie już w pełnej gotowości do wyjazdu. Wiem, że nie może się za tym opowiedzieć, nawet nie powinien tego robić. Kręcąc głową, patrzy na nasze odjeżdżające auto, które w kilka godzin zawiezie nas do pułku.

Tak jak w Farnos, mieszkamy w mieście. Tutejsza ludność jest bardziej niż przyjazna. Spodziewają się, że zatrzymamy Sowieców i uwolnimy ich częściowo już zajęłą ojczyznę. Dahlmann, mój kompan, przygotował i ogrzał już pokój w małym domku. Z pewnością sądzi, że pokój ten ma być salą chorych. Kiepska pogoda utrzymuje się jeszcze przez kilka dni. Od pierwszego dnia, mimo iż mój opatrunek gipsowy stał się dużym obciążeniem, czuję, że wróciłem. Nie jest mi łatwo, ale jakoś leci. W połowie grudnia nasze lotnisko walczy z ulewami i opadami śniegu, później następuje zmiana garnizonu, przenosimy się do Várpaloty. Dzięki swojemu wysokiemu położeniu lotnisko to jest

absolutnie korzystne i stale można z niego startować.

Mój 3. Dywizjon zmienia wyposażenie na samoloty Focke-Wulf Fw 190. Przez wzgląd na aktualną sytuację nie chcę, żeby byli wyłączeni przez pewien czas z akcji. Z tego powodu każdorazowo tylko kilku dowódców samolotów jest odkomenderowanych do sztabu pułku, ustalą plan działań i przeszkalam między akcjami. W zależności od predyspozycji lotniczych, każdy zalicza określoną liczbę startów, a później biorę go na akcje jako mojego skrzydłowego. Przeszkolenie może zostać uznane za zakończone po piętnastu do dwudziestu akcjach, wówczas szkolę kolejną załogę. W ten sposób 3. Dywizjon nieprzerwanie działa.

Przy pierwszych lotach na wroga załoga nie może liczyć na błędy przeciwnika, obrona wszędzie jest silna, a nowe maszyny wywierają niemałe wrażenie, zwłaszcza że w środku nie ma żadnego Strzelca pokładowego, który mógłby ubezpieczać tyły przed wrogimi myśliwcami. Porucznik Stähler już podczas pierwszego lotu Fw 190 na wroga zostaje trafiony przez obronę naziemną i musi natychmiast lądować. Udaje mu się wykonać lądowanie awaryjne na własnym terenie.

Ten dzień jest szczególny! Właśnie chcę wystartować z kapitanem M., który również przechodzi u mnie przeszkolenie, i nagle przelatuje nad naszym lotniskiem silna formacja Ił-2 z eskortą myśliwską na wysokości sześciuset metrów. Jest zimny, grudniowy dzień i musiałbym długo rozgrzewać silnik, żeby go odpalić, Iwan z pewnością zdążyłby już uciec! Przypomina mi się jednak, że w mroźne dni nasz mechanik stosuje zimny rozruch, dzięki któremu staje się możliwe natychmiastowe wystartowanie, bez potrzeby rozgrzewania silnika. Metoda ta polega na przygotowaniu odpowiedniej mieszanki napędowej. Daję znak głową M., żeby natychmiast dodał gazu i wystartował ze mną. Do zaplanowanej akcji przewozimy bomby, chciałbym je zachować, gdyż są potrzebne do wykonania zadania. Może dogonimy Ił-2 z obecnym obciążeniem. M. chyba ma wolny samolot i zostaje z tyłu, ja powoli doganiam

żelaznego Gustawa, brakuje jeszcze osiemset metrów. Teraz lecą już na swoim własnym terenie, ale jestem uparty i chcę ich złapać, nawet jeśli jestem sam. Z moim Fw 190 nie obawiam się towarzyszących łągów oraz jaków. Nagle coś dzieje się z silnikiem, olej wycieka. Nic nie widzę, ponieważ wszystko jest zasmarowane, wszystkie szyby w kabinie stały się nieprzezroczyste. W pierwszej chwili myślę, że działa przeciwlotnicze lub jakiś myśliwiec trafił w silnik, potem zauważam jednak, że jest to defekt samolotu, tak zwane zatarcie tłoka. Silnik charczy i stuka przerażająco, w każdej chwili może wysiąść. W tym huku lecę wolniej, schodzę w dół i obieram kurs na własny obszar. Teraz muszę go osiągnąć. Skok ze spadochronem nie jest możliwy z powodu mojej szyny gipsowej, poza tym jestem już za nisko, a samolot nie wzniesie się już ani o metr w górę. Zrywam osłonę kabiny, żeby mieć widoczność przynajmniej na strony i z tyłu. Jestem na wysokości pięćdziesięciu metrów, pode mną nie ma jeszcze obszaru, który byłby przystosowany do lądowania awaryjnego; chcę podejść jak najbliżej lotniska, żeby być zaraz z pułkiem. Tuż obok mnie, z boku, świsnęła wieża kościelna, dobrze, że nie wyrosła przede mną. Z przodu na ukos widzę ulicę, w każdym momencie śmigło może stanąć; mam nadzieję, że samolot przeleci jeszcze nad mostem ulicznym. Ciągnę, czekam, uda się czy nie? Naciskam aż do ziemi. Samolot toczy się, trzeszczy, sunie po zamarzniętej ziemi równoległe do rowu i staje. Mojej nodze nic się nie stało, to było moje największe zmartwienie. Patrzą na cichy, spokojny krajobraz. Tylko huk artylerii z daleka przypominają mi, że nie ma jeszcze pokoju, a przecież do drzwi pukają już święta Bożego Narodzenia. Unoszę się z siedzenia, przede mną dymiący silnik, siadam na kadłubie samolotu. Nadjeżdża samochód z dwoma żołnierzami. Najpierw przyglądają mi się uważnie, czy przypadkiem nie jestem Rosjaninem, ponieważ ostatnio to oni najczęściej nas odwiedzają. Stawiają małą kładkę nad strumykiem i zanoszą mnie do auta. Pół godziny później znowu jestem na naszym lotnisku i jestem gotowy do kolejnej akcji.

Nasze kwatery znajdują się w Kaserne, kilka kilometrów poniżej

lotniska, na obrzeżach Várpaloty; następnego dnia, pomiędzy lotami, leżę na moim łóżku, żeby trochę się wyciszyć. Nagle słyszę silny odgłos samolotów; nie są to niemieckie maszyny. Przez otwarte okno widzę rosyjską jednostkę Boston na wysokości czterystu metrów. Lecą dokładnie na nas, już słychać bomby. Nawet ze zdrową nogą nie mógłbym się szybciej położyć na ziemi. Ciężka bomba spada pięć kilometrów od okna i kompletnie niszczy moje bmw, które tam na mnie czekało. Dahlmannowi, który właśnie wchodzi przez drzwi, żeby ogłosić alarm, ramy okienne zawisły wokół szyi. Nic mu się nie stało, ale najadł się strachu i cały czas chodzi schylony, z ponurą miną, jak starszy człowiek. Wydaje się, że ma już dość wojny, ale my obracamy to w żart.

W dużej mierze dzięki naszemu wsparciu z powietrza uspokoiło się w rejonie Balatonu. Jednak na wschód od nas Sowieci przebili się w pobliżu Budapesztu i osiągnęli na północ od Dunaju rzekę Gran ⁵⁴. Na południe od Budapesztu zostali wypchnięci z ich przyczółku mostowego i razem z siłami z południa przystąpili do ataku na północny zachód. Ich wysunięte jednostki atakujące znajdują się na wschodnim krańcu gór Vecec ⁵⁵ na północ od Stuhlweissenburga. Budapeszt jest więc zamknięty. Część akcji skupia się na tym obszarze lub jeszcze dalej na wschód. Daleko z tyłu, w obszarze Hatvan, próbujemy przeszkodzić zaopatrzeniu, które już zbliża się do Sowietów stacjonujących na kolei. Przy takim przyspieszeniu wcielamy się w różne role; latamy sztukasami, bombowcami, samolotami szturmowymi i rozpoznawczymi.

XVI

ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA

1944

Toczy się bitwa o Budapeszt. Nasza baza znajduje się w obszarze Papa przy Kememed St. Peter. My, latająca załoga, dopiero co przybyliśmy z Várpaloty i jeszcze się nie zadomowiliśmy, a Fridolin już nas pyta: — Wiecie, że za dwa dni są Święta Bożego Narodzenia? — Patrzymy na kalendarz, zgadza się. Start — lot nad obszarem wroga — lądowanie — start — lot nad obszarem wroga -lądowanie: to jest nasz rytm, codziennie, od wielu lat. W tym cyklu pojawia się wszystko: zimno, upały, zima, lato; dni powszednie, dni świąteczne. Od momentu gdy wojna stała się prawdziwą walką na śmierć i życie, nasz umysł wypełniają pojęcia i zwroty, o których nie można przestać myśleć. Dzień biegnie za dniem; wszystkie są takie same. „Stawić się!”. „Dokąd?”. „Przeciw komu?” „Burza!”. „Obrona!”. Myśli te absorbują zarówno najmłodszego pilota, jak i dowódcę eskadry. Czy już zawsze tak będzie?

Pojutrze są więc święta. Fridolin jedzie z urzędnikiem administracyjnym do korpusu lotniczego po figurkę Dzieciątka Jezus. Tymczasem jednostki wojskowe również wysłały swoim oddziałom Mikołaja. O godzinie piątej powróciliśmy na Wigilię z naszej ostatniej misji; wszystko wygląda naprawdę świątecznie, pięknie i uroczyście, prawie jak w domu. Z braku dużego pomieszczenia każda eskadra świętowała osobno w swoim największym pokoju. Odwiedzam wszystkich, każda jednostka ma swój własny, szczególny styl, który

jest odzwierciedleniem osobowości dowódcy jednostki; wszędzie jest pięknie. Większą część Wigilii spędzam z kompanią sztabową pułku. Również tutaj pomieszczenie zostało udekorowane na zielono, jest bardzo świątecznie. Dwie duże choinki oraz ustawione przed nimi stoły z podarunkami przypominają nam czasy dzieciństwa.

W oczach moich żołnierzy widać rozmarzenie. Myślami są w domach, przy żonie i dzieciach, przy rodzicach i rodzeństwie, w przeszłości i w przyszłości. Ale obraz niemieckiej flagi wojennej tkwi w naszej podświadomości i zmusza nas, by powrócić do rzeczywistości; świętujemy Wigilię na polu bitwy! Śpiewamy *Cicha noc, święta noc* i wszystkie inne kolędy. Surowe głosy żołnierzy nabierają łagodnego brzmienia. Nagle w naszych sercach jest miejsce na cud. Myśli o atakach, bombach, działach przeciwlotniczych, strzałach i śmierci ustępują miejsca wyjątkowemu poczuciu pokoju, cichemu i łagodnemu. Możemy myśleć o najpiękniejszych i najbardziej wyjątkowych rzeczach, jak orzechy w ponczu i pierniki. Najpiękniejsze kolędy niemieckie zostały już zaśpiewane, a ja opowiadam o niemieckich świętach. Dzisiaj moi żołnierze powinni we mnie widzieć przede wszystkim kolegę, nie przełożonego. Siedzimy razem weseli jeszcze kilka godzin i tak Wigilia dobiega końca.

W pierwszy dzień świąt panuje gęsta mgła. Dzięki świątecznej rozmowie telefonicznej wiem, że Sowietci atakują i bylibyśmy pilnie potrzebni, ale latanie w taką pogodę jest absolutnie niemożliwe. Przed południem gram z moimi żołnierzami w hokeja. Tym razem stoję w moich futrzanych butach na bramce, ponieważ nadal poruszam się w nich strasznie niezgrabnie; o łyżwach nawet nie ma co myśleć. Po południu ja i moi towarzysze zostaliśmy zaproszeniu przez ludzi z okolicy na polowanie; nie za bardzo rozumiem jego charakter. Wielu z nas jest strzelcami, ale na obławie się nie znamy. Zające zwęszyły swoją szansę i uciekają w ostatnim momencie. Głęboki śnieg nie pozwala nam na szybszy bieg. Mój kierowca, szeregowy Böhme, idzie przede mną. Nagle spostrzegam zająca. Idę z bronią w rękę, jak urodzony myśliwy przymykam jedno oko... puff! Strzał oddany. Upadł

jednak nie zając, lecz Böhme, którego nie zauważyłem przez ten zapal nowicjusza. Tak do końca jeszcze w to nie uwierzył, spogląda spod śniegu oburzony i mówi z wyrzutem:

— Ależ panie pułkowniku! — Przejrzał wcześniej moje zamiary i szybko rzucił się na ziemię. Śrut nie trafił ani jego, ani zająca. Strach obleciał mnie bardziej niż ich obu, to mogła być przykra niespodzianka świąteczna. Nasze stare przysłowie załóg sztukasów sprawdziło się: „Nie zabieraj się do czegoś, w czym się nie wyćwiczyłeś!”.

Następnego poranka nareszcie mamy dobrą pogodę do latania. Iwan jest już w drodze; atakuje nasze lotnisko. Młodzieniaszki znowu nędznie rzucają, to wstyd. Ich ataki naziemne kończą się na wysokości czterystu metrów; nie odnieśliśmy prawie żadnych szkód. Cały drugi dzień świąt latamy na północnym wschodzie nad Granem i resztą frontu w pobliżu Budapesztu, żeby uwolnić jednostki naziemne. Nic już nie pozostało z naszego pokojowego nastroju świątecznego. Znowu odczuwamy trudy wojny, spokój Wigilii odszedł w zapomnienie. W powietrzu i na lądzie toczą się zażarte bitwy; zostały sprowadzone nowe siły, moi starzy znajomi — towarzysze z frontu wschodniego, czołgiści, czyli ci, którzy tak jak my, są „strażą pożarną” dowództwa. Razem mamy wyzwolić osaczone odcinki i utorować im drogę do pozostałych posiłków. Z taką siłą ognia musi się udać. Rok w rok, dzień w dzień wiszę nad frontem wschodnim i wyobrażam sobie, że opanowałem taktykę jednostek naziemnych. Doświadczenie uczy, że praktyka to wszystko: ona decyduje, co jest możliwe, a co nie, co dobre lub złe. Dzięki codziennemu lataniu znamy dokładnie każdy okop, rów i wzniesienie, ponieważ zawsze latamy nisko nad ziemią. To, co tutaj się dzieje, trudno jednoznacznie ocenić. Czołgi atakują, a grenadierzy nie współdziałają z nimi. Czołgi bez zgranej załogi czują się niepewnie i obco. Jednostki do nich przydzielone nie mają doświadczenia, co grozi niebezpiecznymi niespodziankami. Nie rozumiem, jak można wydawać takie rozkazy; poza tym obszar ataku został źle wybrany, bagna są dużą przeszkodą dla czołgów, a przecież

są inne tereny w okolicy. Piechota natomiast powinna atakować na dużej przestrzeni. Lecz nie ma tutaj piechoty, są tylko czołgi. Strona przeciwna wykorzystuje to wszystko i tak oto nasza piechota, bez czołgów, stoi naprzeciw sowieckich kolosów. Po co te straty? W taki sposób nie można wygrać bitwy. Kto wydaje takie rozkazy? Siedzimy wszyscy razem i ciągle to analizujemy. 30 grudnia przychodzi depesza, muszę natychmiast zjawić się w Berlinie i zameldować się u marszałka Rzeszy. Złoszczę się, bo sytuacja jest ciężka i jestem teraz tutaj potrzebny; w ten sam dzień lecę z Wiednia do Berlina z zamiarem, że za dwa do trzech dni wrócę do moich kompanów. Rozkaz to rozkaz. Mój bagaż to tylko duża teczka z bielizną i przyborami toaletowymi. Z uwagi na niepokojącą sytuację na froncie wykluczam możliwość, że podróż mogłaby trwać dłużej. Już podczas lotu mam złe przeczucia; to nic dobrego nie wróży! Po ostatnim urazie w listopadzie dostałem zakaz latania. Jednak natychmiast po wyjściu ze szpitala wróciłem do samolotu. Do tej pory nikt nie zgłaszał sprzeciwu i miałem nadzieję na ciche pozwolenie; teraz znowu moja sytuacja nie wygląda dobrze. Lecę tam bardziej niż niechętnie, ponieważ wiem, że nigdy nie będę przestrzegał tego rozkazu. Moja niespokojna natura nie pozwala mi biernie obserwować, radzić lub tylko rozkazywać, gdy ojczyzna jest w potrzebie. Zwłaszcza że z moim doświadczeniem wszystko przychodzi mi łatwiej niż innym. Choć mam za sobą wiele sukcesów, to nigdy nie opuszczają mnie obawy. Mam wiele szczęścia, że po pięciu urazach ciężkiego kalibru wciąż mam siłę siedzieć w maszynie dzień w dzień, rok w rok, w dół i w górę frontu wschodniego, od Morza Arktycznego po Moskwę i z Astrachania do gór Kaukaz. Rosyjski front znam wzdłuż i wszerz. Właśnie dlatego czuję się zobowiązany, by latać i walczyć, aż nasza Ojczyzna będzie wolna. Mogę to czynić dzięki mojemu zdrowemu, wysportowanemu i wytrenowanemu ciału; w nim tkwi moja siła. Po krótkim pobycie u moich przyjaciół w Wiedniu, trzy godziny później ląduję w Berlinie i natychmiast melduję się w Karinhall. Chciałbym wszystko jak najszybciej załatwić i możliwie szybko móc wyruszyć w

drogę powrotną. Nie rozumiem tego, ale dzisiaj mam zostać na „dworze książęcym” i jutro rano w Ministerstwie Lotnictwa załatwić bilet na pociąg nadzwyczajny marszałka Rzeszy, który jedzie na zachód. Wszystko będzie więc trwało dłużej — to pewne; nie wygląda jednak, by miało to coś wspólnego z moim zakazem latania.

Następnego wieczoru odjeżdżamy na zachód z dworca w Grunewald. Nowy Rok będę więc spędzał w pociągu, nie wolno mi myśleć o moim pułku, w przeciwnym razie wyjdę z siebie. Co przyniesie nam rok 1945? Rankiem pierwszego stycznia znajdujemy się na terenie Frankfurtu. Słyszę dźwięki samolotu i wyglądam na zewnątrz, by zobaczyć szary poranek. Myśliwce wykonują loty koszące z wielkim hukiem. Moja pierwsza myśl: Amerykanie! Już dawno nie widziałem tylu samolotów po mojej stronie. To jest niemożliwe: wszystkie mają niemieckie godła, to są Bf 109 i Fw 190. Lecą na zachód. Później powinienem się dowiedzieć, jakie są plany operacyjne. Pociąg się zatrzymuje, wygląda to na okolicę Nauheim — Friedberg. Przyjeżdża po mnie samochód i jedziemy przez zalesiony obszar do starego budynku podobnego do zamku. Tutaj spotykam jednego z adiutantów marszałka Rzeszy. Mówi, że szefa jeszcze nie ma i muszę poczekać. Niestety nie wie, o co chodzi. Nie pozostaje mi nic innego, jak tylko poczekać w kwaterze.

Idę na kilkugodzinny spacer, ależ wspaniałe jest powietrze w niemieckich górach! Upajam się nim, oddycham pełną piersią. Dlaczego dostałem rozkaz, żeby tu przyjechać? O trzeciej powinienem wrócić; Marszałek powinien już być. Żebym tylko szybko dostał meldunek. Gdy wróciłem, jeszcze go nie było. Oprócz mnie przybył też generał, stary znajomy z czasów lotów na sztukasach w Grazu... Opowiada mi o dzisiejszych akcjach powietrznych, którymi dowodzi. Stale nadchodzą meldunki o przebiegu ataku na lotniska w Belgii i północnej Francji.

Samoloty, które widziałem dzisiejszego poranka, były częścią jednostek wyznaczonych do zaatakowania alianckich baz lotniczych. Mamy nadzieję, że zniszczymy tyle samolotów, że przewaga lotnicza

wrogów nad Ardenami, gdzie walki zostały wstrzymane, nie będzie już tak przygniatająca.

Mówię generałowi, że w wojnie na wschodzie takie posunięcie byłoby niemożliwe, ponieważ linia frontu jest za długa, a straty spowodowane silną obroną przeciwlotniczą byłyby zbyt duże. Czy na zachodzie jest inaczej? Raczej nie. Jeśli Amerykanom udałoby się przeprowadzić takie ataki na Niemcy, to tylko dlatego, że nie bylibyśmy w stanie obronić naszych terenów z braku ludzi i sprzętu. Wszystkie jednostki mają ustalone trasy lądowania przy niskich lotach. Na wschodzie już dawno odeszliśmy od teorii, ważniejsza jest praktyka. Dowódcy jednostki można zadać zadanie; jak je rozwiąże, to już jego sprawa, musi zrobić to sam. Wojna powietrzna stała się tak szybka, że nie można jej już oprzeć na samej teorii; tylko dowódcy jednostek potrafią szybko zareagować i podjąć właściwą decyzję. Dobrze, że na wschodzie rozpoznaliśmy to tak błyskawicznie, w przeciwnym razie na pewno już byśmy tam nie latali. Poza tym, czy nikt jeszcze nie zrozumiał, że nigdy nie będziemy zdolni do walki przeciw tak ogromnej sile przeciwnika?

Pięć tysięcy samolotów mniej lub więcej nie robi dla wroga żadnej różnicy, jeśli załoga nie zostanie trafiona razem z maszyną. Stokroć lepszym rozwiązaniem byłoby użycie długo oszczędzanych myśliwców nad własnym frontem w celu wywalczenia wolnej przestrzeni powietrznej. Jak nasi koledzy na lądzie mieliby znaleźć czas na głębszy oddech, skoro dusząca zhora wielokrotnej przewagi lotniczej aliantów sprawiłaby, że znaleźli się na linii ognia! A my bez problemu możemy przeprowadzić manewr uzupełniający! To, co wtedy przydarzy się wrogowi w powietrzu, w większości przypadków będzie prawdziwą stratą, ponieważ załoga zostanie również dotknięta.

Wszystko to chodzi mi po głowie. Kilka sekund później wynik końcowy potwierdza moje przypuszczenia. Brakuje ponad dwustu dwudziestu samolotów z załogą, na ziemi zostało zniszczonych pięćset samolotów alianckich. Najstarsi dowódcy jednostek, których jest tak

mało, stare wygi, są dzisiaj obecni. Mam kiepski nastrój. Wieczorem dostanie meldunek marszałek oraz głównodowodzący.

Przychodzi adiutant i mówi do mnie:

— Pułkownik von Below właśnie zadzwonił i zapytał, czy przyjmie pan zaproszenie na kawę.

— A czy nie mógłbym się teraz zameldować u marszałka Rzeszy?

— Tymczasowo marszałek jest jeszcze nieobecny i pańskim krótkim odwiedzinom u pułkownika von Belowa nic nie stoi na przeszkodzie.

Zastanawiam się, czy powinienem się przebrać, ale zostawiam to, ostatnią czystą koszulę zachowam na wizytę u marszałka. Jazda przez las samochodem zajmuje więcej czasu niż pociągiem. Teraz jesteśmy w mieście, gdzie domy są drewniane, na zachód od głównej kwatery Führera.

Opowiadam przy kawie pułkownikowi von Belowowi o ostatnich wydarzeniach na rosyjskim froncie; wstaje po dwudziestu minutach, chwilę potem wraca i prosi o pójście za nim. Nic nie przeczuwając, idę za von Belowem przez kilka pokoi, otwiera drzwi, pozwala mi przejść pierwszemu i przed moimi oczyma stoi Führer. Myślę tylko o tym, że nie włożyłem czystej koszuli, o niczym innym. Rozpoznaję ludzi stojących wokół: marszałek Rzeszy, on promienieje — rzadki widok ostatnimi czasy, admirał Dönitz, feldmarszałek Keitel, szef Sztabu Generalnego, generał Jodl i inne wojskowe osobistości, między innymi generałowie frontu wschodniego. Wszyscy stoją wokół wielkiego stołu karcianego, gdzie jest zobrazowana aktualna sytuacja na froncie. Patrzą na mnie, a ich spojrzenia zaczynają mnie denerwować. Führer zauważa to i przez pewien czas skupia na mnie wzrok milcząco. Następnie podaje mi rękę i chwali za dokonania. Mówi, że nada mi najwyższe odznaczenie za waleczność, Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego ze Złotymi Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami, mianuje mnie pułkownikiem. Do tej pory słucham trochę zdumiony, po chwili jednak dodaje z naciskiem:

— Jeśli chodzi o latanie, to już wystarczy. Musi pan zostać wierny niemieckiej młodzieży i doświadczeniu. — Wtedy gwałtownie się

ożywiłem: to oznacza zakaz latania. Adios koledzy!

— Mój Führerze, nie przyjmę odznaczenia i awansu, jeśli nie będę mógł więcej latać z moim pułkiem.

Jego prawa ręka trzyma jeszcze moją, wciąż patrzy mi w oczy, lewą ręką przekazuje mi czarną skrzyneczkę podszywaną aksamitem, w której leży nowe odznaczenie. Brylant rozbłyska feerią barw po pokoju. W końcu patrzy na mnie poważnie, lekko marszczy twarz i mówi:

— A więc proszę znowu latać. — I zaczyna się śmiać.

Teraz w ciele czuję ze szczęścia ciepło i bardzo się cieszę. Później pułkownik opowiada mi, że zarówno on, jak i inni prawie dostali ataku, gdy usłyszeli moją odpowiedź; błyskawice na twarzy Führera nie zawsze przeradzają się w śmiech. Wszyscy mi gratulują, szczególnie głównodowodzący Luftwaffe, z radości szczypie mnie tęgo w ramię. Gratulacje od admirała Dönitza są z pewnym zastrzeżeniem, dodaje troszkę zgryźliwie:

— To, że znowu udało się panu wymusić u Führera pozwolenie na dalsze latanie, nie było zbyt żołnierskie. Ja też miałem kiedyś dobrych dowódców U-Bootów, którzy pewnego dnia musieli przestać nimi być.

Dobrze, że to nie on jest moim naczelnym wodzem!

Führer prosi mnie do stołu i mówi, że narada odnosi się również do sytuacji w Budapeszcie; z tego powodu też tutaj jestem. Powtarza po raz kolejny, jakie zameldowano mu powody niekorzystnie przebiegających operacji w obszarze Budapesztu, które do tej pory nie pozwoliły na przejęcie miasta. Zgłaszano problemy z pogodą, transportem i inne, ale nie błędy, które codziennie widzimy w naszych akcjach, podział wewnątrz dywizji pancерnej, niekorzystnie wybrany teren dla czołgów oraz piechoty. Wyraziłem swoje zdanie, które opiera się na wieloletnim doświadczeniu zebranych na froncie wschodnim oraz na fakcie, że podczas działań wojennych na owym froncie latałem do ośmiu godzin dziennie, przeważnie lotem koszącym. Wszyscy słuchają w milczeniu. Po krótkiej przerwie Führer zerka na wszystkich i mówi:

— Widzi pan, w taki sposób jestem oszukiwany, kto wie jak długo?

Nikommu nie stawia zarzutów, chociaż teraz już wie, jak wygląda sytuacja. Widać jednak, że ciężko to znosi. Na mapie pokazuje, że chce dokonać przegrupowania w celu ponownej próby zajęcia Budapesztu. Pyta mnie, gdzie znajdują się tereny, na których czołgi mogłyby atakować skuteczniej. Wyrażam swoją opinię. Operacja przyniosła później sukces, a grupy atakujące osiągnęły obrońców Budapesztu, którzy ponieśli straty.

Po naradzie Führer idzie ze mną do swojego pokoju, urządzonego bardzo gustownie i praktycznie. Chciałbym, żeby moi koledzy byli tu ze mną i doświadczyli tego, co ja. To również dzięki nim tutaj jestem. Führer obsługuje mnie i rozmawiamy o wielu rzeczach. Pyta, jak radzi sobie moja żona, moje dziecko, rodzice i bracia. Po tym, jak dogłębnie wypytał się o moje osobiste sprawy, zaczął mówić o propozycjach dotyczących zmiany wyposażenia. Zaczął, rzecz jasna, od Luftwaffe, a w szczególności od poprawy jakości maszyn, z których korzystamy. Pyta, czy latanie wolnym Ju 87 jest możliwe, podczas gdy myśliwce wroga latają o 400 km/h szybciej od nas. Na podstawie szkiców i kalkulacji pokazuje, że wciągane podwozie mogłoby przyspieszyć Ju 87 w najlepszym wypadku o 60 km/h, jednak jego zachowanie w trakcie nurkowania ulegnie pogorszeniu. W każdej z tych kwestii pyta mnie o zdanie. Omawia najmniejsze szczegóły dotyczące broni, także z obszaru fizyki i chemii, z łatwością, która również mnie — krytycznego obserwatora — zadziwia. Zdradza również, że chce wypróbować, czy zamiast dwóch armat 3,7 cm nie byłoby możliwe zainstalowanie trzech armat trzycentymetrowych. Poprawiłoby to właściwości aerodynamiczne naszych bombowców; amunicja oczywiście na bazie wolframu, przez co ogólne działanie broni byłoby jeszcze lepsze.

Po tym, jak przedstawił obszernie plany ulepszeń, z równą znajomością rzeczy omawiał artylerię, broń piechoty, U-Booty, wyjaśnił, że dokumenty mojego ostatniego odznaczenia każe sporządzić według własnych instrukcji.

Przegadaliśmy chyba półtorej godziny, aż ordynans zameldował, że film jest gotowy do obejrzenia. Kronika tygodnia prezentowana jest najpierw Führerowi i poddana po jego osąd. Przypadek chciał — zeszliśmy niżej i siedzimy teraz w pomieszczeniu, gdzie wyświetlane są filmy — że pierwsza seria nagrań pokazuje odcinek o moim stanowisku bojowym w Stuhlweissenburgu — na zachód od Budapesztu, gdzie widać start mojego sztukasa, a następnie zestrzeliwanie czołgów. Po prezentacji filmu odmeldowuję się u dowódcy naczelnego. Pułkownik von Below przekazuje dokumenty Krzyża Rycerskiego, Liście Dębowe, Miecze oraz Brylanty, które do tej pory leżały w kancelarii. Każdy z osobna waży kilka kilogramów, szczególnie dwa ostatnie, które są ozdobione złotymi ramami i prócz wartości ideowych mają również niemałą wartość materialną. Jadę do kwatery głównej Göringa. Marszałek Rzeszy wyraża swoją radość, choć jego sytuacja po ostatnich wydarzeniach jest nie do pozazdroszczenia. Przez przewagę powietrzną wroga prawie wszystko zostało utrudnione lub nawet niemożliwe do wykonania. Kto miał temu zapobiec? Wielką radością i dumą jest fakt, że jeden człowiek nakłonił Führera do tego, żeby nadać nowe niemieckie odznaczenie za waleczność. Odciąga mnie na bok i mówi łobuzersko:

— Widzi pan, jak inni mi zazdroszczą i jak trudna jest moja sytuacja? Führer podczas omawiania ostatnich wydarzeń powiedział, że nada panu zupełnie nowe odznaczenie, ponieważ pana dokonania są nadzwyczajne. Wehrmacht krytykował, że w Luftwaffe jest żołnierz, którego postawa przyprawia o ból głowy. Czy czysto teoretycznie nie powinno być możliwości, żeby odznaczenie to nadawać też żołnierzom innych formacji? Więc widzi pan, w jakim położeniu znajduję się względem innych.

Dalej oznajmił, że za nic w świecie nie uwierzyłby, że potrafię jeszcze raz przekonać Führera, by pozwolił mi znowu latać. Po raz kolejny prosi mnie, bym przyjął posadę dowódcy samolotów szturmowych. Jednak, z dopiero co uzyskaną przeze mnie zgodą Führera, nie wierzy już w skuteczność prośby.

Wieczorem siedzę w pociągu nadzwyczajnym do Berlina, gdzie znajduje się też moja maszyna, którą wrócę do kompanów na front. W Berlinie spędzam tylko kilka godzin, ale to wystarczy, żeby przyciągnąć całą masę ciekawskich, którzy chcieli zobaczyć Złote Liście Dębu. Wiadomość o odznaczeniu została już podana w prasie i w radiu. Wieczorem spotykam Ritтера von Halta⁵⁶, obecnego szefa sportu niemieckiego. Dzieli się ze mną wiadomością, że po długich staraniach udało mu się przekonać Hitlera, bym po wojnie przejął urząd ministra sportu Rzeszy. Stałoby się tak, gdyby moje doświadczenia wojenne zostały spisane, i gdyby znalazł się ktoś, kto zdołałby mnie zastąpić.

Wracając, przelatuję jeszcze przez Görlitz, gdzie jest moja rodzina, i jeszcze w tym samym dniu wyruszam w kierunku Węgier, ponieważ przychodzą stamtąd bardzo niepokojące meldunki. Na powitanie stawił się cały pułk, najstarszy komandor pogratulował mi odznaczenia oraz zadeklarował poparcie. Potem od razu udałem się do maszyny, by zacząć akcję w obszarze Budapesztu.

— Gdyby rosyjskie działa przeciwlotnicze wiedziały, ile złota i brylantów leci nad nimi, z pewnością strzelałyby lepiej i zadałyby sobie więcej trudu! — mówi żartobliwie ktoś z personelu naziemnego. Mam jeszcze wezwanie od przywódcy Węgier, Szálasiego, do kwatery głównej na południe od Sopronu. Towarzyszą mi dowódca węgierskich sił powietrznych, generał Fütterer, oraz Fridolin. Jako uznanie za moje dokonania na Węgrzech przeciwko bolszewizmowi, Szálasie nadaje mi Złoty Medal za Odwagę. Do tej pory nadano go tylko siedmiu Węgom. Ja jestem ósmym jego posiadaczem i jedynym obcokrajowcem. Związane z tym dobra szlacheckie nie sprawiają mi kłopotów. Powinno to być uregulowane po wojnie, z pewnością zostanie utworzona „wycieczkowa miejscowość pułku”.

Przed połową stycznia dotarły do nas alarmujące wiadomości: Sowieci przystąpili do ataku z przyczółku sandomierskiego i znajdują się w drodze na Śląsk. Śląsk to moja ojczyzna. Proszę o natychmiastowe przeniesienie mojego pułku w ten obszar. Ostateczny

rozkaz przychodzi 15 stycznia. Mój pułk, oprócz 1. Dywizjonu, zostaje natychmiast przeniesiony na Udetfeld⁵⁷ na górnym Śląsku. Ponieważ brakuje maszyn transportowych, zabieramy do naszego Ju 87 personel, żeby być cały czas w pełnej gotowości. Lądujemy w Ołomuńcu, by zatankować. Na wysokości Wiednia, dowódca eskadry niszczycieli czołgów, podporucznik Korol, przekazuje:

— Muszę lądować... silnik jest uszkodzony!

Złości mnie to, choć zakładałem, iż w Wiedniu silnik został z grubsza naprawiony; porucznik Korol wziął na pokład porucznika Weissbacha, który miał spotkać się ze mną od razu na lotnisku; znowu będę musiał być pod telefonem.

Na lotnisko docelowe lecimy wzdłuż ojczystych, pokrytych śniegiem Sudetów. Kto pomyślałby, że będę jeszcze latał nad tym obszarem? Gdy byliśmy na długich stepach rosyjskich — dwa tysiące kilometrów od ojczyzny — i wymagany był odwrót, żartowaliśmy: „Jeśli dalej tak pójdzie, to niedługo będziemy odlatywać z Krakowa”.

Miasto to uchodziło za typowe miasto „przejściowe” z wszystkimi zjawiskami towarzyszącymi i miało w sobie pewną siłę przyciągania; chciało się pobyc tam przynajmniej kilka dni. Teraz faktycznie tak jest, ale niestety w innym sensie. Kraków jest już rosyjskim miastem.

Lądujemy na Udetfeld. Od tutejszej dywizji lotniczej nie dowiedziałem się zbyt wiele, panuje tu skomplikowana sytuacja, ponieważ większość połączeń między jednostkami została zerwana. Czterdzieści kilometrów na wschód od Częstochowy powinny już nadjeżdżać czołgi. Jest niebezpiecznie, jak zawsze podczas takich niejasnych sytuacji. 16. i 17. Dywizja Pancerna zostały obecnie odcięte i walczą o własne przetrwanie, nie mogąc pomóc innym dywizjom. Wielkie czerwone masy nacierają nocą ku 16. i 17. Przy każdym ataku z powietrza zalecana jest wielka ostrożność; nie każda jednostka musi być wrogiem. Własne jednostki mogą próbować odeprzeć atak. Dlatego wydaję wszystkim rozkaz, żeby przed każdym atakiem wykonali lot koszący i przekonali się, czy rzeczywiście mają do czynienia z Sowietami. Patrzą na wskaźnik poziomu paliwa, cystern

nie ma jeszcze w zasięgu wzroku, w amunicję wyposażyliśmy się na Węgrzech. Na małą akcję powinno wystarczyć. Dwadzieścia minut po wylądowaniu na Udetfeld startuję do pierwszego lotu na wroga w tym obszarze. To jest już Częstochowa; próbuję odnaleźć ulicę prowadzącą na wschód, żeby znaleźć stacjonujące czołgi. Lecę nisko nad domami miasta. Co się dzieje? Na głównej drodze pojawia się czołg, drugi, trzeci; wyglądają jak T-34, ale to przecież niemożliwe. Z pewnością są to czołgi 16. i 17. Dywizji Pancерnej. Zakręcam jeszcze raz, teraz już nie można mówić o żadnej pomyłce, są to T-34 ze strzelcami, Iwany, na pewno. To nie mogą być też dawne, zdobyte czołgi, które częściowo wysłano na akcję, byłyby łatwe do rozpoznania po amunicji sygnalizacyjnej oraz godłach państwowych. Ostatnie wątpliwości znikają, gdy widzę, jak towarzyszący im strzelcy otwierają do nas ogień. Wydaję rozkaz do ataku. Trzeba się liczyć z tym, że mieszkańcy miasta zostali zaskoczeni i nie mieli możliwości ucieczki, dlatego nie można zrzucać bomb w obrębie miasta. Duże ulice, duże domy z antenami i inne przeszkody bardzo utrudniają niskie ataki. Kilka T-34 objeżdża nieprzerwanie bloki mieszkalne i już podczas dolotu traci się je z oczu. Zestrzeliwuję trzy w centrum miasta. Skądś muszą przecież nadjeżdżać. Te pierwsze na pewno nie są tutaj jedyne. Lecimy dalej na wschód. Przebiega tutaj linia kolejowa i ulica. Kilka kilometrów od miasta widzimy następne czołgi. Towarzyszą im wóz ciężarowy z piechotą i zaopatrzeniem oraz działo przeciwlotnicze. Tutaj, na otwartym terenie, jesteśmy w naszym żywiole i sprawimy czołgom niemiłą niespodziankę. Powoli się ściemnia, lecimy w kierunku miejsca akcji. Osiem czołgów płonie. Nie mamy już amunicji.

Nigdy nie traktowaliśmy lekko naszych zadań, ale być może w tym całym polowaniu na wroga zawsze było trochę sportu; czuję, że teraz to minęło! Kiedy nie mam już amunicji, a wciąż widzę czołgi, najchętniej staranowałbym je samolotem. Dopada mnie bezgraniczny gniew, kiedy myślę o tym, że ta zgraja pcha się w serce Europy. Czy ktoś będzie kiedyś w stanie wypędzić ich stamtąd? Mają potężnych sprzymierzeńców, którzy wspierają ich materiałowo oraz

utworzeniem drugiego frontu. Czy stanie się kiedyś zadość sprawiedliwości i to wszystko okropnie się zemści?

Latamy od rana do późnego wieczora, bez względu na straty, obronę, i nie zważamy na warunki pogodowe; walczymy w świętej wojnie. Nie rozmawiamy już tak dużo ani pomiędzy akcjami, ani wieczorami. Każdy z moich żołnierzy wypełnia swój obowiązek aż do utraty woli życia. Oficerowie i żołnierze tworzą jedność, nie czują hierarchii władzy i stopni; zresztą zawsze tak u nas było.

Rozmowa z Göringiem, bardzo pilna. Wzywa mnie do Karinhall; pod żadnym pozorem nie wolno mi latać, to jest „rozkaz Führera”. Gotuję się z wściekłości. Przy obecnej sytuacji nie latać jeden dzień i jechać do Berlina! Niemożliwe, nie robię tego! W tej chwili czuję się odpowiedzialny tylko za siebie. Pomiedzy dwiema akcjami telefonuję do Berlina i chcę prosić marszałka Rzeszy o wyznaczenie mi innego terminu, po opanowaniu tej kryzysowej sytuacji. Muszę wywalczyć pozwolenie na dalsze latanie, będę się powoływał na słowa Führera. Nie mogę się beczynn timer przyglądać, to niemożliwe. Marszałek jest nieosiągalny, próbuję osiągnąć szefa sztabu generalnego, jednak wszyscy odbywają naradę u Führera, dlatego nie złapię ich. Sprawa jest pilna, chcę spróbować wszystkiego, nim zacznę przekazywać rozkazy. Dzwonię do Führera, to ostatnia możliwość. Centrala telefoniczna w głównej kwaterze Führera najwyraźniej nie zrozumiała, z kim ma mnie połączyć, i przyjmuje, że chodzi o jakiegoś generała. Gdy powiedziałem, że chcę być połączony z Führerem, rozlega się:

— Jaki stopień służbowy?

— Starszy szeregowy — odpowiadam. Ktoś śmieje się z pełnym zrozumieniem i łączy. Przy aparacie jest pułkownik von Below.

— Wiem, czego pan chce, niech pan nie wścieka Führera, czy marszałek nic panu nie powiedział?

Wyjaśniam, że właśnie dlatego dzwonię i przedstawiam powagę obecnej sytuacji. To nic nie pomaga. Radzi mi, żebym przyjechał do Berlina i porozmawiał z marszałkiem, ma dla mnie nowe polecenia.

Rozłączam się z wściekłości, ponieważ w tym momencie nie wiem, jak mógłbym się przeciwstawić. Wszyscy wiedzą, że kiedy osiągnę pewien etap zdenerwowania, lepiej jest, jeśli pozwoli mi się ochłoniąć w spokoju.

Jutro przenosimy się do Klein-Eiche. Znam tę okolicę bardzo dobrze, w pobliżu znajduje się dom naszego znajomego, hrabiego Strachwitza. Dzień przenosin mogę sobie odpuścić, dlatego lecę do Berlina, żeby zobaczyć się z marszałkiem Rzeszy. Przyjmuje mnie w Karinhall, sprawia wrażenie, jakby był podenerwowany i chłodny. Rozmawiamy ze sobą na krótkim spacerze po lesie. Wytacza ciężkie działa:

— Z pana powodu byłem przed kilkoma dniami u Führera, wyraził się następująco: „Kiedy Rudel jest koło mnie, moje serce nie pozwala mi powiedzieć, że nie wolno mu już latać, po prostu tego nie potrafię. Ale od czego jest pan naczelnym dowódcą Luftwaffe? Pan może mu to powiedzieć, ja nie. Chętnie zobaczę u siebie Rudla, ale dopiero gdy już się z tym pogodzi”. Tak powiedział Führer, i to ja mówię teraz panu i nie chcę, żeby o tym dalej debatowano; dostatecznie znam pańskie argumenty.

Czuję się prawie martwy, odmeldowuję się i lecę do Klein-Eiche. W samolocie rozmyślam o ostatnich godzinach. Wiem, że muszę działać wbrew rozkazom — czuję się zobowiązany wobec ojczyzny i niemieckiej ziemi, moje doświadczenie i mój wkład są potrzebne; w przeciwnym razie źle ze mną będzie. Będę latać dalej.

Podczas mojej nieobecności pułk wykonuje zadanie. Podporucznik Weissbach dostał ode mnie zakaz latania, potrzebuję go w stałej gotowości do akcji. Weissbach leci ze starszym sierżantem Ludwigiem, odznaczonym Krzyżem Rycerskim, który jest doskonałym strzelcem podczas polowań na czołgi. Obaj giną w akcji. Tracimy wartościowych towarzyszy. Obecne dni wymagają naszego pełnego zaangażowania. Moje akcje wykańczają mnie znacznie bardziej niż wszystkie poprzednie, wszystko to z powodu psychicznego obciążenia, że muszę działać przeciwko rozkazowi najwyższych władz. Jeśli tylko coś się stanie, wszystkie wojskowe odznaczenia, zaszczyty, honor i jeszcze

więcej zostaną mi odebrane. Często przechodzi mi to przez myśl. Ale ja nie potrafię inaczej; latam od rana do późnego wieczora. Gdyby ktoś mnie szukał, wszyscy oficerowie mają nakaz powiadamiania, że „nie latam, tylko właśnie gdzieś sobie poszedłem”. Podczas meldunków pod koniec dnia, które w nocy wysyłane są do floty powietrznej oraz korpusu lotniczego, stale melduje się o pojedynczych sukcesach, takich jak zestrzelenie czołgów. Od czasu, gdy mój zakaz latania nabrał mocy prawnej, moje odstrzały nie są już meldowane i idą na konto „całego pułku”. Wcześniej były meldowane odstrzały, w przypadku których jeden czołg został ostrzelany przez dwóch strzelców. Teraz, żeby uniknąć podwójnego meldunku, odstrzały idą na konto pułku: „Dokładne ustalenie Strzelca jest niemożliwe — sukces całego pułku”. W ostatnim czasie wciąż dostawaliśmy zapytania z góry, skąd nagle to „zbiorowe konto”? Przecież wcześniej zawsze mogliśmy wskazać, kto zniszczył czołg. Wykręcamy się, mówiąc, że „gdy teraz ktoś zobaczy czołg, wszyscy zaczynają go atakować, nikt nie może się powstrzymać”. Podczas jednego z moich lotów, do referenta akcji przychodzi szpieg, oficer floty powietrznej i zaczyna go naciskać. Pyta, o co chodzi z tymi odstrzelonymi czołgami? Po zapewnieniu, że oczywiście wszystko zachowa tylko dla siebie, mój oficer zdradza tajemnicę. Oprócz tego, w Grodkowie, do którego zostaliśmy przeniesieni, zostałem złapany przez generała, akurat gdy wracałem z akcji. Nie wierzy w moje zapewnienia, że był to tylko „lot sprawdzający samolot”. Na szczęście sam mówi, że „nic nie widział”. Jednak wszystko szybko dotarło do góry, wkrótce powinienem się o tym dowiedzieć. Pewnego dnia w sprawozdaniu sił zbrojnych pojawia się kolejnych jedenaście odstrzeleni czołgów, a wraz z nimi ponowny radiotelegram o wezwaniu do Karinhall. Lecę tam, nie będzie tak źle. Przyjmuje mnie marszałek Rzeszy:

— Führer wie, że pan wciąż lata. Powiedział mi, że mam pana upomnieć, żeby w końcu pan tego zaprzestał. Nie powinien go pan wprawiać w zakłopotanie, bo będzie musiał pana ukarać z powodu niewykonywania rozkazów. Poza tym on nie wie, jak ma postąpić z

kimś, kto posiada najwyższe niemieckie odznaczenie za waleczność. Ja nie mam nic do dodania.

Przysłuchiwałem się milcząco. Po krótkiej informacji o sytuacji na Śląsku zostałem zwolniony i tego samego dnia wracam. Nie mogę już bardziej przeciągać struny; jestem świadomy tego, że aby w sytuacji, w jakiej znajduje się moja ojczyzna, utrzymać duchową równowagę, muszę po prostu latać. Za wszystko czuję się odpowiedzialny, sam przed sobą, latam dalej.

Polujemy na czołgi w obszarze zalesionym oraz przemysłowym na Górnym Śląsku. Wrogowi stosunkowo łatwo się tu zakamuflować, przez co ciężko go odnaleźć. Nasze Ju 87 atakują pomiędzy kominami górnośląskich miast przemysłowych. Przy miastach leżących na terenach zalesionych trafiamy na własne jednostki i pomagamy im przy odstrzeliwaniu mających liczną przewagę Sowietów i ich T-34. Nad Odrą powoli powstaje nowy front. Zbudować nowy front z niczego, to potrafi tylko feldmarszałek Schörner! Często gości u mnie na stanowisku dowodzenia, wspólnie omawiamy obecną sytuację i możliwe operacje. Szczególnie ważne są dla niego nasze objaśnienia. Załoga majora Lau pozostaje daleko. Został trafiony przez obronę naziemną i musi lądować awaryjnie w powiecie sycowskim. Dostaje się do niewoli. Ląduje bezpośrednio pomiędzy sowieckimi żołnierzami; próba lądowania obok jest wykluczona.

Front nad Odrą powoli się stabilizuje. Dostaję rozkaz telefoniczny i razem z moim pułkiem zostaję przeniesiony do Märkisch Friedland ⁵⁸ na Pomorzu, 2. Dywizjon zostaje przeniesiony do Frankfurtu, ponieważ sytuacja jest tam poważniejsza niż u nas na Śląsku. Zawieje śnieżne przeszkadzają w przeprowadzce; za każdym razem startujemy po trzy samoloty. Próbujemy osiągnąć Märkisch Friedland, lecąc przez Frankfurt. Niektóre maszyny lądują na lotniskach pośrednich w Żaganiu i Żarach; pogoda jest okropna. We Frankfurcie czeka się już na moje lądowanie, mam bezzwłocznie zadzwonić do Grodkowa, mojego dawnego stanowiska dowodzenia. Po uzyskaniu połączenia słyszę, że krótko po moim odlocie feldmarszałek Schörner

przyszedł na stanowisko dowodzenia, strasznie szalał, uderzył pięścią w stół i pytał, kto wydał polecenie oddalenia mnie z jego rejonu. Mój referent, kapitan Niermann, powiedział, że rozkaz przyszedł z korpusu lotnictwa i floty powietrznej.

— Co to znaczy korpus lotnictwa i flota powietrzna, to wszystko tylko szyldy; chcę wiedzieć, kto zabrał stąd Rudla. Zadzwońcie do niego do Frankfurtu, powinien tam oczekiwać. Żądam decyzji Führera, musi koniecznie tu zostać. Jak mam utrzymać front?

Wszystkiego dowiaduję się przez telefon. Jeśli chcę być we Frydlądzie Marchijskim przed zmierzchem, muszę się pośpieszyć. Dzwonię z głównej kwatery, czy mam lecieć na północ, czy z powrotem na Śląsk. W pierwszym przypadku feldmarszałek Schörner musi wypuścić przetrzymywane przez niego w Grodkowie jednostki, żebym mógł latać i żeby nie brakowało mi ani sprzętu, ani personelu. Zostałem powiadomiony, że decyzja dopiero co zapadła i ostatecznie zostaję przeniesiony na północ, ponieważ odcinek Reichsführera-SS, Himmlera, który od niedawna dowodzi frontem, jest dużo niebezpieczniejszy.

W zawiejach śnieżnych i w całkowitych ciemnościach ląduję z kilkoma maszynami we Frydlądzie Marchijskim; pozostali przybędą jutro, 2. Dywizjon zostanie włączony do akcji z Frankfurtu. Po znalezieniu tymczasowych kwater dzwonię do Himmlera w Ordensburg Krössinsee, żeby zameldować moją obecność w jego rejonie. Cieszy się, że jestem tutaj oraz że wygrał pojedynek z feldmarszałkiem Schörnerem. Pyta mnie, co obecnie chcę robić. Jest godzina 23.00.

— Spać, ponieważ jutro z samego rana chcę obejrzeć sytuację w tym rejonie. — Nie godzi się z tym.

— Ja nie mogę spać!

Mówię mu, że przecież jutro nie musi lecieć, natomiast sen jest konieczny przy moich nieprzerwanych lotach. W końcu i tak zapowiada, że wyśle po mnie swój wóz, który odbierze mnie tak szybko, jak to tylko jest możliwe. Brakuje mi spirytusu i amunicji, a

wskazówki dowódcy mogą ułatwić organizację pracy na tym odcinku. Po drodze do Ordensburga utknęliśmy w głębokim śniegu i dopiero o drugiej nad ranem wreszcie dojechałem. Jestem u szefa sztabu, z którym rozmawiam dłuższą chwilę o sytuacji i innych rzeczach. Chcę się od niego dowiedzieć, jak Himmler się odnajduje w swoim nowym zadaniu, przecież brakuje mu wymaganego przy tym rodzaju wyszkolenia oraz doświadczenia. Szef sztabu wywodzi się z armii, nie z jednostek zbrojnych SS. Mówi, że współpraca z Himmlerem jest dobra, ponieważ nie jest on ani uparty, ani nie udaje, że wie więcej z powodu swojego wysokiego stanowiska. Akceptuje propozycje specjalistów swojego sztabu i jedynie na zewnątrz wykorzystuje swój autorytet. Jest więc dobrze.

— Tylko jedno rzuci się panu w oczy. Zawsze będzie miał pan wrażenie, że Himmler nigdy nie mówi tego, co naprawdę myśli.

Krótko potem rozmawiam z Himmlerem o sytuacji i moim zadaniu w tym rejonie. Wszystko jest mało konkretne, wkrótce się o tym przekonam. Sowieci przebrnęli z obu stron Piły i przedzierają się na Pomorze Przednie oraz Odrę, między innymi przez Netzetal i znajdują się częściowo po północnej, po części po południowej stronie. W obszarze tym nie ma za dużo naszych jednostek, więc jest to teren ostrych walk. Grupa bojowa jest ustawiona w okolicach Frydłądu Marchijskiego, ma ona zwalczyć nacierającego wroga i zapobiec jego dalszemu przedostawaniu się nad Odrę. Nie można jeszcze przewidzieć, jak będzie z odparciem sił wroga na obszarze Poznań — Grudziądz. Być może nie zdołają od razu użyć całej swojej siły bojowej. Jest wiele niewiadomych, nie mamy jeszcze poglądu na rozwój sytuacji na froncie w najbliższej przyszłości. Będzie więc to jedno z naszych zadań. Ponadto mamy zwalczać wroga, przede wszystkim zmotoryzowane siły pancerne. Przedstawiam moje życzenia w kwestii bomb, benzyny i amunicji, bez których nie będę gotowy do działania. Himmler obiecuje mi, że postara się o wszystko, że działa w swoim własnym interesie. Na podstawie przedstawionych założeń wyjaśniam, jakie widzę możliwości działania.

O 4.30 opuszczam Ordensburg Krössinsee i wiem, że za dwie godziny będę już leciał nad tym rejonem. Sztukasy ze znakiem niemieckiego zakonu rycerskiego startują nieprzerwanie przez cały dzień. Zupełnie jak sześćset lat temu, tak i teraz toczy się bitwa ze Wschodem. Panuje ogromny chłód, na ziemi leży do czterdziestu centymetrów śniegu. Podczas startu śnieżny puch dostaje się w części naszych armat i w powietrzu natychmiast zamarza. Po jednym lub dwóch strzałach lód wstrzymuje wszystko; drzę ze zdenerwowania. Rosyjskie kolumny pancerne jeżdżą po naszej ojczyźnie, latamy nad zmasowaną obroną, a z naszych dział nic nie wychodzi. Z wściekłości chciałoby się rzucić na czołgi. Nalot za nalotem — na marne! Nad Czarnkowem, nad Wieleniem, nad wieloma miejscami tak to przebiega; T-34 kierują się na zachód. Czasami wystarczy jeden strzał, żeby czołg wybuchł. Najlepsze dni już minęły; wreszcie zatrudniono siłę roboczą, która wystarczy, by przygotować pas startowy prawie całkowicie pozbawiony śniegu. Liczba czołgów jest niesamowita; latamy we wszystkich kierunkach, dzień musiałby być trzy razy dłuższy. Współpraca z grupami bojowymi w tym obszarze przebiega dobrze. Na każdy nasz meldunek: „Pierwszy, wróg stoi tam i tam”, zaraz reagują. W kierunku wschodnim możemy razem z nimi wyrządzić Sowietom znaczące szkody, tak samo w stronę południa, koło Schoppe, i na graniczącym obszarze leśnym. Jeśli tylko czołgi znajdują się w miastach, wjeżdżają przeważnie w domy i próbują się w nich ukryć; wówczas można je rozpoznać tylko po tym, że z przodu domu sterczy długi drąg — lufa armatnia. Z tyłu dom jest otwarty. W domach nie mieszkają już Niemcy. Strzelamy w silnik znajdujący się z tyłu, inny rodzaj ataku nie wchodzi w grę; czołgi zaczynają się palić i wylatują razem z domem w powietrze. Jeśli załoga pozostaje nietknięta, próbuje czasami, wciąż się paląc, wyjechać z domu i znaleźć nową osłonę. Wówczas są straceni, gdyż czołg może być wtedy zaatakowany z każdej strony. Nie atakuję miejscowości bombowcami, również gdy jest to wskazane z militarnego punktu widzenia. Boję się myśli, że naszymi bombami możemy trafić w niemiecką ludność,

która i tak jest wystawiona na rosyjski terror.

Latanie i walka nad własną ojczyzną jest szczególnie okropne, gdy widzi się, jak niekończąca się masa materiałów i ludzi rozlewa się po naszym kraju. Jesteśmy jak kamień, coś uda nam się zatrzymać, ale nie wszystko. Nad Niemcami, nad całą Europą zawisła moc szatana. Najcenniejsze siły wykrwawiają się, ostatni bastion świata przeciwko czerwonej Azji kruszy się. Tym rozpoznaniem jestem bardziej wyczerpany niż nieprzerwanymi akcjami w całym dniu. Znajdujemy w sobie siły, by przeciwstawić się losowi, bo „tak nie może być”. Nie chciałbym nigdy zarzucać sobie, że do ostatniej godziny nie zrobiłem wszystkiego, by z całą mocą zwalczyć tego przeraźliwego i zagrażającego ludzkości upiora.

Na południe od naszego terenu walki wygląda to jeszcze gorzej; Frankfurt nad Odrą jest w niebezpieczeństwie. W nocy dostajemy rozkaz przeniesienia do Fürstenwalde, z którego obszar zagrożenia jest łatwiej osiągalny. Kilka godzin później lecimy w akcji bojowej Frankfurt — Kostrzyn. Sowieci ze swoimi siłami atakującymi stoją po drugiej stronie Odry, na peryferiach Frankfurtu. Kostrzyn jest zamknięty od strony południowej. Na odcinku Görlitz — Rytwiny wróg próbuje zbudować most nad lodem Odry po wschodniej stronie.

Pewnego dnia walczymy na wschód od Frankfurtu nad historyczną ziemią, tak jak trzysta lat temu pruski generał Ziethen. Mały niemiecki oddział jest tutaj zamknięty przez sowieckie czołgi, atakujemy je; jeśli tylko się nie palą, załogi próbują uciekać przez pole. Nalot za nalotem naszych maszyn trwa, a kompani na ziemi, którzy stracili już wszelką nadzieję, z radości rzucają w górę swoją broń oraz hełmy, biegają z tyłu czołgów. Dzięki naszemu ostrzałowi wszystkie zostały unieruchomione. My w powietrzu jesteśmy szczęśliwi, że tym razem możemy być świadkami sukcesu. Po tym, jak wszystkie czołgi zostały zdobyte, sporządzam meldunek z załączonym szkicem, wkładam go do puszki i wysyłam pozdrowienia od mojego pułku i ode mnie. Krążę na wysokości kilku metrów i rzucam towarzyszom pod nogi puszkę z dołączoną czekoladą. Patrzymy na ich wdzięczne, rozanielone twarze.

To one będą nam dodawać sił w najbliższych, ciężkich akcjach; będziemy robić wszystko, żeby odciążyć naszych towarzyszy.

Pierwsze dni lutego są niestety bardzo chłodne. Odra w niektórych miejscach jest tak mocno skuta lodem, że Rosjanie mogą po nim przechodzić na drugą stronę. Kładą deski na lód, żeby ustabilizować podłoże; nieraz widzę, jak jeżdżą po nich wozy. Nie wygląda, żeby tafla była na tyle mocna, aby mogły po niej przejeżdżać czołgi. Front nad Odrą się kształtuje i można trafić na miejsca, w których nie ma żadnego niemieckiego żołnierza, przez co Sowieci udaje się zbudować przyczółki mostowe, jak np. ten w Rytwinach. Sprowadzone siły pancerne zastaną później przy wybrzeżu wschodnim silne jednostki wroga z ciężką bronią. Miejsca przepraw są chronione działami przeciwlotniczymi, ponieważ Rosjanie od pierwszych dni wiedzą, że tam latamy. Mam odgórny rozkaz, żeby latać codziennie nad Odrą i niszczyć wszystkie napotkane mosty, co da nam więcej czasu, gdy żołnierze będą poruszać się naprzód. Melduję, że niszczenie mostów jest zupełnie bezcelowe, ponieważ przekroczenie Odry jest możliwe właściwie na każdym odcinku. Bomby spadają na lód, niebywale przy tym hucząc, tworzą względnie małe dziury i to jest sukces. Jestem za tym, żeby atakować tylko rozpoznanego wroga po obydwu stronach rzeki lub przeprawy na drugi brzeg, ale nie tak zwane mosty, które nimi nie są. Na zdjęciach lotniczych widać tylko ślady nóg oraz pojazdów; zarówno one, jak i położone między nimi deski mylnie sugerują, że to mosty. Jeśli na ślady zrzuci się bomby, Iwan przejdzie obok nich, po lodzie. Dla mnie jest to jasne od pierwszych dni, ponieważ przelatywałem nad takimi miejscami niezliczoną liczbę razy; poza tym nie jest to dla mnie nic nowego, znam to już z Donu, Dońca, Dniestru i innych rosyjskich rzek.

Nie zważając na rozkazy atakowania mostów, atakuję po obu brzegach prawdziwe cele: czołgi, pojazdy oraz działa armatnie. Pewnego dnia przychodzi do mnie generał wysłany z Berlina i wyjaśnia, że fotografie pokazują nowo powstałe mosty.

— Ale nie melduje ich pan jako zniszczone! Powinien pan je zawsze atakować.

Wyjaśniam mu:

— To wcale nie są mosty. — Kiedy zobaczyłem, jak wykrzywia swoją twarz z niedowierzaniem, wpadł mi do głowy pewien pomysł. Chcę właśnie startować i proszę go, żeby usiadł ze mną w samolocie, wówczas pokażę mu, jak to wygląda. Zwleka przez moment, później patrzy w zaintrygowane oczy mojego młodego oficera, który rozbawiony przysłuchiwał się propozycji, i zgadza się. Dywizjon dostał ode mnie stałe zadanie, jak zawsze mają niszczyć przyczółki mostowe. Ja zostaję, nisko lecę nad Odrą od Schwedt po Frankfurt. W niektórych miejscach widać solidne działa przeciwlotnicze; generał wkrótce potwierdza, że teraz sam widzi, iż nie są to mosty, a tylko ślady; zaobserwował ich wystarczająco dużo. Po wylądowaniu jest oczarowany, że sam mógł się o wszystkim przekonać i może wysłać odpowiedni meldunek. Pozbyliśmy się zadania codziennego niszczenia mostów.

Pewnej nocy minister Speer przynosi mi zlecenie od Führera, które mam wykonać. Streszczając, mówi:

— Führer planuje atak na przemysł zbrojeniowy na Uralu i przewiduje dzięki tym działaniom roczny przestój w produkcji, zwłaszcza czołgów. W tym roku będzie okazja, żeby to wykorzystać. Pana zadaniem jest zorganizowanie wszystkiego, nie może pan latać, Führer powtórzył to wyraźnie.

Daję ministrowi do zrozumienia, że na pewno są ludzie, którzy bardziej się nadają do tego typu zadań, szczególnie w sektorze lotniczym. Sprawy takie jak nawigacja astronomiczna są im znacznie bliższe niż mnie — osobie, która lata sztukasami i która ma innego rodzaju doświadczenia i wiedzę. Poza tym muszę mieć pozwolenie na latanie, żeby wiedzieć, jak mam podzielić zadania dla mojej załogi.

— Führer chce, żeby pan to zrobił — sprzeciwia się Speer.

Zadaję kilka zasadniczych pytań natury technicznej. Pytam o typ samolotów, którymi ma zostać przeprowadzony atak, oraz rodzaj

bomb. Jeśli do ataku ma dojść wkrótce, w grę wchodzi tylko Heinkel 177. którego próby, mające na celu sprawdzenie przydatności do takich zadań, nie zostały jeszcze całkowicie zakończone. Jako bomba na taki cel, moim zdaniem, w grę wchodzi tylko rodzaj torpedy, która jednak też przechodzi jeszcze próby. Proponowane bomby tysiackilogramowe zdecydowanie odrzucam, z pewnością nie przyniosą sukcesu. Pokazuję ministrowi nagrania z północnego odcinka frontu wschodniego, na których zrzucam bombę tysiackilogramową na betonowy most. Po ataku most nie został zniszczony. Sprawa bomby musi więc zostać jeszcze omówiona, tak samo jak moje pozwolenie na udział w akcji. Takie są moje zastrzeżenia, jeśli Führer nadal będzie obstawał przy tym, że mam przejąć tę misję, to moje obiekcje, że posiadam doświadczenie w zupełnie innej dziedzinie, będą mu już znane.

Analizuję z zainteresowaniem zdjęcia budynków przemysłowych i rozpoznaję, że duży ich procent znajduje się pod ziemią. Fabryki, takie jak ta, są więc po części nieosiągalne z powietrza. Fotografie ukazują jazy, urządzenia elektryczne oraz niektóre zakłady produkcyjne. Fotografie te pochodzą z czasów wojny. Jak mogło do tego dojść? Przypominam sobie czas, kiedy byłem na Krymie i mogę sobie teraz to wszystko poukładać. Gdy leżałem w Sarabus i po akcjach zajmowałem się trochę kulami i dyskami, często lądowała tam maszyna pomalowana na czarno. Pasażerowie wsiadali w bardzo tajemniczy sposób. Pewnego dnia jeden z członków załogi poinformował mnie, pod przysięgą milczenia, co tam się działo. Rosyjscy kapłani z miłujących wolność państw obszarów kaukaskich mieli falujące brody i sutanny. Często latali dobrowolnie tymi maszynami w swoich strojach urzędowych, żeby załatwić ważne zlecenia dla niemieckiego kierownictwa. Na piersi nosili paczuszki. W zależności od zadania były to aparaty fotograficzne lub materiały wybuchowe. W zwycięstwie Niemców upatrywali jedyną możliwość ponownego zdobycia niezależności oraz wolności religijnej. Byli fantastycznymi wojownikami. Walczyli o wolność, przeciw

bolszewizmowi, dzięki czemu stali się naszymi sojusznikami. Potrafię sobie ich jeszcze przypomnieć. Często byli to już mężczyźni ze śnieżnobiałymi włosami, rasowe twarze, jakby wyrzeźbione z drewna. Z daleka, z zaplecza Rosji, przywozili dokumenty każdego rodzaju, miesiącami znajdowali się w drodze i wracali z wypełnionym zadaniem. Jeśli któryś z nich zaginął, to z pewnością oddał swoje życie za wolność, zginął podczas skoku, sporządzając plany, lub został złapany podczas drogi powrotnej. Byłem pod ogromnym wrażeniem, gdy przedstawiono mi, w jaki sposób skakali ci przedstawiciele kościoła, robili to nocą, z wiarą w wielką misję. W tamtym czasie walczyliśmy o Kaukaz, a oni zeskakiwali w różne górzyste doliny. Niektórzy mieli swoje rodziny, z którymi organizowali opór lub sabotaże. Wszystko to przychodzi mi na myśl, gdy staram się dojść, skąd pochodzą zdjęcia zakładów przemysłowych.

Speer, po kilku analizach dotyczących stanu wojny, podczas których wyraża swoje pełne zaufanie do Führera, opuszcza mnie porankiem. Więcej o misji Ural dowiem się później. Nigdy do niej jednak nie doszło, gdyż kilka dni później, 9 lutego, wszystko stało się niemożliwe.

Ktoś inny musiał zatem przejąć zadanie, które z powodu zbyt szybko następujących po sobie pod koniec wojny wydarzeń stało się niewykonalne.

XVII

OSTATNIE MIESIĄCE WOJNY — DESPERACKO WALCZYMY DO KOŃCA

Wczesnym rankiem 9 lutego przychodzi wezwanie; dopiero co przyszła wiadomość z Frankfurtu, że Rosjanie zbudowali most w Lebus, na północ od Frankfurtu, i kilka czołgów przejechało na wschodni brzeg. Sytuacja jest bardziej niż niebezpieczna. Jednostka naziemna nie ma czym walczyć, nie ma też możliwości, żeby w krótkim czasie dostarczyć broń ciężką. Sowieckie czołgi mogą bez problemu przedostać się do Berlina lub co najmniej ustawić się na kolei i autostradzie na odcinku Berlin — Frankfurt, który jest niezbędnym obszarem dostaw, by rozbudować front nad Odrą.

Lecimy tam, żeby zobaczyć, czy wszystkie informacje zawarte w meldunku są prawdziwe. Już z daleka rozpoznaję most pontonowy; niedaleko niego jest artyleria przeciwlotnicza; Rosjanie przypisują nam złe zamiary! Jeden z moim dywizjonów atakuje most zbudowany na lodzie. Nie mamy jednak złudzeń. Wiemy, że Iwan ma przy sobie tak dużo materiału budowlanego, że może usunąć szkody w krótkim czasie. Ja, razem z eskadrą niszczycieli czołgów, lecę niżej, żeby odnaleźć czołgi na zachodnim wybrzeżu. Widzę ich ślady, samych kolosów jeszcze nie widać. A może są to ślady parowozów przewożących działa przeciwlotnicze? Schodzę niżej i w małym obszarze koryta rzeki, na północnym skraju wioski Lebus, widzę kilka

dobrze zamaskowanych czołgów, trafiłem jednego. Zostaję nisko, błyska się z każdej strony. Operacji przejścia przez Odrę broni w przybliżeniu sześć do ośmiu baterii. Obsługa dział przeciwlotniczych to stare wygi z dużym doświadczeniem w walkach przeciw sztukasom. Nie strzelają pociskami świetlnymi; nie widać, jak do maszyny zbliża się sznur pereł. Strzały widać dopiero wtedy, gdy pocisk trafi w maszynę. Nie strzelają, gdy leci się za wysoko, przez co nasze bombowce nie mogą ich zaatakować. Błyski ognia z lufy, niczym nieustannie zapalana latarka, widać tylko, gdy samolot znajduje się bardzo nisko nad obiektem. Zastanawiam się, co można zrobić; zręczny nalot pod osłoną nie wchodzi w grę, łagodne koryto rzeki nie daje takiej możliwości. Nie ma tutaj większych drzew lub innych sztucznych budowli. Po krótkim namyśle stwierdzam, że doświadczenie i taktyka są bez znaczenia, gdy wykracza się przeciw regułom, które się samemu ustanowiło. Będzie to atak zależny tylko od szczęścia; gdybym zawsze tak działał, zginąłbym już kilkakrotnie. Nie ma tu nikogo z jednostki naziemnej, jesteśmy oddaleni o osiemdziesiąt kilometrów od stolicy Rzeszy, śmiertelnie niebezpieczny dystans, jeśli przedrą się tutaj czołgi. Teraz nie ma czasu na głębsze przemyślenia. Trzeba to zrobić i liczyć na szczęście! Przystępuję do ataku. Inne maszyny zostają w górze. Jest wiele nowych załóg, nie odniosą wielkiego sukcesu podczas tej obrony, a oczekiwane straty będą duże. Gdy będę leciał nisko, pozostałe maszyny zobaczą błyskanie dział, mają wtedy otworzyć ogień i strzelać w działa przeciwlotnicze, może to chociaż trochę zirytuje Iwana. Jest obecnych kilka czołgów Stalin, reszta to T-34. Po tym, jak cztery z nich spłonęły, nie mam już amunicji i lecę z powrotem. Melduję o przeprowadzonych obserwacjach i podkreślam, że tylko ja atakuję, ponieważ walczymy osiemdziesiąt kilometrów od Berlina. Poza tym nie mam nic więcej do powiedzenia. Gdybyśmy stacjonowali dalej na wschód, poczekałbym na bardziej korzystny moment, przynajmniej do czasu, aż czołgi zjechałyby z mostu. Po dwóch akcjach muszę zmienić maszynę, dostałem działem przeciwlotniczym. Lecę po raz

czwarty, pali się już dwanaście czołgów. Już któryś raz nalatuję na czołg Stalin, który wprowadzie już się dymi, ale nie chce się palić.

Żeby przeprowadzić nalot, za każdym razem lecę na wysokości ośmiuset metrów, działa przeciwlotnicze nie dosięgną mnie tutaj. Z tej wysokości lecę stromo w dół, wykonując manewr obronny, zwłaszcza wokół osi poprzecznej. Gdy już znajduję się nisko nad czołgiem, lecę przez moment w ciszy i strzelam. Po oddaniu strzału wykonuję ten sam manewr: przelatuję nad czołgiem do momentu, aż — poza zasięgiem dział — znowu mogę nabrać wysokości. Właściwie powinienem nalatywać w ciszy przez dłuższą chwilę, ale teraz byłoby to samobójstwem. Tylko dzięki mojemu doświadczeniu i lunatycznej pewności siebie potrafię utrzymać maszynę cicho przez ułamek sekundy i trafić celnie w czułe miejsca czołgu. Ataki tego typu nie wchodzą w grę u moich towarzyszy, ponieważ brakuje im właśnie doświadczenia.

Krew dudni w moich skroniach, wiem, że gram z losem w kotka i myszkę, ale ten czołg musi spłonąć. Znowu w górę na osiemset metrów i w dół na sześćdziesięcotonowe monstrum. Jeszcze się nie pali! Wściekłość mnie dopada; to trzeba zrobić!

Zapala się kontrolka moich działek; jeszcze tego brakowało! Po jednej stronie nie mogę załadować, druga armata ma może jeszcze jeden pocisk. Ponownie nabieram wysokości. Pozostaje mi więc tylko jeden strzał. Czyż to nie szaleństwo, ryzykować wszystko dla jednego marnego strzału? Nawet nie myśl, jak często załatwiłeś czołg jednym strzałem!

Potrzeba czasu, żeby Ju 87 wzniósł się na wysokość ośmiuset metrów, zbyt długo to trwa, ponieważ zaczynam się zastanawiać. Część mojego wewnętrznego ja mówi: „Jeśli trzynasty z kolei czołg nie zapalił się aż do teraz, nie wierz, że stanie się to po następnym strzale. Leć do domu, przeładuj amunicję na nowo, odszukasz go ponownie”. Ale inna część wewnętrznego ja odpowiada prędko: „Może brakuje akurat tego jednego strzału, żeby zatrzymać czołg i uniemożliwić mu dalszą jazdę przez Niemcy”. „Dalsza jazda przez Niemcy, to brzmi zbyt

ceremonialnie! Przez Niemcy przetoczy się dużo więcej rosyjskich czołgów, jeśli teraz runiesz, a runiesz; to szaleństwo, żeby znowu lecieć w dół, w to piekło, z powodu jednego strzału, szaleństwo!”. „Zaraz powiesz, że runę, ponieważ to trzynasty czołg. Stare babskie gadanie, masz przecież jeszcze jeden strzał, nie myśl, atakuj!”.

Lecę już w dół z wysokości ośmiuset metrów. Skoncentrować się w pełni na nowym nalocie, manewry obronne, naprzeciw mnie znowu pełny ogień z luf. Chwila ciszy... Strzelać... Pali się! Radość w moim sercu, odlatuję na niskiej wysokości. Manewry obronne... Uderzenie w maszynę, coś płonącego przeleciało przez moją nogę, jak krążki gorącej stali. Mam czarno przed oczyma, oddech zatrzymuje się. Ale ja przecież muszę lecieć... lecieć... nie wolno ci osłabnąć; zaciśnij zęby, musisz to przetrwać. Całe moje ciało drży.

— Ernst, moja prawa noga zniknęła!

— Nie, twoja noga nie zniknęła, nie mógłbyś wtedy nic mówić; ale lewa burta płonie. Musisz lądować, dostaliśmy dwa razy z działa czterocentymetrowego.

Wszędzie jest niesamowicie ciemno, nie mogę nic rozpoznać.

— Kieruj mną, gdzie mogę porzucić maszynę. Potem mnie wyciągnij, żebym nie spłonął.

Już nic nie widzę, działam podświadomie. Słabo świta mi myśl, że atakowałem zawsze z południa na północ i odlatywałem, kręcąc w lewo. Powinienem więc być na kursie zachodnim, czyli dobrze. Lecę tak kilka minut. Nie wiem, dlaczego równina jeszcze nie zniknęła. W rzeczywistości poruszam się na północ, północy zachód, prawie równoległe do frontu rosyjskiego.

— Ciągnij! — krzyczy przez słuchawki Gadermann, a ja czuję, jak odpływam w coś zamglonego... przyjemnego...

— Ciągnij! — krzyczy ponownie Gadermann. Były to drzewa czy linie telefoniczne?

Nie mam czucia w ręce i ciągnę tylko za ster wysokości, ponieważ Gadermann tak krzyczał. Gdyby tylko przestało mnie tak piec w nodze... i to latanie... gdybym tylko mógł się wyłączyć i pójść w tę

szczególną, szarą ciszę i dal, która mnie wabi...

— Ciągnij!! — Znowu szarpnię automatycznie za ster wysokości, tym razem Gadermann obudził mnie na chwilę swoim krzykiem. Orientuję się szybko, że muszę coś zrobić.

— Jak wygląda teren? — pytam przez radiotelefon.

— Źle, pagórkowato.

Muszę wylądować, w przeciwnym razie znowu poczuję w moim rannym ciele niebezpieczną błogość. Obracam się w lewo, uderzam w pedał orczyka i krzyczę z bólu; ale przecież to prawa noga została trafiona? Drążek na prawo i kieruję maszynę na ziemię, ponieważ system wypuszczający podwozie może nie funkcjonować, później mogę je ściąć. W przeciwnym razie się wywrócimy. Samolot płonie... Słysząc trzask i maszyna zrównuje się z ziemią.

Teraz jest cisza, mogę się zsunąć w szarą dal... pięknie! Potworny ból otrzeźwia mnie z powrotem. Ktoś mnie ciągnie... trzęsiemy się, nierówny teren? To już koniec... cisza pochłania mnie całkowicie...

Budzę się, wszystko wokół jest białe... uważne twarze... ostry zapach... leżę na stole operacyjnym. Nagle ogarnia mnie silny strach: gdzie jest moja noga?

— Nie ma jej?

Lekarz przytakuje. Zjazdy na nowych nartach... nurkowanie... dziesięciobój... skok o tyczce... wszystko nieważne! Jak wielu kompanów zostało mocniej zranionych? Wiesz... jeden w lazarecie w Dniepropietrowsku, któremu mina oderwała całą twarz i obie ręce? Nic nie jest ważne, noga, ręka, głowa... jeśli tylko ojczyzna, która jest w śmiertelnym niebezpieczeństwie, zostałaby dzięki temu uratowana... nie byłoby źle. Gorsze jest tylko to, że nie będę latał przez kilka tygodni... i to w obecnej sytuacji! Wszystkie te myśli błysnęły mi w głowie w sekundę. Teraz lekarz mówi cicho:

— Nie mogłem postąpić inaczej. Oprócz kilku strzępów ciała i części ścięgna nie było nic, musiałem więc amputować.

Jeśli nie było nic, to po co amputować, pomyślałem sobie z humorem. No tak, dla niego to nic nowego.

— Ale przecież wokół drugiej nogi ma pan opatrunek gipsowy, prawda? — pyta mnie zdziwiony.

— Od listopada. Gdzie ja jestem?

— W głównym punkcie opatrunkowym Waffen-SS w Seelow.

— A więc tak, w Seelow. — To około siedmiu kilometrów za linią frontu; poleciałem więc na północny zachód, nie na zachód.

— Żołnierze Waffen-SS przynieśli tu pana, a operacji podjął się lekarz naszej jednostki. Ma pan na sumieniu jeszcze drugiego rannego! — dodaje, uśmiechając się.

— Czyżbym ugryzł operującego mnie lekarza?

— Do tego jeszcze dojdzie — powiedział, kiwając głową. — Nie, nie ugryzł pan, ale porucznik Korol z pańskiej jednostki chciał wylądować storchem na miejscu zdarzenia. Było to bardzo trudne, wywrócił się... i teraz ma obwiązaną głowę!

Dobry Korol; wydaje się więc, że podczas lotu miałem nieświadomie jeszcze jednego wielkiego anioła stróża.

Tymczasem marszałek Rzeszy wysłał swojego lekarza, ma mnie zabrać do Berlina, do odpornego na bomby lazaretu w bunkrze zoo. Jednak lekarz, który mnie operował, nie chce o tym słyszeć, ponieważ straciłem zbyt dużo krwi. Zobaczymy jutro.

Lekarz wysłany przez marszałka opowiada mi, że Göring natychmiast zameldował Führerowi o moim wypadku. Hitler bardzo się ucieszył, że i tym razem zakończyło się dość łagodnie.

— Tak bywa, jeśli jajko chce być mądrzejsze od kury! — miał między innymi powiedzieć Hitler, jestem uspokojony, że nie padły słowa dotyczące zakazu latania.

Biorąc pod uwagę desperacki opór całego narodu przez ostatnie tygodnie, wierzę, że mój dalszy udział w walce jest oczywisty.

Następnego dnia zostaję przewieziony do bunkra zoo, na nim stoją ciężkie działa przeciwlotnicze, które mają odpierać ataki na ludność cywilną stolicy Rzeszy. Następnego dnia na moim stoliku nocnym stoi aparat telefoniczny. Muszę mieć możliwość porozmawiania z moim pułkiem o akcji, sytuacji itd. Wiem, że nie będę długo leżał i nie chcę

stracić dowództwa, dlatego też muszę wiedzieć o wszystkim, nawet o najmniejszych szczegółach, chcę wszystko przeżywać razem z pułkiem. Nawet jeśli jest to przeżywanie i wiedza „telefoniczna”. Lekarze oraz siostry, które się mną opiekują, nie podchodzą do tego entuzjastycznie. Stale mówią coś o „ciszy”.

Prawie codziennie są tutaj kompani z mojego pułku albo inni przyjaciele. Zdarzają się też tacy, którzy się za nich podają, żeby tylko przedrzeć się do sali chorych. Jeśli jakieś miłe dziewczyny „przedrą się”, otwierają szeroko oczy i marszczą brwi ze zdziwienia, gdy widzą, że na łóżku siedzi moja żona. *Wat er nich alles jibt*⁵⁹ — powiedzieliby berlińczycy.

Rozmawiam trochę ze specjalistami na temat protezy; wkrótce będzie trzeba ją załatwić. Jestem zniecierpliwiony i już nie mogę uleżeć. Za jakiś czas zwabiam do siebie człowieka, który zajmuje się protezami. Ma natychmiast zbudować prowizoryczną protezę umożliwiającą latanie, nawet jeśli rana jeszcze się nie zagoiła. Niektóre znakomite przedsiębiorstwa odrzucają ten pomysł, twierdząc, że jest jeszcze za wcześnie. Jedno podejmie się zadania, ale będzie to jednorazowa próba. Człowiek zabrał się do tego energicznie, prawie mnie to oszołomiło. Nie zakładając powłoki ochronnej i nie natłuszczając, gipsuje górną część uda i wszystko, co jest wokoło. Czeką, aż gips wyschnie i mówi lakonicznie:

— Proszę pomyśleć o czymś przyjemnym!

W tej samej chwili szarpie z całych sił za powłokę gipsową, w której zagipsowane zostały włosy z ciała, i zdiera ją. Myślę, że to koniec świata. Chłop pomylił zawody, byłby z niego doskonały kowal.

Tymczasem mój 3. Dywizjon oraz sztab pułku znajdują się w Görlitz, gdzie chodziłem do szkoły. Nie tak daleko mieszkają moi rodzice. Teraz do tej wioski wdzierają się Rosjanie. Sowieckie czołgi wjeżdżają na place zabaw, na których się bawiłem; można oszaleć od takich myśli. Moi krewni musieli uciec dawno temu, jak miliony innych ludzi, mogli ratować tylko swoje życie. Jestem skazany na bezczynność. W jaki sposób zapracowałem sobie na taki los? Nie

wolno mi o tym myśleć.

Kwiaty oraz różne prezenty są dowodem sympatii obywateli do żołnierzy; codziennie przychodzą do mojego pokoju. Oprócz marszałka Rzeszy, dwa razy odwiedził mnie minister Goebbels, którego dotąd nie znałem. Rozmowy z nim są bardzo interesujące. Pytał, co sądzę na temat czysto strategicznej sytuacji na Wschodzie.

— Front nad Odrą jest ostatnim miejscem, gdzie można zatrzymać Sowietów, później nie widzę żadnej innej możliwości, ponieważ runie stolica Rzeszy — powiedziałem.

On jednak porównuje Berlin do Leningradu, który nie runął, ponieważ ludność zamieniła każdy dom w twierdzę. A skoro dokonał tego Leningrad, berlińczycy razem z nim zrobią to jeszcze lepiej. Telefony w każdym domu pozwolą osiągnąć najwyższy stopień organizacyjny w walce o domy. Jest przekonany, że „jego berlińczycy” woleliby umrzeć, niż stać się ofiarą czerwonych hord. To, w jakim stopniu jego poglądy są poważnie traktowane, pokaże przyszłość.

— Z militarne go punktu widzenia mam inne zdanie — odpowiadam. — Jeśli walka o Berlin toczyłaby się po przełamaniu frontu nad Odrą, uważam za niemożliwe, żeby Berlin został utrzymany. Niech pan weźmie pod uwagę, że nie można porównać ze sobą obu tych miast. Leningrad miał przewagę, ponieważ od zachodu był chroniony przez Zatokę Fińską, a od wschodu przez jezioro Ładoga. Na północy stał niezbyt silny i wąski front finlandzki. Szansa była tylko od północy. Jednakże z owej strony Leningrad był silnie wzmocniony i dysponował świetnym ustawieniem; nie był też nigdy całkowicie odcięty od zaopatrzenia. Latem przez jezioro Ładoga przepływały frachtowce; zimą na lodzie kładło się szyny i miasto było zaopatrywane od wschodniej strony. — Nie potrafię go przekonać.

Po czternastu dniach wstaję po raz pierwszy na krótką chwilę i mogę delektować się świeżym powietrzem. Podczas nalotów aliantów stoję na szczycie wieży przeciwlotniczej i obserwuję z dołu to, co na górze może być bardzo nieprzyjemne. Nigdy się nie nudzę. Fridolin przychodzi z teczką lub z innymi sprawami, czasem w towarzystwie

druhów. Feldmarszałek Greim, Skorzeny albo Hanna Reitsch przychodzą na plotki; zawsze coś się dzieje, męczy mnie tylko wewnętrzny niepokój, że nie ma mnie przy tym. Po przybyciu do bunkra zoo „ostro” wyjaśniłem, że za sześć tygodni znowu będę chodził i latał. Lekarze wiedzą, że ich „nie” nic tu nie da, tylko mnie zdenerwuje. Na początku marca wychodzę pierwszy raz na świeże powietrze — o kulach.

W tych dniach zostałem zaproszony przez jedną z moich pielęgniarek do jej rodziny i w ten sposób jestem gościem ministra spraw zagranicznych von Ribbentropa. Prawdziwy żołnierz rzadko może zostać dobrym dyplomatą, to spotkanie ma więc pewien cel; umożliwia rozmowę, dzięki której zostaje mi przedstawiona inna strona wojny, ta, która toczy się bez broni. Interesuje go moje zdanie na temat sił frontu wschodniego oraz nasza obecna sytuacja militarna. Wyjaśniam mu, że my na froncie liczymy na to, że uda się coś załatwić dyplomatycznie, żeby trochę obniżyć presję, która wywierana jest na nas z każdej strony.

— Czy władzom zachodnim nie da się wytłumaczyć, że ich największym wrogiem jest bolszewizm, który po ewentualnym zwycięstwie nad Niemcami będzie zagrażał tak samo im, jak nam, i którego nie będą potrafili sami wytrzebić?

Traktuje te słowa jak kierowany pod jego adresem atak, bo z pewnością słyszał to już nieraz. Natychmiast objaśnia mi, że podjął już wiele prób, które się nie powiodły, ponieważ po każdych negocjacjach zarządzano odwrót Wehrmachtu na jakiś odcinek frontu, co zachęcało przeciwnika do kontynuowania wojny, a nie zostania przy stole i dalszych negocjacji. Przytaczał na to przykłady i mówił z pewnym wyrzutem, że pakt zawarty przed wojną, między innymi z Anglią i Rosją, które szczęśliwie zakończył, nie były drobnostką, a wielkim sukcesem. Ale o tym już nikt nie mówi, dzisiaj wszyscy widzą tylko same złe strony i bezceremonialnie czynią go za wszystko odpowiedzialnym. Oczywiście teraz również prowadzone są rozmowy, ale nie da się rozstrzygnąć, czy w obecnej sytuacji możliwy

jest wymarzony sukces. Ten wgląd w dyplomację zupełnie mi wystarcza, nie jestem zainteresowany, by dowiedzieć się więcej.

W środku marca, w wiosennym słońcu, zaczynam robić pierwsze spacerzy z pielęgniarzką po zoo. Już podczas pierwszej wycieczki zdarza się przykry wypadek. Tak jak wielu innych ludzi, tak i nas przyciąga klatka z małpami. Spore wrażenie wywarło na mnie wyjątkowo duże zwierzę, które wygodnie i leniwie siedzi na konarze i coś przeżuwa. W ogóle nie zważa na otoczenie i kiwa swoim długim ogonem. Kusi mnie wszystko, czego nie powinno się robić, więc wkładam obie moje kule między kraty i próbuję poruszyć jego ogonem. Ledwo co go dotknąłem, a ono szybkim chwytem złapało kule i swoją małpią siłą próbuje mnie do siebie przyciągnąć. Utykam na jednej nodze aż do krat; bestia nie dostanie mnie przecież przez kraty. Siostra Edelgarde przysuwa się do mnie i razem ciągniemy za kule, żeby wyrwać je małpie. Ludzie kontra małpy! Zsunęła się teraz trochę w dół i dotyka łapami zamontowanych na kulach korków gumowych, które mają za zadanie uniemożliwić ślizganie się oraz zapadanie w ziemię podczas szybkiego chodzenia. Korki wzbudzają jej ciekawość, obwąchuje je, zrywa i połyka z szerokim uśmiechem. W tym samym momencie mogę przyciągnąć kule bez korków do siebie; w pewnym stopniu pokonałem małpę. Kilka sekund później syreny wyją na alarm powietrzny. Bieganie po piaszczystym gruncie w zoo to dla mnie ogromny wysiłek, ponieważ kule zapadają się głęboko i nie napotykają na żaden opór, pocę się. Wszyscy wokół pędzą i nie mam na kim się wesprzeć, kuśtykam bez niczyjej pomocy naprzód. Wolno to idzie; gdy spada pierwsza bomba, jesteśmy w bunkrze.

Powoli zbliżają się Święta Wielkanocne. W Poniedziałek Wielkanocny chcę być znowu z moimi kompanami. Mój dywizjon znajduje się w obszarze Grossenhein w Saksonii, mój 1. Dywizjon przeniósł się z Węgier w okolice Wiednia i tak jak dawniej zostaje na froncie południowo-wschodnim. Gadermann jest na przeglądzie samolotów w Braunschweigu, żeby być czynnym, dopóki nie wrócę. Dzwonię do

niego i informuję, że pod koniec tygodnia zamówiłem sobie Ju 87 na Tempelhof i lecę do załogi. Po rozmowie z profesorem, który się mną zajmował, nie wierzy w to za bardzo. Poza tym nie czuje się zbyt dobrze. Nie powinienem go już zatrudniać do ostatnich akcji w tej wojnie.

Kapitan odznaczony Krzyżem Rycerskim, Niermann, który ma spore doświadczenie w akcjach, będzie moim nowym strzelcem pokładowym.

Opuszczam bunkier po odmeldowaniu się, zgodnie z rozkazem, u Führera. Jeszcze raz wyraża swoją radość z faktu, że wszystko poszło stosunkowo gładko; nie mówi nic o lataniu, nie przyszła mu ta myśl do głowy. Po raz pierwszy od sześciu tygodni znowu siedzę w samolocie. Kierunek — moi kompani. Jest Wielka Sobota i jestem szczęśliwy. Krótco przed startem dzwoni do mnie jeszcze Fridolin i mówi, że mam natychmiast lecieć do Kraju Sudetów, on właśnie przenosi się do Kummer, przy jeziorze w Niemes⁶⁰. Na początku mam wrażenie, jakbym wsiadał do samolotu pierwszy raz w życiu; ale wkrótce znowu czuję się jak u siebie. Występują jeszcze drobne problemy przy sterowaniu, ponieważ ster kierunku mogę obsługiwać tylko jedną nogą. Nie mogę nadepnąć na nic po prawej stronie, ponieważ nie mam jeszcze protezy. Naciskam więc lewą stopą; z tego powodu prawy ster idzie w dół i powstaje opór sterowniczy. Ocalała część nogi jest grubo opakowana w szynę gipsową i wisi pod tablicą rozdzielczą, nie ma o co uderzyć. Po półtorej godziny ląduję w nowym dla mnie miejscu w Kummer. Część pułku dotarła tutaj przed godziną.

Pod względem krajobrazu nasze miejsce do lądowania jest położone w pięknej okolicy, na Przedgórzu Sudeckim. Wokół same lasy, w pobliżu są wielkie jeziora, także w samym Kummer znajduje się przepiękne leśne jezioro. Dopóki kwestia zakwaterowania nie zostanie wyjaśniona, siedzimy wieczorem w pomieszczeniu gospodarza. Tutaj, w Kraju Sudetów, wszystko sprawia jeszcze pokojowe wrażenie. Wróg jest po drugiej stronie gór. Front ten jest

chroniony przez feldmarszałka Schörnera, więc spokój nie jest nieuzasadniony. Wieczorem, około 23, przed naszymi drzwiami rozbrzmiewa chór dziecięcy „Szczęść Boże”. To tutejsi uczniowie z ich nauczycielką, którzy serdecznie witają nas w imieniu miasteczka. Dla naszych zatwardziałych żołnierskich dusz jest to coś nowego, porusza nas to w miejscu, o którym chcielibyśmy zapomnieć, szczególnie teraz, podczas misji. Każdy z nas zamyślony; czujemy, że te dzieci mają do nas zaufanie. Wierzą, że możemy zatrzymać grożące, przerażające niebezpieczeństwo. Tutaj, przed ich ojczystą granicą, nie powinno nam zabraknąć woli walki podczas naszych akcji. Kiedy skończyły śpiewać, dziękuję za wspaniałe powitanie i zapraszam je, żeby w następnych dniach przyszły do nas, pokażemy im nasze samoloty. Bardzo je to zainteresowało. Niedługo potem istotnie się pojawiają. Strzelam z samolotu w tablicę wielkości metra kwadratowego. Dzieci stoją dookoła i mają sobie wyobrazić, jak zostają zniszczone czołgi. Dla mnie jest to dobra próba, jak robić to jedną nogą. Po drugiej stronie Sudetów jest jeszcze mgła i nie możemy wystartować. Mam więc jeszcze trochę czasu, biorę Fw 190 D-9 i wykonuję kilka akrobacji lotniczych blisko ziemi oraz wysoko w powietrzu. Hamulce, które są niezbędne dla szybkich samolotów i znajdują się w pedałach nożnych, zostały przerobione przez mojego „geniusza”, kapitana Klatzschnera, na obsługę ręczną.

Kiedy ląduję, żołnierze machają zdenerwowani i pokazują w górę. Patrząc ku górze, przez przełamaną powłokę mgły widać dziury i krążące amerykańskie myśliwce i myśliwce bombardujące: mustangi oraz thunderbolty. Latają ponad warstwą mgły na wysokości od tysiąca sześciuset do tysiąca ośmiuset metrów. Nie obserwowali mnie tam na górze, w przeciwnym razie zauważyłbym ich. Thunderbolty mają bomby i zdają się poszukiwać celu, będzie to więc dotyczyć naszego terenu. Podskakuję szybko, tak szybko jak można tego oczekiwać od jednonogiego z gipsem, do stanowiska dowodzenia, wszystko musi zostać zamaskowane. Wysyłam dzieci do piwnicy, będą tam przynajmniej zabezpieczone przed odłamkami. Przed bombami

już nie; nasz jedyny stojący dom na lotnisku, który służy nam jako stanowisko dowodzenia, mógłby skusić jednego z tych chłopaków. Wchodzę do domu jako ostatni, żeby uspokoić dzieci; wówczas spadają bomby, niektóre wybuchają obok budynku, rozbijane szyby brzęczą, połowa dachu została zmieciona. Na miejscu posiadamy niewielką liczbę dział przeciwlotniczych, które nie przeszkodzą w dalszych atakach bombowych, a których użyjemy przy atakach z lotu koszącego.

Na szczęście nie ma rannych wśród dzieci. Współczuję im, że niewinne obserwowanie lotów tak źle się zakończyło. Wkrótce dzieci znowu się uspokoiły i ich nauczycielka bawi się z nimi „w samolot”. Kapitan Niermann promienieje, ma nadzieję, że sfilmował cały atak. Podczas zdarzenia znajdował się w dziurze w ziemi i filmował spadające bomby z samolotów aż po ich uderzenie o ziemię i rozprysk. Są to łakome kąski dla ekspertów ze Spitzbergenu, gdzie Niermann też filmował.

Nowe prognozy pogody z obszaru Görlitz — Bautzen zapowiadają, że powoli się przejaśnia; startujemy. Sowieci, po ominięciu Görlitz, znajdują się nad Bautzen, które jest zamknięte wraz z niemieckim garnizonem. Trzeba ich wypchnąć, żeby dolecieć nad miejscowość Bischofswerda koło Drezna. Dochodzi do ataków, które mają zniszczyć front feldmarszałka Schörnera. Wspieramy kontratak. Bautzen zostaje oswojone, odstrzelujemy dużą liczbę pojazdów i czołgów. Latanie nie przychodzi mi łatwo, musiałem stracić dużo krwi, a moje siły, które wydawały się niewyczerpane, mają przecież swoją granicę. W naszym sukcesie brały udział podległe mi jednostki bojowe oraz myśliwskie, które znajdują się w naszym obszarze i w okolicy. W pierwszej połowie kwietnia dostaję radiotelegram wzywający mnie do kancelarii Rzeszy. Führer mówi, że mam przejąć wszystkie jednostki latające na samolotach odrzutowych i wraz z nimi utrzymywać wolną przestrzeń powietrzną nad ustawiającą się w okolicach Hamburga armią generała Wencka. Celem armii jest wypchnięcie wroga z miasta w okolice gór Harzu oraz odcięcie dróg

zaopatrywania alianckich armii, które częściowo znajdują się dalej na wschód. Konieczna dla skutecznych działań Wehrmachtu na lądzie w tej krytycznej sytuacji okazała się wolna przestrzeń powietrzna nad własnym frontem. Bez tego każdy wysiłek pójdzie na marne. Jest to jasne dla Führera, a także generała Wencka, który ma prowadzić całą operację. Proszę Führera, żeby zwolnił mnie z obowiązku wykonywania tej misji, gdyż czuję się obecnie nieodzowny w obszarze armii Schörnera, ponieważ toczy ona zacieklą walkę obronną. Poza tym proponuję, żeby do tego zadania wybrać kogoś, kto zna się na samolotach odrzutowych i dla którego to wszystko nie jest niczym nowym. Mówię, że mam doświadczenie w zakresie bombowców nurkowych oraz zwalczania czołgów, i dotychczas kierowałem zadaniami, na których się doskonale znałem. Nie dotyczy to jednak samolotów odrzutowych i dlatego czułbym się niezręcznie wobec dowódcy jednostki oraz załogi. Zawsze muszę latać na przedzie.

— Nie powinien pan w ogóle więcej latać, tylko organizować. Kto z tego powodu wątpi w pana waleczność, tego powieszę.

Trochę ostro, moim zdaniem, ale prawdopodobnie chce tylko rozwiać moje wątpliwości.

— Jest dość dużo ludzi z doświadczeniem, ale to nie wystarcza; chcę kogoś, kto zorganizuje i przeprowadzi to zdecydowanie.

W tym dniu nie zapadają jeszcze ostateczne decyzje. Lecę z powrotem. Kilka dni później nakazano mi spotkać się z marszałkiem Rzeszy, gdzie dostałem rozkaz wykonania tego zadania. W tym czasie sytuacja na froncie pogorszyła się w takim stopniu, że istnieje zagrożenie podzielenia obszaru Rzeszy na dwie części, a wtedy bezbłędne prowadzenie jednostek byłoby niemożliwe. Z tego, jak i z wcześniej przytoczonych powodów odmawiam wykonania rozkazu. Marszałek Rzeszy dał mi do zrozumienia, że nie jest to dla niego żadna niespodzianka, ponieważ zna mój punkt widzenia, odkąd stanowczo odrzuciłem stanowisko dowódcy samolotów szturmowych. Za wszelką cenę chcę zachować mój pułk, z którym mogę jeszcze wiele dokonać dla dobra wszystkich. Jednak głównym motywem jest tym

razem to, że nie chcę brać odpowiedzialności za coś, czemu raczej nie podołam. Wkrótce dowiem się, jak poważnie marszałek traktuje aktualny stan rzeczy. Kiedy rozmawiamy o sytuacji na froncie i pochylamy się nad stołem karcianym, on mamrocze:

— Jestem ciekaw, kiedy będziemy musieli spalić tę budę. — Ma na myśli Karinhall. Radzi mi, żebym osobiście poleciał do kwatery Führera i zawiadomił go o odmowie wykonania rozkazu. Była to tylko propozycja, więc lecę natychmiast do pułku, gdzie jestem pilnie oczekiwany. Nie ma to być jednak mój ostatni lot do Berlina.

19 czerwca telegram wzywa mnie ponownie do Kancelarii Rzeszy. Obecnie nie jest łatwo dostać się z Czechosłowacji⁶¹ do Berlina samolotem jednoosobowym; w wielu miejscach fronty rosyjski oraz amerykański przysuwają się ku sobie. Przestrzeń powietrzna roi się od samolotów i nie są to niemieckie samoloty. Wchodzę do Kancelarii Rzeszy, do przedpokoju bunkra Führera. Panuje wielki spokój i atmosfera zaufania, głównie są tu wojskowi, którzy biorą udział w obecnych i zaplanowanych operacjach. Na zewnątrz huczą tysiackilogramowe bomby, zrzucające na centrum miasta przez samoloty Mosquito.

Okolo godziny 23 stoję naprzeciwko głównego dowódcy. Z góry wiem, jaki ma być temat tej rozmowy: ostateczne przyjęcie przeze mnie wydanego wcześniej rozkazu. To jest specyficzna cecha Führera, zaczynać od stworzenia świata, ale nigdy nie przechodzić do sedna sprawy. Pół godziny omawia, jak decydujący podczas minionych stuleci był rozwój techniczny, gdzie posiadamy ogromną przewagę, rozwój, który należy kontynuować, bo tylko on zapewni nam pozytywny zwrot sytuacji na froncie. Mówi, że cały świat obawia się niemieckiej techniki i nauki. Pokazuje mi też kilka meldunków, które wskazują, w jaki sposób alianci chcą przejąć nasze osiągnięcia naukowo-techniczne. Jego pamięć i wiedza specjalistyczna jest zdumiewająco szczegółowa. Do tej pory wylatałem około sześciu tysięcy godzin i jestem wystarczająco wyszkolony dzięki wielu ćwiczeniom. Nie ma jednak nic, czego nie objaśniłby mi z łatwością,

jednocześnie proponując istotne zmiany. Jego fizyczny stan nie jest już tak dobry jak przed trzema czy czterema miesiącami. W oczach widać słaby błysk. Pułkownik von Below opowiada mi, że podczas ostatnich ośmiu tygodni Führer prawie nie spał, jedna narada goniła drugą. Drżenie w jego ręce jest silniejsze niż wcześniej, drży od czasu zamachu 20 lipca. Podczas długiej, wieczornej debaty wyszło też na jaw, że powtarza się, co wcześniej było wykluczone. Jednak jego wywody są przemyślane i zdecydowane.

Po długim wstępie Hitler przechodzi do znanego mi tematu głównego. Powtarza uzasadnienie, które słyszałem już kilka dni wcześniej, i na koniec dodaje:

— Życzę sobie, żeby pan, jedyny posiadacz najwyższego niemieckiego odznaczenia, przejął to zadanie.

Tym razem również odrzucam propozycję z tych samych powodów, co ostatnio. Pogorszyła się znacznie sytuacja na froncie i podkreślam, że potrzeba niewiele czasu, by front wschodni zetknął się z frontem zachodnim pośrodku Rzeszy, więc przeprowadzanie operacji wojskowych musiałoby się odbywać oddzielnie na każdym froncie. By wykonać zadanie, w grę wchodziłaby tylko północna część, w której musiałoby zostać zgrupowane wszystkie samoloty turbinowe. Interesująca jest dla mnie łączna liczba gotowych dzisiaj do akcji samolotów turbinowych, bombowców i myśliwców. Na froncie od dłuższego czasu mamy prawie dwudziestokrotną przewagę wroga w powietrzu. Ponieważ samoloty turbinowe wymagają szczególnie dużo miejsca, w grę wchodzi tylko niektóre lotniska na północnych terenach. Informuję, że w przypadku obecności samolotów na lotniskach, byłyby one bombardowane dzień i noc przez wrogie siły zbrojne i ich gotowość bojowa, z czysto technicznego punktu widzenia, okazałaby się właściwie zerowa. Utrzymanie wolnej przestrzeni powietrznej nad armią Wencka nie byłoby wówczas możliwe, a bliska katastrofa pewna, ponieważ wojsko nie miałoby żadnej możliwości uzupełnienia zaopatrzenia oraz przeprowadzania operacji bojowych. Dzięki moim prywatnym stosunkom z generałem

Wenckiem wiem, że armia włączy moje ewentualne przyrzeczenie wolnego powietrza do swoich kalkulacji jako stały czynnik, tak jak to zrobiliśmy razem w Rosji i odnieśliśmy wtedy sukces. Tym razem nie mogę jednak brać na siebie tej odpowiedzialności i pozostaję przy „nie”. Stwierdzam przy tym ponownie, że każdy z otoczenia Hitlera chce jak najlepiej dla ojczyzny, może wypowiadać swoje zdania i rewidować je, skoro nie wierzy już ludziom, którzy kilkakrotnie go rozczarowywali.

Hitler nie chce przyjąć mojej teorii „dwóch części frontu” jako hipotezy rozwoju sytuacji i uzasadnia to tym, że odpowiedni dowódcy jednostek tych obszarów złożąliby przysięgę, że ustawią się na linii frontu, na zachodzie nad Łabą, na wschodzie nad Odrą i Nysą oraz w Sudetach. Zaznaczam, że ufam, iż niemieccy żołnierze mogą wiele zdziałać na niemieckich ziemiach, lecz przy silnej koncentracji jednostek Rosjanie nas sforsują i nastąpi połączenie dwóch frontów. Przytaczam przykłady z frontu wschodniego z ostatnich lat. Rosjanie włączali do walki czołg za czołgiem, jeśli trzy czołgi nie wystarczyły, do akcji wkraczała cała dywizja. Ponieśli wielkie straty w ludziach i materiałach, ale zdobyli ziemię na froncie rosyjskim, i w żaden sposób nie można było temu zapobiec. Pytanie wówczas brzmiało: Czy zasoby ludzkie wroga wyczerpią się, nim Niemcy polegną, czy nie? Nie wyczerpały się, ponieważ pomoc Zachodu była zbyt silna. Z militarnego punktu widzenia wówczas w Rosji odniesiono absolutny sukces obronny. Choć tereny oddaliśmy, to jednak Sowietci ponieśli kilkakrotnie większe straty w ludziach i materiałach. Nawet wówczas, gdy przeciwnicy obracali to w żart, nam było wszystko jedno, wiemy, że tak było. Dziś jednak na nic nie przyda się sukces obronny z oddaniem terenu, ponieważ Rosjanie znajdują się kilka kilometrów dalej, na tyłach frontu zachodniego. Państwa zachodnie wzięły na siebie ogromną odpowiedzialność — być może na wieki — osłabiając Niemców i stając po stronie Rosji. Na koniec rozmowy mówię do Hitlera:

— Według mnie, obecnie nie da się zakończyć wojny po obu

stronach z sukcesem. Jest to jednak możliwe po jednej stronie, ale tylko wówczas, gdy z jedną ze stron zostanie podpisany rozejm.

Kiedy odpowiada, na jego twarzy pojawia się zmęczony uśmiech:

— Łatwo panu to mówić, od roku 1943 nieprzerwanie próbuję zawrzeć pokój, ale alianci tego nie chcą. Od początku żądają bezwarunkowej kapitulacji. Mój osobisty los nie gra oczywiście żadnej roli, ale każdy rozsądny człowiek zrozumie, że nie mogę na to przystać. Również teraz odbywają się negocjacje, jednak nie wierzę już w ich sukces. Dlatego musimy przetrwać ten kryzys, by decydująca broń mogła nam jeszcze przynieść zwycięstwo.

Po tym, jak omówiliśmy jeszcze krótko sytuację armii Schórnera, wyjaśnia mi, że chce odczekać jeszcze kilka dni i zobaczyć, czy rozwój sytuacji zmierza w kierunku, który sobie założył, czy moje obawy, niestety, się sprawdzą. W pierwszym przypadku ponownie wezwie mnie do Berlina w celu ostatecznego powierzenia mi zadania. Około godziny pierwszej w nocy opuszczam bunkier Hitlera, w przedpokoju czekają już pierwsi, którzy chcą złożyć mu życzenia urodzinowe.

Wczesnym rankiem wracam do Kummer. Lecę nisko, nad nami znajdują się Rosjanie, troszkę dalej Amerykanie, mustangi, czterosilnikowce oraz thunderbolty. Sytuacja nie zmienia się aż do naszego lotniska. Kiedy leci się nisko samemu i trzeba cały czas obserwować, czy zobaczyli cię, czy nie, jest to bardziej męczące niż niektóre loty na wroga. Jeśli Niermannowi oraz mnie od czasu do czasu robi się gorąco z wysiłku, nie jest to nic dziwnego. Cieszymy się, gdy pod nami mamy znowu ojczystą ziemię.

Presja Rosjan w zachodnim Görlitz nieco zmaląła, w dużej mierze dzięki naszym codziennym atakom, które przysporzyły im wiele strat. Wieczorem, po ostatniej misji, jadę samochodem do Görlitz, mojej małej ojczyzny, gdzie teraz jest obszar frontowy. Natrafiam tutaj na wielu znajomych z czasów dzieciństwa. Wszyscy pełnią jakieś funkcje, w dużej mierze w armii, by bronić swojej ojczyzny. Ponowne spotkanie jest dość dziwne, wiele niewypowiedzianych kwestii. Troska, ból, zmartwienia, każdy nosi ich część w sobie. W tej chwili

wszyscy czują grożące niebezpieczeństwo ze wschodniej strony. Kobiety harują ciężko przy kopaniu rowów na czołgi, a łopaty odkładają tylko na małą chwilkę, by nakarmić piersią niemowlęta. Podstarzali panowie zapominają o dolegliwościach swojego wieku i pracują, aż pot ścieka im po czołach. Na twarzach młodych dziewczyn widać wściekłą determinację: wszyscy wiedzą, co ich czeka, gdy Rosjanie się przebiją. Lud broni się w śmiertelnej walce. Gdyby zachodnie narody stały się świadkami tych czasów oraz tej ciężkiej doli, natychmiast poczułyby strach przed bolszewizmem.

Tylko 2. Dywizjon mieszka w Kummer. Sztab pułku ma swoją siedzibę w szkole w Niemes z częściowym zakwaterowaniem u mieszkańców, z których około 95 procent to Niemcy; spełniają każde nasze życzenie. Jazda tam i z powrotem na lotnisko nie jest wcale taka łatwa, jeden człowiek, jako zwiadowca lotniczy, zawsze siedzi na błotniku każdego pojazdu. Amerykańskie oraz rosyjskie loty koszące huczą nad okolicą. Spotykają się nad tym obszarem. Jedni, ci mniej przyjemni, nadlatują z zachodu, drudzy ze wschodu.

Startujemy do lotu na wroga, i tak po jednej stronie czekają Amerykanie, a po drugiej Ruscy. W górze, w ojczyściej przestrzeni powietrznej, czujemy się jak w paszczy lwa. Nasze stare Ju 87 są wolne jak ślimaki w porównaniu z maszynami wroga, więc nieprzerwana walka powietrzna całkowicie nas wykańcza, gdy lecimy w kierunku celów. Kiedy zaatakujemy, wówczas będzie się roiło od maszyn wroga; gdy wrócimy na lotnisko, trzeba będzie ponownie utorować sobie drogę przez rygiel wrogich sił powietrznych. Własne działa przeciwlotnicze na lotnisku muszą nam często „wystrzelać drogę” do lądowania. Amerykańskie myśliwce nie atakują, jeśli tylko rozpoznają, że lecimy na front wschodni i walczymy w powietrzu z Sowietami.

Na lotnisku w Kummer startujemy o poranku najczęściej czterema lub pięcioma maszynami, dwanaście do czternastu samolotów Focke-Wulf 190 towarzyszy nam z bombami i przejmuje równocześnie ochronę. Strona przeciwna czeka wówczas w napięciu. Tylko czasami,

gdy mamy wystarczającą ilość benzyny, możemy lecieć ze wszystkimi przydzielonymi mi jednostkami. W takim przypadku przeciwnik w powietrzu jest od nas silniejszy tylko pięć razy! Tak, cholernie zasłużyliśmy sobie na chleb, który obecnie jemy.

25 kwietnia dostaję kolejny telegram z głównej kwatery Führera, jest całkowicie nieczytelny. Nic nie można z niego odcyfrować, ale wnioskuje, że muszę znowu jechać do Berlina. Dzwonię do korpusu i melduję, że prawdopodobnie znowu muszę jechać do Berlina i zamierzam stąd odlecieć. Generał nie zezwala na start, ponieważ według komunikatu Wehrmachtu Tempelhofer Feld ⁶² jest okupowane i nie wie, czy jakieś lotnisko jest jeszcze wolne od wrogich sił.

— Jeśli wyląduje pan u Rosjan, odetną mi głowę, że pana puściłem.

Przez radiotelegram chce spróbować wypytać pułkownika von Belowa, jak dokładnie brzmi komunikat i gdzie mógłbym ewentualnie wylądować. Przez kilka dni generał się nie odzywa. 27 kwietnia o 11 w nocy dzwoni do mnie i przekazuje informację, że wreszcie nawiązał połączenie; jeszcze dzisiejszej nocy mam lecieć do Berlina Heinklem 111 i lądować na drodze leżącej na osi wschód-zachód, gdzie znajduje się Brama Brandenburska oraz Kolumna Zwycięstwa. Niermann będzie mi towarzyszył.

Start maszyną He 111 nie jest prosty, ponieważ brzegi pasa nie są oświetlone, a na dodatek nie ma innych świateł. Poza tym pas jest mały i po jednej stronie ma lekkie wzniesienie. Żeby wystartować, musimy jeszcze spuścić benzynę, samolot będzie wówczas lżejszy. Oczywiście wszystko to odbywa się kosztem ograniczenia czasu lotu.

Startujemy o 1.00 w nocy — ciemności. Lecimy nad Sudetami w obszar wojenny z kursem na północ, północny zachód. W dole wszystko jest upiornie rozświetlone przez ogień, płonie wiele miejsc oraz miast, ojczyzna płonie. Nie potrafimy temu zapobiec — tylko nie myśleć o tym. Na obrzeżach Berlina dosięgają już nas sowieckie reflektory oraz działa przeciwlotnicze. Panorama miasta jest ledwo widoczna, ponieważ unosi się gęsty dym, a nad nim znajduje się gruba warstwa pyłu. Częściowo ogień uniemożliwia nam odnalezienie celu

na ziemi, oślepia nas. Muszę spojrzeć na kilka sekund w ciemność, żeby moje oczy się do niej przyzwyczyły, ale nie potrafię rozpoznać właściwego punktu na osi wschodnio-zachodniej. Pożar obok pożaru, błyskanie artylerii, upiorne widowisko. Radiotelegrafista nawiązał połączenie z podanym miejscem na ziemi; nakazuje „czekać”; tylko tego nam brakowało, zwłaszcza że mamy ograniczoną ilość paliwa. Po piętnastu minutach została przekazana wiadomość od pułkownika von Belowa, która mówi, że lądowanie jest niemożliwe, ponieważ przewidziany tor lądowania znajduje się pod ciężkim ogniem artyleryjskim i Sowieci stoją już na Placu Poczdamskim. Mam lecieć dalej do Rechlina i stamtąd zadzwonić do Berlina w celu omówienia dalszych działań.

Radiotelegram posiada częstotliwość tego miejsca, lecimy na północ i wzywamy Rechlin. Paliwo wkrótce się skończy. Pod nami widać morze płomieni. Oznacza to, że Sowieci przebili się również po drugiej stronie Berlina, w obszarze Neuruppina, i w najlepszym przypadku wolne może być jeszcze małe wyjście na zachód. Rechlin nie chce oświetlić swojego miejsca lądowania na żądanie; obawiają się natychmiastowego ataku nocnego wrogich sił powietrznych. Daję tym na dole jasno do zrozumienia, że mam rozkaz wylądować tutaj, wypowiedzi tej towarzyszą niezbyt życzliwe zwroty. Zaczyna robić się niemilo, paliwo jest już na wyczerpaniu. Nagle w dole po lewej pojawia się ubogie oświetlenie lądowiska. Lądujemy. Gdzie jesteśmy? W Wittstock, trzydzieści kilometrów od Rechlina. Wittstock wszystkiemu się przysłuchiwał i wskazał nam miejsce do lądowania. Kilka godzin później, około piątej nad ranem, udało mi się dotrzeć do Rechlina. W pokoju generała stoi odbiornik z zakresem fal decymetrowych. Mogę stąd skontaktować się telefonicznie z Berlinem. Pułkownik von Below mówi, że nie muszę lecieć do Berlina, ponieważ feldmarszałek Greim, w przeciwieństwie do mnie, zdołał się porozumieć przez radiotelegram i przejął moje zadanie; poza tym obecnie nie ma możliwości lądowania w Berlinie. Mówię do von Belowa:

— Proponuję, żeby jeszcze dzisiaj, gdy nastanie dzień, polecieć sztukasem na oś wschód-zachód. Z tą maszyną uważam to za możliwe, zwłaszcza że sytuacja zmusza do tego, by przejąć dowodzenie w tym niebezpiecznym punkcie. Dzięki temu będzie szansa na kontrolowanie tego rejonu. — Pułkownik von Below każe mi chwilę czekać, idzie zasięgnąć informacji. Po chwili mówi;

— Führer zdecydował; chce koniecznie utrzymać Berlin i nie może opuścić teraz stolicy, w której sytuacja jest krytyczna. Uzasadnia to tym, że walczące tutaj oddziały w Berlinie mogłyby wtedy powiedzieć, że on sam oddał miasto i uznałyby, że każdy opór jest bezcelowy. Z tego powodu zostaje w Berlinie. Nie powinien pan tutaj przylatywać, tylko natychmiast wracać do Kraju Sudeckiego, by swoimi jednostkami wesprzeć armię Schörnera, która również powinna ruszyć w kierunku Berlina.

Pytam von Belowa o nastroje w obecnej sytuacji, ponieważ przedstawia mi wszystko tak spokojnie i naturalnie.

— Nasza sytuacja nie jest zbyt różowa, ale przecież jest możliwe, że przebicie się armii generała Wencka lub Schörnera da Berlinowi odsiecz.

Podziwiam jego spokój. Dla mnie wszystko jest jasne i natychmiast lecę z powrotem do mojego pułku na dalsze akcje.

Oddział był zszokowany, gdy na jaw wyszła wiadomość o śmierci głowy państwa i naczelnego dowódcy Wehrmachtu. Armia Czerwona pustoszy naszą ojczyznę, właśnie dlatego musimy dalej walczyć. Złożymy broń dopiero, gdy taki rozkaz wyda dowództwo. Tego wymaga od nas przysięga na sztandar, ale kieruje nami też obawa o przyszły los, jaki zgotuje nam wróg, gdy bezwarunkowo skapitulujemy. Jesteśmy w sercu Europy i nasze usytuowanie przez stulecia zmuszało nas do bycia wałem ochronnym przed Wschodem. To, czy Europa to rozumie, pragnie tego lub też zareaguje śmiertelną obojętnością, a może nawet sprzeciwem, nie wpłynie na zmianę naszego postępowania! Chcemy przecież być dumni z historii kontynentu europejskiego, szczególnie w tych niebezpiecznych

czasach.

Fronty wschodnie i zachodnie zbliżają się coraz bardziej do siebie, nasza misja wydaje się coraz trudniejsza. Dyscyplina moich żołnierzy jest godna podziwu, jak w pierwszych dniach wojny. Jestem z tego powodu dumny. Największą karą dla moich oficerów jest, tak jak zawsze, sytuacja, gdy nie mogą towarzyszyć mi podczas lotu na wroga. Mam trochę trudności z kikutem. Moi mechanicy samolotowi zbudowali mi przyrząd z metali lekkich, który wygląda jak noga diabła; lecę z nim. Został umocowany pod stawem kolanowym i przy każdym ucisku, gdy muszę nastąpić na prawy ster, rozcina zrastającą się pod kikutem skórę. Zawsze towarzyszy temu krwawienie. Zwłaszcza w walce powietrznej, gdy muszę skrajnie odbić w prawo, okaleczenie bardzo mi przeszkadza. Czasami trzeba czyścić zakrwawione części samolotu.

W pierwszych dniach maja mam wielkie szczęście. Porozumiałem się z feldmarszałkiem Schörnerem i chcę zajrzeć do korpusu, którego sztab znajduje się w zamku Hermannstädtel, jakieś osiemdziesiąt kilometrów na wschód od nas. Lecę tam fieslerem storchem, że zamek otoczony jest wysokimi drzewami. Widzę rozległy park, w którym myślę, że można będzie wylądować. Z tyłu maszyny leci ze mną mój wierny Fridolin. Lądowanie przebiega dobrze. Po krótkim pobycie ładujemy jeszcze do storcha kilka map i stratujemy z zamku w kierunku wysokich drzew, lekko w górę. Storch powoli się rozpędza, do pomocy przy starcie otwieram klapy chwilę przed wysokopiennym lasem. Przez to schodzę jednak poniżej wierzchołków drzew. Ciągnę za drążek, kurs nie wystarcza. Dalsze ciągnięcie nie ma sensu, maszyna osiada miękko. Nagle coś huczy i trzeszczy. Teraz definitywnie rozwaliłem sobie kikut, a prawdopodobnie nawet więcej. Zrobiło się cicho wokół mnie. Jestem na ziemi? Nie, siedzę w mojej kabinie, Fridolin również, kołyszymy się. Siedzimy w naszej kabinie na ogromnej sośnie, całkiem wesoło, zakleszczeni w gałęziach. Całe drzewo kołysze się z nami kilka razy, ten nalot był dla niego z

pewnością za silny. Boję się, że storch spleta nam figla i kabina spadnie tyłem w dół. Fridolin przesunął się do przodu.

— Co się dzieje? — pyta wystraszony.

Krzyczę do niego:

— Nie ruszaj się, bo resztką storcha spadnie z drzewa z wysokości dziesięciu metrów. — Ogon jest odłamany, tak jak i duże części powierzchni; wszystko leży na dole. Mam jeszcze drążek w ręce, mój kikut leży spokojnie, nigdzie więc nie uderzyłem. Trzeba mieć szczęście! Nie możemy zejść w dół po drzewie, jest bardzo duże i ma gruby, gładki pień. Czekamy, po pewnym czasie przychodzi generał; słyszał uderzenie i zobaczył nas, jak siedzimy na drzewie. Bardzo się cieszy, że wszystko się tak szczęśliwie skończyło. Wzywa miejscową straż pożarną, ponieważ inaczej nie da się nas ściągnąć.

Rosjanie ominęli Drezno i od północnej strony próbują przekroczyć Rudawy, żeby dostać się do Protektoratu ⁶³, a tym samym odciąć armię Schörnera. Sowieckie siły znajdują się przede wszystkim na obszarze Freibergu i w południowo-wschodnich okolicach od niego. Podczas jednej z ostatnich akcji, na południe od Dippoldiswalde, widzimy liczną grupę uchodźców, wśród nich toczą się sowieckie czołgi, które miażdżą wszystko pod sobą.

Natychmiast atakujemy czołgi i unicestwiamy je; grupa kontynuuje swoją „podróż” na południe. Prawdopodobnie, idąc pod osłoną gór, chcą dojść do Kraju Sudeckiego, gdzie mają nadzieję poczuć się bezpiecznie. W tym samym obszarze atakujemy kolejne czołgi; obronne działka przeciwlotnicze szaleją. Strzelam do jednego Stalina i lecę na wysokość dwustu metrów. Rozglądam się, za mną spadają w dół jakieś części.

— Niermann, kto z naszych został właśnie postrzelony?

Inaczej nie potrafię sobie tego wyjaśnić, Niermann też tak myśli. Gorliwie liczy samoloty, są wszystkie. Więc nikt nie został postrzelony. Patrząc w dół na Stalina, którego przed chwilą ostrzeliwałem, i widzę tylko czarną plamę, czyżby czołg eksplodował i wyrzucił swoje części na taką wysokość?

Po locie na wroga załoga, która leciała za mną, potwierdza, że czołg po ogromnym wybuchu wyleciał za mną w powietrze; spadające z góry rozwalone części, które widziałem, należały do niego. Prawdopodobnie czołg był wypełniony materiałem wybuchowym i miał za zadanie wysadzić zapory przeciwczołgowe oraz inne przeszkody. Nie zazdroszczę Niermannowi udziału w tych akcjach; latanie ze mną z pewnością nie jest dobrym ubezpieczeniem na życie. Gdybym musiał gdzieś lądować awaryjnie, nie byłoby możliwości ucieczki. Lata niezmiennie pewny siebie, podziwiam go.

XVIII

KONIEC

7 maja wszyscy dowódcy jednostek w obrębie armii Schörnera zgromadzili się w korpusie, zostanie omówiony plan, który akurat nadesłano z najwyższego dowództwa. Chcą etapami cofać się całym frontem wschodnim, powoli, aż na wysokość frontu zachodniego. Zauważamy, że przygotowywane są ostateczne decyzje. Czy Zachód przebudzi się i dostrzeże swoją szansę w walce ze Wschodem i razem z nami ruszy przeciw bolszewizmowi? Czy raczej nie ogarną całej sytuacji? Opinie wśród nas są podzielone.

8 maja szukamy czołgów, na północ od Brüx⁶⁴ i w Oberleutensdorf⁶⁵. Pierwszy raz podczas wojny nie potrafię w pełni skoncentrować swoich myśli na ataku, męczy mnie nieokreślone, duszące uczucie. Nie odstrzeliwuję żadnego czołgu, są jeszcze w górach, gdzie nie ma możliwości, żeby je zaatakować.

Zajęty swoimi myślami lecę z powrotem. Lądujemy i idziemy do budynku kontroli ruchu lotniczego. Fridolina nie ma z nami, został wezwany do korpusu. Czy to...? Odrywam się od głupich myśli:

— Niermann, zatelefonuj do dywizjonu w Reichenbergu⁶⁶ i ustal nowy atak oraz następne miejsce spotkania z myśliwcami. — Patrę na mapę... to nie może być to... Gdzie został Fridolin? Na zewnątrz widzę lądującego storka, to będzie on. Czy wybiegnę do niego? Nie, lepiej poczekam tutaj... Przedwczoraj dwóch moich żołnierzy zostało zastrzelonych przez Czechów ubranych po cywilnemu. Gdzie tak długo jest Fridolin? Słyszę otwieranie drzwi i ktoś wchodzi. Zmuszam się do tego, żeby się nie odwracać. Ktoś cicho kaszle. Niermann dalej

telefonuje... więc to nie był Fridolin. Niermann kiepsko daje sobie radę z rozmową... Dziwne... zauważam, że moja pamięć wszystko rejestruje dzisiaj szczegółowo... śmieszne błahostki... Odwracam się, drzwi się otwierają... Fridolin. Wygląda blado, patrzymy na siebie, w gardle wyszło mi w mgnieniu oka. Nie potrafię powiedzieć więcej niż:

— I?...

— To już koniec... bezwarunkowa kapitulacja! — szybko szepcze Fridolin.

Koniec... Czuję się, jakbym wpadł w pustkę, później przed oczami przesuwają mi się bezładnie: kompani, których straciłem, miliony żołnierzy, którzy polegli na morzu, w powietrzu, na ziemi... miliony ofiar w ojczyźnie... hordy ze Wschodu, które rozlewają się teraz po ojczyźnie... Fridolin krzyczy nerwowo:

— Co tam jeszcze pan telefonuje, Niermann, wojna skończona!

— O tym, kiedy my skończymy, zdecydujemy sami — mówi Niermann.

Ktoś się śmieje, dużo za głośno, nieprawdziwie. Muszę coś zrobić... coś powiedzieć... o coś zapytać...

— Niermann, przekaż naszemu dywizjonowi w Reichenbergu, że za godzinę wyląduje storch z ważnym rozkazem.

Fridolin zauważa moje nieporadne zakłopotanie i poruszony relacjonuje najdrobniejsze detale.

— Odwrót na zachód nie wchodzi w rachubę... Anglicy i Amerykanie przyjęli bezwarunkową kapitulację z terminem 8 maja... czyli dzisiaj. Rozkaz brzmi, do godziny 23.00 wszystko oddać bez warunkowo Rosjanom. Ponieważ Czechosłowacja jest zajęta przez Sowieców, postanowiono, że wszystkie niemieckie jednostki powinny usunąć się na zachód tak szybko, jak to tylko możliwe, by nie wpaść w ręce Rosjan. Jednostki lotnicze mają lecieć do domu, czy gdzie indziej...

— Fridolin, każ stawić się całemu pułkowi — przerywam mu. Nie mogę tego wszystkiego słuchać. Ale czy to, co planujesz, nie będzie dużo trudniejsze?... Cóż możesz powiedzieć swoim żołnierzom? Nigdy

jeszcze nie widzieli cię przybitego, a teraz wewnątrz jesteś wrakiem!
Fridolin przerywa moją myśl:

— Dywizjon już jest. — Wychodzę na zewnątrz. Proteza zastępcza uniemożliwia mi chodzenie w przyzwoity sposób. Słońce promienieje wiosennym blaskiem... lekka srebrna mgiełka szkli się w oddali... Teraz stoję przed moimi żołnierzami:

— Koledzy!...

Nie mogę dalej mówić. Tutaj stoi moja mój 2. Dywizjon, Pierwszy znajduje się w Austrii... czy kiedykolwiek jeszcze ich zobaczę? 3. Dywizjon jest w Pradze... gdzie oni wszyscy są, teraz, kiedy chciałbym ich widzieć wokół siebie... wszystkich... również tych, którzy umarli.

Jest niesamowicie cicho, wszyscy moi żołnierze patrzą na mnie. Muszę coś powiedzieć.

— Po tym, jak straciliśmy tak wielu druhów... po tym, jak wiele niemieckiej krwi spłynęło w ojczyźnie i na frontach... niezrozumiały, zły los nie pozwolił nam wygrać tej wojny... Dokonania naszych żołnierzy... naszego całego narodu... były kolosalne... ale wojna jest przegrana... Dziękuję wam za wierność, z jaką... w pułku... służyliście ojczyźnie...

Każdemu podaję rękę, nikt nic nie mówi. Niemy uścisk dłoni upewnia mnie, że również teraz są ze mną. Odchodzą, słyszę po raz ostatni krótki rozkaz Fridolina:

— W prawo patrz!

— W prawo patrz! — Dla wielu, wielu kolegów, którzy poświęcili swe młode życie. — W prawo patrz! — Za postawę naszej ojczyzny, za jej bohaterstwo, największe, na jakie kiedykolwiek zdobyła się ludność cywilna. — W prawo patrz! — Dla największego testamentu, który został kiedykolwiek pozostawiony przez poległych Niemców. — W prawo patrz! — Dla Zachodu, który pragnęli chronić, a który teraz wpada w śmiertelne objęcia bolszewizmu...

Co mamy teraz zrobić, czy wojna dla pułku „Immelmann” skończyła się? Gdyby niemiecka młodzież miała się kiedyś pocieszyć tym, że nasz cały pułk jako ostatni akt wojny zniszczył jakąś kwaterę główną

lub inny ważny wrogi cel, to taka akcja przypieczętowałaby koniec naszej walki. Cały pułk wziąłby w tym udział, wiem o tym. Pytamy w korpusie. Absolutnie zabronione... chyba właściwa decyzja... jest już wystarczająco dużo martwych... i być może mamy jeszcze jakieś inne zadanie do wykonania. Będę dowodził brygadą naziemną, będzie bardzo liczna, ponieważ wszystkie podległe mi jednostki, włączając w to działa przeciwlotnicze, będą uczestniczyć w marszu. Do osiemnastej wszystko powinno być jasne, wówczas powinno się to rozpocząć. Dowódca 2. Dywizjonu poleci maszynami na zachód. Gdy generał usłyszał, że chcę dowodzić transportem naziemnym, polecił, żebym ze względu na moje okaleczenie leciał, a kolumną dowodzić będzie Fridolin. Na lotnisku w Reichenbergu jest podległa mi jednostka. Nie mogę porozumieć się telefonicznie i lecę tam z Niermannem, żeby zawiadomić ich o nowej sytuacji. Po drodze w moim storchu odpada osłona kokpitu, możliwości wznoszenia się samolotu są słabe; ja ich jednak potrzebuję, ponieważ Reichenberg leży za górami. Przez dolinę skradam się na lotnisko, które sprawia wrażenie opuszczonego. Nigdzie nikogo nie widzę i odstawiam samolot do hali, żeby zadzwonić z punktu kontroli ruchu lotniczego. Właśnie chcę wysiąść ze storcha i nagle słyszę niesamowity huk. Hala wylatuje w powietrze. Instynktownie rzucamy się na podłogę i czekamy na deszcz kamieni, które robią nam kilka dziur w płacie; nam samym nic się nie stało. Obok budynku kontroli ruchu lotniczego płonie ciężarówka z amunicją sygnałową, która wybucha w naszym pobliżu we wszystkich kolorach. Obraz rozpadu; serce mi krwawi — tylko nie myśleć. W każdym razie nikt już tutaj nie czeka na moją wiadomość, że już po wszystkim, zapewne ta wiadomość nadeszła znacznie wcześniej z innej strony.

Wspinamy się do zniszczonego storcha i po nieskończone długim rozbiegu odrywamy się od pasa startowego. Po jakimś czasie osiągamy Kummer. Wszystko jest spakowane i gotowe do wymarszu; kolumny zostały zgrupowane w sposób, który wydawał nam się z taktycznego punktu widzenia najodpowiedniejszy do marszu. Działa

obronne samolotów zostały rozdzielone na całą kolumnę, żeby w razie konieczności użyć ich przeciwko napastnikom, przeciwko wszystkiemu, co będzie chciało utrudnić marsz na zachód. Celem jest obszar w południowych Niemczech zajęty przez Amerykanów.

Po tym, jak kolumna wyruszyła, każdy, kto nie chce czekać na mój start, odlatuje; wielu może uniknąć niewoli, jeśli wylądują gdzieś w pobliżu własnego domu. W moim przypadku jest to niemożliwe, bo wyląduję na zajętych przez Amerykanów lotnisku, ponieważ natychmiast potrzebuję pomocy lekarskiej; ukrywanie się jest więc wykluczone. Poza tym zostanę natychmiast rozpoznany. Właściwie nie wiem, co mną kieruje, że chcę wylądować na normalnym lotnisku; mam nadzieję, że alianccy żołnierze wykażą się rycerskością, którą należy okazać również pokonanemu przeciwnikowi. Wojna się skończyła, dlatego nie wierzę też w długie przetrzymywanie lub uwięzienie. Myślę, że nastanie wkrótce taki czas, kiedy każdy będzie mógł wrócić do swojej ojczyzny.

Stoję przy mojej kolumnie, by obserwować załadunek; nagle coś burczy wysoko; jest to pięćdziesiąt lub sześćdziesiąt rosyjskich bombowców typu Boston. Mogę jeszcze ostrzec, wtem już lecą bomby.

Leżę płasko z moją kulą na ziemi i myślę: „Jeśli chłopaki dobrze rzucają, będzie niesamowicie dużo strat, ponieważ wszyscy stoimy blisko siebie, jeden za drugim. Bomby spadają z wielkim trzaskiem. Mały dywan trafia trzysta metrów obok drogi, na której się ustawiliśmy, w środek miasta. Biedna ludność miasta Niemes!

Rosjanie atakują w dwóch dołotach. Również druga próba nie uszkadza naszej kolumny. Jednostki są już ustawione w szyku i oddalają się. Po raz ostatni widzę trzon mojego pułku, który przez lata był moim światem, był dla mnie wszystkim. Tyle wspólnie rozlanej krwi, a mimo wszystko dalej jesteśmy sobie bliscy! Pozdrawiam ich po raz ostatni.

Na północny zachód od Pragi, w miasteczku Kladno, mój pułk natrafia na rosyjskie czołgi i silne jednostki wroga. Zgodnie z warunkami zawieszenia broni musimy złożyć broń. Bez broni dalszy

marsz mamy zagwarantowany. Jednak uzbrojeni Czesi rzucają się na bezbronnych. Pastwią się nad nimi i w bydlęcy sposób mordują niemieckich żołnierzy. Tylko niewielu zdołało przebić się na Zachód, udało się to między innymi mojemu oficerowi wywiadowczemu porucznikowi Haufe. Reszta trafia do czeskiej i rosyjskiej niewoli. Również mój najlepszy przyjaciel Fridolin stał się ofiarą czeskiego terroru. Niebywale tragiczne, żeby po zakończeniu wojny skończyć w taki sposób. Podobnie jak polegli na wojnie żołnierze, tak i oni są dla nas męczennikami za wolne Niemcy.

Brygada już się oddaliła, a ja wybieram się na lotnisko w Kummer. Katschner i Fridolin jeszcze mi towarzyszą; później podążą za brygadą, naprzeciw swemu gorzkiemu losowi. Na Zachód chce mi koniecznie towarzyszyć sześć maszyn: lecimy trzema Ju 87 oraz czterema Fw 190. Leci z nami dowódca 2. Dywizjonu oraz porucznik Schwirblat, mój jednonogi towarzysz, który jeszcze w ostatnich tygodniach wyśmienicie zestrzeliwał czołgi. Zawsze mówił: „Czołgom jest całkowicie obojętne, czy jest zestrzelony jedną, czy dwiema nogami!”.

Po ciężkim pożegnaniu z Fridolinem i kapitanem Katschnerem — złe przeczucie mówi, że już więcej się nie zobaczymy — startujemy naszymi maszynami do ostatniego lotu. Postanawiamy lecieć do Kitzingen⁶⁷, ponieważ znamy je jako duże lotnisko i z tego powodu przypuszczamy, że zostało zajęte przez amerykańskie jednostki. W obszarze Saaz⁶⁸ walczyliśmy jeszcze z Rosjanami, którzy nagle wyłonili się z mgły i w swoim zwycięskim szale mają nadzieję połknąć nas bez wysiłku. Co nie udało im się przez pięć lat, również dzisiaj — w ostatniej bitwie — im się nie udaje.

Po dwóch godzinach zbliżamy się do lotniska. Jesteśmy zaciekawieni, czy amerykańska obrona przeciwlotnicza przystąpi jeszcze do działania. Przed nami widać już wielkie lotnisko Kitzingen. Przekazuję wszystkim pilotom, żeby lądując, starali się uszkodzić samolot; nie chcemy im oddać maszyn w pełni sprawnych do latania. Podwozie ma zostać wysunięte i naderwane w wysokim locie.

Najlepiej zrealizować to przy silnym jednostronnym hamowaniu z jednoczesnym naciskiem na ten sam ster. Na lotnisku widzę mnóstwo żołnierzy. Znajdują się pod amerykańską flagą — z pewnością jest to rodzaj demonstrowania zwycięstwa. Najpierw lecimy nisko nad lotniskiem, żeby się upewnić, że działka przeciwlotnicze nie zestrzela nas przy lądowaniu. Niektórzy żołnierze rozpoznają nas i niemiecki czarny krzyż belkowy na samolocie. Część świętującego zgromadzenia odpoczywa. Lądujemy zgodnie z rozkazem, tylko jedna maszyna gładko się toczy. Pewien sierżant z 2. Dywizjonu ma w ogonie swojego samolotu dziewczynę i obawia się, że przy tak zwanym lądowaniu na brzuchu zrobi dziewczynie krzywdę. „Oczywiście” nie zna jej; stała taka zagubiona na krańcu lotniska i nie chciała zostać z Rosjanami. Jego koledzy wiedzą na ten temat więcej.

Ustawiam się na samym przedzie pasa startowego. Przy mojej kabinie stoi już jakiś amerykański żołnierz z wymierzonym we mnie pistoletem maszynowym. Otwieram dach kabiny; już sięga po moje odznaczenia, żeby je zerwać; odpycham go i zamykam dach. Moja ostra reakcja prawdopodobnie spotkałaby się z natychmiastowym odwetem, gdyby nie podjechał jeep z amerykańskimi oficerami, którzy pouczyli i odesłali tego typu. Podchodzą bliżej i zauważają, że mam całkowicie zakrwawiony opatrunek; to z walki powietrznej nad Saaz. Prowadzą mnie do swojego ambulatorium. Niermann nie spuszcza mnie z oka i cały czas jest przy mnie. Następnie wchodzę do pomieszczenia w górnej hali, która została urządzona jak kasyno.

Spotykam innych kompanów, którzy zostali tu umieszczeni; podnoszą się i pozdrawiają mnie zgodnie z wojskowymi honorami. Po drugiej stronie stoi kilku oficerów amerykańskich; nie podoba im się to powitanie i coś mruczą. Z pewnością należą do grupy pilotów myśliwców, która lata tutaj thunderboltami i mustangami. Podchodzi do mnie tłumacz i pyta, czy mówię po angielsku. Informuje mnie, że dowódca nie życzy sobie wojskowych pozdrowień.

— Nie będę mówił po angielsku, jesteśmy w Niemczech i mówimy tylko po niemiecku! — odpowiadam mu. — Jeśli chodzi o

pozdrowienie, to postępujemy zgodnie z rozkazami naszego dowództwa, a ponieważ jesteśmy żołnierzami, musimy je wykonać. Nie interesuje nas, czy panu takie pozdrowienie się podoba, czy nie. Proszę przekazać dowódcy, że jesteśmy pułkiem „Immelmann” i nie czujemy się więźniami, bo choć wojna się skończyła, to jednak nikt nie zwyciężył nas w powietrzu. Niemieccy żołnierze nie zostali pokonani militarnie, lecz tylko przytłoczeni liczebną przewagą wroga. Wylądowaliśmy tutaj, ponieważ nie chcieliśmy zostać na terenach okupowanych przez Rosjan. Nie mamy zamiaru o tym debatować, chcemy się tylko gdzieś umyć i coś zjeść.

Część oficerów ma ponure miny, ale wolno nam się umyć w pokojukasynie; nawet możemy popływać. Czujemy się jak w domu, ale dlaczego miałyby być inaczej, przecież jesteśmy w Niemczech. Rozmawiamy swobodnie. Następnie spożywamy posiłek i przychodzi tłumacz, który w imieniu dowódcy pyta, czy zechcielibyśmy później porozmawiać z nim i jego oficerami. Wymieniamy uwagi na temat latania, dopóki rozmowa nie zaczyna dotyczyć problemu: „Wojna wygrana czy przegrana, i dlaczego”. Na zewnątrz słychać straszny huk, Murzyni świętują zwycięstwo, alkohol robi swoje. Nie chcę przechodzić przez dolną halę; w powietrzu świszczą kule radosnych wystrzałów! Późno idziemy spać.

Prawie wszystko, czego nie mieliśmy przy sobie, zostało skradzione w nocy. Brakuje mi najbardziej wartościowej rzeczy — mojej książki lotniczej, w której są zapisane wszystkie loty na wroga ze szczegółowymi danymi i dokumentami, od pierwszego aż do dwa tysiące pięćset trzydziestego. Również kopia Brylantów, dokument nadania, wysokie odznaczenie węgierskie; o zegarkach i innych rzeczach nawet nie wspomnę. Nawet moją protezę Niermann musiał wyciągać spod łóżka jakiegoś typa. Pewnie chciał wyciąć z niej kawałek i później sprzedać jako pamiątkę po „odznaczonym oficerze”.

Zostałem poinformowany, że mam natychmiast udać się do głównej kwatery amerykańskiej 9. Armii Powietrznej. Odmawiam, domagam się zwrotu skradzionych rzeczy. Po długich namowach idę razem z

Niermanmen; skradzione rzeczy zostaną oddane, jak tylko złapią złodziei. W kwaterze armii jesteśmy przesłuchiwani przez trzech oficerów sztabu generalnego. Na wstępie pokazują nam fotografie, które zrobili — tak nam powiedziano — w obozach koncentracyjnych. Jako Niemcy jesteśmy współwinowajcami. Nigdy nie widziałem żadnego obozu koncentracyjnego, ale nikt mi nie wierzy. Mówię dalej, że jeśli doszło do nadużyć, są one godne pożałowania i naganne, a ludzie odpowiedzialni za to powinni zostać ukarani. Jednakże nie jesteśmy odosobnieni, wiele narodów w różnym czasie postępowało równie okrutnie; przypominam sobie Burów.

Nie mogę uwierzyć, że przedstawione na fotografiach góry ciał pochodzą z obozów koncentracyjnych. Takie obrazy, wyjaśniam im, widzieliśmy po atakach czterosilnikowych alianckich bombowców na Drezno i Hamburg, gdzie strzelano na oślep bombami burzącymi i fosforowymi. Zginęła wówczas niezliczona liczba kobiet i dzieci.

Jeśli interesują panów nikczemne czyny, mogą znaleźć na pewno dużo materiału — do tego zupełnie świeżego — u ich wschodnich sprzymierzeńców.

Nie pokazują mi już więcej żadnych fotografii. Po moim wywodzie oficer spisujący zeznania spogląda na nas złowrogo, pewnie myśli: „Typowi naziści”. Nie wiem, dlaczego jest się „typowym nazistą, gdy mówi się prawdę. Oni nie mają pojęcia, że nigdy nie walczyliśmy pod szyldem politycznego ugrupowania, walczyliśmy dla Niemiec. W tej walce zginęły też miliony naszych towarzyszy. Ignorują moje słowa, jeszcze pożałują swojej decyzji — niszcząc bowiem nas i nasz kraj, zburzyli wał ochronny przed bolszewizmem. Przypisują mojej wypowiedzi jedynie propagandowe znaczenie i nie chcą słuchać. Uważają, iż chcemy poróżnić aliantów. Kilka godzin później udajemy się do generała dowodzącego armią powietrzną, Wylanda.

Generał pochodzi z Niemiec, z Bremy. Robi na mnie dobre wrażenie. Podczas rozmowy opowiadam mu, że w Kitzingen jego żołnierze skradli mi wartościowe przedmioty. Pytam, czy to normalna praktyka. Strasznie się zdenerwował, nie z powodu mojej

wypowiedzi, lecz z powodu złodziejstwa. Rozkazuje swojemu adiutantowi, żeby zażądał od dowódcy jednostki w Kitzingen zwrotu wszystkich skradzionych rzeczy i grozi sądem polowym. Mnie prosi, bym był w Erlangen gościem tak długo, aż wszystko odzyskam.

Po naszej rozmowie jedziemy jeepem na peryferie miasta, gdzie nam obu została przydzielona niezamieszкана willa. Posterunek przed nią dowodzi, że nie jesteśmy całkowicie wolni. Na posiłki do kasyna zawozi nas samochód. Wieść o naszym pobycie szybko rozniosła się po Erlangen i często mamy gości przy płocie. Gdyby na posterunku nie obawiano się kontroli, nikt by nas nie pilnował.

Tak więc jesteśmy pięć dni w Erlangen. Nie widzimy więcej kompanów, którzy pozostali w Kitzingen.

14 maja zjawia się kapitan Ross, oficer dochodzeniowy wojsk lotniczych. Mówi dobrze po niemiecku i przekazuje nam od generała Wylanda, że w Kitzingen niestety nic jeszcze nie ustalono. W mgnieniu oka przychodzi wezwanie, zgodnie z którym mamy natychmiast zostać przewiezieni na przesłuchanie do Anglii, z krótką przerwą w Wiesbaden. 16 maja przybywamy do obozu w pobliżu Londynu. Zakwaterowanie oraz wyżywienie marne, ale angielscy oficerowie traktują nas poprawnie. Pilnuje nas stary kapitan, w cywilu jest rzecznikiem do spraw patentowych w Londynie. Przychodzi codziennie i pewnego dnia zauważa na moim stole moje złote Liście Dębu. Wpatruje się w nie z zamyśleniem, kręci głową i mamrocze:

— jak wielu zmarłych mogło nas to kosztować!

Jak mu wyjaśniłem, że zdobyłem je w Rosji, znacznie się rozluźnił.

W ciągu dnia przesłuchują mnie angielscy oraz amerykańscy oficerowie, którzy interesują się różnymi rzeczami. Zasadniczo mamy odmienne poglądy. Nie ma w tym nic dziwnego, ponieważ większość akcji przeprowadzałem w samolocie średniej prędkości, przez co doszedłem do innych wniosków niż alianci, którym, z powodu własnego bezpieczeństwa, zależało na każdym zyskanym kilometrze na godzinę. Nie wierzą w ponad dwa i pół tysiąca moich lotów tak

wolną maszyną i nie są bynajmniej zainteresowani, by pójść w moje ślady, ponieważ zagrażałoby to ich życiu. Wychwalają własne, znane mi już rakiety, którymi mogą strzelać z najszybszych samolotów i niechętnie słuchają, że ich celność w porównaniu do mojej pozostawia wiele do życzenia. Przesłuchanie nie obciąża mnie jakoś szczególnie, nie odnosiłem przecież sukcesów dzięki nowinkom technicznym. Rozmowa dotyczy w gruncie rzeczy latania i zakończonej wojny. Oficerowie-wyspiarze mają jednak respekt przed dokonaniem przeciwnika, prezentują więc zdroworozsądkowe poglądy, co odebraliśmy bardzo pozytywnie. W ciągu dnia przez czterdzieści pięć minut możemy przebywać na dworze, przechadzamy się wtedy po terenie ogrodzonym drutem kolczastym. Przez resztę czasu czytamy lub snujemy powojenne plany. Po około czterdziestu dniach zostaliśmy wywiezieni na północ, do amerykańskiego obozu jenieckiego. W obozie tym znajdują się tysiące więźniów. Wyżywienie jest bardzo marne, więc część przebywających tu od dłuższego czasu żołnierzy jest już wycieńczona. Mój kikut sprawia mi kłopoty i musiałby zostać zoperowany; obozowy lekarz odrzuca taką opcję i uzasadnia, że przyleciałem tu przecież z jedną nogą i nie obchodzi go, co dzieje się z moim kikutem. W kikucie wywiązało się zapalenie i odczuwam silny ból. Takie traktowanie byłego oficera w obecności tysięcy żołnierzy to niezła akcja propagandowa. Duża część funkcjonariuszy obozu zna nasz kraj; są to emigranci, którzy po roku 1933 opuścili Niemcy. Mówią po niemiecku tak jak my. Murzyni są dobrodusznymi, o ile właśnie nie są pijani.

Trzy tygodnie później w towarzystwie Niermanna i sporej części ciężko rannych jedziemy pociągiem do Southampton. Tam wsiadamy na pokład frachtowca „Kaiser”. Od dwudziestu czterech godzin nie dostaliśmy nic do jedzenia i przypuszczamy, że aż do Cherbourg nic się nie zmieni, ponieważ amerykańska załoga statku trzyma żywność dla ludności francuskiej. Pewien dowódca żołnierzy rosyjskich przedziera się więc do pomieszczenia z zapasami i sam przejmuje kontrolę nad ich rozdzielaniem. Załoga statku nie kryje

niezadowolenia. Jazda do nowego obozu w Cherbourg w pobliżu Carentan nie jest przyjemna, francuscy cywile rzucają w ciężko rannych żołnierzy kamieniami. Mimowolnie myślimy o spokojnym życiu francuskich robotników pracujących w Niemczech. Wielu z nich doceniało, że w tamtym czasie zatrzymaliśmy na wschodzie Sowietów. Rzucania kamieniami też będą kiedyś żałować.

Warunki w nowym obozie są takie same jak w poprzednim, angielskim. Również tutaj nikt nie chce mnie zoperować. Ze względu na mój stopień nie mam nawet co myśleć o zwolnieniu. Pewnego dnia zawieziono mnie na lotnisko w Cherbourg. Początkowo myślałem, że chcą mnie oddać w ręce Sowietów. Feldmarszałek Schörner z wojny lądowej i ja z wojny powietrznej; schwytanie takich osobistości przez Rosjan byłoby nie lada wyczynem! Busola wskazuje trzysta stopni, więc chodzi o Anglię! Dlaczego? Lądujemy około trzydziestu kilometrów w głąb kraju na lotnisku Tangmere, Szkoła Dowódców RAF-u. Dowiaduję się, że trafiłem tutaj z rozkazu pułkownika Badera. Bader jest bardzo znanym lotnikiem RAF-u. Podczas wojny został zestrzelony nad Francją; latał z dwiema protezami podudzia. Dowiedział się, że byłem w obozie w Carentan. Był w niemieckim więzieniu i podjął kilka prób ucieczki. Bader zdaje się ma nieco inne poglądy niż owi wieczni podżegacze, którzy z nas, Niemców, za wszelką cenę chcą zrobić barbarzyńców.

Czas spędzony w Anglii jest dla mnie odpoczynkiem po pobycie w obozie. Tutaj znowu odczuwam, że istnieje jeszcze coś takiego, jak szacunek dla dokonań przeciwnika i honor; to powinno być czymś oczywistym w każdym korpusie oficerskim na świecie.

Bader ściąga z Londynu swojego człowieka, który zajmuje się protezami i który wykona jedną dla mnie. Odrzucam propozycję, ponieważ nie mogę zapłacić za pracę. Na Wschodzie straciłem cały swój dobytek, a jeszcze nie wiem, jaka czeka mnie przyszłość. Przynajmniej nie mogę zapłacić w dewizach. Bader jest prawie obrażony, że nie przyjmuję propozycji i że zadręczam się myślami, kto zapłaci. Przychodzi razem z człowiekiem od protez, który robi odcisk

gipsowy. Pojawia się kilka dni później i wyjaśnia, że w środku kikuta musi być duże zapalenie, ponieważ jest on na dole grubszy niż w części górnej. Z tego powodu najpierw trzeba przeprowadzić operację, a dopiero później sporządzić protezę.

Kilka dni później Amerykanie dopominają się o mnie: „Zostałem przecież tylko wypożyczony”, i mam już wracać. Czas odpoczynku dobiega końca. Podczas ostatnich dni szkolenia dowódców jednostek wywiązuje się ciekawa rozmowa. Pewien członek RAF-u, pochodzenia nieangielskiego, chce mnie rozdrażnić lub zastraszyć i pyta co zrobiliby ze mną Rosjanie, gdybym teraz wrócił na Śląsk, gdzie jest moja ojczyzna i skąd pochodzę.

— Uważam Rosjan za wystarczająco bystrych — odpowiadam — by mogli skorzystać z mojego doświadczenia. W samej dziedzinie polowania na czołgi, które będą odgrywały ważną rolę w każdej kolejnej wojnie, moje szkolenie mogłoby niekorzystnie wpłynąć na sytuację wroga. Samemu sobie mogę przypisać pięćset zniszczonych czołgów i jeśli w następnych latach wyszkoliłbym od pięciuset do sześciuset pilotów, z których każdy zniszczy przynajmniej sto czołgów, łatwo można sobie wyliczyć, jak dużo nowych czołgów musiałby wyprodukować wrogi przemysł zbrojeniowy.

Słysząc szmery i zostaję zapytany ze wzburzeniem, jak można pogodzić moje stanowisko z wrogim nastawieniem wobec bolszewizmu. Jak dotąd nie było wolno sprzymierzeńcom wyrażać się negatywnie o Rosji. Teraz jednak coraz częściej mówi się o uprowadzeniach, o gwałtach i okrucieństwach, o krwawym terrorze, którym „azjatyckie hordy” poddają podległe im ludy... Dla mnie to nowość, ponieważ dotychczas skrupulatnie unikano rozpowszechniania poglądów, które my od dawna głosimy. Dowódcy jednostki RAF-u, którzy w Murmańsku, po rosyjskiej stronie, latali hurricane'ami, opowiadają swoje wrażenia; są wstrząśnięci. Z naszych zestrzelonych tam załóg mało kto został przy życiu.

— I pan chciałby zostać zatrudniony przez Rosjan?

— Bardzo chciałem poznać wasze stanowisko na temat rosyjskich

sprzymierzeńców. Nie mówiłem przecież nic o moich zamiarach, odpowiedziałem tylko na zadane mi pytanie — odpowiadam. Temat Rosji nie pada więcej podczas mojej obecności.

Samolot zabiera mnie z powrotem do obozu we Francji, w którym muszę spędzić jeszcze trochę czasu. Dzięki staraniom niemieckich lekarzy w końcu udaje im się załatwić przeniesienie do szpitala wojskowego. Niermann został zwolniony kilka dni wcześniej do strefy angielskiej. Nie dało się już tego odroczyć; wiele zrobił, żeby móc zostać ze mną. W przeciągu ośmiu dni przenoszę się z francuskiego obozu do pociągu sanitarnego, który ma mnie zabrać do szpitala przy jeziorze Starnberg. Pociąg zawraca jednak w Augsburgu i rusza w kierunku Fürth. W tamtejszym szpitalu wojskowym mój kikut znajduje się wreszcie pod odpowiednią opieką lekarską.

POSŁOWIE WYDAWCY NIEMIECKIEGO

Chyba nie ma drugiego takiego żołnierza niemieckiego z okresu II wojny światowej, który jak Hans-Ulrich Rudel, nadal, prawie czterdzieści lat po zakończeniu wojny i nawet po swojej śmierci, byłby przedmiotem tak gorących dyskusji. Dlaczego? Rudel był najbardziej utytułowanym żołnierzem Wehrmachtu, po 2530 odbytych lotach bojowych jako jedyny odznaczony został Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego ze Złotymi Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami. Poprzez spektakularne operacje, wielokrotnie niosące wyzwolenie i pomoc oblężonym kolegom z wojsk lądowych, jak i później grupie cywilnych uchodźców, Rudel znany był zarówno przyjacielom, jak i wrogom.

Wiele cech jego osobowości — odwaga, wytrwałość, gotowość do działania, wstrzeźliwość, bezwzględność wobec samego siebie — uczyniło z niego wzór bohatera. I właśnie tu tkwi problem Rudla oraz jego osobista tragedia. Co bowiem czyni bohater doświadczony porażką, po wielkiej przegranej, upokorzeniu, z chęcią zemsty za wstyd i hańbę całego narodu?

Feldmarszałek Walther Model, również sławny, wielokrotnie odznaczany mistrz defensywy, wzorowy dowódca, rozwiązał podległą mu grupę armii i zadał sobie śmierć, aby otworzyć swoim żołnierzom drogę do ratującej ich niewoli⁶⁹. Model uczynił to, gdy odkrył, że z militarnego punktu widzenia wszystko jest stracone i chociaż dowództwo nadal żądało walki do ostatniego żołnierza, on nie mógł tego zaakceptować. Nie można przecież żądać od wszystkich bohaterów, aby ponieśli konsekwencje ostatecznej porażki. To byłoby

absurdalne. Ale jak żyją bohaterowie dotknięci porażką? Rudel po zakończeniu wojny miał około trzydziestu lat⁷⁰ i nie mógł poradzić sobie z politycznym aspektem wojny. Nigdy wcześniej, podczas nieustannych działań na froncie, nie przyszło mu na myśl, że nie można utożsamiać niemieckiego narodu z rządami Rzeszy. Rudel przeżył ogromne rozczarowanie, wszystko to, o co walczył, legło w gruzach. To jedno. Ale równie trudna dla bohaterów po klęsce jest czysto materialna egzystencja. Zdawało się, że Rudel nie widział żadnego wyjścia, jednak starał się ułożyć sobie życie „pomimo wszystko, na przekór wszystkiemu” (tak brzmi również tytuł jego pierwszej książki⁷¹). Czuł się, jak i inni dzielnie walczący żołnierze, niesprawiedliwie potraktowany, zniesławiony, i chciał zająć stanowisko w tej sprawie. Rozgoryczony opuścił Niemcy i przez wiele lat żył głównie w Ameryce Południowej. Tamtejszy układ sił politycznych nie pomógł mu w lepszym zrozumieniu demokracji. Było raczej odwrotnie. Gdy Rudel chciał kandydować do Bundestagu w 1953 roku (do Niemieckiej Partii Rzeszy), zakwestionowano jego miejsce zamieszkania w Republice Federalnej Niemiec (wówczas miasto Coesfeld w Nadrenii Północnej-Westfalii). Z tego względu Rudel nigdy nie został nawet kandydatem na członka partii. Wystąpił jedynie podczas ówczesnych wyborów do Bundestagu, jak również do Landtagu w 1955 r. i 1959 r., jako sympatyk DRP⁷². Rudel nie angażował się w politykę. Jednakże ludzie polityki wiele razy próbowali posłużyć się nim dla własnych celów. Jedni popierali go w myśl zatwardziałego radykalizmu prawicowego, natomiast inni wykorzystywali jego wizerunek, by unaocznić „zagrożenie ze strony prawicy” oraz jego tolerowanie w Republice Federalnej. (W wydanej w 1977 roku w formie „protokołu” książce Michaela Heretha *Der Fall Rudel oder Die Hoffähigkeit der Nazi-Diktatur* podane są nieprawdziwe dane, wskazujące, jakoby Rudel chciał kandydować do zdelegalizowanej jesienią 1952 roku Socjalistycznej Partii Rzeszy. Już sam termin wyborów podaje w wątpliwość fakt, że pomyłka powstała z niewiedzy.) Nazwisko Rudel miało być kojarzone z pozbawionym

skrupułów awanturnictwem wojennym, zaślepieniem dotyczącym politycznych faktów, brakiem rozsądku i niewiedzą, z zaciętością, anachronicznym kultem Führera, buntem, nagonką i kto wie, czym jeszcze. Gorliwcy świadomie pomijają fakt, że Rudel od dawna dystansował się od przynależności do jakiegokolwiek partii i że nie chciał, by wykorzystywano jego nazwisko w jakimkolwiek układzie politycznym. To jednak nie miało dla zainteresowanych żadnego znaczenia, przecież to był ich symbol raz na zawsze. Atmosfera nienawiści wokół Rudla i jego nazwiska była systematycznie podsycana. Ta nienawiść sięga tak daleko, że żadne wydawnictwo, które dba o swoją reputację, nie zdecyduje się wydać książki, której autorem jest Hans-Ulrich Rudel. Czy nie jest to nic innego, jak tylko próba użycia cenzury wynikająca z moralnej presji? Jednakże cenzura jest sprzeczna z ideałami wolności i demokracji, z ideałami reprezentowanymi przez tych, którzy Rudla i jemu podobnych starają się uciszyć. Prezentowane tutaj zapiski to pamiętnik wojenny Rudla, ale również dokument dotyczący historii II wojny światowej, naszej historii, z którą jeszcze się nie uporaliśmy, a którą szczególnie starają się zrozumieć młodsze pokolenia. Hans-Ulrich Rudel działał w tamtych czasach, był naocznym świadkiem drugiej wojny światowej. Tak jak każdy kamyczek jest elementem mozaiki, tak i zapiski w dzienniku są kolejnym żywym świadectwem kształtującym historyczny obraz tej. najtragiczniejszej z wojen.

Marguerite Schlüter

-
- ¹ Oradour-sur-Glane — miejscowość we Francji, w której 10 czerwca 1944 r. żołnierze Waffen-SS wchodzący w skład 2 Dywizji Pancerniej SS Das Reich w odwecie za zabicie niemieckiego oficera przez Resistance, wymordowali prawie całą ludność, w tym kobiety i dzieci spalone żywcem w kościele.
 - ² Pierre Clostermann opatrzył przedmową francuskojęzyczną edycję wspomnień H.-U. Rudla: H.-U. Rudel. *Pilote de Stukas*. („Trotzdem”) tłum. Max Roth, Paris 1951. Ukazała się ona zaledwie rok po opublikowaniu oryginału. Jeżeli nie zaznaczono inaczej, wszystkie przypisy pochodzą od redakcji.
 - ³ Pierre Clostermann, *Legrand cirque. Souvenirs d'un pilote de chasse français dans la R.A.F.*, Paris 1948. Wydanie polskie: *Wielki cyrk* tłum. Marian Krawczyk i Jolanta Morozowska, Gdańsk 2004.
 - ⁴ Tłum. fragmentu *Wielkiego cyrku* Emilia Skowrońska (przyp tłum).
 - ⁵ Pierwsze wydanie anglojęzyczne wspomnień H.-U. Rudla pt. *Stuka-pilot* z przedmową D. Badera, w tłumaczeniu Lyntona Hudsona ukazało się w Dublinie w 1952 r. Wydanie amerykańskie z 1958 r., które opublikowano w Nowym Jorku, zawierało dodatkowo wprowadzenie autorstwa rodziców pilota, Johanna i Marthy Rudlów.
 - ⁶ Adolf Galland (1912-1996) — pilot myśliwski cieszący się dużą sławą i uznaniem z powodu osiągnięć bojowych.
 - ⁷ Egon Mayer (1917-1944) — pilot myśliwski mający na koncie 102 potwierdzone zwycięstwa powietrzne.
 - ⁸ Skrót odznaczeń Zaszczytnego Krzyża Lotniczego oraz Orderu Zaszczytnej Służby.
 - ⁹ Wówczas Seiferdau — wieś w gm. Marcinkowice, pow. świdnicki.
 - ¹⁰ Wówczas Sagan.
 - ¹¹ Wówczas Niesky.
 - ¹² Görlitz, miasto powiatowe w Saksonii, jego prawobrzeżna część od 1945 r. znajduje się w Polsce i nosi nazwę Zgorzelec.
 - ¹³ Wówczas Lauban.
 - ¹⁴ Ojciec H.-U. Rudla, Johannes Rudel, żonaty z Marthą Rudel z d. Mueckner, był pastorem ewangelickim.
 - ¹⁵ Obecnie część miejscowości Geltow w gm. Schwielowsee w pow. ziemskim Pottsdam-Mittelmark.
 - ¹⁶ Bad Muskau (pol. Mużaków) — miasto w Saksonii (pow. Görlitz), położone przy granicy z Polską.
 - ¹⁷ Wówczas Schneidemühl.
 - ¹⁸ Obecnie Czerniachowsk (poi. Wystruć), miasto w obwodzie kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.
 - ¹⁹ Niemcy przeżywali w ten sposób sowieckie bombowce Tupolew SB.

- ²⁰ Ernst-Siegfried Steen (ur. 1912), poległ 23 sierpnia 1941 r. podczas ataku lotniczego na krążownik „Kirów”, o czym pisze niżej autor wspomnień.
- ²¹ Rehilbitzy — miejscowość niezidentyfikowana. Jezioro Ilmień położone jest w obwodzie nowogrodzkim na północnym-zachodzie Rosji.
- ²² W niektórych źródłach nazwisko kaprała pisane jest przez „w” (Scharnow-ski).
- ²³ Batieckij — osiedle w obwodzie nowogrodzkim położone nad Udrajką, dopływem Ługi, 65 km na północny zachód od Nowogrodu i 140 km od Sankt Petersburga.
- ²⁴ Dialekt berliński charakteryzuje się m.in. zamianą głoski „g” na „j” (przyj. tłum.).
- ²⁵ Miasto w Rosji położone nad rzeką Ługą w obwodzie leningradzkim.
- ²⁶ Obecnie Gacznyna, miasto w centralnej części obwodu leningradzkiego.
- ²⁷ Samolot rozpoznawczo-łącznikowy Fieseler Fi 156 Storch.
- ²⁸ Gustav Preßler (1897-1985) — pilot myśliwski Luftwaffe, uczestniczył m. in. w kampanii polskiej 1939 r., kawaler Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego z Liśćmi Dębu.
- ²⁹ Obecnie Chmielnicki — miasto obwodowe na Ukrainie. Historyczna polska nazwa z okresu I Rzeczypospolitej to Płoskirów.
- ³⁰ Curt Pflugbeil (1890-1955) — generał Luftwaffe. Po kapitulacji III Rzeszy dostał się do niewoli sowieckiej i został skazany na 25 lat robót przymusowych. Powrócił do Niemiec 4 stycznia 1954 r.
- ³¹ Autor błędnie podaje: KGB, instytucja ta powstała dopiero w październiku 1954 r., jej poprzednikiem był NKWD — Ludowy Komisariat Spraw Wewnętrznych funkcjonujący pod tą nazwą w latach 1917-1946.
- ³² Niżnyj Czir — stacja w rejonie surowikińskim obwodu wołgogradzkiego Federacji Rosyjskiej.
- ³³ Hans-Karl Stepp (1914-2006) — pilot myśliwski, kawaler Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego z Liśćmi Dębu.
- ³⁴ Georg Ludwig Heinrich Nicolaus Freiherr von Below (1907-1983) — adiutant Adolfa Hitlera ds. Luftwaffe w latach 1937-1945.
- ³⁵ Dywizja Pancerna SS „Leibstandarte SS Adolf Hitler”
- ³⁶ 3. Dywizja Pancerna SS „Totenkopf”
- ³⁷ Dywizja Großdeutschland — elitarna jednostka grenadierów pancernych Wehrmacht, niekiedy mylnie zaliczana do jednostek pancernych SS.
- ³⁸ Jednostka testowa.
- ³⁹ Willi Hörner (1912-1943) — kawaler Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego, poległ 21 lipca 1943 r. w miejscowości Łomowiec pod Ortem w Rosji.
- ⁴⁰ Wówczas Gołdap.
- ⁴¹ Wówczas Lötzen.
- ⁴² „Organy Stalina”. Tak Niemcy nazywali rosyjskie wyrzutnie raketowe — katusze.
- ⁴³ Berghof — oficjalna rezydencja Hitlera.
- ⁴⁴ Obecnie Gusiew — miasto w obwodzie kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.
- ⁴⁵ Tannenberg-Denkmal — mauzoleum poświęcone Paulowi von Hindenburgowi,

wybudowane w latach 1924-1927 pomiędzy Olsztynkiem i Sudwą dla upamiętnienia niemieckiego zwycięstwa nad armią rosyjską w 1914 r. pod Tannenbergiem (pl. Stębark).

- [46](#) Obecnie Cēis, miasto na Łotwie. W okresie I Rzeczypospolitej było stolicą województwa wendeńskiego w Inflantach.
- [47](#) Hyazinth Graf Strachwitz von Groß-Zauche und Camminetz (1893-1968), zwany Der Panzergraf, dowódca oddziałów pancernych w Wehrmachcie i Waffen-SS.
- [48](#) Obecnie Kluż-Napoka, miasto w Siedmiogrodzie (Rumunia).
- [49](#) Zapewne autor miał na myśli, że stacjonował na lotnisku wraz z rumuńskimi żołnierzami, wyposażonymi w ciężką broń.
- [50](#) Obecnie Sybin — stolica okręgu Sybin w Rumunii.
- [51](#) Turda — miasto położone w Siedmiogrodzie (Rumunia).
- [52](#) Jabos (od niem. Jagdbomber) — myśliwce bombardujące.
- [53](#) Obecnie Székesfehérvár — pierwsza stolica Węgier.
- [54](#) Rzeka Hron — płynie w Słowacji.
- [55](#) Zapewne autor miał na myśli Vértes — masyw górski na Węgrzech.
- [56](#) Rycerz (niem. Ritter) — tytuł szlachecki nadany Karłowi Ferdinandowi von Haltowi za dokonania wojenne (przyp. tłum.).
- [57](#) Obecnie Pyrzowice.
- [58](#) Obecnie Mirosławiec.
- [59](#) W wolnym tłumaczeniu: „Nic nie jest niemożliwe” (przyp. tłum.).
- [60](#) Obecnie Mimoň — miasto w Czechach.
- [61](#) Autor używa anachronicznego (powojennego) terminu. W okresie 1939-1945 nie istniało niepodległe państwo czechosłowackie.
- [62](#) Militarny obszar treningowy w Berlinie. Budynek na lotnisku były wykorzystywane dla przemysłu zbrojeniowego (przyp. tłum.).
- [63](#) Protektorat Czech i Moraw, satelickie państwo utworzone przez III Rzeszę z części ziem okrojonej Czecho-Słowacji, istniało w latach 1939-1945. Nigdy nie zostało uznane przez społeczność międzynarodową.
- [64](#) Obecnie Most, miasto powiatowe w północno-zachodnich Czechach.
- [65](#) Obecnie Litvinov, miasto w północno-zachodnich Czechach.
- [66](#) Obecnie Liberec, miasto w północnych Czechach.
- [67](#) Miasto powiatowe w Dolnej Frankonii (Bawaria).
- [68](#) Obecnie Žatec — miasto w północnych Czechach.
- [69](#) Feldmarszałek Walther Model popełnił samobójstwo 21 kwietnia 1945 r. w miejscowości Lintorf w Zagłębiu Ruhry, unikając w ten sposób wzięcia do niewoli przez Aliantów.
- [70](#) Dokładnie niespełna 29 lat.
- [71](#) Tytuł pierwszej książki Hansa-Ulricha Rudla brzmi Trotzdem, co można przetłumaczyć: „Mimo to”, „Pomimo wszystko” lub „Na przekór wszystkiemu”.
- [72](#) DRP(Deutsche Reichspartei) — Niemiecka Partia Rzeszy — skrajnie prawicowa

niemiecka partia polityczna istniejąca w latach 1950-1964. Formalnie rozwiązana rok później.



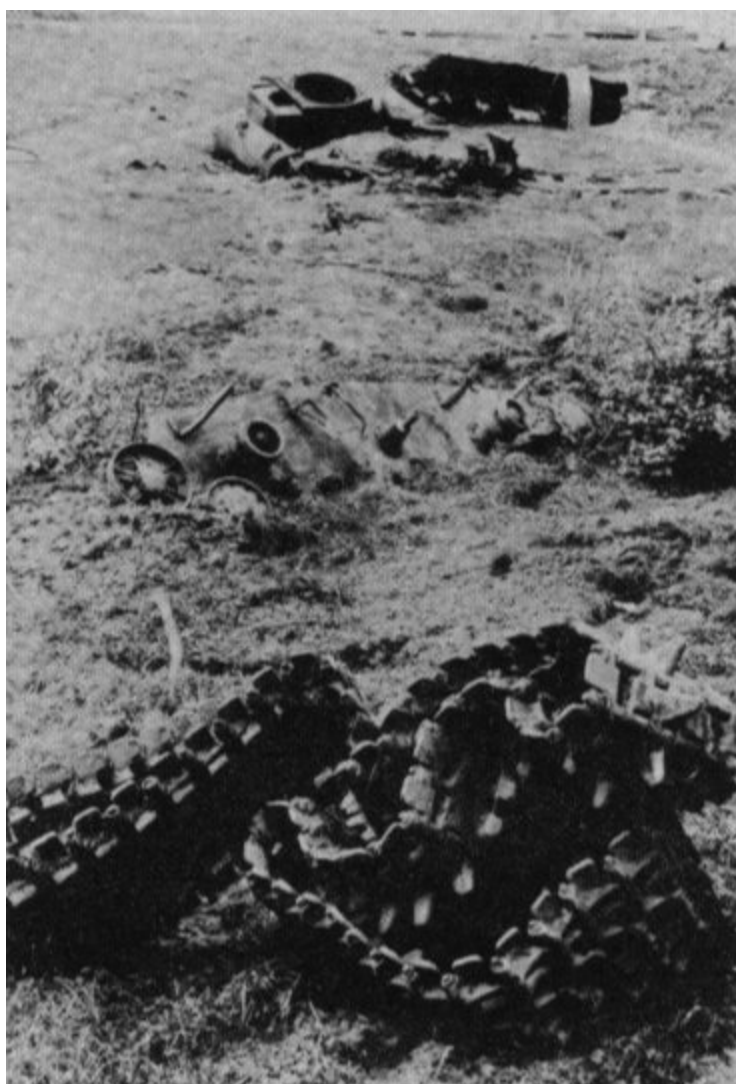
Podporucznik Hans-Ulrich Rudel w Polsce, wrzesień 1939 r.



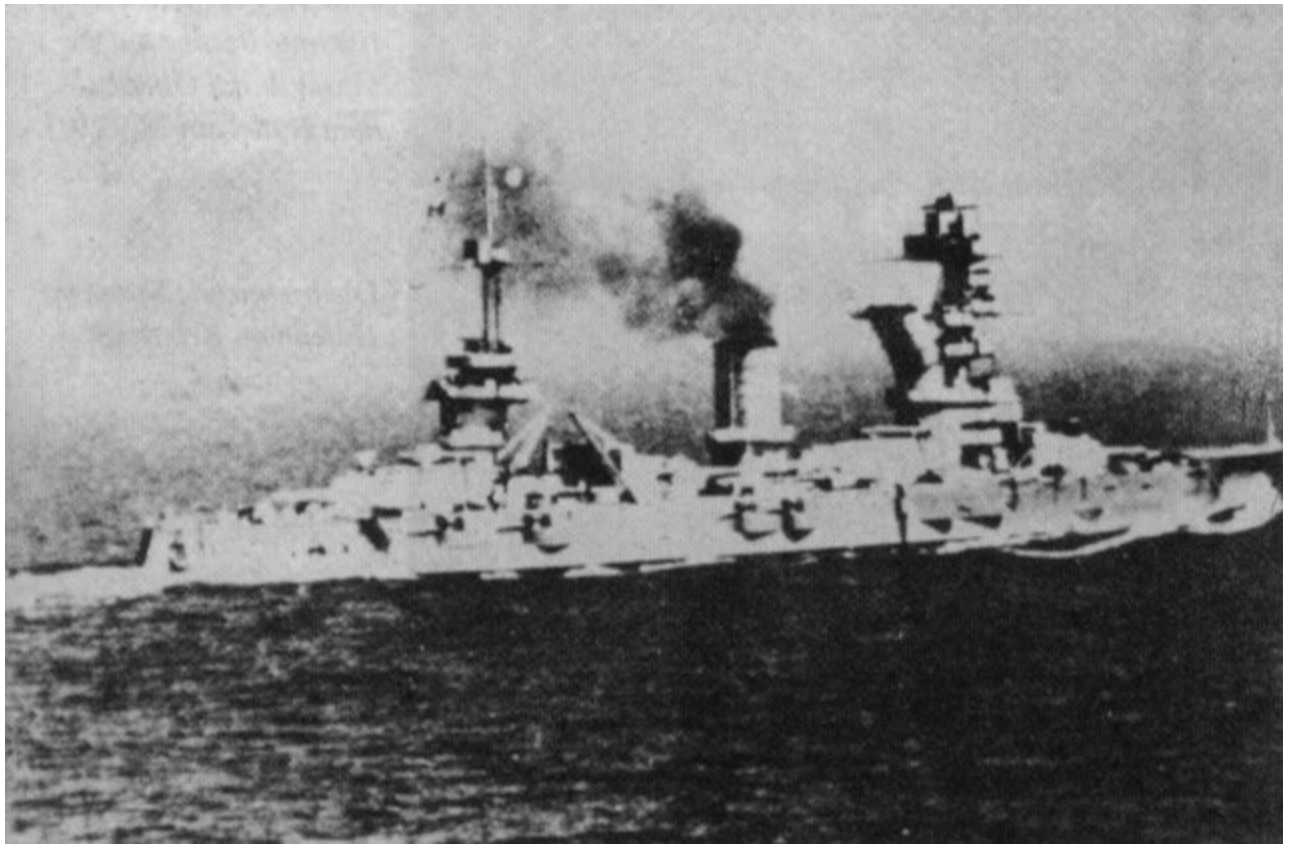
Droga do Białegostoku



Zniszczone wrogie czołgi



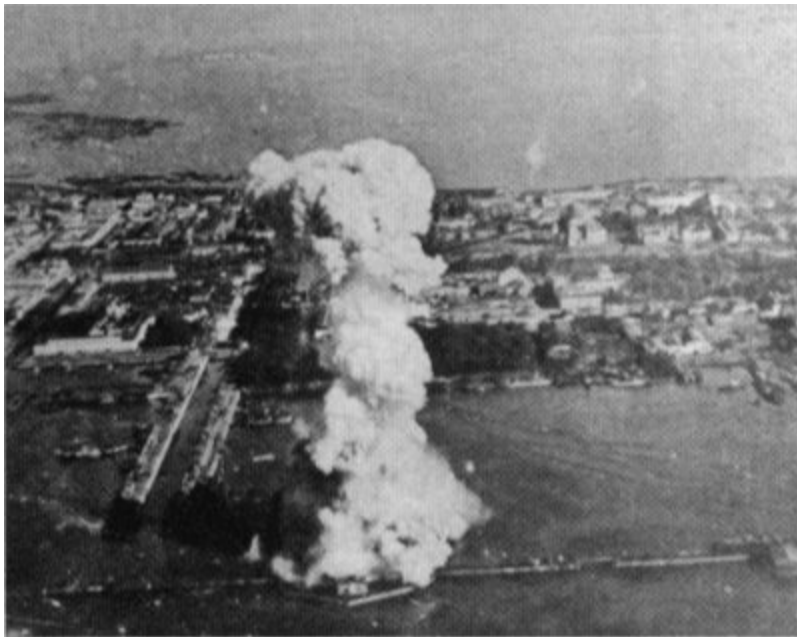
Zbombardowane rosyjskie czołgi, 1941 r.



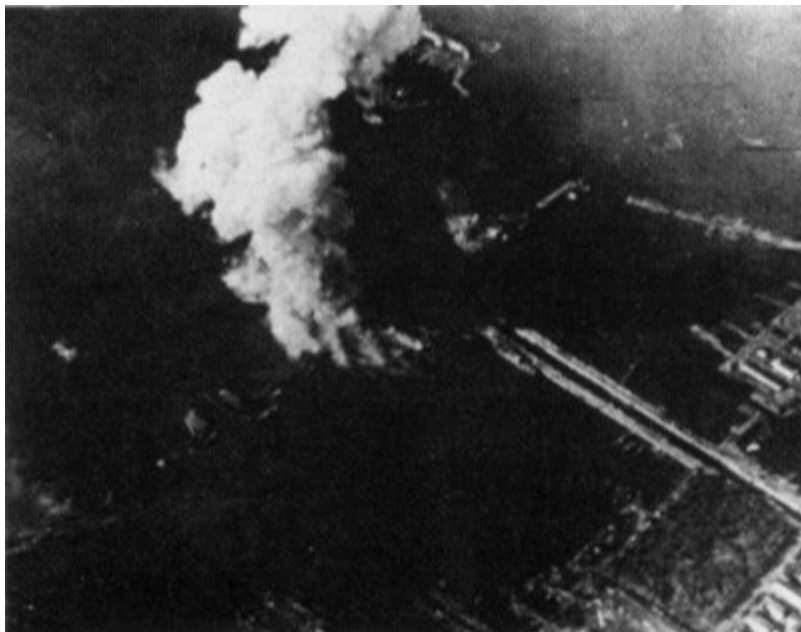
Sowiecki pancernik „Marat” w Zatoce Kronsztadzkiej



Port w Kronsztad z wypierającym 23 606 ton „Maratem”



Chmura po eksplozji „Marata” trafionego tysiąckilogramową bombą przez por. H.-U. Rudla, 23 września 1941 r.



Płonący „Marat” w porcie Kronsztad



Schron przeciwlotniczy dla pilotów i personelu naziemnego w rejonie Dugino



Atak na Nikolskoje, jesień 1941 r.



Po ataku sztukasów na Rżawki i Moskwę do natarcia przechodzą niemieckie czołgi (na pierwszym planie)



Omawianie akcji



Porucznik H.-U. Rudel po sześćsetnym locie bojowym nad Rosją



Dwadzieścia kilometrów od Stalingradu. Porucznik H.-U. Rudel ze swoim strzelcem Henschlem, listopad 1942 r.





Bitwa nad przyczółkiem mostu nad Kubaniem, czerwiec 1943 r.



Major Becker i odznaczony Krzyżem Żelaznym z Liśćmi Dębu H.-U. Rudel z kompanem z armii



Kapitan Rudel podczas omawiania akcji (atak na przyczółek mostu na Kubaniu), Kercz 1943 r.



W Kerczu na Krymie



Kercz 1943 r., omawianie akcji



Kapitan Rudel studiuje mapę



Minister Rzeszy Albert Speer, major dr Kupfer, Krauß, Boest, kapitan Rudel (od lewej)



Kapitan Rudel podczas szkolenia dotyczącego rozpoznawania wrogich czołgów



Kapitan Rudel ze swoim radiooperatorem, sierżantem sztabowym Henschlem, po 1300 lub 1000 nalocie na nieprzyjaciela, 23 września 1943 r.



Rudel z oficerami dywizjonu. 1200 lot w Orle, 24 lipca 1943 r.



Kapitan Rudel pod Dniepropietrowskiem z mechanikiem pokładowym Nicolausem Danzem, wrzesień 1943 r.



Rudel razem z lekarzem sztabowym Ernstem Gadermannem w Kirowogradzie



Kapitan Rudel we wsi Bolszaja Kostromka, październik 1943 r.



Podporucznik Cervais (z radiem) we wsi Bolszaja Kostromka



Gratulacje z okazji 1500. lotu na wroga, 9 października 1943 r. Dowódca pułku, major Hans-Karl Stepp, generał lotnictwa Kurt Pflugbeil, kapitan Rudel (od lewej)



Omawianie operacji wojskowej razem z załogą



Zapora w Zaporozżu



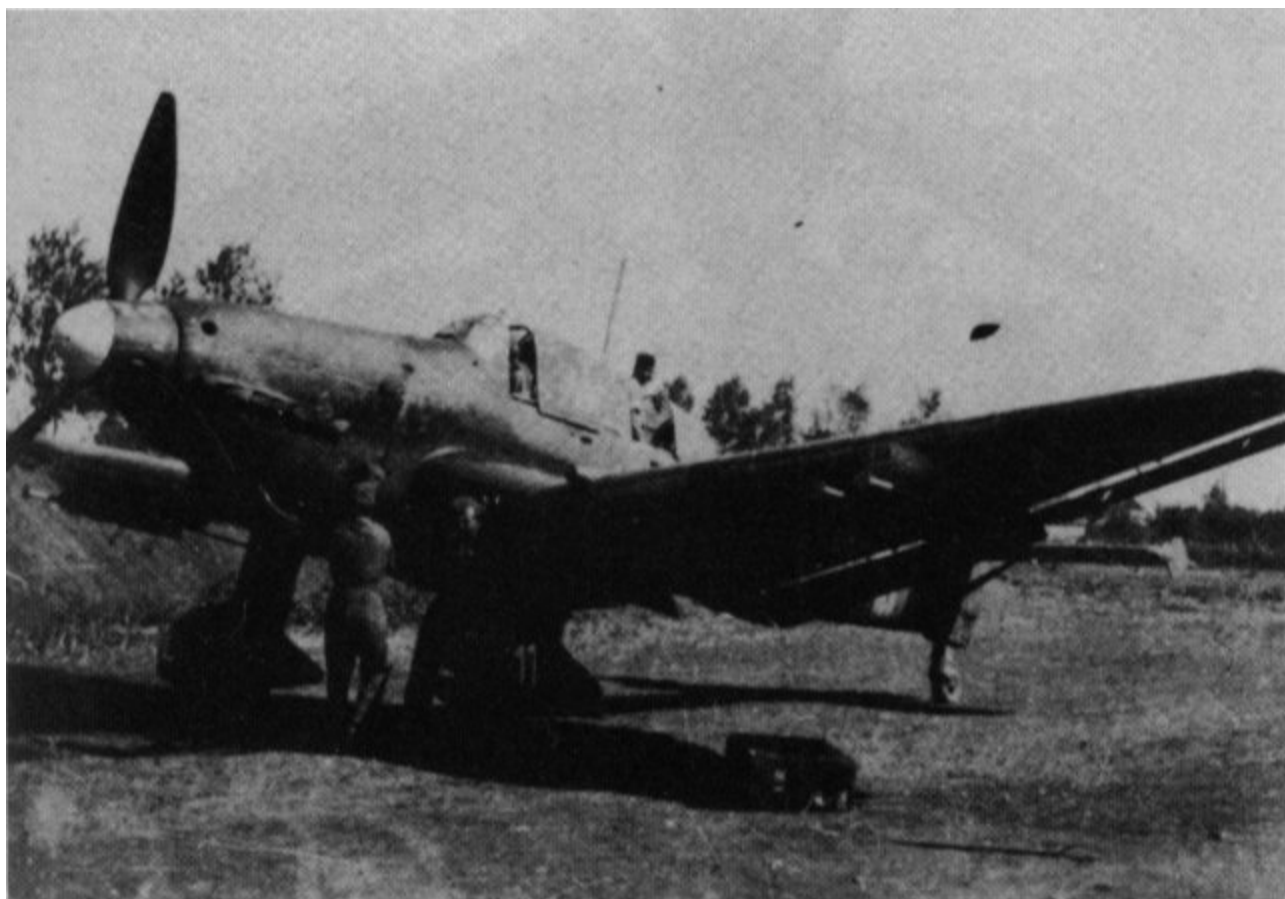
Po trafieniu z działa przeciwlotniczego w miejscowości Orzeł, jesień 1943 r.



Starszy sierżant Henschel po nadaniu mu Krzyża Rycerskiego, listopad 1943 r.



Kapitan Rudel z sierżantem Güntherem, listopad 1943 r.



Doktor Gadermann, uhonorowany odznaczeniem major Rudel i starszy sierżant Rottmann, 15 stycznia 1944 r. (po zniszczeniu 150 czołgów)



Z doktorem Breisendanzem — 1. Dywizjon — marzec 1944 r.



Kapitan Möbus, porucznik Jäckel, kapitan Dilley, kapitan Rudel i porucznik Thiede (od lewej)



U honorowany Krzyżem Rycerskim generał broni Otto Deßloch podczas rozmowy z majorem Rudlem, kwiecień 1944 r.



Major Rudel 1944 r.



3 czerwca 1944 r. major Rudel, z okazji 2000 lotu na wroga, został wyróżniony Złotą Odznaką Pilota Frontowego Luftwaffe z Brylantami i liczbą 2000



Z generałem broni Ferdinandem! Schörnerem w Huși w Rumunii, czerwiec 1944 r.



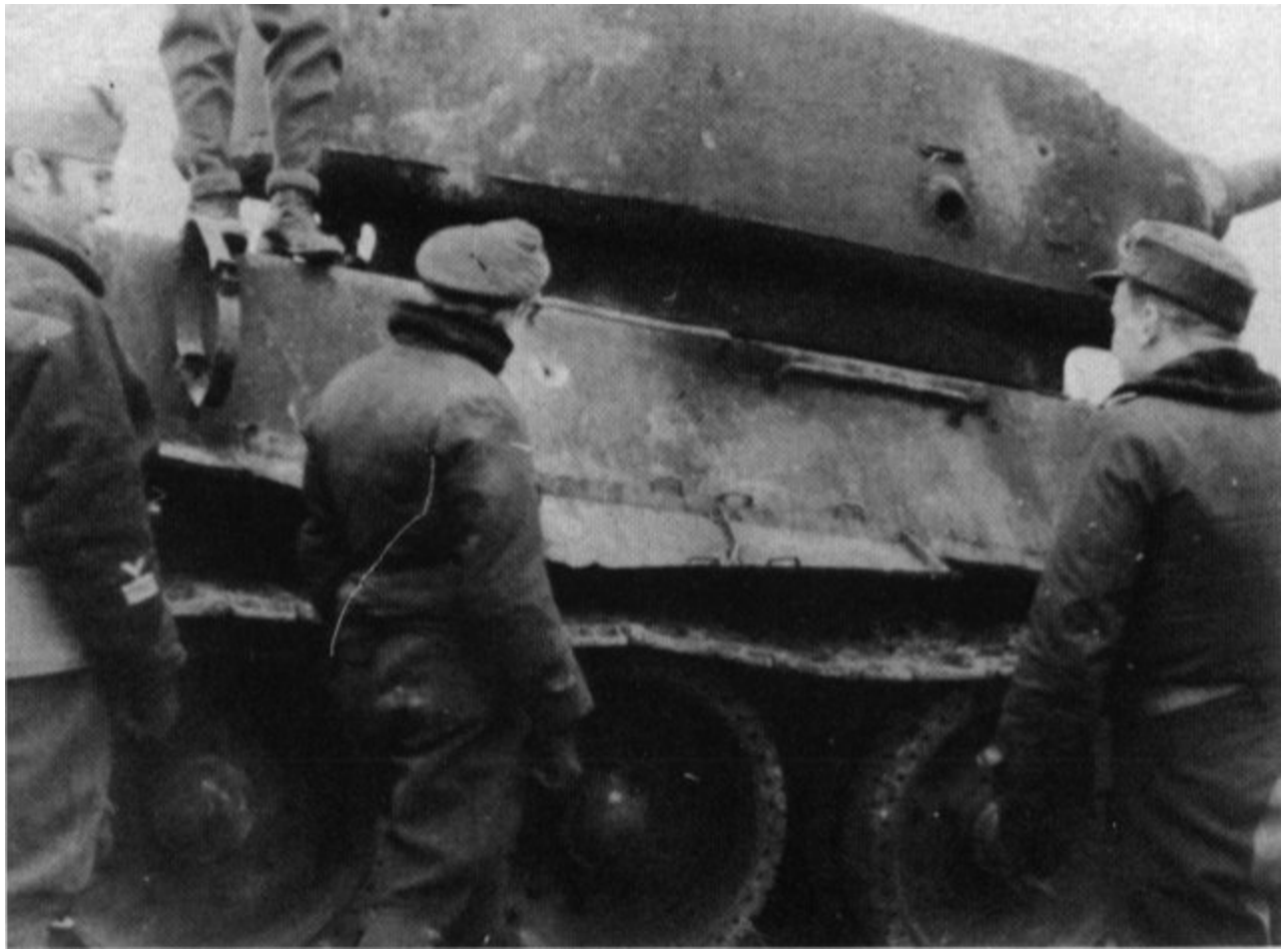
Z oficerem technicznym dywizjonu, kapitanem Katschnerem w Huși, 1944 r.



U generała broni Schörnera w pobliżu Cilesta



Z rumuńskim generałem wojsk lotniczych Emanoilem Ionescu w Huși



Ekspertyza jednego ze zniszczonych przez Rudla czołgów



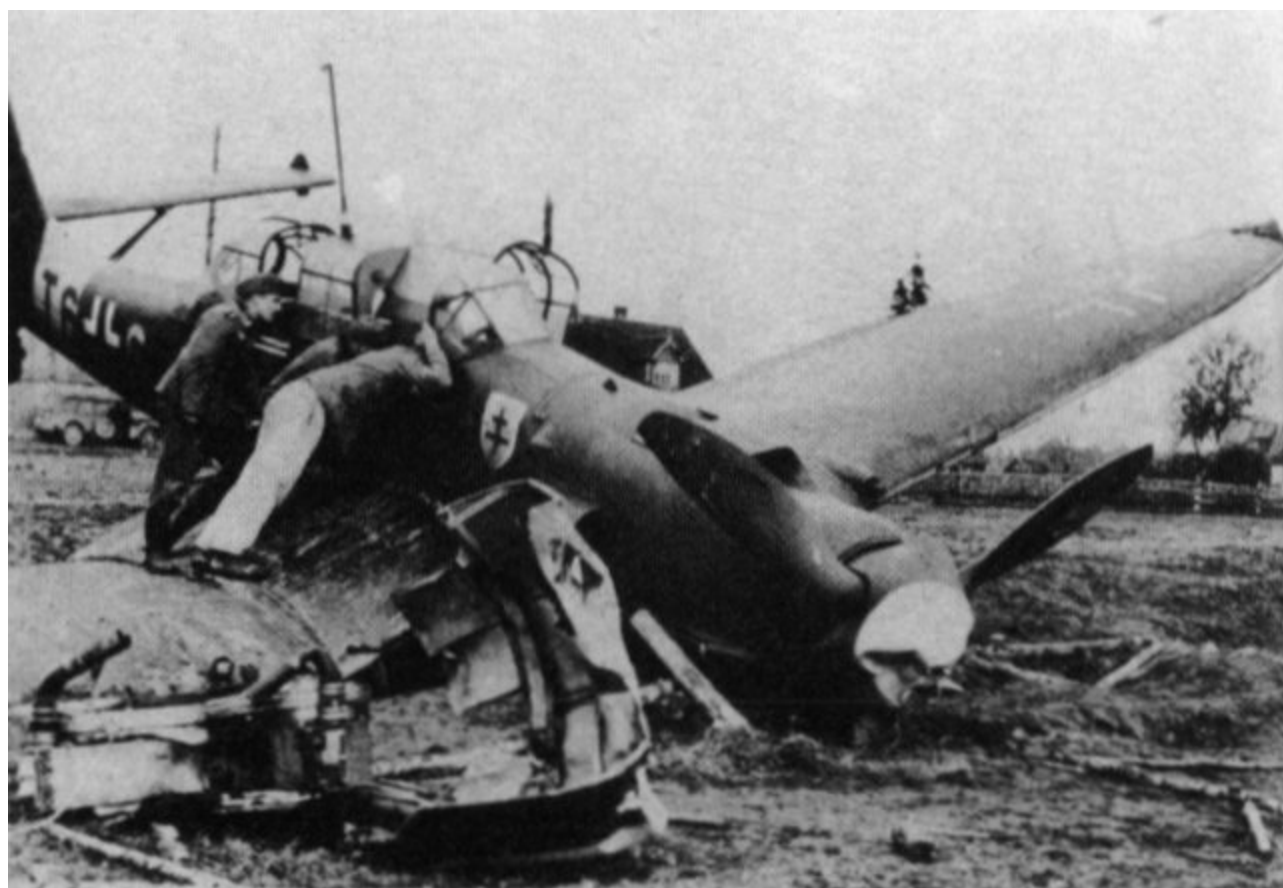
Kanonenvogel („ptak armatni”) Ju 87 z działkiem 3,7 cm



Ju 87 — bombowiec



Ładowanie armat



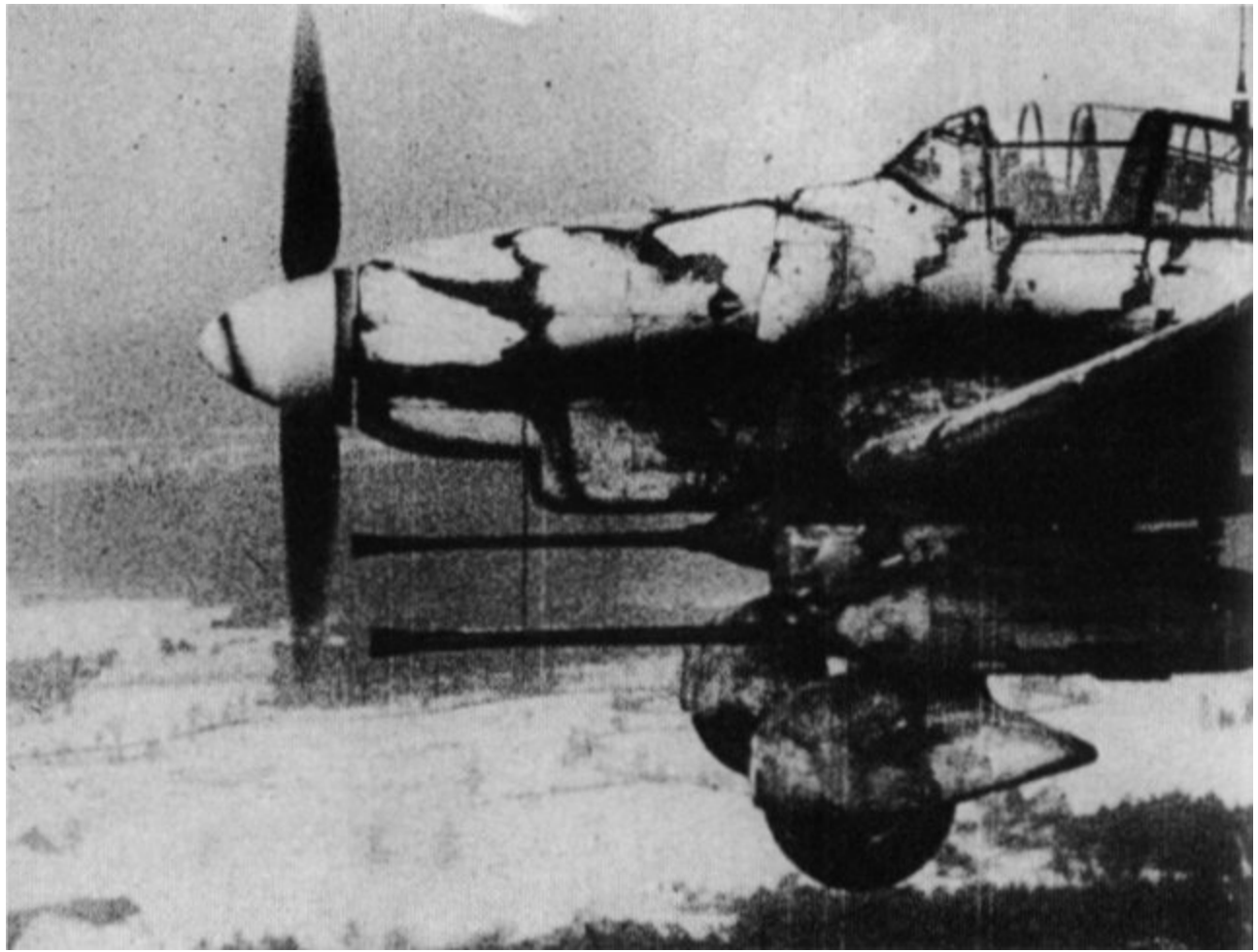
Rozbity Ju 87



Omówienie akcji, 1944 r.



Przygotowania do lotu na wroga



Rudel na Pomorzu, 1945 r.



Ju 87 podczas nalotu na wroga