

Manfred von Richthofen - Czerwony Baron

Moja rodzina

Członkowie mojej rodziny, Richthofenowie, aż do chwili obecnej nie wykazali się niczym szczególnym podczas wojen. Zawsze żyli na wsi i niewielu spośród nich zdecydowało się na opuszczenie rodzinnego domu

i wstąpienie do państwowej służby. Dziadek i pozostali przodkowie uparcie trzymali się rodzinnych włości wokół Wrocławia i Strzegomia i dopiero za życia dziadka wydarzyło się, że pierwszy Richthofen - jego kuzyn - został generałem.

Moja matka pochodzi z rodziny Schickfuss und Neudorf, której mentalność nie różniła się od Richthofenów i tak samo dała Ojczyźnie niewielu żołnierzy, ponieważ większość wolała pozostać ziemianami. Brat dziadka Schickfussa poległ w 1806 roku, a rewolucja w 1848 spowodowała spalenie jednego z najwspanialszych rodowych zamków. W rodzinach Schickfussów i Falckenhausów - takie było nazwisko panięnskie mojej babki - dominowały dwa zainteresowania: ujeżdżanie koni i polowania. Alexander Schickfuss uczestniczył w wielkich łowach w Afryce, Norwegii, na Węgrzech i Cejlonie.

Mój ojciec był pierwszym z naszej gałęzi Richthofenów, który postanowił zostać zawodowym żołnierzem. Jako młodzieniec wstąpił do korpusu kadetów, a potem dołączył do 12 regimentu ułanów. Był bardzo zdyscyplinowanym żołnierzem, ale zaczął uskarżać się na dolegliwości słuchu i w końcu musiał odejść z armii. Problemy zdrowotne pojawiły się po tym, gdy ojciec rzucił się do wody na ratunek jednemu ze swoich podwładnych, któremu groziło utonięcie. Choć był cały przemoknięty upierał się, że musi do końca spełnić swój obowiązek. Jak gdyby nigdy nic, nie zważając na pogodę, starał się pomóc pechowcowi. Obecne pokolenie mojej rodziny dało już wielu żołnierzy i oczywiście wszyscy zdolni do służby zgłosili się po wybuchu wojny do wojska. Od początku działań na froncie straciłem sześciu kuzynów, którzy polegli służąc w kawalerii.

Zostałem nazwany imieniem mojego wujka Manfreda, w okresie pokoju adiutanta Jego Wysokości i dowódcy korpusu gwardii, a podczas wojny dowodzącego korpusem kawalerii.

2 maja 1892 roku, w dniu moich narodzin, ojciec służył w 1 regimencie kirasjerów we Wrocławiu. Rodzina wówczas mieszkała w Kleinbergu. Początkowo do dziewiątego roku życia pobierałem naukę pod okiem prywatnych nauczycieli. Przez rok przebywałem w Świdnicy, gdzie chodziłem do szkoły, po czym zostałem kadetem w Wahlstatt. Podczas mojego pobytu w Świdnicy mieszkańcy miasta przyjęli mnie

tak

serdecznie, jakbym stamtąd pochodził. Przygotowany do kariery wojskowej rozpocząłem służbę w 1 regimencie ułanów.

Swoje przygody i przeżycia opisałem w tej książce.

Mój brat Lothar również jest pilotem i został odznaczony "Pour le Merite".

Najmłodszy brat jeszcze uczy się w korpusie kadetów i niecierpliwi się czekając aż będzie wystarczająco dorosły, by znaleźć się w czynnej służbie. Siostra, tak jak wszystkie kobiety w mojej rodzinie, opiekuje się rannymi jako pielęgniarka.

Życie kadeta

Jako jedenastoletni chłopiec wstąpiłem do korpusu kadetów. Nie byłem zbyt zadowolony, ale tak życzył sobie ojciec. Nikt nie wziął pod uwagę moich życzeń. Miałem niemałe trudności z dostosowaniem się do wymogów porządku i dyscypliny. Nie przejmowałem się zbyt poleceniami, które otrzymywałem. Starłem się tylko zdać egzaminy. Uznałem, że popełniłbym błąd robiąc więcej niż ode mnie wymagano, tak więc uczyłem się jedynie tyle, na ile było to konieczne. W efekcie nauczyciele nie mieli o mnie zbyt dobrego zdania. Tym co mnie naprawdę zajmowało był sport. Najbardziej lubiłem gimnastykę, piłkę nożną oraz wszystkie rozrywki poza murami szkoły i właśnie te zainteresowania zaowocowały licznymi nagrodami, jakie dostałem od dowódcy.

Wyjątkowo pociągały mnie najbardziej ryzykowne wygłupy. Na przykład, pewnego pięknego dnia razem z moim przyjacielem Frankenbergiem wspięliśmy się na wysoką wieżę po to, by na jej szczycie przywiązać moją chusteczkę do nosa. Dokładnie pamiętam jak trudno było przejść po rynnie. Kiedy po dziesięciu latach odwiedziłem w Wahlstatt najmłodszego brata, zobaczyłem, że moja chusteczka wciąż znajduje się tam, gdzie ją przywiązałem.

O ile dobrze wiem, Frankenberg był jedną z pierwszych ofiar tej wojny. O wiele lepiej czułem się w Lichterfelde, gdzie nie byłem już tak odizolowany od świata i zacząłem żyć jak inni ludzie.

Moimi najszcześniejszymi wspomnieniami z Lichterfelde są zajęcia sportowe, podczas których za przeciwnika miałem księcia Friedricha Karla. Książę zdobył wiele nagród, zarówno w biegach, jak i w piłce nożnej, ale nie mogło być inaczej, gdyż był spośród nas najlepiej wyćwiczony.

Wstępuję do wojska

Rzecz jasna, niecierpliwiłem się oczekując na rozpoczęcie służby w wojsku na Wielkanoc 1911. Niezwłocznie po zdaniu egzaminów na chorążego udałem się do 1 regimentu ułanów "Cesarza Aleksandra". Wybrałem ten pułk, gdyż stacjonował na moim ukochanym Śląsku i miałem w nim wielu znajomych i rodzinę, i wszyscy radzili mi wstąpienie doń.

Niesamowicie ucieszyłem się i bardzo szybko polubiłem służbę w moim regimentcie. Najbardziej radosną rzeczą dla młodego żołnierza było zostanie kawalerzystą. Mogę niewiele powiedzieć o czasach nauki sztuki wojennej. Doświadczenia stamtąd bardzo przypominają wcześniejszy korpus kadetów i dlatego też wspomnienia niekiedy bywają niezbyt przyjemne.

Pamiętam, jak jeden z moich nauczycieli kupił bardzo grubą klacz,

sympatyczne zwierzę, którego jedyną wadą był dość podeszły wiek. Przypuszczalnie mogła mieć około piętnastu lat. Potrafiła z elegancją wykonywać skoki i to nawet pomimo dość grubych kończyn. Często na "Biffy" (tak właśnie się nazywała) robiłem sobie przejażdżki.

Rok później, kiedy dołączyłem do regimentu, rotmistrz von Tr..., który bardzo lubił sport powiedział mi, że kupił zabawną niewielką klacz, tłąstą bestię, z przeznaczeniem do skoków. Wszyscy byliśmy zainteresowani zaznajomieniem się z tym grubym skocznym koniem, noszącym dziwne imię "Biffy". Bardzo szybko zapomniałem o starym zwierzęciu mojego nauczyciela z Akademii. Pewnego pięknego poranka klacz przybyła i wtedy zdziwiłem się widząc tę samą wiekową "Biffy", która teraz jako ośmiolatka zajmowała swoje miejsce w stajni kapitana. Przypuszczam, że za każdym razem, gdy kobyła zmieniała właściciela, równocześnie nabierała na wartości. Mój nauczyciel kupił ją jako piętnastoletnie zwierzę za 150 marek, natomiast von Tr... stał się właścicielem rzekomo młodszej "Biffy" rok później i zapłacił już 3500 marek. Nie udało się jej zdobyć żadnych nagród za skoki i jeszcze raz zmieniła właściciela, aż w końcu została zabita podczas akcji na początku wojny.

Zostaję oficerem
(jesień 1912)

W końcu dostałem epolety. Rozpierała mnie duma, uczucie najwspanialsze ze wszystkich, gdy ludzie zwracali się do mnie: "Panie poruczniku." Ojciec kupił mi wspaniałą klacz, "Santuzę". Nadzwyczaj cudowne zwierzę. Potulnie, niczym baranek zajmowała swoje miejsce w szyku. Z biegiem czasu odkryłem, że ma wielki talent do wykonywania skoków i pomyślałem, że należałoby zacząć ją trenować. Wtedy okazało się, że potrafi nadzwyczajnie skakać. W realizacji tego zamierzenia pomagała mi sympatia i współpraca ze strony mojego przyjaciela - von Wedela - który zdobył wiele nagród na swym ogierze "Fandango". We dwóch trenowaliśmy konie w skokach i ostrych gonitwach we Wrocławiu. "Fandango" był wspaniały, "Santuzza" zaś miała spore kłopoty, ale bardzo się starała. Miałem nadzieję, że jednak uda mi się z nią coś osiągnąć. Pewnego dnia, przed załadowaniem zwierzęcia do pociągu, chciałem jeszcze raz pokonać wszystkie przeszkody na placu manewrowym. Podczas przejazdu klacz poślizgnęła się. "Santuzza" była ranna, a ja miałem złamaną nogę. Spodziewałem się, że okaże się szybka w gonitwach i byłem niezwykle zaskoczony, gdy okazało się, że jest znudzona metodami szkoleniowymi von Wedela. Innym razem miałem szczęście dosiadać bardzo miłego konia na meatingu sportowym we Wrocławiu. Był niezwykle dobry i żywiłem spore nadzieje na odniesienie sukcesu. Po przejechaniu połowy dystansu zbliżałem się do ostatniej przeszkody. Z dalszej odległości widziałem, że musi ona wymagać czegoś wyjątkowego od

jeźdźca, chociażby dlatego, że zgromadził się przy niej spory tłum, który przyglądał się z niezwykłą uwagą. Powiedziałem do siebie: "Nie trać ducha. Na pewno pchasz się w jakieś kłopoty!". Pokonywałem przeszkodę z maksymalną szybkością. Widzowie machali do mnie i krzyczeli, że nie powinienem tak gnać, ale nic z tego do mnie nie docierało. Mój koń przeskoczył na drugą stronę, gdzie było strome zbocze nad rzeką Bystrzycą. Zanim zdążyłem poskromić ogiera ostrogami, ten skoczył i obydwaj znaleźliśmy się w wodzie. Oczywiście, wyrzuciło mnie z siodła i przeleciałem ponad łbem zwierzęcia. "Felix" dotarł do jednego brzegu rzeki, a ja do drugiego. Kiedy wróciłem wszyscy byli zdziwieni, że moja waga wzrosła o dziesięć funtów, choć powinienem zwyczajowo stracić około dwóch. Szczęśliwie, nikt nie wypominał mi, że jestem przemoczony do suchej nitki.

Miałem jeszcze innego, również bardzo dobrego wychowanka. Nieszczęsna bestia uczyła się wszystkiego - biegania, ostrych gonitw, skoków i w ogóle tego, co wiąże się ze służbą wojskową. Nie było nic, czego mój koń nie potrafiłby pojąć. Nazywał się "Blume" i odniosłem na nim kilka sukcesów. Ostatnią nagrodę zdobyłem w 1913 roku na zawodach cesarskich. Byłem jedynym, który skończył bieg bez znaczących potknięć, ale podczas jazdy zdarzyło się coś, czego nigdy więcej nie chciałbym doświadczyć. Na wrzosowisku Blume wpadł

kopytem

w króliczą norę, co skończyło się moim upadkiem z siodła i złamaniem obojczyka. Mimo wszystko starałem się nie przejmować wypadkiem. Przejechałem następane siedemdziesiąt kilometrów bezbłędnie i utrzymałem swój dobry czas.

Wszystkie gazety nie zawierały niczego innego poza zgola fantastycznymi opowieściami o wojnie. Już po kilku miesiącach przyzwyczailiśmy się do rozmów na ten temat. Tak często pakowaliśmy swoje bagaże, że stało się to wręcz nudne. Nikt nie wierzył, ani też nie tęsknił za wojną. My, którzy byliśmy najbliżej granicy i stanowiliśmy "oczy armii" (tak mówił mój dowódca) wierzyliśmy, że nic nie powinno się wydarzyć.

Pewnego dnia, jeszcze przed wojennymi przygotowaniem, siedzieliśmy razem z ludźmi z innego szwadronu w klubie oficerskim, około dziesięciu kilometrów od granicy. Jedliśmy ostrygi, popijaliśmy szampana i byliśmy bardzo weseli. Nikt nie myślał o wojnie.

Kilka dni wcześniej zaskoczyła nas matka Wedela. Przyjechała z Pomorza, by jeszcze raz zobaczyć syna przed wybuchem wojny. Gdy przekonała się, że wszyscy jesteśmy w dobrych nastrojach i nabrała pewności, że wcale nie myślimy o wojnie, poczuła się moralnie zobowiązana do zaproszenia nas na przyzwoite śniadanie. Siedzieliśmy rozbawieni i głośni, kiedy nagle otworzyły się drzwi. Stał w nich hrabia Kospoth, starosta Oels. Wyglądał jak duch.

Powitaliśmy starego przyjaciela gromkim "hallo!". Wyjaśnił nam powody swojego przybycia. Przyjechał osobiście, by przekonać się czy krążące plotki o rychłym wybuchu wojny są prawdziwe. Zakładał, zupełnie prawidłowo, że najlepsze wiadomości powinien uzyskać na granicy. Nie był zbytnio zaskoczony, gdy zobaczył nasze pokojowe

zgromadzenie. Dowiedzieliśmy się od niego, że wszystkie mosty na Śląsku są pilnowane przez warty i przygotowywano się do umacniania ważnych miejsc. Szybko przekonał się, że możliwość wybuchu wojny jest mało prawdopodobna i kontynuowaliśmy nasze świętowanie. Na drugi dzień dostaliśmy rozkaz wymarszu w pole.

Wybuch wojny

Ostrowo, 2 sierpnia 1914

Piszę te kilka słów w wielkim pośpiechu. Serdecznie Was pozdrawiam. Gdybyśmy mieli się więcej nie zobaczyć, to chciałbym najserdeczniej podziękować za wszystko, co dotychczas dla mnie zrobiliście. Nie pozostawiam żadnych długów, mam nawet paręset marek więcej, które jednak zabieram ze sobą. Ściskam każdego z Was z osobna
Wasz wdzięczny i posłuszny syn i brat Manfred
Przekraczamy granicę

Dla nas, kawalerzystów na granicy, słowo "wojna" nie zawierało w sobie niczego nieznanego. Każdy wiedział aż po najmniejszy szczegół co robić, a czym w ogóle nie zaprzętać sobie głowy. Ale teraz nikt nie miał konkretnego pomysłu na to, co powinniśmy uczynić na początku. Choć każdy żołnierz cieszył się z okazji pokazania swoich zdolności i własnej wartości.

My, młodzi porucznicy kawalerii, mieliśmy bardzo ciekawe zadanie. Studiowaliśmy teren pod kątem rozpoznania tyłów nieprzyjaciela i zniszczenia ważnych obiektów. Do realizacji tych zadań potrzebni byli prawdziwi mężczyźni.

Mając w kieszeni rozkazy i przekonanie o ich ważności, które wyrabiałem w sobie przez ostatni rok, nocą około godziny dwunastej po raz pierwszy wyruszyłem na czele mojego patrolu w kierunku wroga.

Granicę wyznaczała rzeka i spodziewałem się, że zostaniemy ostrzelani zanim zdążymy dotrzeć na drugi brzeg. Ku mojemu zdumieniu, przekroczyliśmy most bez żadnych incydentów. Następnego poranka, również w spokoju, dotarliśmy do kościelnej wieży w wiosce Kielcze, którą dobrze poznaliśmy podczas wcześniejszych dni służby na granicy.

przez Wszystko odbyło się bez kontaktu z nieprzyjacielem. Był tylko jeden problem: co powinienem teraz zrobić, by pozostać niezauważonym

wieśniaków? Moim pierwszym pomysłem było zamknięcie pod kluczem klechy. Zabraliśmy go z domu, czym był bardzo zaskoczony. Został zamknięty w wieży, pod dzwonami, a dla pewności schowaliśmy drabinę i tak zostawiliśmy go. Upredziłem, że zostanie stracony jeżeli chłopci będą wobec nas zachowywać się z wrogością. Na wieży został wartownik, który obserwował okolicę.

Miałem nakazane każdego dnia posyłać gońca z raportami. Bardzo szybko mój mały oddział został przemieniony w samych gońców i przez to prawie uległ rozwiązaniu. Aż w końcu ostatni meldunek musiałem dostarczyć sam.

Do piątej nocy panował zupełny spokój. Właśnie wtedy nagle przybiegł wartownik z wieży. Stwierdził: "Kozacy są w pobliżu!". Noc była ciemna. Trochę padało. Nie można było dostrzec żadnych gwiazd i nie było widać nic na wyciągnięcie ręki. Jak najostrożniej pokonaliśmy mur otaczający plac kościelny. Zabraliśmy nasze konie przez przezornie wcześniej zrobiony wyłom w murze na otwartą przestrzeń. Sprzyjała nam ciemność, dzięki której bezpiecznie mogliśmy posunąć się do przodu o prawie pięćdziesiąt metrów. Szedłem razem z wartownikiem i z karabinami w rękach zbliżaliśmy się do miejsca, w którym miał widzieć Kozaków.

Idąc wzdłuż muru doszedłem do drogi. Gdy byłem tam doznałem dziwnego

uczucia widząc, że wyjście ze wsi wręcz roi się od wrogów.

Spojrzałem ponad murem za którym te łotry trzymały swoje konie.

Wielu spośród nich miało w rękach latarnie i zachowywali się bardzo hałaśliwie. Oszacowałem, że może być od dwudziestu do trzydziestu Kozaków. Jeden zostawił konia i poszedł do klechy, którego dzień wcześniej uwolniłem.

Pojawiła się olśniewająca myśl: "Oczywiście, zostaliśmy zdradzeni!".

Tym bardziej musieliśmy być podwójnie ostrożni. Nie mogłem ryzykować

podjęcia walki, ponieważ miałem do dyspozycji tylko dwa karabiny.

Dlatego rozpocząłem zabawę w policjantów i złodziei.

Po spędzeniu kilku godzin na odpoczynku nasi "goście" odjechali.

Nazajutrz pomyślałem, że mądrze byłoby zmienić kwatery. Siódmego dnia wróciłem do swoich i wszyscy wpatrywali się we mnie tak, jakbym był duchem. Nie zaskakiwała ich moja nieogolona twarz, gdyż zdumienie spowodowane było plotką, że rzekomo Wedel i ja polegliśmy koło Kalisza. Miejsce, gdzie miało się to stać, czas i okoliczności mojej śmierci szczegółowo opisano w raporcie, jaki rozpowszechniono na niemalże całym Śląsku. Moja matka miała wizytę podczas której złożono jej kondolencje. Pominięto tylko jedno - nikt nie wpadł na pomysł umieszczenia ogłoszenia o mojej śmierci w gazecie.

*

W tym czasie wydarzył się zabawny incydent. Weterynarz dostał polecenie wzięcia dziesięciu ułanów i zajęcia koni z pobliskiego gospodarstwa, które znajdowało się około trzech kilometrów od drogi. Powrócił z tego zadania bardzo podekscytowany i opowiadał nam: "Jechałem przez pole, na którym stał strach na wróble, kiedy nagle zobaczyłem w oddali piechotę wroga. Bez chwili zastanowienia dobyłem szabli i wykrzyknąłem do moich ułanów: "Lance pochyl, do ataku marsz, marsz, hurra!". Wszyscy byli podnieceni i w galopie przejechaliśmy przez pole. Kiedy zbliżyliśmy się do wroga dostrzegłem, że nieprzyjacielska piechota to stadko saren, które pasło się na pobliskiej łące. Wskutek mojej krótkowzroczności z dalszej odległości omyłkowo wziąłem je za żołnierzy". Jeszcze długo ten sympatyczny pocziwiec musiał znosić nasze nieszkodliwe docinki z powodu swojego odważnego ataku.

Do Francji

W naszym mieście garnizonowym zostaliśmy poinformowani o przetruceniu. Dokąd? - nie mieliśmy pojęcia czy na zachód, na wschód, północ czy południe. Mówiono o różnych miejscach, przeważnie

jednak nie trafiano. Ale w tym wypadku mieliśmy dobrego nosa: Zachód.

We czterech zajęliśmy przedział drugiej klasy. Dostaliśmy odpowiednie zaopatrzenie na długą podróż. Oczywiście, nie mogło zabraknąć napojów. Jednakże już niemal pierwszego dnia odkryliśmy, że przedział jest za stanowczo ciasny dla wojujących młodzieńców. Zdecydowaliśmy się rozdzielić. Przeniosłem się do wagonu bagażowego zamieniając go w swoją kwaterę i sądziłem, że była to dobra decyzja. Wreszcie miałem dużo światła, powietrza i mnóstwo przestrzeni. Kupiłem siennik na jednej ze stacji, postawiłem na nim namiot z odzieży i spałem w tym zaimprovizowanym legowisku. Zasnąłem tak mocno, jakbym leżał w moich rodzinnych pieleszach. Jechaliśmy całe dnie i noce, najpierw przez Śląsk, potem przez Saksonię, wciąż kierując się na zachód. Stało się oczywiste, że podążamy do Metz. Nawet konduktor w pociągu nie wiedział do końca gdzie jedziemy. Na każdej ze stacji, poza tymi na których się nie zatrzymywaliśmy, stały tłumy mężczyzn i kobiet zasypujące nas pozdrowieniami i kwiatami. Ułani cieszyli się szczególnymi względami. Ludzie, którzy przejeżdżali przez stacje przed nami, mówili kiedy spotkamy wroga i że wojna nie powinna trwać dłużej niż tydzień. Prócz tego, mój oddział został po raz pierwszy wymieniony w oficjalnym komunikacie. 1 regiment ułanów i 155 regiment piechoty zdobyły Kalisz. Dlatego sławiono nas jak bohaterów i tak też przyjmowano. Wedel znalazł kozacką szablę, której używał do oczarowywania dziewczyn. Zrobił nią naprawdę duże wrażenie. Byliśmy weseli i nieokrzesani aż do chwili, gdy wysiedliśmy z pociągu w Busendorf, w pobliżu Diedenhofen. Krótco przed wjazdem na stację pociąg zatrzymał się w tunelu. Wystarczająco nieprzyjemnie jest stać w takim miejscu podczas pokoju, ale nagły postój w czasie wojny jest wyjątkowo dokuczliwy. Niektórzy, bardziej podekscytowani koledzy, zaczęli wygłupiać się i strzelać. Zaraz też rozpoczęła się ogólna strzelanina i dziwne, że nikt przy tym nie został ranny. Co było jej przyczyną, tego nigdy się nie dowiemy.

W Busendorf opuściliśmy pociąg. Z nieba lał się taki żar, że nasze konie prawie zległy. Następnego dnia bez chwili przerwy maszerowaliśmy na północ, w kierunku Luksemburga. Odkryłem, że tą samą trasą podążał razem z dywizją kawalerii mój brat, lecz tydzień wcześniej. Powtórzyło się to jeszcze nieraz, ale spotkaliśmy się dopiero rok później.

Przybywając do Luksemburga nie wiedzieliśmy jak będą wyglądały relacje pomiędzy nami, a obywatelami tego małego kraju. Wszystkich ogarnęło zaniepokojenie. Pamiętam jeszcze jak dzisiaj chwilę, gdy obstawiliśmy luksemburskiego żandarma, chcąc wziąć go do niewoli.

Zapewnił mnie, że jeżeli go nie wypuszczę złożę skargę do samego niemieckiego cesarza. Przyjrzawszy się bliżej temu "bohaterowi" puściłem go wolno. Przeszliśmy przez miasta: Luksemburg i Esch, po czym osiągnęliśmy pierwsze ufortyfikowane miejscowości w Belgii. Dotarliśmy do naszej piechoty, a właściwie do całej dywizji, która zachowywała się tak, jak gdyby wcale nie było wojny. Podczas ciągłego marszu cała dywizja, wykonywała czysto pokojowe manewry. Było to dobre, gdyż w przeciwnym wypadku mogłyby wydarzyć się

jakieś

głupstwa. Na prawo i lewo od nas, z przodu i z tyłu, po każdej z dróg maszerowały oddziały należące do różnych korpusów armii. Ktoś mógłby odnieść wrażenie, że wszystko odbywa się w zupełnym chaosie. Nagle wszystkie te niewypowiedziane domysły zostały rozwiane i nastąpiła cudownie zorganizowana przemiana.

O tym, co robili nasi lotnicy nie miałem wówczas żadnego pojęcia i czułem wielkie podniecenie na widok jakiegokolwiek samolotu.

Oczywiście, nie wiedziałem która z maszyn jest niemiecka, a która wroga. W tym czasie jeszcze nie było mi wiadomym, że nasze samoloty oznaczano krzyżami, natomiast nieprzyjacielskie - kołami.

Konsekwencją tej niewiedzy było otwieranie ognia do każdej przelatującej nad nami maszyny. Starzy piloci wciąż jeszcze wspominają to przykre uczucie, które ich ogarniało, gdy ostrzeliwali ich zarówno swoi, jak i wróg, i wszyscy robili to z jednakowym zapalem. Maszerowaliśmy i maszerowaliśmy, wysyłaliśmy daleko w

przód

patrole, aż w końcu dotarliśmy do Arlon. Czułem niepokój przekraczając kolejny raz nieprzyjacielską granicę. Już zaczęły do nas docierać pogłoski o francuskich partyzantach.

*

Zostałem wyznaczony do współdziałania, na kształt łączącego ogniwa, z moją dywizją kawalerii. Tamtego dnia przebyłem ze swoimi ludźmi nie mniej niż sto dziesięć kilometrów. Konie nas nie zawiodły. To było naprawdę wielkie osiągnięcie.

W Arlon podjąłem działania zgodne z zasadami, których nauczyłem się podczas wydarzeń z klechą w Kielcze. Oczywiście, niczego nie mogłem dostrzec, gdyż nikczemny wróg wciąż znajdował się gdzieś daleko. Był to jeszcze czas zupełnej niewinności. Na przykład, kazałem swoim ludziom zostać za miastem, a sam wsiadłem na rower i przejechałem przez centrum aż do kościelnej wieży i wspiąłem się na nią. Kiedy zszedłem na dół zostałem otoczony przez tłum rozszluszczonych

młodych

mężczyzn, którzy mieli nienawistne spojrzenia i złowrogo odzywali się podniesionymi głosami. Mój rower, rzecz jasna, ukradziono i musiałem uciekać pieszo, co trwało prawie pół godziny. Rozbawił mnie ten incydent. Powinienem być usatysfakcjonowany, gdyby doszło do walki. Czułem się pewnie z pistoletem w dłoni. Później usłyszałem, że kilkanaście dni wcześniej mieszkańcy zachowywali się bardzo przyzwoicie wobec naszej kawalerii i tak samo porządnie, gdy

urządzono tam lazaret. Po południu dotarłem do punktu docelowego i usłyszałem, że w pobliżu Arlon mój kuzyn Richthofen został zabity trzy dni wcześniej. Resztę dnia spędziłem ze swoją dywizją. Wieczorem, bez żadnej przyczyny, ogłoszono alarm i w konsekwencji nocą dotarłem z powrotem do regimentu. To był cudowny czas. My, kawalerzyści, którzy mieliśmy już kontakt z wrogiem i widzieliśmy ślady walk, wzbudzaliśmy zawiść u żołnierzy z innych formacji. Dla mnie były to najwspanialsze chwile z całej wojny. Chciałbym jeszcze raz przeżyć tamte dni tuż po rozpoczęciu działań wojennych.

**Gdy na jednym z patroli usłyszałem świst pierwszych kul
(21/22 sierpień, 1914)**

Dostałem rozkaz rozpoznania sił nieprzyjaciela, które zajmowały duży las w pobliżu Virton. Ruszyłem razem z piętnastoma ułanami i powiedziałem sam do siebie: "Dzisiaj mam okazję stoczyć swoją pierwszą walkę z wrogiem". Moje zadanie wcale nie było łatwe. W tak wielkim lesie mogło być wiele rzeczy, których dotąd nie udało nam się dostrzec.

Dotarłem na szczyt małego wzgórza. Kilkaset kroków przede mną stał potężny las, rozciągający się na obszarze tysięcy mórg. To był piękny sierpniowy poranek. Las wyglądał tak spokojnie, że prawie zapomniałem o swoim wojennym zapale. Zbliżyliśmy się do pierwszych drzew. Skoro nie mogliśmy dojrzeć niczego podejrzanego przez nasze polowe szkła, to musieliśmy dotrzeć jak najbliżej i dopiero potem wycofać się lub też wdawać w strzelaninę. Szpica znikła pośród gęstwiny drzew. Prowadziłem ja, a przy sobie miałem jednego z najlepszych ułanów. Tuż pod lasem stała samotna chatka leśnika. Przejechaliśmy obok niej. Nagle z jednego z okien padł strzał. Wkrótce po nim kolejny. Po odgłosie rozpoznałem, że nie pochodziły z karabinka, ale z flinty. W całym patrolu zapanował rozgardiasz. Podejrzałem, że napadli na nas owi francuscy partyzanci. Zeskoczyliśmy z koni i otoczyliśmy domek. W ciemnym pomieszczeniu rozpoznałem czterech lub pięciu podrostków patrzących z wyraźną wrogością. Flinty nie można było dojrzeć. Moja wściekłość w tym momencie była olbrzymia, ale nigdy w życiu nie zabiłem żadnego człowieka. I muszę przyznać, że ta chwila była dla mnie nadzwyczaj nieprzyjemna. Właściwie powinienem któregoś z nich zastrzelić jak sztukę bydła, gdyż jednym strzałem wpakowałem cały ładunek śrutu w brzuch konia i ranił mojego ułana w rękę. Swoim kiepskim francuskim krzyknąłem do tych kanalii i zagroziłem, że jeżeli winowajca sam się nie zgłosi, to wszyscy zostaną rozstrzelani. Dostrzegli, że mówiłem poważnie i wcale nie zawahałbym się obrócić swoje słowa w czyn. Już dzisiaj nie pamiętam dokładnie jak wszystko potoczyło się dalej. W każdym razie, owi strzelcy nagle wybiegli tylnymi drzwiami i znikli jak kamfora. Strzelałem za nimi, ale bezskutecznie. Na szczęście, dom był obstawiony i nie mieli szans na ucieczkę. Natychmiast kazałem go przeszukać, lecz nie

znaleźliśmy żadnego z wyrostków. Nie wiadomo, czy warta stojąca na tyłach domu nie pilnowała zbyt dobrze, ale cała ta buda była pusta. Wewnątrz znaleźliśmy jedynie opartą o okno śrutówkę i musieliśmy wziąć odwet w inny sposób. Pięć minut później cały dom ogarnęły płomienie. Po tym intermezzo wszystko toczyło się dalej.

Ziemia wskazywała na to, że niedawno musiały tędy przejeżdżać spore oddziały wrogiej kawalerii. Zatrzymałem ludzi, powiedziałem kilka słów dla dodania odwagi i poczułem, że mogę na nich całkowicie polegać. Oczywiście, nikt nie myślał o niczym innym, jak tylko o ataku na wroga. To już tkwi we krwi każdego Germanina, by pędzić na przeciwnika jak tylko się go zobaczy, a szczególnie wtedy, gdy jest to nieprzyjacielska kawaleria. Oczywiście wyobraźni widziałem siebie na czele mojego małego oddziału, rozgramiającego wrogi szwadron i ten widok prawie uderzył mi do głowy. Oczy ułanów iskrzyły się. Bardzo szybko dotarliśmy na miejsce. Po ostrym godzinnym marszu przez cudowny górski wąwóz stwierdziliśmy, że las znacznie się przerzedził. Zbliżaliśmy się do wyjścia. Ogarnęło mnie przekonanie, że teraz powinniśmy spotkać wroga. Zatem, uwaga! Uskrzydlała mnie chęć do działania. Na prawo od naszej wąskiej ścieżki była stroma kamienna ściana pnąca się wiele metrów w górę. Po lewej stronie płynął potok, a za nim rozciągała się szeroka na pięćdziesiąt metrów, otoczona drutem kolczastym, łąka. Ślady kopyt znikwały w krzakach nad mostem. Moi ludzie zatrzymali się, gdyż wyjście z lasu przegrodzono barykadą.

Od razu pojąłem, że wpadliśmy w pułapkę. Dostrzegłem pomiędzy krzakami ruch na łące po lewej stronie i zbliżającą się kawalerię wroga. Ocenilem, że było grubo ponad stu strzelców. W tej sytuacji niewiele dało się zrobić. Drogę przed nami zamykała barykada. Po prawej były strome skały. Z lewej strony drut kolczasty otaczający łąkę i uniemożliwiający jakkolwiek atak, który ewentualnie mógłbym podjąć. Nie pozostawało nic innego jak tylko wycofać się.

Wiedziałem, że moi drodzy ułani byli chętni zrobić cokolwiek, wyjąwszy ucieczkę przed wrogiem. Zepsuło nam to humor, zwłaszcza,

że

już sekundę później usłyszeliśmy pierwsze strzały, które oddali strzelcy znajdujący się pośród drzew. Dystans jaki musieliśmy przebyć wynosił od pięćdziesięciu do stu metrów. Powiedziałem ludziom, że mają podążać za mną gdy tylko zobaczą podniesioną rękę. Czułem, że powinniśmy wszyscy wrócić. Tak więc uniosłem rękę i skinąłem na znak, że mają ruszać. Prawdopodobnie źle zrozumieli mój gest. Kawalerzyści, którzy podążali za mną przypuszczali, że grozi mi jakieś niebezpieczeństwo i szybko ruszyli z pomocą. Gdy podążaliśmy wąską leśną ścieżką wyobrażałem sobie zamieszanie, jakie nastąpiło. Musiała powstać panika, ponieważ strzały się wzmogły, a konie dwóch ludzi na przedzie nerwowo ruszyły w galop po wąskiej drodze. Po raz ostatni widziałem jak skaczą przez barykadę. Nigdy więcej już o nich nie usłyszałem. Bez wątpienia stali się jeńcami. Odwróciłem swojego konia i spałem go ostrogami, zapewne pierwszy raz w jego życiu. Miałem spore trudności z wytłumaczeniem swoim ułanom, że nie powinni wyrywać się do przodu, kiedy robiliśmy zwrot

i wycofywaliśmy się. Mój podwładny jechał tuż obok. Nagle jego koń został trafiony i upadł. Skoczyłem ponad nim i natychmiast wszystkie wierzchowce zaczęły beładnie się tłoczyć. Wkrótce zapanował dziki chaos. Swojego człowieka po raz ostatni widziałem jak leżał pod zwierzęciem; nie był ranny, a jedynie przytłoczony ciężarem konia. Wróg sprytnie nas osaczył. Zapewne byliśmy obserwowani od samego początku i już wtedy postanowiono złapać nas w pułapkę i pochwycić z zaskoczenia, co leżało w naturze Francuzów.

Ucieszyłem się, gdy dwa dni później zobaczyłem swojego podwładnego stojącego przede mną. Był tylko w jednym bucie, gdyż drugi zostawił pod ciałem martwego konia. Opowiedział mi o swojej ucieczce. Już po wszystkich dwa szwadrony francuskich kirasjerów wyłoniły się z lasu i rozpoczęły plądrowanie martwych koni i ciał dzielnych ułanów. Nie odniósł żadnej rany, więc wspiął się na skały na wysokość około pięciu metrów i zmęczony skrył pośród krzewów. Dwie godziny później, gdy wróg już się oddalił, mój człowiek kontynuował swoją ucieczkę. Wreszcie po paru dniach dołączył do mnie, ale nie potrafił powiedzieć niczego o losie kolegów, którzy tam pozostali.

Patrol z Loenem

Bitwa o Virton trwała. Mój kolega Loen i ja kolejny raz sprawdzaliśmy, co też stało się z nieprzyjacielem. Jeździliśmy za wrogiem przez cały dzień, aż w końcu zbliżyliśmy się do jego pozycji i wtedy mogliśmy sporządzić przyzwoity raport. Wieczorem pojawiło się poważne pytanie: czy wracać nocą i dołączyć do swoich, czy też oszczędzać siły i pozostać, by rano kontynuować rozpoznanie ze świeżym zapalem? Najwspanialsze u kawalerzystów jest to, że dają pierwszeństwo otrzymanemu zadaniu.

Zdecydowaliśmy się spędzić noc w pobliżu wroga i wyruszyć dopiero następnego poranka. Według raportów strategicznych nieprzyjaciel był w odwrocie, a my podążaliśmy tuż za nim. Wynikało z tego, że mogliśmy spokojnie przeczekać noc. Niedaleko od wrogich pozycji stał cudowny klasztor z ogromnymi stajniami. Obydwaj, Loen i ja, mieliśmy kwaterę dla siebie i naszych ludzi. Oczywiście, kiedy wchodziliśmy do naszego schronienia istniało ryzyko, że znajdujący się w pobliżu nieprzyjaciel może niespodziewanie ostrzelać nas z klasztornych okien.

Mnisi byli wyjątkowo uprzejmi. Dali nam tyle jedzenia, ile tylko mogliśmy zapragnąć i całkiem miło spędziliśmy tam czas. Siodlarze zabrali konie, które zapewne były bardzo zadowolone, gdy wreszcie po trzech dniach i nocach zdjęto z ich grzbietów ciężary ważące bez mała osiemdziesiąt kilogramów. Rozsiadliśmy się tak, jak na manewrach lub w domu u życzliwych gospodarzy, czy też przyjaciół. Po raz kolejny byliśmy świadkami zachowań, które dostrzegliśmy już trzy dni wcześniej, gdy nasi gospodarze kręcili się nerwowo żałując, że nie mogą wziąć udziału w tej wojnie. Jednakże tego wieczoru byli całkiem sympatyczni. Ubraliśmy nocne koszule, wskoczyliśmy do łóżek, postawiliśmy wartowników i poleciliśmy się Bogu pod opiekę. Około północy nagle otwarły się drzwi i rozległ się okrzyk: "Panie

poruczniku, Francuzi są tutaj!". Byłem zbyt zaspany i przez to niezdolny do odpowiedzenia. Loen, którego stan niewiele różnił się od mojego, z dużą przytomnością zapytał: "Ilu ich jest?". Rozemocjonowany żołnierz zaczął się jąkać: "Zastrzeliliśmy dwóch, ale trudno powiedzieć ilu jeszcze zostało w ciemnościach". Usłyszałem jak Loen zaspanym głosem powiedział: "W porządku. Jeżeli będzie ich więcej, obudź mnie". Pół minuty później obydwaj ponownie chrapaliśmy.

Słońce było wysoko na niebie, kiedy obudziliśmy się z odświeżającego snu następnego poranka. Zjedliśmy obfity posiłek i kontynuowaliśmy nasze zadanie. Faktycznie, że Francuzi naprawdę nocą przechodzili obok naszej rezydencji i wartownicy musieli otworzyć do nich ogień. Ale ponieważ było cholernie ciemno, nie doszło do bitwy. Przejeżdżaliśmy przez piękną dolinę. Było to pole bitwy, w której brała udział nasza dywizja i ku wielkiemu zdumieniu odkryliśmy, że jest zatłoczone nie naszymi ludźmi, ale francuskimi sanitariuszami. Z rzadka widzieliśmy francuskich żołnierzy. Z zaskoczeniem przyglądali się nam, a my tak samo patrzyliśmy na nich. Nikt nie myślał o strzelaniu. Opuściliśmy to miejsce najszybciej jak się dało i wtedy przyszły nam na myśl własne oddziały, które miał posuwać się naprzód, pozostały gdzieś na uboczu. Szczęśliwie, również nieprzyjaciel w tym samym czasie trwał gdzieś daleko na pozycjach obronnych. W przeciwnym wypadku powinienem być teraz gdzieś w niewoli.

Przejechaliśmy przez wieś Robelmont, w której w poprzednich dniach widzieliśmy niemiecką piechotę. Zapytaliśmy jednego z mieszkańców o to, co się stało z naszymi żołnierzami. Wyglądał na bardzo szczęśliwego i zapewniał mnie, że Niemcy byli "partis".

Przejechaliśmy obok narożnika i byliśmy świadkami następującego zabawnego widowiska. Przed nami wręcz kotłowało się od czerwonych spodni - szacowałem ich na około pięćdziesiąt do stu osób - żwawo starających się rozbić swoje karabiny o róg budynku. Obok stało sześciu grenadierów, którzy, jak zauważyłem, wzięli do niewoli Francuzów. Pomogliśmy im eskortować jeńców i przy okazji dowiedzieliśmy się, że nocą obraliśmy zły kierunek.

Późnym popołudniem dotarłem do regimentu, zadowolony z wydarzeń z minionych dwudziestu czterech godzin.

Verdun, 24 września 1914

Chciałbym podzielić się radosną wiadomością. Wczoraj otrzymałem Krzyż Żelazny. Jak się mają sprawy ze Lwowem? Daję Wam dobrą radę: jeżeli zjawią się Rosjanie, to zakopcie wszystko, co chcecie jeszcze zobaczyć, głęboko w ogrodzie. Tego, co zostanie, już nigdy nie zobaczycie.

Dziwisz się zapewne, że odkładam tak wiele pieniędzy, ponieważ po wojnie wszystko będę musiał sprawić sobie na nowo. To, co zabrałem ze sobą jest stracone, zniszczone, spalone, strzaskane przez granaty itp. Łącznie z moim siodłem. Jeśli wrócę żywy z tej wojny, to będę miał więcej szczęścia niż rozumu.

Nudy pod Verdun

Mam niespokojnego ducha. Całą moją aktywność na froncie pod Verdun można określić jako wyłącznie nudzenie się. Początkowo byłem w okopach, czyli tam, gdzie nic się zupełnie nie działo. Potem zostałem adiutantem i miałem nadzieję, że przeżyję jakąś przygodę. Ale myliłem się. Prawie natychmiast zostałem zdegradowany przez frontowych wiarusów, którzy traktowali mnie jak jeszcze jedną sztabową świnię. Tak naprawdę, nie byłem ze sztabu, ale mimo to nie pozwalano mi zbliżyć się na mniej niż sto pięćdziesiąt metrów do okopów. Dopiero leżąc na ziemi pod gradem bomb mogłem się zrehabilitować. Teraz i później pozwolono mi już iść na pierwszą linię. Mogłem już myśleć o wykazaniu się, brnąć w górę i w dół, poprzez krzyżówki i nieskończone linie okopów oraz błotniste dziury, by w końcu dotrzeć do miejsc, gdzie słychać było świst kul. Po każdym złożeniu krótkiej wizyty walczącym czułem się głupio, że dotychczas nie odniosłem żadnej rany.

Rozpoczęto wówczas prace ziemne. Nie do końca było dla nas jasne, co sądzić o nieustannym okopywaniu się i nieskończonych liniach tranzei. Wiedzieliśmy, że te rozmaite dziury i rowy były między innymi tym, czego uczono nas w Akademii Wojskowej. Jednakże

kopanie

należało do zadań saperów, ponieważ inni śmiertelnicy niechętnie się tym zajmowali. Tymczasem tutaj, w pobliżu wzgórza Combres, wszyscy byli zajęci nieustannym okopywaniem się. Każdy żołnierz miał łopatę i świadomość kłopotów, jakie były przed nim jeżeli zamierzał wryć się jak najgłębiej w ziemię. Najdziwniejsze było to, że w wielu miejscach linie francuskie były oddalone zaledwie o pięć metrów od naszych. Niektórzy mogli dosłyszeć ich rozmowy i zobaczyć żarzące się papierosy, a z czasem zaczęło się nawet rzucanie do nas kawałków papieru. Kontaktowaliśmy się z nimi, ale po to, by rozwścieczyć ich na wszystkie możliwe sposoby, zwłaszcza przy użyciu granatów ręcznych.

Pięćset metrów przed nami i tyle samo za linią okopów był gęsty las Cote Lorraine, który został wręcz skoszony przez ogromne ilości kul i pocisków, jakie wystrzelono z obydwóch stron. Wręcz niewiarygodne było, że na froncie pozostał jeszcze ktokolwiek żywy. Ale ci na pierwszej linii i tak byli w lepszym położeniu niż sztabowcy.

Po porannej wizycie w okopach, która nie przyniosła niczego nowego, rozpoczął się kolejny taki sam dzień. Miałem obsługiwać telefon.

Podczas jednego z następnych dni z zapalem oddawałem się mojej ulubionej rozrywce, polowaniu. Las La Chaussee stwarzał ku temu dogodne warunki. Gdy jechałem, zauważyłem kilka dzikich świń, więc starałem się znaleźć miejsce, z którego mógłbym do nich nocą postrzelać. Pełnia księżyca i śnieg pomagały mi. Razem z moim podwładnym zbudowaliśmy odpowiednią kryjówkę na drzewie, nad

miejszem po którym chodziły dziki i tam czekałem. Tak spędziłem na gałęzi wiele nocy, aż któregoś dnia stwierdziłem, że stałem się wręcz soplem lodu. Jednak doczekałem się nagrody. Było tam coś, co wzbudzało szczególne zainteresowanie. Każdej nocy przepływała (bo była to locha) jezioro, ryła na polu i wracała. Oczywiście, bardzo chciałem bliżej poznać się z tym zwierzęciem. Zająłem miejsce na innym z brzegów. Zgodnie z moimi wcześniejszymi przewidywaniami Cioteczka Świnka zjawiała się około północy na swoją zwyczajową kolację. Strzeliłem do niej w chwilę po tym, gdy zaczęła płynąć i powinna była zacząć się topić, choć nie byłem pewien swojej celności aż do momentu, gdy pochwyciłem ją za nogi.

Innym razem jechałem z podwładnym wąską ścieżką. Nagle ujrzałem przechodzące przez nią stado kilkunastu świń. Zeskoczyłem z konia, pochwyciłem żołnierski karabin i szybko ruszyłem kilkaset kroków do przodu. Na końcu tej procesji szedł potężny odyniec. Nigdy dotychczas nie widziałem takiej bestii i byłem zaskoczony jego ogromnymi rozmiarami. Obecnie jest ozdobą mojego pokoju i

przypomina

o minionych dniach.

Ostatecznie!

W ten sposób spędziłem kilka miesięcy zanim nasza dywizja wreszcie otrzymała konkretne rozkazy. Planowaliśmy małą ofensywę. Byłem zadowolony, bo wreszcie mogłem zrobić jako łącznik coś konkretnego! Ale jaja! Niestety, czekało mnie rozczarowanie! Wyznaczono mnie do całkiem innego zadania! Napisałem list do mojego dowódcy, a złe języki twierdziły, że rzekomo miałem napisać tak: "Drogi Ekscelencjo! Nie poszedłem na wojnę po to, by zbierać ser i jajka, lecz w całkiem innych zamiarach". Początkowo, ci z góry warczeli na mnie. Lecz później pomogli mi zrealizować marzenia. I tak w końcu maja 1915 roku dołączyłem do Służby Powietrznej. Moje największe marzenia spełniły się.

Po raz pierwszy w powietrzu

Następnego poranka około godziny siódmej miałem po raz pierwszy polecieć! Naturalnie, byłem podekscytowany, zwłaszcza, że nie wiedziałem jak to wszystko ma wyglądać. Każdy, kogo tylko pytałem o odczucia podczas lotu, opisywał całkiem inne wrażenia. Poprzedniego wieczora o wiele wcześniej niż tego wymaga regulamin położyłem się do łóżka, gdyż zależało mi na tym, by być wypoczętym. Wjechaliśmy na lotnisko i wreszcie, pierwszy raz, znalazłem się w samolocie. Wiatr od skrzydeł był bardzo dokuczliwy. Wydawało mi się, że porozumiewanie z pilotem jest wręcz niemożliwe. Wszystko uciekało z wiatrem. Gdy tylko wziąłem jakikolwiek kawałek papieru, ten natychmiast zniknął. Mój ochronny kask ześlizgnął się. Szalik gdzieś

ulatywał. Kurtka nie była dokładnie zapięta. Czułem się niezbyt komfortowo. Zanim pojąłem co się stało, pilot dodał maksymalnie gazu i maszyna zaczęła kołować. Poruszaliśmy się coraz szybciej. Kurczowo chwyciłem się burt samolotu. Nagle wstrząsy ustały i maszyna znalazła się w powietrzu, a ziemia zaczęła szybko przesuwając się pod mną.

Powiedziano mi gdzie powinniśmy lądować. To ja miałem kierować pilotem. Najpierw leciliśmy w prawo, następnie pilot wykonał zwrot w tym samym kierunku, po czym w lewo, aż w końcu nie potrafiłem określić położenia naszego lotniska. Nie miałem najmniejszego pojęcia o tym, gdzie się znajdowaliśmy! Ostrożnie zacząłem rozglądać się na boki. Ludzie wydawali mi się tacy śmiesznie mali. Domy sprawiały wrażenie dziecięcych klocków. Wszystko było piękne. Kolonia została gdzieś z tyłu. Katedra wyglądała jak zabawka. To było cudowne uczucie kołysać się ponad tym wszystkim. Nie zwracałem uwagi na to gdzie jesteśmy i czułem się naprawdę wyjątkowo, aż w końcu pilot stwierdził, że czas lądować. Chciałem niezwłocznie znów znaleźć się w powietrzu. Nie powinno się choćby tylko myśleć o narzekaniu na cokolwiek, na przykład na kołysanie. Tak zachwalane amerykańskie huśtawki są dla mnie wręcz wstrętne. W nich człowiek nie czuje się zbyt pewnie, ale w samolocie ma się poczucie nieograniczonego bezpieczeństwa. Człowiek siedzi całkiem spokojnie w fotelu i niemożliwym jest, by kogoś ogarnęły mdłości. Nikt dotychczas nie czuł ich w samolocie. Ale w ogóle jest to niezła nerwówka tak zanurzać się w powietrzu. Kiedy leciało się z maksymalną prędkością, gdy ktoś nagle lądował, kiedy samolot niespodziewanie obniżał lot, gdy silnik przestawał pracować i kiedy ogromny hałas zmieniał się w przerażającą ciszę, wtedy prawie oszalały kurczowo trzymałem się burt i myślałem o tym, by bezpiecznie znaleźć się na ziemi. Jednak na ogół wszystko odbywało się spokojnie i bez problemów lądowaliśmy, a wtedy znikało wcześniejsze uczucie strachu. Byłem pełen entuzjazmu i wręcz chciałem spędzić w samolocie cały dzień. Odliczałem godziny do następnego lotu.

Jako obserwator u Mackensena

Dziesiątego czerwca 1915 roku przybyłem do Grossenhain. Tego dnia dostałem skierowanie na front. Niecierpliwie oczekiwałem na wyjazd i chciałem zrobić to możliwie jak najszybciej. Obawiałem się, że mogę przybyć za późno, gdy wojna już się skończy. A żeby zostać pilotem potrzebne były co najmniej trzy miesiące. Czas upływał i coraz częściej pojawiały się obawy, że pokój jest tuż tuż. I właśnie dlatego wciąż pojawiała się natrętna myśl, że muszę być pilotem. Chociaż sprawdzałem się jako obserwator, taki obraz podsuwała mi wyobraźnia podczas treningów, nawet wtedy, kiedy byłem jeszcze kawalerzystą. Byłem wręcz szczęśliwy, gdy po dwóch tygodniach wypoczynku wreszcie zostałem wysłany w miejsce, gdzie wciąż istniała szansa na wzięcie udziału w boju. Skierowano mnie do Rosji. Mackensen nieustannie parł do przodu. Przełamał rosyjskie linie pod

Gorlicami i dołączyłem do jego sił w chwili, gdy została zdobyta Rawa Ruska. Spędziłem dzień w bazie lotniczej i dostałem przydział do sławnej 69 eskadry. Zaczynałem wszystko od początku i chwilami czułem się jak błazen. Mój pilot był niezłym pistoletem. Porucznik Zeumer. Teraz jest inwalidą. Spośród wszystkich lotników tylko ja jeden byłem bez doświadczenia. Właśnie zaczął się najwspanialszy czas w moim życiu. Codziennosc w korpusie lotniczym była podobna do tej, która istniała w kawalerii. Każdego dnia, rano i po południu lecieliśmy na rekonesans i za każdym razem dostarczaliśmy wiele cennych raportów.

Razem z Holckiem w Rosji (lato 1915)

Przez cały czerwiec, lipiec i sierpień 1915 razem z eskadrą znajdowaliśmy się wśród sił Mackensena, który nieprzerwanie od Gorlic do Brześcia Litewskiego parł naprzód. Brałem udział w tych wszystkich działaniach jako zupełnie młody, nie znający trudów wojny, obserwator.

Tak się składało, że jako kawalerzysta zajmowałem się głównie rozpoznaniem. Tak więc rola obserwatora bardzo mnie cieszyła, gdyż robiłem to samo, co wcześniej. Dla obserwatora bardzo ważne było znalezienie pilota, który miałby silny charakter. Pewnego dnia powiedziano nam: "Hrabia Holck dołączył do nas". Natychmiast pomyślałem sobie: "To jest człowiek, jakiego potrzebuję". Holck pojawił się nie tak, jak sobie niektórzy wyobrażali - w sześćdziesięciokonnym Mercedesie czy w salonce. Przyszedł na własnych nogach. Po kilkudniowej podróży pociągiem dotarł w pobliże Jarosławia. Tutaj wysiadł z pociągu podczas jednego z niekończących się postojów. Nakazał swojemu służącemu, by ten dojechał później z bagażami, a sam ruszył w dalszą drogę piechotą. Maszerował przed siebie i co jakiś czas spoglądał do tyłu, ale pociągu wciąż nie było widać. Tak więc szedł i szedł, aż po przejściu pięćdziesięciu kilometrów dotarł do Rawy Ruskiej. Dwadzieścia cztery godziny później na miejscu były jego bagaże. Tak długi marsz nie był czymś nadzwyczajnym dla tego sportowca. Wytrenowany, nie czuł większego zmęczenia po pokonaniu takiego dystansu. Hrabia Holck był

sportowcem

nie tylko na ziemi. Również latanie stanowiło dla niego sport, który dostarczał mu wiele radości. Był pilotem z niezwykłym wręcz talentem i właśnie ten fakt miał pierwszorzędne znaczenie. Zawsze w obliczu wroga stał z wysoko podniesioną głową. Odbyliśmy razem wiele wspaniałych lotów rozpoznawczych - nawet nie wiem jak daleko w głąb Rosji. Pomimo tego, że Holck był bardzo młody, nigdy nie czułem niepewności podczas latania razem z nim. Przeciwnie, potrafił wesprzeć mnie w krytycznym momencie. Zawsze, gdy widziałem jego zdeterminowaną twarz nabierałem wręcz podwójnej odwagi.

*

Mój ostatni lot z nim zwiastował od początku kłopoty. Czekaliśmy na rozkaz do startu. Cudownym aspektem latania jest uczucie nieskrępowanej wolności, które pojawia się w chwilę po tym, gdy samolot znajdzie się w powietrzu. Mieliśmy zmienić lotnisko i nie byliśmy do końca pewni, która łąka byłaby właściwa. Nie chcieliśmy wystawiać naszej maszyny na zbytne ryzyko, więc poleciliśmy w kierunku Brześcia Litewskiego. Rosjanie wszędzie byli w odwrocie. Prawie cały kraj płonął. Był to przerażający, ale zarazem wspaniały widok. Chcieliśmy upewnić się co do kierunku marszu nieprzyjacielskich kolumn i przelecieliśmy nad palącymi się Wicznacami. Gigantyczna chmura dymu, jaka unosiła się na wysokość dwóch tysięcy metrów uniemożliwiała nam kontynuowanie lotu, gdyż

my,

aby lepiej widzieć, lecieliśmy na pięciuset metrach. Holck przez chwilę zamyślił się. Zapytałem go co zamierza i poradziłem, by przeleciał obok słupa dymu, co nie powinno nam zająć więcej niż pięć minut. Ale Holck nie zamierzał tego robić. Z przekory. Im większe było niebezpieczeństwo, tym bardziej go pociągało. Tak więc wlecieliśmy w dym. Ucieszyło mnie, że mogę współdziałać z tak śmiałym kolegą. Choć to ryzykowne przedsięwzięcie mogło drogo nas kosztować. Chwilę po tym, jak ogon zniknął w dymie, samolot zaczął bujać się na boki. Łzy napłynęły do oczu i prawie nic nie widziałem. Powietrze wokół stawało się coraz gorętsze i jedyne co dostrzegałem, to ogromne morze ognia. Wkrótce maszyna straciła równowagę i runęła w dół. Zdołałem kurczowo złapać się burt i nie zwalniałem uścisku. W przeciwnym wypadku mógłbym zostać wyrzucony ze swojej kabiny. Pierwszą rzeczą jaką zrobiłem, było spojrzenie na Holcka; widząc nieustępliwość na jego obliczu odzyskałem odwagę. Jedyne, co przychodziło mi na myśl, to stwierdzenie: "Mimo wszystko byłoby głupio zginąć tak niepotrzebnie bohaterską śmiercią". Później spytałem Holcka o to, co myślał w tamtej chwili. Odpowiedział mi, że nigdy dotychczas nie było mu tak nieprzyjemnie. Opadliśmy w dół na pięćset metrów ponad płonącym miastem. Albo zręczności mojego pilota, albo Najwyższej Woli, a prawdopodobnie jednemu i drugiemu zawdzięczamy, że wkrótce opuściliśmy chmurę.

Nasz

dobry Albatros znów doszedł do siebie i kontynuował lot tak, jak gdyby nic się nie stało.

Obydwaj mieliśmy już serdecznie dosyć i zamiast dalej szukać nowej bazy, postanowiliśmy wrócić na starą kwaterę tak szybko, jak to tylko możliwe. Wciąż znajdowaliśmy się na wysokości pięciuset metrów, nad terenami zajętych przez Rosjan. Pięć minut później usłyszałem Holcka, krzyczącego: "Silnik wysiada!". Muszę dodać, że nie znał się na motorach tak dobrze jak na koniach, również ja byłem kompletnym ignorantem. Jedyne, czego byłem pewien, to tego, że jeżeli silnik przestanie pracować czeka nas konieczność lądowania pośród wrogich sił. Ale, jak na razie, niebezpieczeństwo zbliżało się z innej strony.

Rosjanie bez przerwy energicznie maszerowali. Z tak małej wysokości mogłem ich widzieć bardzo wyraźnie. Jednakże lepiej było darować

sobie przyglądanie się im, chociażby dlatego, że Ruski zaczęli do nas strzelać z karabinów maszynowych i robili to nadzwyczaj starannie. Odgłosy strzałów brzmiały jak wrzucone do ognia i pękające kasztany.

Niebawem silnik zupełnie przestał pracować, co było szczytem wszystkiego. Poruszaliśmy się coraz wolniej i wolniej. Udało nam się jeszcze przelecieć ponad lasem, po czym wylądowaliśmy na opuszczonych pozycjach artylerzystów, które jeszcze poprzedniego popołudnia zajmowali Rosjanie, o czym sam raportowałem.

Powiedziałem

Holckowi o swoich wrażeniach. Wskoczyliśmy z naszych kabin i czym prędzej pobiegliśmy w stronę lasu, gdzie moglibyśmy jakoś się bronić. Miałem przy sobie pistolet i sześć naboí. Holck był nieuzbrojony.

Kiedy już dotarliśmy do drzew, zatrzymaliśmy się i przez lornetkę mogłem zobaczyć biegnącego w kierunku naszego samolotu żołnierza. Byłem wręcz przerażony, gdy dostrzegłem, że zamiast szpiczastego hełmu ma na głowie czapkę. Ogarnęła mnie pewność, że to Rosjanin. Gdy zbliżył się, Holck krzyknął z radości, ponieważ okazało się, że to grenadier z Pruskiej Gwardii. Nasze oddziały w ciągu dnia podjęły kolejny atak na pozycje wroga i w efekcie dotarły aż do tej baterii.

*

Przy okazji Holck stracił swojego małego ulubieńca, pieska. Zabierał ze sobą zwierzaka na każdy lot. Psiak zawsze cicho leżał w kabinie na futrze Holcka. Był z nami przez cały czas, gdy kryliśmy się w lesie. Podczas rozmowy z grenadierem mijał nas jakiś oddział. Był to sztab Gwardii oraz książę Eitel Friedrich razem z adiutantami i dyżurnymi oficerami. Książę zabrał nas ze sobą i my, dwaj kawalerzyści, jeszcze raz mogliśmy dosiąść napędzanych owsem maszyn.

Nieszczęśliwie psiak zgubił się w chwilę po tym, gdy wyruszyliśmy. Prawdopodobnie przez pomyłkę podążył za innym oddziałem. Po południu

dotarliśmy na stare lotnisko. Nasza maszyna była roztrzaskana.

Rosja - Ostend

Z dwumiejscowca na dwusilnikowiec

Niemiecka ofensywa w Rosji stopniowo zatrzymywała się, a ja dwudziestego pierwszego sierpnia 1915 niespodziewanie zostałem przeniesiony do BAO w Ostend. Tam odnowiłem dawną znajomość, spotkałem starego przyjaciela, Zeumera. Byłem zaaferowany określeniem "wielkie samoloty bojowe".

W sierpniu 1915 przybyłem do Ostendy. Na dworcu w Brukseli przywitał mnie mój dobry przyjaciel, Zeumer. Przeżywałem bardzo miły czas, który niewiele wspólnego miał z działaniami wojennymi, lecz jako okres nauki był niezastąpiony dla lotnika. Odbywaliśmy wiele lotów,

z rzadka staczaliśmy walki w powietrzu i nie odnosiliśmy żadnych sukcesów. Zajmowaliśmy w Ostend hotel, który stał nad brzegiem morza

i kąpaliśmy się każdego popołudnia. Niestety, jedynymi uczęszczającymi na plażę byli żołnierze. Owinięci w nasze wielokolorowe płaszcze kąpielowe siadaliśmy na tarasie i popijaliśmy kawę.

*

Pewnego pięknego popołudnia, gdy jak zwykle siedzieliśmy z filiżankami w rękach, usłyszeliśmy dźwięki trąbki. Poinformowano nas, że zbliża się eskadra angielskich okrętów. Rzecz jasna, nie pojawił się żaden niepokój czy też strach, lecz dalej spokojnie piliśmy kawę. Niespodziewanie ktoś krzyknął: "Są tutaj!". Faktycznie, dostrzegliśmy na horyzoncie, co prawda niezbyt wyraźnie, jakieś dymiące kominy. Natychmiast wzięliśmy nasze teleskopy i zaczęliśmy obserwować. Byli już tak blisko, że widzieliśmy wielkie numery na kadłubach. Nie wiedzieliśmy co zamierzają, ale już po chwili wszystko się wyjaśniło. Udaliśmy się na dach, skąd mogliśmy zobaczyć o wiele więcej. Wtem usłyszeliśmy gwizd; rozległ się huk wybuchającego pocisku, który uderzył w tę część plaży, gdzie jeszcze niedawno kąpaliśmy się. Nigdy tak szybko nie biegłem do schronu, jak w tamtej chwili. Anglicy wystrzelili do nas trzy lub cztery razy, po czym rozpoczęli bombardowanie przystani i stacji kolejowej. Oczywiście w nic nie trafili, a jedynie wzbudzili panikę wśród Belgów. Jeden z pocisków trafił w piękny "Palace Hotel", który także stał na brzegu. Była to jedyna strata, jaką udało im się wyrządzić. Szczęśliwie, zniszczyli tylko angielski majątek, bo budynek należał do jakiegoś Anglika.

*

Pod wieczór z nowym zapalem wystartowaliśmy do kolejnego lotu. Na jednej z maszyn mieliśmy lecieć daleko w morze. Samolot miał dwa silniki i wypróbowałyśmy nowy ster, który - jak nam powiedziano - zapewniał lot po prostej z jednym pracującym motorem. Gdy byliśmy już daleko zobaczyłem poniżej nas, nie na wodzie, ale pod jej powierzchnią, okręt. Zabawna rzecz. Kiedy morze jest spokojne można niemalże dojrzeć dno. Oczywiście, jest to niemożliwe, gdy głębokość wynosi czterdzieści kilometrów, ale z kilkuset metrów zawsze da się coś dostrzec. Na pewno nie popełniłem pomyłki twierdząc, że ten okręt płynie w zanurzeniu. Zwróciłem uwagę Zeumera na swoje odkrycie i obniżyliśmy lot, by przyjrzeć się dokładniej. Zbyt mało wiedziałem o marynarce, by udawać eksperta, ale byłem pewien, że pod nami płynął okręt podwodny. Ale pod jaką banderą? To było trudne pytanie na które mógłby odpowiedzieć tylko znawca floty, ale nie było z nami nikogo takiego. Być może dałoby się odróżnić go na podstawie barwy, nawet płynącego bez jakiegokolwiek flagi. Tak w ogóle, okręt podwodny nie posiadał zbyt wielu szczególnych cech. Mieliśmy ze sobą parę

bomb i sam ze sobą dyskutowałem nad tym, czy powinienem je rzucić czy też nie. Okręt nas nie widział, gdyż płynął w częściowym zanurzeniu. Mogliśmy lecieć nad nim bez żadnego ryzyka i czekać, aż wynurzy się całkowicie, by nabrać świeżego powietrza. Wtedy też moglibyśmy zrzucić na niego nasze jajka, które spokojnie czekały na swoją kolej. Podczas gdy krążyliśmy tak nad okrętem dostrzegłem, że z jednej z chłodnic ucieka woda. Nie wiedziałem co robić i zwróciłem się do pilota. Ten skrzywił się i pośpiesznie zaczął kierować samolot w stronę domu. Mimo wszystko, byliśmy w przybliżeniu dwadzieścia kilometrów od brzegu i musieliśmy z powrotem pokonać

ten

dystans. Silnik zaczął zwalniać i po cichu zacząłem przygotowywać się na zimną kąpiel. O dziwo! Nagle! Działa! Nasz kolos utrzymywał się na jednym motorze i dzięki nowemu sterowi dotarliśmy do brzegu, po czym wylądowaliśmy na przystani bez specjalnych problemów.

Dobra

owego

rzecz być szczęściarzem. Gdybyśmy nie wypróbowywali tego dnia steru, nie byłoby dla nas żadnej nadziei. Zwyczajnie potopilibyśmy się.

Kropla krwi dla Ojczyzny
(Ostenda)

Nigdy nie byłem tak naprawdę ranny. W krytycznych momentach, zapewne

odruchowo, starałem się pochylić jak najniżej głowę i wciągnąć brzuch. Często dziwiłem się, że nie trafił mnie żaden pocisk. Kiedyś tam kula przeszła przez moje buty, a innym razem przez szalik. Kiedy indziej ominęła ramię, choć trafiła w rękaw kurtki; zawsze jednak wychodziłem nietknięty.

Pewnego dnia wystartowaliśmy naszym bombowcem, by wstrząsnąć Anglikami przy pomocy bomb. Dotarliśmy nad wyznaczone obiekty. Pierwsze bomby spadły. Bardzo interesujące jest upewnianie się czy wszystkie trafiły w cel. A już najprzyjemniej patrzeć jak wybuchają. Fatalnie się składało, że nasz samolot, przeznaczony do przenoszenia bomb, miał konstrukcję utrudniającą jakąkolwiek obserwację i dopiero po przelocie pozostałych maszyn mogłem cokolwiek dostrzec. Zawsze mnie to wściekało, gdyż na pewno nikt nie chciałby być pozbawiany radości. Kiedy słyszysz w dole wybuch i widzisz wznoszącą się białą-szarą chmurę dymu w pobliżu atakowanego obiektu, zawsze jesteś zadowolony. Dałem Zeumerowi znak, by skręcił w bok. Całkiem zapomniałem, że wstrętne skrzynka w której się znajdowałem ma dwa śmigła, znajdujące się po prawej i lewej stronie mojej kabiny. Chciałem choć w przybliżeniu pokazać miejsce, gdzie spadły nasze bomby. Nagle coś mnie trafiło. Byłem cokolwiek zdziwiony, gdy stwierdziłem, że mój najmniejszy palec krwawi. Zeumer niczego nie zauważył.

Ranny w rękę przestałem myśleć o bombach. Chciałem jak najszybciej zakończyć zadanie i wracać na lotnisko. Moje uczucia wobec

bombowców, które nigdy nie były zbyt wielkie, jeszcze bardziej zmalały po tym doświadczeniu. Siedziałem cicho przez następne osiem dni i odpoczywałem od lotów. Straciła jedynie trochę moja duma, ale gdy było już po wszystkim mogłem mówić: "Również ja byłem ranny na wojnie".

**Moja pierwsza walka powietrzna
(1 wrzesień 1915)**

Zeumer i ja niespokojnie oczekiwaliśmy na lot. Oczywiście, wciąż lataliśmy na tym dużym samolocie bojowym. Nazwa naszego czółna dodawała sporo odwagi, gdyż uważaliśmy, że żaden z wrogów nie może uciec.

Wykonywaliśmy codzienne loty przez pięć do sześciu godzin i jakoś nie trafialiśmy na Anglików. Zaczynałem być coraz bardziej zrezygnowany, gdy któregoś poranka wyruszyliśmy na kolejne polowanie. Wkrótce dostrzegłem Farmana, który wciąż nas nie zauważył. Serce zaczęło mi bić jak oszalałe kiedy Zeumer skierował maszynę w stronę wroga. Ciekawiło mnie to, co nastąpi. Nigdy dotychczas nie byłem świadkiem walki powietrznej i tak jak Ty, mój drogi czytelniku, miałem mgliste wyobrażenie o tym co może się stać. Zanim pojąłem co się stało, rozpoczęła się pogoń za Anglikiem. Oddałem cztery strzały, a po chwili przeciwnik odpowiedział ogniem. Muszę przyznać, że nie zdawałem sobie sprawy z zagrożenia, gdyż nie miałem pojęcia o tym, jak może skończyć się takie starcie. Kręciliśmy się i kręciliśmy, aż w końcu, ku naszemu wielkiemu zaskoczeniu, Anglik wykonał zwrot i odleciał. Byłem rozczarowany, mój pilot również.

Na lotnisko wróciliśmy w złych nastrojach. Zeumer robił mi wymówki z powodu niecelnych strzałów, natomiast ja miałem do niego pretensje o to, że uniemożliwił mi ich oddanie. Przez cały czas naszego małżeństwa w samolocie, które wcześniej przebiegało gładko, znosiliśmy razem już wiele. Spoglądaliśmy na maszynę i widzieliśmy, że otrzymała kilka trafień. Tego samego dnia wystartowaliśmy na kolejne polowanie, ale bez sukcesów. Czuję się przygnębiony. Wyobrażałem sobie, że wszystko byłoby inaczej w eskadrze bojowej. Zawsze wierzyłem, że wystarczy jeden celny strzał, by posłać wroga w dół, ale już wkrótce przekonałem się, że samolot może wytrzymać wiele trafień. Ostatecznie doszedłem do wniosku, że nigdy nie uda mi się zestrzelić jakiegokolwiek samolotu, i to niezależnie od tego ilu strzałów bym nie oddał.

Nie brakowało nam odwagi. Zeumer był wspaniałym pilotem, a ja **dobrym** strzelcem. Stanęliśmy w obliczu zagadki. Każdego dnia również wielu innych lotników znajdowało się w podobnej do naszej sytuacji. Cała ta historia wcale nie jest łatwa do zrozumienia.

Podczas walk w Szampanii

Nasze radosne dni w Ostend dobiegały końca, gdyż rozpoczęły się

walki w Szampanii i udaliśmy się na front, żeby wziąć udział w boju na naszych bombowcach. Już wkrótce odkryliśmy, że choć te klamoty były samolotami z charakterem, to szanse na zrobienie z nich porządnych maszyn bojowych mieliśmy raczej niewielkie. Leciałem razem z Osterothem, którego maszyna była o wiele mniejsza. Jakies pięć kilometrów za frontem dostrzegliśmy dwumiejscowego Farmana. Pozwolił nam zbliżyć się do siebie i po raz pierwszy w życiu widziałem w powietrzu tak blisko wroga. Osteroth leciał bardzo udanie, manewrował z jednej strony na drugą, tak bym mógł spokojnie strzelać. Przeciwnik zapewne jeszcze nas nie zauważył, ale pojawiły się problemy z moim karabinem i to nagle my znaleźliśmy się pod ogniem. Kiedy wreszcie wyczerpałem swój zapas stu pocisków pomyślałem, iż chyba nie powinienem do końca ufać widząc, że wróg zaczął spadać spiralnie w dół. Podążyłem za nim wzrokiem i stuknąłem w głowę Osterotha, by zwrócić i jego uwagę. Przeciwnik spadał i spadał, aż w końcu znalazł się w wielkim kraterze. Maszyna wbiła się w ziemię z ogonem wzniesionym ku niebu. Według mapy rozbiła się pięć kilometrów za obecnym frontem. Udało nam się zestrzelić wroga nad jego własnym terenem. Gdyby jednak było inaczej, to powinienem mieć zaliczone pierwsze zwycięstwo na mojej liście. A byłem bardzo dumny z odniesionego sukcesu.

Jak poznałem Boelckego

Mój przyjaciel Zeumer dostał Fokkera Eindecker. Tak więc przyszło mi samotnie żeglować w świat. Walki w Szampanii przybierały na sile. Francuscy piloci osiągnęli przewagę. Zostaliśmy przeobrażeni w kombinowaną eskadrę i pierwszego października 1915 roku wsiedliśmy

w

pociąg. W wagonie restauracyjnym, przy następnym stole, siedział młody, niepozornie wyglądający porucznik. Nie byłoby właściwie powodu, by zwracać na niego uwagę, gdyby nie fakt, że był jedynym człowiekiem, który z powodzeniem walczył z nieprzyjacielskimi pilotami i zestrzelił nie jednego, ale aż czterech. Wspominano o nim w wielu komunikatach frontowych. Bardzo imponował mi ze względu na swe doświadczenie. Byłem zmartwiony, gdyż sam oficjalnie nie posłałem na ziemię żadnego wroga. Nie miałem ani jednego zwycięstwa na swoim koncie.

Bardzo chciałem odkryć prawdziwą istotę tego, jak porucznik Boelcke radził sobie w tych sprawach. Tak więc spytałem go: "Powiedz mi, jak tego dokonałeś?". Zdawał się być bardzo rozbawiony i uśmiechał się, chociaż pytanie zadałem bardzo poważnie. Aż w końcu odparł: "Cóż, na miły Bóg, jest to całkiem proste. Lecę blisko faceta, dokładnie celuję i, oczywiście, on spada w dół". Potrząsnąłem głową i powiedziałem mu, że robię tak samo, ale moi przeciwnicy jakoś nie chcą spadać. Różnica pomiędzy nim a mną była taka, że on latał na Fokkerze, a ja - bombowcem.

Miałem wielkie opory przed zbyt blizim zbliżeniem się do tego sympatycznego i skromnego kolegi, który szalenie mi imponował. Na szczęście, graliśmy w otwarte karty, spacerowaliśmy i zadawałem mu

wiele pytań. Na koniec stanowczo stwierdziłem, że chciałbym nauczyć się latać Fokkerem. I być może to właśnie była moja szansa. Moim celem i ambicją stało się skoncentrowanie na nauce samodzielnego operowania drążkiem. Dotychczas nie byłem nikiem więcej jak tylko obserwatorem. Szczęśliwie, już wkrótce znalazłem w Szampanii sposobność do nauki pilotażu na starej maszynie. Oddałem się temu ciałem i duszą i po dwudziestu pięciu lotach treningowych przystąpiłem do samotnego lotu.

Mój pierwszy lot solo

(10 października 1915)

Bywa tak, że nadchodzi ten jedyny moment w życiu, gdy każdy nerw jest w szczególny sposób poruszony i właśnie pierwszy samodzielny lot był czymś takim. Pewnego pięknego popołudnia mój nauczyciel, Zeumer, powiedział do mnie: "Teraz startuj i leć sam". Muszę przyznać, że chciałem powiedzieć: "Boję się", ale to są słowa, których w ogóle nie powinien używać obrońca Ojczyzny. Tak więc, czy mi się to podobało czy nie, zrobiłem co mogłem najlepszego i wsiadłem do samolotu. Zeumer jeszcze raz teoretycznie wytłumaczył mi wszystkie ruchy. Za ledwie słyszałem jego wyjaśnienia, gdyż byłem przekonany, że zapomnę co najmniej połowę z tego, co powiedział. Wystartowałem i zredukowałem prędkość samolotu do zalecanej, ponieważ inaczej mógłbym nie być w stanie rozpoznać gdzie się znajduję. Nie zwracałem uwagi na cokolwiek. Wszystko było teraz dla mnie obojętne, niezależnie od tego co mogłoby się stać. Z pogardą dla śmierci wykonałem pierwszy skręt w lewo, zgodnie ze wszystkimi zaleceniami wyrównałem maszynę tuż nad drzewami i patrzyłem przed siebie, by zobaczyć co nastąpi. Teraz nadeszło to najtrudniejsze - lądowanie. Dokładnie pamiętałem wszystkie niezbędne chwytły, jakich powinienem użyć. Wykonałem je mechanicznie i maszyna zaczęła zachowywać się inaczej, czego zresztą się spodziewałem. Coś zrobiłem źle, samolot stracił równowagę, stanął prawie dęba i znów stał się "maszyną szkolną". Byłem przygnębiony widząc zniszczenia, których dokonałem, choć później okazały się niezbyt poważne. Ale i tak musiałem znosić docinki ze strony innych.

Po dwóch dniach z zapalem wystartowałem do następnego lotu i proszę,

teraz maszyna leciała cudownie.

Dwa tygodnie później przystąpiłem do pierwszego egzaminu. Pan von T- był moim egzaminatorem. Kilkanaście razy wykonałem ósemki, tak jak powinienem je zrobić zgodnie z poleceniami i byłem dumny ze swoich osiągnięć. Jednakże, ku mojemu wielkiemu zaskoczeniu usłyszałem, że nie zdałem. Nie pozostawało mi więc nic innego, jak tylko jeszcze raz spróbować zaliczyć ten egzamin.

Czas treningów w Doeberitz

W ramach przygotowań do egzaminu udałem się do Berlina. Korzystając ze sposobności poleciałem jako obserwator ogromnym płatowcem.

Miałem

zameldować się w Doeberitz koło Berlina piętnastego listopada 1915 roku. Na początku wzbudziłem wielkie zainteresowanie olbrzymim samolotem. Ogólne rozbawienie uświadomiło mi, że tylko mniejsza maszyna może być dla mnie użyteczna w starciu. Wielka latająca barka jest zbyt niezgrabna, by na niej walczyć. Potrzebna jest do tego

taka,

że ten drugi jest jeszcze większy i nie służy już celom bombowym, a wcale nie nadaje się do walki. Przez egzaminy w Doeberitz przebrnąłem razem z kolegą. Podporucznik von Lyncker i ja zgodziliśmy się ze sobą niemalże we wszystkim, pociągały nas te same pomysły na dalszą przyszłość. Naszym celem było latanie na Fokkerze i skierowanie do eskadry bojowej na froncie zachodnim. Rok później z powodzeniem działaliśmy przez krótki czas razem. Fatalny pocisk trafił mojego drogiego przyjaciela w chwili, gdy sprowadzał na ziemię swój trzeci wrogi samolot.

Spędziliśmy wiele wesołych godzin w Doeberitz. Jedną z wielu rozrywek było lądowanie na obcych kwaterach. Korzystałem z każdej sposobności, by znaleźć pretekst do zrobienia niespodzianki. Moim ulubionym lądowiskiem był majątek Buchow, gdzie już dobrze mnie znano. Zapraszano mnie tam na polowania na dziki. Jediną trudnością było pogodzenie rozrywek z obowiązkami i któregoś popołudnia zażyczyłem sobie byśmy poleciecieli we dwóch na łowy. Na lądowisko wybrałem miejsce w sąsiedztwie Buchow, skąd szybko mogłem

dołączyć

do przyjaciół. Zabrałem ze sobą drugiego pilota, który pełnił rolę obserwatora i odesłałem go później z powrotem. Następnego poranka, już po polowaniu, znów pilotowałem sam.

Gdybym nie miał możliwości lecieć, byłbym zmuszony do przejścia pieszo dystansu około dziesięciu kilometrów. Tak więc zawsze szukałem kogoś, kto dostarczyłby mnie na miejsce, i to niezależnie od pogody. A niełatwo było znaleźć człowieka, który chętnie zgodziłby się podrzucić mnie nie zważając na aurę.

Pewnego razu, gdy nocą próbowałem zapolować na dziki, zaczęła się straszliwa śnieżycyca. Powyżej pięćdziesięciu metrów nie było widać kompletnie nic. Mój pilot dotarł punktualnie o ósmej. Miałem cichą nadzieję, że zrezygnuje z powodu pogody. Jednak niespodziewanie usłyszałem narastający szum - nie widziałem niczego - i pięć minut później mój ukochany ptak zatrzymał się przede mną na ziemi.

Po raz pierwszy jako pilot

W dzień Bożego Narodzenia, w 1915 roku, przystąpiłem do trzeciego egzaminu. Z tego powodu poleciałem do Schwerin, gdzie zwiedziłem fabrykę Fokkerów i mogłem je wreszcie ujrzeć. Jako obserwatora wziąłem ze sobą mechanika i ze Schwerin udałem się z nim do Berlina,

z Berlina do Wrocławia, stamtąd do Świdnicy, następnie do Lubina, po czym wróciliśmy do Berlina. Podczas tego lotu często lądowałem na działkach i w różnych innych miejscach, by odwiedzić krewnych i przyjaciół. Jako wyszkolony obserwator nie miałem żadnych problemów ze znalezieniem drogi.

W marcu dołączyłem do Drugiej Eskadry Bojowej w pobliżu Verdun i trenowałem walki powietrzne już jako pilot. Szkoliłem się w pilotowaniu i toczeniu pojedynków powietrznych. Latałem wtedy na dwumiejscowcu.

*

W oficjalnym komunikacie z dwudziestego szóstego kwietnia 1916 jestem wymieniony po raz pierwszy, choć nie wspomina się mojego nazwiska. Jedynie ukazane są dokonania. Musiałem na swojej maszynie zainstalować karabin maszynowy, który umocowałem tak samo, jak było to robione na samolotach Nieuporta i z powodu samej konstrukcji czułem się bardzo dumny. Ludzie śmiali się z mojego pomysłu zamontowania broni na górze płatowca, ponieważ wiele elementów wyglądało bardzo prymitywnie. Oczywiście, zacząłem prawie przeklinać to rozwiązanie, ale już wkrótce przekonałem się o jego przydatności. Spotkałem nieprzyjacielskiego Nieuporta, który - jak ja - chyba był debiutantem i zachowywał się cholernie głupio. Kiedy leciałem w jego kierunku zaczął uciekać. Widocznie miał kłopoty ze swoim uzbrojeniem. Nie miałem pomysłu na sposób walki z nim, ale pomyślałem sobie: "Co by się stało, gdybym teraz zaczął strzelać?". Leciałem zbliżając się na tyle, na ile było to możliwe i otworzyłem ogień krótkimi seriami dokładnie celując z karabinu. Nieuport uciekł ku górze i zaczął wykonywać gwałtowne zwroty. Początkowo obydwaj, obserwator i ja, byliśmy pewni, że to jeden ze zwodów, które Francuzi powszechnie stosowali. Ale ten trwał. Nieustannie obracając się dookoła maszyna opadała coraz niżej. W końcu obserwator stuknął mnie w głowę i powiedział: "Gratuluję. On spada". Rzeczywiście, spadł na las za fortem Douaumont i zniknął pomiędzy drzewami. "Strąciłem go", było dla mnie jasne, ale stało się to po drugiej stronie linii frontu. Przyleciałem na lotnisko i zwyczajnie raportowałem: "Odbyłem walkę powietrzną i zestrzeliłem Nieuporta". Następnego dnia przeczytałem o swojej akcji w oficjalnym komunikacie. Oczywiście byłem dumny z odniesionego sukcesu, choć akurat ten Nieuport nie figurował wśród pięćdziesięciu dwóch samolotów, jakie strąciłem na ziemię.

*

Komunikat wojenny z 26.04.1916

"Dwie wrogie maszyny latające zostały zestrzelone nad Fleury, na południe i zachód od Douaumont."

3.05.1916

Kocham moje nowe zajęcie jako pilot. Nie sądzę by cokolwiek innego podczas tej wojny mogło być tak bardzo dla mnie atrakcyjne. Latam jednopłatowym Fokkerem, samolotem na którym swoje wielkie sukcesy odnoszą Boelcke i Immelmann. Bardzo mnie zasmuciła śmierć Holcka. Trzy dni przed swoją śmiercią odwiedził mnie i nieźle się razem bawiliśmy. Opowiedział mi o swoim uwięzieniu w Czarnogórze. Jakoś nikt nie może wyobrazić sobie, że nie ma już tego wspaniałego faceta. Byłem świadkiem jego ostatniej walki w powietrzu. Na samym początku zestrzelił Francuza, który był w samym środku wrogiej eskadry. Wtedy coś musiało zablokować się w jego karabinie maszynowym i chciał wrócić nad nasze linie. Obsiadł go rój Francuzów. Z kulą w głowie spadł z wysokości 3000 metrów - piękna śmierć. Dzisiaj zamierzam lecieć na jego pogrzeb.

Śmierć Holcka
(30 kwietnia 1916)

Jako młody pilot pewnego razu poleciałem nad fort Douaumont, wystawiając się na ryzyko ostrzelania przez nieprzyjacielską artylerię. Zauważyłem, że niemiecki Fokker atakował trzy maszyny Caudron. Na moje nieszczęście wiał silny zachodni wiatr. Fokker leciał nad miastem Verdun z zamiarem podjęcia walki. Zwróciłem uwagę obserwatorowi na to, co się działo. Był przekonany, że niemiecki wojownik musiał być bystrym facetem. Zastanawialiśmy się obaj czy mógłby to być Boelcke i planowaliśmy dowiedzieć się tego po wylądowaniu. Nagle, ku memu przerażeniu dostrzegłem, że niemiecka maszyna, która wcześniej sama atakowała, znalazła się w defensywie. Liczba francuskich pilotów wzrastała, aż w końcu było ich już dziesięciu i ta siła, atakująca samotny samolot zmuszała go do schodzenia coraz niżej. Nie mogłem lecieć na pomoc. Byłem zbyt daleko od toczącej się walki. Poza tym, moja ciężka maszyna nie mogła przewyciężyć silnie wiejącego wiatru. Fokker bronił się desperacko. Przeciwnicy gonili go w dół na wysokość zaledwie sześciuset metrów. Nagle został zaatakowany jeszcze raz i zniknął, nurkując do wnętrza małej chmury. Odetchnąłem z ulgą uznając, że jest już bezpieczny. Po powrocie na lotnisko zameldowałem o tym, co widziałem. Powiedziano mi, że pilotem Fokkera był hrabia Holck, mój stary towarzysz broni ze wschodniego teatru wojny. Holck spadł po otrzymaniu trafienia w głowę. Jego śmierć głęboko przeżyłem, gdyż był dla mnie wzorem. Starłem się naśladować jego energię, a pod względem charakteru zawsze był naprawdę wyjątkowy.

Lecę w burzy z piorunami

Z powodu gwałtownych burz latem 1916 roku nasza aktywność pod Verdun

została ograniczona. Nie ma nic bardziej nieprzyjemnego dla lotnika

niż przebijanie się przez nawałnicę. Podczas bitwy nad Sommą całe angielskie eskadry lądowały za naszymi liniami. W ten sposób dostawały się do niewoli, ponieważ zaskakiwały je podczas lotu nagłe burze.

Nigdy dotychczas nie miałem okazji przedzierać się przez burzowe chmury i wcale nie pociągał mnie taki eksperyment. Podczas całodziennych lotów panowała burzowa atmosfera. Z Mont poleciałem

do

pobliskiego Metz, by załatwić parę spraw. Podczas lotu z powrotem wydarzył się następujący wypadek: Byłem na lotnisku w Metz i chciałem wracać do swojej bazy. Kiedy wypchałem swoją maszynę z hangaru, można było już dostrzec pierwsze oznaki zbliżającej się burzy. Wiatr wzbijał tumany piasku, a chmury które widziałem, wyglądały jak nadciągająca z północy gigantyczna ponuro-czarna ściana. Starzy, doświadczeni piloci nalegali bym nie leciał. Ale ja obiecałem im, że wrócę i zarazem uznałem, że zostałem wzięty za tchórza, gdybym zrezygnował z lotu z powodu głupiej burzy. A więc dodałem gazu i spróbowałem. Gdy startowałem zaczął padać deszcz. Musiałem ściągnąć gogle, gdyż inaczej nic nie widziałbym. Problemy mogły pojawić się dopiero podczas lotu nad górami Moselle, gdzie przez wąwozy przechodziła największa burza. Powiedziałem do siebie, że prawdopodobnie powinienem mieć szczęście i zbliżyłem się do czarnej chmury, która prawie dotykała ziemi. Wzniosłem się na minimalną wysokość. Byłem zmuszony przeskakiwać swoją maszyną

nad

domami i drzewami. Już wkrótce nie miałem pojęcia o tym gdzie się aktualnie znajduję. Podmuchy wiatru pochwyciły samolot jakby to była kartka papieru i prowadziły go naprzód. Serce prawie mi zamarło. Nie mogłem lądować pomiędzy wzgórzami. Musiałem kontynuować lot. Otoczyła mnie atramentowa ciemność. Poda mną drzewa uginały się od poddmuchów wiatru. Nagle na wprost przede mną wyłoniło się

porośnięte

lasem wzgórze. Nie miałem szans na unik. Mój Albatros kierował się na przeszkodę. Mogłem lecieć wyłącznie prosto. Jakoś udało mi się ominąć większość niebezpieczeństw. Lot zmienił się w zwyczajne zawody w skokach. Skakałem ponad drzewami, wioskami, szczytami

wież

i urwiskami, wciąż znajdując się na wysokości nie większej niż pięć metrów nad ziemią, więc prawie nic nie widziałem. Otaczał mnie blask błyskawic. Wtedy jeszcze nie wiedziałem, że pioruny nie uderzają w samolot. Byłem pewien śmierci, gdyż zdawało mi się, że lada chwila burza strąci mnie na jakąś wioskę lub las. Z pewnością byłbym załatwiony, gdyby silnik wysiadł.

Wkrótce dojrzałem na horyzoncie jasny punkt. Zawierucha słabła. Powinienem być uratowany, gdybym tylko tam mógł dotrzeć. Skupiłem cały swój wysiłek na kierowaniu samolotem ku światłu.

Niespodziewanie burza została z tyłu, za mną. Deszcz wciąż lał się potokami. Uspokajałem się, że jestem uratowany. Wylądowałem na lotnisku w strugach wody. Wszyscy na mnie już czekali, ponieważ Metz meldował o moim starcie oraz burzowych chmurach, w które wleciałem.

Postanowiłem nigdy więcej nie latać podczas burzy, chyba, że oczekiwałaby tego ode mnie Ojczyzna. Teraz, gdy spoglądam wstecz uświadamiam sobie, że to wszystko było piękne. Pomijając ryzyko związane z lataniem doświadczyłem wielu wspaniałych chwil, których obecnie mi brakuje.

Pierwszy raz w Fokkerze

Od samego początku mojej kariery pilota miałem tylko jedną ambicję, ambicję latania na jednomiejscowym samolocie. Po nieustannym naprzykrzaniu się dowódcy w końcu dostałem pozwolenie na lot Fokkerem. Silnik rotacyjny był dla mnie zupełną nowością. Poza tym, to dziwne uczucie kiedy jest się tylko samemu podczas lotu. Samolot należał do przyjaciela, który później zginął, i do mnie. Ja latałem rano, zaś on popołudniami. Obydwóch nas martwiło to, że wielu kolegów rozbijało swoje maszyny. Kolejny dzień lataliśmy za wrogiem. Podczas porannych lotów nie spotkałem żadnego Francuza. Po południu była kolej przyjaciela. Wystartował, ale nie powrócił, co w jego przypadku nie było niczym nowym. Późnym popołudniem dotarł meldunek od piechoty o walce powietrznej pomiędzy Nieuportem a Fokkerem, w wyniku której niemiecka maszyna musiała lądować na Mort Homme. Oczywiście było, że pilotem musiał być przyjaciel Reimann, gdyż inni wrócili już na lotnisko. Współczuliśmy naszemu dzielnemu koledze. Nagle, w środku nocy, usłyszeliśmy przez telefon, że niemiecki lotnik niespodziewanie pojawił się w okopach na Mort Homme. To był Reimann. Pociski rozbiły silnik jego samolotu. Zmusiło go to do lądowania. Nie miał możliwości dotarcia do naszych linii, więc wylądował na ziemi niczyjej. Podpalił maszynę i skrył się w oddalonym o kilkaset metrów leju po bombie. Nocą zjawił się w naszych okopach. Tak skończyła się nasza akcja o kryptonimie "Fokker".

Kilka tygodni później otrzymaliśmy kolejnego Fokkera. Tym razem czułem się moralnie zobowiązany do tego, by zniszczyć go samemu. Odbyłem może ze trzy loty. Podczas startu silnik nagle przerwał pracę. Musiałem lądować na polu owsa i już po chwili wspaniała maszyna zamieniła się w masę metalowych odpadków. Cudem było, że nie odniosłem żadnej rany.

Spod Verdun, 6 lipca 1916

Przed paroma dniami wraz z moim Fokkerem spadłem na nos. Ci, którzy to widzieli, byli nieźle zaskoczeni, gdy po dłuższej chwili wyczołgałem się cało z pozostałości maszyny. Mój dobry przyjaciel Zeumer czuje się już nieco lepiej. Został zestrzelony przez Francuzów i odniósł tylko lekkie rany postrzałowe. Trzy dni później, w czasie pewnej głupiej historii, złamał sobie obojczyk. Poważnie się zastanawiam nad przejściem do Boelckego i zostaniem jego uczniem. Przecież ciągle potrzebuję zmian. Byłoby to dla mnie coś

nowego i na pewno nie pogorszyłoby mojej sytuacji.

Bombardowania w Rosji

W czerwcu ni stąd ni zowąd dostaliśmy rozkaz przeniesienia. Nikt nie wiedział dokąd jedziemy, choć czegoś się domyślaliśmy i gdy dowódca powiedział nam, że zmierzamy do Rosji nie byliśmy zbytnio zaskoczeni. Podróżowaliśmy przez całe Niemcy w naszym hotelu na kołach, który składał się z wagonów restauracyjnych i sypialnych, by w końcu dotrzeć do Kowla. Tam też pozostawaliśmy w wagonach. Takie mieszkanie miało wiele korzyści. Cały czas byliśmy przygotowani do podróży i nie potrzebowaliśmy zmieniać kwatery.

W upale rosyjskiego lata wagon sypialny staje się najbardziej koszmarnym narzędziem tortur, jakie tylko można sobie wyobrazić. Tak więc, zgodziłem się z moimi przyjaciółmi - Gerstenbergiem i Scheelem, by rozbić kwatery w pobliskim lesie. Postawiliśmy namioty i żyliśmy niczym Cyganie. Cudowny czas.

*

W Rosji nasza eskadra zajmowała się bombardowaniem. Głównym zajęciem

było niepokojenie wroga. Zrzucaliśmy jajka na jego najwspanialsze stacje kolejowe. Pewnego dnia cała eskadra poleciała bombardować bardzo ważną stację. Miejsce nazywało się Maniewicze i było położone około trzydziestu kilometrów za frontem. To niedaleko. Rosjanie przygotowywali atak i stacja była wręcz zapchana pociągami. Składy tłoczyły się jeden blisko drugiego. Zajmowały całe nitki szyn. Nietrudno było dostrzec je z góry. Na każdej zwrotnicy stał eszelon. To właśnie był cel wart naszych bomb.

Ogarnął mnie niesamowity entuzjazm. Radowałem się z rzucania bomb. Bombardowanie z góry tych facetów sprawiało mi wręcz rozkosz. Zaliczyłem dwie wyprawy. Tego dnia celem były Maniewicze. Wszystko czekało w gotowości. Każdy z pilotów wypróbował silnik, gdyż najboleśniejsze jest bycie zmuszonym do lądowania wbrew własnej woli po złej stronie frontu, zwłaszcza w Rosji. Rosjanie nienawidzili lotników. Gdyby złapali pilota na pewno zabiliby go. To było największe ryzyko podczas lotów w Rosji, gdyż Rosjanie sami praktycznie nie mieli pilotów. Jeżeli tylko któryś z nich wzniósł się w powietrze, to mógł być pewien, że spotka go pech i zostanie zestrzelony. Artyleria przeciwlotnicza Rosjan była całkiem niezła, ale posiadali jej zbyt mało. W porównaniu z Zachodem, loty na Wschodzie przypominały wakacje.

*

Samoloty toczyły się na miejsce startu. Niosły tyle bomb, na ile pozwalał ich udźwig. Czasem wlokłem ze sobą sto pięćdziesiąt

kilogramów bomb na zwykłej maszynie typu C. Miałem grubego obserwatora, który często narzekał, że dostaje zbyt mało mięsa do posiłków. Posiadałem parę karabinów maszynowych. Nigdy dotychczas nie miałem okazji użyć ich w Rosji. Szkoda, że moja kolekcja nie zawierała choćby jednego Rosjanina. Kokarda na ścianie na pewno prezentowałaby się malowniczo. Latanie ciężką maszyną z wielkim ładunkiem nie jest zabawne, zwłaszcza w środku upalnego, rosyjskiego letniego dnia. Barki kołysały się w nieprzyjemny sposób. I choć były bardzo obciążone, nie spadały w dół. Zapobiegał temu stu pięćdziesięciokonny motor. Również niezbyt miła jest świadomość, że dźwiga się ogromne ilości materiałów wybuchowych i paliwa. W końcu znaleźliśmy się w trochę spokojniejszej atmosferze. Teraz nadeszła radość bombardowania. Wspaniale jest lecieć prosto, mieć określony cel i jasne rozkazy. Już po zrzuceniu niejednego doznaje uczucia, że czegoś naprawdę dokonał, choć często zdarzało się, że po poszukiwaniu przeciwnika w celu nawiązania walki wracał do domu z przykrym uczuciem niepowodzenia, że nie posłał na ziemię żadnej wrogiej maszyny. Wtedy człowiek jest skłonny mówić sam do siebie: "Spełniasz bezsensowną rolę". Obserwator uczył się jak lecieć prosto nad obiektem ataku i we właściwym momencie zrzucić jajka korzystając z celownika. Sam bardzo chętnie zrzuciał bomby. Lot do Maniewicz był bardzo przyjemny i wykonywałem go wielokrotnie. Lecieliśmy ponad gigantycznymi lasami, które zapewne zamieszkiwały łosie i rysie. Za to wioski wyglądały nędznie. Tak, jak gdyby diabeł mówił w nich „dobranoc”. Jediną zamożniejszą w całej

okolicy były

Maniewicz. Otoczone niezliczonymi namiotami i mnogością baraków niemalże graniczyły ze stacją kolejową. Nigdzie nie było widać żadnego Czerwonego Krzyża. Jakaś inna eskadra musiała odwiedzić to miejsce przed nami. Domy i baraki jeszcze dymią. Wykonali dobrą robotę. Celne trafienia zablokowały wyjazd ze stacji. Z lokomotywy ulatywała para. Maszynista zapewne schował się w jakiejś dziupli. Po drugiej stronie próbował odjechać jakiś inny parowóz. Ogarnęła mnie chęć na trafienie go. Przelecieliśmy ponad i zrzuciliśmy bomby kilkaset metrów z przodu. Osiągnęliśmy pożądaną efekt. Lokomotywa zatrzymała się. Zawróciliśmy i kontynuowaliśmy atak na stację, dokładnie celując przez lunetę celowniczą. Mieliśmy mnóstwo czasu, gdyż nikt nam nie przeszkadzał. Może i było prawdą, że w sąsiedztwie znajdowało się lotnisko, ale nie pojawił się choćby jeden wrogi samolot. Kilka dział przeciwlotniczych prowadziło ogień, ale nie do nas, lecz zupełnie gdzie indziej. Zachowaliśmy kilka bomb z nadzieją na spożytkowanie ich podczas drogi powrotnej. Nieoczekiwanie zobaczyliśmy startujący nieprzyjacielski samolot. Pytaniem było tylko to, czy ma zamiar nas zaatakować? Niezbyt wierzyłem w taką możliwość. Bardziej prawdopodobne było, że lotnik szukał ratunku w powietrzu, bo podczas bombardowania jest to najbezpieczniejsze miejsce.

Wracaliśmy do domu okrężną drogą i szukaliśmy obozu. Szczególnie zabawne było polewanie ogniem z karabinów tych facetów w dole. Połowa dzikich plemion z Azji jest o wiele bardziej przerażona,

kiedy strzela się do nich z góry niż kulturalni Anglicy. Wyjątkowo interesujące jest strzelanie do kawalerii wroga. Ataki z powietrza wręcz pognębiały ją. Nagle wielu jeźdźców zaczynało uciekać na wszystkie strony, jak za wskazaniem kompasu. Nie chciałbym być dowódcą szwadronu Kozaków, który jest ostrzeliwany z karabinów maszynowych przez samoloty. W końcu rozpoznaliśmy niemieckie linie. Trzeba było pozbyć się ostatniej bomby i zdecydowaliśmy się zrobić z niej prezent dla rosyjskiego balonu obserwacyjnego, jedyne, jaki wróg posiadał. Musieliśmy zejść na wysokość kilkuset metrów i dopiero wtedy zaatakować. Początkowo Rosjanie próbowali szybko ściągnąć balon na dół. Po zrzuconiu bomby holowanie ustało. Nie mogłem uwierzyć w to, że udało mi się trafić. Wyobrażałem sobie, że raczej żołnierze zostawili swojego dowódcę w powietrzu i zwyczajnie uciekli. W końcu dolecieliśmy do własnych okopów i wywołaliśmy spore zaskoczenie, gdyż uznano nas za zestrzelonych nad celem. Co najmniej jeden samolot miał dziurę w skrzydle po trafieniu pociskiem. Innym razem, w tej samej okolicy, mieliśmy za zadanie odnaleźć i zaatakować Rosjan, którzy planowali przekroczyć rzekę Stochod. Obciążeni ładunkiem bomb i z solidnym zapasem amunicji do naszych karabinów zbliżaliśmy się do niebezpiecznego miejsca. Po dotarciu nad Stochod zaskoczył nas widok, że nieprzyjacielska kawaleria już przekracza rzekę. Było dla nas jasne, że jedyną możliwością wyrządzenia większych szkód było zbombardowanie wąskiej kładki. Zwarta ludzka masa podążała przed siebie. Zeszliśmy możliwie jak najniżej i wyraźnie widzieliśmy kawalerię wroga, która w wielkim pośpiechu pokonywała most. Pierwsza bomba spadła w pobliżu celu. Bezwzględnie poleciała za nią druga, po czym trzecia. Wywołały ogromne zamieszanie. Most wciąż nie był trafiony. Niemniej jednak, ruch na nim zupełnie ustał. Ludzie i zwierzęta rozbiegli się na wszystkie strony. Zrzuciliśmy tylko trzy bomby, ale i tak odnieśliśmy spory sukces. Poza tym, za nami jeszcze podążała cała eskadra. Mogliśmy robić coś innego. Obserwator intensywnie ostrzeliwał tłum w dole, co cieszyło nas obydwóch. Oczywiście, nie potrafię stwierdzić jakie mieliśmy osiągnięcia. Rosjanie nie powiedzieli nam tego. Wciąż przypominam sobie, jak w pojedynkę miałem okazję zaatakować i zniszczyć wroga. Może oficjalne statystyki rosyjskiego Ministerstwa Wojny podadzą mi więcej szczegółów po zakończeniu wojny.

Boelcke!

Sierpniowe słońce prażyło niemiłosiernie na piaszczystym lotnisku w Kowlu. Gawędziliśmy ze sobą i jeden z kolegów powiedział: "Dzisiaj wielki Boelcke przybywa do nas z wizytą, albo raczej do brata!". Po południu sławny człowiek dotarł na miejsce. Był powszechnie admiirowany przez wszystkich i opowiedział nam sporo interesujących historii ze swojej podróży do Turcji. Właśnie stamtąd wracał i był w drodze do Kwatery Głównej. Planował, że później uda się nad Somme, by kontynuować swą walkę. Organizował eskadrę myśliwską. Został upoważniony do wybrania ze wszystkich korpusów tych ludzi, których

uznałby za szczególnie przydatnych do realizacji swoich zamierzeń. Nie miałem śmiałości spytać go czy też zostanie wybrany. Jeszcze nie zbrzydły mi walki w Rosji. Przeciwnie, odbyliśmy wiele fascynujących lotów. Bombardowaliśmy Rosjan na ich stanowiskach. Jednak cały czas pociągała mnie idea walczenia na froncie zachodnim. Dla młodego oficera kawalerii nie ma nic przyjemniejszego od polowania w powietrzu. Następnego ranka Boelcke miał nas opuścić. Wcześniej z rana ktoś zapukał do drzwi i przede mną stanął człowiek odznaczony "Pour le Merite". Jak już wcześniej wspominałem, znałem go, ale cały czas nie mogłem wyobrazić sobie, że przyszedł zobaczyć się ze mną i zapytać czy zechcę zostać jego uczniem. Byłem gotów paść na kolana, gdy zapytał czy pojedę z nim nad Somme. Trzy dni później wsiadłem do pociągu i odbyłem podróż przez całe Niemcy, prosto do nowego miejsca służby. W końcu największe marzenie ziściło się. Zaczął się najlepszy okres mojego życia. W tym czasie nawet nie ośmielałem się przypuszczać, że będę tak szczęśliwy, jak obecnie jestem. Gdy opuszczałem swoją kwaterę na Wschodzie, mój dobry przyjaciel krzyknął za mną: "Rozumiem, że nie wrócisz bez 'Pour le Merite'!"

Moja pierwsza angielska ofiara

(17 września 1916)

Odbywaliśmy próbne strzelania z karabinów maszynowych. Dzień wcześniej otrzymaliśmy nowe samoloty i z rana Boelcke poleciał razem z nami. Wszyscy byliśmy debiutantami. Żaden z nas nie miał za sobą zbyt wielu osiągnięć. Wszystko co mówił do nas Boelcke, było niczym święta ewangelia. Codziennie, przez kilka następnych dni miał - jak sam mówił - jedno lub dwa zwycięstwa nad Anglikami na śniadanie. Kolejnego ranka, siedemnastego września, zapowiadał się cudowny dzień. Wszystko zatem wskazywało na to, że możemy spodziewać się wzmożonej aktywności Anglików. Przed startem Boelcke przekazał nam instrukcje i po raz pierwszy wystartowaliśmy jako eskadra, prowadzeni przez wielkiego człowieka, za którym byliśmy gotowi ślepo podążać.

Zbliżaliśmy się już do linii frontu, gdy zauważyliśmy eskadrę wroga zmierną w stronę Cambrai. Oczywiście, jako pierwszy dostrzegł ją Boelcke, który liczył na coś więcej niż tylko zwyczajne starcie. Wkrótce zrozumieliśmy jego intencje i każdy z nas starał się znaleźć jak najbliżej Boelckego. Dla wszystkich było jasne, że powinniśmy zdać egzamin pod czujnym okiem ukochanego dowódcy. Byliśmy coraz bliżej wrogiej eskadry. Bynajmniej, nie uciekała przed nami. Znajdowaliśmy się pomiędzy linią frontu a przeciwnikiem. Gdyby zechciał, mógłby nam uciec. Liczyliśmy maszyny rywali. Było ich siedem. Nas tylko pięciu. Anglicy lecieli na dwumiejscowych samolotach bombowych. Za kilka sekund powinien rozpocząć się

taniec.

Boelcke zbliżył się do czołowego samolotu wroga, ale jeszcze nie otwierał ognia. Podążałem za nim. Blisko mnie znajdowali się inni

koledzy. Anglik, który był najbliżej leciał maszyną pomalowaną w ciemnych barwach. Nie zastanawiałem się długo, wziąłem go na celownik i strzelałem. On również otworzył do mnie ogień, aż w końcu obydwaj zgubiliśmy się. Rozpoczęło się zmaganie i moim jedynym

celem

było znaleźć się za wrogiem, gdyż mogłem strzelać tylko do przodu. Nieprzyjaciel miał ruchome uzbrojenie, więc miał możliwość otwierania ognia w każdym kierunku. Widocznie nie był debiutantem, gdyż przeczuwał, że to jego ostatnia godzina i usilnie starał się umknąć, gdy tylko znalazłem się za nim. Wtedy jeszcze nie miałem w sobie tego przekonania "On musi zginąć!", które zawsze towarzyszy mi obecnie, a wręcz na odwrót, byłem ciekaw czy w ogóle spadnie. Obydwa te odczucia dzieli wielka różnica. Kiedy spada jeden lub kilku przeciwników, pojawia się myśl: "Tak już musi być".

Mój Anglik obracał się robiąc korkociąg. Nawet przez chwilę nie zastanawiałem się nad tym, że przecież jest więcej nieprzyjaciół i jeden z nich może pośpieszyć na pomoc temu, którego właśnie atakowałem. Kierowała mną tylko jedna myśl: "Facet przede mną musi spaść na dół, cokolwiek miałoby się stać". Wreszcie nadszedł upragniony moment. Wróg zniknął mi z oczu. Zamiast wykonywać

zwroty

i zakręty leciał prosto. Na ułamek sekundy znalazłem się za nim w swojej cudownej maszynie. Oddałem krótką serię z mojego karabinu. Chciałem jeszcze bardziej się zbliżyć, ale obawiałem się, że mógłbym uderzyć w Anglika. Byłem wręcz gotów wrzeszczeć z radości, gdy zobaczyłem, że śmigło wrogiej maszyny zatrzymało się. Trafiony! Zapewne roztrzaskałem jego silnik. Przeciwnik był zmuszony do lądowania, choć i tak nie miał szans, by znaleźć się na ziemi w pobliżu własnych okopów. Angielski samolot kołysał się na wszystkie strony. Przypuszczalnie coś musiało stać się z pilotem. Obserwatora nie było widać. Jego karabin sterczał wycelowany w niebo. Stało się dla mnie jasne, że musiałem trafić obserwatora, który spadł na podłogę. Anglik wylądował w pobliżu lotniska; na terenie zajmowanym przez jedną z naszych eskadr. Byłem bardzo podekscytowany i zaraz wylądowałem, a moja żądza zaspokojenia ciekawości niemalże doprowadziła do rozbicia samolotu. Angielska maszyna i moja stały niedaleko od siebie. Pognałem do wrogiego płatownika i zauważyłem, że wielu innych żołnierzy zrobiło to samo. Gdy już dotarłem odkryłem, że moje przypuszczenia były dobre. Silnik rzeczywiście roztrzaskałem, a zarówno pilot, jak i obserwator byli poważnie ranni. Ten drugi zmarł prawie natychmiast, zaś pilot został bezzwłocznie odtransportowany do najbliższego punktu

opatrunkowego.

Oddałem honory zabitemu wrogowi kładąc kamień na jego grobie. Gdy wróciłem do domu Boelcke i reszta kolegów jedli właśnie śniadanie. Byli bardzo zaskoczeni, że nie pojawiłem się wcześniej. Z dumą po raz pierwszy zameldowałem: "Zestrzeliłem Anglika". Wszyscy byli zadowoleni, gdyż nie tylko ja jeden byłem zwycięzcą. Jak zwykle, Boelcke zestrzelił wroga na śniadanie i jeszcze jeden z pozostałych kolegów odniósł swoje pierwsze zwycięstwo. Powinienem dodać, że od

tego czasu Anglicy nie odważyli się zbliżyć do Cambrai tak długo, jak była tam eskadra Boelckego.

Nad Sommą, 5 października 1916

30 września zestrzeliłem mojego trzeciego Anglika. Spadł na dół płonąc. Serce uderza mocniej, gdy ogląda się spadającego z czterech tysięcy metrów w płonącej maszynie przeciwnika, którego twarz widziało się jeszcze przed chwilą. Gdy dotarł na dół, niewiele z niego pozostało, zarówno z człowieka, jak i maszyny. Na pamiątkę zabrałem tylko małą tabliczkę. Z drugiego zachowałem dla siebie karabin maszynowy. Moja kula utkwiała w jego zamku i stał się bezużyteczny. Mój Francuz spod Verdun niestety się nie liczy. Zapomniano wówczas podać informację o jego zestrzeleniu. Wcześniej otrzymywano Pour le Merite już po ośmiu zestrzeleniach. Obecnie nic podobnego nie ma miejsca, chociaż coraz trudniej jest zestrzelić kogokolwiek. Podczas ostatnich czterech tygodni, od okresu powstania eskadry Boelckego, z naszych dziesięciu maszyn straciliśmy już pięć.

Bitwa nad Sommą

Podczas całego swojego życia nigdy nie miałem lepszego terenu do polowań, jak podczas bitwy nad Sommą. Rankiem, tak wcześnie jak się tylko dawało wstawałem, po czym trafiał się pierwszy Anglik i tak już było aż do zachodu słońca. Boelcke stwierdził, że to El Dorado pilotów. Właśnie wtedy, podczas dwóch miesięcy, Boelcke zwiększył swoją listę zwycięstw z dwudziestu do czterdziestu. Nam, debiutantom, brakowało jeszcze w tym czasie doświadczenia naszego mistrza i byliśmy bardzo zadowoleni, gdy tylko udało nam się unikać ciągów. To był bardzo ekscytujący okres. Za każdym razem, kiedy startowaliśmy trafialiśmy na jakąś walkę. Często staczaliśmy w powietrzu prawdziwe boje. Czasem zdarzało się nawet od czterdziestu do sześćdziesięciu angielskich maszyn, ale na ogół składało się tak niefortunnie, że Niemcy byli w mniejszości i wtedy bardziej liczyły się umiejętności niż ilość.

Anglicy zachowywali się niemal jak koledzy, a my musieliśmy zgadzać się na to. Czasem któryś z nich zniżał lot i odwiedzał Boelckego w jego kwaterze, najczęściej rzucając bomby. Wyzywał nas do walki i nigdy nie uciekał. Nie natrafiłem na żadnego Anglika, który stroniłby od walki, podczas gdy Francuzi starali się unikać starcia. Spędzaliśmy całą eskadrą pościgową cudowny czas. Duch i zapał naszego dowódcy ożywiał wszystkich jego pupili. Ślepo mu ufaliśmy. Nie było możliwości, by choć jeden z nas wyłamał się. Byłoby to czymś niepojętym. Ożywiani tym duchem z radością pomniejszaliśmy liczbę przeciwników.

Tego dnia, gdy Boelcke zginął, eskadra posłała na ziemię czterdziestu nieprzyjaciół. Tak więc lista zwycięstw przekroczyła, i to sporo, setkę. Duch Boelckego żyje wciąż pośród jego uzdolnionych następców.

Śmierć Boelckego (28 październik 1916)

Odbywaliśmy lot, kolejny raz prowadzeni na wroga przez Boelckego. Zawsze wtedy gdy był z nami mieliśmy to cudowne poczucie bezpieczeństwa. Gdy go zabrakło, okazał się tym jedynym i wyjątkowym. Pogoda była porywista, a na niebie wisiało sporo chmur. Wydawało się, że nie ma żadnych samolotów. Z dużej odległości dostrzegliśmy dwóch bezczelnych Anglików, którzy chyba cieszyli się z tej koszarnej pogody. Nas było sześciu, zaś ich tylko dwóch. Nawet gdyby było dwudziestu przeciwników, a Boelcke dałby sygnał do ataku, to wcale nie byłibyśmy zaskoczeni. Jak zwykle rozpoczęły się zmagania. Boelcke zabrał się za jednego, a ja za drugiego. Byłem zmuszony pozwolić mu uciec, gdyż nagle na mojej drodze pojawiła się jedna z niemieckich maszyn. Rozejrzałem się i zobaczyłem, że Boelcke załatwiał swoją ofiarę w odległości około dwustu metrów ode mnie. Zwykła rzecz. Powinien pośłać w dół przeciwnika i właśnie tego oczekiwałem. W pobliżu leciał jego przyjaciel. Było to interesujące starcie. Strzelało naraz wiele osób. Anglik prawdopodobnie powinien spaść lada moment. Nagle ujrzałem nienaturalny ruch dwóch niemieckich maszyn. Natychmiast pomyślałem: "Kolizja!". Nigdy dotychczas nie widziałem zderzenia w powietrzu. Miałem jakieś tam wyobrażenie, ale zupełnie nie zgadzało się ono z rzeczywistością. Tak naprawdę to, co się stało wcale nie było kolizją. Obie maszyny zaledwie dotknęły jedna drugiej. Ale jeżeli samoloty lecą z ogromną prędkością, to nawet nieznaczny kontakt wywołuje gwałtowny wstrząs. Boelcke odskoczył od swojej ofiary i schodził w dół w silnym skręcie. Wydawało się, że wyjdzie jakoś z tego, ale gdy był pode mną dostrzegłem, że z płatowca odpadło kilka części. Nie widziałem tego, co działo się później, bo cały samolot zniknął w chmurze. Jego maszyna utraciła sterowność. Spadł odprowadzany przez najwierniejszego przyjaciela. Po powrocie dowiedzieliśmy się, że wiadomość: "Boelcke nie żyje!" zdążyła już dotrzeć. Nie byliśmy w stanie pojąć tego, co się stało. Szczególnie cierpiał człowiek, który niefortunnie stał się sprawcą tego wydarzenia. Najbardziej zaskakujące było to, że każdy kto spotkał Boelckego wyobrażał sobie, że tylko on sam był jego największym przyjacielem. Poznałem około czterdziestu osób, które wmawiały sobie, że jedynie one są w zażyłych stosunkach z Boelckem. Twierdzili, że mają monopol na jego względy. Ludzie, których imiona pozostały nieznane Boelckemu wierzyli, że akurat do nich miał szczególną słabość. Był to fenomen z którym nie zetknąłem się nigdzie indziej. Boelcke nie miał osobistych wrogów. Nie robiąc żadnych różnic był jednakowo uprzejmy dla każdego. Jedynym może cieszącym się większymi względami był człowiek, który pechowo przyczynił się do śmierci Boelckego.

Ósmy

W czasach Boelckego "osiem" było całkiem niezłą liczbą. Ci, którzy

być obecnie słyszą o ogromnych sukcesach co niektórych pilotów muszą

przekonani, że bardzo łatwo jest zestrzelić samolot. Mogę zapewnić wyrażających takie opinie, że cały latający interes zmienia się z miesiąca na miesiąc, a czasem nawet z tygodnia na tydzień.

Oczywiście, wraz ze wzrostem liczby samolotów w powietrzu niektórym udaje się osiągnąć zwycięstwa poprzez posyłanie kolejnych wrogów ku ziemi, ale równie łatwo można samemu powiększyć liczbę czyichś zwycięstw. Uzbrojenie przeciwnika jest coraz silniejsze, a i ilość również wzrasta. Kiedy Immelmann zestrzelił swoją pierwszą ofiarę miał to szczęście, że trafił na przeciwnika, który nie był uzbrojony. Już wkrótce skończyła się niewinność i teraz można zetknąć się z nią wyłącznie na placach ćwiczeń. Dziewiątego listopada, 1916, razem z moim małym kolegą Immelmannem, który miał zaledwie osiemnaście lat, lecieliśmy na wroga. Obydwaj działaliśmy w eskadrze pościgowej Boelckego. Poznaliśmy się już wcześniej i szybko porozumieliśmy. Najważniejszą sprawą jest koleżeństwo. Zmieraliśmy do boju. Miałem już na swoim koncie siedmiu wrogów, a Immelmann pięciu. W tym czasie było to sporo.

Wkrótce po przybyciu nad linię frontu zobaczyliśmy eskadrę bombowców. Leciały z bezczelną śmiałością. Było ich wiele, prawie tak samo jak podczas bitwy nad Sommą. Myślę, że w przybliżeniu ich liczba wynosiła około czterdziestu lub pięćdziesięciu maszyn. Nie potrafię podać tego dokładnie. Cel dla bomb musiał znajdować się w pobliżu naszego lądowiska. Zbliżyłem się do ostatniego nich, gdy prawie już dotarli na miejsce. Podleciałem blisko wrogiej maszyny. Kilka pierwszych strzałów wyeliminowało nieprzyjacielskiego strzelca. Zapewne również poślaskotały pilota. Bardzo szybko zdecydował się lądować razem z ładunkiem bomb. Wystrzeliłem jeszcze kilkakrotnie, by przyspieszyć jego lot w dół. Spadł w pobliżu naszego lotniska w Lagnicourt.

Podczas gdy ja walczyłem ze swoim przeciwnikiem, Immelmann zajął się

innym Anglikiem i również posłał go na ziemię w tym samym miejscu. Obydwaj szybko wróciliśmy do domu z zamiarem bliższego przyjrzenia się maszynom, które straciliśmy. Wskoczyliśmy do samochodu, skierowaliśmy się w stronę, gdzie leżały nasze ofiary i gnaliśmy prosto przez pola. Było bardzo gorąco i dlatego rozpiąłem swoje ubranie, nawet kołnierz. Ściągnąłem kurtkę, czapkę zostawiłem w samochodzie i wziąłem ze sobą spory kij. Moje buty sięgały mi do kolan. Wyglądałem jak tramp. Zbliżyłem się do ofiar. Już po chwili zgromadził się spory tłum ciekawskich. Była także grupa oficerów. Podeszedłem do nich, pozdrowiłem i spytałem jednego czy mógłby mi cokolwiek opowiedzieć o tej walce powietrznej. Zawsze bardzo interesująca jest możliwość dowiedzenia się tego, jak wygląda bój w przestworzach oglądany przez innych z ziemi. Powiedział, że inne angielskie samoloty rzucały bomby, a ten który spadł nie zdążył się ich pozbyć.

Oficer chwycił mnie za ramię, podeszedł ze mną do pozostałych, spytał o moje nazwisko, po czym przedstawił mnie. Było to niezbyt przyjemne

z racji mojego wyglądu. Ale z drugiej strony ciekawiło mnie, gdyż oficerowie wyglądali tak, jakby znaleźli się na paradzie. Przedstawiono mnie ludziom, którzy byli dla mnie - co najmniej - dziwni. Widziałem generalskie spodnie, ordery na szyjach, niezwykle młodzińcze twarze i nieokreślone epolety. Wszyscy wydawali mi się tacy niezwykli. Podczas naszej konwersacji zapiąłem bluzę oraz kołnierzyk i przyjąłem wojskową postawę. Nie miałem pojęcia kim byli ci oficerowie. Opuściłem ich i wyruszyłem z powrotem do domu. Po południu zadzwonił telefon i powiedziano mi, że ten ktoś nieznany z kim rozmawiałem, to Jego Królewska Wysokość, Wielki Książę Sachsen-Koburg Gotha. Polecono mi zgłosić się do niego. Okazało się, że Anglicy zamierzali zbombardować jego kwaterę. Zupełnie przypadkowo pomogłem utrzymać napastników z dala od celu. Dlatego dostałem za odwagę medal.

Major Hawker

Byłem wyjątkowo dumny, gdy pewnego dnia poinformowano mnie, że lotnik posłany przeze mnie na ziemię dwudziestego trzeciego listopada 1916 był angielskim Immelmannem. Już podczas walki było dla mnie jasne, że trafiłem na niezłego oprycha. Tamtego dnia wyruszyłem na polowanie i zobaczyłem trzech Anglików, którzy najpewniej także wybrali się na łowy. Oni również mnie dostrzegli i poczułem wielką chęć podjęcia walki, byleby tylko czasem ich nie rozczarować. Leciałem na niskim pułapie. Konsekwentnie czekałem aż któryś z angielskich przyjaciół zechce zaatakować mnie. Po krótkiej chwili jeden z nich skierował się w moją stronę i usiłował podejść od tyłu. Oddał z pięć strzałów i przerwał ogień, gdyż wykonałem bardzo gwałtowny skręt w lewo. Anglik starał się zająć pozycję za mną, w chwilę potem i ja próbowałem zrobić to samo. Kręciliśmy się niczym obłąkani, jeden za drugim, aż dotarliśmy na wysokość trzech tysięcy pięciuset metrów. Najpierw zrobiliśmy dwadzieścia skrętów w lewo, po czym około trzydziestu w prawo. Każdy chciał znaleźć się wyżej i z tyłu za tym drugim. Wkrótce stało się dla mnie jasne, że nie trafiłem na debiutanta. Nie zamierzał wycofywać się z walki. Pilotował niezwykle zwrotną skrzynkę. Aczkolwiek, moja była lepsza we wznoszeniu i w końcu znalazłem się na górze i za moim angielskim partnerem do walca. Zeszliśmy na dwa tysiące metrów nie odnosząc żadnych wyraźnych sukcesów i rywal powinien zrozumieć, że właśnie trafiła mu się najlepsza okazja do ucieczki. Sprzyjał mi wiatr, gdyż pchał nas coraz bliżej niemieckich pozycji. W końcu znaleźliśmy się nad Bapaume, około kilometra za niemieckimi liniami. Bezczelny koleś miał spory tupet i kiedy byliśmy na wysokości tysiąca metrów wesoło do mnie pomachał, tak jakby chciał powiedzieć: "No więc, jak leci?". Okręgi, które robiliśmy, stawały się coraz ciaśniejsze, aż w końcu ich średnica była nie większa niż osiemdziesiąt lub sto metrów. Miałem okazję dokładnie przyjrzeć się przeciwnikowi. Spoglądałem w dół do jego kabiny i mogłem dostrzec każdy ruch głowy. Gdyby nie to, że miał czapkę zobaczyłbym jakie robi miny. Mój Anglik był dobrym

zawodnikiem, ale wkrótce zaczęła ogarniać go nerwowość. Musiał zdecydować się czy lądować na niemieckim terenie, czy też wracać do angielskich linii. Oczywiście, próbował tego drugiego wyjścia. Usilnie, lecz na próżno starał się uciec robiąc pętle i inne zwody. Wtedy też otoczyły mnie jego pierwsze pociski, gdyż wcześniej żaden z nas dwóch nie był w stanie oddać strzału. Gdy zesliśmy na około sto metrów próbował uciekać robiąc zygzaki podczas których, jak dobrze wiadomo, trudno jest celnie strzelać. To był dla mnie najbardziej sprzyjający moment. Podążałem za nim zmniejszając odległość z pięćdziesięciu do trzydziestu metrów i cały czas prowadziłem ogień. Anglika już nic nie mogło uchronić od upadku. Nagłe zacięcie broni nieomal pozbawiło mnie sukcesu. Przeciwnik spadł trafiony w głowę, pięćdziesiąt metrów za naszymi liniami. Jego karabin maszynowy zarył się w ziemi i teraz zdobi wejście do mojego mieszkania.

Eskadra Boelcke, 25 listopada 1916

Z okazji Twoich urodzin przesyłam najserdeczniejsze życzenia i mam nadzieję, że będą to ostatnie Twoje urodziny w czasie wojny. Moim jedenastym Anglikiem jest major Hawker. Miał dwadzieścia sześć lat i był dowódcą angielskiej eskadry. Jeńcy powiedzieli, że miał to być ktoś w rodzaju angielskiego Boelckego. Prowadziłem z nim najbardziej zażartą walkę, jaką dotychczas udało mi się stoczyć, aż w końcu straciłem go. Niestety, przed trzema dniami straciliśmy naszego dowódcę, a przed ośmioma również jeden z samolotów z naszej eskadry.

"Pour le Merite"

Posłałem w dół szesnastą ofiarę i znalazłem się na czele listy pilotów pościgowych. Osiągnąłem cel, który sam sobie wyznaczyłem. W minionym roku mój przyjaciel Lyncker, z którym razem szkoliłem się, zapytał mnie: "Co jest twoim celem? Co chciałbyś osiągnąć latając?". Odparłem żartobliwie: "Chciałbym być pierwszym wśród pościgowców.

To

musi być bardzo fajne". W to, że tak właśnie się stanie nawet sam nie wierzyłem. Również inni nie spodziewali się moich sukcesów. Boelcke prawdopodobnie miał powiedzieć, nie do mnie osobiście - słyszałem tylko relację - gdy go spytano: "Który z kolegów ma największe szanse zostać dobrym pościgowcem?" - "Ten człowiek!", kierując palec w moją stronę. Boelcke i Immelmann dostali "Pour le Merite", gdy posłali na ziemię osiem samolotów. Ja miałem zaliczone dwa razy tyle. Pytaniem było, co teraz powinno się wydarzyć? Bardzo mnie to ciekawiło. Krążyły plotki, że zostanę dowódcą eskadry pościgowej. Pewnego dnia dotarł telegram, który oznajmiał: "Podporucznik von Richthofen zostaje mianowany dowódcą Jagdstaffel 11". Muszę powiedzieć, że byłem

poirytowany. Uczyłem się jak najskuteczniej walczyć razem z kolegami z eskadry Boelckego i teraz musiałem zaczynać wszystko od początku działając z innymi ludźmi. To było nieludzko przykre! Poza tym wolałbym "Pour le Merite".

Dwa dni później, gdy my, wszyscy w eskadrze Boelckego, razem i po przyjacielsku celebrowaliśmy moje odejście, dotarł telegram z Kwatery Głównej. Informował, że Jego Cesarska Wysokość w swej łaskawości docenił mnie nadając "Pour le Merite". Rzecz jasna, moja radość była ogromna.

Nigdy nie wyobrażałem sobie, że tak zachwycające może być dowodzenie eskadrą pościgową. Nawet w marzeniach nie przypuszczałem, że kiedykolwiek powstanie eskadra samolotów Richthofena.

"Le petit rouge"

na Nie wiadomo skąd przyszło mi na myśl żeby całe poszycie pomalować czerwono. Efekt był taki, że każdy rozpoznawał mojego czerwonego ptaka. Sądzę, że również przeciwnicy słyszeli o tej kolorowej transformacji.

Podczas walk na innej części frontu miałem fart i ostrzelałem dwumiejscowego Vickersa, który spokojnie robił zdjęcia pozycji niemieckiej artylerii. Mój przyjaciel, fotograf, nie miał czasu się bronić. Pośpiesznie zszedł niżej i w trakcie spadania z samolotu podejrzanie buchnął ogień. My, piloci, widząc, że coś takiego dzieje się z wrogią maszyną mówimy: "Śmierdzi!". Tak się składa, że bardzo często spadająca maszyna płonie.

zapobiec Współczułem swojemu przeciwnikowi i zdecydowałem się jakoś

rozbić zmuszając go do lądowania. Zrobiłem to bardzo starannie, gdyż miałem wrażenie, że rywal musi być ranny, ponieważ nie oddał nawet jednego strzału.

Gdy zszedłem na wysokość pięciuset metrów zaczęły się problemy z silnikiem i musiałem nagle, bez zmiany kursu, lądować. Rezultat był bardzo komiczny. Wróg spokojnie posadził swoją płonąca maszynę, zaś ja, zwycięzca, znalazłem się na ziemi wśród drutu kolczastego wystającego z naszych okopów, a płatowiec przewrócił się.

Dwaj Anglicy, którzy wydawali się wcale nie być zdziwieni moim wypadkiem, gratulowali mi niczym sportowcy. Jak wspomniałem wcześniej, w ogóle nie strzelali i nie mogli zrozumieć czemu tak fatalnie wylądowałem. Spytałem czy już wcześniej widzieli mój płatowiec w powietrzu i jeden z nich odparł: "O tak. Znam dobrze pańską maszynę. Nazywamy ją 'le petit rouge'".

teraz Tak warto wspomnieć o prawdziwym - w moich oczach - prostactwie Anglika. Zapytał mnie dlaczego przed lądowaniem zachowywałem się

nieostrożnie. Powodem było, że i tak nie mogłem zrobić nic innego. Wówczas ten lotr powiedział, że na ostatnich trzystu metrach próbował strzelać do mnie, ale zaciął mu się zamek. Dałem mu pardon,

on go przyjął, po czym podstępnie chciał mnie zaatakować. Odtąd nie miałem już ochoty rozmawiać z żadnym z moich przeciwników. Z wiadomych powodów.

Angielskie i francuskie latanie (luty 1917)

Próbowałem konkurować z eskadrą Boelckego. Każdego wieczora porównywaliśmy nasze wyniki. Jednakże pupile Boelckego okazywali się szelmowsko lepsi. Nie mogłem ich wyprzedzić. Robiliśmy wszystko co tylko możliwe, by dorównać im poziomem. Oddział Boelckego przewyższał moją eskadrę setką zestrzelonych samolotów wroga. Nie mogłem pozwolić na utrzymanie przewagi. Wszystko zależało od tego, czy jako przeciwników będziemy mieli tych francuskich oszukańców, czy też odważnych łotrów, Anglików. Woląłem tych drugich. Ich odwagę często można byłoby określić jako wręcz głupią brawurę. Ale może w ich oczach właśnie tak wyglądała śmiałość. Ważną rzeczą w walce powietrznej jest, że decydującym czynnikiem nie są oszukańcze zwody, ale wyłącznie osobiste zdolności i energia lotnika. Pilot może umieć wykonywać pętle i inne ryzykowne numery, ale nie odnosić żadnych sukcesów w postaci choćby jednego zestrzelonego wroga. Moim zdaniem,

najważniejszy jest agresywny duch i właśnie on jest bardzo silny w nas, Niemcach. Stąd powinniśmy zawsze utrzymywać dominację w powietrzu.

Francuzi mają inne charaktery. Lubią zastawiać pułapki i atakować nieświadomego zagrożenia przeciwnika. Niełatwo zrobić coś takiego w powietrzu. Tylko debiutant może dać się złapać i dlatego nie można zbyt często stosować tego numeru, gdyż samolot raczej nie potrafi się schować. Niewidzialne płatownce jeszcze nie zostały odkryte. Jednakże galijska krew cały czas stara się udowodnić, że jest inaczej. Dlatego Francuzi chcą wciąż tak atakować. Ale ich duch walki jest jak lemoniada w butelkach. Wciąż jej brakuje.

Z kolei u Anglików można dostrzec trochę germańskiej krwi. Sportowcy spokojnie traktują latanie, a Anglicy postrzegają je jako sport. Czerpią wiele radości z kręcenia figur podczas lotów na własnych tyłach, folgują sobie w różnych ryzykownych wyczynach, z czego korzystają nasi żołnierze w okopach.

Jestem zestrzelony (połowa marca 1917)

Miałem przygodę, którą można określić jako zestrzelenie. W tym czasie zestrzeleniem dla mnie była tylko sytuacja, gdy ktoś spadał w dół. Dzisiaj sam wpadłem w tarapaty, ale udało mi się wyjść z nich cało.

Leciałem razem z eskadrą i dostrzegłem przeciwnika, który również odbywał lot całym oddziałem. Stało się to nad pozycjami niemieckiej artylerii w sąsiedztwie Lens. Byłem dość daleko od tego miejsca. Lot w kierunku wroga łaskocze nerwy, zwłaszcza wtedy, gdy widzi się go z

daleka i musi upłynąć ileś minut, nim rozpocznie się starcie. Przypuszczam, że musiała wtedy zblednąć mi twarz, ale nie miałem ze sobą lusterka. Lubię to uczucie, gdyż tak cudownie pobudza. Obserwacja przeciwnika z daleka. Rozpoznawanie, że eskadra naprawdę jest formacją wroga. Liczenie ilości nieprzyjaciół i rozważanie czy warunki są sprzyjające, czy też nie. Ważnym czynnikiem jest to czy wiatr wieje z tyłu, czy z przodu. Na przykład raz zestrzeliłem Anglika. Oddałem strzał nad angielskimi liniami. Jednakże wiatr był tak silny, że jego maszyna spadła w pobliżu niemieckich balonów. Mamy pięć maszyn. Przeciwnicy są trzykrotnie liczniejsi. Anglicy lecieli jak chmara komarów. Niełatwo rozproszyć rój maszyn, które lecą w szyku. Niemożliwe jest dokonanie tego przez pojedynczy samolot. Również jest to wyjątkowo trudne dla kilku maszyn, zwłaszcza, gdy różnica w ilości jest tak znaczna jak w tym przypadku. Ale jeden czuje respekt przed wrogiem, natomiast inny nie wątpi w sukces nawet przez chwilę. Agresywny duch i ofensywność dominują wszędzie na froncie, a powietrze wcale nie jest wyjątkiem. Wróg również myśli tak samo. Dotarło to do mnie nagle. Wkrótce po tym jak nas dostrzegli zrobili zwrot i zaatakowali. Przyglądaliśmy się uważnie. Kłopotliwe dla wszystkich byłoby gdyby choć jeden z nas spadł. Zbliżyliśmy swoje maszyny i pozwoliliśmy obcym panom zmniejszyć dzielącą nas odległość.

Obserwowałem czy któryś z koleżków nie zamierza w pośpiechu opuścić

pozostałych. Tam - jeden okazał się wystarczająco głupi, by próbować odlecieć. Łatwo było go dogonić, więc powiedziałem sobie: "Ten człowiek jest zgubiony". Głośno krzyżąc podążałem za nim. Wzniostem się wyżej i w końcu znalazłem się bardzo blisko. Przedwcześnie otworzył ogień, co świadczyło o tym, że jest zdenerwowany. Powiedziałem: "Strzelaj sobie ile chcesz. Nie uda ci się mnie trafić". Strzelał jakimś rodzajem amunicji zapalającej. Widziałem omijające mnie pociski. Czułem się tak jakbym siedział na wielkim kotle. Nie było to zbyt przyjemne. Anglicy cały czas ze swoim niezwykłym uporem strzelają jakimś gównem i musieliśmy postarać się przyzwyczaić do tego. Do wszystkiego można przywyknąć. Sądzę, że w tym momencie śmiałem się w głos. Ale wkrótce dostałem lekcję. Kiedy znalazłem się bardzo blisko, gdy dzielił nas dystans około stu metrów byłem już gotów otworzyć ogień, wycelowałem i oddałem kilka próbnych strzałów. Karabiny były w porządku. Decyzję podjąłem już wcześniej. Oczywiście wyobraźni widziałem jak wróg spada. Wcześniejsze podniecenie minęło. W takich okolicznościach trzeba chłodno myśleć i trzeźwo kalkulować rozważając możliwość trafienia czy samemu bycia trafionym. Ogólnie mówiąc, walka jest najmniej ekscytującym

momentem

w tym interesie. Ten, kto ulega emocjom podczas starcia na pewno popełni błąd. Nigdy nie straci wroga. Poza tym, opanowanie jest kwestią przyzwyczajenia. W tym przypadku nie zrobiłem żadnego błędu. Zbliżyłem się do swojego przeciwnika na około pięćdziesiąt metrów. Następnie dokładnie celując otworzyłem ogień i uznałem, że muszę odnieść sukces. Takie były moje myśli. Niespodziewanie, gdy

wystrzeliłem zaledwie z dziesięć pocisków, usłyszałem przerażający huk. Zaraz coś jeszcze uderzyło moją maszynę. Stało się dla mnie jasne, że zostałem trafiony, a raczej samolot. W tym samym momencie poczułem straszny smród benzyny i zauważyłem, że silnik pracuje coraz wolniej. Anglik dostrzegł to i zaczął strzelać ze zdwojoną energią gdy tylko ja przestałem.

Schodziłem pionowo w dół. Odruchowo wyłączyłem silnik i był już najwyższy czas zrobić tak. Kiedy zbiornik paliwa zostaje trafiony i piekielna ciecz zaczyna rozlewać się wokół stóp, ryzyko zapalenia jest ogromne. Na początku eksploduje rozgrzany do czerwoności silnik o mocy stu pięćdziesięciu koni mechanicznych. Gdyby spadła na niego choć jedna kropla paliwa, to cała maszyna stanęłaby w płomieniach. Zostawiałem za sobą cieniutką białą chmurę. Znam to z obserwacji nieprzyjaciół. To, co się działo wskazywało na nadchodzącą eksplozję. Byłem na wysokości trzech tysięcy metrów i musiałem przebyć długą drogę w dół. Dzięki życzliwej Opatrzności silnik zatrzymał się. Nie miałem zupełnie pojęcia z jaką prędkością spadałem. W każdym razie, była ona tak wielka, że nie mogłem wychylić z kabiny głowy, gdyż pęd powietrza wciskał ją do wnętrza. Wkrótce straciłem z oczu wroga. Miałem czas tylko na przekonanie się co robią moi koledzy podczas tego spadania. Cały czas walczyli. Słyszałem karabiny ich i przeciwników. Nagle ujrzałem raketę. Czyżby sygnał świetlny przeciwnika? Ależ nie, na to z pewnością był za duży. Z każdą chwilą stawał się coraz większy. Płonął. Ale co płonie? Płonący płatowiec wyglądał tak jak jeden z naszych. Nie! Dziękowałem Bogu, bo był to jeden z wrogów! Kto mógł go strącić? Zaraz po tym odpadła druga maszyna i pędziła pionowo w dół. Obracała i obracała się dokładnie tak samo jak ja, ale nagle odzyskała równowagę. Leciła prosto na mnie. To również był Albatros. Bez wątpienia doświadczył tego samego co ja.

Spadłem na wysokość kilkuset metrów i zacząłem rozglądać się za miejscem do lądowania. Gwałtowne zejście w dół doprowadziłoby do rozbicia i okoliczności naprawdę zmuszały do działania. Znalazłem łąkę. Niezbyt dużą, ale wystarczyłaby pod warunkiem, że lądowałbym z największą ostrożnością. Poza tym, była korzystnie usytuowana na wysokości drogi w pobliżu Henin-Lietard. Postanowiłem spróbować. Wszystko poszło jak po maśle i moją pierwszą myślą było: "Co się stało z tym drugim?". Lądował kilka kilometrów od miejsca, gdzie się znalazłem. Miałem dość czasu na ocenę uszkodzeń. Samolot została kilka razy trafiony. Strzały, które zmusiły mnie do lądowania, przeszły przez zbiornik paliwa. Nie została choćby kropla benzyny; również silnik był uszkodzony przez pociski. Było mi żal, gdyż dotychczas pracował bez zarzutu.

Zwiesiłem nogi na zewnątrz maszyny i na pewno miałem bardzo głupią minę. Otoczył mnie tłum żołnierzy. Wkrótce przybył oficer. Ciężko dyszał. Był niesamowicie zasapany! Zapewne musiało mu się

przydarzyć

coś straszego. Zbliżył się do mnie. Westchnął w niebo i zapytał: "Mam nadzieję, że nic się panu nie stało. Oglądałem całe zdarzenie i jestem strasznie podenerwowany! Dobry Boże, wyglądało to

strasznie!". Zapewniłem go, że czuję się zupełnie dobrze, zeskoczyłem na ziemię i przedstawiłem się. Oczywiście, nie zrozumiał mojego nazwiska. Jednakże poprosił mnie bym pojechał razem z nim do Henin-Lietard, gdzie kwaterował. Był oficerem saperów.

Wsiadliśmy do samochodu i zaczęliśmy naszą jazdę. Mój miły

gospodarz

przez cały czas był wyjątkowo podekscytowany. Nagle podskoczył i zapytał: "Dobry Boże, a gdzie jest twój szofer?". Początkowo nie rozumiałem co miał na myśli. Zapewne wyglądałem na zaskoczonego. Następnie przyszło mi do głowy, że pomyślał, iż jestem obserwatorem z dwumiejscowej maszyny i dlatego zapytał o los mojego pilota. Opanowałem się i powiedziałem oschłym tonem: "Zawsze prowadzę

sam".

Oczywiście, słowo "prowadzić" jest tabu wśród pilotów.

Lotnik nie prowadzi, on lata. Straciłem w oczach miłego pana cały szacunek, gdy okazało się, że "prowadziłem" samemu samolot.

Rozmowa

zaczęła zamierać. Dotarliśmy do jego kwatery. Wciąż byłem ubrany w zabrudzony i umazany olejem skórzany płaszcz, a wokół szyi miałem owinięty gruby szal. Rzecz jasna, podczas jazdy musiałem wysłuchać wielu pytań. Był o wiele bardziej zaaferowany niż ja sam. Prawie siłą zmusił mnie do położenia się na sofie, choć właściwie tylko próbował argumentując, że po walce na pewno muszę być wyczerpany. Zapewniałem, że to nie była moje pierwsze starcie w powietrzu, ale najwyraźniej nie dawał wiary moim słowom. Zapewne nie wyglądałem

po

żołniersku.

Po jakimś czasie, podczas rozmowy, musiał zadać mi to jedno najważniejsze pytanie: "Czy kiedykolwiek posłał pan na ziemię maszynę?". Jak wspominałem wcześniej, zapewne nie zrozumiał

mojego

nazwiska. Tak więc nonszalancko odpowiedziałem: "O tak! Od czasu do czasu". Odparł: "Tak, tak! Ale chyba zdołał pan zestrzelić choć dwa samoloty?". Powiedziałem: "Nie. Nie dwa, ale dwadzieścia cztery".

Uśmiechnął się, powtórzył pytanie i dał mi do zrozumienia, że mówiąc o zestrzeleniu miał na myśli nie mnie, ale do ilu wrogów strzelałem i straciłem ich na ziemię, gdzie już zostali. Natychmiast

zapewniłem, że zupełnie jasno zrozumiałem co myślał mówiąc o "posłaniu na ziemię". Teraz straciłem resztki szacunku u niego. Był

przekonany, że jestem strasznym kłamcą. Zostawił mnie siedzącego wciąż w tym samym miejscu informując, że za godzinę będzie posiłek.

Gdybym chciał to mogę się przyłączyć. Przyjąłem zaproszenie i zasnąłem. Po godzinie udaliśmy się do kasyna. Już na miejscu

ucieszyłem się widząc, że mam ze sobą "Pour le Merite". Tak się niefortunnie składało, że nie miałem kurtki mundurowej pod

zatłuszczonym płaszczem, a tylko kamizelkę. Przepraszałem za swój niedbały ubiór. Nagle mój dobry szef odkrył "Pour le Merite".

Zamilkł z zaskoczenia, po czym zaczął zapewniać, że nie znał mojego nazwiska. Podałem je jeszcze raz. Odniosłem wrażenie, że musiał już gdzieś się z nim spotkać. Ugościł mnie ostrygami i szampanem i

mogłem nacieszyć się sławą, aż w końcu przybył dyżurny z eskadry i odjechaliśmy moim samochodem. Dowiedziałem się od niego, że kolega Lubbert po raz kolejny zmienił przydomek. Ogólnie był zwany "kulołapaczem", gdyż jego maszyna bywała poszkodowana w każdej walce. Kiedyś został trafiony aż sześćdziesiąt cztery razy. Jak dotychczas nie odniósł żadnej rany. Tym razem pocisk trafił go w klatkę piersiową i musiał leczyć się w szpitalu. Poleciałem jego maszyną na lotnisko. Niestety, ten znakomity oficer, który obiecywał, że stanie się następnym Boelckem zmarł kilka tygodni później - bohaterską śmiercią za Ojczyznę. Wieczorem, gdybym tylko miał taką możliwość, zapewniłbym mojego miłego gospodarza z Henin-Lietard, że liczba [zwycięstw] wynosi dwadzieścia pięć.

Przygody lotnika

(koniec marca 1917)

Nazwa "Pozycja Zygfyryda" zapewne jest znana każdemu młodemu człowiekowi w Niemczech. Podczas cofania się na linię Zygfyryda musiała wzrosnąć aktywność w powietrzu. Przeciwnik wprawdzie zajął opuszczony przez nas obszar, ale nie ustępowaliśmy przed nim w powietrzu. Troszczyła się o to eskadra Boelckego. Anglicy przebywali na wywalczonych pozycjach i jedynie podczas działań odważali się opuszczać je, ale robili to z największą ostrożnością.

Był to czas gdy księżę Friedrich Karl oddał swoje życie za Ojczyznę.

W trakcie polowania eskadry Boelckego porucznik Voss pokonał

Anglika

w starciu powietrznym. Ten, zmuszony do lądowania, znalazł się na neutralnym terenie pomiędzy liniami okopów, na ziemi niczyjej. W tym przypadku akurat był to obszar już opuszczony przez nasze oddziały, ale jeszcze nie zajęty przez wroga. Tylko angielskie i niemieckie patrole krążyły wokół nie okupowanej strefy. Uszkodzona maszyna stanęła pomiędzy dwoma liniami. Nasz dobry Anglik zapewne uwierzył, że teren ten był już w angielskim posiadaniu. Porucznik Voss był innego zdania. Bez chwili wahania wylądował w pobliżu swojej ofiary. W wielkim pośpiechu przeniósł angielskie karabiny maszynowe i inne przydatne rzeczy do swojego samolotu, wziął zapałki i po kilku minutach nieprzyjacielska maszyna stanęła w płomieniach. Następnie pomachał wesoło ze swojego zwycięskiego samolotu do Anglika, który opodal biegał na wszystkie strony.

Gorący dzień

Drugi kwietnia, 1917, był bardzo gorący dla mojej eskadry. Ze swojej kwatery wyraźnie słyszałem odgłosy wyjątkowo gwałtownej strzelaniny. Znajdowałem się jeszcze w łóżku, gdy mój dyżurny szybko wszedł do pokoju i zawołał: "Panie poruczniku, Anglicy są tutaj!". Zasnany wyrzuciłem przez okno i rzeczywiście, moi drodzy przyjaciele kręcili się nad lotniskiem. Wskoczyłem z pościeli i szybko się ubrałem. Czerwony ptak był już gotowy do startu. Moi mechanicy wiedzieli, że

na pewno nie pozwoliłbym odlecieć przeciwnikom nie wykorzystując tak dogodnej okazji. Wszystko było przygotowane. Wdziałem futro i ruszyłem.

Na starcie byłem ostatni. Koledzy znajdowali się już blisko wroga. Widząc z daleka jak inni zaczynają walczyć obawiałem się, że może mi umknąć zdobycz. Nagle jeden z bezczelnych koleżków spróbował spaść na mnie z góry. Pozwoliłem mu zbliżyć się i rozpoczęliśmy zabawny taniec. Wkrótce przeciwnik siedział mi na grzbiecie i wykonywał różne manewry. Pilotował dwumiejscowego pościgowca. Górowałem

nad

nim i uznałem, że nie powinien mi uciec. Podczas przerw w walce stwierdziłem, że jesteśmy sami. Oznaczało to, że zwycięstwo będzie należeć do tego, który jest bardziej opanowany, lepiej strzela i potrafi jasno myśleć w chwili niebezpieczeństwa. Po krótkiej chwili miałem go pod sobą, ale bez szans na trafienie z karabinów. Byliśmy około dwóch kilometrów od frontu. Sądziłem, że zamierza lądować, ale mogłem się mylić. Nagle, gdy leciał już na wysokości zaledwie kilku metrów po raz kolejny wzniósł się prostym kursem. Próbował mi uciec. Było źle. Ponownie zaatakowałem i leciałem tak nisko, że zacząłem obawiać się możliwości uderzenia dachy domów w wiosce, która była pode mną. Anglik bronił się do ostatniej chwili. Gdy już zbliżał się koniec poczułem, że mój silnik został trafiony. Wciąż nie pozwalałem przeciwnikowi na ucieczkę. Musiał spaść. Z pełną szybkością pędził wprost na skupisko domów. Niewiele z niego zostało. To był jeszcze jeden przypadek wspaniałej śmiałości. Bronił się do samego końca. Byłem zadowolony z zachowania mojej czerwonej maszyny podczas porannej walki. Koledzy wciąż jeszcze znajdowali się w powietrzu i byli zdziwieni, gdy podczas śniadania powiedziałem, że straciłem już trzydziestą drugą maszynę. Bardzo młody porucznik zaliczył swój pierwszy samolot. Wszyscy byliśmy weseli i szykowaliśmy się do nowych walk.

Dopiero teraz mogłem zająć się poranną toaletą. Dotychczas nie miałem ku temu okazji. Odwiedził mnie drogi przyjaciel, porucznik Voss z eskadry Boelckego. Plotkowaliśmy. Dzień wcześniej strącił kolejną, dwudziestą trzecią maszynę. Był następny po mnie na liście i obecnie jest najbardziej zawziętym współzawodnikiem. Gdy startował, by wracać do domu zaproponowałem, że będę mu

towarzyszył

przez część drogi. Ruszyliśmy ponad linią frontu. Pogoda uległa pogorszeniu i nie przypuszczaliśmy, że odniesiemy jakikolwiek sukces łąwiecki.

Pod nami kłębiły się zwarte chmury. Voss nie znał okolicy i czuł się niezbyt komfortowo. Gdy przelatywaliśmy nad Arras spotkałem brata, który obecnie jest w mojej eskadrze. Przyłączył się do nas.

Oczywiście, rozpoznał mnie po czerwonym ptaku

Nagle dostrzeżliśmy zbliżającą się z innej strony eskadrę.

Zawładnęła mną myśl: "Nadchodzi numer trzydzieści trzy". Chociaż Anglików było dziewięciu i znajdowali się nad swoim terytorium woleli uniknąć walki. (Pomyślałem, że być może lepiej dla mnie byłoby gdybym przemalował swoją maszynę). Niemniej jednak,

złapaliśmy ich. Ważną cechą w samolocie jest by był szybki. Byłem najbliżej wroga i zaatakowałem go z tyłu. Ku mej wielkiej radości stwierdziłem, że chce podjąć walkę i poczułem wręcz rozkosz, gdy odkryłem, że został opuszczony przez kolegów. Tak więc po raz kolejny mogłem walczyć solo. To starcie było podobne do tego, które odbyłem rano. Przeciwnik nie miał zamiaru niczego mi ułatwiać. Znał się na rzeczy, a już wyjątkowo niedogodne było to, że potrafił dobrze strzelać. Ogarnęło mnie dziwne uczucie, gdy stało się to jasne. Z pomocą przybył mi pomyślny wiatr. Prowadził nas obydwóch nad niemieckie linie. Przeciwnik odkrył, że wszystko nie było takie proste jak sobie być może wyobrażał. Tak więc ostro zanurkował i skrył się w chmurze. Był bliski ocalenia. Zanurzam się za nim, wychodzę z dołu i - człowiek chyba musi mieć szczęście - siedzę, niczym za sprawą jakiegoś cudu, dokładnie na jego ogonie. Strzelałem i on również, ale bez widocznego rezultatu. W końcu trafiłem. Zauważyłem białą wstążkę wypływającej benzyny. Musiał lądować, gdyż jego silnik przestawał pracować. Był upartym koleżką. Przekonał się, że przegrał. Gdyby dalej strzelał do mnie to mógłbym go zabić, a tymczasem spadł na wysokość około trzystu metrów. Jednakże bronił się tak samo jak jego rodak tego poranka. Walczył zanim wylądował. Gdy już znalazł się na ziemi przeleciałem nad nim na wysokości dziesięciu metrów, by przekonać się czy zabiłem go czy też nie. A co zrobił ten łajdak? Chwycił swój karabin maszynowy i podziurawił moją maszynę.

Już po wszystkim Voss powiedział mi, że gdy to się stało był gotów strzelać do lotnika stojącego na ziemi. Faktycznie, powinienem był zrobić coś dopóty, dopóki tamten by się nie poddał. Był jednym z nielicznych szczęściarzy, którym udało się ocalić życie. Czulem ogromną radość lecąc do domu i świętując swoje trzydzieste trzecie zwycięstwo.

Schaefer ląduje między liniami

Wieczorem wykonaliśmy lot, bardzo późno wróciliśmy do domu i straciliśmy po drodze Schaefera. Oczywiście, każdy miał nadzieję, że wróci on przed zapadnięciem zmroku. Wybiła dziewiąta, wybiła dziesiąta, a Schaefera nie było widać. Na pewno nie starczyło mu na tak długo paliwa. Zapewne więc musiał lądować gdziekolwiek, gdyż nikt nie dopuszczał myśli, że mógł zostać zestrzelony. Wszyscy martwili się o niego. Nikt tego nie mówił głośno, ale każdy obawiał się najgorszego. Zaczęliśmy dzwonić, by dowiedzieć się o Schaefera. Nikt nie potrafił udzielić nam informacji, żadna dywizja czy brygada nic nie widziała. Czuliśmy się bardzo źle. W końcu poszliśmy do łóżek. Wszyscy byliśmy przekonani, że już wkrótce powinien do nas dołączyć. Niespodziewanie o drugiej po północy obudzono mnie. Dyżurny telefonista, rozpromieniony ze szczęścia, zameldował mi: "Schaefer jest w wiosce Y. i chciałby wrócić do domu". Następnego poranka, gdy siedzieliśmy przy śniadaniu, otworzyły się drzwi i mój drogi pilot stanął przede mną. Jego ubranie było brudne jak u

piechura, który walczył przez dwa tygodnie pod Arras. Został powitany gromkim: "hurra!". Schaefer był ogromnie szczęśliwy i niesamowicie podekscytowany swoją przygodą. Gdy skończył śniadanie,

a był cholernie głodny, opowiedział nam następującą historię. "Leciałem wzdłuż frontu z zamiarem powrotu do domu. Nagle dostrzegłem coś, co wyglądało jak samolot piechoty. Zaatakowałem go, strąciłem na ziemię i chciałem wracać. Jednak Anglicy w okopach nie chcieli pozwolić mi na to i zaczęli napięczać do mnie ze wszystkich luf. Wybawienie leżało w szybkości mojej maszyny, a ci łajdacy zapomnieli, że powinni celować przed samolotem, by mnie trafić. Byłem na wysokości około dwustu metrów. Nagle usłyszałem trzask i silnik zaczął zatrzymywać się. Nie pozostawało mi nic innego jak tylko lądować. Spytałem sam siebie czy mam szansę oddalić się od angielskich pozycji. Wydawało się to bardzo problematyczne. Anglicy dostrzegli moje tarapaty i zaczęli strzelać jak szaleni. Gdy silnik stanął słyszałem każdy pojedynczy strzał. Byłem w niezręcznym położeniu. Zszedłem niżej i wylądowałem. Zanim samolot znalazł się na ziemi poleciała w moją stronę masa kul zza płotów wioski Monchy w pobliżu Arras. Maszyna wręcz pływała w morzu pocisków. Wyskoczyłem

i

skryłem się w najbliższym leju. Będąc tam zacząłem zastanawiać się gdzie jestem. Coraz jaśniejsze stawało się, że znalazłem się poza angielskimi liniami, ale i tak za blisko. Szczęśliwie, robiło się coraz później i w tym był mój ratunek.

Wkrótce nadleciały pierwsze granaty. Naturalnie, były one z gazem, a ja nie miałem ze sobą maski. Zaczęły mi straszliwie łzawić oczy. Przed zapadnięciem zmroku Anglicy zaczęli ostrzeliwać z karabinów maszynowych miejsce, w którym wylądowałem. Część celowała w moją maszynę, a pozostali w krater, gdzie się schroniłem. Pociski padały tuż tuż. By uspokoić nerwy zapaliłem papierosa. Zdjąłem ciężki futrzany płaszcz i przygotowałem wszystko do skoku, a następnie biegu. Każda minuta wydawała się godziną. Stopniowo zapadała ciemność, ale bardzo powoli. Wokół siebie słyszałem dające koncert kuropatwy. Pośród huku strzelaniny słuchając ich głosów poczułem, że są szczęśliwe i zadowolone. Tak więc nie było niebezpieczeństwa, że zostanę zaskoczony w swoim ukryciu. W końcu zapanowały zupełne ciemności. Nagle, bardzo blisko mnie, para kuropatw zerwała się do lotu. Po chwili to samo zrobiła druga. Było oczywiste, że nadciąga jakieś zagrożenie. Niewątpliwie coraz bliżej był patrol, chcący powiedzieć mi "dobry wieczór". Była najwyższa pora wziąć nogi za pas. Najpierw czołgałem się od jednej dziury do następnej. Po pełzaniu przez około półtorej godziny stwierdziłem, że zbliżyłem się do ludzi. Czy byli oni Anglikami czy Niemcami? Zbliżyli się i prawie padłem na kolana widząc, że są to nasi muszkietrzy. Był to patrol, który krążył po neutralnej ziemi. Jeden z ludzi zaprowadził mnie do dowódcy swojej kompanii. Powiedziałem, że po południu wylądowałem około pięćdziesięciu kroków przed frontem linii wroga i że w końcu nasza piechota pomogła mi się wydostać. Dostałem porządną kolację i wyruszyłem w drogę do domu. Za mną było więcej strzałów niż przede

mną. Każda ścieżka, każdy okop, każdy krzak, każda dziura były pod ostrzałem wroga. Anglicy zaatakowali nazajutrz rano i, konsekwentnie, zaczęli przygotowanie artyleryjskie poprzedniego wieczoru. Wybrałem niezbyt fortunny dzień na swoje przedsięwzięcie. Do pierwszego telefonu dotarłem dopiero o drugiej nad ranem, gdy zadzwoniłem do eskadry."

Wszyscy byliśmy bardzo szczęśliwi mając Schaefera znów pośród nas. Poszedł do łóżka. Każdy inny człowiek odpoczywałby od lotów przez dwadzieścia cztery godziny. Ale Schaefer jeszcze tego samego popołudnia atakował nisko lecącego B.E. nad Monchy.

Anty-Richthofen eskadra

Anglicy sięgnęli szczytów swoim wybornym dowcipem. Mieli zamiar pochwyć mnie lub zestrzelić. Właśnie w tym celu organizowali specjalną eskadrę, która odbywała loty w miejscach, gdzie najczęściej się pojawialiśmy. Odkryliśmy co było jej celem, gdyż szczególnie agresywne działania podejmowała przeciwko naszym czerwonym maszynom.

Powinienem powiedzieć, że wszystkie samoloty eskadry były pomalowane

na czerwono, gdyż angielscy przyjaciele szybko uświadomili sobie, że latam krwistoczerwonym pudłem. Wielką niespodzianką dla nich było pojawienie się wielu czerwonych maszyn i szeroko otwierali oczy, gdy pewnego dnia ujrzeli dwanaście czerwonych skrzyń. Nasz nowy trick nie powstrzymał ich przed próbami atakowania. Woląłem tę nową taktykę. Lepiej gdy klient przyszedł do mnie, niż ja miałbym iść do niego. Lecieliśmy nad front z nadzieją, że znajdziemy naszych wrogów. Po około dwudziestu minutach pojawił się pierwszy i zaatakował. Coś takiego nie zdarzyło się nam już od dłuższego czasu. Anglicy porzucili swoją uświęconą ofensywną taktykę na coś bardziej rozwlekłego. Stwierdzili, że zbyt drogo ich ona kosztowała. Agresorami były trzy jednomiejscowe Spady. Pilotujący je musieli mieć o sobie niezbyt dobre przekonanie pewni doskonałości swoich maszyn. Wolff, mój brat i ja lecieliśmy razem. Trzech przeciwko trzem. Było tak, jak właśnie powinno być. Już na samym początku, przeciwnik przyjął postawę defensywną. Nasza przewaga stawała się oczywista. Zabrałem się za oponenta i mogłem dojrzeć jak mój brat i Wolff zajęli się każdy swoim przeciwnikiem. Zaczął się zwyczajowy taniec. Kręciliśmy się jeden za drugim. Pomagał nam sprzyjający wiatr. Prowadził nas, walczących, coraz dalej od frontu, w kierunku Niemiec.

Mój był pierwszym, który spadł. Przypuszczam, że trafiłem go w silnik. W każdym razie, był zmuszony spróbować lądować. Nie miałem zamiaru dawać mu pardonu. Tak więc zaatakowałem jeszcze raz i w efekcie jego maszyna zmieniła się w kupę odpadków. Samolot rozleciał się jakby był z papieru, a kadłub spadał jak kamień intensywnie płonąc. Runął w bagno. Nie było możliwości wydobycia go i nigdy nie poznałem nazwiska mojego przeciwnika. Zniknął. Widoczny był tylko koniec ogona, który oznaczał miejsce, gdzie wróg sam sobie wykopał

grób.

Podobnie do jak ja, Wolff i mój brat zaatakowali swoich przeciwników i posłali na ziemię niedaleko od mojej ofiary. Lecieliśmy do domu bardzo zadowoleni i myśleliśmy: "Miejmy nadzieję, że anty-Richthofen eskadra będzie nadlatywać częściej".

Odwiedza nas "starszy pan"

Mój ojciec oznajmił, że zamierza odwiedzić swoich dwóch synów dwudziestego dziewiątego kwietnia. Był komendantem małego miasta w okolicy Lille. Tak więc stacjonował niedaleko od nas. Czasem zdarzało mi się go widzieć podczas swoich lotów. Chciał dotrzeć pociągiem o dziewiątej. Około pół godziny po dziewiątej przybył na nasze lotnisko. Właśnie szczęśliwie powróciliśmy z wyprawy. Mój brat jako pierwszy wydostał się ze swojej maszyny i przywitał starszego pana słowami: "Dzień dobry, ojcie. Właśnie zestrzeliłem Anglika". W chwilę potem również i ja opuściłemabinę i przywitałem go: "Dzień dobry, ojcie. Właśnie strąciłem Anglika". Starszy pan poczuł się szczęśliwy i był bardzo rozradowany. To oczywiście. Nie jest jednym z tych ojców, którzy lękają się o swoich synów. Myślę, że byłby nawet gotów wsiąść samemu do samolotu i pomóc nam strzelać. Zjedliśmy razem śniadanie, po czym wystartowaliśmy do następnego lotu. Tymczasem nad naszym lotniskiem odbywała się walka powietrzna. Mój ojciec przyglądał się jej z wielkim zainteresowaniem. Nie mogliśmy przyłożyć ręki do toczących się zmagañ, gdyż staliśmy na ziemi i tylko patrzyliśmy. Angielska eskadra jakoś się przebiła i zaatakowała nad lotniskiem któryś z naszych samolotów zwiadowczych. Nagle jedna z maszyn zaczęła dziwnie się obracać. Jednak jakoś odzyskała równowagę i leciała coraz niżej już całkiem normalnie. Tym razem, stwierdziliśmy z przykrością, był to Niemiec. Anglicy polecili dalej. Niemiecka maszyna odniosła uszkodzenia. Było to zupełnie jasne. Schodziła w dół i próbowała wylądować na naszym lotnisku. Miejsce było raczej zbyt małe dla tak ciężkich maszyn. Poza tym, pilot nie znał tego lądowiska. Stąd lądowanie nie przebiegło zbyt pomyślnie. Pobiegliśmy do samolotu i zobaczyliśmy, że jeden z członków załogi, strzelec, został zabity. Ten widok był nowością dla mojego ojca. Potraktował go bardzo poważnie. Dzień zapowiadał się dla nas pomyślnie. Pogoda była cudownie przejrzysta. Doskonale było słycać działa przeciwlotnicze. Oczywiście, gdzieś tam musiało być wiele samolotów. W połowie dnia poleciliśmy jeszcze raz. Znow mi się poszczęściło i zestrzeliłem drugiego Anglika. Po obiedzie przespałem się trochę. Znow byłem świeży i wypoczęty. W tym czasie Wolff razem ze swoją grupą maszyn walczył z wrogiem i sam zestrzelił przeciwnika. Schaefer również pożarł jednego. Po południu ja i brat w towarzystwie Schaefera, Festnera i Allmenroedera wylecieliśmy jeszcze dwukrotnie. Pierwszy popołudniowy lot zakończył się fiaskiem. Drugi był już o wiele lepszy. Wkrótce po dotarciu nad front spotkaliśmy wrogą eskadrę. Niestety, znajdowali się na wysokości, która była dla nas nieosiągalna. Próbowaliśmy zbliżyć się, ale bez powodzenia.

Musieliśmy pozwolić im odlecieć. Krążyliśmy wzdłuż frontu. Mój brat był tuż za mną, na czele pozostałych. Nagle dostrzegłem dwie, kierujące ogniem artylerii, maszyny wroga, które zbliżały się do nas w bezczelny i prowokacyjny sposób. Krótki gest brata i już wiedzieliśmy o co chodzi. Lecieliśmy jeden obok drugiego zwiększając prędkość. Każdy z nas czuł pewność przewagi nad wrogiem. To

cudowna

rzecz wiedzieć, że można na kimś polegać, a ta pewność to podstawa. Dobrze mieć zaufanego partnera podczas lotu. Mój brat jako pierwszy zbliżył się do przeciwnika. Zaatakował, a ja w tym czasie ruszyłem na drugiego. Przez chwilę rozglądałem się, by upewnić się, że nie ma w pobliżu trzeciego samolotu. Byliśmy sami i mogliśmy stanąć twarzą w twarz. Wkrótce znalazłem się na sprzyjającej pozycji. Krótka salwa i maszyna wroga rozpadła się na kawałki. Nigdy jeszcze nie odniosłem tak szybko zwycięstwa.

Przez chwilę patrzyłem gdzie spadają szczątki mojego przeciwnika i dostrzegłem brata. Był około pięciuset metrów ode mnie i wciąż walczył z wrogiem.

Miałem czas przyjrzeć się zmaganiom i stwierdziłem, że sam nie zrobiłbym niczego lepiej od brata. Gonił swojego przeciwnika i obydwoj kręcili się jeden za drugim. Nagle maszyna wroga znalazła się z tyłu. Jest to pozycja wskazująca na gotowość do strzału. Ale być może pilot został trafiony w głowę. Samolot spadał, a ze skrzydeł odrywały się jakieś elementy. Opadał w pobliże mojej ofiary. Poleciałem w kierunku brata i pogratulowaliśmy sobie machaniem. Byliśmy bardzo usatysfakcjonowani naszymi dokonaniem i odlecieliśmy. Świetna rzecz, gdy leci się z własnym bratem i robi coś dobrego.

W tym czasie inni koledzy z eskadry znajdowali się w pobliżu i obserwowali spektakl dwóch walczących braci. Oczywiście, nie mogli nam pomóc, gdyż tylko w pojedynkę można zestrzelić wroga. Jeżeli lotnik atakuje przeciwnika, to inni nie mogą mu w tym asystować.

Pozostaje im jedynie patrzeć i chronić jego plecy. W przeciwnym wypadku sami mogliby zostać zaatakowani z tyłu przez trzeciego. Wystartowaliśmy i wznieśliśmy się na wysoki pułap, ponieważ tam mogliśmy spotkać członków klubu anty-Richthofen. Rozpoznałiby nas już z daleka. W silnym świetle słońca wspaniały czerwony kolor naszych maszyn mógł być widoczny ze znacznej odległości.

Utworzyliśmy szereg, gdyż wiedzieliśmy, że nasi angielscy przyjaciele dążyli do tego samego, co i my. Niebył fortunnie się składało, że znów byli zbyt wysoko. Znakomite trójpłatowce i Spady były zupełnie nowymi maszynami. Jednakże jakość skrzynek nie znaczy zbyt wiele. Sukces zależy od człowieka, który znajduje się wewnątrz. Angielscy lotnicy zachowywali się bardzo ostrożnie i zwlekali z uderzeniem. Zaproponowaliśmy im walkę po jednej lub drugiej stronie frontu. Ale odpowiedzieli nam: "Nie, dziękujemy wam." Co może być dobrego w wysyłaniu przeciwko nam eskadry, która tylko pokazuje

ogon?

W końcu jeden z nich ruszył odważnie i spadł w dół na tyły naszych maszyn. Naturalnie, podjęliśmy walkę, choć byliśmy w raczej

niekorzystnym położeniu. Jeżeli chcesz zrobić dobry interes, to -
więc mimo wszystko – dostosuj się do oczekiwań swojego klienta. Tak

wszyscy odwróciliśmy się. Anglik zobaczył co się dzieje i uciekł. Bitwa mogła się zacząć. Inny spróbował ze mną podobnego numeru i powitałem go szybkim ogniem z moich dwóch karabinów maszynowych. Próbował uciec schodząc niżej. Okazało się to dla niego fatalne. Gdy był poniżej, ja wciąż pozostawałem ponad nim. Wszystko to, co w powietrzu znajdzie się pode mną, zwłaszcza, gdy jest to jednomiejscowiec, jest zgubione, ponieważ nie może strzelać do tyłu. Mój przeciwnik miał bardzo dobrą i bardzo szybką maszynę. Jednakże nie udało mu się dotrzeć do angielskich linii. Otworzyłem do niego ogień, gdy znaleźliśmy się nad Lens. Zacząłem strzelać, gdy byłem jeszcze za daleko. Był to z mojej strony tylko wybieg. Nie zamierzałem go trafić, ale jedynie przestraszyć i udało mi się. Zaczął lecieć zakrętami i to umożliwiło mi zbliżenie się do niego. Spróbowałem swojego manewru drugi i trzeci raz. Za każdym razem mój głupi przyjaciel robił swoje zakręty, a ja byłem coraz bliżej. Znalazłem się prawie na dotknięcie. Bardzo ostrożnie celowałem. Wyczekałem na moment, gdy dystans zmniejszył się do pięćdziesięciu metrów i otworzyłem ogień z karabinów w sam kadłub. Usłyszałem syk, co oznaczało, że trafiłem w zbiornik benzyny. Zobaczyłem ogień i mój przeciwnik zniknął poniżej. Było to czwarte zwycięstwo tego dnia. Mój brat stracił dwóch. Oczywiście powitaliśmy ojca rozprawiając o tym. Jego radość była wspaniała. Wieczorem powitałem kilku panów. Wśród nich był mój drogi Wedel, któremu zdarzyło się znaleźć w sąsiedztwie. Mieliśmy bardzo efektowne powitanie. Dwaj bracia stracili w ciągu jednego dnia sześciu Anglików. To tyle, co cała eskadra. Wierzę, że Anglicy przestali czuć do nas jakąkolwiek sympatię.

Lecę do domu

Zestrzeliłem pięćdziesiąt samolotów. To całkiem niezła liczba, ale wolałbym pięćdziesiąt dwa. A więc pewnego dnia wystartowałem i już miałem następne dwie maszyny, choć zrobiłem to wbrew umowie. Praktycznie miałem zaliczone tylko czterdzieści jeden. Niektórzy byliby zadowoleni z takiej liczby. Właśnie z tego powodu usilnie starałem się jej unikać. Nie szukałem okazji do bicia rekordów. Poza tym, my w korpusie lotniczym wcale nie myślimy o wyczynach, a jedynie o obowiązku. Boelcke mógłby zestrzelić setkę samolotów gdyby nie przydarzył mu się wypadek, a wielu innych drogich poległych kolegów także mogłoby powiększyć swoje sukcesy, gdyby nie nagła śmierć. Mimo wszystko, sporo radości daje strącenie pół setki samolotów. Poza tym, odniosłem sukces osiągając pięćdziesiąt zestrzeleń przed udaniem się na urlop. Mam nadzieję, że dożyję chwili, gdy będę mógł świętować dwa razy więcej niż pięćdziesiąt. Wieczorem tego wyjątkowego dnia zadzwonił dzwonek telefonu. Kwatera Główna życzyła sobie rozmawiać ze mną.

Wydawało mi się szczytem szczęścia bycie połączonym z "Wielką Budą".

Przez druty podali mi radosną wiadomość, że Jego Wysokość chce jak najszybciej poznać mnie osobiście i wyznaczył termin spotkania. Miałem zjawić się drugiego maja. Ale wydarzyło się to już trzydziestego kwietnia wieczorem o godzinie dziewiątej. Nie było możliwe, by przybyć tam pociągiem, aby spełnić życzenie Jego Cesarskiej Mości. Dlatego postanowiłem udać się w podróż drogą powietrzną. Następnego poranka wystartowałem, i to nie w moim "le petit rouge", ale w ciężkim dwumiejscowcu.

Siedziałem z tyłu, a nie przy "drażku". W tej sytuacji całą ciężką robotę przejął porucznik Krefft, jeden z oficerów mojej eskadry. Chciał właśnie udać się na urlop wypoczynkowy i pasował mu ten lot. W ten sposób szybciej dotarł do domu. Odlot odbył się na złamanie karku. Nie mogłem zabrać do samolotu niczego poza szczoteczką do zębów i musiałem ubrać się tak, jak chciałem zaprezentować się w Kwaterze Głównej. A trzeba tu od razu powiedzieć, że żaden żołnierz w okopach nie posiada odświętnego stroju. W każdym razie, nie taka biedna frontowa świnia, jak ja.

Dowództwo eskadry przejął mój brat. Pożegnanie było krótkie, ponieważ miałem nadzieję, że wkrótce znów będę działał w kręgu moich ukochanych ludzi. Lot odbywał się przez Luettich, Namur, na Akwizgran i Kolonię. To było piękne uczucie tak żeglować przez powietrzne przestworza, nie myśląc o wojnie. Doskonała pogoda, jakiej nie mieliśmy już od dawna. Z całą pewnością dzisiejszego dnia było sporo do roboty na froncie. Wkrótce straciliśmy z oczu własne balony obserwacyjne. Cichły również odgłosy bitwy pod Arras. Pod nami rozciągały się obrazy pokoju. Jadące lokomotywy, tam z kolei toczy się przez okolice pociąg pośpieszny. Wyprzedzamy go z łatwością. Mamy sprzyjające wiatry. Ziemia wydaje się płaska niczym spodek. Pięknych Ardenów już nie widać jako gór. W ogóle nie można dostrzec ich cienia, ponieważ słońce stoi prawie pionowo. Wiemy tylko, że istnieją, a przy odrobinie fantazji możemy skryć się w ich chłodnych wąwozach. Zrobiło się już nieco późno i dochodziło południe. Zgromadziły się chmury i oddzieliły nas od ziemi. Lecieliśmy kierując się słońcem i kompasem. Okolice Holandii wydawały się nam bardzo nieprzyjemne. Zdecydowaliśmy się zejść niżej, by określić gdzie jesteśmy. Obniżyliśmy lot i przekonaliśmy się, że jesteśmy ponad Namur. Obraliśmy kierunek na Aachen. Zostawiliśmy miasto po lewej stronie i około południa dotarliśmy do Kolonii. Przepęłniał nas wielki duch. Przed nami był dłuższy urlop. Pogoda była wspaniała. Wszystkie nasze przedsięwzięcia zakończyły się sukcesem. Dolecieliśmy do Kolonii. Powinniśmy dotrzeć do Kwatery Głównej na czas, cokolwiek miałoby się zdarzyć.

Przyłot do Kolonii zapowiedziano telegramem. Ludzie wypatrywali nas. Poprzedniego dnia gazety poinformowały o moim pięćdziesiątym

drugim

zwycięstwem powietrznym. Nietrudno sobie wyobrazić jakie przyjęcie nam zgotowano.

Po trzech godzinach lotu odczuwałem lekki ból głowy. Dlatego też

przyszło mi na myśl, że powinienem trochę odpocząć przed udaniem się do Kwatery Głównej. Z Kolonii lecieliśmy wzdłuż Renu. Dobrze znałem kraj. Podróżowałem tą trasą parowcem, samochodem i pociągiem, a teraz leciałem samolotem. Trudno powiedzieć, który spośród tych środków lokomocji jest najprzyjemniejszym. Oczywiście, ktoś może lepiej podziwiać elementy krajobrazu z parowca. Aczkolwiek, rozległy widok z samolotu jest najatrakcyjniejszy. Ren jest bardzo piękną rzeką, gdy patrzy się na niego z góry czy jakiegokolwiek innego miejsca. Lecieliśmy raczej nisko, by nacieszyć się uczuciem, które ogarniało nas podczas podróży wzdłuż gór, bo mimo wszystko najwspanialszą częścią Renu są porośnięte lasem wzgórza i zamki. Oczywiście, nie dostrzegaliśmy pojedynczych domostw. Szkoda, że nie mogłem lecieć raz szybciej, a raz wolniej. Gdyby tylko było to możliwe, leciałbym wolniej. Wspaniałe widoki, które podziwialiśmy zbyt szybko znikaly. Niemniej jednak, gdy ktoś leci wysoko w powietrzu, to patrzący na niego może mieć wrażenie, że wszystko polega na prędkości. Gdy siedzisz w samochodzie albo w szybkim pociągu masz wrażenie ogromnej prędkości. Z kolei gdy lecisz samolotem wydaje ci się, że powinieneś poruszać się wolniej. Zauważasz postęp tylko wtedy, gdy nie rozglądasz się z kabiny przez cztery czy pięć minut i potem starasz się odkryć w jakim to miejscu się znajdujesz. Jednym z aspektów kraju jest to, że ulega zaskakującym zmianom. Teren, który widziałeś jeszcze przed chwilą, wygląda całkiem odmiennie kiedy patrzysz pod innym kątem. W efekcie nie potrafisz rozpoznać tego, co zostało za tobą. W tym właśnie tkwi przyczyna tego, że pilot łatwo może zgubić drogę jeżeli choć na chwilę zapomni sprawdzać teren.

Po południu dotarliśmy do Kwatery Głównej i zostaliśmy serdecznie przyjęci przez niektórych dobrze mi znanych kolegów, którzy pracowali w owej "Wielkiej Budzie". Współczułem tym rozlewaczom atramentu. Mieli tylko połowę radości z wojny. Na samym początku udałem się do Głównego Dowództwa Sił Powietrznych. Nazajutrz rano nadszedł ten wielki moment, gdy miałem spotkać się z Hindenburgiem i Ludendorffem. Kazano mi chwilę poczekać.

Mam sporo trudności z opisaniem szczegółów ze spotkania z tymi generałami. Najpierw zameldowałem się u Hindenburga, a później u Ludendorffa.

To było dziwne uczucie znaleźć się w pokoju, w którym decyduje się o losach świata. Poczulem zadowolenie gdy z powrotem znalazłem się poza "Wielką Budą" i dostałem polecenie udania się na śniadanie u Hindenburga. Był to dzień moich urodzin i ktoś chyba zdradził to feldmarszałkowi. Najpierw pogratulował mi odniesionych sukcesów, a następnie złożył życzenia z okazji dwudziestych piątych urodzin.

Równocześnie wręczył mi drobny prezent.

Nigdy wcześniej nie uwierzylibym, że możliwe będzie w dniu moich dwudziestych piątych urodzin, bym usiadł po prawej stronie feldmarszałka von Hindenburga i został wymieniony w jego przemówieniu.

*

Następnego dnia zjadłem obiad z Jego Wysokością. Po czym wyruszyłem

do Bad Homburg. Jego Wysokość także dał mi urodzinowy prezent, a ja miałem wielki zaszczyt pokazać mu jak startuje samolot. Wieczorem znów zostałem zaproszony przez feldmarszałka von Hindenburga. Dzień minął na locie do Freiburga, gdzie strzelałem do cietrzewi. Z Freiburga odleciałem maszyną, na której dotarłem do Berlina. W Norymberdze uzupełniłem paliwo. Nadciągała burza. Śpieszyłem się, by dotrzeć do stolicy. Czekają tam na mnie mniej lub bardziej interesujące rzeczy. Tak więc, leciałem nie zważając na burzę. Ta wszawa pogoda mimo wszystko sprawiała mi przyjemność. Lało jak z cebra. Czasem pojawiał się grad. Śmigło przybrało niesamowity wygląd. Gradowe kule wyrządziły znaczne szkody. Krawędzie były podobne do piły. Za bardzo chyba radowała mnie zła pogoda i zapomniałem o tym, by rozglądać się dookoła. Gdy sobie

przypomniałem

było już za późno. Nie miałem pojęcia gdzie jestem. Piękna niespodzianka! Zgubiłem drogę w ojczyźnie! Musiało się to przytrafić akurat mnie. Moi bliscy w domu mieliby niezły ubaw, gdyby dowiedzieli się o tym! Niemniej, stało się i znikąd nie było pomocy. Nie miałem pomysłu na określenie położenia. Z powodu potężnego wiatru zostałem zepchnięty z kursu i znalazłem się poza obszarem mapy. Kierując się według pozycji słońca i kompasu próbowałem odnaleźć kierunek na Berlin. Miasta, wsie, wzgórza i lasy uciekały pode mną. Niczego nie rozpoznawałem. Nadaremno próbowałem

porównywać

widoki w dole z mapą. Wszystko było inne. Stwierdziłem, że niemożliwe jest rozpoznanie terenu. Później odkryłem, że było to niewykonalne, gdyż odleciałem około stu kilometrów od brzegu mapy. Po paru godzinach lotu mój przewodnik i ja zdecydowaliśmy się na awaryjne lądowanie. Zawsze jest to nieprzyjemne. Nikt nie potrafi określić jakim naprawdę okaże się takie miejsce. Jeżeli jedno z kół wpadnie w dziurę, całe pudło zmieni się w drewnianą skrzynię. Próbowaliśmy odczytać nazwę napisaną na stacji, ale okazało się to niemożliwe, gdyż była zbyt mała. W końcu wylądowaliśmy. Zrobiliśmy to z ciężkim sercem, lecz nie było innego wyjścia. Wyszukaliśmy łąkę, która z góry wydawała się odpowiednia i spróbowaliśmy szczęścia. Po bliższym przyjrzeniu okazało się, że łąka wcale nie była tak dogodna, jak nam się wcześniej wydawało. Stało się to jasne, gdy trochę wygięła się konstrukcja mojego samolotu. Dokonaliśmy czegoś zabawnego. Najpierw zgubiliśmy drogę, po czym roztrzaskaliśmy maszynę. Tak więc, kontynuowaliśmy podróż banalnym środkiem lokomocji, pociągami pośpiesznym. Powoli, lecz pewnie dotarliśmy do Berlina. Wylądowaliśmy w sąsiedztwie Lipska. Gdybyśmy tak głupio nie podjęli decyzji, to z pewnością dolecielibyśmy do Berlina. Ale czasem obojętnie czego by się nie robiło, to i tak popełni się błąd.

Kilka dni później przyjechałem do Świdnicy, mojego rodzinnego miasta. Chociaż byłem tam o siódmej rano, na stacji zgromadził się

tłum. Przyjęcie było bardzo serdeczne. Po południu honorowały mnie różne demonstracje, między innymi lokalni skauci. Stało się dla mnie jasne, że ludzie w domu żywo interesowali się swoimi walczącymi żołnierzami.

Schaefer ląduje między liniami

Wieczorem wykonaliśmy lot, bardzo późno wróciliśmy do domu i straciliśmy po drodze Schaefera. Oczywiście, każdy miał nadzieję, że wróci on przed zapadnięciem zmroku. Wybiła dziewiąta, wybiła dziesiąta, a Schaefera nie było widać. Na pewno nie starczyło mu na tak długo paliwa. Zapewne więc musiał lądować gdziekolwiek, gdyż nikt nie dopuszczał myśli, że mógł zostać zestrzelony. Wszyscy martwili się o niego. Nikt tego nie mówił głośno, ale każdy obawiał się najgorszego. Zaczęliśmy dzwonić, by dowiedzieć się o Schaefera. Nikt nie potrafił udzielić nam informacji, żadna dywizja czy brygada nic nie widziała. Czuliśmy się bardzo źle. W końcu poszliśmy do łóżek. Wszyscy byliśmy przekonani, że już wkrótce powinien do nas dołączyć. Niespodziewanie o drugiej po północy obudzono mnie. Dyżurny telefonista, rozpromieniony ze szczęścia, zameldował mi: "Schaefer jest w wiosce Y. i chciałby wrócić do domu". Następnego poranka, gdy siedzieliśmy przy śniadaniu, otworzyły się drzwi i mój drogi pilot stanął przede mną. Jego ubranie było brudne jak u piechura, który walczył przez dwa tygodnie pod Arras. Został powitany gromkim: "hurra!". Schaefer był ogromnie szczęśliwy i niesamowicie podekscytowany swoją przygodą. Gdy skończył

śniadanie,

a był cholernie głodny, opowiedział nam następującą historię. "Leciałem wzdłuż frontu z zamiarem powrotu do domu. Nagle dostrzegłem coś, co wyglądało jak samolot piechoty. Zaatakowałem go, straciłem na ziemię i chciałem wracać. Jednak Anglicy w okopach nie chcieli pozwolić mi na to i zaczęli napieprzać do mnie ze wszystkich luf. Wybawienie leżało w szybkości mojej maszyny, a ci łajdacy zapomnieli, że powinni celować przed samolotem, by mnie trafić. Byłem na wysokości około dwustu metrów. Nagle usłyszałem trzask i silnik zaczął zatrzymywać się. Nie pozostawało mi nic innego jak tylko lądować. Spytałem sam siebie czy mam szansę oddalić się od angielskich pozycji. Wydawało się to bardzo problematyczne. Anglicy dostrzegli moje tarapaty i zaczęli strzelać jak szaleni. Gdy silnik stanął słyszałem każdy pojedynczy strzał. Byłem w niezręcznym położeniu. Zszedłem niżej i wylądowałem. Zanim samolot znalazł się na ziemi poleciała w moją stronę masa kul zza płotów wioski Monchy w pobliżu Arras. Maszyna wręcz pływała w morzu pocisków. Wskoczyłem

i

skryłem się w najbliższym leju. Będąc tam zacząłem zastanawiać się gdzie jestem. Coraz jaśniejsze stawało się, że znalazłem się poza angielskimi liniami, ale i tak za blisko. Szczęśliwie, robiło się coraz później i w tym był mój ratunek.

Wkrótce nadleciały pierwsze granaty. Naturalnie, były one z gazem, a

ja nie miałem ze sobą maski. Zaczęły mi straszliwie łzawić oczy. Przed zapadnięciem zmroku Anglicy zaczęli ostrzeliwać z karabinów maszynowych miejsce, w którym wylądowałem. Część celowała w moją maszynę, a pozostali w krater, gdzie się schroniłem. Pociski padały tuż tuż. By uspokoić nerwy zapaliłem papierosa. Zdjąłem ciężki futrzany płaszcz i przygotowałem wszystko do skoku, a następnie biegu. Każda minuta wydawała się godziną. Stopniowo zapadała ciemność, ale bardzo powoli. Wokół siebie słyszałem dające koncert kuropatwy. Pośród huku strzelaniny słuchając ich głosów poczułem, że są szczęśliwe i zadowolone. Tak więc nie było niebezpieczeństwa, że zostanę zaskoczony w swoim ukryciu. W końcu zapanowały zupełne ciemności. Nagle, bardzo blisko mnie, para kuropatw zerwała się do lotu. Po chwili to samo zrobiła druga. Było oczywiste, że nadciąga jakieś zagrożenie. Niewątpliwie coraz bliżej był patrol, chcący powiedzieć mi "dobry wieczór". Była najwyższa pora wziąć nogi za pas. Najpierw czołgałem się od jednej dziury do następnej. Po pełzaniu przez około półtorej godziny stwierdziłem, że zbliżyłem się do ludzi. Czy byli oni Anglikami czy Niemcami? Zbliżyli się i prawie padłem na kolana widząc, że są to nasi muszkietrzy. Był to patrol, który krążył po neutralnej ziemi. Jeden z ludzi zaprowadził mnie do dowódcy swojej kompanii. Powiedziałem, że po południu wylądowałem około pięćdziesięciu kroków przed frontem linii wroga i że w końcu nasza piechota pomogła mi się wydostać. Dostałem porządną kolację i wyruszyłem w drogę do domu. Za mną było więcej strzałów niż przede mną. Każda ścieżka, każdy okop, każdy krzak, każda dziura były pod ostrzałem wroga. Anglicy zaatakowali nazajutrz rano i, konsekwentnie, zaczęli przygotowanie artyleryjskie poprzedniego wieczoru. Wybrałem niezbyt fortunny dzień na swoje przedsięwzięcie. Do pierwszego telefonu dotarłem dopiero o drugiej nad ranem, gdy zadzwoniłem do eskadry."

Wszyscy byliśmy bardzo szczęśliwi mając Schaefera znów pośród nas. Poszedł do łóżka. Każdy inny człowiek odpoczywałby od lotów przez dwadzieścia cztery godziny. Ale Schaefer jeszcze tego samego popołudnia atakował nisko lecącego B.E. nad Monchy.

Anty-Richthofen eskadra

Anglicy sięgnęli szczytów swoim wybournym dowcipem. Mieli zamiar pochwytać mnie lub zestrzelić. Właśnie w tym celu organizowali specjalną eskadrę, która odbywała loty w miejscach, gdzie najczęściej się pojawialiśmy. Odkryliśmy co było jej celem, gdyż szczególnie agresywne działania podejmowała przeciwko naszym czerwonym maszynom.

Powinienem powiedzieć, że wszystkie samoloty eskadry były pomalowane

na czerwono, gdyż angielscy przyjaciele szybko uświadomili sobie, że latam krwistoczerwonym pudłem. Wielką niespodzianką dla nich było pojawienie się wielu czerwonych maszyn i szeroko otwierali oczy, gdy pewnego dnia ujrzeli dwanaście czerwonych skrzyń. Nasz nowy trick nie powstrzymał ich przed próbami atakowania. Wolałem tę nową

taktykę. Lepiej gdy klient przyszedł do mnie, niż ja miałbym iść do niego. Lecieliśmy nad front z nadzieją, że znajdziemy naszych wrogów. Po około dwudziestu minutach pojawił się pierwszy i zaatakował. Coś takiego nie zdarzyło się nam już od dłuższego czasu. Anglicy porzucili swoją uświęconą ofensywną taktykę na coś bardziej rozwlekłego. Stwierdzili, że zbyt drogo ich ona kosztowała.

Agresorami były trzy jednomiejscowe Spady. Pilotujący je musieli mieć o sobie nazbyt dobre przekonanie pewni doskonałości swoich maszyn. Wolff, mój brat i ja lecieliśmy razem. Trzech przeciwko trzem. Było tak, jak właśnie powinno być. Już na samym początku, przeciwnik przyjął postawę defensywną. Nasza przewaga stawała się oczywista. Zabrałem się za oponenta i mogłem dojrzeć jak mój brat i Wolff zajęli się każdy swoim przeciwnikiem. Zaczął się zwyczajowy taniec. Kręciliśmy się jeden za drugim. Pomagał nam sprzyjający wiatr. Prowadził nas, walczących, coraz dalej od frontu, w kierunku Niemiec.

Mój był pierwszym, który spadł. Przypuszczam, że trafiłem go w silnik. W każdym razie, był zmuszony spróbować lądować. Nie miałem zamiaru dawać mu pardonu. Tak więc zaatakowałem jeszcze raz i w efekcie jego maszyna zmieniła się w kupę odpadków. Samolot rozleciał się jakby był z papieru, a kadłub spadał jak kamień intensywnie płonąc. Runął w bagno. Nie było możliwości wydobycia go i nigdy nie poznałem nazwiska mojego przeciwnika. Zniknął. Widoczny był tylko koniec ogona, który znaczył miejsce, gdzie wróg sam sobie wykopał grób.

Podobnie do jak ja, Wolff i mój brat zaatakowali swoich przeciwników i posłali na ziemię niedaleko od mojej ofiary. Lecieliśmy do domu bardzo zadowoleni i myśleliśmy: "Miejmy nadzieję, że anty-Richthofen eskadra będzie nadlatywać częściej".

Odwiedza nas "starszy pan"

Mój ojciec oznajmił, że zamierza odwiedzić swoich dwóch synów dwudziestego dziewiątego kwietnia. Był komendantem małego miasta w okolicy Lille. Tak więc stacjonował niedaleko od nas. Czasem zdarzało mi się go widzieć podczas swoich lotów. Chciał dotrzeć pociągiem o dziewiątej. Około pół godziny po dziewiątej przybył na nasze lotnisko. Właśnie szczęśliwie powróciliśmy z wyprawy. Mój brat jako pierwszy wydostał się ze swojej maszyny i przywitał starszego pana słowami: "Dzień dobry, ojczu. Właśnie zestrzeliłem Anglika". W chwilę potem również i ja opuściłemabinę i przywitałem go: "Dzień dobry, ojczu. Właśnie strąciłem Anglika". Starszy pan poczuł się szczęśliwy i był bardzo rozradowany. To oczywiste. Nie jest jednym z tych ojców, którzy lękają się o swoich synów. Myślę, że byłby nawet gotów wsiąść samemu do samolotu i pomóc nam strzelać. Zjedliśmy razem śniadanie, po czym wystartowaliśmy do następnego lotu. Tymczasem nad naszym lotniskiem odbywała się walka powietrzna. Mój ojciec przyglądał się jej z wielkim zainteresowaniem. Nie mogliśmy przyłożyć ręki do toczących się zmagających, gdyż staliśmy na ziemi i tylko patrzyliśmy. Angielska eskadra jakoś się przebiła i

zaatakowała nad lotniskiem któryś z naszych samolotów zwiadowczych. Nagle jedna z maszyn zaczęła dziwnie się obracać. Jednak jakoś odzyskała równowagę i leciała coraz niżej już całkiem normalnie. Tym razem, stwierdziliśmy z przykrością, był to Niemiec. Anglicy polecili dalej. Niemiecka maszyna odniosła uszkodzenia. Było to zupełnie jasne. Schodziła w dół i próbowała wylądować na naszym lotnisku. Miejsce było raczej zbyt małe dla tak ciężkich maszyn. Poza tym, pilot nie znał tego lądowiska. Stąd lądowanie nie przebiegło zbyt pomyślnie. Pobiegliśmy do samolotu i zobaczyliśmy, że jeden z członków załogi, strzelec, został zabity. Ten widok był nowością dla mojego ojca. Potraktował go bardzo poważnie. Dzień zapowiadał się dla nas pomyślnie. Pogoda była cudownie przejrzysta. Doskonale było słychać działa przeciwlotnicze. Oczywiście, gdzieś tam musiało być wiele samolotów. W połowie dnia poleciliśmy jeszcze raz. Znow mi się poszczęściło i zestrzeliłem drugiego Anglika. Po obiedzie przespałem się trochę. Znow byłem świeży i wypoczęty. W tym czasie Wolff razem ze swoją grupą maszyn walczył z wrogiem i sam zestrzelił przeciwnika. Schaefer również pożarł jednego. Po południu ja i brat w towarzystwie Schaefera, Festnera i Allmenroedera wylecieliśmy jeszcze dwukrotnie. Pierwszy popołudniowy lot zakończył się fiaskiem. Drugi był już o wiele lepszy. Wkrótce po dotarciu nad front spotkaliśmy wrogą eskadrę. Niestety, znajdowali się na wysokości, która była dla nas nieosiągalna. Próbowaliśmy zbliżyć się, ale bez powodzenia. Musieliśmy pozwolić im odlecieć. Krążyliśmy wzdłuż frontu. Mój brat był tuż za mną, na czele pozostałych. Nagle dostrzegłem dwie, kierujące ogniem artylerii, maszyny wroga, które zbliżały się do nas w bezczelny i prowokacyjny sposób. Krótki gest brata i już wiedzieliśmy o co chodzi. Leciliśmy jeden obok drugiego zwiększając prędkość. Każdy z nas czuł pewność przewagi nad wrogiem. To

cudowna

rzecz wiedzieć, że można na kims polegać, a ta pewność to podstawa. Dobrze mieć zaufanego partnera podczas lotu. Mój brat jako pierwszy zbliżył się do przeciwnika. Zaatakował, a ja w tym czasie ruszyłem na drugiego. Przez chwilę rozglądałem się, by upewnić się, że nie ma w pobliżu trzeciego samolotu. Byliśmy sami i mogliśmy stanąć twarzą w twarz. Wkrótce znalazłem się na sprzyjającej pozycji. Krótka salwa i maszyna wroga rozpadła się na kawałki. Nigdy jeszcze nie odniosłem tak szybko zwycięstwa.

Przez chwilę patrzyłem gdzie spadają szczątki mojego przeciwnika i dostrzegłem brata. Był około pięciuset metrów ode mnie i wciąż walczył z wrogiem.

Miałem czas przyjrzeć się zmaganiom i stwierdziłem, że sam nie zrobiłbym niczego lepiej od brata. Gonił swojego przeciwnika i obydwaj kręcili się jeden za drugim. Nagle maszyna wroga znalazła się z tyłu. Jest to pozycja wskazująca na gotowość do strzału. Ale być może pilot został trafiony w głowę. Samolot spadał, a ze skrzydeł odrywały się jakieś elementy. Opadał w pobliże mojej ofiary. Poleciałem w kierunku brata i pogratulowaliśmy sobie machaniem. Byliśmy bardzo usatysfakcjonowani naszymi dokonaniem i

odlecieliśmy. Świetna rzecz, gdy leci się z własnym bratem i robi coś dobrego.

W tym czasie inni koledzy z eskadry znajdowali się w pobliżu i obserwowali spektakl dwóch walczących braci. Oczywiście, nie mogli nam pomóc, gdyż tylko w pojedynkę można zestrzelić wroga. Jeżeli lotnik atakuje przeciwnika, to inni nie mogą mu w tym asystować. Pozostaje im jedynie patrzeć i chronić jego plecy. W przeciwnym wypadku sami mogliby zostać zaatakowani z tyłu przez trzeciego. Wystartowaliśmy i wznieśliśmy się na wysoki pułap, ponieważ tam mogliśmy spotkać członków klubu anty-Richthofen. Rozpoznałoby nas już z daleka. W silnym świetle słońca wspaniała czerwony kolor naszych maszyn mógł być widoczny ze znacznej odległości.

Utworzyliśmy szereg, gdyż wiedzieliśmy, że nasi angielscy przyjaciele dążyli do tego samego, co i my. Niebyt fortunnie się składało, że znów byli zbyt wysoko. Znakomite trójpłatawce i Spady były zupełnie nowymi maszynami. Jednakże jakość skrzynek nie znaczy zbyt wiele. Sukces zależy od człowieka, który znajduje się wewnątrz. Angielscy lotnicy zachowywali się bardzo ostrożnie i zwlekali z uderzeniem. Zaproponowaliśmy im walkę po jednej lub drugiej stronie frontu. Ale odpowiedzieli nam: "Nie, dziękujemy wam." Co może być dobrego w wysyłaniu przeciwko nam eskadry, która tylko pokazuje

ogon?

W końcu jeden z nich ruszył odważnie i spadł w dół na tyły naszych maszyn. Naturalnie, podjęliśmy walkę, choć byliśmy w raczej niekorzystnym położeniu. Jeżeli chcesz zrobić dobry interes, to - mimo wszystko – dostosuj się do oczekiwań swojego klienta. Tak

więc

wszyscy odwróciliśmy się. Anglik zobaczył co się dzieje i uciekł. Bitwa mogła się zacząć. Inny spróbował ze mną podobnego numeru i powitałem go szybkim ogniem z moich dwóch karabinów maszynowych. Próbował uciec schodząc niżej. Okazało się to dla niego fatalne. Gdy był poniżej, ja wciąż pozostawałem ponad nim. Wszystko to, co w powietrzu znajdzie się pode mną, zwłaszcza, gdy jest to jednomiejscowiec, jest zgubione, ponieważ nie może strzelać do tyłu. Mój przeciwnik miał bardzo dobrą i bardzo szybką maszynę. Jednakże nie udało mu się dotrzeć do angielskich linii. Otworzyłem do niego ogień, gdy znaleźliśmy się nad Lens. Zacząłem strzelać, gdy byłem jeszcze za daleko. Był to z mojej strony tylko wybieg. Nie zamierzałem go trafić, ale jedynie przestraszyć i udało mi się. Zaczął lecieć zakrętami i to umożliwiło mi zbliżenie się do niego. Spróbowałem swojego manewru drugi i trzeci raz. Za każdym razem mój głupi przyjaciel robił swoje zakręty, a ja byłem coraz bliżej. Znalazłem się prawie na dotknięcie. Bardzo ostrożnie celowałem. Wczekałem na moment, gdy dystans zmniejszy się do pięćdziesięciu metrów i otworzyłem ogień z karabinów w sam kadłub. Usłyszałem syk, co oznaczało, że trafiłem w zbiornik benzyny. Zobaczyłem ogień i mój przeciwnik zniknął poniżej.

Było to czwarte zwycięstwo tego dnia. Mój brat strącił dwóch. Oczywiście powitaliśmy ojca rozprawiając o tym. Jego radość była wspaniała.

Wieczorem powitałem kilku panów. Wśród nich był mój drogi Wedel, któremu zdarzyło się znaleźć w sąsiedztwie. Mieliśmy bardzo efektowne powitanie. Dwaj bracia stracili w ciągu jednego dnia sześciu Anglików. To tyle, co cała eskadra. Wierzę, że Anglicy przestali czuć do nas jakąkolwiek sympatię.

Lecę do domu

Zestrzeliłem pięćdziesiąt samolotów. To całkiem niezła liczba, ale wolałbym pięćdziesiąt dwa. A więc pewnego dnia wystartowałem i już miałem następne dwie maszyny, choć zrobiłem to wbrew umowie. Praktycznie miałem zaliczone tylko czterdzieści jeden. Niektórzy byliby zadowoleni z takiej liczby. Właśnie z tego powodu usilnie starałem się jej unikać. Nie szukałem okazji do bicia rekordów. Poza tym, my w korpusie lotniczym wcale nie myślimy o wyczynach, a jedynie o obowiązku. Boelcke mógłby zestrzelić setkę samolotów gdyby nie przydarzył mu się wypadek, a wielu innych drogich poległych kolegów także mogłoby powiększyć swoje sukcesy, gdyby nie nagła śmierć. Mimo wszystko, sporo radości daje strącenie pół setki samolotów. Poza tym, odniosłem sukces osiągając pięćdziesiąt zestrzeleń przed udaniem się na urlop.

Mam nadzieję, że dożyję chwili, gdy będę mógł świętować dwa razy więcej niż pięćdziesiąt. Wieczorem tego wyjątkowego dnia zadzwonił dzwonek telefonu. Kwatera Główna życzyła sobie rozmawiać ze mną. Wydawało mi się szczytem szczęścia bycie połączonym z "Wielką

Budą".

Przez druty podali mi radosną wiadomość, że Jego Wysokość chce jak najszybciej poznać mnie osobiście i wyznaczył termin spotkania. Miałem zjawić się drugiego maja. Ale wydarzyło się to już trzydziestego kwietnia wieczorem o godzinie dziewiątej. Nie było możliwe, by przybyć tam pociągiem, aby spełnić życzenie Jego Cesarskiej Mości. Dlatego postanowiłem udać się w podróż drogą powietrzną. Następnego poranka wystartowałem, i to nie w moim "le petit rouge", ale w ciężkim dwumiejscowcu.

Siedziałem z tyłu, a nie przy "drażku". W tej sytuacji całą ciężką robotę przejął porucznik Krefft, jeden z oficerów mojej eskadry. Chciał właśnie udać się na urlop wypoczynkowy i pasował mu ten lot. W ten sposób szybciej dotarł do domu. Odlot odbył się na złamanie karku. Nie mogłem zabrać do samolotu niczego poza szczoteczką do zębów i musiałem ubrać się tak, jak chciałem zaprezentować się w Kwaterze Głównej. A trzeba tu od razu powiedzieć, że żaden żołnierz w okopach nie posiada odświętnego stroju. W każdym razie, nie taka biedna frontowa świnią, jak ja.

Dowództwo eskadry przejął mój brat. Pożegnanie było krótkie, ponieważ miałem nadzieję, że wkrótce znów będę działał w kręgu moich ukochanych ludzi. Lot odbywał się przez Luettich, Namur, na Akwizgran i Kolonię. To było piękne uczucie tak żeglować przez powietrzne przestworza, nie myśląc o wojnie. Doskonała pogoda, jakiej nie mieliśmy już od dawna. Z całą pewnością dzisiejszego dnia było sporo do roboty na froncie. Wkrótce straciliśmy z oczu własne

balony obserwacyjne. Cichły również odgłosy bitwy pod Arras. Pod nami rozciągały się obrazy pokoju. Jadące lokomotywy, tam z kolei toczy się przez okolicę pociąg pośpieszny. Wyprzedzamy go z łatwością. Mamy sprzyjające wiatry. Ziemia wydaje się płaska niczym spodek. Pięknych Ardenów już nie widać jako gór. W ogóle nie można dostrzec ich cienia, ponieważ słońce stoi prawie pionowo. Wiemy tylko, że istnieją, a przy odrobinie fantazji możemy skryć się w ich chłodnych wąwozach. Zrobiło się już nieco późno i dochodziło południe. Zgromadziły się chmury i oddzieliły nas od ziemi. Lecieliśmy kierując się słońcem i kompasem. Okolice Holandii wydawały się nam bardzo nieprzyjemne. Zdecydowaliśmy się zejść niżej, by określić gdzie jesteśmy. Obniżyliśmy lot i przekonaliśmy się, że jesteśmy ponad Namur. Obraliśmy kierunek na Aachen. Zostawiliśmy miasto po lewej stronie i około południa dotarliśmy do Kolonii. Przepęłniał nas wielki duch. Przed nami był dłuższy urlop. Pogoda była wspaniała. Wszystkie nasze przedsięwzięcia zakończyły się sukcesem. Dolecieliśmy do Kolonii. Powinniśmy dotrzeć do Kwatery Głównej na czas, cokolwiek miałyby się zdarzyć. Przyłot do Kolonii zapowiedziano telegramem. Ludzie wypatrywali nas. Poprzedniego dnia gazety poinformowały o moim pięćdziesiątym

drugim

zwycięstwem powietrznym. Nietrudno sobie wyobrazić jakie przyjęcie nam zgotowano.

Po trzech godzinach lotu odczuwałem lekki ból głowy. Dlatego też przyszło mi na myśl, że powinienem trochę odpocząć przed udaniem się do Kwatery Głównej. Z Kolonii lecieliśmy wzdłuż Renu. Dobrze znałem kraj. Podróżowałem tą trasą parowcem, samochodem i pociągiem, a teraz leciałem samolotem. Trudno powiedzieć, który spośród tych środków lokomocji jest najprzyjemniejszym. Oczywiście, ktoś może lepiej podziwiać elementy krajobrazu z parowca. Aczkolwiek, rozległy widok z samolotu jest najatrakcyjniejszy. Ren jest bardzo piękną rzeką, gdy patrzy się na niego z góry czy jakiegokolwiek innego miejsca. Lecieliśmy raczej nisko, by nacieszyć się uczuciem, które ogarniało nas podczas podróży wzdłuż gór, bo mimo wszystko najwspanialszą częścią Renu są porośnięte lasem wzgórza i zamki. Oczywiście, nie dostrzegaliśmy pojedynczych domostw. Szkoda, że nie mogłem lecieć raz szybciej, a raz wolniej. Gdyby tylko było to możliwe, leciałbym wolniej. Wspaniałe widoki, które podziwialiśmy zbyt szybko znikwały. Niemniej jednak, gdy ktoś leci wysoko w powietrzu, to patrzący na niego może mieć wrażenie, że wszystko polega na prędkości. Gdy siedzisz w samochodzie albo w szybkim pociągu masz wrażenie ogromnej prędkości. Z kolei gdy lecisz samolotem wydaje ci się, że powinieneś poruszać się wolniej. Zauważasz postęp tylko wtedy, gdy nie rozglądasz się z kabiny przez cztery czy pięć minut i potem starasz się odkryć w jakim to miejscu się znajdujesz. Jednym z aspektów kraju jest to, że ulega zaskakującym zmianom. Teren, który widziałeś jeszcze przed chwilą, wygląda całkiem odmiennie kiedy patrzysz pod innym kątem. W efekcie nie potrafisz rozpoznać tego, co zostało za tobą. W tym właśnie tkwi przyczyna tego, że pilot łatwo może zgubić drogę jeżeli choć na

chwilę zapomni sprawdzać teren.

Po południu dotarliśmy do Kwatery Głównej i zostaliśmy serdecznie przyjęci przez niektórych dobrze mi znanych kolegów, którzy pracowali w owej "Wielkiej Budzie". Współczułem tym rozlewaczom atramentu. Mieli tylko połowę radości z wojny. Na samym początku udałem się do Głównego Dowództwa Sił Powietrznych. Nazajutrz rano nadszedł ten wielki moment, gdy miałem spotkać się z Hindenburgiem i Ludendorffem. Kazano mi chwilę poczekać.

Mam sporo trudności z opisaniem szczegółów ze spotkania z tymi generałami. Najpierw zameldowałem się u Hindenburga, a później u Ludendorffa.

To było dziwne uczucie znaleźć się w pokoju, w którym decyduje się o losach świata. Poczuję zadowolenie gdy z powrotem znalazłem się poza "Wielką Budą" i dostałem polecenie udania się na śniadanie u Hindenburga. Był to dzień moich urodzin i ktoś chyba zdradził to feldmarszałkowi. Najpierw pogratulował mi odniesionych sukcesów, a następnie złożył życzenia z okazji dwudziestych piątych urodzin.

Równocześnie wręczył mi drobny prezent.

Nigdy wcześniej nie uwierzyłbym, że możliwe będzie w dniu moich dwudziestych piątych urodzin, bym usiadł po prawej stronie feldmarszałka von Hindenburga i został wymieniony w jego przemówieniu.

*

Następnego dnia zjadłem obiad z Jego Wysokością. Po czym wyruszyłem

do Bad Homburg. Jego Wysokość także dał mi urodzinowy prezent, a ja miałem wielki zaszczyt pokazać mu jak startuje samolot. Wieczorem znów zostałem zaproszony przez feldmarszałka von Hindenburga. Dzień minął na locie do Freiburga, gdzie strzelałem do cietrzewi. Z Freiburga odleciałem maszyną, na której dotarłem do Berlina. W Norymberdze uzupełniłem paliwo. Nadciągała burza. Śpieszyłem się, by dotrzeć do stolicy. Czekają tam na mnie mniej lub bardziej interesujące rzeczy. Tak więc, leciałem nie zważając na burzę. Ta wszawa pogoda mimo wszystko sprawiała mi przyjemność. Lało jak z cebra. Czasem pojawiał się grad. Śmigło przybrało niesamowity wygląd. Gradowe kule wyrządziły znaczne szkody. Krawędzie były podobne do piły. Za bardzo chyba radowała mnie zła pogoda i zapomniałem o tym, by rozglądać się dookoła. Gdy sobie

przypomniałem

było już za późno. Nie miałem pojęcia gdzie jestem.

Piękna niespodzianka! Zgubiłem drogę w ojczyźnie! Musiało się to przytrafić akurat mnie. Moi bliscy w domu mieliby niezły ubaw, gdyby dowiedzieli się o tym! Niemniej, stało się i znikąd nie było pomocy. Nie miałem pomysłu na określenie położenia. Z powodu potężnego wiatru zostałem zepchnięty z kursu i znalazłem się poza obszarem mapy. Kierując się według pozycji słońca i kompasu próbowałem odnaleźć kierunek na Berlin. Miasta, wsie, wzgórza i lasy uciekały

pode mną. Niczego nie rozpoznawałem. Nadaremno próbowałem porównywać

widoki w dole z mapą. Wszystko było inne. Stwierdziłem, że niemożliwe jest rozpoznanie terenu. Później odkryłem, że było to niewykonalne, gdyż odleciałem około stu kilometrów od brzegu mapy. Po paru godzinach lotu mój przewodnik i ja zdecydowaliśmy się na awaryjne lądowanie. Zawsze jest to nieprzyjemne. Nikt nie potrafi określić jakim naprawdę okaże się takie miejsce. Jeżeli jedno z kół wpadnie w dziurę, całe pudło zmieni się w drewnianą skrzynię. Próbowaliśmy odczytać nazwę napisaną na stacji, ale okazało się to niemożliwe, gdyż była zbyt mała. W końcu wylądowaliśmy. Zrobiliśmy to z ciężkim sercem, lecz nie było innego wyjścia. Wyszukaliśmy łąkę, która z góry wydawała się odpowiednia i spróbowaliśmy szczęścia. Po bliższym przyjrzeniu okazało się, że łąka wcale nie była tak dogodna, jak nam się wcześniej wydawało. Stało się to jasne, gdy trochę wygięła się konstrukcja mojego samolotu. Dokonaliśmy czegoś zabawnego. Najpierw zgubiliśmy drogę, po czym roztrzaskaliśmy maszynę. Tak więc, kontynuowaliśmy podróż banalnym środkiem lokomocji, pociągami pośpiesznym. Powoli, lecz pewnie dotarliśmy do Berlina. Wylądowaliśmy w sąsiedztwie Lipska. Gdybyśmy tak głupio nie podjęli decyzji, to z pewnością dolecielibyśmy do Berlina. Ale czasem obojętnie czego by się nie robiło, to i tak popełni się błąd.

Kilka dni później przyjechałem do Świdnicy, mojego rodzinnego miasta. Chociaż byłem tam o siódmej rano, na stacji zgromadził się tłum. Przyjęcie było bardzo serdeczne. Po południu honorowały mnie różne demonstracje, między innymi lokalni skauci. Stało się dla mnie jasne, że ludzie w domu żywo interesowali się swoimi walczącymi żołnierzami.

Mój brat

Nie minęło jeszcze osiem dni od mojego wyjazdu, gdy otrzymałem telegram: "Lothar jest ranny, ale nie ma zagrożenia dla życia". To było wszystko. Dowiedziałem się, że był bardzo lekkomyślny. Leciał na wroga razem z Allmenroederem. Poniżej, w sporej odległości po drugiej stronie frontu zobaczył samotnego, prawie czołgającego się Angola. Był jednym z tych samolotów piechoty, które szczególnie dokuczały naszym oddziałom. Naprzykrzaliśmy się im bardzo często. To, czy oni naprawdę dokonywali czegokolwiek niemalże czołgając się po ziemi było dyskusyjne. Mój brat był na wysokości około dwóch tysięcy metrów, zaś Anglik na około tysiącu. Szybko zbliżył się, przygotował do nurkowania i po kilku sekundach był za nim. Anglik stwierdził, że lepiej unikać starcia i zniknął, również nurkując. Brat, bez wahania, podążył za nim. Nie zwracał uwagi na to po której stronie frontu się znajduje. Był ogarnięty jedną myślą: "Muszę zestrzelić tego kolesia." Jest to, oczywiście, prawidłowy sposób postępowania. Teraz, jak i wcześniej, ja sam działałem identycznie.

Jednak dla mojego brata brak sukcesu podczas każdego lotu sprawiał, że miał dość wszystkiego. Tuż nad ziemią osiągnął korzystną pozycję za angielskim lotnikiem i mógł strzelać jak do witryny sklepowej. Anglik spadł. Nic więcej nie było do zrobienia.

Podczas takich zmagania, szczególnie na niskiej wysokości, w trakcie których często wykonuje się zwroty i skręty, jak i obroty w prawo i lewo, przeciętna śmiertelność nie jest wyższa niż w innych przypadkach. Jednak tego dnia stało się tak, że w powietrzu była mgła. Pogoda najwyraźniej nie sprzyjała. Mój brat szybko określił swoje położenie i odkrył, że znajduje się daleko za frontem. Był za grzbietem Vimy. Szczyt tego wzgórza wznosi się na sto metrów ponad całą okolicę. Jak informowali obserwatorzy z ziemi, mój brat zniknął za wzniesieniem Vimy. Nie jest niczym przyjemnym lot do domu nad terenem wroga. Jeden strzał i można nie wrócić. To prawda, zwłaszcza, że trafienia nie są czymś nadzwyczajnym. Brat zbliżał się do okopów. Na małej wysokości mógł słyszeć każdy oddany strzał i odgłosy ognia brzmiące jak wrzucane w ogień kasztany. Nagle poczuł, że został trafiony. Zdziwiło go to bardzo. Jest jednym z tych ludzi, którzy nie mogą patrzeć na własną krew. Gdy krwawi ktoś inny nie zwraca na to uwagi, ale widok swojej krwi działa na niego odstręczająco. Poczuł, że po prawej nodze spływa w dół strumyczek krwi. Równocześnie pojawił się ból w biodrze. Strzelanina z dołu trwała. Wynikało z tego, że wciąż jest nad terenem wroga. W końcu ogień zaczął stopniowo ustawać. Przekroczył front i teraz musiał się spieszyć, gdyż mogło zabraknąć mu sił. Ujrzał drzewa, a za nimi łąkę. Skierował się na nią i odruchowo, prawie nieświadomie, wyłączył silnik. W tej samej chwili stracił przytomność. Był sam w samolocie. Nikt nie mógł mu pomóc. To cud, że znalazł się na ziemi, choćby dlatego, że latające maszyny nie lądują ani nie startują automatycznie. Krąży plotka, że w Kolonii mają starego "Taube", który startuje sam zaraz po tym jak tylko w kabinie zasiądzie pilot, wykonuje regularne skręty i ląduje po kilku minutach. Sporo ludzi twierdzi, że widziało tę cudowną maszynę. Ja nigdy jej nie ujrzałem. Ale wciąż jestem przekonany, że ta opowieść może być prawdziwa. Niestety, brat nie był w podobnie cudownej automatycznej maszynie. Niemniej jednak, nie odniósł żadnych ran podczas lądowania. Świadomość odzyskał dopiero w szpitalu i został odtransportowany do Douai.

To bardzo miłe uczucie, gdy widzi się brata walczącego z Anglikiem. Kiedyś zobaczyłem Lothara, który został z tyłu za eskadrą, jak atakował go angielski pilot. Nie powinien mieć trudności z uniknięciem walki. Potrzebował jedynie zejść niżej. Ale nie zrobił tego. Nie powinno być mu się to zdarzyć. Nie wiedział jak uciec. Na szczęście, obserwowałem co się dzieje.

Zauważyłem, że Anglik goni brata strzelając do niego. Ten próbował wnieść się na pułap przeciwnika lekceważąc jego ogień. Nagle maszyna zrobiła obrót i zaczęła pionowo spadać kręcąc się dookoła. Nie było to zamierzone opadanie, ale zwykłe spadanie w dół. Nie jest miło patrzeć na coś takiego. Zwłaszcza, gdy spadającym lotnikiem jest własny brat. Stopniowo nabierałem pewności, że to jeden z

wybiegów brata. Gdy przekonał się, że Anglik go przewyższa zaczął udawać trafionego. Przeciwnik gnał za nim. Brat odzyskał równowagę i po chwili był nad swoim wrogiem. Tamten nie mógł wcześniej przygotować się na to, co nastąpiło. Brat uchwycił sprzyjający kąt i w kilka sekund potem rywal spadł w dół płonąc. Gdy maszyna się zapali wszystko jest stracone, zwłaszcza podczas spadania.

Pewnego razu byłem na ziemi w pobliżu zbiornika z benzyną. Zawierał sto litrów paliwa, które eksplodowało i zapaliło się. Gorąco było takie, że nie mogłem wytrzymać w odległości dziesięciu kroków. Tak więc, wyobrażam sobie co oznacza, gdy zbiornik zawierający znaczną ilość tego diabelskiego wybuchowego płynu eksploduje kilka centymetrów z przodu i po chwili podmuch śmigła nawiewa płomień prosto w twarz. Wierzę, że człowiek musi tracić przytomność już w pierwszej chwili. Choć czasem zdarzają się cuda. Na przykład, pewnego razu widziałem angielski samolot spadający w dół w płomieniach. Pojawił się na pułapie pięciuset metrów. Płonęła cała maszyna. Gdy przylecieliśmy do domu opowiedzieliśmy, że jeden z członków załogi wyskoczył na wysokości pięćdziesięciu metrów. Był to obserwator. Pięćdziesiąt metrów wysokości! Spróbujmy wyobrazić

sobie

taką wysokość. Przeciętą wieżą kościelną w Berlinie jest niewiele wyższa. Któż skoczyłby w dół ze szczytu takiej wieży! W jakim stanie znalazłby się na dole? Większość ludzi łamie sobie kości skacząc z okna z pierwszego piętra. W każdym razie, ten dobry kolega wyskoczył z płonącej maszyny na wysokości pięćdziesięciu metrów, z samolotu, który błyskawicznie stanął w ogniu i nic mu się nie stało poza zwykłym złamaniem nogi. Wkrótce po swojej przygodzie złożył oświadczenie, z którego wynikało, że również stan jego ducha nie ucierpiał.

Innym razem zestrzeliłem Anglika. Pilot został fatalnie trafiony w głowę. Maszyna spadała pionowo do ziemi z wysokości trzech tysięcy metrów. W chwilę potem poszybowałem w dół i zobaczyłem na ziemi

kupę

poskręcanych szczątków. Ku mojemu zaskoczeniu powiedziano mi, że obserwator miał jedynie uszkodzoną czaszkę, a jego zdrowiu nie zagrażało niebezpieczeństwo. Niektórzy ludzie faktycznie mają szczęście.

Kiedyś tam, Boelcke zestrzelił maszynę Nieuport. Byłem przy tym obecny. Samolot spadł jak kamień. Pilot został trafiony w brzuch, stracił przytomność i miał urwane ramię od uderzenia o ziemię. Nie zginął.

Z drugiej strony, coś takiego zdarzyło się mojemu dobremu przyjacielowi, który podczas lądowania miał wypadek. Jedno z kół jego maszyny wpadło w króliczą norę. Samolot zatrzymał się i stanął na dziobie. Zdawało się, że wróci do poprzedniej pozycji czy upadnie na jeden z boków, ale obrócił się dookoła i w efekcie kark biednego kolegi został złamany.

*

Mój brat, Lothar, jest podporucznikiem w 4 pułku dragonów. Przed wojną studiował w Akademii Wojskowej. Został oficerem w chwili jej wybuchu i zaczął wojnę jako kawalerzysta, tak samo jak ja. Nic nie wiedziałem o jego akcjach, gdyż nigdy nie mówił o sobie. Jednakże opowiedział mi następującą historię: Zimą 1914 regiment Lothara był nad Wartą. Rosjanie znajdowali się po drugiej stronie rzeki. Nikt nie wiedział czy zamierzają tam pozostać czy też chcą wykonać odwrót. Rzeka była częściowo zamrznięta wzdłuż brzegów. Tak więc trudno było się przez nią przedostać konno. Oczywiście, nie było tam żadnych mostów, gdyż zniszczyli je Rosjanie. Brat pokonał rzekę wpław. Rozpoznał pozycje wroga i przyplął z powrotem. Zrobił to podczas srogiej rosyjskiej zimy, gdy temperatura spada wiele stopni poniżej zera. Po kilku minutach jego ubranie zamrzło na kość. Jednak zapewniał, że czuje się rozgrzany. Utrzymał się na koniu przez cały dzień, dopóki nie dotarł do swojej kwatery. Ale nie przeziębził się.

Zimą 1915 podążył za moją radą i dołączył do służby lotniczej. Początkowo również był obserwatorem, a pilotem został zaledwie rok później. Działanie jako obserwator jest niezłym treningiem, szczególnie dla pilota myśliwskiego. W marcu 1917 zdał swój trzeci egzamin i w końcu dotarł do mojej eskadry.

Przybył jako młody i niewinny pilot, który nigdy nawet nie myślał o pętlach i innych tego rodzaju numerach. Był bardzo zadowolony, gdy pomyślnie wystartował swoją maszyną i tak samo wylądował. Dwa tygodnie później wziąłem go po raz pierwszy ze sobą na akcję. Prosiłem, by leciał blisko mnie, gdyż w ten sposób mógł zobaczyć jak się naprawdę walczy. Po trzecim locie z nim nagle stwierdziłem, że odłączył się ode mnie. Ruszył na Anglika i stracił go. Moje serce skakało z radości, gdy to ujrzałem. Wydarzenie to dowiodło, że nieraz nie jest sztuką zestrzelić samolot. Rzecz powinna być zrobiona z osobistym czy też bojowym zaangażowaniem lotnika. Nie jestem Pegoudem i nie chcę nim być. Jestem tylko żołnierzem, który spełnia swój obowiązek. Cztery tygodnie później mój brat miał już ogółem zestrzelonych dwudziestu Anglików. Prawdopodobnie nic

takiego

nie przydarzyło się jakimkolwiek innemu pilotowi, by w dwa tygodnie po trzecim egzaminie strącić pierwszego wroga, po czym zestrzelić w przeciągu pierwszych czterech tygodni bycia pilotem dwadzieścia nieprzyjacielskich samolotów. Dwudziesty drugi przeciwnik mojego brata to powszechnie znany kapitan Ball. Był o wiele lepszym angielskim lotnikiem. Major Hawker, który w swoim czasie był równie sławny jak Ball, został przypięty do mojej piersi kilka miesięcy wcześniej. Szczególnie miłe dla mnie było to, że bratu przypadło w udziale załatwić drugiego angielskiego mistrza lotniczego. Kapitan Ball leciał trójpłatowcem i trafił na mojego brata, który był sam nad frontem. Jeden próbował dopaść drugiego. Żaden nie dawał przeciwnikowi szansy. Każda chwila przewagi trwała krótko. Stale rzucali się na siebie. Jednak żaden nie mógł uzyskać dogodniejszej pozycji. Niespodziewanie obaj zdecydowali się oddać kilka celnych strzałów korzystając z momentów przewagi. Ruszyli na

siebie i strzelali. Przed sobą mieli silniki. Prawdopodobieństwo trafienia było bardzo małe, gdyż ich prędkość była dwa razy większa niż normalnie. Niemożliwe, by któryś z nich odniósł sukces. Brat, który był trochę niżej, zbyt mocno szarpnął maszyną i wykonał przewrót. Na moment samolot stracił sterowność. Ale wkrótce [Lothar] odzyskał kontrolę i odkrył, że przeciwnik roztrzaskał mu zbiornik paliwa. Powinien więc wyłączyć silnik i szybko lądować. W przeciwnym wypadku maszyna mogłaby stanąć w płomieniach. Jego następną myślą było: Co się stało z moim przeciwnikiem? W chwili gdy maszyna zrobiła swoje salto udało mu się zobaczyć, że samolot wroga został z tyłu i również wykonał tę samą figurę. Tak więc nie powinien być daleko. Cały czas zastanawiał się: Jest poniżej czy nade mną? Dostrzegł trójpłatowca spadającego w dół w ciągłych saltach. Spadał, spadał, spadał aż dotarł do ziemi, gdzie roztrzaskał się na kawałki. Stało się to na niemieckim terytorium. Obydwaj rywale trafili siebie nawzajem. Maszyna mojego brata otrzymała dwa trafienia w zbiornik paliwa, a kapitan Ball dostał w głowę. Zabierał ze sobą zdjęcia i wycinki z gazet ze swojego miasta, gdzie był bardzo fetowany. Wydaje się, że na krótko wcześniej musiał być na urlopie. W czasach Boelckego Ball zniszczył trzydzieści sześć maszyn. W końcu i on trafił na swojego mistrza. Czy był to przypadek, że tak ważny człowiek powinien być zginąć zwykłą żołnierską śmiercią? Kapitan Ball był na pewno dowódcą anty-Richthofen eskadry. Wierzę, że zwłaszcza teraz Anglicy będą próbowali mnie pochwycić. Gdyby mój brat nie został ranny piątego maja, to, jak sądzę, zostałby wysłany na urlop po moim powrocie, również z liczbą pięćdziesięciu dwóch strąconych Angoli.

Lothar jest strzelcem, ale nie myśliwym

Ojciec rozróżnia myśliwych od strzelców. Ten drugi strzela tylko dla zabawy. Gdy strącam Anglika moja pasja myśliwska zostaje zaspokojona na kwadrans. Tak więc, nie odczuwam satysfakcji strzelając do dwóch Anglików naraz. Jestem zadowolony, gdy w dół spada jeden. Jednakże, o wiele, wiele później przemogłem swój instynkt i stałem się strzelcem.

go Mój brat jest inaczej ukształtowany. Miałem sposobność obserwować

jak zestrzeliwał swojego czwartego i piątego przeciwnika. Atakowaliśmy całą eskadrą. Rozpocząłem taniec. Załatwiłem przeciwnika bardzo szybko. Gdy rozglądałem się dookoła zauważyłem brata pędzącego za angielską maszyną, która stanęła w ogniu i eksplodowała. Następnym był inny Anglik. Brat, mimo tego, że wciąż podążał za pierwszym, bezzwłocznie skierował swoje karabiny przeciwko temu drugiemu, chociaż poprzedni przeciwnik wciąż był w powietrzu i jeszcze nie spadł. Druga ofiara runęła po krótkim zmaganiu.

Gdy spotkaliśmy się w domu, zapytał mnie z dumą: "Jak wielu

zestrzeliłeś?", ja zaś odparłem skromnie: "Jednego". Odwrócił się do mnie plecami i powiedział: "Ja dwóch". Wysłałem go przodem, by zasięgnął informacji. Miał poznać nazwiska swoich ofiar etc. Wrócił późnym popołudniem i zdołał znaleźć tylko jednego Anglika. Wyglądał niedbale. Tak jak jeden spośród strzelców. Następnego dnia złożyłem raport o tym, gdzie spadł drugi. Wszyscy widzieliśmy jego upadek.

Żubr

Podczas odwiedzin w Kwaterze Głównej spotkałem księcia von Pless. Pozwolił mi zapolować na żubry w swojej posiadłości. Zwierzęta te już wymarły. Na całej ziemi są jedynie dwa miejsca, w których można je znaleźć. Są to posiadłości Pless oraz Białowieża, tereny byłego cara. Rzecz jasna, białowieskie lasy sporo ucierpiały podczas działań wojennych. Wiele wspaniałych żubrów, które powinny być zastrzelone przez cara lub innych monarchów, zostało zjedzonych przez niemieckich strzelców.

Dzięki uprzejmości Jego Księżęcej Mości dostałem pozwolenie na strzelanie do tych zwierząt. Za kilka dziesięcioleci nie pozostanie już żadne. Dotarłem do Pszczyzny po południu dwudziestego szóstego maja i bezzwłocznie wyruszyłem ze stacji, gdyż jeszcze tego samego wieczoru chciałem ustrzelić byka. Jechaliśmy drogą przez gigantyczną posiadłość, którą odwiedzało wiele koronowanych głów. Po około godzinie wysiedliśmy i po półgodzinnym spacerze dotarliśmy na pozycję strzelecką. Nagonka była już na miejscu. Dano sygnał i zaczęło się polowanie.

Stałem na ambonie na wprost lasu, wcześniej zajmowanej przez Jego Wysokość, który stamtąd ustrzelił wiele żubrów. Czekaliśmy sporo czasu. Nagle ujrzałem pośród zarośli wielkie czarne, toczące się monstrum. Szło w moim kierunku. Dostrzegłem je wcześniej niż leśniczy. Przygotowałem się do strzału i muszę przyznać, że ogarnęła mnie gorączka polowania. To był mocny byk. Gdy znalazł się w odległości dwustu pięćdziesięciu kroków miałem nadzieję, że będzie mój. Pomyślałem, że jest za daleko by strzelić. Oczywiście, powinienem trafić potwora, gdyż wręcz niemożliwością byłoby spudłować do tak potężnej bestii. Poza tym, zetknięcie z nim na pewno nie należałoby do przyjemności. No i śmiesznie byłoby, gdybym nie trafił, tak więc stwierdziłem, że powinienem poczekać aż się zbliży. Zapewne zauważył nagonkę, bo nagle wykonał zwrot i szybko ruszył pod ostrym kątem w moją stronę i z szybkością, która wydawała mi się niewiarygodna. Byłem w złej pozycji do oddania strzału, a byk po chwili zniknął za grupą potężnych jodeł. Słyszałem jego chrząkanie i tętent kopyt. Straciłem go z oczu. Nie miałem pojęcia czy wywęszył mnie czy też nie. W każdym razie, zniknął. Przelotnie zobaczyłem go jeszcze w oddali, po czym odszedł.

Nie wiem czy był to niezwykły wygląd zwierzęcia, czy też coś innego zawładnęło mną. W każdym razie, w chwili, gdy byk był blisko poczułem to samo uczucie, tę gorączkowość, która ogarnia mnie kiedy siedzę w moim samolocie, z daleka dostrzegam Anglika i muszę lecieć z pięć minut, by zbliżyć się do niego. Jediną różnicą jest to, że

Anglik może się bronić. Gdybym nie stał na tak wysokiej ambonie, to kto wie, czy zagrałyby we mnie jakieś moralne uczucia. Wkrótce zbliżył się drugi żubr. Ten również był ogromnym kolesiem. Sam ułatwił mi oddanie strzału. Wypaliłem do niego z odległości stu kroków, ale straciłem sposobność do trafienia w bark. Miesiąc wcześniej, Hindenburg powiedział mi opowiadając o żubrach: "Musisz wziąć ze sobą sporo magazynków. Ja zużyłem na takiego jednego aż sześć, bo nie chciał łatwo umrzeć. Ma bardzo głęboko serce i chybie nie jest regułą." Była to prawda. Mimo, że wiedziałem dokładnie gdzie żubr ma serce, to jednak nie trafiłem. Oddałem drugi i trzeci strzał. Trafienie za trzecim razem sprawiło, że byk zatrzymał się około pięćdziesiąt kroków przede mną. Pięć minut później bestia była martwa. Polowanie skończyło się. Wszystkie trzy kule trafiły go ponad sercem. Teraz jechaliśmy opuszczając wspaniałe tereny łowieckie, na których goście księcia von Pless strzelali co roku do jeleni i innej zwierzyny. Po jakimś czasie ujrzeliśmy teren domu w Promnitz. Jest usytuowany na półwyspie. Przedstawia cudowny widok, a na pięć kilometrów dookoła nie ma żadnych ludzi. Niejeden tęskni za uczuciem, którego doznał odwiedzając rezerwat nadzwyczajnej życzliwości w posiadłości księcia, rezerwat rozciągający się na czterystu tysiącach mórg. Są tam wspaniałe jelenie, których nigdy nie widział żaden człowiek. Nawet leśniczy ich nie spotkał. Tylko okazjonalnie ktoś do nich strzela. Niejeden mógłby wędrować nawet cztery tygodnie i nie zobaczyłby żadnego żubra. Podczas pewnych okresów roku jest niemożliwością znaleźć choćby jednego. Lubią ciszę i mogą ukrywać się w gigantycznych lasach, wśród płataniny drzew. My za to ujrzeliśmy niejednego wspaniałego koziołka. Po dwóch godzinach dotarliśmy do Pless, jeszcze przed zapadnięciem zmierzchu.

Lotnicy piechoty, artylerii i maszyny rozpoznawcze

Nie byłbym rasowym pościgowcem, gdybym nie wspomniał o pilotach piechoty. Ostatecznie musi to być satysfakcjonujące uczucie być użytecznym pomagając tym oddziałom, które pracują najciężej. Pilot piechoty może dużo działać asystując ludziom, walczącym na własnych nogach. Z tego też powodu ma wdzięczne zadanie. Podczas bitwy pod Arras obserwowałem wielu tych wspaniałych kolegów. Latali w każdą pogodę i o każdej porze na niskim pułapie nad wrogiem i starali się działać jako łącznicy pomiędzy naszymi mocno naciskanymi oddziałami. Potrafię zrozumieć, że ktoś może walczyć z entuzjazmem, gdy ktoś inny wspiera go swoimi działaniami. Zapewne niemało lotników krzychało: "hurra!", gdy po dokonaniu ataku widzieli masy wrogów płynące do tyłu, albo gdy nasza piechota wyskakiwała z okopów i walczyła z napastnikiem twarzą w twarz. Wiele razy, już po wyprawie pościgowej, wystrzeliwałem pozostałości magazynków w pozycje wroga.

Mogłem zrobić choć tyle dobrego, że swoim ogniem wpływałem na morale

przeciwnika.

Byłem także lotnikiem artylerii. W moim czasie nowością było kierowanie ogniem własnych dział przez bezprzewodowy telegraf. Robienie tego dobrze wymagało od lotnika specjalnych zdolności. Nie wykonywałem takich zadań zbyt długo. Wolałem walczyć. Zapewne oficerowie artylerii byłiby zarazem jej najlepszymi pilotami.

Przynajmniej dobrze znają broń dla której wykonywaliby różne zadania.

Robiłem wiele rozpoznań samolotem, zwłaszcza w Rosji podczas ofensywy. Wtedy jeszcze raz działałem jako kawalerzysta. Jediną różnicą było to, że dosiadałem Pegaza, który był ze stali. Dni spędzone nad Rosją razem z przyjacielem Holckiem były najlepszymi w moim życiu.

Na zachodnim froncie oczy pilota rozpoznawczego widziały rzeczy, bardzo różniące się od tych, do których był przyzwyczajony kawalerzysta. Wioski i miasta, linie kolejowe i drogi wydawały się martwe. Jednakże przez cały czas odbywa się tam kolosalny ruch, ale z niezwykłą zręcznością jest skrywany przed lotnikami. Tylko doskonale praktyczne wyszkolenie i uważne oczy mogą zobaczyć wyraźnie cokolwiek, gdy podróżuje się na dużej wysokości z przeraźliwą szybkością. Mam wyśmienity wzrok, ale wydaje mi się wątpliwe czy jest ktokolwiek, kto mógłby wyraźnie dostrzec coś, gdy patrzy w dół na drogę z wysokości pięciu tysięcy metrów. Oko nie jest najlepszym narzędziem do obserwacji i musi zostać zastąpione przez aparat fotograficzny. Wszystko co wydaje się ważne musi być sfotografowane. Poza tym, trzeba zrobić zdjęcia tych rzeczy, których ktoś może żądać. Gdy po powrocie do domu okazuje się, że płytki są uszkodzone, cały lot idzie na marne.

Często zdarza się to lotnikom, którzy wykonują rozpoznanie, ale wplątują się w walkę. Aczkolwiek ich zadanie jest o wiele ważniejsze od strącenia przeciwnika. Często dobre zdjęcie ma większą wartość niż zestrzelenie nawet całej eskadry. Dlatego zgodnie z zasadami latający fotograf nie powinien przykładać ręki do walki.

Obecnie bardzo trudno jest przeprowadzać skuteczne rozpoznania na Zachodzie.

Nasze samoloty

Jak zapewne o tym wiadomo, podczas wojny niemieckie maszyny latające

nieco się zmieniły. Istnieje kolosalna różnica pomiędzy gigantycznym płatowcem, a samolotem pościgowym.

Płatowiec pościgowy jest mały, szybki i zwrotny. Nie zabiera niczego poza pilotem. Pominąwszy karabiny maszynowe i magazynki.

Gigantyczny płatowiec – warto przyjrzeć się wielkiemu angielskiemu

samolotowi, który spokojnie ląduje po niemieckiej stronie frontu - jest kolosem. Jego jedyne zadanie to udźwignąć najwięcej, jak to

tylko możliwe i nadaje się do tego dzięki swojej ogromnej powierzchni. Może on unieść niewiarygodny ciężar. Łatwo mu odlecieć dźwigając od trzech do pięciu ton. Jego zbiorniki paliwa wyglądają na tak wielkie, jak cysterny kolejowe. Podczas lotu takim kolosem zaskakujące może być, że leci nim tylko jeden pilot. On kieruje. Lot gigantycznym płatowcem wymaga nie instynktu, ale skupienia na instrumentach i wskaźnikach.

Wielki samolot ma ogromną ilość koni mechanicznych. Nie wiem ile dokładnie, ale jest ich wiele tysięcy. Im więcej, tym lepiej. Nie wydaje się niemożliwym, że przyjdzie dzień, gdy będzie można przetransportować całą dywizję. W jego cielsku można wybrać się na spacer. W jednym z rogów jest coś nieopisanego. To coś zawiera aparat do bezprzewodowego telefonu, za pomocą którego można konwersować z ludźmi na dole. W innym rogu zawieszono są najatrakcyjniejsze kiszki, jakie tylko można sobie wyobrazić. Są one wspaniałymi bombami, które wywołują strach u ludzi na dole. W każdym rogu ma karabin. Całość jest latającą fortecą i płatowiec ze swoimi stanowiskami i podpórkami wygląda jak zamczysko. Nigdy nie odczuwałem entuzjazmu dla tych olbrzymich barek. Uznawałem je za kosztowne, niegodne prawdziwego sportowca, nudne i niezgrabne. Raczej wolałem maszyny typu "le petit rouge". Gdy jest się w małym samolocie pościgowym zupełnie nieistotnym staje się czy ktoś leci za kimś, czy leci w górę czy w dół, staje na głowie etc. Można robić numery, jakie się tylko spodobają, bo w takiej maszynie lata się niczym ptak. Jediną różnicą jest to, że nie da się lecieć ze samymi skrzydłami, tak jak robi to albatros. Rzecz tkwi, mimo wszystko, po prostu w silniku. Myślę, że wszystko zmierza do tego, iż będziemy mogli kupować latające kostiumy za grosze. Wejdzie się doń. Na jednym końcu będzie mały silnik i małe śmigło. Wsadzisz ramiona do kadłuba, a nogi w ogon. Wtedy będziesz mógł zrobić kilka podskoków żeby wystartować i wzbijesz się w powietrze jak ptak.

Mój drogi czytelniku, słyszę jak śmiejesz się z mojej historii. Ale nie wiadomo, czy nasze dzieci też będą się z niej śmiały. Każdy wybuchał śmiechem, gdy pięćdziesiąt lat temu ktoś opowiadał o lataniu nad Berlinem. Pamiętam sensację, jaka zapanowała, kiedy w 1910 Zeppelin po raz pierwszy przybył do stolicy. Teraz żaden z berlińskich przechodniów nie spogląda w górę, gdy zbliża się statek powietrzny.

Oprócz gigantycznych płatowców i małych samolotów pościgowych,

jest

jeszcze bardzo wiele innych typów maszyn latających i są one wszelkich rozmiarów.

Pomysłowości wciąż daleko do końca. Kto może powiedzieć, co za maszyny będziemy używać za rok od dzisiaj, by dziurawić atmosferę?

Ranny

Któregoś pięknego dnia (szóstego lipca, 1917) wraz z eskadrą odbywałem lot bojowy. Przelecieliśmy już ładny odcinek pomiędzy Ypern a Armentieres, jednak w tym czasie nie doszło do żadnej walki.

Wkrótce zauważyłem w oddali eskadrę wroga i zaraz sobie pomyślałem: Nasi przyjaciele chcą dobrać się nam do skóry. Wkrótce dotarli do frontu i dobrze nas widząc zrobili skręt, a ja pomyślałem, że przegapimy nieprzyjaciela. Dlatego musiałem użyć fortelu i leciałem niby w przeciwną stronę; lecz stale obserwowałem wrogą eskadrę. Nie trwało długo i już ponownie widziałem ich lecących w kierunku naszych linii.

Mieliśmy niesprzyjający wiatr, który wiał od wschodu. Pozwoliłem im, aby wlecieli jak najgłębiej, po czym odciąłem im drogę nad front. To znowu byli moi przyjaciele, wielkie Vickersy. Jest to angielski typ samolotu zbudowany z kratownic; obserwator siedzi z przodu. Powoli doganialiśmy szybkich nieprzyjaciół. Zapewne nigdy byśmy ich nie dopadli, gdyby nie udało się nam osiągnąć większej wysokości i nie przycisnęlibyśmy ich. Przez długą chwilę miałem przed sobą ostatniego z tej grupy, tak iż dobrze mogłem przemyśleć sposób w jaki go zaatakuję. Pode mną leciał Wolff. Po trzasku niemieckich karabinów maszynowych poznałem, że już uwikłał się w starcie. Wówczas mój przeciwnik wykonał zwrot i podjął walkę ze mną. W rzeczywistości odległość pomiędzy nami była tak duża, że trudno było mówić o prawdziwej walce powietrznej. W zasadzie nie byłem pewien ile jeszcze czasu upłynie, zanim będę mógł przystąpić do walki z wrogiem. Wówczas zauważyłem, jak chyba nazbyt podniecony

obserwator

otworzył ogień. Pozwoliłem mu strzelać, ponieważ przy odległości trzystu metrów, a może i więcej, nawet najlepszemu strzelcowi nie pomoże jego talent. Po prostu nie można trafić i basta. Teraz szedł pełną parą w moją stronę. Ja zaś miałem nadzieję, że podczas następnego skrętu będę siedział na jego ogonie i dobiorę mu się do skóry. Nagle jednak otrzymuję dziwne uderzenie w głowę! Byłem trafiony! Na moment moje ciało stało się bezwładne. Ręce opadły w dół, a nogi wrosły w kadłub. Najgorsze jednak było to, że przy uderzeniu w głowę uszkodzeniu uległ nerw wzrokowy i zupełnie oślepiłem. Maszyna zwała się w dół. Przez moment przez głowę przeszła myśl: A zatem tak to wygląda, gdy człowiek spada i znajduje się tuż przed śmiercią. Czekałem tylko na moment, kiedy skrzydła nie wytrzymają pędu i odpadną. Siedzę całkiem sam w skrzyni. Jednak nie straciłem świadomości nawet na moment. Wkrótce odzyskałem również władzę nad rękoma i nogami. Tak, iż ponownie mogłem chwycić za stery i zmniejszyć gaz. Uczyniłem wszystko mechanicznie, ale cóż mi to pomogło! Z zamkniętymi oczyma przecież nie można lecieć! Rozwarłem oczy szeroko, zrzuciłem gogle, ale nawet przez moment nie mogłem dojrzeć słońca. Byłem zupełnie oślepiony. Sekundy stawały się wiecznością. Czułem, że wciąż spadam. Maszyna od czasu do czasu dawała się ujarzmić, ale mimo to wciąż leciała do ziemi. Początkowo byłem na wysokości czterech tysięcy metrów, a teraz spadłem już co najmniej na dwa do trzech tysięcy. Zebrawszy w sobie całą energię, powiedziałem sobie: "Muszę widzieć!".

Czy pomogła mi w tym owa energia, tego nie wiem. W każdym razie, przez moment mogłem rozróżniać przed sobą czarne i białe plamy. Stopniowo odzyskiwałem wzrok. Spojrzałem w stronę słońca, widziałem

je bez problemu, nie odczuwając najmniejszego bólu i nie mając uczucia, że zostałem oślepiiony. Widziałem wprawdzie jak przez grube czarne okulary, ale to mi wystarczyło. Pierwszy rzut oka skierowałem na wysokościomierz. Ciągłe pokazywał osiemset metrów. Nie miałem pojęcia gdzie się znajdowałem. Opanowałem maszynę, sprowadziłem ją do normalnej pozycji i kontynuowałem lot. Poda mną nie było nic poza lejami po granatach. Wkrótce rozpoznałem kompleks leśny. Była to wskazówka po której mogłem stwierdzić, czy byłem po drugiej stronie okopów czy wśród swoich. Ku mej wielkiej radości dostrzegłem, że znajduję się sporo w głąb własnych terenów. Gdyby w tej chwili leciał za mną jakiś Anglik, mógłby rozwalić mnie bez żadnego ale. Dzięki Bogu, teraz chronili mnie moi towarzysze, którzy początkowo w ogóle nie mogli zrozumieć mojego spadania.

Początkowo chciałem wylądować, ponieważ nie wiedziałem jak długo jeszcze wytrzymam, zanim stracę przytomność. Dlatego zszedłem na wysokość pięćdziesięciu metrów, ale wśród ogromu lejów nie znalazłem najmniejszego skrawka do lądowania. Jeszcze raz dodałem gazu i na niskiej wysokości leciałem we wschodnim kierunku. Tak długo, na ile starczało mi świadomości. Początkowo wszystko szło sprawnie. Lecz

po

kilku sekundach poczułem, że uciekają ze mnie siły i przed oczyma zaczęła pojawiać się ciemność. Była już najwyższa pora. Wylądowałem. Udało mi się nawet równo posadzić maszynę, co w tym momencie było wyjątkowo trudne. Po drodze ściałem kilka palików i druty. Miałem jeszcze na tyle sił, żeby wstać i chciałem wysiąść. Wypadłem i nie potrafiłem się podnieść. Leżałem bezwładnie na ziemi. Natychmiast na miejscu zjawili się kilku ludzi, którzy obserwowali całe zajście i po czerwonej maszynie rozpoznali, że to ja. Żołnierze założyli mi na głowie opatrunek. To, co się działo, widzę jak przez mgłę. Nie straciłem zupełnie świadomości, lecz byłem zamroczony. Pamiętam tylko tyle, że położyłem się na sianie i nie miałem siły, by podnieść się z tego miejsca, co mogło mieć dla mnie zgubny skutek. Miałem jednak szczęście, że moja maszyna wylądowała przy drodze. Nie trwało długo zanim przyjechała sanitarka do której przeniesiono mnie i po kilkugodzinnej jeździe trafiłem do szpitala polowego w Courtrai. Tutaj czekali już na mnie lekarze i przystąpili do swojej roboty.

Miałem sporą dziurę w głowie, ranę o długości około dziesięciu centymetrów, którą można było zeszyć. Jednak w jednym miejscu wystawała z niej kość czaszki o wielkości talara. Znowu udowodniłem, że noszę na karku twardą głowę Richthofenów. Czaszka nie była uszkodzona. Przy odrobinie wyobraźni, na zdjęciu rentgenowskim

można

było dojrzeć małego guza. Ból głowy, którego nie mogłem pozbyć się przez całe dni, nie był zbyt przyjemny.

W moich rodzinnych stronach informowano, jakobym leżał w lazarecie z przestrzelonymi głową i brzuchem, poza tym jednak czułem się dobrze.

Byłem ciekaw, kto prędzej będzie mógł zasiać w samolocie, mój brat czy też ja? Brat obawiał się, że będę to ja, ja zaś ze swej strony

obawiałem się, że będzie to mój brat.

JG 1, 28 sierpnia 1917

Cieszę się z informacji o zdrowiu Lothara. Ale pod żadnym pozorem nie powinien wracać na front, zanim nie osiągnie pełni sił. W przeciwnym wypadku natychmiast osłabnie albo zostanie zestrzelony. Najlepiej widzę to sam po sobie. Ostatnio podjąłem dwie wyprawy na nieprzyjaciół, wprawdzie zakończyły się sukcesem, ale po każdym locie byłem prawie zupełnie wyczerpany. Podczas pierwszego nieomal zrobiło mi się niedobrze. Moja rana goi się strasznie powoli. Wciąż jest tak duża, jak moneta pięciomarkowa. Wczoraj wyjąłem z niej jeszcze kawałek kości; mam nadzieję, że będzie on ostatni. Niedawno odwiedził nas podczas dokonywania inspekcji cesarz. Wdał się przy tym w dość długą rozmowę ze mną. Wkrótce przyjadę na urlop. Cieszę się bardzo, że będę mógł spotkać wszystkich Was razem.

Myśli w schronie

W moim schronie wisi pod sufitem lampa, którą kazałem zmajstrować z silnika samolotu. Pochodzi on z zestrzelonego przeze mnie płatowca. Do cylindrów wmontowałem lampy i gdy nocą nie śpiąc leżę przy zapalonym świetle, to ów żyrandol wygląda, miły Boże, fantastycznie i niesamowicie. Leżąc tak, często myślałem o różnych rzeczach. Spisuję swe myśli nie wiedząc, czy ktokolwiek poza moją najbliższą rodziną je przeczyta. Zastanawiam się nad napisaniem kontynuacji "Czerwonego myśliwca", i to z pewnego określonego powodu. Obecnie walki na froncie stały się piekielnie poważną rzeczą. Niewiele pozostało "z tej świeżej, radosnej wojny", jak początkowo nazywano nasze działania. Teraz wszędzie musimy bronić się do ostatniego żołnierza, by nieprzyjaciel nie wtargnął do naszego kraju. Ogarniają mnie ponure myśli, że ludzie odbierają mnie z "Czerwonego myśliwca" jako innego Richthofena - nie takiego, jakim sam siebie przedstawiłem. Gdy spoglądam na siebie jako postać książkową, uważam się za nieco beczelnego. Obecnie niewiele pozostało z mojej beczelności. Nie dlatego, że wyobrażam sobie jak to będzie, gdy któregoś dnia dopadnie mnie śmierć. Choć często będę wspominał, że mogło to nastąpić. W Sztabie Generalnym stwierdzono, że nie powinienem latać sam, gdyż któregoś dnia mogę oberwać. Byłbym nieszczęśliwy, gdybym teraz, okryty chwałą i medalami, czerpał korzyści ze swej sławy żyjąc na tyłach, aby utrzymać moje kosztowne życie dla narodu. I to w czasie, gdy każdy biedny chłopak w okopach, który spełnia swój obowiązek tak, jak ja, jakoś wytrzymuje. Po każdej walce czuję się żałośnie. Prawdopodobnie są to skutki rany głowy. Gdy stawiam z powrotem stopę na ziemi lotniska, to chcę jak najszybciej znaleźć się w swoich czterech ścianach. Nikogo nie chcę widzieć i z nikim rozmawiać. Uważam, i tak jest w rzeczywistości, a nie tak, jak wyobrażają sobie ludzie w Ojczyźnie - że można wszystko załatwić krzycząc "hurra" - że wszystko jest bardziej poważne i

zažarte ---