

Heinz Knoke

**WALCZYŁEM  
DLA FÜHRERA**



Naszym zamierzeniem jest publikowanie pozycji odsłaniających nieznane dotychczas kulisy działań lotnictwa. Obecnie światło dzienne może ujrzeć wiele dokumentów, objętych dotąd klauzulą 50-letniej tajności. Również dzięki nim poznajemy całą prawdę o drugiej wojnie światowej. Takie właśnie książki, wnoszące coś nowego do wiedzy o wojnie prowadzonej w powietrzu, będziemy starali się Państwu proponować. Bardzo też liczymy na Państwa uwagi i sugestie.

Życzymy przyjemnej i ciekawej lektury.

*Andrzej Ryba*

*Krzysztof Grynder*

## **Wstęp do wydania angielskiego**

Gdy niniejszy rękopis po raz pierwszy trafił w moje ręce, powiedziałem sobie: „Oto wreszcie mamy prawdziwą relację z drugiej strony”. Nie tylko ci spośród nas, którzy służyli w RAF, ale również miliony innych, którzy śledzili losy walk powietrznych drugiej wojny światowej, z pewnością od czasu do czasu uświadamiali sobie, jak wielce ciekawi byli swoich przeciwników z Luftwaffe. Czy ich podejście do walki było zbliżone do tego, jakie dominowało w RAF? Czy mieli swoje chwile chwały, okresy niepokoju i napięcia? Jaka była reakcja ich, ludzi z przeciwnej strony, na decyzję Hitlera o wstrzymaniu inwazji na Wielką Brytanię? I wreszcie, jak to było – stawić czoła owej potężnej powietrznej armadzie, aliantom, pod koniec wojny? Wiele odpowiedzi można znaleźć tu, w dzienniku niemieckiego pilota myśliwskiego.

Od momentu zakończenia wojny dotarło do nas wiele informacji o przeciwniku. Jednak większość książek opowiadających historię wojny widzianej oczyma Niemców, mimo iż mogą być one cenne z perspektywy historycznej, przedstawiają wspomnienia ludzi na wysokich stanowiskach – generałów i polityków. Wartość książki Knokego ujrzałem w tym, że opisywała zwykłą, nieupiększoną historię człowieka, który toczył zwyczajną, mozolną walkę. Niemal niezauważalnie odsłania ona portret jednego z młodych żołnierzy Hitlera – inaczej byłaby mniej autentyczna. Można by było ulec pokusie taktownego pominięcia niektórych spośród krótkich wzmianek politycznych autora dziennika, lecz takie pominięcie fałszowałoby obraz.

Geneza powstania książki jest również interesująca. Gdy w maju 1945 roku Niemcy skapitulowały, John Ewing, który ją przełożył, dziś adwokat w Vancouver, służył jako oficer w Kanadyjskich

Królewskich Siłach Powietrznych (RCAF). Do obowiązków Ewinga należał nadzór i przesłuchiwanie wziętych do niewoli żołnierzy Luftwaffe. Jego kwatera mieściła się w Jever, gdzie RCAF zajęła lotnisko. Tak opisuje swoje pierwsze spotkanie z autorem książki: „Podczas przesłuchania okazało się, że Knoke posiada niezwykle wyostrzoną inteligencję i całkiem interesującą osobowość. Można by żałować, że walczył po niewłaściwej stronie. Jego żołnierski dorobek był wystarczający, by wzbudzić respekt każdego lotnika. Z tego, co wiem, nie przeżył żaden inny niemiecki pilot, który mógłby się pochwalić podobnym wynikiem: 52 alianckie samoloty zestrzelone podczas walk nad zachodnią Europą. Po wysłuchaniu jego historii poczułem, że sytuacja jest wyjątkowa, i uścisnęliśmy sobie dłonie – niezwykle zachowanie jak na owe czasy.”

Później utrzymywali codzienny kontakt. Ze względów bezpieczeństwa Ewing czuł, że rozsądnie będzie trzymać Knokego pod ścisłym nadzorem. Zorganizował mu przyspieszone zwolnienie ze służby w Niemieckich Siłach Powietrznych – „był szczerze rozczarowany koniecznością zdjęcia swego jakże udekorowanego munduru” – i powierzył pieczę nad finansami miejscowego Luftwaffe, które były w trakcie transferu do Królewskich Sił Powietrznych.

„Mimo niewiedzy z zakresu buchalterii, dorównującej tylko mej własnej – mówi dalej Ewing – nie upłynęło dużo czasu, zanim przy pomocy swej żony Lilo, która przed zamążpójściem była księgową, zorganizował sprawny system. Stopniowo zaczęto rozluźniać rozkazy „niebratania się”. Stałem się częstym gościem w domu państwa Knoke, gdzie zawsze byłem bardzo dobrze przyjmowany. Zauważyłem, że w każdej intelektualnej bitwie Knoke umiał więcej niż tylko obronić swoje zdanie. Niejedną dyskusję byłem zmuszony zakończyć przypomnieniem, że koniec końców to jego strona przegrała wojnę. Tupet Knokego zdawał się nie mieć granic. Pewnego dnia brytyjski oficer odpowiedzialny za kontakty oddziałów okupacyjnych stacjonujących w mieście z ludnością cywilną przyszedł zarekwirować dom. Knoke był tak przekonujący w swej argumentacji, że nakłonił oficera do zmiany planów i poszukania innego lokum. Często odczuwałem pokusę zamknięcia go za drutem

kolczastym; wydawało mi się to jednak raczej niesportowym zachowaniem.”

Gdy w roku 1946 Kanadyjczycy opuszczali Niemcy, Ewing był już sędzią rządu wojskowego. Po demobilizacji, zanim powrócił do Kanady, spędził kolejny rok w Komisji Kontroli. Pozostał w kontakcie z Knoke, który miał trudności z przystosowaniem się do życia cywilnego, i który uciekając przed kłopotami zaczął pisać. To Ewing zasugerował mu, aby napisał prostą i bezpośrednią historię swego życia. Niniejsza książka jest tego rezultatem.

W postscriptum powinno się dodać, że zyskawszy popularność jako mówca polityczny, w 1951 roku Knoke został wybrany do parlamentu Dolnej Saksonii jako członek Socjalistycznej Partii Rzeszy. Gdy w roku 1952 Sąd Najwyższy Republiki Federalnej Niemiec zdelegalizował partię, polityczna działalność Knokego przynajmniej tymczasowo dobiegła końca.

*John Pudney*

# 1

Większość ludzi zna legendę o Szczurołapie.

Droga w Hameln, którą podążyły dzieci, aby nigdy nie wrócić, po dziś dzień znana jest jako Koppenstrasse. Wzdłuż niej stoją teraz domy, brzydkie i szare, z wąskimi, obdrapanymi podwórkami. Nie-równa powierzchnia drogi znakomicie gromadzi latem kurz i pył. Pełno w niej dziur, które w czasie wiosennych i jesiennych deszczy zamieniają się w ogromne, głębokie kałuże. Droga nie została jeszcze utwardzona, a kończy się, stopniowo przechodząc w ścieżkę prowadzącą w kierunku pól i ogrodów u podnóża góry Koppenberg.

Swe wczesne lata spędziłem na tej właśnie drodze. Nie była to wyjątkowo interesująca droga, ale i ja nie byłem wyjątkowo interesującym dzieckiem. Jedna masa rudych włosów i piegów.

Ojciec był policjantem. Podczas pierwszej wojny światowej był sierżantem sztabowym w 10. Kompanii 18. Pułku Piechoty. Wyglądał imponująco i był dobrym żołnierzem. Później przez wiele lat służył w policji miejskiej, podziwiany i szanowany przez współobywateli. Został odznaczony za bitwę o Flandrię, ale pojmany pod Ypres w 1915 roku. Jako jeńiec wojenny spędził cztery długie lata w obozie na wyspie Belle Ile w Zatoce Biskajskiej.

Wrócił w 1919 roku i ożenił się. Anna była najbardziej atrakcyjną spośród córek Wilhelma Maertensa, cieśli i murarza. Po ojcu odziedziczył

czyła upór, a także wspaniałe poczucie humoru. Nawet teraz jej oczy wciąż radośnie rozświetlają gładką, wolną od zmarszczek twarz pod białymi włosami. Zawsze czułem, że żeniąc się z Anną, ojciec wykazał się dobrym gustem i że na jego miejscu postąpiłbym tak samo.

Urodziłem się w rok i osiem dni po ślubie rodziców, 2 marca 1921 roku. Daleko mi było do tego, by można mnie było nazwać idealnym dzieckiem. Ojciec musiał wychowywać mnie twardą ręką. Dołożył starań, abym w młodym wieku przyswoił sobie pruską koncepcję porządku i dyscypliny. Jego podstawową pomocą naukową był długi, skórzany rzemień, z którym boleśnie dobrze zapoznały się moje pośladki. Sierżant sztabowy traktował mnie jak świeżego rekruta. Wiem jednak, że mnie kochał, i jestem mu teraz wdzięczny – nawet za garbowanie skóry. Muszę przyznać, że w zupełności sobie na nie zasłużyłem.

Moim miejscem zabaw były koszary. Był tam ogromny plac apelowy, stajnie, budynki mieszkalne z długimi korytarzami i holami. Jako młody chłopiec wiedziałem, jak się posługiwać karabinem, jak go czyścić, jak celować i strzelać, a także jak rozstawić karabin maszynowy. Odgłos wystrzałów nigdy mnie nie przerażał. Żołnierze byli moimi przyjaciółmi i towarzyszami zabaw: wspólnie spędziliśmy wspaniałe chwile.

Lata mijały. Rzadko się zdarzało, żeby cokolwiek mającego coś wspólnego z rozrywką zakłóciło spokojne życie naszego miasta. Leżało ono tam, gdzie zawsze: u podnóża łagodnie opadających, porośniętych drzewami zboczy wzgórz. Rzeka wciąż płynęła, wirując i przelewając się przez dwie szerokie tamy, częścią swych przekierowanych wód dostarczając energii wielkiemu młynowi na wyspie. Holowniki zmagaly się z prądem, ciągnąc długie łańcuchy pustych barek. Ociężałe tratwy i obładowane barki żeglowały i spływały w dół doliny, mijając długie moła i czyste promenady na nadbrzeżu. Latem ścigało tu mnóstwo turystów podróżujących samochodami i autobusami. Atmosfera średniowiecznego romansu spowijająca stare miasto była dużą atrakcją, przynoszącą znaczne dochody hotelom, restauracjom, sklepom, przewodnikom itd. – szczególnie w pogodne niedziele.

To właśnie tam dorastałem jako chłopiec, szczęśliwie i beztrosko.

W 1931 roku ukończyłem czteroletnią szkołę podstawową i zostałem uczniem gimnazjum. Była to prawiękowa placówka, nasiąknięta tradycjami. Pokochałem tę starą szkołę i wszystko, co sobą reprezentowała. Nie oznacza to bynajmniej, że jako uczeń byłem gwiazdą, tak samo jak nie byłem aniołkiem jako dziecko. Oczywiście popełniłem wszystkie możliwe wykroczenia ze szkolnej listy i sądzę, że byłem prawdziwym utrapieniem moich nauczycieli. Wydawali się jednak przyjmować moje złe zachowanie za coś naturalnego i ich gniew nigdy nie trwał długo.

Nigdy nie zapomnę naszego pedagoga, starego doktora Trobitiusa, wyjątkowego człowieka. Szkoda, że uczył matematyki, chemii i biologii. Jedynymi przedmiotami, które mnie interesowały, były filozofia, języki, historia i plastyka. Uwielbiałem też sporty, szczególnie wioślarstwo. Latem 1937 roku zostałem kapitanem szkolnego klubu wioślarskiego. Wszyscy z mojej klasy brali również lekcje tańca. Na naukę pozostawało bardzo mało czasu. Dlatego, ogólnie rzecz biorąc, postanowiłem, że nie będę uczęszczać na zajęcia z biologii i chemii. I uchodziło mi to płazem przez blisko sześć miesięcy. W końcu zostałem przyłapany. Stałem przed groźbą usunięcia ze szkoły.

Zostałem wezwany do dyrektora. Był dla nas idealnym uosobieniem Władzy: podpułkownik rezerwy, wysoki, szczupły mężczyzna o twarzy uczonego i nieskazitelnym wyglądzie.

Siedział za swym ogromnym biurkiem, pałac wirginię – cygaro o gryzącym, cierpkim aromacie. Obok niego w fotelu ułokował się Trobitius ze swą świecą łąsiną. Obaj kompletnie mnie zignorowali. Czułem się nieswojo. Dręczyło mnie sumienie. Może jednak nie byłem tak sprytny, jak to sobie wyobrażałem.

Dlaczego uciekałem z lekcji doktora Trobitiusa? – zapytał wreszcie dyrektor.

Mogłem spróbować wymyślić jakieś wytłumaczenie, jak na przykład ból gardła lub brzucha albo znaleźć jakąś inną wymówkę. Tym razem jednak zdecydowałem się powiedzieć prawdę. Na pewno nie jestem fanatycznym zwolennikiem mówienia prawdy

w każdym wypadku. Wtedy pomyślałem jednak, że może to być dobry pomysł. Nie chciałem się wstydzić za to, że kłamałem przed dyrektorem. Ponadto przypuszczałem, że sprawię dobre wrażenie i w związku z tym dostanę mniej surową karę.

Całkiem szczerze powiedziałem dyrektorowi, że nie interesuję się przedmiotami nauczonymi przez doktora Trobitiusa i że jego lekcje były zbyt suche i nudne. W tym momencie, rzecz jasna, Trobitius o mało co nie dostał ataku. Dyrektor patrzył na mnie ze zdumieniem, oczekiwał bowiem któregoś ze zwykłych wykrętów. Następnie grzmiał na mnie przez kilka minut. Ale gromy zarezerwowane były dla biednego starego Trobitiusa – po tym, jak kazano mi opuścić pokój.

Nie zostałem ukarany. I zdaje się, że po tym zajściu zajęcia doktora Trobitiusa stały się ciekawsze...

Tego samego lata podczas lekcji tańca po raz pierwszy się zakochałem. Miłowałem ją całą romantyczną żarliwością moich szesnastu lat. Na imię miała Lieselotte, a jej ojciec był lekarzem. Jej matka, dama z wyższych sfer, nie przepadała za mną, ponieważ mój ojciec był tylko zwykłym policjantem.

W tym samym czasie zacząłem też pisać. Udało mi się szczęśliwie sprzedać parę nowel i artykułów. Przyniosły one nieco mile widzianego kieszonkowego. Napisałem też kilka krótkich wierszy dla Lieselotte. Była nimi zachwycona.

Następnego roku zakochałem się do szaleństwa w Annaliese. Miała figurę bogini. Ofiarowałem jej te same wiersze. Musiałem tylko zmienić imię: była równie uszczęśliwiona.

Zarówno Lieselotte, jak i Annaliese przysięgałem wieczne odanie. Po tym jednak, jak zostałem lotnikiem, złamałem wszelkie obietnice, jakie kiedykolwiek im złożyłem. Mimo to cieszę się, że moje proste, rude włosy i piegi na nosie nie przeszkodziły im mnie kochać.

W tamtych czasach oprócz Lieselotte i Annaliese miłością darzyłem też starą szkołę, nasze miasteczko z jego osobliwymi zaułkami i wąskimi uliczkami, łódzie na rzece. Moją prawdziwą miłością było więc samo życie.

W roku 1931 wstąpiłem do związku harcerskiego (*Pfadfinderbund*). Przemierzaliśmy całe Niemcy: wędrowaliśmy, rozbijaliśmy obozy, wspólnie śpiewaliśmy przy ognisku, umacniając braterskie więzi.

30 stycznia 1933 roku, kiedy do władzy doszli naziści, miałem dwanaście lat. Doskonale pamiętam tamten dzień. W południe Oddziały Szturmowe (SA) zajęły ratusz miejski i chciały podnieść flagę ze swastyką. Tak się złożyło, że mój ojciec miał w tym czasie służbę w budynku. Wraz z dwoma innymi oficerami policji z powrotem ściągnęli flagę. Wypominano mu to później przez wiele lat.

Kilka tygodni później, w niedzielę, odbyła się msza dla różnych istniejących organizacji młodzieżowych. Byłem jednym z harcerzy, którzy na nią poszli. Gdy wychodziliśmy z kościoła na rynek, zostaliśmy napadnięci przez członków Hitlerjugend (HJ). Rozgorzała zażarta walka uliczna. Musiała interweniować policja.

W Zielone Świątki na Pustaci Lüneburskiej odbywał się zlot harcerski: 20 tysięcy harcerzy pod namiotami. Hitlerjugend chcieli zniszczyć nasze obozowisko. Spuściliśmy im solidne lanie. W rezultacie nakazem ministra spraw wewnętrznych zlot został odwołany i w ciągu kilku godzin trzeba było zwinąć obóz. Związek Harcerski został zdelegalizowany, a my wszyscy zbiorowo wcieleni do Jungfolk, organizacji juniorów wchodzącej w skład Hitlerjugend. My, byli harcerze, pozostaliśmy razem i utworzywszy swój własny oddział (*Fähnlein*), dalej wędrowaliśmy, biwakowaliśmy i śpiewaliśmy jak przedtem.

W 1935 roku, mając czternaście lat, byłem w odpowiednim wieku, aby móc zostać wcielony do właściwego Hitlerjugend. Odmówiłem skorzystania z okazji. Jednak dwa lata później uległem presji i wstąpiłem do zmechanizowanych oddziałów HJ. Bardzo szybko miałem kłopoty z władzami. Jako kapitan szkolnego klubu wioślarskiego byłem przez swoje poglądy ogólnie uważany za kogoś w rodzaju reakcjonisty. Po wyścigu łodzi podczas regat kilku członków klubu znów wdało się w bójkę z oddziałem HJ. Aby uniknąć wstydu wydalenia z HJ, ponownie wstąpiłem do Jungfolk. Tam zająłem się organizacją i nadzorem nad aktywnością sportową i obozami chłopaków, ograniczając musztrę do minimum i kładąc nacisk na swobodę, zabawę i ducha koleżeństwa.

Hitlerjugend była jak wszystkie inne organizacje hitlerowskie. W końcu stała się nie do zniesienia, nie potrafiąc w praktyce prawidłowo zastosować głównych zasad narodowego socjalizmu. Należy jednak pamiętać, że owe główne zasady i idee znajdowały bardzo silny oddźwięk wśród młodych ludzi. Popieraliśmy je z bezkrytycznym, młodzieńczym entuzjazmem i byliśmy prawdziwie dumni z odrodzenia naszego ukochanego kraju.

6 lipca 1938 roku odbyłem swój pierwszy lot.

Było to podczas pokazów lotniczych, gdy stary samolot transportowy startował z pola za miastem. Piętnastominutowa powietrzna przejażdżka kosztowała jedynie parę marek.

Późnym popołudniem tamtego dnia zasiadłem przypięty pasami w fotelu we wnętrzu topornie wyglądającego samolotu. Urucho-miono silnik. Samolot, kolebiąc się nieporadnie, skierował się na drugi koniec wyboistego pola, gdzie zakręcił i ustawił się pod wiatr. Silnik ryczał, dwa czy trzy razy podskoczyliśmy, a potem trawa została pod nami. Leciałem.

Nabieraliśmy wysokości. Przedemną znajdowało się małe pudełko z napisem „choroba powietrzna”. Było w nim kilka papierowych torebek. Zastanawiałem się, po co. Nie było żadnych przechyłów ani gwałtownych spadków, żadnego ruchu z wyjątkiem lekkich wibracji fotela. Wznosiliśmy się wyżej i wyżej. Z powietrza moje miasteczko wyglądało na śmiesznie małe. Wkrótce znaleźliśmy się powyżej poziomu otaczających nas szczytów wzgórz. Rozszerzający się horyzont rozmył się i zamglił. Pola zmalały i zlały się w naziemną mozaikę kolorowych figur geometrycznych – od ciemnej zieleni nadrzecznych łąk do jasnej żółci pól gorczycy: maleńkie miasteczka i wioski z czerwonymi i czarnymi dachami, lasy i trawiaste polany poprzecinane drogami, torami kolejowymi i wijącą się srebrną wstęgą rzeki – cały krajobraz był mieszanką wspaniale skomponowanych barw. Tu maleńkie plamki na drogach, będące samochodami lub wozami, lub – na rzece – barkami albo tratwami. Tam miniaturowy pociąg, pełną parą po torach niczym mały, czarny robaczek.

Gdy skręcaliśmy, wyglądało to tak, jakby ten wspaniały obraz przechylił się niby blat stołu. Spojrzałem na chmury. Były całkiem blisko. „Dalej – pomyślałem – wzbijmy się wyżej i polećmy nad nimi!” Wtedy właśnie postanowiłem, że pewnego dnia będę latał ponad chmurami. Z rozczarowaniem spostrzegłem, że zaczęliśmy już tracić wysokość. Ziemia poczęła wznosić się, wychodząc nam na spotkanie, i wkrótce, o wiele za szybko, było po wszystkim.

Gdy opowiadałem rodzicom o swoim pierwszym locie, wciąż miałem wypieki na twarzy. Śmiali się. Po latach, gdy jako doświadczony pilot opisywałem im jakieś epizody z ponad dwóch tysięcy lotów, które miałem wtedy na swoim koncie, uśmiechali się tak samo. Być może na mojej twarzy również były takie same wypieki – nawet wtedy.

#### *Lato 1939*

Lato jest dla mnie najważniejszą porą roku. Zawsze liczę upływający rok mojego życia wraz z końcem kolejnego lata. Lato... z ciepłymi, słonecznymi dniami i łagodnie szepczącymi nocami.

Rok 1939 w Niemczech obfituje w wydarzenia i ma zdecydowany wpływ na życie Niemców. Tegoroczne lato oznacza koniec szczęśliwych i beztrudnych dni mej młodości. Znowu wędruję po porastających wzgórz bukowych i sosnowych lasach, po żyznych polach i dolinnych łąkach. Znowu płynę leniwie z prądem Wezery w składanym kajaku.

Annaliese spędza to najpiękniejsze lato ze mną. Razem spacerujemy po krągankach klasztoru Möllenbeck i słuchamy gry organów w starym opactwie w Fischbeck. Opaleni jedziemy motocyklem przez Las Teutoburski albo w górę doliny Exter do Solling. Razem wspinamy się na klify Hohenstein lub płynamy w chłodnych wodach Wezery.

Nie zwracamy uwagi na ciemne chmury zbierające się nad horyzontem politycznym. Jaka to dla nas różnica, jeśli nawet napięcie międzynarodowe w Europie miałyby osiągnąć punkt krytyczny? W ostatnich latach Niemcy stopniowo wyzwalały się

z kajdan, które założono im po traktacie wersalskim. Czyż nie mamy prawa żyć na tej ziemi jako wolny naród?

Niedostatek, ubóstwo, bezrobocie? Przestały istnieć w Trzeciej Rzeszy. Czy więc to takie dziwne, że Austria zechciała się połączyć z silną i prosperującą Rzeszą? Zdrowy rozsądek radzi zrobić to samo mieszkańcom Sudetów, a nadmorskiej Kłajpedzie szukać wyzwolenia spod litewskich rządów.

Skupiska Niemców z całej Europy wyciągają ręce do Hitlera. Wszędzie, gdzie pojedziemy, jest tak samo. Na zjeździe Partii Narodowej w Norymberdze czy podczas miejscowych dożynek w Bückenberg, ledwie osiem kilometrów od Hameln, jestem tylko jednym spośród wielu milionów młodych entuzjastów, którzy wierzą Hitlerowi całkowicie i oddają swój los w jego ręce.

Wraz z Annaliese cieszymy się beztróskim latem, niewzruszeni obecnością ciemnych chmur nad horyzontem. „Nie ma się o co martwić: Führer nas z tego wyprowadzi” – powtarzamy myśli dziewięćdziesięciu milionów Niemców na całym świecie.

Na początku lata składam podanie o przyjęcie do Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych. Chcę połączyć karierę wojskową z wolnością i pięknem życia lotnika.

5 lipca zostaję wezwany na wstępne badania. Trwają cztery dni. Psychologowie, lekarze, nauczyciele i oficerowie oceniają możliwości fizyczne i psychiczne – moje i czterech innych kandydatów. Pierwszy dzień wypełniają badania lekarskie przeprowadzane przez różnych specjalistów. Drugiego dnia musimy pisać wypracowania, na gorąco wygłaszać mowy i odpowiadać na setki pytań testowych zadawanych przez oficerów i psychologów. Trzeci dzień upływa nam na badaniach przeprowadzanych przy użyciu specjalnego krzesła, kręcącego się i obracającego we wszystkich kierunkach, podczas gdy nasze reakcje są sprawdzane za pomocą skomplikowanego systemu przycisków. Musimy też wczougać się do komory niskiego ciśnienia, w której mierzy się czas, jaki jest nam potrzebny do złożenia niewielkich kompletów kółek zębatych, tak by określić wpływ braku tlenu na nasze zachowanie. Ma się wrażenie, że jest to unowocześniona sala tortur.

Dzień czwarty i ostatni przeznaczony jest na testy sprawności fizycznej. Obejmują one biegi – zarówno na długim dystansie, jak i sprint – skoki, rzut dyskiem i oszczepem, ćwiczenia na drążku i poręczach, pływanie i boks. To najbardziej wymagający i kompleksowy egzamin, jaki kiedykolwiek w życiu zdawałem.

Wieczorem poznajemy wyniki. Dwóch kandydatów zdaje. Jestem jednym z nich.

*27 sierpnia 1939*

Nasza szkoła w ciągu jednej nocy zamienia się w koszary, a armia powołuje rezerwistów. Wydaje się, że sytuacja na wschodniej granicy Niemiec i w Polsce staje się krytyczna. Pracownicy poczty pracują całą noc, dostarczając wezwania i telegramy.

*28 sierpnia 1939*

Rząd Rzeszy zarządza powszechną mobilizację. Jesteśmy na krawędzi wojny.

W naszej starej szkole trwa formowanie batalionu rezerwy. Tak samo jest we wszystkich szkołach w mieście. Obie bazy mobilizacyjne są przepełnione, wszędzie widać szare mundury. W mieście jest pełno żołnierzy.

*29 sierpnia 1939*

Zostaję poinformowany, że mogę spodziewać się powołania do Sił Powietrznych w przyspieszonym tempie. Koledzy z klasy zaciągają się jako ochotnicy. Wieczorem mają już na sobie mundury.

*30 sierpnia 1939*

Lider Jungbann dostaje powołanie. Obejmuję komendę nad około czterema tysiącami chłopców w obwodzie (*Kreis*) Hameln. Mają być rozmieszczeni wszędzie, aby pomagać żołnierzom i być



ogólnie przydatni. W bazach zaopatrzeniowych stoją zarekwirowane pojazdy, które trzeba załadować zapasami, sprzętem, bronią i amunicją. W koszarach można pomagać na wiele sposobów – w kuchniach polowych są do obrania ziemniaki itd. Chłopców wysłała się do pomocy wszędzie tam, gdzie są żołnierze.

Popołudniem pierwszy z naszych nowo utworzonych batalionów wsiada do pociągu na stacji towarowej. Wyruszające na wschód pociągi przystrojono kwiatami, ale twarze żołnierzy są poważne. Rozpoznaję kilku kolegów z klasy. Ponure stalowe hełmy ostro kontrastują z młodzieńczymi obliczami. Większości z nich mam nigdy więcej nie zobaczyć.

*31 sierpnia 1939*

Okrucieństwa Polaków względem niemieckiej mniejszości stanowią dziś przerażającą lekturę. Codziennie na terytorium, które było kiedyś częścią Niemiec, masakrowane są tysiące Niemców. Kolejne tysiące napływają każdej godziny do Rzeszy, każdy uchodźca z kolejną straszliwą relacją.

*1 września 1939*

O 5.40 rano armie niemieckie przekraczają granicę, rozpoczynając działania zbrojne. To oznacza wojnę.

Tak kończy się ostatnie lato mojej młodości. W ten sposób skromny, mało istotny człowiek zostaje pochwycony w tryby nieubłaganego koła czasu. Muszę przygotować się na to, że wojna niczym lawina spadnie na moją głowę. Będę musiał stać się twardy jak stal, inaczej zostanę zgnieciony. Moim najgorętszym pragnieniem jest teraz zostać żołnierzem.

*5 września 1939*

2 września Göring powołał do służby wojskowej cywilne oddziały obrony powietrznej. Wczorajszy dzień przyniósł zaskakujące

wypowiedzenie wojny Rzeszy Niemieckiej przez Wielką Brytanię i Francję. Dziś po raz pierwszy w Hameln słychać wycie syren ostrzegających przed napadem z powietrza. Brytyjskie bombowce atakują porty i obiekty wzdłuż graniczącego z Morzem Północnym wybrzeża Niemiec.

*8 września 1939*

Warszawa padła.

Kampania w Polsce to wojna błyskawiczna (*Blitzkrieg*). Marsz niemieckich armii przekształcił się w niepowstrzymany pochód ku zwycięstwu. Wyzwalaniu terroryzowanych obywateli niemieckich w Polskim Korytarzu towarzyszą głęboko wzruszające sceny. Nasze armie wyciągają na światło dzienne przerażające okrucieństwa, zbrodnie przeciwko wszelkim prawom ludzkości. Niedaleko Bydgoszczy i Torunia odkrywają masowe groby kryjące ciała tysięcy Niemców zmasakrowanych przez polskich komunistów.

Polska armia się rozpada: lotnictwo zostało już unicestwione. Tu w Niemczech wierzy się, że wojna skończy się przed Bożym Narodzeniem. Ludzie chcą pokoju. Ceną, jaką musimy zapłacić za zwycięstwo, jest ofiara życia.

*11 września 1939*

Rano ojciec wyjechał na służbę w placówce policji w Polsce.

Moja siostra jest świadkiem pierwszych nalotów brytyjskich na wyspę Wangerooge na Morzu Północnym.

Zostajemy wraz z matką sami w naszym domu w Hameln – w „szcurzej norze”. Dziwne, jak tu cicho. Wkrótce ja też wyjadę.

Wojna w Polsce zbliża się ku końcowi. Mimo wszystko wciąż można mieć nadzieję na spotkanie rodzinne w Boże Narodzenie.

Składam podanie o przysłanie mi powołania, lecz nie jestem w stanie uzyskać niczego poza niewyraźnymi, nic nieznaczącymi obietnicami. Nie wiem, dlaczego tak jest, ale wizja rzeczywistego doświadczenia wojny w jakiś sposób mnie pociąga.

27 września 1939

Po kilku dniach pisania matury (*Abitur*) dowiaduję się dzisiaj, że zdałem. Tak więc ze szkołą już skończyłem. W przeszłości nie-jeden raz ją przeklinałem, ale mimo wszystko ją kocham. Żegnaj, świątynio nauki! Żegnaj, poczciwy stary doktorze Trobitusie. Chyba przebaczył mi ucieczki z lekcji biologii, i długo ściskając moją dłoń, życzy mi powodzenia. Wczorajszy dzień przyniósł wieści o śmierci pierwszej dwójki moich kolegów z klasy. Obydwaj poległ w bitwie o Radom.

30 października 1939

Dziś przyszło wreszcie moje powołanie do Luftwaffe. 15 listopada mam stawić się w 11. Pułku Lotnictwa Szkoleniowego w Schönwalde pod Berlinem.

Wojna w Polsce zakończyła się ponad miesiąc temu. Na froncie zachodnim w zasadzie niewiele się dzieje. Tylko lotnictwo jest codziennie w akcji. Zastanawiam się, czy kiedykolwiek polecę w misję bojową.

13 listopada 1939

Dni powoli zamieniają się w tygodnie, a ja pękam z niecierpliwości. Jeszcze tylko dwa dni i będę żołnierzem.

To mój ostatni dzień w domu. Matka nie mówi o moim wyjeździe. Wiem, że będzie jej trudno, gdy odjadę.

14 listopada 1939

Dziś w południe opuściłem Hameln.

– Wszystko będzie dobrze – mówi matka. Odprowadzają mnie wraz z Annaliese, machając, gdy pociąg rusza ze stacji.

Swoją ostatnią cywilną noc spędzam w Berlinie. Hałas i ogromny ruch wielkiego miasta bardzo mnie męczy.

15 listopada 1939

O godzinie 15.15 wchodzę na teren lotniska Schönwalde, gdzie stacjonuje 11. Pułk Lotnictwa Szkoleniowego, i stawiam się w pokoju podoficera dyżurnego 4. Kompanii. Od teraz jestem rekrutem Knokem. W magazynie mundurowym wydają mi spodnie, które są na mnie za luźne, i bluzę od munduru, która jest zbyt obcisła, parę niewiarygodnie ciężkich buciorów i o wiele za mały stalowy hełm.

Postanawiam łagodnie zaprotestować odnośnie hełmu; szef kompanii, sierżant, szybko jednak pokazuje mi, gdzie jest moje miejsce:

– Zamknij japę! – warczy. – Hełm jest w sam raz. Co ja poradzę, że ci głowa spuchła?

Od tamtej chwili jestem kompletnie oszołomiony. Wszystko trzeba robić w biegu. Ruch tu taki jak w mrowisku. Wszyscy pędzą po koszarach przy akompaniamencie echa wykrzykiwanych rozkazów i podbitych butów walących o podłogi długich korytarzy i schodów – żołnierze, żołnierze: wszędzie nic tylko żołnierze. Ten dziwny, wcale nie wspaniały świat sprawia, że czuję się bardzo osamotniony.

24 grudnia 1939

Wigilia. Wojna powinna się już dawno skończyć.

To moje pierwsze Boże Narodzenie poza domem. Tam na pewno spadł już śnieg: tu od kilku dni pada deszcz. Jesteśmy w trakcie podstawowego szkolenia wojskowego i jest naprawdę ciężko. Dzień po dniu ten sam wymęczający schemat: apele, musztra, taktyka, strzelanie, wychowanie fizyczne, wykłady, służba koszarowa, inspekcje...

Ponownie staje się oczywiste, że nie jestem geniuszem. W rzeczy samej mój podoficer posuwa się do stwierdzenia, że jeśli kiedykolwiek uzyskam stopień oficerski, złożę podanie o zwolnienie ze służby i na siedem lat zrezygnuje ze świątecznych prezentów. Podczas monotonnej musztry zespołowej lubię sobie wyobrazać, jak ten czy ów obrywa ode mnie kolbą karabinu po głowie.

Jestem śmiertelnie zmęczony. Jutro w nocy mam wartę, ale następnego dnia mogę pospać o godzinę dłużej. Ta dodatkowa godzina będzie najlepszym prezentem gwiazdkowym w tym roku.

*26 grudnia 1939*

Drugi dzień świąt. Jesteśmy skoszarowani. Przełazę przez płot, bo na zewnątrz jest dziewczyna, która mówi, że szuka swojego brata. Pytam się tu i ówdzie, ale nie mogę go znaleźć, bo jest już ciemno. Spędzamy kilka godzin, spacerując po lesie. Całuję ją. Chce przyjść jeszcze raz, w niedzielę, żeby znaleźć brata. Może znowu będziemy się całować; naprawdę chciałbym zobaczyć, jak wygląda za dnia. Gdyby podoficer albo któryś z wartowników przyłapał mnie na przechodzeniu przez płot, oznaczałoby to trzy dni paki.

## 2

*31 stycznia 1940*

8 stycznia dostaję przydział do akademii wojskowej (*Kriegsschule*). Kandydaci na oficerów nie mają tu łatwego życia. Musztra zespolowa ciągnie się dalej z niesłabnącą intensywnością zgodnie z najlepszymi pruskimi tradycjami, ale zdążyłem się już do tego przyzwyczaić. „Tutaj musicie być twardzi – powtarzają do znudzenia – twardzi jak stal Kruppa. Ktokolwiek się ugnie, zostanie wymieciony.”

Nasze życie to jedna wielka harówka, odbywająca się między placem musztry i salą wykładową. Musimy ślęczeć nad książkami do późna w nocy. Mamy pierwszorzędnych instruktorów, oficerów, podoficerów i techników, którzy przekazują nam wiedzę na temat taktyki walki w powietrzu, aeronautyki, inżynierii, balistyki i meteorologii. Zaczął się też kurs podstaw dowodzenia.

Teraz czekamy, aż pogoda się trochę bardziej ustabilizuje, a wtedy rozpocznie się nauka latania.

*17 lutego 1940*

O godzinie 13.05 zaczynam pierwszą lekcję pilotażu na Focke-Wulfie 44, dwupłatowym szkoleniowym dwusterze, litery identyfikacyjne TQBZ, z van Dieckenem jako moim instruktorem.

23 lutego 1940

W zeszłym tygodniu odbyłem trzydzieści pięć lotów. Ziemię pokrywa gruba warstwa śniegu, tak więc samoloty wyposażono w płozy.

Lot trzydziesty szósty to sprawdzian: lecę z porucznikiem Wollem, głównym instruktorem pilotażu na kursie. Kiepsko ocenia moje postępy.

1 kwietnia 1940

Mam za sobą osiemdziesiąt trzy loty szkoleniowe. Podczas dwóch ostatnich znów sprawdzał mnie porucznik Woll.

– W żaden sposób nie możesz tego nazwać lądowaniami: to niewiele więcej niż kontrolowane katastrofy lotnicze – kręci głową.

W dodatku kompletnie się pogubiłem w czasie robienia rundy nad lotniskiem. Maszyna zupełnie wymknęła mi się spod kontroli, a ja rozpaczliwie zmagam się z drążkiem, sterem i gazem. Zanim się zorientowałem, wpadliśmy w korkociąg, zmierzając w stronę pobliskiego kościoła. Woll złapał za drążek i po chwili opanował samolot. Wtedy zwrócił się w moim kierunku.

– Co ty kombinujesz? Chcesz zrobić z mojej żony wdowę? Cholerny idioto! – krzyczał.

Mam dostać jeszcze jedną szansę, teraz naprawdę ostatnią, po odbyciu dodatkowych dziesięciu lotów szkoleniowych z van Dieckenem. Uczniowie, którzy nie ukończą kursu pilotażu w akademii wojskowej, mają być oddelegowani do artylerii przeciwlotniczej (*Flakartillerie*). Ponura wizja.

2 kwietnia 1940

Sierżant van Diecken zabrał mnie dziś na moje ostatnie dziesięć lotów. Wszyscy pozostali kursanci już od dawna latają w pojedynkę. Jutro porucznik Woll przeprowadzi ze mną ostatni sprawdzian.

Oprócz mnie w grupie szkoleniowej van Dieckena są jeszcze trzej uczniowie: Geiger, Menapace i Hain. We czwórkę mieszkamy w jednym pokoju.

Geiger jest z północnych Niemiec, powściągliwy, ale niesamowicie bystry. Jego ojciec jest zwykłym robotnikiem. Stypendium w jednej ze „Szkół Adolfa Hitlera” było szansą dla tego nieprzeciętnie inteligentnego chłopaka. Uzyskawszy świadectwo dojrzałości, może się starać o nominację oficerską.

Menapace i Hain są Austriakami. Obydwaj pochodzą z gór Tyrolu. Sepp Menapace jest z nas najlepszy w lataniu. Wydaje się to robić instynktownie. Niski, ciemny i bardzo muskularny: typowy człowiek, którego miejsce jest pod gołym niebem. Może i jest nieśmiały i niezdarly, a na ziemi jego umięśnione ciało zdaje się poruszać niezgrabnie, jakby był robotem; ale gdy tylko znajdzie się w powietrzu, jest w swoim żywiole i porusza się z kocią gracją. Dzięki wrodzonym zdolnościom obsługuje stery tak, jakby robił to całe życie.

Hain zaczął latać sam po czterdziestu lotach szkoleniowych z Van Dieckenem. Cała trójka obserwowała kilka moich ostatnich lądowań i dodaje mi otuchy. Nawet Geiger otwiera usta, by powiedzieć: „Dasz sobie radę”.

3 kwietnia 1940

Dokładnie o godzinie 13.00 rozpoczynam swój pierwszy samodzielny lot.

– Kiedy podchodzisz do lądowania, lepiej żebyś wyprostował lot trzy metry za wysoko niż trzydzieści centymetrów za nisko – przekrzykując ryk silnika, porucznik Woll daje mi tę pożegnalną radę i uśmiechając się sardonicznie, robi krok w tył.

Zaciskam pas bezpieczeństwa. Powoli otwieram przepustnicę i zaczynam się poruszać, w miarę nabierania prędkości przesuwając drążek do przodu. TQBI startuje właściwie sam i nim dotarłem do końca pasa, zaczynam się wznosić.

Czerwone wstążki łopoczą na końcach skrzydeł, ostrzegając wszystkich, których może to dotyczyć: „Uwaga! Uczeń podczas pierwszego samodzielnego lotu. Trzymaj się z dala, jeśli ci życie miłe!”

Przez kilka minut krążę nad lotniskiem. Z wolna napięcie opada i zaczynam się rozluźniać. Nie ma potrzeby tak bardzo się wysilać, aby utrzymywać kontrolę nad samolotem. Zerkam w dół i oglądam cienie chmur przemykające po ziemi. Teraz naprawdę lecę, wolny jak ptak.

Czas wylądować. Zaczynam schodzić, a ziemia wychodzi mi na spotkanie. Przymknąć przepustnicę, wyprostować lot, teraz delikatnie i... hop! Z powrotem mam pod sobą twardy grunt, a i samolot jest w jakiś sposób wciąż w jednym kawałku.

Mojego pierwszego samodzielnego lądowania nie można uznać za dobre. Cztery następne też nie były o wiele lepsze. Ale przynajmniej koła nie odpadły.

*10 maja 1940*

Nasze armie na froncie zachodnim rozpoczynają wielką ofensywę przeciwko Francji, ale obawiam się, że nie zdążę, aby cokolwiek zobaczyć.

*16 maja 1940*

Kilka tygodni stabilnej pogody umożliwiło nam zdecydowanie pójść do przodu w szkoleniu. Mam za sobą prawie 250 lotów. Uczą nas teraz akrobacji powietrznych na Focke-Wulfach 44 i Bückerach Jungmannach. Uczymy się też latać na maszynach bojowych, przestarzałych samolotach przechwytyjących i zwiadowczych krótkiego zasięgu, jak Arado 65 i 68 i Heinkel 45 i 46. Używamy Junkersa W34, którym Kohl i Hünefeld przelecieli kiedyś nad Atlantykiem, i specjalnie przerobionego Focke-Wulfa Weihe o dalekim zasięgu do nawigacyjnej pracy terenowej.

Wczoraj odbywałem lot do Prus Wschodnich na rozklekotanym starym GO 145, kiedy zgasł silnik. Pękł główny przewód paliwowy. Leciałem wtedy jedynie około stu metrów nad ziemią i szanse na znalezienie miejsca na przymusowe lądowanie były niewielkie.

Wylądowałem na zaoranym polu. Podwozie odpadło, samolot się przewrócił, a ja wyczołgałem się spod niego z rozbitą głową.

Musiałem wracać pociągiem. Głowę mam owiniętą grubym bandażem. Ludzie na peronie spoglądają na mnie, najwyraźniej zakładając, że musiałem zostać ranny w walkach o Francję. Wstyd przyznać, że po prostu spadłem na nos.

*19 maja 1940*

Ostatnio zdaje się mnie prześladować pech. Dzisiaj, kiedy chciałem wylądować w Altdamm, od mojej maszyny odpadło podwozie. Wiał bardzo silny wiatr – zbyt silny dla starego KL 35.

Znowu muszę wracać pociągiem.

*16 sierpnia 1940*

Mam już certyfikat pilota, a okres szkolenia dobiegł końca.

1 czerwca dostałem nominację na kaprała.

Tymczasem wojna trwa. Francja skapitulowała w czerwcu. Francuzi nie byli w stanie wiele zdziałać przeciwko wysokiemu morale i nowoczesnemu sprzętowi niemieckich armii. Musieli walczyć bronią, która była przestarzała już od dłuższego czasu. W rzeczy samej, części ich ciężkiej artylerii używano w czasie pierwszej wojny światowej.

Brytyjskie dywizje najwyraźniej pozostały mniej lub bardziej nienaruszone, chociaż pod Dunkierką straciły ogromne ilości sprzętu. Umiejętne działania brytyjskiego dowództwa naczelnego umożliwiło większości ich oddziałów powrót na Wyspy bez dużych strat w ludziach. Pozwalając im wymknąć się pod Dunkierką, Luftwaffe zaprzepaściła znakomitą szansę.

Wielka Brytania nie wydaje się wystarczająco dobrze przygotowana do wojny pod względem uzbrojenia, a Królewskie Siły Powietrzne przeprowadzają swoje operacje na stosunkowo niewielką skalę. Nie rozumiem, dlaczego natychmiast nie kontynuowaliśmy naszego natarcia na Wielką Brytanię: oznaczałoby to koniec wojny.

Francuskie lotnictwo wojskowe również nie było w stanie wziąć decydującego udziału w walkach. Tak jak w Polsce, tu również Niemieckie Siły Powietrzne zademonstrowały przytłaczającą wyższość swego sprzętu i wyszkolenia. Nie znaczy to, że brytyjskim i francuskim lotnikom jako naszym powietrznym rywalom brakowało odwagi. Oznacza to jedynie, że prowadzili działania w najgorszych z możliwych warunków.

O szybkości upadku Francji zadecydowało głównie – moim zdaniem – niskie morale we francuskich dywizjach bojowych. Francuscy oficerowie przyznali mi to później z wielką goryczą. Żołnierz francuski z 1940 roku różnił się od wcześniejszego *poilu*, który podczas pierwszej wojny światowej z takim męstwem i zaciekłością walczył w obronie każdej piędzi ojczystej ziemi. Po traktacie wersalskim Francja spoczęła na laurach. Takie jest niebezpieczeństwo zwycięstwa w każdej wojnie.

Morale Niemców jest wysokie – być może nawet zbyt wysokie!

26 sierpnia 1940

Będę pilotem myśliwskim.

Kilka dni temu wraz z Menapacem otrzymałem przydział do Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego nr 1 w Werneuchen. Tego popołudnia odbyliśmy nasz pierwszy szkolny lot bojowy na AR 68. Instruktorem jest starszy sierżant Kuhl, który wyróżnił się podczas służby w Polsce i Francji. Oj, pokazał nam, jak się lata! Gdy wylądowaliśmy, byłem kompletnie oszołomiony i dokumentnie zlany potem.

Trwa nasze ogólne szkolenie wojskowe. Mamy też lekcje podstawowych zasad taktyki walki powietrznej.

Komendantem szkoły jest hrabia pułkownik Huwald, pilot sławnego pułku Richthofen podczas pierwszej wojny światowej. Głównym instruktorem jest major von Kornatzky, który był do niedawna adiutantem marszałka Rzeszy Göringa. Każdy z oficerów i instruktorów jest doświadczonym byłym pilotem bojowym.

12 października 1940

Miałem nadzieję, że w tym miesiącu zostaną skierowani do jednostki operacyjnej. Niestety, przez złą jesienną pogodę jesteśmy opóźnieni pod względem szkolenia.

A szkolenie tutaj to nie piknik. Przez ostatnie sześć tygodni tylko w naszej grupie były co tydzień dwa wypadki śmiertelne. Dzisiaj rozbił się i zginął sierżant Schmidt. Był jednym z pięciu osób w naszej sekcji.

Kilka dni trwało przygotowawcze szkolenie teoretyczne przed lotem na Messerschmittcie 109, który z początku jest trudny w prowadzeniu i niebezpieczny. Jesteśmy teraz w stanie wykonywać wszystkie czynności nawet we śnie.

Rankiem, gotowi do lotu, wyprowadziliśmy pierwszą sto dziewiątkę. Ciągnęliśmy losy. Sierżant Schmidt wylosował pierwszy lot. Wystartował bez problemów, a to było coś, gdyż bardzo łatwo rozbić ten samolot podczas startu, jeśli się nie jest uważnym. Przedwczesna próba wznoszenia poderwie go i jak nic rzuci w korkociąg. Widziałem to setki razy i wiem, że często oznacza to śmierć pilota.

Po wykonaniu jednego kółka Schmidt podszedł do lądowania, ale źle ocenił prędkość, która była większa niż ta, do jakiej był przyzwyczajony, no i „przesmarował” lądowisko. Zatoczywszy koło, zniżył się powtórnie i... stało się to samo. Zaczęliśmy się martwić, bo sierżantowi Schmidtowi najwyraźniej puściły nerwy. Podchodził do lądowania i wykonywał ostatni skręt przed wyprostowaniem lotu i przyziemieniem, kiedy tym razem z powodu niedostatecznej prędkości samolot nagle zawisł i wymknął się spod kontroli, rozbijając o ziemię i eksplodując kilkadziesiąt metrów przed końcem pasa. Wszyscy jak szaleni popędziliśmy na miejsce wypadku. Dobięgam pierwszy. Eksplozja wyrzuciła Schmidta z samolotu, tak że leżał parę metrów od płonącego wraku. Krzyczał jak zwierzę, zalany krwią. Pochyliłem się nad kolegą i zobaczyłem, że nie ma obu nóg. Chwyciłem go za głowę. Jego krzyk doprowadzał mnie do szaleństwa. Krew spływała mi po dłoniach. Nigdy w życiu

nie czułem się tak bezradny. W końcu krzyk umilkł i przeszedł w jeszcze bardziej przerażającą ciszę. Wtedy nadbiegł Kuhl z innymi, ale Schmidt już nie żył.

Major von Kornatzky rozkazał natychmiast wznowić szkolenie i w niecałą godzinę później wyprowadzono kolejną sto dziewiątkę. Teraz była kolej na mnie.

Wszedłem do hangaru i zmyłem z rąk krew. Później mechanicy dociągnęli mi mocniej pas bezpieczeństwa i po chwili już kołowałem w kierunku miejsca startu. Serce łomotało mi jak oszalałe. Nawet ogłuszający ryk silnika nie był wystarczająco głośny, by zagłuszyć wciąż dźwięczące mi w uszach krzyki kolegi umierającego jak zwierzę. Ledwie oderwałem się od ziemi, kiedy zauważyłem plamy na swoim kombinezonie. Były to ogromne, ciemne place krwi. Przestraszyłem się. Czułem okropny, paraliżujący strach. Mogłem się tylko cieszyć, że nie było nikogo, kto mógłby zobaczyć moje przerażenie.

Krążyłem nad lotniskiem przez kilka minut i stopniowo się uspokajałem. W końcu byłem już wystarczająco opanowany, aby zejść do lądowania. Wszystko było w porządku. Natychmiast wystartowałem i znów wylądowałem. I potem trzeci raz.

Kiedy podniosłem kopułę i zdjąłem hełm, w oczach wciąż miałem łzy. Gdy zeskoczyłem ze skrzydła, zauważyłem, że nie jestem w stanie opanować drżenia kolan.

Nagle ujrzałem przed sobą Kornatzky'ego. Stalowoniebieskie oczy zdawały się przewiercać mnie na wylot.

- Bałeś się?
- Tak jest.
- Lepiej do tego przywyknij, jeśli chcesz latać w operacjach.

To naprawdę zabolalo. Było mi tak wstyd, że pragnąłem zapaść się pod ziemię.

*14 października 1940*

Dziś rano byłem jednym z sześciu podchorążych, którzy nieśli trumnę na pogrzebie sierżanta Schmidta.

Późnym popołudniem dwa samoloty zderzyły się w powietrzu nad lotniskiem. Dwóch podchorążych z 2. Eskadry zginęło na miejscu. Znowu byłem jednym z pierwszych, którzy dotarli do maszyn, i wyciągnąłem z wraku jedno z ciał. Głowa była bezkształtną papką.

Jeśli tak dalej pójdzie, niezbyt przyjemny widok szczątków zabitego w kraksie lotnika wkrótce nie będzie już robił na mnie wrażenia.

*15 października 1940*

Z dniem 1 października 1940 roku zostaję mianowany kadetem (*Fähnrich*).

*17 października 1940*

Werneuchen leży tylko kilka kilometrów poza granicami Berlina, więc soboty i niedziele spędzam w wielkiej metropolii. Zwykle zatrzymuję się w niewielkim hotelu niedaleko Friedrichstrasse. Bardzo szybko odkryłem wszystkie kabarety i lokale w pobliżu ogrodu zoologicznego, wzdłuż Kurfürstendamm i Friedrichstrasse, a także muzea, teatry i słynne gmachy na Unter den Linden oraz Lustgarten. Co tydzień powracam do tego niezmiennie fascynującego miasta. Za każdym razem z radością rzucam się w wir zabawy w wielkiej stolicy, której blasku wojna jeszcze nie przyćmiła.

Moje motto: „Żyj i ucz się od życia”.

Mam wrażenie, że od przyjazdu do Werneuchen nigdy nie mam wystarczająco dużo pieniędzy.

*8 listopada 1940*

Rozkazy lotu: „Kadeci Harder, Hopp i Knoke, starszy sierżant Kuhl i mechanik pokładowy kapral Hense mają udać się samolotem Junkers 160, oznaczenia CEKE, do Münsteru (lotnisko Loddenheide), celem przejęcia transportu trzech samolotów typu Messerschmitt 109 do Werneuchen.”

CEKE to samolot transportowy, przejęty ostatnio od linii lotniczych Lufthansa. Zła pogoda opóźnia nasz start do godziny 10.00.

Po wzbiciu się w powietrze stwierdzamy, że nie można schować lewego koła, bo złamała się oś. Kuhl siedzi za sterami. Lecimy nisko, na wysokości między 30 a 60 metrów. Technik próbuje dokonać naprawy w trakcie lotu i udaje mu się to po około dwudziestu minutach. Wznosimy się na pułap około 150 lub 180 metrów. Kuhl przekazuje mi stery i idzie do tyłu dołączyć do Hoppa i Hardera, odprężających się w wygodnej kabinie.

Na południe od Berlina zmieniam kurs i lecę wzdłuż głównej autostrady wiodącej na zachód. Po lewej stronie z lekkiej mgły wyłaniają się maszty radiowe przekaźnika w Königswusterhausen. Pułap 300 metrów.

Coś jest nie tak z silnikiem, ciśnienie paliwa gwałtownie spada, chyba nie będę w stanie dłużej utrzymać pułapu. Silnik kaszle, krztusi się i wreszcie gaśnie całkowicie.

– Trzymajcie się, lądowanie awaryjne! – wołam do tyłu, w kierunku kabiny. Siedzący obok mnie mechanik chowa twarz w dłoniach. Pod nami jest gęsty las, na lewo – maszty radiowe, ale na prawo widzę szkółkę leśną o rozmiarach mniej więcej znaczka pocztowego. To nasza jedyna szansa.

Zbyt późno zauważam przed sobą kable linii wysokiego napięcia. To koniec. Kuhl jest obok mnie, twarz ma białą jak prześcieradło.

Szarpię do siebie drążek i cudem – kwestia centymetrów – samolot przelatuje nad kablami. Strumień zaśmigłowy gwizdże, gdy nos ponownie opada.

K – R – ACH!

Ogromne pnie drzew trzaskają jak zapałki, lewe skrzydło odpada, kadłub wali o ziemię z głuchym łomotem i ślizga się przez następne 30 metrów albo i więcej, rozgarniając i miażdżąc wszystko na swej drodze.

Kuhl wystrzeliwuje do przodu, waląc głową w tablicę rozdzielczą.

Zapada cisza – grobowa cisza, zakłócana jedynie dźwiękiem ponad 900 litrów paliwa wylewającego się ze strzaskanych zbiorników.

Kuhl leży nieprzytomny i krwawi. Mechanik chyba też stracił przytomność. Mam rozbita głowę. Próbuję otworzyć górny właz, ale się zablokował. Tak samo jak drzwi kabiny. Zapach paliwa doprowadza mnie do szału. Tkwimy w śmiertelnej pułapce i jeśli nastąpi zapłon, upieczemy się na węgiel. Walę jak szalony gołymi rękami w okna z pleksi.

Wtedy dostrzegam na zewnątrz twarze Hoppa i Hardera, spoglądających na mnie z góry. Kopią nogami w jedną z szyb, aż wreszcie pęka. Wyciągamy razem Kohla i mechanika i kładziemy ich na miękkim leśnym poszyciu. Żyją. Próbuję ich reanimować. Hopp i Harder idą po pomoc.

Moje rany na głowie nie są poważne.

Znów muszę wracać pociągiem.

*18 grudnia 1940*

Trzy tysiące przyszyłych oficerów z sił lądowych, marynarki wojennej, sił powietrznych i SS gromadzi się na berlińskim Sportpalast w oczekiwaniu na przybycie Wodza i Zwierzchnika Sił Zbrojnych. Trzy tysiące pełnych entuzjazmu młodych żołnierzy są niemal u końca okresu szkoleniowego i za parę miesięcy udadzą się jako oficerowie na front. Jestem jednym z nich.

Zaraz przemówi do nas Hitler.

Spośród głównodowodzących trzech rodzajów sił zbrojnych pierwszy przybywa marszałek Rzeszy Göring. Wraz ze sztabem odnajduje swe miejsce na ogromnej scenie. Przedstawiony mu zostaje osobiście jeden z kadetów sił powietrznych: wysoki, szczupły chłopak o bladej, wrażliwej twarzy. Nazywa się Hans Joachim Marseille i nosi już Krzyż Żelazny Pierwszej Klasy. Znacząco wyróżnił się podczas bitwy o Wielką Brytanię, będąc najmłodszym pilotem w Luftwaffe. (Dwa lata później ma otrzymać najwyższe niemieckie odznaczenie za męstwo, stając się najlepiej znanym pilotem myśliwskim w Afrika Korps i największym postrachem wśród nieprzyjaciół.)



Mija kilka minut. Wtem, na rozkaz, wszyscy błyskawicznie wyprężamy się na baczność. Nadchodzi Führer! Prawe ramiona wyciągnięte są w milczącym salucie. Oto on, wolnym krokiem zmierzający w kierunku sceny wzdłuż długiej centralnej alei w towarzystwie feldmarszałka Keitla i admirała Radera. W ogromnej sali przez kilka minut panuje absolutna cisza. To doniosła chwila. Później Hitler zaczyna mówić.

Nie przypuszczam, żeby świat miał kiedykolwiek wcześniej znakomitszego mówcę od tego człowieka. Nie sposób oprzeć się magnetyzmowi jego osobowości. Można wyczuć emanacje potężnej woli i żywiołowej energii.

Jesteśmy trzema tysiącami młodych idealistów. Słuchamy jego słów jak zaczarowani i zgadzamy się z nimi całym sercem. Nigdy wcześniej nie czuliśmy się tak bezgranicznie oddani naszej niemieckiej ojczyźnie. Tu i teraz, każdy z nas w uniesieniu ślubuje położyć na szali życie w czekających nas bitwach. (Nasza gotowość złożenia najwyższej ofiary będzie raz po raz testowana w kolejnych latach. Większość z owych trzech tysięcy zginie później w walce na lądzie, morzu i w powietrzu.)

To głęboko poruszające przeżycie. Nigdy nie zapomnę zachwyty i uniesienia, które widziałem dziś na twarzach wokół mnie.

*19 grudnia 1940*

Dzisiejszy dzień przyniósł mi rozkaz stawienia się w 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (JG52). 2 stycznia mam się zameldować w dywizjonie rezerwowym pułku w Krefeld. Do tego czasu mogę wziąć urlop.

## 3

*2 stycznia 1941*

– Kadet Knoke ze Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego nr 1 melduje się w 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, zgodnie z przydziałem obowiązującym od dnia 2 stycznia 1941 roku.

Zostaje przydzielony do 1. Eskadry. Porucznik Öhlschläger, dowódca eskadry (*Staffelkapitän*), wita mnie bez entuzjazmu. Uścisk jego dłoni jest miękki, zniewieściały. Twarz ma nadętą z wypukłymi jak u żaby oczami. Od razu odczuwam instynktowną antypatię do tego człowieka.

Do pokoju wchodzi niski podporucznik o wyglądzie ucznia szkoły podstawowej. Przedstawiam się. Nie podoba mi się ani trochę bardziej niż jego poprzednik. Jest bardzo zarozumiały. Nie wiem, dlaczego, bo nie nosi żadnych odznaczeń. Wygląda na kogoś, kto zsikałby się w majtki na sam widok bitwy.

Dywizjon, do którego zostałem skierowany, jest rezerwą pułku. Składa się z dwóch eskadr i kompanii dowodzenia. Młodzi piloci przybywają tu ze szkół lotniczych w swych rodzinnych stronach, by otrzymać ostateczne doszkolenie przez wyruszeniem na operacje. Wyjeżdżają na podstawie przydziałów do jednostek bojowych wtedy, gdy są potrzebni jako uzupełnienie.

Jest tu jeszcze kilku innych kadetów. Prawdopodobnie nie otrzymamy przydziałów do jednostek operacyjnych do czasu uzyskania nominacji na stopień podporucznika. Do tego momentu mamy kontynuować nasze szkolenie oficerskie. Załamuje mnie cała ta niekończąca się historia chodzenia do szkoły. Do diabła z tym – chcę latać na operacje!

Nie podoba mi się absolutnie nic z tego, co tu zastałem.

*10 lutego 1941*

Dywizjon został przeniesiony na południe Francji. Trafiamy nigdzie indziej, tylko do Cognac. Stacjonujemy w byłej bazie francuskiego lotnictwa wojskowego. Stwierdzamy, że aparatura i urządzenia są nader prymitywne, a pasy startowe źle zbudowane.

Cognac, stare miasteczko, jest szare i przygnębiające. Jest jednak sławne na cały świat. Nazwa mówi sama za siebie i dostarcza nam pociechy, rekompensując wszystko inne, gdy tylko pod ręką są butelki miejscowego produktu.

*1 marca 1941*

Otrzymałem promocję na stopień starszego kadeta (*Oberfähnrich*). Bardziej ucieszyłyby mnie przydział do jednostki bojowej.

Od momentu zakończenia kampanii francuskiej decydująca stała się walka w powietrzu. Nasze statystyki wyraźnie wskazują, że Niemieckie Siły Powietrzne osiągnęły w operacjach nad Kanałem i samą Anglią wielki sukces. Od kilku miesięcy między dwiema stronami zaangażowanymi w walkę powietrzną odbywa się próba sił o kluczowym znaczeniu.

Mimo wszystko pozostaje faktem, że zwycięstwo w bitwie o Wielką Brytanię trzeba przyznać pilotom myśliwskim Królewskich Sił Powietrznych. Jako nasi powietrzni przeciwnicy Brytyjczycy okazali się twardymi, lecz czysto walczącymi żołnierzami. Opis osiągnięć brytyjskich pilotów myśliwców na zawsze pozostanie chlubnym rozdziałem historii wojen powietrznych.

Co rusz naczelne dowództwo sił niemieckich dawało wiarę temu, że ostatni z zaażarcie walczących Spitfire'ów niechybnie został już zestrzelony. I co rusz, gdy dni przechodziły w tygodnie, a tygodnie w miesiące, nasze bombowce i myśliwce wciąż musiały stawać do walki z jeszcze większą liczbą startujących myśliwców, niezrażonych ogromną liczbą samolotów RAF, które rozbiły się każdego dnia, niosąc śmierć pilotom.

Powodem tego, że nie udało nam się uzyskać niezbędnego do inwazji panowania w powietrzu, była determinacja i odwaga brytyjskich pilotów. W ostatecznym rozrachunku to oni sprawili, że atak Niemiec na Wyspy Brytyjskie okazał się niemożliwy.

Supermarine Spitfire, dzięki swej zwrotności i osiągom, sprawiał formacjom niemieckim mnóstwo kłopotów. „Achtung – Spitfire!” – piloci niemieccy nauczyli się szczególnie wytyczać uwagę, słysząc w swych słuchawkach ten ostrzegawczy okrzyk. Zestrzelenie Spitfire'a uważamy za niebываłe osiągnięcie, i z pewnością nie bez kozery.

Ciekawy jestem, jakie będzie moje pierwsze spotkanie ze Spitfire'em. Jak na razie wszędzie jest bardzo spokojnie, nawet nad Kanałem.

Bitwa o Wielką Brytanię wydaje się zakończona – i przegrana.

*7 marca 1941*

Z powrotem w Niemczech.

Dywizjon stacjonuje w Döberitz pod Berlinem. Wchodzimy w skład obrony powietrznej stolicy. Anglicy nadlatują jednak jedynie nocami.

*8 marca 1941*

Kolejny weekend spędzony w Berlinie. Wczoraj spotkałem znajomą dziewczynę z dawnych dni w Werneuchen. Razem spędziliśmy kilka bardzo szczęśliwych godzin.

Nigdy tego nie planowałem, ale nic na to nie poradzę: najwyraźniej zakochałem się w Lilo. Winni są temu Anglicy. Jeden z nalotów

na Berlin zaskoczył mnie na ulicy i musiałem udać się do schronu. Było tu mnóstwo ludzi i ustąpiłem połowę swego miejsca do siedzenia uderzając ślicznej dziewczynie. Była jednak bardzo powściągliwa i kiedy ogłoszono odwołanie alarmu i pozwolono nam opuścić schron, ledwie zaczęła „topnieć”. Długo nie mogłem jej namówić na następne spotkanie.

No i akurat teraz musiałem się w niej zakochać!

24 marca 1941

Zaręczyłem się dziś z Lilo. Sądzę, że będziemy mogli pobrać się jesienią, pod warunkiem uzyskania zezwolenia z Sekcji Personalnej. Dziś są też moje urodziny. Mam już dwadzieścia lat. Według porucznika Öhlschlägera wciąż za mało, by się żenić.

– Lepiej zaczekaj, aż skończy się wojna – radzi. Ale wojna może się ciągnąć przez trzydzieści lat, a wtedy nie miałbym już pewnie na to odwagi. W każdym razie nie chcę czekać tak długo, by dowiedzieć się wszystkiego o miłości.

Öhlschläger każe mi czekać, ale widzę, o co mu chodzi. Wciąż krąży wokół Lilo niczym ćma wokół płomienia i ma spore szanse marnie skończyć, jeśli dalej się jej będzie narzucał.

25 kwietnia 1941

*W IMIENIU FÜHRERA*

*Z dniem 1 kwietnia 1941 roku*

*mianuję*

*Starszego Kadeta*

*HEINZA KNOKE*

*na stopień*

*PODPORUCZNIKA*

*Zatwierdzam niniejszą nominację w pełnym oczekiwaniu, że dzięki sumiennemu wykonywaniu obowiązków oficera, w zgodności z przysięgą służby i wierności, zaufanie okazane wyżej wymie-*

*nionemu przy jej nadaniu okaże się właściwie złożone. Ze swojej strony mianowany może liczyć na specjalną protekcję Führera.*

*Berlin, dnia 22 kwietnia 1941 roku*

*(podpisano) GÖRING*

*Minister Lotnictwa Rzeszy,*

*Naczelnny Dowódca Sił Powietrznych*

Ten dokument, wraz z oficerskim sztyletem, wręczył mi dziś dowódca.

Tym samym jedna z mych ambicji zostaje zaspokojona. Gdybym tylko dostał się do jednostki operacyjnej...

22 maja 1941

– Do widzenia, Lilo! *Auf Wiedersehen*, kochana!

Pociąg ekspresowy rusza powoli z peronu dworca Schlesicher w Berlinie. Jest tłoczno, ale Lilo jakoś docisnęła się do okna. Nie przestajemy machać do momentu, aż pociąg znika mi z oczu. Lilo zamieszka teraz z moimi rodzicami.

Eszelon do Cherbourga stoi na sąsiednim peronie i ma odjechać za kilka minut. To mój pociąg: w kieszeni mam rozkazy przeniesienia do działań frontowych.

Jedziemy nocą, towarzyszy nam wycie syren. Anglicy znów są nad Berlinem.

23 maja 1941

Drugi Dywizjon 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego stacjonuje w Ostendzie. Odnajduję sztab we wschodniej części lotniska i melduję się u dowódcy, kapitana Woitkego. Jest potężnym mężczyzną, a gdy podajemy sobie ręce, siła uścisku jego dłoni niemal powala mnie na kolana. Miła odmiana po Öhlschlägerze i jego sflaczałej łapie.

W swej kwaterze w niskim baraku Voitke zadaje mi kilka pytań przy brandy. Podoba mi się ten olbrzym. Jest starym, regularnym oficerem pułkowym i doświadczonym pilotem, z Krzyżem Żelaznym Pierwszej Klasy na wysłużonej bluzie munduru. Przypisuje mu się zestrzelenie piętnastu samolotów podczas bitwy o Wielką Brytanię, w większości Spitfire'ów.

Po półgodzinie zabiera mnie samochodem do 6. Eskadry, do której należę.

Jestem czwartym oficerem w eskadrze. Moim dowódcą jest porucznik Rech. Podobnie jak dowódca dywizjonu, podporucznicy Barkhorn i Rall mają Żelazne Krzyże. Podporucznik Krupinsky jest tu dopiero od tygodnia, ale od stycznia byliśmy razem w dywizjone rezerwowym. Pozostali piloci to doświadczeni podoficerowie. Są w porządku i znają się na swojej robocie. Spoglądają na mnie nieco podejrzliwie i chyba mają nie najlepszą opinię o młodych porucznikach. Dowiedziawszy się, że nie gram w karty, całkowicie mnie ignorują. W takich chwilach dumnie połyskujące nowe epolety nie są warte złamanego szeląga.

Na zewnątrz główny mechanik pokazuje mi zamaskowaną zatokę, w której stoi mój samolot, Messerschmitt ME 109E. Uśmiecha się.

– Stara maszyna, ale ciągle jeszcze da się nią latać – brzmi jego werdykt. „Ciągle jeszcze dobra na odzysk” – myśli naprawdę.

Godzinę później jestem w powietrzu, próbując kilku ćwiczebnych okrążeń. Moje lądowania są okropne. Mam już świadomość, że nawet najskromniejsi szeregowi obserwują mnie z niedowierzaniem. Raczej nikt tu nie jest pewny moich umiejętności i wstyd mi z tego powodu.

Wieczorem znów lecę na ćwiczenia operacyjne z dowódcą eskadry. Wydaje się być zadowolony.

*24 maja 1941*

Zaczynamy o 4.00. Szef podwozi nas samochodem na lotnisko. Mój samolot jest uzbrajany. Silnik pracuje, przechodząc ostatnią kontrolę.

– Wszyscy piloci zameldować się u dowódcy eskadry!

Porucznik Rech przedstawia dzienne rozkazy bojowe. Eskadra ma wykonać dwie misje patrolowe nad południowym wybrzeżem Anglii. Start pierwszej o 8.00, drugiej o 17.00. Resztę czasu mamy być w „pięciominutowej gotowości” w razie alarmu. 4. Eskadra utrzymuje w pogotowiu sekcję składającą się z czterech samolotów, gotowych do natychmiastowego startu.

Jako że jest to moje pierwsze zadanie, zostaję przydzielony do 3. Sekcji dowodzonej przez porucznika Barkhorna. Mam lecieć w pozycji taktycznej nr 4, jako skrzydłowy chorążego Grünerta.

Po odprawie wszyscy idą się przespać przed śniadaniem w fotelach i na kanapach. Zbyt podniecony, żeby spać, wychodzę na zewnątrz i do znużenia chodzę w tę i z powrotem pomiędzy samolotami. Wróciwszy do pokoju załóg, próbuję czytać. Po dziesięciu misjach może też będę w stanie się zdrzemnąć, jak reszta chłopaków.

O 7.00 zjawia się podoficer dyżurny, niosąc dwa kosze. Śniadanie! Zdaję sobie sprawę, że jestem głodny.

O 7.50 porucznik Rech zakłada kamizelkę ratunkową.

– W porządku, przyjaciele: idziemy! Wszyscy na zewnątrz!

Samoloty wytaczane są przed zatoki. Moja maszyna jest na samym końcu rejonu rozśrodkowania<sup>1</sup>, obok samolotu chorążego Grünerta. Ten ostatni podchodzi wolnym krokiem i ziewa.

– Gdyby się tak zdarzyło, poruczniku, że wpakujemy się w jakąś zadymę, proszę pamiętać, żeby się pan trzymał blisko mnie, cokolwiek by się nie działo. Inaczej ani się pan obejrzy, a jakiś Spitfire wywierci panu dziurę w spodniach.

Godzina 7.55. Założyłem uprząż spadochronu. Mechanicy pomagają mi dopasować szelki.

Godzina 7.58. Podniecenie przeogromne. Szef podniósł rękę. Kopuły zamykają się z traskiem. Kontakt! Silnik z rykiem budzi się do życia. Kołujemy po lotnisku. Kilka minut później eskadra jest w powietrzu.

Rech z miejsca kieruje się w stronę morza. Widoczność jest słaba, pułap chmur niski, na 150 metrach. Po paru sekundach ziemia za

<sup>1</sup> Obszar na terenie bazy lotniczej przeznaczony do parkowania samolotów w rozproszeniu, tak aby zminimalizować straty w wyniku ewentualnego ataku powietrznego (przyp. tłum.).

nami znika z oczu. Ledwo widać horyzont. Muszę dodać gazu, bo moja stara, ociężała maszyna zostaje z tyłu, a mam się trzymać razem z wszystkimi.

Kierujemy się na zachód, trzymając się nisko nad wodą. Powierzchnia morza jest spokojna. Ani śladu okrętów czy samolotów. Utrzymujemy ciszę radiową. Jedynym dźwiękiem jest monotonny warkot silnika.

Z przodu w oddali pojawia się szary pasek: wybrzeże Anglii. Przelatujemy nad nim na północ od Deal.

Przez kilka minut Rech leci w głąb ładu, podążając za torami kolejowymi wiodącymi do Canterbury. Na drogach nie ma ruchu. Ludzie zadzierają głowy i spoglądają na nas, ani chybi biorąc nas w tej mgle za Spitfire'y.

Nagle wpadamy w ogień przeciwlotniczy, idący na nas z lewej strony. Smugacze wzlatają pomarańczowymi łańcuchami i znikają w chmurach za nami, wyglądają jak perłowe naszyjniki.

Szef gwałtownie skręca i nurkuje w kierunku jakiegoś celu: nie jestem w stanie rozpoznać, co to jest. Mój skrzydłowy również nurkuje w kierunku ziemi, prowadząc ogień. Dostrzegam, że jest to stanowisko artylerii przeciwlotniczej – worki z piaskiem dokoła dwudziestomilimetrowego działa. Pociski smugowe błyskają bezpośrednio z przodu, idąc w moim kierunku. Opuszczam dziób i przelatuję nisko nad odkrytym polem. Grünert atakuje ponownie. Zgrywam celownik i sprawdzam karabiny. Pojawia się coraz więcej perłowych naszyjników ostro kontrastujących z ołowianymi chmurami.

Nie mogę złożyć się do strzału. Wszystko, co jestem w stanie zrobić, to starać się nie stracić z oczu Grünerta. W każdej chwili z mgły mogą wypaść na nas Spitfire'y.

Eskadra powraca do szyku i kieruje się na wschód. Tam za nami coś się pali. Nie wystrzeliłem ani jednego pocisku. Czuję się naprawdę głupio. To prawda, byłem zbyt podekscytowany, aby cokolwiek trafić. Muszę się nauczyć zachowywać większy spokój.

Na północ od nas, w Ramsgate i Margate, znajdują się bazy myśliwców. Tym razem nie zjawiają się ani Spitfire'y, ani Hurricane'y. Co jednak, jeśliby się zjawiły? Jestem w tyle szyku eskadry, a ostatni

zawsze obrywa. Szczególnie dotyczy to nowicjuszy, a jeśli do tego tak się gorączkują, jak ja...

Godzina 9.14: lądujemy w Ostendzie. Melduję się u dowódcy eskadry.

- No i jak tam sobie poradziłeś? Trafiłeś coś?
- Nic.
- O! Dlaczego?
- Ani razu nie strzeliłem.

Rech śmieje się i klepie mnie po plecach:

- Nic się nie martw. Następnym razem będziesz miał więcej szczęścia. Nie od razu Rzym zbudowano, he?

O 17.05 startujemy w drugą misję.

Tym razem żaden z nas nie ma okazji do strzału. Przez jakiś czas krążymy nad morzem między Folkestone i Dover. Anglicy nie latają w taką paskudną pogodę, a nad Wyspami jest jeszcze gorzej.

*27 maja 1941*

Od dwóch dni Kanał przykrywa gęsta mgła. Obie strony zawiesiły aktywność.

Dziś przeprowadziliśmy pomniejszy atak na angielskie lotnisko w pobliżu Ramsgate. Pogoda trzymała nas na wysokości czubków drzew.

O 7.15 wystartowaliśmy do pierwszego nalotu. Razem z Grünertem wybraliśmy za cel składy paliwa w bazie myśliwców. Nie widać żadnych samolotów. Raz za razem atakujemy lotnisko, strzelając do wszystkiego, co się rusza. Odpowiadają lekkim ostrzałem przeciwlotniczym, ale ich obrona jest słaba. Gdy kończymy, pali się sporo beczek z paliwem.

O 10.00 przeprowadzamy drugi nalot. Tym razem dostrzegam stanowisko artylerii przeciwlotniczej na zachodnim końcu pasa startowego. Lecę do niego, atakując z wysokości ledwie trzech metrów. Ale Anglicy nie popuszczają i otwierają do mnie ogień. Ich pociski przelatują blisko mojej głowy, moje zaś lądują w chroniących ich workach z piaskiem. Jeszcze dwukrotnie zawracam na cel.

Grünert zajęty jest ostrzeliwaniem zamaskowanej zatoki, w której dostrzegam Hurricane'a. Mój trzeci atak kończy się powodzeniem i widzę, jak dwudziestomilimetrowe pociski eksplodują na dziale. Celowniczy zostaje wyrzucony z krzeselka.

Nagle radio krzyczy: „Spitfire!”

Sześć albo osiem z nich nadciąga w naszym kierunku z północy. Niezbyt dokładnie wiedząc, co mam robić, trzymam się tuż za Grünertem. Zaczyna się ogólne zamieszanie, które trwa kilka minut. Moi towarzysze ostrzegają się nawzajem przez radio, gdy Anglicy atakują. Grünert przypomina, żebym trzymał się przy nim.

Lecimy na pułapie ledwie kilku metrów. Gdy zakręcam ostro za Grünertem, koniec mojego lewego skrzydła niemal ociera się o czubki drzew. Spitfire przelatuje niczym błyskawica tuż nad nami. Inny tkwi na moim celowniku przez kilka sekund; otwieram ogień. Natychmiast chroni się w niskich chmurach.

„Mam go!” – krzyczy ktoś: wydaje mi się, że Barkhorn. Spitfire spada i rozbija się po drugiej stronie nasypu.

Dranie potrafią robić tak piekielnie ostre skręty: wydaje się, że nie ma sposobu, żeby ich przyszpilić. Przez kilka minut Grünert stara się złapać dwóch Anglików lecących blisko siebie, ale ciągle mu się wymykają i w końcu znikają w chmurach.

Kończy się paliwo: myślę tylko o tym, że w każdej chwili może się zaświecić czerwona kontrolka. Inni tak samo. Czas wracać do domu.

Rech kieruje się na wschód.

Gdy lądujemy w Ostendzie, brakuje sierżanta Obauera.

*28 maja 1941*

Anglicy zrewanżowali się nam wizytą. Blenheimy i Spitfire'y nadlatywały przez cały dzień.

Zaczęło się o 4 rano, gdy jechaliśmy na lotnisko. Grupa Hurricane'ów nadleciała pędem znad wałów i ostrzelała naszą stację obsługi.

Chłopaki wystartowali, by przechwycić przeciwników. Niestety, mój samolot będzie gotowy do lotu dopiero po południu. Przewód

ciśnieniowy idący do podwozia jest nieszczelny i nie mogę schować prawego koła.

O 18.30 wylatuję wreszcie z Barkhornem, Krupinskim i Grünertem. Dostajemy informację, że w pobliżu Dunkierki zauważono Blenheimy w towarzystwie Spitfire'ów. Nasza artyleria przeciwlotnicza już je ostrzeliwuje – oczywiście bez rezultatu. Ludzie z przeciwlotniczej są zawsze niezmiernie dumni, gdy tylko mają okazję wypruć magazynki. Nie lubią, gdy my, piloci myśliwscy, mówimy im, że nigdy niczego nie trafiają.

Wchodzimy na 6000 metrów. W zasięgu wzroku nie ma ani jednej chmury. Oślepia nas zachodzące słońce. Spostrzegam punkciki, które – jak sądzę – mogą być wrogimi samolotami; później zdaję sobie sprawę, że to tylko drobne kropelki oleju na przedniej szybie.

Baza każe nam lecieć w stronę Calais: w pobliżu dostrzeżono Blenheimy. Omiatając wzrokiem niebo, czuję napięcie i zapał do walki.

Nagle Barkhorn robi ostry zakręt i rusza z powrotem w kierunku, z którego przylecieliśmy. Na ogonach siedzą nam Hurricane'y: to jedyne miejsce, w które nie przyszło mi do głowy spojrzeć! Atakują. Podrywamy się długim, niemal pionowym wznoszeniem, po czym odbijamy ostro w lewo, co sprowadza nas na ich ogony. Ruszają pędem w kierunku otwartego morza, ale mamy większą prędkość. Nie mijają dwie minuty i mamy ich w zasięgu strzału.

Rozpoczyna się bitwa. Powstaje dzikie zamieszanie, w którym wszyscy się kotłujemy jak we wściekłym wirze. Naraz wychodzę na ogon Anglika i próbuję się tam zasadzić. Dostrzega mnie jednak i odbija w lewo w kierunku słońca. Pnę się w górę za nim, plując ogniem ze wszystkich karabinów, ale słońce mnie oślepia. Cholera! Próbuję osłonić ręką oczy, ale na nic się to nie zdaje. Zwiął. Jestem tak zły, że mam ochotę sam się kopnąć.

Grünert wciąż zachęca mnie okrzykami. Odpowiadam, że nic już nie widzę. Muszę dać sobie spokój. I pomyśleć, że mógłbym już mieć pierwsze zestrzelenie!

Na przyszłość muszę pamiętać o okularach przeciwsłonecznych.

30 maja 1941

„Strefa patrolu: Dover – Ashford – Canterbury” – tak brzmią rozkazy operacyjne. Stare wiarusy z eskadry mówią na to „trasa pielgrzymkowa”.

Niebo jest zachmurzone: widoczność słaba. Po dziewięćdziesięciu minutach w powietrzu lądujemy, nie ujrawszy nawet śladu nieprzyjaciela.

21 czerwca 1941

Ostatni raz dywizjon brał udział w operacji trzy tygodnie temu.

Stacjonujemy teraz w Suwałkach, byłej polskiej bazy sił powietrznych w pobliżu rosyjskiej granicy. Z lotniska korzystają też Stuki i myśliwce bombardujące.

Od dwóch tygodni nasze armie gromadzą się w coraz większej sile wzdłuż całego wschodniego pogranicza. Nikt nie wie, co się dzieje. Według jednej z pogłosek Rosjanie mają pozwolić nam przekroczyć Kaukaz, byśmy mogli szybkim uderzeniem zająć pola naftowe Bliskiego Wschodu i Dardanele oraz przejąć kontrolę nad Kanałem Sueskim.

Według innej pogłoski chodzi o bezpośredni atak na Rosję. Ta myśl mi się podoba. Bolszewizm jest największym wrogiem Europy i zachodniej cywilizacji. Jeśli nie wyda mu się wojny, pewnego dnia może zdominować cały świat. Tak samo sądzą moi koledzy, ale z drugiej strony pamiętają pakt pomiędzy Rzeszą i Związkiem Radzieckim.

Zobaczmy.

Wieczorem nadchodzą rozkazy nakazujące zestrzelenie samolotu rejsowego z Berlina do Moskwy. Dowódca dywizjonu startuje na czele sekcji dowodzenia, ale nie udaje im się przechwycić Douglasa.

Spędzamy noc, siedząc w kasynie. Zgadywanka trwa.

Co ma oznaczać „Operacja Barbarossa”? To kryptonim odnoszący się do zakrojonych na szeroką skalę ruchów wojsk na wschodzie Rzeszy. Rozkaz zestrzelenia rosyjskiego rejsowego Douglasa przekonuje mnie, że będzie wojna z bolszewizmem.

22 czerwca 1941

Godzina 4.00: stan pełnej gotowości bojowej dla wszystkich dywizjonów. Wszystkie jednostki znajdujące się na lotnisku tętnią życiem. Przez całą noc słyszałem dochodzący z oddali pomruk czołgów i samochodów. Jesteśmy tylko parę kilometrów od granicy.

Godzina 4.30: załogi meldują się na odprawę w stanowisku dowodzenia dywizjonu. Dowódca, kapitan Voitke, odczytuje specjalny rozkaz dzienny wydany przez Führera dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

Niemcy mają uderzyć na Związek Radziecki!

Godzina 5.00: dywizjon startuje do akcji.

W naszej eskadrze cztery samoloty, w tym mój, zostały wyposażone w mechanizm do zrzucania bomb, a w ciągu ostatnich tygodni sporo czasu poświęciłem na ćwiczenia bombardowania. Teraz pod brzuchem mojego „Emila” podwieszony jest wyrzutnik ze stu dwuipółkilogramowymi bombami odłamkowymi. Przyjemnie będzie mi je zrzucić Iwanowi pod jego brudne nogi.

Lecąc nisko nad rozległymi równinami, widzimy niekończące się kolumny wojsk niemieckich podążających na wschód. Formacje bombowców nad nami i siejące postrach bombowce nurkujące Stuka lecące równolegle do nas – wszystkie zmierzają w tym samym kierunku. Mamy przeprowadzić pomniejszy atak na jedną z rosyjskich baz, położoną w lasach na zachód od Druskiennik.

Tymczasem po stronie rosyjskiej wszystko wydaje się pogrążone we śnie. Lokalizujemy bazę przeciwnika i przelatujemy nisko nad drewnianymi budynkami, lecz w zasięgu wzroku nie ma ani jednego radzieckiego żołnierza. Nadlatując pędem nad jeden z baraków, naciskam spust bombowy na drążku sterowniczym. Wyraźnie czuję, jak samolot się unosi, oswobodzony z ciężaru.

Równocześnie inni również zrzucają swoje bomby. Ogromne masy pyłu wzbijają się fontannami w powietrze i przez jakiś czas nic nie widzimy.

Jeden z baraków się pali. Wybuch przewrócił pojazdy i zdarł z nich maskowanie. W końcu Iwany budzą się do życia. Gdy w zamieszaniu pomykają spieszenie we wszystkich kierunkach, z góry

cały widok przypomina rozgrzebane mrowisko. Pasierby Stalina uciekają w białiznie, szukając schronienia w lesie. Pojawiają się lekkie działa przeciwlotnicze. Biorę jedno z nich na celownik, po czym otwieram ogień z karabinów i obydwu działek. Iwan pada na ziemię obok broni, wciąż w białiznie.

A teraz następny!

Zataczam koło i daję im ostry wycisk. Rosjanie stoją twardo i odpowiadają ogniem w moim kierunku.

– Zaczekajcie, zaraz się wam odechce strzelać, dranie!

Jeszcze jedno kółko i jeszcze jeden atak.

Nigdy wcześniej tak dobrze nie strzelałem. Schodzę na jakieś dwa metry, niemal obtrącając przy tym czubki drzew, a następnie gwałtownie się podrywam, skręcając przy wznoszeniu. Moje Iwany leżą płasko na ziemi obok swego działa. Jeden z nich zrywa się na równe nogi i mknie pomiędzy drzewa. Reszta nawet nie myśli się podnosić.

Przypuszczam jeszcze pięć lub sześć ataków. Krążymy wokół bazy niczym rój szerszeni. Niemal wszystkie baraki stoją w płomieniach. Strzelam do ciężarówki. Ona również się zapala po pierwszej serii pocisków.

Godzina 5.56: eskadra ląduje w szyku.

Gdy piloci się meldują, szef widzi wokół same uśmiechnięte twarze.

Wreszcie moc zakłęcia została przełamana. Długo marzyliśmy o zrobieniu czegoś takiego bolszewikom. Czujemy do nich nie tyle nienawiść, ile najwyższą pogardę. Móc wgnieść bolszewików w błoto, czyli tam, gdzie ich miejsce, sprawia nam prawdziwą satysfakcję.

Samoloty są błyskawicznie ponownie tankowane i uzbrajane. Lotnisko jest w stanie gorączkowej aktywności. Stuki powracają ze swojej misji wspierania poruszających się lądem oddziałów pancernych. Ich załogi również promienieją z radości.

Godzina 6.30: ledwie czterdzieści minut po lądowaniu znów jesteśmy w powietrzu. Naszym celem jest ta sama baza co przedtem.

Z bardzo daleka podążamy za naszym przewodnikiem, którym jest dym unoszący się nad płonącymi budynkami.

Tym razem wita nas dość mocny ostrzał lekkiej artylerii przeciwlotniczej. Dokładnie tak, jak wówczas pod Canterbury.

Ponownie szczególnymi względami obdarzam Iwanów przy działach przeciwlotniczych. Tym razem zrzucam bomby na jedno z ich stanowisk. Ziemia i kurz, nie ma go już! Iwanów przy okazji też.

Rosjanie najwyraźniej się pochowali i ukryli swe pojazdy w lesie wokół bazy. Systematycznie przeczesujemy go ogniem karabinów maszynowych. W różnych miejscach wybuchają pożary. Ani chybi tam, gdzie mają składy paliwa. Strzelam do każdego celu, który mi się ukazuje, aż w magazynkach nie pozostaje mi ani jeden nabój.

Lądujemy o 7.20. Znowu eskadra błyskawicznie przygotowuje się do akcji. Załogi naziemne pracują szybko i precyzyjnie. My, piloci, pomagamy im i zdajemy pełną relację z operacji. Tym razem ustanawiamy rekord, osiągając pełną gotowość po dwudziestu dwóch minutach. Natychmiast ponownie wzbijamy się w powietrze.

Z radzieckiej bazy nie zostało już wiele. Każdy cel, który zauważamy w pobliskich lasach, zostaje dokładnie ostrzelany. Bomby zrzucam na ostatni stojący jeszcze budynek. Krupinsky robi to samo, burząc to, co się jeszcze ostało. Baza jest doszczętnie zniszczona.

Po czterdziestu ośmiu minutach w powietrzu znów lądujemy i kołujemy w kierunku rejonu rozśrodkowania. Robimy sobie krótką przerwę i z radością jemy pierwszy posiłek tego dnia.

Nadchodzą świeże rozkazy bojowe. Nasze samoloty rozpoznawcze zaobserwowały radzieckie kolumny transportowe wycofujące się na wschód wzdłuż drogi Grodno – Żydomla – Skidal – Szczuczyn, którym depczą po piętach nasze czołgi. Mamy udzielić im wsparcia, bombardując i ostrzeliwując wycofujących się Rosjan.

Startujemy o 10.07 w towarzystwie Stuk. Mają zbombardować stanowiska radzieckiej artylerii znajdujące się w tym samym rejonie.

Wkrótce docieramy do Grodna. Wszędzie drogi zatkałe są radzieckimi wojskami. Stopniowo staje się dla nas jasne, dlaczego nasze naczelné dowództwo zdecydowało się na atak z zaskoczenia.



Zaczynamy uświadamiać sobie skalę planowanego radzieckiego natarcia. Właśnie uprzedziliśmy ich zamiar zmasowanego ataku na Niemcy, który miał prowadzić do opanowania Europy.

Niemcy są poważnie zaangażowane w wojnę z Wielką Brytanią na Zachodzie. Nasze najlepsze dywizje są rozlokowane we Francji i w okupowanych krajach Skandynawii. Więcej sił potrzeba na Bałkanach, gdzie Mussolini narobił nam mnóstwo kłopotów swą całkowicie niepotrzebną inwazją na Grecję i Jugosławię. Z wojskowego punktu widzenia włoskie siły zbrojne są kompletnie do niczego. Te cholerne Włochy jako sprzymierzeniec są niczym innym jak kulą u nogi Rzeszy.

Taka sytuacja jest idealna dla bolszewików, by móc rozpocząć natarcie na Europę i zrealizować plan światowej rewolucji.

Czy zachodni kapitalizm, ze swymi demokratycznymi instytucjami, zawrze przymierze z radzieckim bolszewizmem? Gdybyśmy tylko mieli wolną rękę na zachodzie, zadalibyśmy bolszewickim zgrajom druzgocącą klęskę, mimo ich Armii Czerwonej. Ocaliłoby to zachodnią cywilizację.

Takie są dziś nasze myśli, gdy atakujemy z powierza radzieckie kolumny.

Tego dnia nie zapomnę nigdy. Nasze armie wszędzie prą do przodu, jednostki czołowe torują drogę. Rosjanie są kompletnie zaskoczeni. Żołnierze na drogach po naszej stronie machają, gdy ich mijamy, przelatując nisko nad ziemią. Zatłoczone drogi i dróżki po rosyjskiej stronie są bombardowane i ostrzeliwane z karabinów maszynowych.

Tysiące Iwanów są w pełnym odwrocie. Gdy otwieramy do nich ogień, zaczyna się prawdziwy pogrom. Rosjanie potykają się i krwawią, uciekając z drogi i próbując znaleźć schronienie w pobliskich lasach. Po naszym przelocie na poboczach leżą palące się pojazdy. Raz zrzucam bomby na kolumnę ciągniętej przez konie ciężkiej artylerii. Cieszę się, że nie jestem tam, na dole.

O 20.00 wyruszamy w szóstą misję tego pierwszego dnia. Przez cały czas nie było nawet śladu radzieckich samolotów i mogliśmy wykonywać swe zadania, nie napotykając oporu.

23 czerwca 1941

O 4.45 startujemy w pierwszą misję. Znowu zabieramy się za radzieckie kolumny. Jest zimny poranek. Wczoraj przez cały dzień się pocilem. Kiedy słońce wzejdzie wyżej, będzie nieznośnie gorąco.

Wciąż ani śladu Rosjan w powietrzu. Dopiero popołudniem pojawia się meldunek o napotkaniu pierwszych Rat. Później koledzy z 4. Eskadry opowiadają o potyczce z radzieckimi myśliwcami nieopodal Grodna. Zwracają uwagę na prymitywną technikę latania Iwanów. Ich samoloty są powolne, ale zaskakująco zwrotne.

Porucznik Günther Gerhard, stary przyjaciel z czasów szkoły lotnictwa myśliwskiego, zestrzeliwuje samolot podczas swojej pierwszej operacji. Nie dalej jak wczoraj przybył z dywizjonu rezerwowego. Günther jest wyjątkowo dobrym pilotem. Wieczorem, po ostatniej misji, udaję się do rejonu rozśrodkowania 4. Eskadry, aby pogratulować mu upolowania swego „pierwszego”. Kapitan Woitke zestrzelił podczas jednego starcia trzy Raty.

25 czerwca 1941

Całe to bombardowanie coraz bardziej zaczyna mi brzydnąć. Koledzy z 4. i 5. Eskadry od dwóch dni walczą z Ratami. My, wykonujący zadania bombardowania, tęsknimy za taką walką. Najwyższy czas, żebym też upolował swojego „pierwszego”.

Armii udało się osiągnąć sukces przekraczający najbardziej optymistyczne oczekiwania. Rosjanie nie są w stanie powstrzymać naszego natarcia. Ciągłe staramy się obezwładnić ich wycofujące się oddziały. Radzieckie lotnictwo wojskowe nie wydaje się szczególnie skore do walki. Kilka bombowców Martin atakuje cele na naszych tyłach, nie czyniąc jednak większych szkód. Najwyraźniej radzieccy piloci myśliwscy są słabo wyszkoleni. Ich znajomość taktyki bojowej jest tak mała, jak prymitywne są ich samoloty. Jednak za kilka tygodni zdobędą już niezbędne doświadczenie bojowe. Pomimo zdumiewającego sukcesu na początku kampanii, zbyt optymizm byłby z naszej strony błędem. Radziecki żołnierz

zdaje sobie sprawę z tego, o co walczy: komunizm przemienił każdego z nich w fanatyka.

*2 lipca 1941*

Dzwoni telefon. Z pokoju dowodzenia dywizjonu: „Porucznik Knoke ma zameldować się u dowódcy”.

Czego może ode mnie chcieć Staruszek? Przypinam pas i pistolet i idę na drugą stronę, do stanowiska dowodzenia.

Kapitan Woitke siedzi na leżaku przed niskim barakiem.

– Porucznik Knoke melduje się na rozkaz!

Woitke wstaje i ściska mi dłoń.

– Rozkazy z Sekcji Personalnej Sił Powietrznych. Przenoszą cię do 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Masz się jak najszybciej zameldować u dowódcy w Husum.

Godzinę później lecę już swym starym, poczciwym „Emilem”. Najstarszy samolot w dywizjonie zakończył swoje starty w operacjach i ma zostać przewieziony do Szkoły Lotnictwa Myśliwskiego w Werneuchen, gdzie będzie służył jako samolot szkoleniowy.

Dla nas obu kampania w Rosji dobiegła końca. Jestem rozczarowany. Ale co z tego? Rozkaz to rozkaz.

Wieczorem ląduję w Werneuchen.

Jutro ranem pojedę pociągiem przez Hamburg do Husum, niewielkiego, leżącego na uboczu miasta u wybrzeży Morza Północnego.

*30 lipca 1941*

Tymczasowo w skład 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego wchodzi tylko jeden dywizjon. Dwa kolejne mają zostać utworzone w ciągu kilku tygodni. Zostają przydzielony do 3. Eskadry. Jej dowódca, podobnie jak ja, jest z frontu rosyjskiego.

Życie toczy się bardzo spokojnie. Od momentu przybycia wykonałem wiele lotów, nie ujrzawszy ani jednego Anglika.

Operacje polegają w większości na startowaniu w powietrze w razie nagłych alarmów, wywołanych pojawieniem się wrogich

samolotów rozpoznawczych. Jak dotąd nie udało się nam żadnego przechwycić.

*3 sierpnia 1941*

Dywizjon zostaje dyslokowany na wyspy Wangerooge i Borkum na Morzu Północnym.

*17 sierpnia 1941*

Nasze patrole codziennie zapewniają osłonę powietrzną marynarce wojennej, eskortując konwoje między Bremą lub Hamburgiem i Kanałem. Brytyjczycy próbują atakować nasze konwoje, wysyłając Blenheimy i Beaufightery. Ogólnie mówiąc, niewiele się dzieje. Od czasu do czasu patrolom udaje się zestrzelić Anglika próbującego zaatakować któryś z okrętów.

Nasze samoloty wyposażono w dodatkowe zbiorniki paliwa. Latanie daleko w morze po kilka godzin na raz staje się strasznie monotonnym zajęciem.

*26 sierpnia 1941*

O godzinie 10.00 dzwoni do mnie adiutant dowódcy pułku, porucznik Rumpf: moje podanie o zezwolenie na ślub zostało przyjęte.

Melduję się u dowódcy dywizjonu, prosząc o przepustkę. Jest w bardzo dobrym nastroju i pozwala mi wziąć samolot łącznościowy, małego Bückera Jungmeistera. Oszczędza mi to 1000 kilometrów jazdy pociągiem.

Mogę wyruszać dziś i pojutrze ożenić się z Lilo.

Startuję o 12.00 i nim obrałem kurs na moją ukochaną, przelatuję nisko nad rejonem rozśrodkowania eskadry. Koledzy mnie żegnają, machając w moim kierunku. Cudownie się dziś leci: jest pogodny, letni dzień, a krajobraz nie mógłby być piękniejszy. Gonię kłębiaste obłoki dryfujące na wschód po słonecznym niebie. Mały

silnik samolotu dzielnie terkocze. Co jakiś czas schodzę nisko, przelatując nad jeziorem lub polem. Rolnicy zajęci są żniwami; kąpiący się zajęci są zabawą w wodzie.

A ja wkrótce znów ujrzę Lilo.

Trzy godziny później ląduję w Prenzlau, tankuję i startuję w kolejny odcinek lotu do Lilo. Zupełnie niespodziewanie wchodzę w strefę złej pogody. Deszczowy szkwał uderza w mojego poczciwego małego Bücknera, a widoczność stale się pogarsza. Nie doleczę do Poznania, gdzie zaplanowałem następny przystanek. Nie ma sensu pchać się na siłę. Lilo nie będzie zainteresowana poślubieniem zwłok lotnika. Kieruję się w stronę Werneuchen, lądując o 16.31 w ulewnym deszczu.

*27 sierpnia 1941*

Bardzo chciałem wystartować o 6.00, ale do 8.30 nie mogłem dostać zezwolenia. Wciąż równo siąpi, lecz widoczność jest lepsza niż wczoraj. Dotarcie do Poznania, gdzie znajduje się baza lotnictwa szkoleniowego, zabiera mi blisko trzy godziny lotu.

Tu również wieża kontroli lotów sprawia problemy z zezwoleniem na start w kierunku Łodzi. Szlag by trafił tę pogodę! Zarządzeniem urzędu meteorologicznego odwołane zostają wszystkie loty dalekobieżne. Niech to wszystko szlag! Dziś wieczorem chciałem być z Lilo.

Wolnym krokiem idę do mojego samolotu. Szkolenie lotnicze ograniczone jest do bezpośredniej bliskości lotniska. Siedem czy osiem małych, szkolnych dwupłatowców bez przerwy startuje i ląduje. Wśród nich jest kilka Bücknerów Jungemeisterów.

Nagle wpadam na pomysł. Włączam silnik swego samolotu i wyjeżdżam w kierunku pasa startowego. W samochodzie kontroli ruchu siedzi jeden z kursantów, zajęty zapisywaniem w dzienniku szczegółów lotów.

Macha w moim kierunku, następnie podchodzi zapytać się o nazwisko, ponieważ oczywiście mnie nie rozpoznaje. Mówię, że zamierzam zrobić tylko kilka rund wokół lotniska i żeby nie zawracał

sobie głowy zapisywaniem mnie. Wtedy dostrzega moje pagony i stuka piętami, stając na baczność:

– Tak jest, poruczniku!

Dodając gazu, śmieję się do siebie. Wykonuję kilka lądowań i macham w kierunku chłopaka w samochodzie. Stojąc wyprężony na baczność, unosi zieloną flagę, dając mi zezwolenie na start.

Tym razem lecę nisko, aż chowam się za drzewa poza zasięg wzroku ludzi na lotnisku. Wówczas biorę kurs na Łódź.

Około stu kilometrów dalej wchodzę w naprawdę złą pogodę. Pułap chmur obniża się do 30 metrów. Widoczność w oslepiającym deszczowym szkwałe jest niebezpiecznie mała. Jestem zaledwie kilka metrów nad ziemią, miotany i obijany w gwałtownej wichurze. Na twarzach ludzi w wioskach na dole maluje się zdumienie.

Pod Kaliszem odnajduję tory linii kolejowej Wrocław – Łódź. Widoczność jest praktycznie zerowa. Wzdrygam się na myśl o przymusowym lądowaniu. Wypadek byłby nieuchronny, tak samo jak sąd wojenny. Degradacja byłaby pięknym prezentem ślubnym dla porucznika Knokego.

Nagle się rozjaśnia. Wychodzę z deszczu, a pułap chmur podnosi się do 900 metrów.

Kilka minut później przelatuję nad Sieradzem. Ojciec przyjechał tu po zakończeniu działań wojennych w Polsce i od ponad roku jest komendantem policji. Lilo również tu jest.

Lotem nurkowym nadlatuję nisko nad siedzibę policji, gdzie mieszkają rodzice wraz z Lilo. Podrywam samolot w górę i wracam, wykonując jeszcze dwa lub trzy nurkowania.

Ludzie wychodzą z domów na ulice i zadzierają głowy. Drzwi balkonowe w pokoju rodziców się otwierają. Ojciec, matka i siostra wychodzą na zewnątrz. A później Lilo, wymachując dużym, białym ręcznikiem. Ona naprawdę tam jest.

Robię jeszcze jedną, już ostatnią rundę w kierunku domu, niemal odbijając się kołami od dachu. Następnie lecę w kierunku Łodzi i tam ląduję.

Półtorej godziny później Lilo jest w moich ramionach. Gdy mówię, że możemy się pobrać już jutro, nie może uwierzyć własnym

uszmom. To również niespodzianka dla moich rodziców, bo nie uprzedziłem ich o swym przyjeździe.

*28 sierpnia 1941*

Rano szybko dopełniamy wszystkich formalności niezbędnych do zawarcia ślubu.

O 17.00 Lilo i ja wychodzimy z urzędu stanu cywilnego jako małżonkowie. Nasz pokój w domu wygląda jak kwiaciarnia.

Nie muszę dodawać nic więcej. Żyjemy pełnią szczęścia.

*29 sierpnia 1941*

Znów przez kilka długich godzin jestem w powietrzu. O 17.00 melduję się z powrotem w eskadrze, zatrzymawszy się wcześniej tylko we Frankfurcie i Schwerin, żeby uzupełnić paliwo. Koledzy gotują mi entuzjastyczne powitanie.

Tuż przed zapadnięciem zmroku ogłoszono alarm i startuję, by przechwycić kilka Blenheimów, które dostrzeżono w pobliżu wybrzeża. Nie udaje nam się ich odnaleźć.

W ciągu ostatnich paru dni niemal zapomniałem o wojnie, w której mam walczyć.

## 4

*1 stycznia 1942*

Niemieckie wybrzeże Morza Północnego znam teraz jak własną kieszeń.

Mam już za sobą ponad sto misji, obejmujących patrole eskortowe dla konwojów i alarmy, od czasu do czasu kończące się wymianą ognia z Blenheimami i Wellingtonami.

Można powiedzieć, że na zachodzie wojna przycichła. Anglicy rzadko przylatują teraz za dnia. Nocne myśliwce mają więcej roboty od nas. Nawet nad Kanałem nastąpiły spokojne dni.

Na wschodzie odnieśliśmy ogromne sukcesy. Niemieckie pancerne oddziały czołowe dotarły do bram Moskwy. Teraz jednak zima stawia przed naczelnym dowództwem wiele poważnych problemów, których wcześniej nie przewidziano. To, przez co musi przechodzić niemiecki żołnierz, jest tak potworne, że aż trudno uwierzyć. Armie nie są przywykłe do rosyjskiej zimy, a ich wyposażenie jest niedostosowane do takich warunków. W kraju podejmowane są bezwzględne działania mające jak najszybciej temu zaradzić.

W ostatnich miesiącach zginęło kilku moich kolegów z 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Liczba zestrzelonych przez pilotów Pułku samolotów wroga mimo to wzrosła.

Zostałem poinformowany, że Günther Gerhard rozbił się podczas startu i został śmiertelnie ranny. Wcześniej zestrzelił osiemnastu Rosjan. Barkhorn i Rall mają na koncie ponad stu. Czuję żal, że nie mogłem zostać ze starą paczką.

Jesienią eskadra została na kilka dni przeniesiona w rejon Bałtyku. Braliśmy udział w ćwiczeniach razem z nowo oddanym do użytku okrętem wojennym „Tirpitz”. Miałem okazję spędzić kilka dni jako oficer bazy naprowadzania myśliwskiego na pokładzie tej wielkiej jednostki.

Od września stacjonujemy na terenie nowej bazy myśliwców na lotnisku w Jever. Obecnie znajduje się tu również kwatera główna pułku.

*8 lutego 1942*

Wyspy Morza Północnego odcięte są od lądu pokrywą lodową. Oprócz zwykłych lotów operacyjnych obsługujemy tam komunikację awaryjną. Przewozimy samolotami pocztę i zaopatrzenie, a w wyjątkowych wypadkach transportujemy też cywili.

*10 lutego 1942*

Wszystkie niemieckie jednostki lotnictwa myśliwskiego na Zachodzie postawione zostały w stan pogotowia.

Część floty dalekomorskiej stacjonującej teraz w Breście, w tym okręty wojenne „Prinz Eugen” i „Gneisenau” oraz kilka krążowników i niszczycieli, ma przedrzeć się przez Kanał i płynąć do Norwegii. Przewiduje się, że Brytyjczycy zrobią wszystko co w ich mocy, aby uniemożliwić naszej marynarce osiągnięcie celu.

Działania na Kanale osiągają teraz taką intensywność, jak podczas bitwy o Wielką Brytanię. Oddziały naszych myśliwców czuwają bez przerwy.

Flota wyrusza.

Trudno by sobie wyobrazić gorszą pogodę. Latanie jest bardzo ryzykowne, zarówno dla nas, jak i dla Brytyjczyków.

Wieczorem przenosimy się na lotnisko u wybrzeży Holandii.

*11 lutego 1942*

Rankiem uziemia nas mgła, lecz około 10.00 widoczność się poprawia. Godzinami przesiadujemy w oczekiwaniu na start. Musimy być gotowi do wyruszenia w ciągu jednej minuty.

Znad Kanału nadchodzą meldunki z oceną sytuacji. Tak jak się spodziewaliśmy, Brytyjczycy rzeczywiście atakują pomimo bardzo złych warunków pogodowych. Wysyłają do akcji nawet najstarsze typy swoich samolotów. Nasze załogi meldują o starciach z przestarzałymi samolotami torpedowymi typu Swordfish. Prawie żadnej z tych maszyn nie pozwalamy na powrót do bazy. Brytyjczycy ponoszą ciężkie straty, ale nadal nie ustają w walce. To kolejny pokaz odwagi naszego starego wroga zza Kanału.

Po lotnisku hulają sztormowe wiatry i zawieje śnieżne. Jesteśmy zmuszeni pozostać na ziemi przez cały dzień.

*12 lutego 1942*

Flota dociera do cieśniny Dover i według meldunków znajduje się w pobliżu Calais.

Brytyjczycy wciąż wylatują w swe samobójcze misje. Jak dotąd ani razu nie udało im się uderzyć z powietrza na naszą flotę. Jednak dalekosiężne baterie z rejonu Dover raziły nasze okręty, powodując znaczne uszkodzenia.

Pogoda jest po naszej stronie.

Eskadra wciąż pozostaje uziemiona.

*13 lutego 1942*

Godzina 10.16: alarm bojowy!

Odgarnięcie zasypanego śniegiem lotniska nie zajmuje eskadrze wiele czasu.

Na morzu Anglicy przypuścili zmasowany atak na flotę. Wysyłają do akcji ostatnie ze swych Swordfishów. Brytyjskie załogi z pewnością wiedzą, że dla nich to podróż w jedną stronę.

Mamy przechwycić nacierające Blenheimy. Widoczność jest wciąż bardzo słaba. Staramy się przebić wzrokiem mgłę. Morze pod nami jest wzburzone. W polu widzenia pojawiają się trałowce. Dowódca eskadry odpala rozpoznawcze rakiety sygnałowe. Okręty otrzymują instrukcje, żeby otwierać ogień do każdego zbliżającego się samolotu.

Moją maszyną targają nagle podmuchy wiatru. Mknie zaledwie parę metrów ponad białymi grzywami złowieszczo falujących, zielonych wód.

Meldunki z bazy ciągle określają pozycję nieprzyjaciela. Im dalej w morze, tym gorsza staje się łączność. Jesteśmy w powietrzu od piętnastu minut. Według meldunków z bazy w każdej chwili możemy się spodziewać, że natrafimy na nasze Blenheimy.

Ustawiam odbłaskowy celownik optyczny i przygotowuję broń do strzału. Nagle we mgle po lewej zauważam grupę niewyraźnych cieni.

Są!

Z miejsca zakręcamy. Każdy chce oddać pierwszy strzał. Sierżant Wolf, przez ostatnich sześć miesięcy mój skrzydłowy, leci równoległe do mnie. Kiwa głową i uśmiecha się szeroko. Wyraźnie widzę przez szybę z pleksi biel jego zębów.

Samolotów wroga jest dwanaście. Nas również. Jeden dla każdego. Mam Blenheima na celowniku i już chcę strzelać, kiedy zostaję dostrzeżony. Anglik podrywa gwałtownie swoją maszynę, próbując umknąć w chmury. Zakręcam za nim, wciąż trzymając go na celowniku. Ognia! Naciskam oba przyciski na drążku. Patrzę, jak z odległości 45 metrów moje smugacze wchodzi w jego lewe skrzydło, a potem w lewą część kadłuba. Obaj odbijamy w lewo z ostrym przechyłem. Cały czas przyciskam kciukiem spust. Dostaje w lewy silnik. Pierzaste chmury zasłaniają mi widok. Drań znika.

Buch!

Moja kabina wypełnia się fruwającymi odłamkami. Tuż nad prawym barkiem widnieje duża, ziejąca dziura. Zauważam też, że w lewym skrzydle pojawiły się dwie dziury po pociskach.

Tuż przede mną ponownie pojawia się mój Blenheim. Znow otwieram ogień, a potem wlatuję w chmury.

Anglik przede mną staje się rozległym cieniem.

Zdaję sobie teraz sprawę, że kopuła się obluźowała. Na dodatek czuję swąd spalenizny. Łagodnie przysmykam przepustnicę i przesuwam drążek do przodu. Po paru sekundach znow widzę morze.

A jeśli mój samolot się pali?

Ostrożnie się odwracam. Mocowanie kopuły po prawej stronie zostało wyrwane, brakuje też szybki w oknie w tylnej części kadłuba.

Do tego czasu Anglik znika mi z oczu.

Ciągle czuć zapach spalenizny. Cholera, co jest, u diabła? Silnik wciąż pracuje bez zakłóceń: prędkość obrotowa zdaje się normalna. Według przyrządów wszystko jest w porządku. Co więc może się palić?

Tamten Blenheim został solidnie trafiony, jednak przy odrobinie szczęścia powinien dotrzeć do wybrzeży Anglii; ja zaś do tego czasu zdążę runąć w płomieniach do morza. Wspaniale!

Wykonuję szeroki zakręt w lewo. Na kursie 100 powinienem, według moich kalkulacji, dotrzeć gdzieś do wybrzeży Holandii. Nie widać ani śladu reszty chłopaków. Próbuję wywołać ich przez radio, ale nie ma odzewu.

Minuty ciągną się jak wieczność. Jest teraz 11.26 – siedemdziesiąt minut od startu. Woń spalenizny stopniowo zanika, ale kopuła coraz bardziej się obluźowuje. Na pewno powinienem już do tej pory dostrzec ląd – gdybym miał jakiegokolwiek pojęcie, gdzie jestem! Nie wierzę pokładowemu kompasowi. Ale z drugiej strony, zawsze istnieje możliwość, że się nie myli.

Za dziesięć minut będę musiał lądować. Wskazówka zegara poziomu paliwa pokazuje zero.

Widzę ziemię! Ale nagle znowu jestem ponad bezkresną wodą, chociaż nie zmieniałem kursu. Czy ten cholerny kompas w końcu działa, czy nie? Nie ma sensu teraz zmieniać kursu, tak więc uparcie lecę w tym samym kierunku, co do tej pory.

Ponownie w oddali pojawiają się zarysy lądu. Płaski krajobraz upstrzony jest mnóstwem jezior z groblami. Nareszcie wiem, gdzie jestem: nad północną Holandią.

Dwie minuty później schodzę do lądowania na jednym z betonowych pasów lotniska w Leuwarden. Pod wieżą kontroli lotów żołnierze tłumnie otaczają mój samolot. Jest strasznie zdezelowany. Kiedy chcę otworzyć kopułę, odpada całkowicie i spada na skrzydło. Część kadłuba za mną została odstrzelona. Wzdłuż prawego boku widnieje kilka dziur o ostrych krawędziach. Blacha wokół nich jest czarna, nadwęglona. A więc stąd ten zapach spalenizny.

Wewnątrz stanowiska kontroli lotów spostrzegam kalendarz. Dziś trzynasty. Trzynastego zawsze coś idzie nie tak. Trzynasty musi być moim nieszczęśliwym dniem.

– Miał pan niewiarygodne szczęście! – mówi kontroler. Oczywiście ma rację. Wszystkie te przekłete przesady to stek bzdur, nie przeszkadza nam to jednak w nie wierzyć.

*14 lutego 1942*

Pogoda jest taka, że człowiekowi robi się niedobrze. Godzinami przez lotnisko przetaczają się zamiecie śnieżne. Mam zostać odwieziony z powrotem do Jever w ME 108 „Tajfun”, ale nie możemy wystartować.

Dzwonię do stanowiska dowodzenia dywizjonu na Wangerooge. Telefon odbiera porucznik Blume, adiutant.

„Heinz, gdzieś ty u licha trafił, człowieku? Dostałeś przydział jako adiutant w specjalnym oddziale bojowym Losigkeita. Wylatujesz jutro z Jever do Norwegii”.

Co za wspaniała wiadomość! Obiecuję wystartować, gdy tylko pogoda choć trochę się poprawi.

Późnym popołudniem chmury zaczynają się podnosić. Momentami blade, zachodzące zimowe słońce próbuje nawet przebić się przez zachmurzone niebo. Startujemy. Przy sterach siedzi chorąży. Mogę się teraz rozluźnić w wygodnym obitym fotelu i podziwiać widoki rozległych równin Fryzji.

Po powrocie do Jever natychmiast melduję się u dowódcy specjalnego oddziału bojowego, kapitana Losigkeita. Jest niewysokim mężczyzną o nieskazitelnym wyglądzie i zaledwie parę dni wcześniej powrócił do Niemiec po pasjonującym kilkumiesięcznym pobycie w Japonii. Odkomenderowano go tam do jednej z japońskich baz szkoleniowych, gdzie był instruktorem lotnictwa wojskowego.

Pracujemy do późna w nocy, bo jest wiele do zrobienia. Zjawia się nowy personel. Są to piloci instruktorzy, przeniesieni z różnych szkół lotnictwa myśliwskiego. Każdy przybywa ze swoim samolotem.

Trwa tworzenie kolejnych dwóch eskadr. Dowódcami są porucznik Eberle i podporucznik Frey. Ja jestem w trzeciej eskadrze, dowodzonej przez kapitana Dolengę. Wszystkie trzy eskadry mają tworzyć oddział specjalny Losigkeita.

*15 lutego 1942*

Rankiem przyleciały dwa JU 52 i dwa W 34. Mają zabrać ze sobą niezbędny sprzęt, zapasy i amunicję, potrzebne do „Operacji Drut Kolczasty”, jak również około trzydzieści osób personelu naziemnego do obsługi naszych samolotów w Norwegii. Gdy tylko transporty zostaną załadowane, wylatują do Oslo.

Dywizjon startuje o 10.26, kierując się na Esbjerg w Danii, miejsce naszego pierwszego międzylądowania. Po locie nad morzem przy słabej widoczności docieramy tam pierwsi wraz z dowódcą. Natychmiast po zatankowaniu wyruszamy w dalszą podróż, do Aalborg.

Mamy tam wylądować w zachodniej części lotniska. Pokrywa je gruba warstwa śniegu. Pasy startowe zostały odśnieżone, tak że po obu ich stronach biegną ponad metrowe zasy. Powierzchnię pasów pokrywa cienka warstwa lodu.

Gdy schodzimy lotem ślizgowym, lądującemu przed nami JU 88 pęka podwozie. Maszyna zatrzymuje się na samym środku wąskiego pasa. Lądujemy, ale ledwo co udaje nam się precyzyjnie. Kilka minut później nad lotniskiem pojawia się nasza pierwsza eskadra.

Pozostaję w samolocie i włączam radio. Cały czas doradzam pilotom samolotów w powietrzu, aby zachowali ostrożność podczas schodzenia do lądowania i uważali na wrak oraz na śliską nawierzchnię lądowiska.

Każdy samolot nakierowuję do zejścia indywidualnie. Wszystko kończy się pomyślnie. Bogu za to dzięki! Nie możemy sobie w tym momencie pozwolić na kraknę. Wszystkie samoloty potrzebne są w Norwegii. Druga eskadra również ląduje cała. Rozbity JU 88 zostaje usunięty.

Ale co się stało z trzecią eskadrą i porucznikiem Eberlem? Dowiadujemy się przez telefon, że wystartowali z Esbjerg w szyku o godzinie 13.10. Nam podróż zajęła pięćdziesiąt sześć minut. Od czasu, gdy wyruszyła „Trójka”, upłynęła już ponad godzina.

W nocy dowiadujemy się, że Eberle zabłądził i zszedł do lądowania awaryjnego na lodzie w fiordzie Lymp, a wraz z nim cała eskadra. Tylko jeden z samolotów został uszkodzony. Przewrócił się i przebił przez lód. Pilot – starszy sierżant – utonął. Jego koledzy wyciągnęli ciało i zabrali je do leżącej w sąsiedztwie duńskiej wioski. Złożono je w tamtejszym kościółku. Kilka Dunek przystroiło katafalk kwiatami i wieńcami. Na wstędze umieszczono napis: „Niemieckiemu Synowi – Duńskie Matki”.

*16 lutego 1942*

Złe warunki pogodowe nad południową Norwegią uniemożliwiają nam kontynuowanie podróży.

Ciężkie transportery wydobywają z fiordu Lymp zatopiony samolot.

*17 lutego 1942*

Pogoda się nie poprawia.

Do Aalborg przylatuje porucznik Eberle ze swymi pilotami. Ma nadzieję na odzyskanie gotowości operacyjnej w ciągu dwóch dni. Jego samoloty są serwisowane przez obsługę naziemną, pracującą dzień i noc.

*18 lutego 1942*

W kasynie oficerskim mają wyśmienite francuskie wino. Wkrótce zła pogoda na zewnątrz już nie będzie nas obchodzić.

*19 lutego 1942*

Trzecia eskadra jest gotowa do kontynuowania operacji. To jednak nie koniec kłopotów Eberlego, jako że czeka go sąd wojenny.

Służby meteorologiczne przewidują na jutro poprawę pogody. Muszę to zobaczyć, zanim uwierzę.

*20 lutego 1942*

Samoloty stoją przed swoimi zatokami, gotowe do lotu. Przez lotnisko wciąż przetaczają się śnieżne zawieje. Służby meteorologiczne ciągle utrzymują swą prognozę poprawy pogody. Piloci snują się wokół swoich maszyn, trzęsąc się z zimna i przeklinając.

W południe autobus odwozi ich z powrotem do kwater. Eksperci od pogody wciąż uparcie twierdzą, że będzie poprawa. Jeden jedyny raz okazuje się, że mają rację. O 15.35 dywizjon startuje.

Należy mieć nadzieję, że w tym czasie Anglikom nie udało się posłać naszych wielkich okrętów na dno morza.

Przelatujemy nad targaną sztormem cieśniną Skagerrak. Po pięćdziesięciu minutach zarysowują się przed nami skaliste wybrzeża Norwegii. Przemykając nisko nad grzywami fał, wlatujemy nad Oslofjord.

Jakieś czterdzieści kilometrów na północ od Oslo, w górach, jest odosobnione lądowisko, Gardermön. Znajduje się pod grubą warstwą śniegu, tak jak wszystko pod nami.

Lądujemy o 16.50.

*24 lutego 1942*

Od trzech dni jesteśmy unieruchomieni w górach. Wysokie szczyty na północ od lotniska skryte są w chmurach. Trzy długie dni.



Dziś rano przystosowany do ślepego pilotażu JU 88 wznosi się w powietrze i przekazuje nam komunikaty radiowe na temat pogody na naszym szlaku. Są pomyślne: możemy lecieć.

Lot nad wysokimi łańcuchami górskimi Norwegii jest tyleż niebezpieczny, co piękny. Ośnieżone szczyty sięgają jakiś 3000 metrów, rysując się wyraźnie na tle głębokich dolin. Na zachód od nas góry gwałtownie opadają stromymi ścianami do morza. W ostatnich miesiącach wiele niemieckich samolotów rozbiło się podczas przymusowych lądowań na poszarpanych skałach i lodzie pod nami.

Po blisko dziewięćdziesięciu minutach w powietrzu, gdy lecimy już na ostatnich kroplach paliwa, lądujemy w Trondheim. Nigdy wcześniej nie widziałem podobnego lotniska. Położone jest na skalistym płaskowzgórzu nad miastem i portem. Po zachodniej i północnej stronie strome klify opadają do fiordu – głębokiego wycięcia w krajobrazie. Jedyne pas, długości 750 metrów i szerokości 30 metrów, jest wyłożony drewnianymi klockami. Gdy odgarnięto z niego sypki śnieg, pokrył się warstwą lodu.

#### 25 lutego 1942

Parę metrów powyżej pasa startowego zakładamy wraz z dowódcą stanowisko dowodzenia w niewielkiej drewnianej chatce. Jest strasznie zimno.

Zeszłej nocy 36000-tonowy „Prinz Eugen” wpłynął do fiordu. Został poważnie uszkodzony wybuchem miny i ma tu przejść gruntowną naprawę.

Nasze patrole utrzymują stałą ochronę przestrzeni powietrznej nad fiordem. Zostawiane przez nie smugi kondensacyjne rysują się wyraźnie w lodowatym powietrzu. Spodziewamy się ataków ze strony Anglików. Wątpię, czy pozwolą, aby ów smakowity kąsek, który chronimy, wymknął im się z rąk.

Według meldunków, które otrzymuję, niemal wszystkie nasze okręty wojenne w mniejszym lub większym stopniu ucierpiały podczas przeprawy przez Kanał „Gneisenau” zawiął do portu w Kilonii.

#### 26 lutego 1942

O 13.12 instalacje nasłuchowe rozmieszczone wzdłuż wybrzeża informują o wykryciu pojedynczego samolotu nieprzyjaciela zmierzającego w naszym kierunku z dużą prędkością. Rozpoznanie?

O 13.15 sam startuję z lotniska. Chcę złapać drania. Wchodzę na 7500 metrów. Nasz patrol, który jest już w powietrzu, otrzymuje rozkaz kontynuowania lotów wokół „Prinza Eugena”.

Raz po raz omiatam wzrokiem niebo w poszukiwaniu intruza. Nie widać ani jednego Anglika. Meldunki z ziemi są niedokładne, a więc niewiele warte. Po osiemdziesięciu pięciu minutach poddaję się i wracam na ziemię.

#### 27 lutego 1942

Intruz powraca. Ruszam za nim w powietrze, ale znów mi umyka.

#### 28 lutego 1942

Sierżant pracujący przy planszecie w stanowisku dowodzenia wpada zniecka do mojego pokoju, gdzie od kilku godzin siedzę przy biurku zajęty pisaniem.

– Poruczniku, znowu tu leci!

Wyskakuję przez okno i ślizgam się w dół z boczka w kierunku pasa startowego.

Rozbrzmiewa alarm. Obsługa naziemna już uwija się przy moim samolocie. Nakrycie maskujące ląduje w śniegu, kopuła zostaje otwarta. Jeszcze nie dopiąłem pasów, a już słyszę zawodzenie rozrusznika bezwładnościowego.

– Kontakt!

Obsługa zamyka kopułę i ześlizguje się na dół po skrzydle. Włączam zapłon, a silnik z potężnym rykiem budzi się do życia. Za samolotem wysoko w górę podrywa się chmura migoczącego śniegu. Muszę niemal całkowicie otworzyć przepustnicę, aby przeciągnąć maszynę przez głęboki śnieg.

Kilka sekund później jestem już w powietrzu. Godzina 11.46.

Baza sprawuje się dziś znakomicie. Dostaję częste meldunki określające pozycję Anglika. Przecina linię wybrzeża w pobliżu Christiansand, tak jak wczoraj i przedwczoraj. Pułap: 7500 metrów.

Po osiemnastu minutach od startu osiągam ten sam pułap, co intruz. „Bandyta w Berta-Kurfürst – Hanni-osiem-zero” – brzmi informacja z bazy.

Znaczy to, że intruz znajduje się na mapie w sektorze odniesienia B-K, na wysokości 7500 metrów. W takim razie mogę go dojrzeć w każdej chwili. Cienka zasłona chmur lodowych sprawia, że widoczność jest nieco zmniejszona. Muszę piekielnie wyteżać wzrok.

„Bandyta w Berta-Ludwig.”

Cholera! Gdzie on się podział? Rozglądam się we wszystkich kierunkach. Wlatuję w rozrzedzoną chmurę lodową i biorę zakręt w prawo.

Nagle czuję, jak wewnątrz mnie wszystko tężeje. Oto i on, zaledwie parę metrów nade mną. Spitfire. Okrągłe oznaczenia RAF są rozmiaru kół od wozu.

Szarpięciem podnoszę dziób swego samolotu. Muszę go dopaść!

On również mnie spostrzegł. Odbija w bok, biorąc ostry zakręt w moim kierunku, opuszcza dziób, nurkuje i prostuje lot daleko w dole.

Mniej gazu, przechył w lewo. Nie mogę go spuścić z oczu. Obydwoma dłońmi przyciągam mocno drążek do brzucha i wykonuję ostry skręt w lewo z pionowym przechylem. Mam wrażenie, jakby olbrzymia dłoń wciskała moje ciało w fotel i na moment traci przytomność.

Znowu go widzę. Wprowadził samolot w stromy lot nurkowy i kieruje się na zachód, w stronę pełnego morza. Nurkuję za nim. Przy pełnym gazie hałas silnika przeradza się w szaleńcze wycie, a wibracje sprawiają, że skrzydła chyboczą się w wyniku ogromnych napięć.

Ustawiam celownik i otwieram ogień.

Muszę się do niego zbliżyć. Żeby osiągnąć większą prędkość, zamykam klapki chłodnicy. Nieważne, jeśli płyn w chłodnicy się zagotuje, nieważne, jeśli silnik rozleci się na kawałki: muszę go dopaść, niech się dzieje, co chce.

Spitfire leci w dół niczym meteor mknący przez przestrzeń kosmiczną. Ten samolot jest bez wątpienia wspaniałą maszyną, a za jego sterami siedzi chłopak, który zna się na rzeczy i któremu z pewnością nie brakuje odwagi.

6000 metrów: mam go na celowniku i ponownie otwieram ogień.

5400 metrów: zbyt duża odległość, szacunkowo 300 metrów.

3600 metrów: płyn chłodzący w silniku zaczyna się gotować.

3000 metrów: nurkujemy jeszcze bardziej stromo niż do tej pory.

1800 metrów: Spitfire jest szybszy. Dzieląca nas odległość wzrasta. Zaraz pękają mi bębny w uszach, a głowa wybuchnie. Pionowe nurkowanie na pełnej mocy to piekło dla pilota. Zdarłem z twarzy maskę tlenową. Czuję intensywny zapach glikolu. Silnik się przegrzał. Temperatura oleju wzrasta. Prędkościomierz wciąż pokazuje ponad 800 kilometrów na godzinę.

900 metrów: Anglik powoli wychodzi z nurkowania. Oboje mkniemy nisko nad śnieżnymi połaciami w wysokich pasmach nadbrzeżnych łańcuchów górskich.

Spitfire to niesamowita maszyna. Odległość między nami stale rośnie. Docieramy do morza.

Rezygnuję z pościgu. Silnik zaraz mi się zatrze. Zmniejszam gaz, otwieram kłapy chłodnicy. Mój Anglik jest teraz małą plamką na horyzoncie.

Zawracam szerokim łukiem i ponownie kieruję się w stronę lądu. Podążając wzdłuż cieśniny, wlatuję nad Trondheimsfjord, otoczony zewsząd skalistymi urwiskami. Wspaniała sceneria, jeśli ma się odpowiedni nastrój, aby ją podziwiać.

Ląduję o 13:03.

Zdaję sobie sprawę, że się trzęsę. Ze wściekłości i zimna, nie wliczając reakcji organizmu na nurkowanie przy pełnej mocy, co z pewnością nie było zwykłym spacerkiem.

– Dajcie mi podwójną brandy!

4 marca 1942

Mój Anglik nie pokazał się od trzech dni. Temu, kto go zestrzeli, dowódca obiecał w nagrodę butelkę oryginalnej brandy „Hennessy” – tu, na dalekiej północy to naprawdę rzadka i cenna zdobycz.

Oczywiście, że mniej mi zależy na wygraniu „Hennessy” niż na dorwaniu tego drania. Jestem pilotem myśliwca i dlatego właśnie muszę go dopaść.

5 marca 1942

Okrzyk ze stanowiska dowodzenia:

– Znowu leci!

Skok przez okno w śnieg, dwadzieścia-trzydzieści długich susów i jestem w samolocie. Parę sekund później rozpędzam go do startu.

Godzina 12.02: wznoszę się stromo w bezchmurne niebo.

Godzina 12.10: pułap: 4500 metrów. Poprawiam maskę tlenową. Jest okropnie zimno.

„Bandyta w Cezar-Ida – Hanni-siedem-zero.”

„Wiktor, wiktory; zrozumiałem” – odpowiadam.

Pułap: 6000 metrów.

„Bandyta w Cezar-Kurfürst.”

„Wiktor, wiktory; zrozumiałem.”

Pułap: 6600 metrów. Wejdę na 7500. Po prostu muszę go dzisiaj dorwać.

„Bandyta w Berta-Ludwig.”

Prawdopodobnie zatacza łuk nad północnym końcem cieśniny, zmierzając w kierunku miejsca cumowania naszych okrętów.

Jestem na 7500 metrach, lustrując wzrokiem niebo. Z przodu, nieco na lewo dostrzegam w powietrzu maleńką, ciemną kropkę na tle śnieżnego krajobrazu.

To mój Spitfire, zostawiający za sobą krótką smugę kondensacyjną. Leci szerokim łukiem, kierując się w głąb Trondheimsfjordu. Utrzymuję pułap i bacznie obserwuję swoją ofiarę. Znalazł się nad swym celem, Anglik zatacza dwa pełne koła. Robi zdjęcia.

Wykorzystuję to, by zająć pozycję nad nim. Najwyraźniej jest tak pochłonięty wykonywaniem swego zadania, że mnie nie zauważa. Jestem teraz około 900 metrów nad nim.

Po chwili rusza z powrotem, obierając kurs na zachód. Otwieram szeroko przepustnicę i rzucając się na niego z góry, sprawdzam broń. W kilka sekund siedzę mu na ogonie. Ognia!

Moje smugacze znikają w jego kadłubie. Zaczyna się więc i kręcić jak szalony. Nie mogę pozwolić mu uciec. Nie przestaję strzelać do niego wszystkim, czym tylko mogę.

Nurkuje, a następnie wyprostowuje tor lotu. Zaczyna ciągnąć za sobą warkocz dymu, który stopniowo gęstnieje. Znowu strzelam.

Wtem coś znieacka rozbryzguje się o moją szybę. Olej. Z mojego silnika? Nic przed sobą nie widzę i tracę z oczu Spitfire’a. Szlag!

Mój silnik wciąż pracuje bez zakłóceń. Najwyraźniej olej dostał się z poważnie uszkodzonego Spitfire’a, gdy moje pociski rozerwały mu chłodnicę oleju.

Odbijam nieco na prawo, tak aby móc dalej widzieć Anglika przez boczną szybę. Stopniowo wytraca prędkość, lecz nadal leci. Smuga dymu się przerzedza.

Wówczas inny Messerschmitt pojawia się w zasięgu wzroku, wznosząc się po mojej lewej stronie. To porucznik Dieter Gerhard, mój dawny kolega. Powiadamiam go przez radio, że nie mogę prowadzić ognia. „W takim razie pozwól mi go wykończyć, Heinz!”

Otwiera ogień. Prawe skrzydło Spitfire’a odrywa się. Jak zwiędły, jesienny liść, samolot bezwładnie opada w kierunku ziemi.

Co z pilotem? Żyje? Czuję ścisk w gardle. Polubiłem tego chłopaka. Jeśli jeszcze żyje, to dlaczego nie skacze?

Spitfire spada, teraz już jak paląca się pochodnia, w kierunku śnieżnych pól. Rozbija się i doszczętnie spłonie. A razem z nim pilot.

Nagle zdaję sobie sprawę, że krzyczę, jak gdyby mógł mnie usłyszeć: „Skacz, stary, skacz!”. W końcu on też jest człowiekiem – żołnierzem i pilotem, tak samo jak ja kochającym niebo i chmury. Może ma żonę, dziewczynę taką jak Lilo?

„Skacz, stary, skacz!”

Wtem od płomieni coś się odrywa i zaczyna spadać. Biały spadochron otwiera się i z wolna zaczyna dryfować w dół, w kierunku gór.

W sercu czuję teraz czystą radość. To moje pierwsze powietrzne zwycięstwo. Dopadłem swego przeciwnika, a on żyje.

Wspólnie z Dieterem dzielimy się butelką brandy. Wznosimy toast za naszych kolegów pilotów, a następny za Anglika. Dieter sprowadza go do nas, lądując w górach wyposażonym w płozy Fieselerem Storchem. Anglik jest wysokim, szczupłym podporucznikiem RAF. Szklaneczka brandy dobrze mu robi. Gdy wyjaśniam, w jaki sposób cała butelka trunku została zadedykowana jemu, śmieje się razem z nami.

6 marca 1942

Gdy rankiem Dowództwo Sił Powietrznych (*Luftflotte*) rozkazuje nam przenieść się z powrotem do Niemiec, wszyscy są zaskoczeni. Nocna impreza nie zakończyła się na jednej butelce brandy, o czym przypomina mi łupanie w głowie.

W południe na lotnisku ląduje eskadra myśliwców bombardujących. Przekazujemy im kontrolę nad obiektem.

Przemierzając bezchmurne niebo, rozpoczynamy lot na południe. Prowadzi dwusilnikowy Messerschmitt 110, wyposażony w automatycznego pilota i radiokompas. Mamy lecieć bez przystanku do Oslo (Fornebu). Przy ograniczonej pojemności zbiorników paliwa naszych samolotów jest to maksimum zasięgu.

Jak zwykle zachwyca mnie piękno górskiej scenerii Norwegii, z jej rozległymi, przykrytymi śniegiem polami i masywami lodowymi, pooranymi wąwozami tak wąskimi i głębokimi, że słońce nie zawsze dociera do ich dna. Dalej, za poszarpanymi nadbrzeżnymi klifami, na morzu widać rozsiane maleńkie wysepki i wystające z wody skały.

Lecimy w rozciągniętym, luźnym szyku. Silnik pracuje równo i tak monotennie, że z wysiłkiem powstrzymuję się od zaśnięcia. Nie ma rozmów przez radio.

Przelatujemy nad wysokim łańcuchem górskim niedaleko Rorös. Krajobraz jest przepiękny. Niezbyt przyjemna jest za to myśl o ewentualnej konieczności lądowania awaryjnego na tak poszarpanym terenie albo skoku ze spadochronem w jedną z przepaści.

Wygłąda na to, że zepsuł mi się wskaźnik poziomu paliwa. Gdyby był sprawny, oznaczałoby to, że spalam trzy razy więcej niż wynosi norma. Oczywiście, że to niemożliwe: z doświadczenia wiem, jak oszczędny jest naprawdę mój silnik.

Robię kilka zdjęć. Wyślę je Lilo. Lilo! Kilka tygodni temu wyjechała do swej ciotki w Tübingen. Wkrótce będziemy mieć dziecko. Napisała, że w sierpniu. Zaczynam obliczać, kiedy po raz ostatni się widzieliśmy...

Co się dzieje?! Pali się czerwona kontrolka poziomu paliwa. Dobry Boże! Ale to jest zwyczajnie niemożliwe. Jesteśmy w powietrzu dopiero od około trzydziestu minut.

Czuć ostry zapach benzyny. Dopiero teraz zdaję sobie z tego sprawę. Czy to możliwe, że... Niech to wszystko szlag! Ja to już mam szczęście: zostać bez paliwa tu, gdzie jedyne, co mogę zrobić, to spaść gdzieś w ten lodowaty bezmiar!

Wywołuję przez radio kapitana Losigkeita: „Jumbo-dwa do Jumbo-jeden; Jumbo-dwa do Jumbo-jeden: mam wyciek ze zbiornika albo z przewodu paliwowego. Koniec paliwa. Zostało mi pięć minut na lądowanie awaryjne.”

Dowódca odpowiada, klnąc. Nie może w żaden sposób pomóc i obaj o tym wiemy.

„Jumbo-dwa, wychodzę z szyku. Wyłączam się.”

Muszę zejść i rozejrzeć się za jakimś miejscem do lądowania, zanim silnik całkiem się zatrzyma.

– Powodzenia! Szczęśliwego lądowania! – życzą mi koledzy i lecą dalej. Nie mogą się spóźnić. Dla nich również każda minuta jest cenna.

Wszystkie góry w dole mają powyżej 1500 metrów. Pokryte są rozległymi łachami śniegu, ale kiedy obniżyłem pułap, zobaczyłem, że są usiane szczelinami i głazami. Lądowanie tam jest bez szans: tak samolot, jak i ja rozbilibyśmy się na kawałki.

Resztki sennieści przysły bez śladu, mam nerwy napięte jak postronki. Widzę przed sobą lodowiec, którego koniec przechodzi w malutkie górskie jezioro. Jest zamrożone i przykryte śniegiem. Na pewno głębokie. Czy lód wytrzyma? Musi mnie utrzymać: po prostu nie ma innego wyjścia.

Przysposobiam się do awaryjnego lądowania. Moment przyziemienia musi być bardzo delikatny i wypaść dokładnie na końcu lodowca. Mniej gazu, klapy w dół, śmigło w chorągiewkę. Ziemia zbliża się pędem. Podwozie zostawiam wciągnięte. Teraz spokojnie; kontakt miękki jakbym lądował na maśle. Płatki śniegu wlatują w kłębach wysoko w powietrze. Przez około 100 metrów ślizgam się po trzeszczącym lodzie. Wreszcie samolot staje. Otwieram kopułę, wyskakuję na skrzydło i wyciągam z luku bagażowego torbę lotniczą i podszywaną futrem kurtkę. Lód zdaje się jęczeć pod ciężarem. Trzeszczy i miejscami pęka. Wytrzyma?

Biegnę do skalistego brzegu i czuję wdzięczność, znów mając pod stopami twardy grunt. Udało mi się ledwo, ledwo. Trzęsą mi się kolana. Wielu pilotów próbowało już lądowania awaryjnego na tych obszarach i przypląciło to życiu.

Dochodzi 15.00. Za godzinę wylądują w Oslo i zorganizują pomoc. Widzieli, gdzie się odłączyłem. Dziś jednak nie ma szans, aby wyciągnęli mnie z tarapatów.

Zauważyłem wcześniej, że na zachód od miejsca, w którym się teraz znajduję, biegnie z północy na południe wąwóz. Przez kilkaset metrów brnę w tamtym kierunku przez głęboki śnieg. Ze szczytu wzniesienia mogę zlustrować jar. Po przeciwnej stronie, blisko 600 metrów niżej, dostrzegam drogę. Strome urwiska są dla mnie przeszkodą nie do przebycia. Poza drogą, na ile jestem w stanie stwierdzić, nie ma wokół ani śladu cywilizacji.

Mój samolot wciąż leży płasko w zwałach śniegu. Wydaje mi się, że lód okaże się wystarczająco gruby, by utrzymać spoczywającą na nim ciężar. Będę musiał spędzić noc w kabinie.

Zaczynam odczuwać głód. W kieszeni spodni nad kolanem mam trochę czekolady i kilka papierosów. Do rana starczą. Dobrze, że

zanim wyruszyliśmy, pomyślałem o włożeniu do luku bagażowego skórzanej kurtki. Teraz się przydaje, bo robi się coraz zimniej.

Po zapadnięciu ciemności rozkładam spadochron i zawijam się w obszerne, jedwabne fałdy. Dzięki temu nie tracę ciepła. Następnie wciskam się w fotel i zamykam kopułę. W nocy obserwuję, jak pędzące chmury śniegowe mkną po niebie, aż wreszcie zapadam w sen.

*7 marca 1942*

W nocy budzę się kilka razy, zeszywniały i obolały od siedzenia w niewygodnej pozycji. Często wychodzę przebiec się dokoła po śniegu, by rozprostować nogi. Koło północy zaczyna obficie śnieżyć. Rankiem z mojego Messerschmitta widoczne pozostają jedynie ogon i śmigło.

Wciąż pada drobny śnieg. Wzrokiem nie sięgam dalej niż na kilkadziesiąt metrów. Pomoc z powietrza jest wykluczona. Czy kiedykolwiek mnie znajdą?

Nie ma sensu, żebym próbował iść piechotą, bo prędko straciłbym wszelkie poczucie orientacji w tej zamieci. Jest 8.00. Zjadam tabliczkę czekolady, a później zaczynam żuć tytoń z papierosa. Żuję, ponieważ po pierwsze nie mam ognia, a po drugie nie palę. Pomaga to zabić głód.

Pozostaję w samolocie, ponieważ jest tu cieplej, ale od czasu do czasu wychodzę na zewnątrz rozprostować nogi. Grzebię trochę przy przyrządach i stwierdzam, że elektryka jest wciąż w nienaruszonym stanie. Kilkakrotnie strzelam z karabinów. W miejscach, gdzie kule trafiają w brzeg jeziora, w górę podrywają się niewielkie fontanny śniegu. Odgłos wystrzałów roznosi się echem wśród górskiej ciszy. Słyszalny jest pewnie całe kilometry stąd.

Cierpliwie czekam, godzina za godziną. Zaczęli już mnie szukać, czy nie? Żuję parę następnych papierosów. Jestem naprawdę głodny. Zawarta w tytoniu nikotyna uśmierza ssanie w żołądku.

Ani na chwilę nie przestaje padać. Jest 14.00. Zrywa się nieprzyjemny wiatr.

Co godzinę wystrzeliwuję z karabinów krótkie serie. Jeśli w nocy się wypogodzi, wystrzelę rakiety sygnalizacyjne.

W wieczności oczekiwania zatracam wszelkie poczucie czasu. Znowu jest noc. Pomiatany wicherą śnieg zacina po powierzchni lodowcowego jeziora.

Jedwab spadochronu jest miękki – miękki niczym suknia pięknej kobiety... łatwo jest moim myślom się błąkać, lecz znalezienie wyjścia z sytuacji to całkiem inna sprawa. Jestem zziębnięty do szpiku kości i godzinami po prostu siedzę, trzęsąc się jak pies, mimo skórzaną kurtki i jedwabiu spadochronu. To prawdopodobnie brak pożywienia. Mój żołądek skręca się po całej dawce tytoniu, który przeżułem.

Próbuję zasnąć, czując mdłości, głód i chłód.

8 marca 1942

Znowu jest południe. Śnieg przestał padać. Muszą mnie dziś znaleźć: muszę się stąd wydostać. Cały czas strzelam krótkimi seriami. Muszą mnie dziś znaleźć.

O 16.00 słyszę szczekanie psa. Po minucie moim oczom ukazuje się przepiękny seter irlandzki, który sprawia mi hałaśliwe powitanie. Wkrótce potem wymieniam uścisk dłoni z porucznikiem z pułku alpejskiego.

9 marca 1942

Nocą zabrali mnie samochodem do Oslo. Natychmiast melduję się u oficera dyżurnego w Kwaterze Dowództwa Sił Powietrznych (*Luftflottenkommando*).

Tego ranka mogłem się porządnie wyspać w pozostawionym do mojej dyspozycji pokoju hotelowym. W południe z portu lotniczego wylatuje do Rzeszy samolot transportowy. Ma mnie wysadzić w Aalborg w Danii. Czyli tam, gdzie przebywa teraz dywizjon Losigkeita, uziemiony przez złą pogodę.

10 marca 1942

Moi koledzy urządzili mi prawdziwe przyjęcie, gdy do nich wczoraj dołączyłem. Wszyscy zazdroszczą mi pięknego setera irlandzkiego, Turita. Odkupiłem go od oddziałów alpejskich.

O 15.11 lądujemy z powrotem w Jever. Podczas lotu Turit leżał spokojnie w luku bagażowym za pancerną przegrodą za moimi plecami.

Dywizjon specjalny zostaje rozwiązany. Dieter i ja wracamy do naszego starego pododdziału.

21 czerwca 1942

Od czasu powrotu z Norwegii wykonałem ponad sto pięćdziesiąt lotów bojowych, patrolując obszar Morza Północnego z baz w Jever, Wangerooze i Husum.

Wszyscy piloci są doświadczonymi lotnikami i wspaniałymi ludźmi. Dowódcą jest kapitan Dolenga, a ja jego zastępcą, zaś porucznik Gerhard, którego znam z 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, jest naszym oficerem technicznym. Porucznik Steiger dołączył do eskadry parę miesięcy temu. Ten wysoki, jasnowłosy chłopak jest znakomitym pilotem, który zestrzelił swego pierwszego Blenheim'a podczas ataku Brytyjczyków na jeden z konwojów naszej marynarki kilka dni temu.

Chorażowie Maul, Voget i Döbrik są starymi żołnierzami. Wszyscy zostali odznaczeni Krzyżem Żelaznym Pierwszej Klasy za bitwę o Wielką Brytanię. Starsi sierżanci Wenneckers i Raddatz rozpoczęli loty bojowe w Holandii rok temu. Sierżant Biermann z Berlina, mężczyzna niewielkiej postury, trafił do eskadry z Rosji, tak jak ja. Na początku wojny służył w piechocie, w Polsce.

Personel obsługi naziemnej również składa się ze znakomicie wyszkolonych techników. W cywilu przeważnie byli wykwalifikowanymi rzemieślnikami. Zawodowi żołnierze, jak piloci, stanowią jedynie niewielki procent.

Niemal od roku szefem mojej obsługi naziemnej jest kapral Arndt. Ten zaufany chłopak, nasz Messerschmitt 109 i ja tworzymy nierozzerwalne trio, i tak ma pozostać przez następne lata.

Nie można też zapomnieć o naszych czworonożnych przyjacielach. Turit, mój seter, jest piękny, rozpieszony i – jako najszybszy pies w siłach powietrznych – kapryśny niczym primadonna. Natomiast Fips, uwielbiana przez wszystkich mała, to urodzony anarchista: nie ma pojęcia o dyscyplinie. Pewnego razu na apelu, podczas przeglądu wojska, ukradł czapkę wizytującego pułkownika i umknął z nią na dach hangaru. Był to najzabawniejszy apel, w jakim kiedykolwiek brałem udział. W rezultacie Fips otrzymał ostrzeżenie, że może się spodziewać przeniesienia na front wschodni. Być może będzie naszą tajną bronią, bo gdy tylko Rosjanie go ujrzą, wybuchną takim śmiechem, że nie będą w stanie strzelać.

I tak oto żyjemy wspólnie jako lotnicy, w naszym dziwnym, małym świecie, na końcu pasa startowego.

22 czerwca 1942

Wczoraj wieczorem z zaskoczeniem przyjęliśmy rozkaz wydzielania z eskadry sekcji i przeniesienia jej pod moim dowództwem do Holandii. Dla celów operacyjnych podlegam bezpośrednio dowództwu dywizji, gdzie wprowadza się w życie najnowocześniejszą metodę naprowadzania lotnictwa myśliwskiego i przechwytywania.

Przez noc nasze samoloty wyposażono w radiostacje operujące na falach ultrakrótkich. Mam rozkaz przeprowadzić w warunkach bojowych dokładne testy nowego systemu „Y”, i w tym celu dostaję wolną rękę i szeroki zakres uprawnień. Wśród dokumentów z dowództwa dywizji otrzymuję pisemne upoważnienie następującej treści:

*Porucznik Knoke jest przydzielony do Oddziału Eksperymentalnego XII Korpusu Lotniczego w celu przeprowadzenia specjalnych misji lotniczych, związanych testami najwyższej wagi. Rozkazem Naczelnego Dowództwa Sił Powietrznych (OKL) prace te należy traktować jako niezbędne dla prowadzenia działań wojennych.*

*Zaświadczą się, że wyżej wymieniony jest niniejszym upoważniony do lądowania na wszystkich lotniskach, łącznie z tymi, które*

*nie należą do I. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego i XII Korpusu Lotniczego.*

Rozkaz podpisany jest przez majora ze Sztabu Generalnego przy Kwaterze Głównej Dywizji.

Wprowadzenie nowego systemu „Y” oznacza ogromną poprawę w komunikacji radiowej dalekiego zasięgu pomiędzy samolotami w powietrzu i ziemią. Mówiąc językiem wojskowym, naziemne bazy kontrolne będą w stanie w każdej chwili lokalizować i naprowadzać nasze myśliwce.

Sam pokój mieszczący stanowisko kontroli jest ogromnym, betonowym bunkrem pancernym. Pośrodku stoi wielka mapa Holandii na szklanej płycie o powierzchni blisko trzech metrów kwadratowych. Dalej znajduje się podwyższenie, gdzie w gąszczu słuchawek i mikrofonów siedzą dziewczyny z sił powietrznych. Ze stacji radarowych rozlokowanych wzdłuż wybrzeża otrzymują meldunki o nadlatujących samolotach nieprzyjaciela i zapalają lampki, które są potem przesuwane po mapie, tak by utrzymać aktualne rozmieszczenie ich pozycji. Za pomocą systemu „Y” inne dziewczyny lokalizują nasze myśliwce i również nanoszą je na mapę.

Z przodu, przed mapą, jest drugie podwyższenie, a na nim skomplikowany układ mikrofonów i przełączników. Stąd każda formacja myśliwców może być osobno naprowadzana przez oficerów nawigacyjnych za pomocą radiotelefonu nadającego na falach ultrakrótkich. Jedno spojrzenie na mapę wystarcza, by w dowolnej chwili uzyskać kompletny obraz zmieniającej się sytuacji.

Nad całością czuwa dowódca dywizji, który siedzi przy swym biurku wraz ze starszym oficerem sztabu generalnego i dowódcą zwiadu.

To tu zbiega się cała radiowa, telefoniczna i dalekopisowa sieć informacyjna z obszaru dywizji. Obok znajduje się pokój, w którym zbiera się, a następnie nanosi prognozy pogody ze wszystkich stacji meteorologicznych, zanim zostaną one przekazane dalej do

głównego stanowiska kontrolnego. Oprócz tego dwa piętra w budynku zajmują biura służb operacyjnych, administracyjnych i technicznych.

W przybliżeniu 1000 oficerów, podoficerów, żołnierzy, techników, meteorologów, urzędników administracji, a także wiele bardzo ładnych dziewcząt nieustannie, w dzień i w nocy, zapewniają funkcjonowanie centrali naprowadzania lotnictwa myśliwskiego jako mózgu zawiadującego operacjami.

*18 sierpnia 1942*

W ciągu ostatnich dwóch miesięcy wykonałem ponad dwieście lotów testowych. Kilkakrotnie byliśmy atakowani w rejonie ujścia Schelde przez Anglików, którzy często mieli znaczną przewagę liczebną. Kilka razy ledwie uszliśmy cało.

Eksperymenty z systemem „Y” dały wielce satysfakcjonujące rezultaty. Wszystkie pułki lotnictwa myśliwskiego na zachodzie wyposażane są w sprzęt, który przetestowaliśmy. W Stade, Metz, Monachium, Wiedniu i Berlinie buduje się kolejne podobne centrale kontroli lotów myśliwskich.

Naczelne Dowództwo Sił Powietrznych przygotowuje się na możliwość zintensyfikowanych nalotów na terytorium Rzeszy, spodziewanych w związku z przystąpieniem do wojny Stanów Zjednoczonych.

*2 października 1942*

Kilka miesięcy temu Messerschmitt 109E został zastąpiony ulepszonym 109F. Parę dni temu z taśm produkcyjnych zaczęły zjeżdżać pierwsze modele typu „G”. Osiągi „Gustawa” (jak nazywamy Messerschmitta 109G) wydają się, przynajmniej jak do tej pory, zdecydowanie przewyższać osiągi Spitfire’a.

Kapitan Marseille, którego poznałem prawie dwa lata temu jako kadeta w Berlin Sportpalast, zestrzelił nie mniej niż szesnaście Spitfire’ów podczas jednej misji na swym Gustawie. Przed paroma

tygodniami otrzymał osobiście z rąk Führera najwyższe niemieckie odznaczenie za odwagę po zestrzeleniu 150 nieprzyjacielskich samolotów nad Afryką.

Dwa dni temu, wciąż niepokonany przez wroga, Hans Joachim Marseille zginął śmiercią lotnika w pobliżu El Alamejn. Silnik jego Gustawa zniemacka stanął w płomieniach, gdy samolot był w powietrzu. Z wynikiem 158 zestrzeleń Marseille wyskoczył z maszyny, lecz spadochron zaczął się o statecznik wysokości. Koledzy przynieśli jego ciało z pustyni. Straciliśmy asa myśliwskiego numer jeden w Niemczech.

Dzisiaj wydarzyło się coś bardzo osobliwego, zaledwie kilka godzin po tym, jak dowiedzieliśmy się o śmierci Marseille’a.

O godzinie 12.15 mieliśmy alarm. Wystartowałem ze starszym sierżantem Wenneckersem jako skrzydłowym. W rejonie Oldenburga zauważono Mosquito przeprowadzające rozpoznanie.

Wenneckers zostawał coraz bardziej w tyle. Na 3600 metrach kompletnie straciłem go z oczu.

Próbowałem wywołać go przez radio, ale nie było żadnej odpowiedzi. Wtedy zauważyłem palący się wrak samolotu, który dopiero co się rozbił na rozległej równinie poniżej.

Wenneckers...?

Zanim zdołałem osiągnąć pułap, na którym leciał Mosquito, samolot był już daleko. Zaniechałem pościgu i zszedłszy trzema lub czterema szerokimi spiralami, wylądowałem w Jever.

Wylądowałem i ledwie mogłem uwierzyć własnym oczom. Wenneckers we własnej osobie stał obok i śmiał się ze mnie. Jego Gustaw zniemacka zapalił się w powietrzu bez ewidentnej przyczyny, dokładnie w taki sam sposób, jak samolot, którym trzy dni wcześniej leciał nad Afryką Marseille. Ogień pojawił się w przedniej części silnika, który wciąż pracował bez zakłóceń.

Wszyscy jesteśmy zbici z tropu tym tajemniczym wypadkiem. Przed paroma dniami 4. Eskadra też straciła jednego Gustawa w identycznych okolicznościach. Docierające do nas meldunki z innych dywizjonów opisują to samo zjawisko.

Gdy patrzę na swój samolot, zaczynam mieć złe przeczucia.



31 października 1942

Kilka dni temu kapitan Dolenga został przeniesiony do myśliwców nocnych. Tymczasowo pełnię funkcję dowódcy eskadry.

Od rana, mimo złej pogody, latamy na patrolu eskortowe w porozumieniu z marynarką wojenną.

O 14:14 nadchodzi meldunek, że nasz konwój zaatakowany został przez Blenheimy. Dwie minuty później jestem w powietrzu, razem z porucznikiem Gerhardem. Patrol morski już walczy. Dowódca sekcji, starszy sierżant Dobrik, prosi o wsparcie. Brakuje im paliwa i za kilka minut będą zmuszeni lądować.

W ciągu dziesięciu minut docieram do konwoju. Na północ ode mnie koledzy prowadzą szybki, zaciekły pojedynek z czterema Blenheimami. Gdy nadlatuję, jeden z nich jest już w płomieniach, a kilka sekund później spada do morza. Inne próbują uciekać we mgłę. Nie tracę ich z oczu i gotuję się do zaatakowania ostatniego Blenheimu.

Posławszy w jego kierunku długą serię z działka i obydwu karabinów pokładowych, zauważam, że pali mu się prawy silnik. Ostro wznosi się w niskie chmury, gdzie nie widać już niczego, oprócz czerwonej łuny.

Po tym, jak wylądowałem, z jednej z naszych łodzi ratunkowych nadchodzi meldunek o Blenheimie spadającym w płomieniach z niskich chmur i znikającym w morzu w sektorze odniesienia Anton-Quelle-trzy.

To musi być mój samolot, i w związku z tym zaliczam sobie drugie zestrzelenie.

6 listopada 1942

Godzina 12.00: z dowództwa dywizji nadchodzi meldunek o nadlatujących dwóch Mosquito. W tym samym momencie dzwoni mój telefon. Porucznik Kramer, oficer nawigacyjny naszej dywizji, dzwoni, żeby zapytać, czy mogę polecieć przy tak złej pogodzie.

Odpowiadam przecząco. Pułap chmur wynosi zaledwie 30 metrów, a widoczność jest po prostu zerowa. Nie widzę nawet przeciwległej strony lotniska.

„Przykro mi, Kramer, nie da rady. Tak czy owak, przy takiej paskudnej pogodzie ci dwaj Anglicy pospadają na nosy bez naszej pomocy.”

Pada od kilku godzin – stała, nieustająca mżawka. Piloci posiadają dokoła, grając w karty lub pisząc listy do domu, albo śpią na łózkach polowych w sąsiednim pokoju.

Z nadchodzących co jakiś czas meldunków o pozycji wroga nanoszę na mapę drogę, po której zmierzają Mosquito. W rzeczy samej zmierzają w głąb lądu, przelatując nad sercem Rzeszy. Niepełna godzinę później otrzymujemy meldunek, że są już nad Berlinem, gdzie otwiera do nich ogień nasza artyleria przeciwlotnicza. Odważne chłopaki, oj tak. Latanie przy takiej pogodzie to nie bułka z masłem.

Znowu dzwoni telefon.

„5. Eskadra. Porucznik Knoke.”

Tym razem to pułkownik Henschel, dowodzący formacjami myśliwców obrony powietrznej w rejonie przybrzeżnym Morza Północnego.

„Jaka pogoda u ciebie, Knoke?”

„Nie może być gorsza, pułkowniku. Widoczność najwyżej do kilku metrów.”

„Będziesz musiał polecieć, Knoke, i to wszystko. Właśnie miałem telefon od marszałka Göringa. Dostał jednego ze swych ataków furii. Dlaczego nie jesteśmy w powietrzu? Według nas pogoda jest zbyt zła, by latać, a jednak ci przekłęci Anglicy potrafili dotrzeć do Berlina. Wyobrażasz sobie, że powiem to marszałkowi? Te Mosquito muszą zostać zestrzelone za wszelką cenę. Zrozumiano?”

„Tak jest.”

„Których pilotów wyślecie?”

„Polecą sierżant sztabowy Wenneckers i ja, pułkowniku.”

„Bardzo dobrze – i powodzenia!”

„Dziękuję, pułkowniku.”

Wraz z Wenneckersem jesteśmy jedynymi pilotami w pułku z doświadczeniem w ślepym pilotażu. Nieraz lataliśmy już przy paskudnej pogodzie.

Startujemy o 13.30.

Przed sobą nie widzę prawie nic. Cholerny deszcz! Lecąc nisko, przemykamy się ponad dachami, drzewami i liniami energetycznymi. Kontakt radiowy z ziemią jest dobry. Naprowadza mnie porucznik Kramer.

Anglicy są w okolicach Bremy i zmierzają w kierunku północno-zachodnim. Doświadczenie pozwala oczekiwać, że będą lecieć nad Wyspami Fryzyjskimi.

Kieruję się w stronę wybrzeża. Nad morzem pogoda jest nie lepsza.

Meldunek z ostatniej chwili podaje pozycję Mosquito w sektorze odniesienia Berta-Quelle-osiem, na kursie trzy-jeden-pięć. Teraz w każdej chwili możemy zauważyć drani, jeśli będziemy mieć oczy szeroko otwarte. Gdyby tylko przestało padać! Musimy uważać, by nie wlecieć na jakąś przeszkodę.

Godzina 13.47.

Przed sobą nie widzę kompletnie nic. Szału można dostać. Baza nadaje: „Powinniście ich już widzieć. Spróbujcie trochę na lewo.”

Nie odpowiadam, bowiem z szarugi przede mną wyłania się cień. Mosquito.

On także mnie zauważył. Przechyliła się o dziewięćdziesiąt stopni i robi ostry zakręt w lewo, końcem skrzydła sunąc niemal po wodzie. Teraz przekrzywia się w prawo. Potem znowu odbija w lewo.

„Nie, nie, przyjacielu. Nie tak łatwo pozbyć się Knokego” – za każdym razem, gdy skręca, strzelam, celując przed jego dziób.

Lecimy nisko, bardzo nisko, zmierzając w kierunku otwartego morza. Mój Anglik zostawia za sobą cienką smugę dymu. Na pełnym gazie podąża kursem trzy-dwa-zero. Leci z cholernie dużą prędkością. Ale mój dobry Gustaw jest w stanie utrzymać tempo. Siedzę Anglikowi na ogonie. Wenneckers stopniowo zostaje w tyle. Ta ogromna prędkość jest zbyt duża dla jego samolotu.

Chcę otworzyć ogień z możliwie najbliższej odległości, dlatego też staram się zmniejszyć dzielący nas dystans. Powoli, niemal niedostrzegalnie, zbliżam się do przeciwnika. Zamykam klapy chłodnicy i odległość maleje do 45 metrów. Jest w środku mojego celownika.

„Strzelaj, Knoke, strzelaj – TERAZ!!”

Naciskam obydwa spusty. Moja seria trafia go w lewy silnik. Mosquito zbudowany jest z drewna. Ogień natychmiast zajmuje skrzydło, które odrywa się u nasady. Kilka sekund później De Havilland Mosquito znika w zielonych głębinach Morza Północnego.

To mój trzeci.

Na powierzchni wody pozostaje tylko tłusta plama. Ocieram pot z twarzy.

*23 grudnia 1942*

O 11.30 wracam z patrolu eskortowego ochraniającego konwój na morzu. Dziesięć ogromnych frachtowców w towarzystwie niszczyciela i czterech ścigaczy znajduje się w delcie Wezery. Podczas przyływu przepłyną do Bremerhaven.

O 11.50 znowu lecę do konwoju. Stojący na pokładach członkowie załóg machają, gdy nad nimi przelatujemy. Będą mieli szczęście, jeśli uda im się dziś dotrzeć do portu.

Po dwudziestu minutach w powietrzu dostaję rozkaz lądowania. Ledwo co wylądowałem, mój samolot dopiero co został zatankowany, a tu rozlega się alarm.

W kierunku naszych statków od strony pełnego morza nadlatują Blenheimy. Przechwyтуjemy je na północ od Norderney. Jest ich dwóch, ale w momencie, gdy nas spostrzegają, znikają w chmurach i nie pojawiają się powtórnie. Szkoda! To mój sto pięćdziesiąty lot bojowy. Miło by było uczcić tę okazję, dodając jeszcze jednego do mojego konta.

Jutro wigilia. Lilo ma przyjechać z Ingrid, naszą małą córeczką.

*24 grudnia 1942*

Wigilia Bożego Narodzenia.

Spokój po obu stronach. Przyjaciele i wrogowie jednakowo przestrzegają milczącego zawieszenia broni.

Lilo i ja znów jesteśmy razem. Po raz pierwszy w trójkę zasiadamy pod błyszczącą choinką. Trzymam na rękach małą Ingrid. Wyciąga swe małe rączki, chcąc dotknąć światełek na choince.

Wszędzie wokół panuje dziwny spokój i cisza. Lilo całuje nasze dziecko i mnie. Jej usta są na wpół otwarte, pełne ciepła i czułości. Zapach perfum na jej sukni miesza się z aromatem sosnowych igieł. Pokój wypełnia duch szczęścia i radości.

Po cichu dołącza do nas Dieter Gerhard. Całuje dłoń Lilo i życzy nam wesołych świąt. Później idziemy razem do kwater żołnierzy eskadry. Odwiedzamy każdy pokój. Żołnierze udekorowali wszystkie choinkami lub jodłowymi gałązkami. Leżą teraz na swych łóżkach, czytając, paląc, rozmyślając, lub siedzą przy stołach, pisząc albo grając w karty.

– Wesołych świąt!

– Dziękujemy, poruczniku! Nawzajem!

Razem z Dieterem wracamy później do mojego pokoju. Na dworze leży śnieg. Tu, gdzie jesteśmy, tak blisko morza, to niezwykły widok. Z kwatery kompanii dowodzenia dochodzą dźwięki akordeonu:

– *Stille Nacht, heilige Nacht...* Cicha noc, święta noc...

To najpiękniejsza z niemieckich kolęd. Nawet Brytyjczycy, Francuzi i Amerykanie śpiewają ją tego wieczoru. Czy oni wiedzą, że to niemiecka pieśń? I czy są w stanie w pełni zrozumieć jej prawdziwe znaczenie? Dlaczego ludzie na całym świecie nienawidzą nas, Niemców, a mimo to śpiewają niemieckie piosenki, grają muzykę niemieckich kompozytorów, takich jak Beethoven i Bach, i recytują poezję wielkich niemieckich twórców? Dlaczego?

Do późna w nocy Dieter, Lilo i ja siedzimy w moim przytulnym pokoju gościnnym, w wygodnych, głębokich fotelach, przy wazie aromatycznego, gorącego ponczu. W nastroju do wspomnień, wspólnie z Dieterem powracam pamięcią do wydarzeń roku, który właśnie zmierza ku końcowi. Ileż to razu siadywaliśmy przy tym stole z kapitanem Dolengą i porucznikiem Steigerem. Gerd Steiger... ten cichy, wysoki, płowowłosy chłopak, zestrzelony na naszych

oczach przez Mosquito nad południową stroną lotniska... Znaleźliśmy jego ciało pod na wpół otwartym spadochronem...

Lilo przysłuchuje się nam w milczeniu. Uśmiecha się i gładzi długie, proste włosy Dietera. Gdy ten się podnosi, aby nas pożegnać, chwieje się nieco na nogach. Nasz poncz był chyba nieco ponad jego siły. Zabieram go do jego pokoju.

Gdy powracam, Lilo opiera się w zamyśleniu o drzwi sypialni, wpatrzona w półmroku w Ingrid. Nasze dziecko leży cicho w małym łóżeczku i spokojnie śpi.

W końcu jesteśmy sami, sami razem...

# 5

27 stycznia 1943

7 stycznia powierzono mi kierownictwo kursu szkoleniowego dla nowych podoficerów, organizowanego co roku zimą przez 2. Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego. W zeszłym roku też musiałem go prowadzić. W rezultacie znany jestem w pułku jako „ostatni Prusak”. Muszę jakoś żyć z tym przezwiskiem, chociaż tak naprawdę niewiele mnie to obchodzi. My, lotnicy, zasadniczo nie przywiązujemy wielkiego znaczenia do pokazowych musztr paradnych, choć zwracamy uwagę na każdy rodzaj treningu, który podnosi sprawność, wytrzymałość i skuteczność bojową żołnierza.

Wytrzymałość i skuteczność bojowa nabierają żywotnego znaczenia dla każdego niemieckiego żołnierza. Trudy wojenne, jakie musimy znosić, są niewiarygodne. Rosja jak dotąd kosztowała nas najwięcej wysiłku i ofiar. Przed paroma dniami przegraliśmy batalię o Stalingrad. W ten sposób zakończyła się największa bitwa w historii tej wojny.

Zwracając się do moich kursantów-podoficerów, obserwuję ich ponure twarze, kiedy pokrótce opisuję zakrojoną na wielką skalę operację kleszczową, która doprowadziła do okrążenia i unicestwienia niemieckiej 6. Armii.

Wychodzę samotnie na pas startowy. W skład armii Paulusa wchodził pułk z mojego rodzinnego miasta. Wiem, że służyło w nim wielu moich kolegów z klasy i mnóstwo innych chłopaków z Hameln, towarzyszy mojej młodości. Zostali odciągnięci od swych matek przez nowego Szczurołapa.

Patrząc ponad rozległymi śnieżnymi połaciami, oczyma wyobraźni widzę groby – tysiące, tysiące grobów, każdy oznaczony stalowym hełmem zawieszonym na drewnianym krzyżu – ciągnące się w nieskończoność po zimowych rosyjskich pustkowiach...

Gdyby front wschodni się załamał, cała Europa zostałaby pozostawiona na łasce bolszewizmu.

W południe amerykańskie bombowce pierwszy raz atakują niemieckie wybrzeże Morza Północnego. Spodziewaliśmy się tego od kilku tygodni. Nieprzyjaciel nadlatuje w formacjach ciężkich, czterosilnikowych Consolidated Liberatorów i Boeingów B17. Boeingi znane są, nie bez powodu, jako „Latające Fortece”. Bo dokładnie tym są, ze swoim wyjątkowo silnym uzbrojeniem obronnym, które przysparza bardzo poważnych zmartwień naszemu dowództwu.

Wywiad od miesięcy dostarczał nam informacji o owych gigantycznych samolotach. Krok po kroku udało nam się zaznajomić z każdym szczegółem technicznym ich osiągnięć. Jako piloci myśliwców jesteśmy szczególnie zainteresowani ich uzbrojeniem obronnym. Szesnaście superciężkich karabinów maszynowych jest tak rozmieszczonych, że w polu rażenia nie pozostawiono ani jednego martwego punktu.

Godzinami słuchałem wykładów i dyskutowałem z innymi pilotami, starając się określić najlepsze posunięcia taktyczne. Szybko budowane są modele, używane do analizowania dróg podejścia z każdego kąta i pozycji. Każdą minutę wolnego czasu wypełniają niezliczone ilości obliczeń poszczególnych dopuszczalnych prędkości przy różnych rodzajach ataku. Zestawiamy długie tablice celów, rysujemy szkice i plany, pospiesznie konstruujemy nowe modele.

Od momentu, kiedy dywizjony myśliwskie stacjonujące w rejonie Kanału po raz pierwszy napotkały wroga i nawiązały walkę

z Latającymi Fortecami, nasi najlepsi piloci myśliwscy na bieżąco otrzymują meldunki pozwalające na analizę najmniejszego szczegółu.

Podczas nalotów na cele we Francji zestrzelone zostają pierwsze Fortece i Liberatory. Tym samym czar pryska: mit, że te potwory nie mają słabych punktów, zostaje obalony.

W przygotowaniu na oczekiwane zaciekle walki powietrzne trwają intensywne odprawy załóg samolotów w pułkach myśliwców i samolotów przechwytyjących odpowiedzialnych za obronę Rzeszy.

Stworzenie złożonej sieci ekranów radarowych i budowa dodatkowych baz naprowadzania wyposażonych w stacje „Y” oraz najnowocześniejszy dwukierunkowy sprzęt radiowy znakomicie poprawiły możliwości przechwytywania samolotów i kierowania pościgiem na znacznie większym obszarze.

Jest dla mnie jasne, że dziś, kiedy Amerykanie przypuszczają pierwszy dzienny zmasowany atak na Niemcy, rozpoczyna się nowy rozdział wojny powietrznej.

Wieczorem telefonuję do mojego pododdziału w Jever. Dieter Gerhard i porucznik Frey, który pełni tymczasowo funkcję dowódcy eskadry, mają już na koncie swe pierwsze bombowce. Są niesłychanie podekscytowani. Sierżant Müller został zestrzelony, ale udało mu się bezpiecznie wyskoczyć na spadochronie.

Dzwonię później do dowódcy dywizji z prośbą o natychmiastowe przeniesienie z powrotem do eskadry. W takiej chwili czuję, że moje miejsce jest przy kolegach.

Tej samej nocy wylatuję do Jever.

#### 4 lutego 1943

Od wczesnego ranka jesteśmy w gotowości do startu w razie alarmu. Nasze namierniki radiowe wskazują na silne zgrupowanie nieprzyjacielskich samolotów w rejonie Great Yarmouth.

Mam niesłychaną ochotę się do nich dobrać. Morale w eskadrze jest wyśmienite. Nie ma wątpliwości, że gdy zacznie się widowisko, każdy z kolegów pokaże się z jak najlepszej strony.

11.13: startujemy do przechwycenia. Minutę później przelatuję w szyku nad lotniskiem. Jedenaście samolotów mojej eskadry ciągnie obok mnie.

Wiadomość z bazy: „Tłuste bobasy w sektorze Dora-Nordpol. Wchodźcie na Hanni-osiem-zero.”

Oznacza to, że bombowce są na wschód od Leuwarden i mam wejść na pułap 7500 metrów.

Wtedy w moim silniku zaczynają rozrabiać chochliki. Na wysokości 4500 metrów zaczyna się dławić. Maszyna nie jest w stanie wejść ani trochę wyżej.

Wywołuję Dietera, który przejmuje dowodzenie.

Wściekły odpadam od eskadry i schodzę spiralą do lądowania. Mechanicy zrywają pokrywę silnika. Co się dzieje z tą cholerną maszyną?

Jakiś zator w pompie uniemożliwia prawidłowe dostarczanie paliwa na dużej wysokości. Mechanicy uwijają się jak w ukropie, by usunąć usterkę.

Trzydzieści minut później jestem z powrotem w powietrzu.

„Tłuste bobasy w Friedrich-Paula.”

To daleko na południe. Dodaję gazu. Silnik pracuje teraz w porządku. Na wysokości 6000 metrów przebijam się przez warstwę chmur. Muszę dogonić szyk.

7500 metrów: „Tłuste bobasy w Gustaw-Paula.”

Dranie lecą na południe, jakieś 250 kilometrów stąd.

„Leć kursem dwa-zero.”

Zaraz, co to ma znaczyć? Dlaczego mam niby zawrócić i lecieć w przeciwnym kierunku? Z pewnymi wątpliwościami wykonuję rozkaz. Na moje pytanie baza nakazuje lądowanie.

O 12.58 jestem na ziemi. Po dwóch minutach nad lotniskiem zjawiają się moi koledzy i po chwili również lądują.

Dzwoni porucznik Kramer, nasz oficer nawigacyjny. Mówi mi, że Amerykanie dotarli do południowego krańca zatoki Zuiderzee, a następnie zawinęli się i polecili z powrotem do domu. Według meldunków nie zrzucili ani jednej bomby.

Nie mam nawet czasu przekląć. O 13.08 muszę startować do kolejnego patrolu eskortowego. To monotonna służba, która zdążyła mi już zbrzydnąć.

26 lutego 1943

Co za dzień!

Jestem w wyśmienitym nastroju do tego, aby zmierzyć się w porządnym pojedynku z rojem Amerykanów. Pogoda idealna – błękitne niebo, klarowne i bezchmurne.

W rejonie Great Yarmouth jak na razie panuje spokój.

Piloci wylegają się na polu startowym owinięci w koce, rozkoszując się ciepłem pierwszych wiosennych promieni słońca. Relaksują się obok nich, leniwie zerkając na niebo.

Z dwóch dużych głośników płynie muzyka taneczna. Podobają nam się programy muzyczne BBC dla niemieckich żołnierzy. Kiedy spiker rozpoczyna swój propagandowy bełkot, rozlega się śmiech i aplauz.

„Zamknij się, człowieku, i dawaj muzykę!”

Nagle audycja zostaje przerwana.

„Uwaga, uwaga! Porucznik Knoke proszony do telefonu!”

Dzwoni dywizja: nadchodzą meldunki o nowych zgrupowaniach nieprzyjacielskich w sektorze Dora-Dora. A więc jankesi sposobią się do kolejnego nalotu od strony Great Yarmouth.

O 10.50 dostajemy rozkaz oczekiwania w pogotowiu. Jankesi znajdują się przed linią wybrzeża i kierują się na Wilhelmshaven.

10:55: przechwycić!

Kopuły się zamykają. Mechanicy uruchamiają rozruszniki. Mój silnik z miejsca z rykiem budzi się do życia. Obracam się i patrzę, jak inni zapalają swe maszyny.

Gotowe! Cała dwunastka startuje w szyku.

Włączam radio i wywołuję bazę:

„Elbe-jeden do Bodo. Elbe-jeden do Bodo. Zgłoś się, wiktór.”

„Bodo do Elbe-jeden. Bodo do Elbe-jeden. Wiktór, wiktór.”

Łączność z ziemią jest dobra. Szybko wznosimy się na 7500 metrów.

„Tłuste bobasy w Anton-Quelle-osiem. Zostań nad lotniskiem.”

Skrećam na północ. Nasze silniki zostawiają na czystym błękitnie nieba gęste smugi kondensacyjne. I wtedy zauważam formacje nieprzyjaciela.

To imponujący widok. Jakies trzysta ciężkich bombowców leci w jednej grupie, niczym lśniące w powietrzu, olbrzymia kiść winogron.

Sprawdzam karabiny i ustawiam odblaskowy celownik optyczny.

Wroga grupa wciąż jest oddalona o kilka kilometrów i zmierza na południe. Melduję bazie o tym, co widzę. Na dole zawrze zaraz jak w ulu. Na myśl o tej kotłowaniu nie mogę powstrzymać uśmiechu.

Zbliżyliśmy się do formacji bombowców. Podświadomie musiałem dodać gazu. Jestem w stanie teraz rozróżnić pojedyncze samoloty nieprzyjaciela. Większość z nich to Liberatory. Wyglądają tak, jakby ich tłuste brzuchy miały we wnętrzach cały miot bomb. Wybieram sobie jednego na cel.

– Zaraz będzie po tobie, przyjacielu – mruczę.

Uderzę na niego od czoła. Jankes siedzi mi wyraźnie na celowniku. Powiększa się w szybkim tempie. Sięgam do przycisków spustowych na drążku. Smugacze lecą w moim kierunku i przelatują nad głową. Ostrzeliwują mnie!

Ognia! Naciskam obydwie przyciski, ale z trafieniem kiepsko. Widzę, że ledwie kilka pocisków trafia w prawe skrzydło. Nurkując obok bombowca, niemal ocieram się o jego tłusty brzuch. Wtedy wpadam w jego strumień zaśmigłowy i targa mną tak silnie, że przez moment się zastanawiam, czy nie odstrzelili mi statecznika wysokości. Podchodzę ostro w górę i odbijam na lewo. Smugacze gonią mnie, przelatując nieprzyjemnie blisko.

Niech szlag trafi cały ten ołów w powietrzu!

Trzysta ciężkich bombowców uzbrojonych jest łącznie w 4800 superciężkich karabinów maszynowych. Nawet jeśli jeden na dziesięć

będzie miał szansę wystrzelić, to i tak mamy do pokonania całkiem solidną zaporę ogniową.

Po raz drugi podchodzę do ataku frontального, tym razem nieco z dołu. Strzelam bez przerwy do momentu, gdy muszę wreszcie odbić, by uniknąć kolizji. Tym razem moje serie nie chybają.

Zlatuję w dół. Biorąc zakręt, obracam głowę. Wzdłuż dolnej części kadłuba mojego Liberatora rozprzestrzenia się ogień. Szerokim skrzędem w prawo bombowiec odrywa się od formacji.

Atakuję jeszcze dwukrotnie, tym razem nurkując znad ogona. Napotykam na silny ostrzał obronny. Samolotem wstrząsa odrzut wystrzałów moich dwóch działek i 13-milimetrowych karabinów maszynowych. Uczepiony drążka obydwoma rękami obserwuję, jak eksplodujące pociski działek wyrrywają szlak wzdłuż szczytu kadłuba i prawego skrzydła bombowca.

Wzdłuż prawego skrzydła pojawia się ogień. Wewnętrzny silnik zamiera. Nagle skrzydło całkowicie się odrywa. Raniony potwór spada pionowo i zaczyna wirować. Jego drogę znaczy długi, czarny warkocz dymu.

Jeden z członków załogi próbuje skakać. Jednak jego spadochron staje w płomieniach. Biedny drań! Ciało koziołkuje i leci w kierunku ziemi jak kamień.

Na wysokości 900 metrów rozlega się potężna eksplozja, która rozrywa wirujący kadłub na kawałki. Fragmenty palącego się wraku spadają na gospodarstwo położone dwieście kilkadziesiąt metrów od lotniska w Zwischenahn, a detonujący zbiornik paliwa przenosi ogień na budynki gospodarcze.

Przechodząc w długie nurkowanie na pełnej mocy, podążam w dół za swą ofiarą i ląduję na lotnisku pode mną. Biegnę na miejsce zdarzenia. Tłum ludzi próbuje ugasić pożar w gospodarstwie. Przyłączam się do akcji i wynoszę z palących się zabudowań meble, zwierzęta i maszyny. Dym oślepia mnie i dusi. Gdy z chlewu wyciągam za tylne nogi tłustą świnie, która kwiczy jak oszalała, kombi-nezon mam popalony płomieniami. Budynek mieszkalny i stodoły ocalały.

Szczałki Liberatora leżą porzrzućane po krowim pastwisku. Powietrzna eksplozja wyrzuciła z samolotu ciała załogi. Okaleczone, leżą nieopodal dymiących się pozostałości samolotu.

Sto metrów dalej znajduję fotel kapitana i przednie koło samolotu. Między rozbitymi szybami kabiny siedzi w nienaruszonym stanie mała lalka, najwyraźniej maskotka.

Godzinę później ląduję w Jever. Moi chłopcy niosą mnie na ramionach do rejonu rozśrodkowania. To moje czwarte zwycięstwo, osiągnięte podczas 164. misji bojowej i 1004. lotu, odkąd rozpocząłem szkolenie pod okiem sierżanta van Dieckena.

Dieter zaliczył zestrzelenie swego siódmego przeciwnika: to jego drugi ciężki bombowiec. W dodatku Raddatz, Wenneckers i Dobrick również zestrzelili po jednej Fortecy. Równa się to pięciu zwycięstwom na koncie eskadry przy zerowych stratach.

Nie mogę przestać myśleć o ciałach członków amerykańskiej załogi. Kiedy nasza kolej? Ci ludzie tak jak my przeżywają wielką przygodę latania. Chwilowo dzieli nas bariera wojny, lecz pewnego dnia zjednoczy nas śmierć w powietrzu.

*28 lutego 1943*

Całą minioną noc spędziłem siedząc w swej kwaterze z porucznikiem Gerhardem. Myśl o Amerykanach nie daje nam spokoju. Pytanie brzmi: jak mamy sobie z nimi poradzić?

Dieter wpada na znakomity pomysł. Dlaczego by nie spróbować wykorzystać naszych samolotów do zrzucenia bomb na zwarte formacje amerykańskie?

Przez całą noc siedzimy i obliczamy prędkości i trajektorie. Obydwaj dochodzimy do tego samego wniosku: pożądany efekt można by osiągnąć dzięki jednoczesnemu zrzuceniu bomb przez eskadrę poruszającą się w zwartym szyku ponad zgrupowaniem amerykańskich bombowców. Następnie można by przeprowadzić bardziej tradycyjny atak z zastosowaniem standardowego uzbrojenia.

Messerschmitt 109G może unieść 220 kilogramów ładunku. Tak więc mógłby zostać dostosowany do zabierania czterech 50-kilogramowych bomb lub jednej 220-kilogramowej, czy nawet wyrzutnika z mnóstwem małych bomb odłamkowych, takich, jakie zrzucam na głowy Rosjan.

Potrzebny byłby piętnastosekundowy zapalnik. Pułap zrzutu bomb wynosiłby 900 metrów nad nieprzyjacielskim ugrupowaniem.

Rankiem melduję się dowódcy i mówię mu o naszym projekcie. Myśli, że to żart, i wybucha śmiechem. Kiedy jednak nasze usilne prośby przekonują go, że mówimy poważnie, zgadza się poprzeć projekt w dywizji.

Po południu, po uprzedzającym telefonie dowódcy, lecę do Kwatery Głównej Dywizji w Stade. Generał Schwabedissen i pułkownik Henschel (dowodzący oddziałami myśliwców) wysłuchują tego, co mam do powiedzenia, i zgadzają się pomóc.

W związku z tym składam zapotrzebowanie na sto 50-kilogramowych bomb ćwiczebnych, mechanizmy spustowe do każdego typu bomby i wózki do ładowania bomb na samoloty. Kieruję również prośbę do dowództwa obsługi lotniczej o udostępnienie na godzinę dziennie samolotu ciągnącego cel, najlepiej JU 88. Lecąc z prędkością zbliżoną do tej, jaką rozwija Forteca, ma mieć podczepiony za sobą trzymetrowy rękaw, który będzie nam służył jako ćwiczebny cel bombardowania.

Mój plan wprowadzany jest w życie bez straty czasu. Sam pułkownik Henschel nie wypuszcza słuchawki z ręki, dopóki wszystkie formalności potrzebne do uzyskania niezbędnego sprzętu nie zostają załatwione z Regionalnym Dowództwem Sił Powietrznych (*Luftgaukommando*).

Przez kilka następnych dni wykorzystamy każdą nadarżającą się okazję, aby udoskonalić precyzję latania w szyku.

*8 marca 1943*

Czterdzieści osiem godzin po mojej wizycie w Kwaterze Głównej Dywizji przyjeżdżają trzy ogromne ciężarówki z bombami ćwiczebnymi. Tego ranka dociera do nas reszta sprzętu.

Tymczasem codziennie eskadra z zacięciem ćwiczy latanie w szyku. Wszyscy moi piloci są zdolni i doświadczeni, toteż wkrótce osiągamy dużą precyzję. Jesteśmy w stanie lecieć skrzydło w skrzydło, nieruchomo niczym deska. Każdy manewr wykonywany jest szybko i precyzyjnie, łącznie z lądowaniem sekcjami w szyku.

Dla celów operacyjnych kilka dni temu wydzielono mój pododdział z dywizjonu, z wyłącznym przeznaczeniem jako jednostka taktyczna do działań przeciwko zgrupowanym formacjom nieprzyjaciela. Mam nawet swoją własną centralę „Y”.

Wieczorem wraz z Dieterem zrzucamy pierwsze bomby ćwiczebne na cel ciągniony przez JU 88. Początkowe wyniki są zdecydowanie niezadowolające. Musimy jednak być cierpliwi.

*10 marca 1943*

Cały dzień spędzamy na bombardowaniu ćwiczebnym na poligonie lotniczym w Zwischenahn. Jestem bardzo zadowolony z wyników.

*12 marca 1943*

Przywieziono pierwsze bomby bojowe. Eskadra jest przygotowana do swej nowej misji.

*16 marca 1943*

Wszyscy mechanicy ciężko pracują, błyskawicznie ładując bomby na samoloty. Z niesamowitym zapałem podchodzą do swej pracy: jestem zachwycony ich entuzjazmem. To naprawdę dobre chłopaki.

*18 marca 1943*

Rankiem wraz z Dieterem zrzucamy po cztery 50-kilogramowe bomby ćwiczebne na ciągniony cel. Moja trzecia bomba trafia w dziesiątkę.



O 14.12, bez ostrzeżenia, nadchodzą rozkazy bojowe. Mamy zaatakować i przechwycić formację ciężkich bombowców zbliżających się do wybrzeża. Rozkaz startu nadchodzi tak szybko, że nie ma czasu na załadowanie samolotów bombami.

Zanim Dieter zamyka swą kopułę, woła do mnie, że chce dziś załatwić dowódcę formacji. Śmiejąc się, pytam go, czy Amerykanie zaczęli przypadkiem ostatnio malować na skrzydłach swych samolotów oznaczenia szarzy.

Na pułapie 7500 metrów napotykamy nieprzyjaciela w rejonie Helgoland. Prowadzę eskadrę w zwartym szyku do frontalnego ataku.

Podlatując nieco z dołu, otwieram ogień w kierunku Liberatora. Natychmiast zaczyna się palić i odpada od formacji ostrym skretem w prawo. Ponownie atakuję, nadlatując na niego z góry od strony ogona, a następnie zakręcam i znów nacieram od czoła, z góry i z dołu ostrzeliwując ostro nurkującego Liberatora. Moja celność jest dziś niesamowita. Raptem następuje eksplozja, po czym płonąca maszyna zamienia mi się nad głową w deszcz szczątków bombowca. Przez parę chwil istnieje niebezpieczeństwo kolizji mojego samolotu ze spadającymi silnikami lub wirującymi, płonącymi skrzydłami. Bez wątplenia oznaczałoby to dla mnie katastrofę. Nie tracąc czasu, popycham drążek w lewy róg i wchodzę w nurkowanie na pełnej mocy. Spadający kadłub Liberatora przelatuje centymetry ode mnie, z coraz większą prędkością podążając w dół. Wpada do morza jakies dwadzieścia kilometrów na południowy wschód od Helgoland.

To mój numer pięć.

Ponownie wchodzę na 7500 metrów, by znów zaatakować zgrupowanie nieprzyjaciela. Nagle serce niemal przestaje mi bić.

Dieter leci w środku amerykańskiej formacji, podążając tym samym kursem co ona i utrzymując swój samolot w stałej pozycji. Jego pierwszy Liberator runął w dół przed paroma minutami. Teraz Dieter chce zrzucić do morza samolot prowadzący. Chłopak najwyraźniej zwariował. Twardo trzyma się ogona Fortecy, prując w nią z karabinów. Ze wszystkich stron nadlatują smugacze, które zbiegają się na jego samolocie.

Ani chybi kompletnie oszalał.

Nurkuję w stronę Dietera, manewrując między bombowcami formacji i ostrzeliwując na oślep każdą Fortecę znajdującą się w pobliżu.

Wtem mój przyjaciel odpada od zgrupowania i przechodzi w strome nurkowanie. 900 metrów niżej jego maszyna zaczyna ciągnąć za sobą smugę dymu. Otwiera kopułę, z trudem podnosi się z fotela i chwilę później jest już w powietrzu. Otwiera spadochron. Przelatuję blisko niego. Dieter ma twarz wykrzywioną z bólu i mocno obejmuje się rękami. Jest ranny.

Piętnaście minut później opada na wodę w sektorze odniesienia U-R-9. Udaje mu się uwolnić od spadochronu, jego gumowy ponton samoczynnie napełnia się powietrzem. Dieter z trudem się nań wczołguje. Przelatuję mu nisko nad głową i macham. Nie reaguje. Prawdopodobnie albo stracił przytomność, albo paraliżuje go ból. Wygląda, jakby miał przestrelony żołądek.

Natychmiast przekazuję przez radio położenie straconego kolegi i proszę o pomoc. Następnie wracam do bazy i ląduję. Mechanicy wyglądają na wstrząśniętych wiadomością. Mój sukces wcale mnie nie cieszy.

Żeby tylko wyłowili go żywego...

Samotnie wylatuję nad morze. Pozostali jeszcze nie powrócili. Nie jestem już w stanie znaleźć Dietera. Z pewnością któraś z łodzi ratunkowych patrolująca rejon zauważyła jego spadochron i pospieszyła mu na pomoc.

Nastaje noc. Wciąż żadnych wieści o poruczniku Gerhardzie.

W jego szafce na ubranie znajduję butelkę brandy. Jeszcze jedna taka butelka spoczywa w mojej szafce. Kiedyś umówiliśmy się, że chłopaki wypiją je, by uczcić pamięć tego z nas, który pierwszy nie powróci z misji.

Co też się mogło stać z Dieterem?

O północy dzwoni u mnie telefon.

Porucznik Gerhard został odnaleziony przez łódź ratunkową „Falke”. Nie żyje.

Powoli odkładam słuchawkę. Dieter nie żyje. Mój najbliższy przyjaciel.

Wyciągam butelkę z szafki i idę do porucznika Freya. Jest w swojej kwaterze z żoną i Lilo. Oni także oczekiwali ze zniecierpliwieniem na wieści o Dieterze. Nie ma potrzeby się odzywać.

Podaję butelkę Freyowi:

– Chodź, wypijemy do dna. Wszyscy czujemy się podle, ale tak się z Dieterem umówiliśmy i tak musi być.

*19 marca 1943*

Ciało Dietera zostało przewiezione do Cuxhaven i złożone w koszniczy w tamtejszym szpitalu. Zamówiłem ogromny wieniec. Chłopaki układają go w Fieselerze Storchu, którym sam polecę do Dietera.

Moja trasa przecina zatokę Jade i szeroką deltę Wezery. Woda błyszczy się jak lustro, gładka i spokojna, a refleksy wschodzącego słońca rozciągają się szerokimi, srebrnymi wstęgami w stronę horyzontu. Na północy widać morze, z którego wyłowiono ciało mego zmarłego kolegi.

Łąduję na niewielkim polu nieopodal szpitala i zanoszę swój wieniec do kapliczki. Wewnątrz, na środku małej, chłodnej salki o bielonych ścianach leży przykryty kirem Dieter.

Ktoś ściga nakrycie. Przystojny, wysoki chłopak leży zimny i nieruchomy. Jakby spał, pozwalając wyczerpanemu ciału odpocząć po wysiłku, jaki kosztowała go ta ostatnia bitwa i końcowy upadek. Oczy ma zamknięte, rysy twarzy wyrażające coś na podobieństwo dumy, wyzywające.

Dobranoc, Dieter. Zapracowałeś na odpoczynek, walcząc i umierając za naszą ukochaną niemiecką ojczyznę. Byłeś moim najlepszym przyjacielem: nigdy cię nie zapomnę. Osamotniony, nadal będę walczył w tej wielkiej bitwie o Niemcy, którą wspólnie zaczęliśmy, ty i ja, wierni tej samej przysiędze wojskowej.

*22 marca 1943*

14.24: alarm.

Cholera! Znów nie ma czasu na uzbrojenie naszych samolotów w bomby. Amerykanie nadlatują od strony morza. Zgrupowali się jak zwykle w sektorze Dora-Dora niedaleko Great Yarmouth.

Siedem minut później dostajemy rozkaz lądowania. Wróg zawrócił i kieruje się z powrotem na zachód. Wróć!

Po wylądowaniu samoloty zostają szybko zatankowane, a piloci pozostają przy swych maszynach. Należy spodziewać się kolejnego alarmu. Zamiary nieprzyjaciela nigdy nie są oczywiste, ponieważ Amerykanie mają zwyczaj ciągłego zmieniania kursu.

Pod mój samolot podczepiona zostaje błyskawicznie 220-kilogramowa bomba krusząca. Tymczasem jednak otrzymujemy rozkaz do startu, a ja nie jestem jeszcze gotowy.

– Sierżant Wennecker obejmuje dowodzenie – każe przekazać wzdłuż linii stojących maszyn.

Wennecker macha ręką. Zrozumiał i wyjeżdża na pas startowy. Pozostali za nim. Eskadra opuszcza lotnisko w zwartym szyku.

Pracujący w pocie czoła mechanicy jak szaleni uwijają się pod brzuchem mego Gustawa. Siedzę przypięty w fotelu, gotując się z niecierpliwości.

– Dalej, dalej, pospieszcie się!

Nasza eskadra znika, wspinając się w niebo w stronę morza. Jankesi przecięli wybrzeże Holandii.

– Gotowe!

Obciążony samolot turla się niezdarnie w kierunku odległego końca pasa startowego. Z bombą nie jestem w stanie startować z wiatrem.

Zakręcam na obrzeżach lotniska i nagle maszyna wyraźnie przekrzywia się na lewą stronę.

Pękła opona.

Wystrzeliwuję czerwoną flarę. Moi ludzie przy rejonie rozśrodkowania eskadry natychmiast zrozumieli, co się dzieje. Dwudziestu lub trzydziestu pakuje się na ciężarówkę, która podjeżdża pędem. Silne barki podnoszą lewe skrzydło i w ciągu paru sekund koło zostaje zmienione, podczas gdy silnik cały czas pracuje.

– Gotowe!

Rozbiegają się. Dodaję gazu, zaczynam kołować, nabierając prędkości, i wtedy znów maszyna zaczyna przekrzywiać się na lewo. Po około 180 metrach udaje mi się jednak oderwać ją od ziemi, przelatując zaledwie kilka centymetrów nad hangarem nr 2.

Na pełnym gazie wzbijam się w bezchmurne niebo, kierując się w stronę morza. Nad sobą widzę smugi kondensacyjne pozostawione przez nasze i jankeskie samoloty. Walka już się rozpoczęła.

6600 metrów: obciążony piekielnie ciężką bombą samolot reaguje jak żółw. Z trudem wchodzi na 9000 metrów, a zabiera mu to dwadzieścia pięć minut.

Jankesi zbombardowali Wilhelmshaven, co mogę stwierdzić po płomieniach i dymie poniżej. Lecą z powrotem i są teraz nad Helgoland.

Powoli sunę naprzód, aż dochodzę nad czoło formacji nieprzyjaciela, złożonej wyłącznie z Fortec. Przez kilka minut lecę pod ostrzałem z dołu, kiedy przymierzam się raczej z grubsza do mojego celu, przechylając samolot to w jedną, to w drugą stronę, tak aby widzieć lecącą pod mną formację. W moim lewym skrzydle pojawiają się dwie czy trzy dziury.

Odpalam zapalnik, robię ostateczną przymiarkę na cel i naciskam spust bombowy na drążku. Bomba mknie w dół. Chwilę obserwuję, jak spada, po czym odbijam w bok z ostrym przechyłem.

Bomba wybucha w samym środku rzędu Fortec. Od jednej odpada skrzydło, dwie inne w panice rzucają się w bok.

Nieco ponad trzydzieści kilometrów na zachód od Helgoland do morza spada mój trzeci bombowiec. Nie widać śladu płomieni. Za nim podąża oderwane skrzydło, wirujące w dół jak jesienny liść.

Bomba trafiła w dziesiątkę. Nie tylko jeśli chodzi o Fortece, ale także o nasze dowództwo.

Zaraz po wylądowaniu otrzymuję rozkaz zameldowania się u dowódcy pułku (*Kommodore*). Sam również był wówczas w powietrzu i obserwował strącenie Fortecy.

- Dobry Boże, Knoke, musicie to powtórzyć z całą eskadrą!
- Taki mam zamiar, pułkowniku.
- Wierzycie, że się uda?

Nie jestem tego zbyt pewien:

- Dzisiaj mógł to być szczęśliwy traf, pułkowniku, ale może uda nam się w ten sposób sprowadzić na ziemię więcej bobasów.

Po chwili dzwoni pułkownik Henschel: „Jestem zachwycony, mój drogi Knoke. To był wspaniały pokaz. Muszę panu powinszować” – pochrząkuje ze szczęścia i zdaje się być podekscytowany. Mam nadzieję, że z tego podniecenia nie zrzuci sobie monokla do kubka z kakao.

Niemieckie wybrzeże Morza Północnego ma swoją małą sensację!

Najmniej zamieszania jest w eskadrze. Całe to podniecenie po strąceniu pojedynczego bombowca wydaje mi się niedorzeczne. Po pierwsze, każdy mógł tę bombę zrzucić. Po drugie, pomysł nie był mój, tylko Dietera. Po trzecie, mam w samolocie osiem dziur po kulach.

W nocy budzi mnie telefon przy łóżku. To centrala naszej bazy.

„Poruczniku, bardzo ważny telefon do pana z Naczelnego Dowództwa Sił Powietrznych (OKL).”

„Co? Do mnie?”

Przedstawiam się.

Po drugiej stronie słyszę majora ze sztabu marszałka Rzeszy Göringa: „Pan strącił dziś nieprzyjacielski samolot, zrzucając nań bombę, czy nie tak?”

„Tak jest.”

Pyta mnie o wszystkie szczegóły. Jaki typ bomby? Jaki rodzaj zapalnika? Jak dokładnie przeprowadziłem atak? Z jakim dokładnie skutkiem?

„Kto wydał rozkaz przeprowadzenia tej operacji?”

„Nikt, majorze. Działalem z własnej inicjatywy.”

Cisza. Po raz pierwszy dociera do mnie, że nikt nie upoważnił mnie nawet do rzucenia jajkiem w tamtego nieszczęsnego jankesa, w związku z czym mogą dojść do wniosku, że swym zachowaniem wykazałem daleko posuniętą samowolę.

Po jakimś czasie major ponownie się odzywa:

„Łączę pana z marszałkiem Rzeszy.”

To jest największy szok w moim życiu!

Leżąc sztywno, wyprężam się w łóżku na baczność i melduję: „Porucznik Knoke, dowódca 5. Eskadry 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.”

„Jestem zachwycony inicjatywą, którą pan wykazał. Pragnę osobiście wyrazić moje szczególne uznanie.”

Właśnie tak.

Cóż za scena! Pruski porucznik Luftwaffe rozmawia ze swym naczelnym dowódcą, leżąc w łóżku i mając na sobie jedynie górę od piżamy. Niewiarygodne!

Gdyby Staruszek wiedział! Nie mam na sobie nawet spodni: gumka jest za ciasna i po prostu mnie uwiera. Przewracam się na bok i nie mogę się powstrzymać od śmiechu.

*23 marca 1943*

Kiedy zjawiam się na służbę w rejonie rozśrodkowania, centrala ma dla mnie wiadomość:

– Poruczniku, w nocy był do pana telefon z bazy eksperymentalnej w Rechlin. Proszą pana o jak najszybsze przesłanie im pełnego meldunku.

Dobry Boże! Że też musiałem zrzucić tę bombę!

O 10.00 dzwoni generał Kammlhuber. Ten mały, zjadliwy zgred, powszechnie znany jako „Wurzelsepp”, jest dowódcą XII Korpusu Lotniczego.

Dostaję ostrą reprymendę za swą wczorajszą samowolę. Z gardła generała wydobywa się wściekły bełkot. Do czasu, aż się nie uspokoi, jestem zmuszony trzymać słuchawkę oddaloną od ucha na wyciągnięcie ręki.

„Jak myślicie, dokąd byśmy zaszli, gdyby każdy porucznik robił to, co mu się akurat podoba? – krzyczy rozgniewany głos w słuchawce. – Co wyście sobie do cholery wyobrażali?”

Wiedziałem, że prędzej czy później padnie to pytanie. Dzieje się tak u nas za każdym razem, kiedy podczas udzielania nagany oficerowi zwierzchnikowi kończy się zasób przekleństw. Co, mam mu może odpowiedzieć, że nie mogę sobie odmówić zabawy

z bombami, bo po prostu uwielbiam ten śmieszny dźwięk, który wydają w momencie eksplozji?

„No i co, macie coś do powiedzenia?”

A i owszem!

„Tak jest. W nocy telefonował do mnie marszałek Rzeszy i osobiście wyraził swe uznanie dla wykazanej przeze mnie inicjatywy.”

Ha! Załatwiłem Wurzelseppa. Słyszę, jak ucieka z niego powietrze. Pokarm jednego jest trucizną drugiego, jak mówi stare niemieckie porzekadło.

Po południu przylatuje pułkownik Lützow, Inspektor Niemieckiego Dowództwa Myśliwskiego.

Ten młody, wysoki oficer jest jednym z naszych najlepszych pilotów myśliwskich, wśród odznaczeń ma Krzyż Rycerski z Mieczami. Jest lubiany przez wszystkich żołnierzy dzięki swej ujmującej naturze i pełnej ciepła osobowości. W zupełnie prosty i bezpośredni sposób rozmawia ze mną na temat możliwości tkwiących w zastosowaniu operacji bombowych typu powietrze – powietrze.

W celach eksperymentalnych zostaje zdecydowane, że jedna z eskadr 26. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, stacjonująca nad Kanałem, również podejmie próbę zbombardowania amerykańskich formacji. Obaj jesteśmy przekonani, że w żadnym razie ten rodzaj taktyki nie przetrwa długo, to znaczy dopóki nieprzyjaciel nie zapewni bombowcom eskorty myśliwców.

– Jakie straszne zamieszanie z tym całym nieszczęsnym jajkiem, pułkowniku! Zaczynam żałować, że w ogóle je zrzuciłem!

– Ja również! – śmieje się Lützow.

*17 kwietnia 1943*

Amerykani zaatakowali dziś Bremę. Startujemy z naszymi bombami, które udaje nam się zrzucić, gdy cała eskadra leci w zwartym szyku nad miastem. Ani jedna nie trafia w cel. Natychmiast ruszamy do ataku, używając karabinów. Trzykrotnie nacieram na Fortecę, która wreszcie zaczyna się palić. Rozbija się na polu niedaleko

Bassum, na południowy zachód od Bremy. Czterech członków załogi ratuje się, skacząc na spadochronach.

Na konto eskadry idą trzy kolejne zestrzelenia.

*14 maja 1943*

Nieprzyjaciel atakuje Kilonię. Znow ruszamy za nim z bombami. Kilkakrotnie podchodzę do ataku w zwartym szyku 9000 metrów nad Holsztynem. Za każdym razem formacja nieprzyjaciela skręca, wymykając się spod nas. Najwyraźniej odgadli nasze zamiary.

Nad Kilonią wchodzimy w silny ogień przeciwlotniczy własnej artylerii. Ostrzał marynarki wojennej jest na nieszczęście tak dobry, że w dużym stopniu dezorganizuje nasz szyk.

Przyglądam się, jak jankesi zrzucają bomby. Uwalniają swój ładunek wprost na stocznię „Germania”. Jestem pod wrażeniem precyzji, z jaką dranie wykonują zadanie: ich celność jest niesamowita.

Szansę na przeprowadzenie zrzutu całym szykiem w tym momencie już przepadły, toteż wysyłam chłopaków pojedynczo.

Moja bomba nie wybucha. Trafienia zaliczają jednak sierżanci Führmann, Fest i Biermann. Trzy Fortece zostają zniszczone w powietrzu.

Polegając już tylko na karabinach, nurkuję do czołowego ataku na oddzieloną od reszty formacji grupę około trzydziestu Fortec.

Niemal od razu czuję, że mój Gustaw został trafiony w kadłub. Chyba muszę zrezygnować. Silnik wciąż jednak pracuje bez zakłóceń, tak jak i wszystkie przyrządy pokładowe.

Podchodzę do kolejnego natarcia od czoła. Moja pierwsza seria trafia prosto w kabinę pilotów Fortecy. Bombowiec zadziera nos do góry, niczym śmiertelnie ranione ogromne zwierzę, po czym odpada w dół ostrą, prawoskrętną spiralą. Na wysokości około 3000 metrów odpada mu skrzydło. O 12.17 Forteca rozbija się niedaleko Husum.

Wracam do bazy z kilkoma dziurami w kadłubie i ogonie.

Dziś eskadra zestrzeliła pięć ciężkich bombowców. Całkowita liczba straconych przez pododdział bombowców wynosi teraz pięćdziesiąt, a tego pięćdziesiątego sprowadził na ziemię sierżant Wenneckers. W ten sposób moja 5. Eskadra ma teraz na swym koncie tyle samo ciężkich bombowców, ile ma łącznie dowodzenie razem z 4. i 6. Eskadrą.

Później, po południu, podczas inspekcji dywizjonu, generał Galland, naczelny dowódca Niemieckiego Lotnictwa Myśliwskiego, wpisuje się do naszej księgi gości, składając swe najlepsze życzenia i gratulując „pięćdziesiątego tłustego bobasa”.

*15 maja 1943*

Dzisiaj Amerykanie powtórzyli swój wczorajszy atak na Kilonię.

Mogłem zabrać w powietrze tylko pięć samolotów, bo prawie wszystkie maszyny wróciły wczoraj podziurawione. Przechwyujemy nieprzyjaciela niedaleko Półwyspu św. Piotra, zanim dolatuje nad ład.

Jedyną celną bombę zrzuca sierżant Lennartz. Jedna z Fortec spada w dół.

Dwukrotnie bezskutecznie próbuję przeprowadzić atak czołowy na jedną z formacji wroga. Amerykanie robią uniki, lecąc „wężykiem”. Sprawia to, że precyzyjny atak od frontu jest niezwykle trudny, bo czas na oddanie strzału ograniczony jest zaledwie do trzech czy czterech sekund. Ze względu na olbrzymią względną prędkość niezbędne jest idealne zgranie. Na wysokości 7500 metrów suma prędkości naszych maszyn i samolotów nieprzyjaciela wynosi blisko tysiąc kilometrów na godzinę.

Wreszcie udaje mi się dobrać do jednej z Fortec lecących na skrzydle formacji. Widzę, jak moje pociski trafiają w prawy silnik. Forteca po prostu delikatnie skręca, wślizgując się w dobrze chroniony środek formacji. Kolejny czołowy atak na zgrupowanie nie odnosi skutku. Ledwo co udaje mi się uniknąć zderzenia z olbrzymim ogonem jednego z Amerykanów. Sam ster jest tak duży jak całkowita rozpiętość skrzydeł mojego Messerschmitta 109.

Najwyraźniej jest to jeden z tych cholernych dni, kiedy nic się nie udaje. Forteca, którą zacząłem ostrzeliwać, znika mi z oczu. W tym momencie jest mi już wszystko jedno. Nurkuję ostro od tyłu na inną Fortecę, lecącą w ogonie szyku. W końcu moje strzelanie zaczyna dawać rezultaty. Obydwa lewe silniki bombowca zaczynają dymić. Jankes gwałtownie zaczyna tracić wysokość. Gdy odpada od formacji, jest już po wszystkim. Zasadzam mu się na ogonie i pruję ze wszystkiego, co mam. Wzdłuż spodu kadłuba rozprzestrzeniają się jaskrawe płomienie. Cała dziesiątka załogi wyskakuje. Ich spadochrony zawisają na niebie niczym pranie na niewidzialnym sznurku, podczas gdy olbrzymi samolot leci w dół w niekontrolowanym korkociągu, ciągnąc za sobą długą kolumnę dymu, i wreszcie rozlatuje się w powietrzu na kawałki.

Spada na ziemię o godzinie 10.56 w sektorze Toni-Siegfried-cztery.

*18 maja 1943*

Oprócz misji przeciwko formacjom ciężkich bombowców nadal wykonujemy patrole eskortowe ochraniające konwoje na morzu. W ten sposób wykonuję swój dwusetny lot bojowy.

*19 maja 1943*

O 13.40 zestrzeliwuję siódmego bombowca.

Po południu ucieka mi intruz przeprowadzający rozpoznanie na dużej wysokości nad Helgoland. Nie mogę jednoznacznie stwierdzić, jaki to samolot. Prawdopodobnie Lightning.

*1 czerwca 1943*

Amerykanie ponownie nadlatują od strony morza. Podczas pierwszego ataku w rejonie Helgoland zostałem poważnie trafiony w silnik. Pociski uszkodziły przewód olejowy.

Przygotowywaliśmy się wtedy do kolejnego natarcia bombowego. Musiałem wyrzucić moje „jajo”, a dolecieć z powrotem do bazy udało mi się z najwyższym trudem.

Nad Wangerooge sierżant Kramer także zostaje trafiony. Z odstrzelonym ogonem nie może opanować samolotu i zderza się w powietrzu z sierżantem Biermannem. Przez kilka sekund obydwie samoloty pozostają szczepione i lecą niemal pionowo w dół. Chwilę potem Biermannowi udaje się jakoś odzepić swoją mocno uszkodzoną maszynę i po jakimś czasie sprowadza ją lotem ślizgowym na lotnisko. Próbuje lądować z wyłączonym silnikiem, lecz ma zbyt dużą prędkość i samolot się przewraca. Maszyna jest kompletnie zniszczona, ale Biermann – cały i zdrowy.

Kramer wyskakuje. Traci jednak zimną krew i próbuje otworzyć spadochron, poruszając się z prędkością ponad sześciuset kilometrów na godzinę. Dwie szelki uprząży pękają. Wpada do morza z na wpeł otwartym spadochronem. Wyławiają go plującego krwią i zabierają do szpitala.

*11 czerwca 1943*

Jankesi nie pojawiali się aż do tego wieczora.

Dwukrotnie startujemy, aby ich przechwycić. Dopiero podczas drugiej misji, kiedy formacja znajduje się daleko nad pełnym morzem, w drodze do domu, mam szansę na otwarcie ognia. Po moim czwartym ataku jedna z Fortec w końcu spada do morza.

*13 czerwca 1943*

Dziś jest trzynasty dzień miesiąca.

Eskadra przeprowadza atak w szyku na formację liczącą około 120 ciężkich bombowców. Na celowniku mam idealnie ustawioną Fortecę. Naciskam obydwie spusty i – nic. Sprawdzam ładownik magazynków i bezpiecznik, naciskam jeszcze raz i – dalej nic.

Gotując się z wściekłości, schodzę spiralą w chmury.

Dziś jest trzynasty!

25 czerwca 1943

Kiedy raniem wypełzam do rejonu rozśrodkowania, wciąż czuję się jak żywy trup. Wraz z innymi pilotami do świtu siedzieliśmy w kantynie. Po barze wala się cała armia pustych butelek.

Niebo jest zachmurzone. Mamy nadzieję, że w ten jeden dzień jankesi zostawią nas w spokoju. Ludzie z stanowiska dowodzenia dywizjonu nie zaobserwowali żadnych ruchów wroga. Kładę się w sali wypoczynkowej obok pokoju załóg, żeby złapać nieco snu.

O 7.00 budzi mnie telefon: wrogie zgrupowanie w sektorze Dora-Dora.

Jakby nie mogli wybrać jakiegoś innego dnia!

Piloci wciąż śpią. Nie budząc ich, idę prosto do samolotu. Główny technik melduje wszystkie maszyny po przeglądzie i gotowe do lotu.

W jadalni zamawiam jajko sadzone i pszenney chleb z masłem, a potem próbuję to zjeść. Jedzenie wydaje mi się całkiem bez smaku. Po raz pierwszy nie odczuwam radości na myśl o misji. Pojawia się specyficzny ucisk w dołku. Czyżby strach?

Nie, sądzę, że jest to nie tyle strach, ile zniechęcenie i zobojętnienie. Nawet wizyta w toalecie nie przynosi ulgi. Przez piętnaście minut biegam w tę i z powrotem po pasie startowym, próbując zebrać się do kupy. Obok mnie drepcze mój pies, Turit. Co jakiś czas odskakuje pędem w bok, obszczekując jakąś mewę.

Ze stanowiska dowodzenia nadchodzi rozkaz przygotowania się do ogłoszenia alarmu. Wychodzący pojedynczo piloci ziewają. Przekąsawszy co nieco, wciągają na siebie futrzane buty, kombinezony i kamizelki ratunkowe. Mało kto rozmawia. Do przepastnej kieszeni nad kolanem pakują trochę rezerwowych racji żywnościowych i zestaw pierwszej pomocy.

Powoli idziemy do swych samolotów. W każdym momencie może zostać ogłoszony alarm. Mechanicy są na miejscu przed nami. Żując źdźbło trawy, szef mojej obsługi naziemnej leży rozwalony na skrzydle i macha zwieszonymi nogami. Cóż za wspaniały obraz czujności!

Arndt zapina mi uprząż, a ja zakładam hełm. Następnie podaje mi słuchawkę telefoniczną. Po drugiej stronie dowódca.

Pyta, czy wszyscy są gotowi. Dowódcy eskadr odpowiadają każdy po kolei: porucznik Sommer, ja i kapitan Falkensamer. Nieprzyjaciel zbliża się do wybrzeża: najwyraźniej dziś znów kieruje się nad Wilhelmshaven.

Godzina 8.11: startujemy.

Eskadry wzbijają się w powietrze jedna za drugą, w sumie czterdzieści cztery samoloty. Pułap chmur wynosi 1800 metrów. Przelatujemy przez nie nad linią wybrzeża. Co pewien czas przez dziury w chmurach możemy dostrzec kawałek ziemi.

4500 metrów: wznosząc się, przechodzimy przez kolejną warstwę chmur.

6000 metrów: nikt nie rozmawia przez radio. Podawane jest jedynie aktualne położenie wroga.

6600 metrów: w każdej chwili możemy dostrzec nieprzyjaciela.

Sprawdzam karabiny. Maski tlenowe uwiera mnie nieprzyjemnie. Luzuję ją i poprawiam.

Przelatujemy między cumulusami. Wysoko nad nami rozciąga się cienka warstwa chmur lodowych. Lecimy przez doliny i jaskinie, pośród gigantycznych gór pary wodnej. Nasze samoloty wydają się nierzeczywiście małe: karzełki w tej majestatycznej scenerii.

„Sa!”

Fortece znajdują się w przybliżeniu 900 metrów pod nami. Nie lecą dziś w zwartym ugrupowaniu, lecz płyną przez ten wspaniały, chmurny krajobraz pojedynczo, trójkami albo czwórkami.

Jeden za drugim rzucamy się w dół lotem nurkowym.

„Na nich!”

Rozpoczyna się pościg.

Nasz atak jest dla nieprzyjaciela kompletnym zaskoczeniem. Wywołuje wśród Amerykanów prawdziwe zamieszanie. Odbijają w bok, zakręcają i nurkują, szukając schronienia w chmurach i starając się nam umknąć. Trudno ocenić, ilu ich jest. Wygląda to tak, jakby ktoś przewrócił do góry nogami ul. Podajemy sobie przez radio najlepsze pozycje strzeleckie.



Nasi piloci parami atakują poszczególne grupy Fortec. Moim skrzydłowym jest dzisiaj młody sierżant. To jego pierwsza walka powietrzna. Ma duże szanse odnieść swoje pierwsze zwycięstwo – jeśli zachowa zimną krew.

Wybieram dwie lecące skrzydło w skrzydło Fortece, po czym schodzimy, aby zaatakować je od tyłu.

„Dölling, bierzesz tę z lewej.”

Mówię do niego, ale on cały czas zbacza na prawo, nie zwracając uwagi na moje słowa.

„Wracaj, cholerciu! W drugą stronę – na LEWO! Wracaj i atakuj!”

Gdy jestem już blisko, otwieram ogień. Pociski mojego działka cudownie lądują w samym środku kadłuba. Tylny strzelec zaciekle odpowiada ogniem. Ze spokojem zbliżam się do niego, prując pociskami. W moim prawym skrzydle pojawiają się dziury. Co za skurczybyk z tego strzelca! Nie popuści – twarda sztuka.

Podlatuję jeszcze bliżej, cały czas rażąc Fortecę ogniem i skupiając się na tylnym stanowisku ogniowym. Seriami z działka roztrzaskuję je na kawałki. Kolejne pociski neutralizują górną wieżyczkę.

Lecimy między chmurami, w głębokim wąwozie, z piętrzącymi się wysoko po obu stronach mlecznymi ścianami. Wspaniały widok. Dölling cały czas uparcie leci po mojej prawej stronie, ze spokojem przyglądając się strzelaninie. Dlaczego nie idzie za tym drugim bombowcem?

Teraz tracę już do niego cierpliwość:

„Atakuj, cholerny draniu; ATAKUJ!”

Wciąż ani drgnie.

Łup! Łup! Łup!

Wchodzę pod silny ostrzał z boku. Pochodzi z prawego stanowiska ogniowego drugiej Fortecy. Lecę blisko niej. Górny strzelec również ładuje we mnie ze swych sprzężonych działek. Smugacze przelatują mi niedaleko głowy.

Łup! Znowu dostałem. Lecimy przez rozrzedzone obłoki. Szyby zaparowały, więc uchylam boczne okienko.

W mojej Fortecy pali się tył kadłuba i lewy wewnętrzny silnik. Przez cały czas obydwaj strzelcy z drugiej Fortecy intensywnie mnie ostrzeliwują. Są w odległości zaledwie 30 metrów.

Nie przestaję strzelać do swej ofiary. Drań musi zlecieć, nawet jeśli będę musiał przypłacić to własną głową. Utrzymuję się 45-60 metrów za ogonem bombowca. Płomienie przenoszą się na jego prawe skrzydło.

Puszczam na chwilę drążek i staram się przyciągnąć uwagę Döllinga, machając ręką i wskazując drugą Fortecę. Nagle przed oczami coś błysnęło i czuję, jak ręka, którą machałem, z okrutną siłą uderza o prawą ścianę kabiny. Zaniepokojony łapię za drążek, ale natychmiast z powrotem go puszczam. Prawa rękawiczka jest w strzępach, a spod niej wypływają strużki krwi. Nie czuję jednak bólu.

Ponownie chwytam drążek ranioną dłonią, naprowadzam celownik na przeciwnika i jedną długą serią opróżniam magazynek. W końcu udaje mi się: Forteca spada w chmury niczym płonąca pochodnia.

Schodzę za nią w dół, aż do morza. Wszystko, co pozostaje z ciężkiego bombowca, to rozległa plama płonącej ropy na powierzchni wody.

Teraz jednak zaczynam odczuwać ból w dłoni. Chwytam drążek lewą ręką i widzę, że jest umazany krwią. Z poszarpanej rękawiczki zwisają strzępy ciała.

Podczas strzelaniny w chmurach jakiś czas temu straciłem orientację. Kierując się na południe, muszę jednak prędzej czy później dotrzeć gdzieś do lądu. To cud, że silnik nie został trafiony. Łut szczęścia sprawił, że strzelcy Fortecy nie celowali zbyt dobrze.

Dłoń zaczyna mnie coraz bardziej boleć. Tracę bardzo dużo krwi. Mój kombinezon wygląda tak, jakbym tarzał się po posadzce w rzeźni.

Jak daleko wyleciałem w morze? Minuty mijają powoli, a wciąż nie widać ani śladu tego cholernego wybrzeża. Zaczynam odczuwać dziwne gorąco i mdłości: oznaki omdlewania.

Ten cholerny ból w dłoni!

Przedemną z oddali wylania się wyspa: Norderney. Jeszcze tylko siedem, osiem minut i będę mógł wylądować. Czas wlecze się

w nieskończoność. Wreszcie jestem nad Jever. Mimo pulsującego bólu w dłoni nurkuję nisko nad rejonem rozśrodkowania eskadry i wykonując beczkę, oznajmiam o swym zwycięstwie.

Mechanicy machają rękoma i czapkami, rozradowani jak dzieci. Ale teraz potrzebuję obydwu dłoni, aby wylądować. Zaciskam zęby. Kompletnie nie czuję prawej ręki.

Szef obsługi naziemnej jest przerażony, widząc moją dłoń i krew na kombinezonie. Mechanicy tłoczą się wokół samolotu. Szef jest ranny!

W punkcie opatrunkowym bazy dyżurny lekarz wojskowy zdejmuje mi rękawiczkę i zakłada tymczasowy opatrunek. Na wszelki wypadek dostaję także zastrzyk przeciw tężcowi.

Jest dopiero 9.00. Ostatnie samoloty wracają dopiero w południe. Na tablicy w rejonie rozśrodkowania można dopisać dwa kolejne zestrzelenia.

W południe zostaję wreszcie zabrany do szpitala. Muszą operować. Amputują paliczek jednego z palców. Poza tym ręka będzie w porządku, pod warunkiem, że nie wda się gangrena.

Jedna z siostr zabiera mnie na oddział. Zostanę tu, aż dadzą mi znać. Wyglądam na zewnątrz. Mój samochód wciąż stoi na placu przed budynkiem. Jungmaier, kierowca, czeka.

Ostrożnie wyglądam na korytarz. Droga wolna: nikogo nie widać. Nigdy nie mogłem znieść zapachu środków odkażających w szpitalach. Pół godziny później z powrotem jestem w rejonie rozśrodkowania eskadry.

Nie mogę powstrzymać się od śmiechu. Nie wiem, może do dziś szukają mnie w tamtym szpitalu.

*2 lipca 1943*

Chciałem zostać w eskadrze, ale dowódca, kapitan Specht (który objął dowodzenie nad dywizjonem dwa miesiące temu), rozkazał mi udać się na kilkudniowy urlop. Wspólnie z Lilo i małą Ingrid pojechaliśmy więc do Hameln.

Od czasu, gdy wyjechałem z domu, upłynęło trzy i pół roku. Byłem wtedy tuż po maturze i pragnąłem zostać żołnierzem. Teraz wracam jako porucznik – przed miesiącem otrzymałem nominację i oficjalne powołanie na stanowisko dowódcy eskadry – odznaczony Krzyżem Żelaznym Pierwszej i Drugiej Klasy, czarnym galonem za odniesione rany i insygniami pilota. Ponadto za wykonanie ponad dwustu lotów bojowych dostałem w ostatnich miesiącach brązowe, srebrne i złote epolety bojowe.

Wtedy kochałem się w Annaliese, dziś mam żonę, no i jestem ojcem.

Nic się nie zmieniło w naszej kochanej, starej, szczurzej norze.

Codziennie w tutejszym szpitalu zmieniają mi opatrunek na dłoni. Rękę noszę na temblaku. Jakoś nie mogę ukryć dumy z mojej pierwszej wojennej rany.

*4 lipca 1943*

Wciąż mam jeszcze przed sobą prawie cały tydzień urlopu. Zdaję sobie jednak sprawę, że tęsknię za lotniskiem, kolegami i samolotami, i postanawiam do nich wrócić.

Co więcej, nie mogę sobie wyobrazić, że eskadra może sobie radzić beze mnie!

*25 lipca 1943*

Zrobiono dla mnie skórzaną osłonę na bandaż na prawej dłoni, tak więc mogę znów latać, z zawiniętym w pętlę paskiem przymocowanym do drążka.

W ostatnich dniach spędziłem mnóstwo czasu, latając Messerschmittem „Tajfun” – zgrabnym, czteroosobowym samolotem.

Dziś przelatywałem nad Hamburgiem. Brytyjczycy nocą, a Amerykanie za dnia serią zmasowanych ataków lotniczych niemal doszczętnie zniszczyli to wspaniałe miasto. Całe dzielnice zostały wypalone w czasie nocnych bombardowań Brytyjczyków zrzucających zapalające bomby fosforowe. Liczbę zabitych szacuje się na 100 tysięcy. Za dnia Amerykanie zajmują się celami militarnymi.

Podczas lotu obserwuję ogromne pożary, które wciąż szaleją w mieście przemienionym w rozległe rumowisko. Na wysokość dochodzącą do 900 metrów unosi się potworna chmura dymu, rozszerzająca się lejkowato ku górze do rozmiarów jakichś piętnastu do trzydziestu kilometrów i wolno dryfująca na wschód, w kierunku odległego o ponad sto kilometrów Morza Bałtyckiego.

Na niebie nie ma ani jednej chmurki. Gigantyczna kolumna unoszącego się dymu ostro kontrastuje z letnim błękitem. Ten przerażający widok wywiera na mnie głębokie wrażenie. Wojna zaczyna ukazywać swe szkaradne oblicze.

Z ponurą determinacją postanawiam powrócić do latania operacyjnego mimo mojej rany.

*27 lipca 1943*

W czasie próbnego lotu przekonałem się, że mogę pilotować mojego Gustawa z ręką w skórzaną pętlę przymocowanej do drążka sterowniczego.

Po południu wylatuję z moją eskadrą. Z powodu ręki będę musiał unikać pojedynku z wrogiem, ale mogę kierować atakiem na bombowce.

Niestety sierżant Kramer ma kłopoty z silnikiem i rozbija się – zaledwie kilka dni po wyjściu ze szpitala. Widzimy, jak spada, ale nie możemy mu pomóc. Jego samolot znika na zawsze w Morzu Północnym.

*28 lipca 1943*

Zgrupowania nieprzyjaciela w sektorze Dora-Dora. To oznacza akcję. Przymocuję dłoń do drążka sterowniczego i polecę.

O 8.35 startujemy w liczbie jedenastu samolotów. Pod kadłubami maszyn mamy podwieszane bomby.

W rejonie Helgoland wznosimy się nad nadlatujące bombowce i zrzucamy nasze ładunki. Eksplozje tworzą niesamowity widok.

Poruszająca się w zwartym szyku formacja zostaje kompletnie zdeorganizowana. Niektóre Fortece spadają w dół stromym lotem nurkowym, podczas gdy inne gwałtownie odbijają na boki. Ledwie udaje im się uniknąć zderzenia w powietrzu. Bomba zrzucona przez sierżanta Festa wybuchła w samym środku klucza trzech blisko lecących Fortec. Wszystkie trzy jednocześnie spadają w dół. W powietrzu pozostaje ponad dwadzieścia unoszących się spadochronów.

W słuchawkach rozbrzmiewają triumfalne wrzaski. To coś niesamowitego. W napadzie radości robimy pętle i beczki nad formacją nieprzyjaciela i dopiero po kilku minutach dochodzimy do siebie. Pomyśleć, że Jonny'emu Festowi udało się jednym ciosem rozłożyć trzy potwory! Kilka innych zostało jeszcze przy tym uszkodzonych.

Przez radio zachęcam moich chłopaków:

„... a teraz pokażmy im, gdzie raki zimują!”

Lecąc w szyku, nurkujemy prosto w jankesów. Chłopaki całkowicie dają się ponieść zapałowi. Słuchawki rozbrzmiewają okrzykami z każdej strony: „Za nimi! Za nimi!”

Kontynuując natarcie, nadlatujemy tak blisko, że prawie ich taranujemy. Moja nowa maszyna wyposażona jest w działko kaliber 30 mm. Eksplodujące pociski wybijają ogromne dziury w kadłubie Fortecy, którą wziąłem na cel.

Zaniepokojony pilot stara się umknąć, gwałtownie schodząc w dół. Pięć czy sześć innych bombowców, niektóre z nich w płomieniach, również odbijają na boki od tego, co pozostało z rozbitej formacji. Możemy je teraz po kolei wyłapać! Jeden po drugim spadają w płomieniach do morza. Na powierzchni pozostają jedynie wielkie, płonące plamy ropy.

Ale polowanie!

Po zestrzeleniu przeciwnika powracam do ataku na rozbitą formację. Razem z sierżantem Raddatzem strzelamy do kolejnej Fortecy, aż wreszcie ogarniają ją płomienie. Kiedy bombowiec próbuje uciekać na zachód, Raddatz dokańcza robotę.

Wówczas zauważam, że samolot jednego z naszych chłopaków się pali. Dodaję gazu i zbliżam się do jego boku. To sierżant Höfig.

„Spokojnie, Höfig! Bez paniki!”

Długie jęzory ognia rozprzestrzeniają się wzdłuż spodu kadłuba.

„Skacz już, Höfig, jeśli nie chcesz się uwędzić!”

Przekazuję innym przez radio, aby zachowali całkowity spokój. Gdyby Kramer wczoraj nie stracił głowy, to by się nie utopił.

Po chwili sierżant wyskakuje z płonącego samolotu. Wpada w strumień zaśmigłowy, który wyrzuca go wysoko w górę. Przez 1500, 3000 metrów spada w dół jak kamień, po czym otwiera spadochron. Zlatuje za nim w dół, zataczając koła wokół spadochronu. Höfig macha ręką i pokazuje w dół. Tam czeka na niego morze.

Łączę się z bazą, prosząc o pomoc:

„Mały brat zestrzelony w Ulrich-Quelle-sześć. Zejście na spadochronie do morza. Powiadomić służby ratownicze.”

Baza odbiera moją wiadomość. Wyciągną Höfiga. Długo dryfuje w powietrzu, po czym wreszcie opada do wody.

O 9.50 do bazy wraca dziesięć nieuszkodzonych samolotów. Mechanicy zabierają nas z kabin i zanoszą na barkach do rejonu rozśrodkowania. Nie posiadają się z radości.

Arndt, szef mojej obsługi naziemnej, składa mi gratulacje i po raz szósty ceremonialnie wręcza mi tę samą doniczkę z kwiatkami:

*Oszczędzić niemało potrafię na tym,*

*Że dziełę się ciągle tym samym kwiatem.*

Ten człowiek jest poetą i nawet o tym nie wie!

Eskadrę rozpira dziki entuzjazm. Dookoła stoją piloci w otoczeniu żołnierzy i opowiadają, jak było. Na naszej tablicy jedenaście kolejnych zestrzeleń. Jedenaście ciężkich bombowców nie zrzuci już bomb na Hamburg.

Służby ratownicze będą miały pełne ręce roboty przy wylądowaniu z morza połowy kompanii Amerykanów. A Höfig będzie zażywał chłodnej kąpieli w towarzystwie kolegów z przeciwnej strony.

Wieczorem samolot służb ratowniczych przywozi go z Helgoland, gdzie z pokładu pełnego Amerykanów wysadziła go na brzeg łódź

ratunkowa. Jest we wspaniałym nastroju; nic mu się nie stało, jeśli nie liczyć małego oparzenia na czole.

– O rany, ale polowanie! – to wszystko, co mówi, gdy witają go koledzy.

Jonny Fest jest oczywiście bohaterem dnia. Zestrzelił trzy ciężkie bombowce w czasie jednej misji.

Odbieramy telefony z pozostałych eskadr. Przyglądali się naszemu atakowi i dzwonią, winszując nam sukcesu. Jestem naprawdę dumny z mojej „Piątki”. W swoim dzienniku pokładowym zapisuję trzynasty zestrzelony samolot.

Ten dzień pozostanie w naszej pamięci jako „wielkie polowanie”.

### 15 sierpnia 1943

„Piątka” ponownie dostaje do wykonania zadanie specjalne.

Pod skrzydła naszych samolotów podczipione zostają konstrukcje, które z racji swego dziwnego wyglądu zostały przez nas nazwane rurami. W rzeczywistości są to wyrzutniki pewnego typu pocisków moździerzowych, czy raczej rakiet, składających się z ładunku nośnego, wybuchowego i zapalnika czasowego. Jak tak dalej pójdzie, ani się obejrzymy, a będziemy latali z armatami.

Pomysł ten najwyraźniej zakłada ustawienie się naszych eskadr w szyku w odległości 750 metrów za formacjami nieprzyjaciela, a następnie odpalenie w ich kierunku rakiet z wyrzutników.

### 17 sierpnia 1943

Wczesnym rankiem, ku naszemu zaskoczeniu, dostajemy rozkaz przeniesienia się do Rheine, jakieś dwieście kilometrów na południe. Spodziewane są zmasowane ataki formacji amerykańskich na środkowe Niemcy. Mamy działać we współpracy z pułkami już dyslokowanymi w tamtym sektorze.

Po upływie zaledwie dziewięćdziesięciu minut docierają do nas dalsze rozkazy, według których mamy się przenieść do Gilze Rijn w Holandii. Lądujemy tam o 11.15.

Kilka uroczych dziewcząt przynosi nam wyśmienity lunch. Zjadamy go przy naszych samolotach.

Szeroki pas startowy błyszczy w słonecznym żarze. Kilka nocy temu Anglicy zbombardowali go podczas lądowania naszych nocnych myśliwców.

Dowiaduję się, że na miejscu służy mój stary przyjaciel z czasów akademii wojskowej, porucznik Geiger. Przyjeżdża natychmiast po moim telefonie. Zmienił się tak bardzo, że ledwie go rozpoznaję; a on twierdzi, że ja wyglądam dokładnie tak samo, jak dawniej. Geiger ma pod sobą eskadrę myśliwców nocnych, a przed paroma dniami otrzymał Krzyż Rycerski. Jego charakter się nie zmienił: jest tym samym sumiennym Prusakiem, gorliwym i pracowitym.

O 13.15 rozlega się alarm. Geiger macha do mnie, gdy kołuję do startu. Nad Antwerpią zauważamy Fortece z towarzyszącą im eskortą Spitfire'ów. Z tymi rurami nie jestem w stanie podjąć równej walki z angielskimi myśliwcami. Nie mam zamiaru ich wyrzucać, chyba że w sytuacji awaryjnej. Na razie będę musiał poczekać; może później nadarzy się okazja do ataku.

Lecę za Fortecami, które, podzielone na wiele grup, zacierają na południowy zachód, i trzymając się w pewnym oddaleniu, czekam na moment, w którym Spitfire'y zawrócą do Anglii.

Wreszcie w rejonie Aachen nadarza się okazja do natarcia. Jednak zanim jestem w stanie otworzyć ogień, zostaję trafiony w lewe skrzydło, a mój lewy wyrzutnik zostaje odstrzelony. Z wielkim trudem udaje mi się utrzymać pozbawiony równowagi samolot w poziomie. W lewym skrzydle ziele wielka dziura. Obawiam się, że uszkodzony został dźwigar. Możliwe, że w wyniku zbyt dużych napięć skrzydło oderwie się zupełnie. Muszę unikać gwałtownych skrętów i spróbuję odpalić w kierunku wroga drugą rakietę.

W tym czasie moi piloci wystrzelili swoje z dobrym rezultatem. Führmann i Fest zaliczają bezpośrednie trafienia. Upolowane przez nich bombowce eksplodują w powietrzu. Z tego, co możemy zauważyć, reszta rakiet pułtuje. Moja własna również przelatuje przez środek formacji, nie wyrządzając żadnych szkód.

Odbijam w bok i schodzę do lądowania w Bonn (Hangelar). Od razu podjeżdżam pod warsztat napraw i wołam kontrolera technicznego. Ten potwierdza moje obawy: dźwigar w lewym skrzydle rzeczywiście jest pęknięty. To tymczasowo unieruchamia mój samolot, jeśli chodzi o udział w kolejnych misjach. Przez noc zamontują na nim całkowicie nowe skrzydło.

Powoli idę przez lądowisko w kierunku wieży kontrolnej. Cały czas lądują samoloty biorące udział w walce: Messerschmitty i Focke-Wulfy. Razem w sumie blisko trzydzieści samolotów uzupełnia amunicję i paliwo. Przynależą do różnych pułków lotnictwa myśliwskiego. Szkoda, że większości pilotów brakuje doświadczenia. Nie ma wśród nich ani jednego dowódcy szyku.

Amerykanie najwidoczniej znów atakują fabryki łożysk tocznych w Schweinfurt. Przelatują wysoko nad nami, kierując się na południowy wschód.

Jak pomyśle, że mój samolot jest nie do użytku, robi mi się niedobrze. Nagle decyduję się polecieć mimo wszystko w swej uszkodzonej maszynie. Pomimo ostrzeżeń kontrolera technicznego każe ją zatankować i uzbroić.

Zbieram wszystkich obecnych na lotnisku pilotów i mówię im, że od tej chwili są pod moim dowództwem. Startujemy razem dużą, zwartą grupą o 17.00. Amerykanie wracają już do domu. Mam nadzieję, że przysporzymy im mnóstwo kłopotów.

Ze swym samolotem muszę obchodzić się jak z jajkiem. Wkrótce osiągamy pułap 6600 metrów. Bezpośrednio przed nami leci formacja około 250 Fortec. Powoli zmniejszamy dzielący nas dystans. Pojedynczo wysyłam samoloty do ataku.

Sam pozostaję na tyłach nieprzyjacielskiej formacji i wybieram za cel odosobnioną Fortecę lecącą w pewnym oddaleniu na lewo i nieco niżej od reszty grupy. Po znalezieniu się w odległości 150 metrów otwieram ogień krótkimi seriami. Amerykańska obrona odpowiada ostrzałem: ich smugacze przelatują wszędzie wokół mnie, nieprzyjemnie blisko głowy. Perłowe wstęgi pocisków stają się coraz gęstsze. Znowu w powietrzu jest po prostu za dużo tego cholernego ołowiu.

Mają nade mną dużą przewagę – przez kilka minut muszę podążać za ich ugrupowaniem, nie mogąc stosować uników. Cały czas z niepokojem zerkam na dziurawe skrzydło.

Znienacka na mój samolot spada dosłownie grad ognia. Czuję zapach palącego się kordytu. Mimo wszystko silnik wciąż zdaje się pracować bez zakłóceń. Pochyliam się nisko za nim. Stanowi w miarę dobrą osłonę przed pociskami. Przybliżywszy się na 90 metrów, spokojnie biorę swoją ofiarę na cel.

Lup! Dostałem w kadłub. Odgłos jest bardziej głuchy, niż gdyby był to silnik lub skrzydła.

Moje strzały przynoszą skutek. Amerykański samolot stoi już w płomieniach, odbija ostro w lewo i leci w dół, zostawiając w górze własną formację. W powietrzu pojawiają się cztery spadochrony.

Nagle, raz za razem, moim samolotem wstrząsa seria trafień. Brzmi to tak, jakbym siedział we wnętrzu beczki, na którą ktoś wysypuje worek ziemniaków. Z silnika buchają na mnie płomienie. Zaczynam się dusić dymem, oczy łzawią.

A więc w końcu jednak mnie dopadli. Cholerna jatka!

Dymu jest tyle, że odsuwam boczne szyby. Mimo to jest go coraz więcej. Gorący olej wypływa z silnika niczym syrop i spływa po części przykadłubowej lewego skrzydła. Szerokim zakrętem w lewo odchodzę od nieprzyjacielskiej formacji. Z satysfakcją patrzę, jak moja Forteca rozpada się w ogniu w górach Eifel. Z sosnowego lasu podrywają się wysoko kłęby dymu.

To jest to!

Wyłączam zapłon i odcinam dopływ paliwa. Termometr pokazuje, że olej i ciecz chłodząca bliskie są wrzenia. Dobry Boże! Lewe skrzydło wygląda żałośnie. Najprawdopodobniej zaraz się oderwie.

Płomienie się zmniejszają, ogień wygasa. Pociągam za dźwignię bezpieczeństwa i zwalniam zamki kopuły. W pierwszej chwili pęd strumienia zaśmigłowego zapiera mi dech. Wiatr szarpie za hełm i rwie owiązaną wokół szyi chustę.

Skakać? Mój Gustaw jest podziurawiony jak sito, ale ciągle jeszcze leci.

Przestawiam skrzydło w chorągiewkę i przechodzę w lot ślizgowy. Kierując się na wschód, zaczynam wytracać wysokość. Złany potem wsłuchuję się w gwizd i zawodzenie wiatru wokół skrzydeł i kadłuba. Przede mną rzeka Ren, srebrna wstęga wijąca się wśród rozciągającego się poniżej, spalonego słońcem krajobrazu. Rozległa Nizina Północnoniemiecka błyszczy się w słonecznym żarze.

3600 metrów: jak będę miał trochę szczęścia, może uda mi się mimo wszystko dolecieć do lotniska w Hangelar, w pobliżu Bonn.

3000 metrów: wydaje się, że zbyt szybko tracę wysokość. Messerschmitt 109 to nie szybowiec.

Dycha jeszcze ten mój silnik? Otwieram dopływ paliwa, włączam zapłon, nastawiam sterowanie skoku i opuszczam dziób w dół, żeby nabrać prędkości. Rozlega się klekot i łomot, ale silnik zapala.

Udało się! Nie odważając się dotykać gazu, ostrożnie i nerwowo wchodzę ponownie na 3600 metrów. Wtedy znowu podnosi się dym i zaczyna zalatywać spaleniżną. Wyłączam zapłon i ponownie przechodzę w ślizg.

Nie uda mi się dociągnąć go do Hangelar. Nie mam odwagi jeszcze raz próbować, czy zapali.

1800 metrów... 1500 metrów... 900 metrów. Dostrzegam coś, co wygląda na szerokie pole i spiralą schodzę w dół. Ziemia rwie w moim kierunku ze straszliwą prędkością.

Przygotowuję się do lądowania ze schowanym podwoziem i jeszcze raz włączam zapłon. Silnik zapala. Muszę robić ostrzejsze zakręty, bo inaczej nie doleczę do lądowiska. Nagle, pośród rżenia i klekotania, silnik zaczyna zwalniać obroty, aż wreszcie ostatecznie staje.

Zataił się. Śmigło stoi nieruchomo niczym trzymane w imadle. Samolot staje się ciężki i przestaje reagować na ruchy sterów. Niebezpiecznie traci prędkość, a lewe skrzydło opada.

Cholera!

Gwałtownie zniżam dziób i odzyskuję kontrolę nad samolotem. Podo mną śmigają domy pobliskiej wsi. Prędkościomierz pokazuje ponad 300 kilometrów na godzinę. Niemal ocieram się o czubki rosnących w dole wysokich drzew.

250 kilometrów na godzinę: muszę lądować.

200 kilometrów na godzinę: końcami skrzydeł szoruję po czubkach drzew.

Prędkościomierz pokazuje 150 kilometrów na godzinę. Z trzaskiem przebijam się przez dwa lub trzy drewniane płoty. Rozpadające się w drzazgi pale i sztachety lecą we wszystkie strony. Kurz i grudki ziemi wystrzeliwiają w powietrze. Spadam na ziemię, odbijam się, w oczekiwaniu na krakę napieram mocno na pas bezpieczeństwa, a stopy zasadzam na pedałach sterowania kierunkowego. Z oddali przede mną wylania się grobla. Jasny gwint!

T – R – A – CH!

A potem martwa cisza. Odpinam pas bezpieczeństwa i wywlekam się z fotela. Mój Gustaw wygląda jak stare wiadro po dobrej porcji kopniaków. Jest doszczętnie zniszczony. Tylko tylne koło pozostało nietknięte.

Z prawego rękawa wycieka mi krew.

*18 sierpnia 1943*

Weihe z patrolu ratunkowego dywizjonu miał przez cały dzisiejszy dzień ręce pełne roboty przy zbieraniu naszych zestrzelonych pilotów. Nazywamy go latającą śmieciarką.

W południe mojemu powrotowi do Jever towarzyszą głośne okrzyki radości. W górnej części prawego ramienia miałem parę odłamków. Usunął je zeszłej nocy lekarz wojskowy w Hangelar.

*19 sierpnia 1943*

W przyszłości, aby zwiększyć zasięg naszych samolotów, mają one zostać wyposażone w dodatkowe zbiorniki paliwa. Dywizjon zostaje odkomenderowany do operacji w środkowych i południowych Niemczech.

Gustawy z mojej eskadry zaczynają robić się powolne pod ciężarem wyrzutników i wszystkiego, co muszą jeszcze oprócz tego dźwigać.

*27 sierpnia 1943*

Zgrupowania nieprzyjaciela w sektorze odniesienia Dora-Dora. I znowu czas na nas...

10.30: wszyscy przygotować się!

10.45: pododdziały czekają w gotowości. Mam nowy samolot. Arndt tak go wypolerował, że się świeci jak nowe lustro. Z pewnością będzie przez to szybszy o 15 kilometrów na godzinę.

10.55: z głośników porozwieszanych wokół całego lotniska dobiega jak zwykle donośny rozkaz wyruszenia do działań: „Wszystkie eskadry – startować! Wszystkie eskadry – startować!”

Niebo jest całkowicie zasnuwane chmurami. Wychodzimy z nich na pułapie 3000 metrów i w tej samej chwili wprost przed nami dostrzegamy Fortece. Podążając równoległym kursem na wschód, podchodzimy wyżej, na 6000 metrów. Na takiej dziś lecą wysokości.

Dodatkowe zbiorniki paliwa są wciąż prawie pełne, gdy rozkazują swej eskadrze je odczepić. Zakręcamy szybko w kierunku nieprzyjaciela, przymierzając się do ataku raketowego. Podczas gdy my zajmujemy pozycje strzeleckie, Fortece rozbijają się na mniejsze grupki po trzydzieści – czterdzieści samolotów w każdej i lecą dalej, ciągle modyfikując kurs. Pozostawiane przez nie nad chmurami smugi kondensacyjne układają się w zygzakowatą linię na błękitnym niebie.

Gdy znajdujemy się w szyku w odległości 600 metrów od nieprzyjaciela, rozkazuję odpalić wszystkie rakety. W następnej chwili moim oczom ukazuje się po prostu fantastyczny widok: obydwie moje rakety trafiają idealnie w jedną z Fortec. W tym samym momencie przed moimi oczami wyrasta olbrzymia ognista kula. Boeing wybuchł w powietrzu wraz z całym ładunkiem bomb. Pałące się i dymiące kawałki spadają nieregularnym torem w dół.

Wenneckers również trafia w dziesiątkę. Jego ofiara spada w płomieniach.

Mój skrzydłowy, sierżant Reinhard, posłał swe rakety tak, że eksplodowały obok kolejnej Fortecy. Wygląda na to, że kadłub bombowca został uszkodzony. Samolot gwałtownie odbija na lewo.

Przyglądam się, jak Reinhard rażno rzuca się za nim w pościg, prując ze swych karabinów. Zasadza się na ogonie Amerykanina.

Właśnie wtedy moją uwagę przykuwa osobliwy widok bliźniaczych smug kondensacyjnych nade mną, najwyraźniej pozostawianych przez bardzo szybko poruszające się samoloty. Cóż to może być? O ile mi wiadomo, z naszej strony do akcji wysłane zostały tylko Messerschmitty i Focke-Wulfy. Dziwnie wyglądające samoloty cały czas krążą wokół bombowców. Jeśli to nasi, to dlaczego nie atakują?

Wchodzę w pojedynek na większy pułap, aby przyjrzeć im się z bliska. To Lightningi! Dwanaście lub czternaście samolotów – jankesi przylecieli pod eskortą myśliwców. Przekazuję kolegom ostrzeżenie przez radio. Jako że sam nie jestem w stanie nic zdziałać, decyduję się ponownie rzucić w dół na Fortece.

Wtem obok mnie nurkują cztery inne, równie dziwnie wyglądające, jednosilnikowe samoloty. Na skrzydłach mają wymalowane białe gwiazdy i szerokie, białe pasy. Cholera! Thunderbolty! Nie widziałem ich wcześniej!

Natychmiast nurkuję za nimi. Odbijają stromą spiralą w lewo, w kierunku samotnej Fortecy, której dwa zewnętrzne silniki przestały pracować. Na jej ogonie siedzi Messerschmitt. To Reinhard.

Ten cholerny idiota widzi przed sobą tylko tłustego bombowca, nieświadomy nadlatującego z tyłu nieprzyjaciela.

„Reinherd, Reinhard, obudź się! Thunderbolty za tobą!”

Reinhard nie odpowiada, tylko cały czas spokojnie pruje pokiskami w Fortecę. Ruszam pędem za Thunderboltami. Pierwszy z nich otwiera ogień do mojego skrzydłowego. A ten po prostu dalej strzela do swej ofiary.

Ale w tym momencie prowadzący Thunderbolt wchodzi idealnie w mój celownik. Pojedyncza seria z karabinów to wszystko, czego trzeba. Wrogi myśliwiec staje w płomieniach i spada w otchłań na dole, wirując po drodze jak zwiędły liść. To mój drugi tego dnia.

Raptem słyszę, jak coś z terkotem uderza w moją maszynę. Obracam się. Na ogonie twardo siedzi mi Thunderbolt, a dwa inne

schodzą w dół, żeby do niego dołączyć. Obydwoma rękami popycham drążek w przód i nurkuję, szukając schronienia w chmurach.

Za późno: pali mi się silnik. Czuję bijący od niego żar, który wkrótce staje się nie do zniesienia.

Odłączam kopułę, ściągam z twarzy maskę tlenową. Odpinam pas bezpieczeństwa i podkurczywszy nogi, z całej siły kopię w drążek, odpychając go w przód. Zostaję wystrzelony z samolotu i koziołkując, zakreślam szeroki łuk w powietrzu. Czuję, jak pęd wiatru targa moim kombinezonem.

Powoli pociągam za linkę wyzwalającą. Spadochron się otwiera, czuję gwałtowne szarpnięcie w górę. Uprząż wżyna mi się w ciało. Po tamtej chwili bezwładnego spadania czuję teraz, jakbym stał w powietrzu. Delikatnie kołyszę się z boku na bok. Biały, jedwabny, szeroki spadochron rozpościera się nad mą głową niczym baldachim. Słyszę dodający otuchy poświst powietrza przepływającego przez pomocnicze czasze wyciągające. Całkiem mi się to wszystko podoba. Wspaniały wynalazek, ten spadochron! Nie da się zaprzeczyć – oczywiście pod warunkiem, że się otworzy!

Jever położone jest na północ stąd. Muszą mnie stamtąd widzieć. Gdyby tylko wiedzieli, że tym, który dynda teraz niechlubnie na niebie dlatego, że dał się wymanewrować jakiemuś Thunderboltowi, jest dowódca „Piątki”... Opadam na pole, w przyspieszonym tempie pokonując ostatnie kilka metrów.

Godzina 11.26. Zaledwie trzydzieści jeden minut od startu. Wystarczająco dużo czasu na to, aby spadły trzy samoloty. Pewnym pocieszeniem jest to, że wynik wynosi dwa do jednego na moją korzyść.

Arndt, mój wierny szef obsługi naziemnej, widzi mnie, gdy wracam ze spadochronem pod pachą. Twarz mu posepnieje. „Taki piękny Gustaw!” – jęczy, ze smutkiem kręcąc głową.

To rzeczywiście czarny dzień dla dywizjonu. Wieczorem stwierdzamy, że spośród moich pilotów zginął sierżant Dölling, a Raddatz i Jonny Fest również zostali zestrzeleni. Fest jest ranny i przebywa w szpitalu w Emden. W 4. Eskadrze jest dwóch zabitych i jeden ciężko ranny.

Jeden z samolotów dowodzenia jeszcze nie wrócił.



Wszystko wskazuje jednak na to, że 6. Eskadra ucierpiała najbardziej. Straciła dziewięciu ze swych dwunastu pilotów. Cała dziewiątka zginęła. Pozostała trójka zmuszona była lądować awaryjnie lub skakać. Nie wrócił ani jeden z ich samolotów.

Na plus można jednak zapisać to, że zestrzeliliśmy dwunastu nieprzyjaciół – chociaż tyle, by zmniejszyć kontrast wobec naszych ciężkich strat. Aż sześć z nich jest zasługą mojej „Piątki”.

Mój własny wynik wzrósł do szesnastu.

Straty po naszej stronie można wyjaśnić tym, że nikt nie przewidywał spotkania z myśliwcami nieprzyjaciela. Zostaliśmy kompletnie zaskoczeni.

Oczywiście, trzeba przyznać, że Amerykanom nie udało się dziś wykonać zadania. Zostali zmuszeni zabrać swoje bomby z powrotem do domu. Jedynym wyjątkiem była jedna z pomniejszych formacji Fortec, która zrzuciła swój ładunek przez dziurę w chmurach na niewielkie miasteczko Esens we wschodniej Fryzji. Bomby trafiły w szkołę, zabijając 120 dzieci – jedną trzecią wszystkich dzieci w mieście.

Ta wojna stała się bezlitosna. Nie ma ucieczki przed jej okrucieństwem.

*2 października 1943*

Przeniesiono nas do Marx, dużego lotniska operacyjnego z betonową nawierzchnią, położonego na południe od Jever.

Pierwsza misja, w którą wyruszyliśmy z tego miejsca, kończy się niepowodzeniem. Po pierwsze, nie jesteśmy w stanie przechwycić formacji Fortec, która odlatuje w stronę morza. Po drugie, jeden z pilotów 4. Eskadry przy okropnej pogodzie rozbija się o powierzchnię morza i ginie.

*4 października 1943*

Od wczesnego ranka stacje nasłuchowe meldują o dużej aktywności nad południowo-wschodnią Anglią. Jest pogodnie. Należy się

spodziewać pojawienia Amerykanów. Dotychczasowe meldunki nie nakreślają jednak wyraźnego obrazu tego, co się dzieje.

Siedzimy przed hangarem. Z głośników płynie wesoła muzyka.

Podchodzi do mnie chorąży z teczką wypchaną mnóstwem papierów. Niedobrze mi się robi od tej cholernej papierkowej roboty. Przeglądam je pospiesznie, podpisując najważniejsze. Myślami jestem daleko, rozważając nadchodzącą potyczkę z Fortecami.

Turit puszcza się pędem wzdłuż pasa startowego, czekając na jakąś mewę, która przyleciała tu znad morza. Wczoraj zabrałem go na króliki. Jest świetnym psem myśliwskim: czujnym, inteligentnym, pełnym werwy i wyjątkowo szybkim.

Muzyka płynąca z głośników raptem zostaje wyciszona.

„Uwaga, załogi wszystkich eskadr! Uwaga, załogi wszystkich eskadr! Przygotować się do startu.”

Mechanicy wysypują się z hangaru i biegą do samolotów. Za nimi piloci. Gdy zapinam pas bezpieczeństwa, Turit siedzi na moim lewym skrzydle. Przypatruje się wdzięcznie swymi inteligentnymi oczami. Od czasu, kiedy przywiozłem go ze sobą z Norwegii, za każdym razem, gdy mam wystartować, zajmuje pozycję na lewym skrzydle. Dopiero gdy silnik zaczyna pracować, daje się znieść ze skrzydła pędowi powietrza. Potem biegnie za startującym samolotem, aż zostaje w tyle, niezdolny podoląć ogromnej prędkości.

Arndt podaje mi słuchawkę telefoniczną.

Dowódcy eskadr meldują się kapitanowi Spechtowi, który następnie objaśnia nam sytuację. Amerykanie nadlatują od strony morza znad północnego krańca Holandii. Po raz pierwszy mamy dziś podjąć próbę natarcia czołowego w zwartym szyku liczącym przeszło czterdzieści samolotów.

O 9.32 dywizja daje rozkaz do startu. Eskadry opuszczają lotnisko jedna za drugą, odbijają w lewo i kołują, żeby zająć pozycję w zbierającym się szyku dywizjonu.

„Kurs trzy-sześć-zero” – podaje rozkaz baza.

Wolno podchodzimy w górę. Cisza radiowa przerywana jest sporadycznie. Przy pułapie 6600 metrów silniki zaczynają zostawiać za sobą długie smugi kondensacyjne. Zimno. Na mojej masce

tlenowej przed ustami i nosem zamarza oddech. Co pewien czas muszę się porządnie klepnąć w uda, żeby się trochę rozgrzać.

Wreszcie dostrzegamy nieprzyjaciela: formacja od 300 do 400 ciężkich bombowców daleko na zachodzie. Dowódca dywizjonu zakręca w ich kierunku.

Mija kilka minut i już wdzieramy się w szyki nieprzyjaciela, rażąc go ogniem wszystkich karabinów. Przy pełnej prędkości kieruję się na dziób Liberatora. Ognia! Nurkuję błyskawicznie pod gigantycznym kadłubem, aby uniknąć kolizji, a następnie pędzę dalej przez środek formacji, podrywam się ostro lewym skrzętem przy wznoszeniu i zawracam.

Moja seria odniosła skutek. Liberator odbija, odpada od formacji i rusza w przeciwnym kierunku.

„Ho, ho, kolego! Nie da rady, nie polecisz do domu!”

Gdy tylko Liberator odłącza się od swych braci i wychodzi poza zasięg ich karabinów, podlatuję blisko pod tłusty brzuch i strzelam tak długo, aż bombowiec staje w płomieniach. Liberator pali się szybciej niż bardziej opływowa Forteca. Ośmiu ludzi natychmiast wyskakuje. Spadochrony rozkwitają na niebie i kołyszają się, wisząc w powietrzu.

Ciężki bombowiec szybuje w dół. Podlatuję do niego i utrzymuję w odległości 18–30 metrów, pewien, że na pokładzie nie ma już żywej duszy. Wyraźnie widzę ogromne dziury wybite pociskami mojego działka w dziobie i stateczniku wysokości.

Nagle dostrzegam błyski w górnej wieżyczce. Za późno! Seria pocisków wbija się w moją maszynę. Natychmiast zapala się silnik. Samolot przestaje reagować na ruchy steru.

I znów muszę się ratować skokiem. Zwalniam zamki kopuły, odpinam pas bezpieczeństwa. Samolot przekracza granicę prędkości minimalnej, leci w dół, znów się prostuje... i wtedy gigantyczna dłoń wyrzuca mnie w powietrze...

Spadochron musiał się jakoś otworzyć, chociaż nie pamiętam, żebym pociągał za linkę wyzwalającą. Kilkadziesiąt, może kilkaset metrów pod sobą zauważam inne spadochrony. Teraz ja idę na wspólną kąpiel z Amerykanami.

Zdaje mi się, że na dystansie ostatnich kilku metrów woda wychodzi mi na spotkanie z nagłym przyspieszeniem. W momencie, gdy idę pod powierzchnię, odłączam spadochron od uprząży. Woda jest zimna – okropnie zimna – i słona.

Ledwo co wypłynąłem na powierzchnię, a grzywiasta fala roztrzaskuje mi się nad głową. Plując wodą, staram się zaczerpnąć powietrza. Kamizelka ratunkowa wypełnia się powietrzem. Unosi mnie na grzbiet wysokiej fali. Po drugiej stronie zostaje ciśnięty w głęboką, zieloną dolinę. Gumowy ponton również wydaje się w porządku. Jest już do połowy napełniony powietrzem, kiedy kolejna rozbijająca się fala niemal wyrwa mi go z rąk. Pomiedzy jedną a drugą falą udaje mi się wreszcie wpełznąć na kołyszącą się gumową łódkę.

Fale przetaczają się raz za razem. Co druga niesie gniewną grzywę białej piany, zalewając mi gardło i oślepiając. Unoszę się i opadam, w górę i w dół, w górę i w dół, w monotonnym rytmie. Fale uderzają jedna za drugą, telepiąc moją małą łódeczką. Woda wlewa się tak szybko, że nie mogę nadażyć z jej wylewaniem.

Rozrywam torebeczkę z barwnikiem i patrzę, jak rozpuszcza się w otaczającej wodzie, barwiąc ją na bladzielonożółto i powoli plamiąc tym samym kolorem mój kombinezon.

Koledzy widzieli, jak spadałem. Nie mam ani cienia wątpliwości, że w końcu zostanę uratowany. Gdyby tylko nie było tak zimno i skończyło się to wieczne kołysanie. Spoglądam na zegarek. Stał. A miał być wodoodporny.

Podczas wyskakiwania prawdopodobnie rozdarłem sobie kieszeń nad kolanem. Paczka żelaznych racji przepadła. Pistolet sygnalizacyjny też, najwyraźniej został wyrwany z kabury. Odpinam i odrzucam pas z podczepionymi nabojami sygnalizacyjnymi. Na co mi teraz ten balast?

Nade mną niebo wciąż porysowane jest smugami kondensacyjnymi. Formacja dawno temu zniknęła na wschodzie. Nie wiem, od jak dawna siedzę w tej zimnej, słonej kąpiei.

Z południa nadlatuje samolot. Macham do niego jak szalony. Muszą mnie zauważyć, muszą mnie stąd zabrać. Nie mam zamiaru się utopić jak parszywy pies.

To Focke-Wulf Weihe – samolot służby ratowniczej. Przelatuje nisko nad moją głową, tak że mogę dostrzec załogę. Machają do mnie i ponownie schodzą nisko. Z tylnej wieżyczki wylatuje jakiś pakunek. Spadając, napęnia się powietrzem. Tratwa ratunkowa.

Z taką uwagą śledzę zrzut gumowej tratwy, że nie spostrzegam nadciągającej fali, która o mały włos nie zmywa mnie z pontonu. Łykam mnóstwo wody i się krztuszę. Następna fala rozbija się nad moją głową. Woda jest okropnie słona.

Weihe cały czas nade mną krąży, dodając otuchy. Tuż przed sobą dostrzegam tratwę. Jestem w stanie do niej dotrzeć, przepływając parę metrów. Wydaje się, że upływa sporo czasu, zanim udaje mi się wykrzesać wystarczająco dużo sił, by wciągnąć się na mocno napompowaną tratwę. Potem mogę już opaść bezwładnie na jej dno, kompletnie wyczerpany.

Leżę na tratwie może przez dwie godziny, kołyszany na falach w niekończącym się rytmie góra – dół, góra – dół. Wreszcie w zasięgu wzroku pojawia się dziób łodzi ratunkowej. Silne ramiona wciągają mnie na pokład.

Uratowany!

Opatulony wełnianym kocem zostaję wysadzony w Helgoland, a Weihe służby ratowniczej zabiera mnie z powrotem do Marx.

#### *5 października 1943*

Mam dzisiaj straszliwego kaca. Wczoraj wieczorem świętowa-  
liśmy z pilotami czyjeś urodziny. Aleśmy zabalowali! Pokój załóg  
wygląda dzisiaj jak krajobraz po bitwie.

Po południu udaję się z czterema samolotami na akcję poszuki-  
wawczo-ratunkową na morzu. Wczoraj to ja leżałem tam w dole,  
wśród fal. Dzisiaj poszukujemy rozbitków z okrętu, który zatonął,  
natknąwszy się na minę.

W powietrzu wisi gęsta mgła. Po półtorej godziny bezowocnych  
poszukiwań wracamy do bazy. Morze pochłonęło kolejne ludzkie  
istnienia. Miałem szczęście, że mnie to nie spotkało.

#### *8 października 1943*

Dziś robię następujące zapiski w mojej książce pokładowej:

Data: 8 października.

Start: 14.22 – Marx.

Łądowanie: 15.21 – Marx.

Czas lotu: 59 min.

Uwagi: Przechwycenie formacji bombowców z eskortą myśliw-  
ców nad północną Holandią. Zestrzeliłem jedną Fortecę na południe  
od Dollart.

#### *9 października 1943*

Wczoraj zestrzeliłem mój osiemnasty samolot, a dziś muszę  
zakończyć powietrzny pojedynek z Fortecami nad Flensburgiem bez  
kolejnego zwycięstwa.

W moim samolocie został trafiony mechanizm kontroli skoku  
śmigła. Udaje mi się je przestawić w chorągiewkę do lotu ślizgo-  
wego, ale potem już zostaje w tej pozycji. Jestem więc zmuszony  
wyłączyć silnik i nie uruchamiając go ponownie, zejść do lądowania  
na lotnisku na wyspie Westerland.

#### *10 października 1943*

Jankesi nie dają nam spokoju. Dziś przeprowadzają zmasowany  
atak na Münster. Dokładnie w chwili, gdy gotów jestem rzucić się  
na czele swej eskadry na formację Fortec, zostajemy przechwyceni  
przez Thunderbolty.

Rozpoczyna się zażarta walka. Thunderbolt z pozoru wygląda śla-  
mazarnie, jest jednak niesamowicie szybki i zwrotny. Messerschmitt  
w rękach dobrego pilota wciąż jednak może go pokonać.

Podczas walki widzę, jak Messerschmitt 110 – jeden z samo-  
lotów 76. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego – wystrzeliwuje  
w kierunku grupy Fortec cztery rakiety. Dwa ciężkie bombowce  
wybuchają w powietrzu. Na zwycięzcę od razu rzuca się kilka

Thunderboltów. Chorążowie Barran i Führmann oraz ja nurkujemy, aby je przechwycić.

Po mojej pierwszej serii ognia lecący przede mną Thunderbolt wybucha; Führmann zestrzeliwuje drugiego. To ściąga nam na kark całą watahę Thunderboltów. Jedyne, co możemy zrobić, to starać się im umknąć. Uciekam się do wszystkich znanych mi sztuczek, dając całkiem niezły pokaz akrobatyki powietrznej. Wreszcie udaje mi się zostawić ich w tyle, wykonując korkociąg ze wznoszeniem.

Wiem, że Thunderbolt nie jest w stanie powtórzyć tego manewru. Niestety ani Barranowi, ani Führmannowi nie udaje się dotrzymać mi kroku. Wciąż są w poważnych opałach, mając na ogonach dziesięciu albo dwunastu jankesów. W tym czasie myśliwce bombardujące zniknęły.

Pospiesznie wracam, nurkując ponownie w kotłowanie samolotów i strzelając gdzie popadnie, tak by odwrócić uwagę ścigających od Barrana i Führmanna. Przez to zostaję trafiony w statecznik wysokości i w lewe skrzydło – tam, gdzie jest schowane podwozie.

Moja maszyna zniecka przewraca się brzuchem do góry i leci pionowo w dół. Nie mogę nad nią zapanować. Lecę w tym piekielnym nurkowaniu do pułapu 900 metrów. Cholernie nieciekawa sprawa. Na skórę występuje mi zimny pot, a ręce zaczynają mi się trząść. „No, Knoke – myślę sobie – tym razem już po tobie!”

W rozpaczliwym odruchu próbuję przesunąć drążek na bok. Nie da rady – zablokował się. Zdejmuję stopy z pedałów sterowania kierunkowego i uciekając się do ostateczności kopię mocno w drążek. Nagle rzuca mną gwałtownie, walę głową w boczną szybę i – samolot wraca do normalnej pozycji.

Barran nurkował razem ze mną, ale groza zajścia sprawiła, że ani słowem nie odezwał się przez radio.

Ładuję ze schowanym podwoziem w Twente obok lądowiska. Odstrzelili mi połowę ogona i prawą goleń podwozia.

Wkrótce później do lądowania na lotnisku schodzi Focke-Wulf. W momencie przyziemienia na betonowej powierzchni jedna z goleni się łamie, samolot się przewraca i staje w płomieniach. Uwięziony w fotelu pilot na moich oczach ginie w płomieniach,

nie będąc w stanie się wyswobodzić. Bezsilny, nie jestem w stanie pomóc: patrzę, jak powoli żywcem płonie we wnętrzu wraku. Trzęsą mi się kolana.

Kilka minut później niedaleko lotniska spada deszcz bomb zrzuconych przez formację „bobasów”.

Na dzisiaj mi już wystarczy.

*17 listopada 1943*

14 października oraz 13 i 15 listopada zostajemy wysłani do akcji przeciw formacjom ciężkich bombowców nad Niziną Północnoniemiecką, lecz nasza eskadra nie powiększa swego dorobku strąceń. Za każdym razem musimy podjąć walkę z eskortującymi bombowce Thunderboltami, Mustangami i Lightningami.

Dziś rano piloci trzech pułków lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-bombowego stają do uroczystego przeglądu w Achmer. Poruszając się w kolumnie liczącej w przybliżeniu trzydzieści pojazdów, pojawia się marszałek Göring. Rozmawiam z nim około dziesięciu minut, gdy zostają mu osobiście przedstawieni najlepsi specjaliści od Fortec.

W tej chwili akurat przoduję w dywizji, mając na swym koncie piętnaście ciężkich bombowców. Na drugiej i trzeciej pozycji są kapitan Specht i porucznik Frey, odpowiednio z czteremastoma i dwunastoma strąceniami.

Göring sprawia wielce osobliwe wrażenie. Ma na sobie niepowtarzalnego rodzaju, wymyślny, szary mundur. Czapkę i epolety pokrywają złote galony. Z purpurowych butów z sarniej skóry wyłaniają się grube nogi. Nalana, nadęta twarz sprawia wrażenie, jakby był chory. Kiedy się zbliża, dochodzę do wniosku, że stosuje kosmetyki. Ma jednak przyjemny głos i wobec mnie jest nad wyraz serdeczny. Wiem, że szczerze interesuje się losem swoich załóg.

Göring pyta o zestrzelone przeze mnie nieprzyjacielskie samoloty. Szczególnie interesuje go mój pierwszy Mosquito strącony w zeszłym roku. Bardzo dobrze pamięta okoliczności. Według niego Mosquito to nic innego, tylko wieczne utrapienie i ból głowy. Dwa

z nich, które wówczas doleciały do Berlina, szczególnie go roz-  
złościły, ponieważ zaczynał właśnie publiczne przemówienie, które  
ze względu na nalot zmuszony był przełożyć o dwie godziny.

Osobiście odznacza mnie Złotym Krzyżem Niemiec.

Następnie zwraca się do nas wszystkich, mówiąc o problemach  
związanych z obroną Rzeszy, a także niespotykanych trudnościach,  
jakim musimy stawić czoła. Z zaskoczeniem się dowiadujemy, że  
według niego to my, załogi samolotów, których zadaniem jest  
obrona Rzeszy, jesteśmy odpowiedzialni za porażkę wojsk obrony  
powietrznej na Zachodzie.

Przypomina nam o wielkim wysiłku brytyjskich myśliwców  
z Królewskich Sił Powietrznych podczas bitwy o Wielką Brytanię  
i wychwalając ich męstwo, stawia nam ich za wzór. Z tą częścią  
jego przemowy zgadzam się całkowicie. Nawet teraz, gdy do nas  
mówi, wydaje mi się jednak, że Naczelny Dowódca Niemieckich  
Sił Powietrznych ma jedynie mgliste pojęcie o tym, co dzieje się  
w powietrzu, kiedy stajemy do walki przeciwko silnym amerykań-  
skim formacjom.

Nie da się ukryć, że pod względem technicznym jesteśmy w tyle  
pod każdym względem. Zwycięstwa w Polsce i Francji spowo-  
dowały, że naczelne dowództwo spoczęło na laurach. Liczba jed-  
nostek obronnych działających w ramach ogólnego planu obrony  
Rzeszy jest niewystarczająca do wykonania postawionych przed  
nimi zadań. Przewaga liczebna wroga wynosi co najmniej osiem  
do jednego.

To, że mimo tak niesprzyjających okoliczności wciąż jeszcze  
jesteśmy w stanie osiągać sukcesy, jest wyłącznie zasługą wyśmie-  
nitégo morale i ducha walki naszych załóg. Potrzeba nam więcej  
samolotów, lepszych silników – i mniej sztabów.

*19 listopada 1943*

Wczoraj, po nieudanej próbie przechwycenia nadlatującej for-  
macji amerykańskiej, wylądowaliśmy późno wieczorem w St. Trond  
w Belgii.

Niebo się zasnęło. Holandia i Belgia leżały przykryte mrocznym  
płaszczem chmur, chłostane intensywnymi śnieżycami. Przez dziurę  
w obłokach weszliśmy na pułap typowy dla operacji. Chmury,  
w których występowało poważne zagrożenie oblodzenia, rozciągały  
się na północy aż do morza, jak gigantyczna biała kołdra. Nasze  
Messerschmitty błyszczały w promieniach słońca. Spaliny wydoby-  
wające się z silników Daimlera-Benz a układały się za nami w długie  
smugi, pozostawiane w zimnym, ostrym powietrzu bladego, jesien-  
nego nieba. Oddech zamarał na maskach tlenowych.

Lecieliśmy więc w zwartym szyku na zachód, niczym migrujące  
żurawie. Baza podała meldunek o pojawieniu się silnej formacji  
Fortec nadlatujących od strony morza. Jeden z naszych samolotów  
– to był Führmann – stopniowo zaczął zostawać w tyle i tracić  
wysokość, jakby przemęczony długim wznoszeniem.

Na moje pytanie odpowiedział przez radio, że ma problemy  
z „cholernym silnikiem”. Przy takiej paskudnej pogodzie każdemu,  
komu szwankował silnik, nie pozostawało nic innego, jak ratować  
się skokiem, jeśli życie było mu miłe. Sierżantowi dopisywało  
jednak szczęście. Jego silnik nie zgasł całkowicie, a po godzinie lotu  
nasza misja została odwołana, ponieważ nieprzyjacielskie bom-  
bowce zawróciły. Thunderbolty zestrzeliłyby jego kulawą maszynę  
jak kaczkę.

Poprzez przyjazną dziurę w chmurach udało mi się bezpiecznie  
sprowadzić swoją eskadrę z powrotem do St. Trond.

Jako ostatni lądował Erich Führmann. Jego maszyna chybotliwie  
potoczyła się przez wytarty pas ziemi przy końcu lądowiska. Zaczął  
sypać lekki śnieg, co o tej porze roku jest tu raczej rzadko spotykane.  
Jeszcze nie zdążyliśmy rozgrzać przemarzniętych kości przy piecu  
w drewnianej chacie służącej za kantinę, a już stojące na powietrzu  
samoloty pokryły się przymarzającym śniegiem i po jakimś czasie  
wyglądały jak zamienione w kamień potwory z bajki.

Gdy godzinę później do kantyny wszedł Führmann, by do nas  
dołączyć, siedzieliśmy w gwarnej grupie, trzymając w dłoniach  
parujące szklanki gorącego ponczu. Jego silnik był już w porządku  
– usterka w sprzęzarce został wykryta i usunięta. W tym czasie

rozpoczęliśmy już grę w karty – co było nieuniknione – i zdążyliśmy opróżnić kilka szklanic mocnego, rozgrzewającego serce trunku.

Początkowo Führmann nie chciał dołączyć do gry. Wzruszył jedynie ramionami i wyciągnął rękę, pocierając kciukiem o palec wskazujący. Nigdy nie miał pieniędzy. Ktoś zaciągnął go do stołu i usadził na krześle. Ktoś inny podrzucił mu dwie świecące monety pięciofrankowe. Niewątpliwie wiele rzeczy odegrało dużą rolę w życiu Ericha Führmanna; ale na sam koniec najdziwniejszą z nich wszystkich odegrały owe dwie pięciofrankowe monety.

Erich zaczął grać i – co się nigdy wcześniej nie zdarzyło – wygrał. Zwiększył stawkę i znowu wygrał. Wygrywał i wygrywał z niewiarygodną pewnością. Przejął bank i znów wygrał. Byliśmy oszołomieni. Mijały godziny. Pod sufitem wisiała gruba niebieska chmura dymu tytoniowego. Po podłodze walały się odstawione niedbale na bok puste butelki i szklanki.

Obserwowałem go.

Przeszedł do mojej eskadry kilka miesięcy temu. Stał się jednym z naszych kolegów. Niebo było jego żywiołem. Jak reszta z nas, czuł się tam jak w u siebie w domu. Z całą swą zmiennością nastrojów, niebo daje nam poczucie oddalenia od rozdartych wojną pól bitewnych, nad którymi latamy.

Jak my wszyscy, Erich stał się namiętnie przywiązany do życia pilota myśliwca, do mieszanki głębokiej radości z latania i dreszczu emocji odczuwanego w czasie walki. Ponieważ był również wielkim patriotą, stał się tak dobrym żołnierzem, jak pilotem.

Cudowne zjawisko latania i kawaleryjski duch, który wciąż jest obecny podczas bitew toczonych wysoko nad chmurami, dawały mu, podobnie jak nam, poczucie bezgranicznej radości i wewnętrznego spokoju. Stale nam towarzysząca wizja nagłej śmierci dodaje życiu smaku tak długo, jak ono trwa. Bez reszty zaangażowani w wykonywanie poważnego zadania, jakim była walka za nasz kraj, umieliśmy doceniać samo istnienie – właśnie dlatego, że było ono tak niepewną i cenną wartością. Życie traktujemy jak dzban wyśmienitego reńskiego wina, upojeni poczuciem przemożnej konieczności

delektowania się każdą kroplą tak długo, jak tylko możemy, w towarzyskiej i wesołej atmosferze.

Gdy nie byliśmy w powietrzu, Führmanna zawsze można było znaleźć gdzieś na terenie bazy, w którymś z hangarów, kantine albo w rejonie rozśrodkowania. Po prostu zawsze gdzieś tam był. Nikt nie zwracał na niego szczególnej uwagi. Gdy go nie było, miało się niejasne uczucie, że czegoś brakuje. Był uosobieniem tła. Rzadko kiedy otwierał usta, a jeśli nawet to robił, nikt go nie słuchał.

Pewnego razu, kiedy rozmawialiśmy o naszym koledze i o tym, jaki był zawsze cichy, jedna z licznych dziewcząt w bazie zauważyła, że cicha woda brzegi rwie. Uśmiechała się wtedy do siebie i prawdopodobnie wiedziała, o czym mówi...

Gdy gra się skończyła, gwarny entuzjazm z jej początku zastąpiła pełna napięcia cisza. Führmann wygrywał do samego końca. Wówczas z zadowoleniem schował do starego, podniszczonego portfela sześć banknotów stumarkowych i z rozbajającym uśmiechem dorzucił do niego tamte dwie pięciofrankowe monety.

Następnie po cichu oddalił się w swoje zwykłe miejsce gdzieś w tle.

W drogę powrotną z misji ruszyliśmy dziś w południe. Pogoda się nie zmieniła.

Kiedy wylądowaliśmy w bazie, brakowało wśród nas Führmanna. Ponownie został daleko w tyle. Jego samolot coraz bardziej tracił wysokość, aż wreszcie całkowicie pograżył się w bezmiarze chmur.

Zameldowałem o jego zaginięciu w stanowisku dowodzenia dywizjonu. Wieczorem zarządzono ogólne poszukiwania. Czekaaliśmy długo i nadaremnie. Zapadły ciemności.

Wtedy zadzwonił telefon. Wieści o Führmannie? Kiedy podnoszę słuchawkę, koledzy patrzą na mnie z niepokojem.

Na bagnach Ems rozbił się samolot. Rolnik kopiący torf zauważył skrzydła i ogon rozbitej maszyny. Silnik wraz z kabiną i pilotem pograżyły się w bezdennym bagnistym trzęsawisku. W stercie pogiętego metalu ekipa ratownicza odnalazła postrzępione kawałki

kombinezonu lotniczego i portfel. W środku znaleziono sześć banknotów stumarkowych i dwie pięciofrankowe monety.

Führmann!

Koledzy wpatrują się we mnie, zastygli w bezruchu. Czuję, że w przyszłości zawsze będzie nam czegoś brakowało.

*23 listopada 1943*

Dziś w południe dotarła do nas wiadomość o tym, że kapitan Dolenga zginął w katastrofie lotniczej.

Na ścianie w pokoju załóg wieszamy jego zdjęcie obok portretów nieżyjących kolegów. Pod każdym zdjęciem widnieją wypisane ładnymi, dużymi drukowanymi literami: stopień, imię i nazwisko oraz data śmierci. Na niektórych jest podpis, a czasem również humorystyczna uwaga.

Sierżant Wolny, podporucznik Steiger, chorąży Kolbe, podporucznik Gerhard, sierżant Kramer, sierżant Dölling, podporucznik Killian, starszy sierżant Führmann...

Kto będzie następny?

*Nikomu się jeszcze nie udało zostać na górze!* – napisał Steiger swym charakterystycznym pismem. Doskonale wiemy, co miał na myśli ten wysoki, jasnowłosy chłopak, kiedy pisał to pod swym uśmiechniętym obliczem. Tysiąc lotów znaczy tysiąc lądowań. W jakiś sposób zawsze musisz wrócić na dół, tak czy inaczej. Pewnego dnia wrócisz po raz ostatni.

– Dobrze, że cię nie znaleźli: nie znoszę widoku nieboszczyków!

To powiedział Methuselah (Barran). Od lat tworzyli z Führmannem nierozłączną parę. Siedzi okrakiem na krześle ze wzrokiem wbitym w portret przyjaciela. Nie może przeboleć jego śmierci. Nie urządza scen ani nie narzeka. Zamiast tego zdaje się znajdować ujście dla swego żalu w cichych, gorzkich przekleństwach: że też ze wszystkich ludzi to właśnie Führmann musiał się rozbić na północnych bagnach.

Methuselah ma oczywiście rację w tym, co mówi o zmarłych. Wszyscy dokładnie wiemy, co ma na myśli. Nie jest to uczucie, które łatwo ubrać w słowa.

Znamy każdą rysę twarzy naszych kolegów i każdą cechę ich charakterów. Gdy nie ma ich już wśród nas, pozostaje pamięć ich gestów, sposobu chodzenia, głosów, śmiechu. Zmasakrowane zwłoki nijak nie pasują do wizerunku kompana, którego znamy. Ta niezgodność nas odpycha. Dlatego odwracamy oczy, tak by pamięć o dobrym koleździe nie została zatruta, a mozaika stłuczona; by portret w naszych umysłach nie uległ zniszczeniu. Nie, nie patrzmy. Kochamy życie. Nie możemy pozwolić, by to, co osiągnęła śmierć, stało się częścią naszego świata.

Poza tym oni tak naprawdę nie umarli – Dieter, Dolenga, Führmann, Steiger, Kolbe i pozostali. Ich po prostu już z nami nie ma, zostali z boku. Bóg zabrał ich do siebie – tak chcę powiedzieć ich matkom. Zostali tam, wysoko w chmurach – naszych chmurach, które wszyscy tak dobrze znamy i które kochamy. Czyż nie jest tak, że zawsze do nich tęsknimy, gdy tylko zaczyna męczyć nas ten zwariowany świat?

To, co pograżyło się w północnych bagnach, to, co wyłowiono z morza, te potrzaskane szczątki wśród skał – to wszystko nie ma nic wspólnego z naszymi wspomnieniami o Führmannie, Dieterze, Dolendze...

– Nie sądzicie, chłopaki, że oni umarliby ze śmiechu, gdyby zobaczyli nasze ponure miny? Założę się, że ta stara kanalia Führmann tylko czeka, aż ktoś się do niego przyłączy do następnej gry w karty.

To powiedział Jonny Fest. Jego humoru nic nie jest w stanie zdławić.

– Rzygać się chce – warknął Methuselah.

Jego motto brzmi: „Przeklinanie to środek przeczyszczający dla duszy”. Napisał już je pod swoim zdjęciem, na wszelki wypadek, gdyby i ono miało wkrótce dołączyć do tamtych na ścianie.

*11 grudnia 1943*

26 i 27 listopada oraz 1 grudnia uczestniczyliśmy w walkach z myśliwcami amerykańskimi nad Ruhrą i Niziną Północnoniemiecką.

Dziś zwiększyłem swój dorobek do dwudziestu. Kolejna Forteca.

18 grudnia 1943

Od trzech dni mam iść na urlop, ale jak dotąd nie udało mi się wyjechać.

Amerykanie nadlatują codziennie. Wczoraj dosłownie siedziałem już w samochodzie, który miał mnie zawieźć na pociąg, kiedy z głośników rozległ się alarm. Wskoczyłem z siedzenia i pogałem do mojego Gustawa. Kierowca pokręcił głową i nawet Arndt powiedział, że naprawdę potrzeba mi paru dni wypoczynku.

Na wysokości 3000 metrów muszę zrezygnować z wykonania zadania, ponieważ nie chowa mi się podwozie. Dowodzenie przejmują Wennecker. Zestrzelili dwie Fortece i jednego Thunderbolta. No cóż, zdaje się, że ostatecznie jakoś sobie beze mnie poradzą.

Dzisiaj wyjeżdżam. Jungmaier zawozi mnie na dworzec kolejowy. Stojąc na peronie, patrzę, jak dywizjon ponownie wzbija się w powietrze, ruszając do akcji.

Długo obserwuję ich przez okno jadącego eszelonu. Po raz pierwszy od blisko roku lecą beze mnie.

20 grudnia 1943

Lilo i ja znów jesteśmy w Berlinie. Pomyśleliśmy, że zabawimy tu przez parę dni, odwiedzając starych przyjaciół i oglądając najnowsze przedstawienia teatralne oraz operowe.

Z trudem rozpoznajemy stolicę – tak się tu zmieniło. W mieście pełno jest obcokrajowców: Holendrów, Francuzów, Duńczyków, Belgów, Rumunów, Bułgarów, Polaków, Czechów, Norwegów, Greków, Włochów i Hiszpanów. W przepelnionych kinach, teatrach, kabaretach, restauracjach, w kolejce miejskiej i w autobusach słycać wszystkie języki Europy. Berlińczyków wszędzie spychają na bok. Nie jesteśmy w stanie z Lilo znaleźć nigdzie wolnych miejsc.

Zgiełk różnych języków i tłumy ludzi wszędzie, gdzie się poruszamy, wzbudzają moje rozdrażnienie. Ludzie żyją tutaj, jak gdyby nigdzie na świecie nie było czegoś takiego, jak wojna. Życie pilotów

operacyjnych może jest proste czy prymitywne, ale przynajmniej jest rzeczywiste. Rozumiemy to, gdy każdego dnia bierzemy udział w wielkiej, śmiertelnej bitwie. Uświadomienie sobie, że tu, w mieście, ludzi obchodzą jedynie ich własne egoistyczne uciechy, jest wstrząsające. Ta typowo miejska baza rządzi się całkowicie cywilną mentalnością – ślepa na rzeczywistość, do której my, piloci operacyjni, przywykliśmy.

Widzę oficerów sztabowych stacjonujących w Berlinie: gładkich, wypielegnowanych, w swych nieskazitelnych mundurach. Zbyt długo żyłem w innym świecie i mam inną hierarchię wartości. Atmosfera tego miejsca sprawia, że robi mi się niedobrze.

22 grudnia 1943

Zabrawszy ze sobą Ingrid, udaliśmy się w odwiedziny do moich rodziców w Sieradzu. Tu, ze swą rodziną, wreszcie odnajduję nieco spokoju. W saniach zaprzężonych w konia jeżdżę na długie zimowe przejażdżki wzdłuż brzegów Warty.

Lilo i ja jesteśmy szczęśliwi, że możemy być razem. Ingrid jest małą śliczną dziewczynką o kręconych włosach. Cieszę się, że tu jestem. Ale mimo wszystko jakoś brak mi kolegów i lotniska, zapachu samolotów i ryku silników.

26 grudnia 1943

Mineło kolejne Boże Narodzenie. Na ziemi wciąż króluje wojna.

Dziś wczesnym rankiem przychodzi z dywizjonu telegram:

„FALKENSAMER NIE ŻYJE – SOMMER RANNY – SPECHT.“

Dowódca sam go napisał. Nie unieważnił mojego urlopu ani nie rozkazał mi natychmiast wracać do pododdziału. Rozumiem jednak, jak bardzo mnie teraz potrzebuje, gdy dowódca „Czwórki” kapitan Falkensamer zginął, a porucznik Sommer, dowodzący „Szóstką”, został ranny. Jestem jedynym dowódcą eskadry, który mu pozostał i który może uczestniczyć w operacjach.



Wyjeżdżam z domu pierwszym pociągiem, dwie godziny po otrzymaniu telegramu. Lilo rozumie. Jest dzielna, tak jak potrafi być dzielna tylko żona żołnierza. Gdy ekspres zaczyna ruszać z peronu, ona stoi, uśmiechając się i machając ręką.

Czy kiedykolwiek się jeszcze zobaczymy?

27 grudnia 1943

Jechałem cały dzień i całą noc. Jungmaier przyjechał po mnie do Wunsdorfu. Zawozi mnie ostatnie kilka kilometrów do lotniska. Parę dni temu przeniesiono tu nasz dywizjon. To dobrze wyposażona baza używana w czasach pokoju, o najnowocześniejszej konstrukcji.

Natychmiast melduję się u dowódcy:

– Porucznik Knoke melduje swój powrót z urlopu.

Gdy wymieniamy uścisk dłoni, Specht uśmiecha się:

– Wiedziałem, że mnie nie zawiedziesz, Knoke. Naprawdę cię teraz potrzebuję.

Opowiada, jak zginął Falkensamer. Szkoda mi tego świetnego oficera. Wysoki, szczupły, o nieskazitelnym wyglądzie, bardzo lubiany, miał swobodny, ujmujący sposób bycia. Pochodził z Wiednia i wcześniej służył w Austriackich Siłach Powietrznych. Jego ojciec był oficerem Cesarstwa w czasie pierwszej wojny światowej. Miał wyjątkowo czarującą żonę, którą poznaliśmy wraz z Lilo przed paroma miesiącami.

Falkensamer był bardzo wysoki. Specht, który siedzi teraz przede mną w swym skórzanym kombinezonie, jest najniższym mężczyzną w dywizjonie. Mimo to wszyscy, którzy mają jakikolwiek kontakt z tym człowiekiem, są po wrażeniu jego dominującej osobowości.

Żaden z oficerów, których znałem, nie wywarł na mnie takiego wpływu. Specht jest typowym przykładem sumiennego pruskiego żołnierza. Jest równie surowy w stosunku do siebie, jak i swych podwładnych, i wymaga, aby kierowali się tym samym modelem spartańskiego zachowania, który on reprezentuje.

W potyczce powietrznej na początku wojny stracił oko. Z tym, które mu zostało, wygląda drapieżnie niczym myszołów. Wszystko, co ma dla niego jakiegokolwiek znaczenie, to walka. Jedynymi tematami jego rozmów są Fortece, Thunderbolty, Mustangi i Lightningi. Raz wyciągnął mnie w środku nocy z łóżka tylko po to, by przedyskutować jakiś problem taktyczny.

Nie cierpi kobiet. Zakazał swym oficerom przyprawiania żon czy dziewczyn na teren bazy. Jeśli dostrzeże pilota w towarzystwie dziewczyny o wątpliwej reputacji, od razu wyciąga surowe konsekwencje.

W ciągu ostatnich dziesięciu miesięcy zestrzelił dwadzieścia ciężkich bombowców i pod tym względem mnie wyprzedził. Precyzja, z jaką strzela, jest doprawdy niesamowita.

Jest niesłychanie trudnym dowódcą, i miałem z nim niejedną utarczkę. Kilka tygodni temu udzielił mi nagany za to, że paru z moich pilotów zorganizowało imprezę i poszło potańczyć w wiejskiej gospodzie niedaleko lotniska w towarzystwie sporej grupki dziewcząt, bardziej znanych ze swej urody niż moralności. Rozkazał mi ukarać ich dyscyplinarnie.

Odmówiłem wykonania rozkazu:

– Nie mogę tego zrobić, kapitanie.

– W takim razie nie nadajesz się do dowodzenia eskadrą!

– ryknął. Mały człowieczek był wściekły ze złości.

– Wówczas będzie pan musiał znaleźć nowego dowódcę dla „Piątki”, kapitanie.

– Odbiorę ci dowództwo i uziemię wszystkich twoich pilotów.

– Pozwoli pan przypomnieć sobie, kapitanie, że podczas ostatnich kilku miesięcy, które dla nas wszystkich były trudne, moi piloci zestrzelili więcej nieprzyjacielskich samolotów niż pozostałe dwie eskadry i pańskie dowodzenie razem wzięte.

Zdaję sobie sprawę, że w rzeczywistości Specht bardzo wysoko ceni moją „Piątkę”, ale nic nie jest w stanie skłonić tego powściągliwego człowieka, by się do tego przyznał.

Jednak mimo jego kapryśnego usposobienia, darzę Spechta głębokim szacunkiem. Jest niewątpliwie wielkim człowiekiem.

31 grudnia 1943

Na sylwestra zaplanowaliśmy imprezę w mieście. Jednak o 17.00 Specht wydał zakaz opuszczania terenu bazy przez oficerów i personel lotniczy. Zamiast na planowanej zabawie, wszyscy mieli zjawić się na wspólnej kolacji w kasynie oficerskim. Nigdy nikt go tak nie przeklinał jak wówczas, po ogłoszeniu tego rozkazu. Gdy o 20.00 weszliśmy do kasyna, wszystkim dopisywały humory. Utopiliśmy swoje smutki, opróżniając kilka butelek alkoholu. Specht stawia nas na baczność i pokrótce wyjaśnia powody swej decyzji:

– Panowie, otrzymałem wiadomość z dywizji, że tej nocy ma zapaść ważna decyzja. W celu zachowania najwyższej sprawności bojowej naszych załóg zdecydowałem się zabronić zwyczajowych zabaw sylwestrowych. Tę ostatnią godzinę starego roku spędzimy razem w tym miejscu, a zaraz po północy natychmiast udamy się na spoczynek.

Mówił swym typowym, dźwięcznym, rozkazującym głosem. To, co każdy z nas wówczas myślał, zachowaliśmy dla siebie.

Punktualnie o północy z dywizji przychodzi doniosła wiadomość. Specht otrzymuje nominację na majora!

Jest kompletnie zaskoczony. Oczekiwał jakiegoś specjalnego zadania bojowego dla dywizjonu. Wśród głośnych wiwatów natychmiast każe wszystkim pilotom się rozejść. Minutę później w kasynie nie ma już nikogo.

## 6

1 stycznia 1944

Moi ludzie są śpiący i skacowani, gdy zjawiają się w rejonie rozśrodkowania. Słyszałem, jak głośno śpiewając, wracali z miasta tuż nad ranem. Mnie też głowa pęka. Możemy tylko mieć nadzieję, że w tym jedynym dniu jankesi nie nadlecą.

Tak oto chwiejnie rozpoczął się rok 1944.

4 stycznia 1944

Przez ostatni tydzień mieliśmy spokój z Fortecami. Dzisiaj ich zgrupowania znów pojawiały się w sektorze Dora-Dora.

O 10.02 dywizjon startuje w pierwszą misję tego roku. W czasie uderzenia na silną formację Fortec wlatujemy w ogień własnej obrony przeciwlotniczej nad Münsterem.

Gdy się zbliżam, by zaatakować jedną z kilku lecących oddzielnie grup, mój samolot zostaje trafiony. Ogon natychmiast robi się ciężki. Ryk silnika przechodzi w wysokie zawodzenie, potem w chropawy pisk, aż wreszcie wszystko ucicha. Jeden z pocisków przeciwlotniczych odstrzelił śmigło oraz pokrywę silnika wraz z jego przednią częścią. Wszystko, co mogę zrobić, to starać się zachować panowanie nad samolotem.

W następnej chwili spada na mnie lotem nurkowym Thunderbolt i strzela w skrzydło, które staje w płomieniach. Nie ma jednak drugiej okazji, aby mnie zaatakować, gdyż wcześniej Wenneckers zakończył jego karierę serią z karabinów.

Z najwyższym wysiłkiem udaje mi się w ogóle utrzymać drażek. Muszę wyskoczyć, zanim dosięgną mnie płomienie. Odłączyć kopułę, odpiąć pas bezpieczeństwa – dobrze już znam standardową procedurę.

Zanim jednak zdążyłem się przygotować, zostaję wyszarpanięty z fotela przez strumień zaśmigłowy. Wiszę w powietrzu. Spadochron zahaczył się o luk bagażowy, który jakimś cudem się otworzył. Tkwię tak z prawą nogą na zewnątrz, a lewą wciąż w środku kabiny.

Samolot leci praktycznie grzbietem do dołu i coraz szybciej zmierza w kierunku ziemi. Nie mogę się poruszyć. Ogromna siła strumienia zaśmigłowego przykleja mnie do tylnej części kadłuba. Rzuca lewą nogą, którą przebieram w powietrzu, i niemal ją ukreca. Krzyczę z bólu. Pęd powietrza uderza mnie po policzkach i zatyka nos. Ciśnienie jest tak duże, że prawie nie mogę oddychać. Płomienie liżą moje ciało.

Samolot zaczyna się obracać, po czym przechodzi w prawie pionowy korkociąg. Ogromne ciśnienie pędu powietrza sprawia, że nie mogę nawet poruszyć ramionami. Jeśli nie uda mi się jakoś oderwać od samolotu, to już koniec!

Cholera! Muszę się oderwać... oderwać... oderwać...

Spadam jakieś 3000 – 3600 metrów. Ostatnim, tytanicznym wysiłkiem, który sprawia, że zaczyna lecieć mi krew z nosa, udaje mi się zaczepić prawą stopę o drażek. Pcham go mocno na bok. Samolot robi pół beczki, waha się, staje na ogonie i tracąc prędkość, zdaje się przez moment wisieć w powietrzu – i wtedy się odczepiam! Przez ułamek sekundy szybuję w powietrzu obok kadłuba. Czuję potężne uderzenie w plecy, tak jakby coś chciało przerząbać mnie na pół. Wtedy zostaję zupełnie ogłuszony drugim uderzeniem w głowę.

Nie mam pojęcia, co się dzieje potem.

Gdy odzyskuję przytomność, lecę w chmurach z otwartym spadochronem. Linka wyzwalająca jest wciąż na swoim miejscu, więc spadochron musiał się sam otworzyć. Usilnie próbuję złapać

oddech, lecz nie jestem w stanie. Gdy chcę krzyknąć, z gardła wydobywa mi się jedynie jęk agonii.

Nagle pojawia się ziemia. Pułap chmur wynosi ledwie 180 metrów. Spadochron kołysze się mocno z boku na bok. Niemal w poziomie przelatuję nisko nad dachem jakiegoś domu, by runąć ciężko na zmarzniętą ziemię w ogrodzie.

Wtedy znowu tracę przytomność. Następne, co pamiętam, to wnętrze ambulansu.

W szpitalu w Münsterze zostaję przebadany i prześwietlony. Diagnoza: pęknięcie czaszki, pęknięcie kręgów lędźwiowych, znaczne stłuczenia barków i prawej strony miednicy, rana miejscowa pod prawym biodrem, silne wstrząśnienie mózgu i chwilowy paraliż prawej strony ciała spowodowany przesunięciem kręgów.

Ciągle wymiotuję. Dyżurni zanoszą mnie do sali z dużym oknem i układają na świeżo przygotowanym łóżku pod ścianą. Czuję straszliwy ból. Chciałbym móc zasnąć.

A dziś miał być ostatni dzień mojego urlopu z Lilo i małą Ingrid...

Dopiero wieczorem znowu mogę w miarę sensownie myśleć.

W łóżku obok leży porucznik z lotnictwa bombowego. Przedstawiamy się sobie. Stracił prawą nogę i lewą stopę. Bezpośrednie trafienie ogniem przeciwlotniczym w Rosji.

*30 stycznia 1944*

Od czasu, gdy zostałem ranny, minęło dwadzieścia sześć dni. Nie mogłem znieść zamknięcia w tym ogromnym szpitalu z jego wiecznym zapachem środków odkażających i poprosiłem o przeniesienie na salę pourazową izby chorych w bazie w Wunsdorfie. Tu mogę przynajmniej znowu być ze swoim pododdziałem.

Każdego ranka zanoszono mnie do rejonu rozśrodkowania, gdzie do wieczora siedziałem zawinięty w grube koce na leżaku.

Tamte dni musiały przyprawić o siwiznę lekarza wojskowego dywizjonu. Wbrew jego surowym zakazom wciąż wstawałem

i próbowałem chodzić. Początkowo moje sparaliżowane kończyny sprawiały mnóstwo kłopotów. Ale później z dnia na dzień było coraz lepiej. Z czasem przyzwyczailem się do niekończącego się bólu głowy.

Ranek przyniósł rozkaz przeniesienia do Holandii. Mamy zostać dyslokowani w Arnhem i stamtąd prowadzić działania przeciwko ciężkim bombowcom. Wspierając się na kulach, kuśtykam do mojego Gustawa w towarzystwie innych pilotów. Specht jest zdziwiony, lecz bynajmniej nie niezadowolony, gdy melduję się u niego po wylądowaniu.

O 13.05 ponownie startujemy. Gdy wylatujemy z chmur, natychmiast zostajemy zaatakowani przez Spitfire'y. Kompletnie zaskoczeni nie jesteśmy w stanie skutecznie się bronić. Przepędzają nas w szaleńczej gonitwie. Każdy stara się ratować własną skórę. Nie mam okazji, żeby choć raz wystrzelić. Ponosimy duże straty.

W pobliżu Hilversum mój silnik zostaje trafiony i milknie. Mam szczęście, bo udaje mi się awaryjnie lądować bez opuszczonego podwozia, półtora kilometra od lotniska w Hilversum.

Spechtowi jako jedynemu z nas udaje się zestrzelić Spitfire'a. 4. Eskadra straciła czterech zabitych, 6. Eskadra trzech, a dowódzenie jednego. W swojej eskadrze („Piątce”) straciłem sierżanta Nowotnego, który został do mnie przeniesiony zaledwie przed kilkoma tygodniami.

Sierżant Raddatz również ląduje w Hilversum po tym, jak trafiony został statecznik wysokości w jego maszynie. Razem zostajemy odtransportowani z powrotem do Wunsdorfu samolotem KL 35.

*10 lutego 1944*

„Nieprzyjaciół gromadzi się w sektorze Dora-Dora” – donosi stanowisko dowodzenia.

Startujemy o 10.38.

„Wchodzimy na wysokość 7500 metrów nad Renem” – brzmi mój rozkaz. Specht jest chory i tymczasowo zastępuję go jako dowódca formacji.

Dostrzegamy nieprzyjaciela 7500 metrów nad jeziorem Dümmersee.

Naszym oczom ukazuje się widok budzący prawdziwą grozę. Około 1000 ciężkich bombowców porusza się szerokim frontem na wschód pod silną eskortą myśliwców. Nigdy wcześniej nie widziałem tak potężnej powietrznej armady. Celem jest oczywiście Berlin. Biorąc pod uwagę eskortę myśliwców, całkowitą liczbę samolotów nieprzyjaciela szacuję na 1200.

Przeciwko nim mamy naszych czterdzieści maszyn. Lecz nawet gdyby po naszej stronie były tylko dwa samoloty, i tak musielibyśmy wyjść wrogowi na spotkanie.

Wybieram grupę Fortec podążającą na lewym skrzydle formacji i zbliżam się, by przeprowadzić czołowy atak. Amerykanie najwyraźniej odgadują mój zamiar. W kluczowym momencie lekko zmieniają kurs i tym samym unieszkodliwiają moje natarcie.

Odbijając na prawo i zataczając szeroki łuk, czekam, aż znów znajdziemy się przed nieprzyjacielem; potem ponownie zakręcam i podchodzę do drugiego natarcia od frontu. Lecąc na czele zwartego klucza swych czterdziestu Messerschmittów, pragnę wyciąć korytarz w szeregach wroga.

Przez radio nakazuję pilotom zachować spokój i dokładne celować. Trzymamy się w zwartym szyku. Zauważam za nami Thunderbolty. Nie są w stanie nas przechwycić, zanim zanurkujemy w formację nieprzyjacielskich bombowców.

Raddatz leci niemal skrzydło w skrzydło ze mną. Tuż przed tym, jak otwieramy ogień do swych celów, macha do mnie ręką. W momencie, gdy wybieram sobie przeciwnika i ustawiam na niego celownik, po stronie samolotu lecącego obok mnie pojawia się jasny błysk. Raddatz od razu leci pionowo w dół. Nie mogę ruszyć za nim, bo ręce mam zajęte strzelaniem.

Cały czas zbliżam się do mojej Fortecy i strzelam w kabinę pilotów, aż wreszcie muszę ostro poderwać samolot, by uniknąć czołowego zderzenia.

Moje serie trafiają w cel. Forteca zadziera dziób do góry i staje na ogonie. Ciężkie bombowce lecące z tyłu zaniepokojone odbijają

na boki. Po chwili jedno skrzydło trafionej Fortecy odpada i ogromny samolot wymyka się spod kontroli. Spada w swym ostatnim, śmiertelnym nurkowaniu, by rozpaść się na kawałki jakieś 1500 czy 3000 metrów niżej.

Zestrzelonych zostaje jeszcze ponad dziesięć Fortec.

Lecę sam, kiedy nagle zostaje zaatakowany przez osiem Mustangów. Piloci są najwyraźniej niedoświadczeni. Wymykam im się po paru ostrych skrętach i pętłach i wkrótce siedzę jednemu z nich na ogonie. Jednak w chwili, gdy mam otworzyć ogień, zostaje ponownie osaczony przez zgraję Thunderboltów. Muszę uciekać i wzbijam się w górę korkociągiem. Ten manewr wielokrotnie już mnie wcześniej uratował. Żadnemu z przeciwników nie udało się nigdy pójść za mną do góry. Przez blisko godzinę staram się dojść do pozycji strzeleckiej na ogonie Mustanga lub Lightninga, ale bezskutecznie.

W końcu nurkuję od tyłu w grupę Fortec i otwieram do nich ogień. Nie mam okazji obejrzeć skutków ataku, bo zostaje ponownie napadnięty przez dwa Thunderbolty. Obydwa mają wyraźne oznaczenia białą-czarnej szachownicy na pokrywach silników. Odrywam się od nich stromym nurkowaniem w chmury.

O 11.41 ląduję w Wunsdorfie. Tam się dowiaduję, że Raddatz nie żyje. To ciężki cios dla pododdziału. Raddatz był w eskadrze od początku jej istnienia. Nigdy nie spotkałem tak znakomitego pilota. Był moim najlepszym kolegą. Nie mogę uwierzyć, że naprawdę nie ma go już wśród nas.

*11 lutego 1944*

Dziś nad Mainz rozegraliśmy zażartą walkę z amerykańskimi myśliwcami eskortującymi Fortece. Między kolejnymi starciami lądowaliśmy w Wiesbaden.

*20 lutego 1944*

Dywizjon brał dziś udział w dwóch długich bitwach z formacjami Fortec nad północnymi Niemcami i Morzem Północnym. Specht musiał lądować awaryjnie na duńskiej wyspie Aero.

Moja kiepska celność spowodowała, że nie powiększyłem liczby zestrzeleń.

*21 lutego 1944*

Dziś wziąłem udział w kolejnych dwóch misjach. Mieliśmy rozkaz za wszelką cenę odciągnąć eskortę myśliwców i zająć je walką. W tym czasie inne dywizjony przypuściły atak na ciężkie bombowce. Kosztowało to mój dywizjon dwóch zabitych.

*22 lutego 1944*

Godzina 12.54: startujemy do przechwycenia. Amerykanie zbliżają się do środkowych Niemiec. Mogę zabrać w powietrze tylko pięć samolotów, ponieważ straty poniesione przez dywizjon w ciągu ostatnich kilku tygodni były bardzo duże.

Doniesienia mówią o ponad 1000 ciężkich bombowców. Amerykanie nie latają już zwartymi formacjami, lecz nadciągają pojedynczymi grupami po trzydzieści, czterdzieści samolotów. Szlak, którym się poruszają, nazywamy „aleją bombowców”. Owe „aleje” są pilnie strzeżone przez czujne myśliwce.

Dzisiaj aleja bombowców wiedzie dokładnie nad moim starym rodzinnym miastem, Hameln. Dziwnym trafem wkraczam do akcji bezpośrednio nad znajomymi wzgórzami, zaledwie kawałek na zachód od miasta. Razem z kapralem Kreugerem, który dołączył do eskadry raptem przed dwoma dniami, przypuszczam atak na Fortecę lecącą w grupie około trzydziestu bombowców.

Od dwóch tygodni przy karabinach mam zainstalowaną kamerę. Powstałe filmy będą użyte w celach instruktażowych w szkołach lotnictwa myśliwskiego. Atakując Fortecę od czoła, pierwszą serię ląduję wprost w kabinę pilotów. Za chwilę atakuję ponownie, tym razem nurkując na swą ofiarę sponad jej ogona, odbijając w bok tuż przed kolizją. Bombowiec zakręca w prawo i lewo, próbując zejść z linii ognia, a następnie gwałtownie odbija w lewo. Nadal jednak moje pociski pakują się w lewe skrzydło i lewą stronę kadłuba maszyny.

Nie mogę się powstrzymać, by nie myśleć o kamerze. Powiększone filmy z tej potyczki mogą się okazać bardzo pomocne. Z ogona bombowca buchają płomienie. Podlatuję blisko pod kadłub potwora i pruję weń wszystkim, co mi pozostało w magazynkach.

Mój młody kapral zabrał się tymczasem za Fortecę z lewej strony. Chłopak do płochliwych nie należy: naciera na przeciwnika do momentu, aż dzieli go od niego metry, i nie odskakuje, mimo iż ciężko obrywa.

Załoga mojej Fortecy wyskakuje. Kadłub jest płonąca pochodnią. Robi szeroki łuk w lewo i zaczyna spadać, znacząc swój ślad długim warkoczem czarnego dymu.

Hameln jest wprost pod nami.

Pałaca się Forteca spada coraz bardziej pionowo i wkrótce wpada w korkociąg. Rozbija się na pastwisku przy rzece na południowym krańcu mego rodzinnego miasta. W powietrze wystrzeliwuje wysoka kolumna ognia. Pastwisko bezpośrednio po drugiej stronie rzeki jest tym samym, z którego będąc chłopcem wystartowałem w swój pierwszy lot w czasie pokazów lotniczych lata temu.

W tym samym momencie spada inny samolot, pędząc w kierunku ziemi. Rozbija się na terenie składowiska drzewa na południowym końcu Hameln, na obszarze zakładów Kaminskiego, produkujących i naprawiających wagony. To mój skrzydłowy, młody kapral. W swej pierwszej misji.

Przelatuję nisko nad płonącym wrakiem, ale widzę, że Kreuger zginął na miejscu. Szerokim łukiem pędzę nisko nad dachami mojej starej szkurzej nory. Ulice są opustoszałe. Wszyscy porządni obywatele Hameln bez wątpienia siedzą teraz jak myszy pod miotłą w swych piwnicach i schronach.

Po dziewięćdziesięciu minutach ląduję na ostatnich kroplach paliwa w Wunsdorfie.

Po raz drugi wyruszam za Fortecami, gdy są w drodze do domu. Nie udaje mi się jednak znaleźć żadnej okazji strzeleckiej, ponieważ jestem zmuszony spędzić pół godziny na potyczce z całą watahą Thunderboltów. Wydają się być okropnie napaleni, czyhając, aż popełnię jakiś błąd.

24 lutego 1944

Rankiem otrzymuję wiadomość, że podczas jednej z nocnych operacji zginął również Geiger. Zaledwie przed paroma tygodniami odznaczono go Wiązką Dębową do Krzyża Rycerskiego i nominowano na kapitana. Jestem teraz jedynym żyjącym spośród dawnej grupki uczniów Van Dieckena z akademii wojskowej. Hain i Menapace zginęli kilka tygodni temu w Rosji.

Dywizjon traci dzisiaj kolejnych sześciu pilotów, zabitych w południe podczas starcia z Thunderboltami, Lightningami i Mustangami ochraniającymi kolejny atak bombowy.

Nasza mała paczka stale się zmniejsza. Każdy sam może obliczyć na palcach jednej dłoni, kiedy przyjdzie jego kolej.

25 lutego 1944

Amerykanie i Brytyjczycy przeprowadzają swoje masowe operacje powietrzne w taki sposób, że nie dają nam chwili wytchnienia. Zrzucili na nasze miasta i centra przemysłowe deszcz setek tysięcy ton bomb burzących i zapalających. Noc w noc wycie syren obwieszcza kolejny nalot. Jak długo może to jeszcze trwać?

I znowu stanowisko dowodzenia dywizji melduje o tych cholernych zgrupowaniach w sektorze Dora-Dora. Owo codzienne wyciekowanie na sygnał do rozpoczęcia akcji, stan ciągłego napięcia, w którym żyjemy, powoduje, że mamy nerwy napięte jak postronki. Po każdej misji na ścianę wędrują kolejne zdjęcia.

Zgrupowania w sektorze Dora-Dora! Ten meldunek nabrał dla nas nowego znaczenia: przypomina, że – chwilowo – wciąż jeszcze żyjemy. Twarze moich kolegów stały się posępne i wynędzniałe.

Zgrupowania w sektorze Dora-Dora! Dzisiaj historia znowu się powtórzy. W milczeniu przygotowujemy się do startu. Jak zawsze jeden po drugim udajemy się do toalety. To również stało się rutyną. Nie trzeba żadnych środków przeczyszczających: ucisk w żołądku wywoływany przez Dora-Dora wystarcza.

Start o 16.00.

Dywizjon krąży nad lotniskiem do momentu, aż uformuje szyk.

„Wznieść się na wysokość 7500 metrów na kursie północnym – podaje baza. – Tłuste bobasy nadlatują od strony morza.”

Na wysokości 4500 metrów nad Pustacią Lüneburską dołączają do nas eskadry 3. Dywizjonu. Jest zimno. Włączam tlen.

6000 metrów: utrzymujemy ciszę radiową. Od czasu do czasu baza podaje aktualne położenie nieprzyjaciela: „Tłuste bobasy w sektorze Siegfried-Paula.”

6600 metrów: lecimy rozciągnięci w luźnym szyku. W słuchawkach słyszymy monotonne buczenie kodu: di-da-di-da-di-da-da... krótki-długi-krótki-długi-krótki-długi...

7500 metrów: nasze silniki zostawiają za sobą długie smugi spalin.

9000 metrów: moja sprężarka pracuje bez zarzutu. Prędkość obrotowa, doładowanie, temperatura cieczy chłodzącej i oleju – wskaźniki pokazują, że wszystko jest tak, jak być powinno. Kompas wskazuje kurs trzy-sześć-zero.

„Po lewej stronie... wypatrujcie tłustych bobasów po swojej lewej stronie.”

Wciąż ani śladu Fortec. Nerwy napięte jak postronki. Jestem maksymalnie skoncentrowany. Obserwuję niebo. Daleko jak okiem sięgnąć ziemię pod nami zakrywają ogromne połacie chmur. Znajdujemy się na pułapie 9900 metrów: powinno w sam raz wystarczyć na rozprawienie się z nieprzyjacielskimi bombowcami albo myśliwcami.

Przed nami ukazują się smugi kondensacyjne. Są!

„Widzę je” – oznajmia Specht swym dźwięcznym, chropawym głosem.

„Wiktor, wiktor” – potwierdza baza.

Aleja bombowców ciągnie się około 1800 metrów pod nami – 600 do 800 ciężkich bombowców zmierza na wschód. Obok i nad nimi unoszą się eskortujące myśliwce.

W tym momencie całkowicie dają się ponieść podnieceniu towarzyszącemu pogoni. Specht opuszcza lewe skrzydło i wszyscy, Messerschmitt za Messerschmittem, odbijamy za nim do natarcia.

„Za nimi!” – słyszę w słuchawkach; wszyscy krzyczą jednocześnie.

Gdy nurkujemy w kierunku celu, sprawdzam karabiny i ustawiam celownik. Ściskam obiema rękami drążek, kciukiem i palcem wskazującym wyszukując przycisków spustowych. Rzucam okiem do tyłu. Thunderbolty rzuciły się za nami w pościg.

Jesteśmy szybsi i zanim są w stanie nas dopaść, doganiamy Fortece. Nasze myśliwce we frontalnym ataku wrażają się w formację bombowców. Naciskam przyciski spustowe, a moim samolotem targa siła odrzutu.

„Za nimi!”

Pociski mojego działka dziurawią skrzydło Fortecy. Szlag by to trafił! Celowałem w kabinę pilotów.

Wznoszę się ostro, odbijając w bok za formacją, a za mną czyni to moja eskadra. Wtedy dopadają nas Thunderbolty. Rozpoczyna się zaciekły pojedynek. Kilkakrotnie próbuję ustawić maszynę na pozycji strzeleckiej. Za każdym razem muszę jednak uciekać, bo na ogonie zjawiają mi się dwa, cztery, pięć, a nawet dziesięć Thunderboltów.

Wszyscy kotłują się jak szaleni, przyjaciele i wrogowie. Jednak przewaga liczebna jankesów wynosi cztery lub pięć do jednego. Wówczas do powstałego pandemonium przyłącza się parę Lightningów. Łapię jednego z nich na celownik. Ognia!

Blisko nad głową przelatują mi strumienie pocisków smugowych. Robię odruchowy unik.

Łup! Łup! Celny!

Jestem zmuszony wyrwać się stamtąd, korzystając ze starego wyjścia awaryjnego, czyli ostrego wznoszenia z korkociągiem. Mam teraz chwilę na złapanie oddechu. Sprawdzam przyrządy i wskaźniki. Wszystko wydaje się w porządku. Z boku podlatuje do mnie Wenneckers i pokazuje w dół na cztery Lightningy po lewej.

„Za nimi!”

Opuszczamy lewe skrzydła i odbijamy w bok. Spadamy w kierunku błyszczących w słońcu Lightningów. Otwieram ogień. Za wcześniej! Przestrzeliwuję cel. Zastanawiam się, co zrobić z nadmierną prędkością.

Ale w tym momencie na ogonie pojawia mi się Lightning. W mgnieniu oka popycham drążek do przodu, w lewo na skos. Skrzydło idzie w dół. Schodzę ostrym spiralnym nurkowaniem. Silnik wyje. Przymykam przepustnicę. Straszliwe naprężenia wstrząsają samolotem. Z pokrycia skrzydła wyskakują nity. Czuję ból w uszach. Powoli i bardzo ostrożnie zaczynam prostować tor lotu. Przeciężenie pcha mnie do przodu i w dół, wciskając w fotel. Robi mi się czarno przed oczami. Czuję, jak żuchwa napiera mi na pierś.

Mija mnie spadający w płomieniach Lightning. Na ogonie ma Messerschmitta.

„Mam go!”

To Wenneckers.

Po paru chwilach znów leci obok mnie. Macham do niego obiema rękami.

„Gratulacje!”

„Drań chciał się panu dobrać do skóry” – odpowiada.

To już drugi raz, kiedy Wenneckers zestrzeliwuje jankesa z mojego ogona.

Po wylądowaniu podchodzę do Wenneckersa, aby uścisnąć mu dłoń, pogratulować sukcesu i... Ale on przerywa, zanim mogę mu podziękować:

– Nie musi pan mi dziękować, poruczniku. Nie chciałem tylko, żeby przez tamtego drania pańska żona owdowiała. A oprócz tego proszę pomyśleć, jaki to byłby kłopot dla eskadry, gdybyśmy musieli zbierać pana szczątki.

Wszyscy stojący wokół mechanicy witają tę uwagę salwą śmiechu. Dają chudemu chłopakowi kuksańca w żebro. Idziemy razem do pokoju załóg. Inni również lądują. Dziś z akcji wracają wszyscy.

*3 marca 1944*

Amerykanie zaatakowali Hamburg. Specht nie może latać, więc tymczasowo dowodzę dywizjonem. Z początkowej liczby czter-

dziestu samolotów zesłaliśmy do osiemnastu. I tę osiemnastkę zabieram w powietrze.

Nad Hamburgiem przygotowuję się do ataku na niewielką formację Fortec. Moich osiemnaście maszyn znajduje się 1500 metrów nad nimi. Mam właśnie zacząć nurkowanie, kiedy jakieś 900 metrów niżej i na lewo zauważam grupę około sześćdziesięciu Mustangów. Nie widzą nas, bo jesteśmy akurat między nimi a oślepiającym słońcem.

Co za wyśmienita okazja!

Zmniejszam nieco prędkość, tak aby pozwolić nieprzyjacielskiej watasze wysforować się trochę przed nas. Z boku podlatuje do mnie Wenneckers, zacierając ręce z zachwytu. Wreszcie jesteśmy w położeniu, z którego damy im porządną lekcję – lecz muszę uważać, by nie zanurkować zbyt wcześnie. Jeszcze nas nie zauważyli. Na nich!

Prawie pionowym lotem nurkowym rzucamy się w sam środek grupy jankesów, jednocześnie otwierając ogień. Zaskakujemy ich kompletnie. Mustangi próbują uciekać szerokimi spiralami. Kilka z nich staje w płomieniach, zanim są w stanie dotrzeć do chmur. Jeden dosłownie rozpada się na kawałki w ogniu moich karabinów.

W słuchawkach rozbrzmiewają dzikie okrzyki triumfu.

Wieczorem dostaję z dywizji meldunek, że w sektorach odniesienia Cezar-Anton-cztery i Cezar-Anton-siedem odnaleziono rozbite szczątki nie mniej niż dwunastu Mustangów.

Ogólny nastrój radości łączy jedna nuta smutku. Methuselah nie wrócił. Kilku pilotów widziało spadającego Messerschmitta 109 bez skrzydeł. Co się stało z Methuselahem?

*4 marca 1944*

Wieści o Methuselahu! Jest w szpitalu pod Hamburgiem.

Jeden z Mustangów odstrzelił mu obydwie skrzydła, a potem samolot eksplodował. Methuselah został ranny, ale udało mu się bezpiecznie wyskoczyć na spadochronie.



Ze starej wiary zostali mi tylko Wenneckers i Fest. Pozostali piloci to młodzi i niedoświadczeni chłopcy – są z nami dopiero od stycznia.

5 marca 1944

Dziś staczymy kolejną walkę z Thunderboltami na południe od Bremy.

Wczesnym popołudniem zabieram na krótki lot szkoleniowy młodego pilota, który wczoraj zameldował się do służby w eskadrze. Ćwicząc latanie na niskim pułapie, zawadza o ziemię i ginie na miejscu.

6 marca 1944

Zeszłej nocy na niebie znów było słychać pomruk wielu silników. Brytyjczycy zaatakowali Berlin w liczbie ponad 1000 samolotów.

W południe zostajemy wysłani do akcji przeciwko Amerykanom, którzy zmierzają w kierunku tego samego celu. Ponownie dowodzę dywizjonem.

Podczas pierwszego ataku czołowego zestrzeliwuję jedną z Fortec w niewielkiej odległości na północ od lotniska, inną zaś pozostawiam w płomieniach. Nie widzę jednak, czy się rozbija, gdyż mam pełne ręce roboty z kilkoma Thunderboltami chcącymi wsiąść mi na ogon.

Moja eskadra traci sierżanta Veita. Jego ciało zostało znalezione w polu na północ od lotniska, gdzie został zestrzelony.

W czasie naszej drugiej misji udaje mi się zestrzelić jeszcze jedną Fortecę. Maszyna spada po pierwszym frontalnym ataku – trafiłem w kabinę pilotów, prawdopodobnie obydwaj zginęli od kul. Samolot zapalił się dopiero na ziemi, zapewne w czasie ataku zniszczyłem tylko jego układ sterowania.

W walce z Thunderboltami, która się później wywiązała, statecznik wysokości mojej maszyny został podziurawiony, również silnik i lewe skrzydło solidnie ucierpiały. Jedyne, co mogę zrobić, to dowlec się z powrotem do bazy. Podchodząc do lądowania, zdałem

sobie sprawę, że lewe koło zostało odstrzelone. Prawe nie chce się schować. Muszę więc lądować na jednym.

Podczas przyziemienia zauważam, że przy końcu pasa startowego czeka na mnie wóz gaśniczy i ambulans, jednak pomoc okazuje się niepotrzebna. Udaje mi się gładko wylądować.

Natychmiast rozkazuję przygotować zastępczy samolot, w którym będę mógł wystartować w trzecią misję. Zostaje on jednak zniszczony w czasie niskiego nalotu nieprzyjaciela. Dwóch mechaników odnosi ciężkie obrażenia.

Na rozkaz dowódcy 4. Eskadra przekazuje mi jeden ze swych samolotów. Startuję wspólnie ze Spechtem, a naszymi skrzydłowymi są sierżant Zambelli i sierżant Hauptmann.

Kiedy nad Pustacią Lüneburską próbujemy zaatakować formację Liberatorów, zostajemy zaskoczeni przez około czterdzieści Thunderboltów. W wyniku starciu obydwaj nasi skrzydłowi zostają zestrzeleni. Po szaleńczej gonitwie zakończonej niemal na samej ziemi z wielkim trudem udaje się mi wraz z dowódcą ująć cało.

Po wylądowaniu dostaję wiadomość z Diepholz. Sierżant Wenneckers został strącony i ciężko ranny – przebywa u nich w szpitalu.

W czasie nocnej rozmowy telefonicznej z dywizją dowódca prosi o tymczasowe wycofanie dywizjonu z działań. Nie jesteśmy w stanie dalej działać. Prośba zostaje odrzucona. Mamy latać do ostatniego samolotu i ostatniego pilota. Berlin, stolica Rzeszy, stoi w płomieniach.

W pokoju załóg zrobiło się bardzo cicho. Do późna w nocy siedzimy w fotelach sami z Jonnym Festem. Nie rozmawiamy dużo. Kupka niedopałków w popielniczce stopniowo rośnie – palimy jednego papierosa za drugim.

Jonny cały czas wpatruje się nieobecny wzrokiem w portrety na ścianie. Mam wrażenie, jakbyśmy oczekiwali, że ciszę panującą w pokoju przerwą znajome głosy kolegów...

Wolny... wracaliśmy z jego pogrzebu samochodem szefa, kiedy nagle na drogę wybiegła dziewczyna niosąca wieniec z sosnowych gałęzi. To była jego narzeczona. Wstydziła się stanąć obok nas nad grobem, ponieważ się bała, że wciąż nie będzie w stanie opanować

swego smutku i żalu, które ogarnęły ją trzy dni wcześniej, gdy dowiedziała się o śmierci ukochanego...

Steiger... wyglądał dokładnie tak, jak jego brat bliźniak. Spotkałem go zeszłego roku w Tübingen i w pierwszej chwili myślałem, że to Gerd. Podobieństwo było niesamowite: mówiono, że jedyną osobą, która była w stanie ich odróżnić, była ich matka...

Kolbe... ciało znaleziono we wraku samolotu, ale bez obu rąk. A jego żona poprosiła, byśmy oddali jej ślubną obrączkę męża. Jakżeż mogliśmy powiedzieć jej prawdę?...

Kramer... dlaczego, dlaczego ten chłopak musiał wtedy stracić głowę, gdy jego samolot spadał do morza?...

Gerhard... jego matka często do mnie pisze, a ja wciąż opowiadam wszystko o jej dzielnym synu. Ma nadzieję, że jego śmierć za wolność naszego narodu i przetrwanie Rzeszy nie pójdzie na marne...

Führmann... w miejscu, gdzie spadł jego Messerschmitt, pograżając się w trzęsawisku, ustawiliśmy wysoki dębowy krzyż. U dołu przybiliśmy gwoździami tamte dwie pięciofrankowe monety...

Dölling... nie powrócił ze swej drugiej misji. Ciało zabrało morze.

Killian... jego wieczne romanse z kobietami przysporzyły mi mnóstwo kłopotów...

Dolenga... ciekawe, co się stało z uroczą żoną kapitana? Byłem drużbą na ich weselu w Jever...

Nowotny... jego ojciec napisał mi z Brünn, że dwaj bracia sierżanta również zginęli w akcji...

Raddatz... jego ukochana Myra-Lydia wylała dużo łez, ale wkrótce znalazła pocieszenie u kogoś innego. No cóż, z drugiej strony ona również nie była jedyną, która nie potrafiła się oprzeć jego urokowi...

Arndt... nie powrócił ze swojej pierwszej misji...

Reinhard... mój stary, dobry przyjaciel pokazał mi pewnego razu fotografię przedstawiającą go w towarzystwie sześciu braci: wszyscy w mundurach, wszyscy z przypiętym Krzyżem Żelaznym Pierwszej Klasy...

Zambelli... grywał na akordeonie. Jego ostatni alarm nadszedł w momencie, gdy wycinał właśnie jakąś skoczną melodię. Akordeon

wciąż leżał na stole, gdy reszta z nas wróciła z misji, w czasie której zginął...

Weissgerber...

Hetzel...

Kreuger...

Veit...

Höfig...

Trockels...

Tröndle...

Zostaliśmy tylko ja i Jonny...

*15 marca 1944*

9.55: startujemy do przechwycenia nieprzyjaciela.

Sześć samolotów wylatuje, cztery wracają. To już koniec.

Nadciąga kilkaset Thunderboltów i Lightningów wraz z ponad tysiącem ciężkich bombowców. Jonny i ja wylądowaliśmy spoceni jak myszy. Nasze samoloty zostały trafione.

Ponownie opadamy bezwładnie w fotele. Do pokoju wchodzi Specht.

– Dywizjon zostaje wyłączony z działań na sześć tygodni – oznajmia. – Sądzę, że zapracowaliśmy na ten odpoczynek.

Wraz z Jonnym jedynie potakujemy ruchem głów.

Gdy tylko dowódca kończy papierosa i wychodzi z pokoju, wyjmuję ze swojej szafki butelkę brandy.

Po dwóch godzinach wyciągam drugą butelkę. Pierwsza jest pusta. Jestem sam z Jonnym.

Opowiada mi wszystko o swojej dziewczynie, czekającej na niego w domu, w Wesel. Ja opowiadam mu o Lilo – żona spodziewa się dziecka, które ma się urodzić w przyszłym miesiącu.

Jonny postanawia, że ożeni się ze swoją dziewczyną i będzie miał czwórkę dzieci

– To znaczy, oczywiście – mruczy do siebie pod wpływem myśli, która go w tej chwili naszła – jeśli do tamtego czasu cokolwiek z nas zostanie.

Po zapadnięciu zmroku wychodzimy do miasta. Alkohol rozładowuje napięcia minionych tygodni i pomaga zapomnieć.

– Zabawmy się dzisiaj porządnie, poruczniku – podsuwa pomysł Jonny.

Brzmi nieźle: czuję się tak samo i gotów jestem zgodzić się na wszystko. Choć raz pójdziemy na całość.

– Jonny, mój chłopcze, masz całkowitą rację. Urządzimy sobie dzisiaj prawdziwe szaleństwo!

Zataczamy się i idziemy wężykiem ulicami, śpiewając i wykrzykując. Na szczęście jest ciemno. Nikt nas nie widzi, i bardzo dobrze.

Jonny zna w mieście jedną młodą wdowę. Idziemy do jej mieszkania. Ta zaprasza do siebie jeszcze swoją koleżankę. Pijemy i tańczymy, aż nogi nie są w stanie dłużej utrzymać nas w pionie.

Nic się teraz nie liczy; byle się oderwać od tego wszystkiego i przez jedną króciutką chwilę zapomnieć...

Spędzam noc w obcym łóżku.

*24 marca 1944*

Gdy rano zjawiam się w rejonie rozśrodkowania, wita mnie głośny chór głosów: „Sto lat, sto lat, niech żyje, żyje nam...”

Eskadra stoi w szeregu, ustawiona na zbiórce przez starszego technika. Idę wzdłuż szyku, ściskając dłoń każdego z moich chłopaków.

Znam ich od lat: każda twarz jest znajoma. Wiem, że mnie lubią, i muszę przyznać, że jestem z nich dumny. Moim celem zawsze było stworzenie i wykształcenie w eskadrze ducha wyjątkowej jedności i braterstwa. I to mi się udało. Wszystkich nas łączy jedna wspólna idea: „Piątka!”

*28 kwietnia 1944*

W ostatnich tygodniach stopniowo przybywali do nas nowi piloci. Z wyjątkiem sierżanta, który został przeniesiony z frontu wschodniego, gdzie został odznaczony Krzyżem Żelaznym, wszyscy

cy to młodzi, niedoświadczeni podoficerowie. Przeniesiono ich do nas prosto po ukończeniu kursów w szkołach pilotażu, które są absolutnie niewystarczające do celów operacyjnych.

Jeśli jednak chodzi o cechy charakteru i wygląd fizyczny, są wyjątkowo dobrą ekipą starannie dobranych młodzieńców. Osobiście przeprowadzam z nimi około 120 lotów szkoleniowych. Dwaj piloci weterani udzielają im ponadto lekcji ślepego pilotażu. Dodatkowo uczestniczą w zaawansowanym szkoleniu bombowym i strzeleckim.

W połowie kwietnia Barran, nasz poczciwy stary Methuselah, dołącza do nas po wypisaniu ze szpitala.

Prosto z fabryki przychodzą nowiutki samoloty. Wyposażone są w silniki z doładowaniem i nowym urządzeniem metanolowym. Tę ostatnią nowinkę osobiście testowałem. Umożliwia nam w razie niebezpieczeństwa osiągnięcie na kilka minut wzrostu mocy silnika o około czterdzieści procent. Ów przyrost mocy uzyskiwany jest dzięki wtryskowi do cylindrów mieszanki alkoholu metylowego i wody.

W moim samolocie zamontowano również kamerę. Parę fragmentów ostatnio nagranych przeze mnie filmów ukazało się w kronikach informacyjnych „Deutschen Wochenschau” w kinach na terenie całego Niemiec.

„Piątka” powraca do życia!

Od 15 do 20 kwietnia byłem przydzielony do bazy eksperymentalnej w Lechfeld, gdzie po raz pierwszy leciałem samolotem odrzutowym, ME 262. Na zwykłym standardowym modelu podczas lotu poziomego osiągnąłem prędkość przeszło 900 kilometrów na godzinę. Do końca tego roku do jednostek bojowych ma trafić tysiąc tych samolotów. Niech Bóg ma wtedy w opiece Anglików i jankesów!

Przed paroma tygodniami w Zwischenahn obserwowałem, jak major Späthe lata ME 163. W ciągu trzech minut wspiął się na wysokość 7500 metrów. Chodzą pogłoski, że ten samolot jest w stanie osiągnąć prędkość ponad 1200 kilometrów na godzinę. Już w 1941 latał ponad 950 kilometrów na godzinę.

W szybkim tempie toczą się prace nad nowymi typami. Bez wątpienia niemiecki przemysł lotniczy pracuje teraz na wysokich obrotach.

Jednak z drugiej strony amerykańskie bomby dzień po dniu spadają niczym deszcz na niemieckie fabryki. Czy uda im się unieruchomić naszą produkcję lotniczą, zanim wypuściliśmy większą liczbę nowych modeli? Zdecyduje o tym wynik wojny powietrznej nad Rzeszą; wojny, która stała się teraz pewnego rodzaju morderczym wyścigiem z czasem. Przyszłość rysuje się w ciemnych barwach.

Codziennie musimy cofać linię frontu wschodniego. Afryka przepadła w marcu: 120 tysięcy niemieckich żołnierzy dostało się do niewoli, wszyscy dobrze wyszkoleni i doświadczeni weterani walk. Sytuacja we Włoszech jest krytyczna. Jako partnerzy, Włosi są teraz kompletnie bezużyteczni i zawodni, zresztą nigdy nie byli lepsi.

Na zachodzie możemy spodziewać się amerykańskiego desantu na Europę. Od kilku miesięcy dywizjon przygotowuje się w najmniejszych szczegółach do „Operacji Doktor Gustaw Wilhelm”. Wszyscy piloci przeszli intensywne szkolenie teoretyczne, przygotowujące do operacji przeciwko łodziom desantowym i transportom.

Wystarczy jedno naciśnięcie guzika przy pierwszym alarmie, a cała ta potężna machina wejdzie do akcji.

Dziś rano major Specht został mianowany dowódcą 11. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (*Geschwaderkommodore*). Przed kilkoma dniami przyznano mu Krzyż Rycerski.

Mam go zastąpić jako dowódca 2. Dywizjonu 11. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (II/JG11). Dowiaduję się również o mojej przyspieszonej nominacji na stopień kapitana (*Hauptmann*), w uznaniu za „męstwo w obliczu nieprzyjaciela”. Mając dwadzieścia trzy lata, jestem w tej chwili prawdopodobnie najmłodszym dowódcą dywizjonu w Luftwaffe.

Mały Specht uśmiecha się, trzykrotnie ściskając mi dłoń, po czym gratuluje: po pierwsze, nominacji na kapitana; po drugie, przydzielenia funkcji dowódcy dywizjonu (*Kommandeur*); po trzecie, ponieważ Lilo obdarowała mnie właśnie naszą drugą córką.

To cudowny dzień: świeci słońce, a zbierające się chmury są wciąż daleko za horyzontem.

29 kwietnia 1944

„Zgrupowania nieprzyjaciela w sektorze Dora-Dora!”

Znowu to samo! Zreorganizowany dywizjon jest gotowy do akcji.

Trzy dywizje bombowców ruszają do natarcia z rejonu Great Yarmouth. Nasze formacje stacjonujące w Holandii meldują o obecności silnych eskort myśliwskich. Mam rozkaz wciągnąć myśliwce eskortujące w pojedynkę z moim dywizjonem, odciągnąć je na bok i zająć walkę. W ten sposób pozwolimy dywizjom Focke-Wulfów bez przeszkód rozprawić się z bombowcami.

10.00: „Dywizjon, przygotować się!”

Ze swojego samolotu jestem połączony bezpośrednią linią telefoniczną ze stanowiskiem dowodzenia dywizji. Cały czas przekazywane mi są meldunki o położeniu nieprzyjaciela. Przelatują nad Amsterdamem... nad południowym krańcem IJsselmeer... na północ od Deventer... przekraczają granicę Rzeszy... na zachód od Renu.

O 11.00 czoło formacji znajduje się nad Renem.

11.04: „Dywizjon, startować! Dywizjon, startować!” – grzmi rozkaz z głośników rozmieszczonych na całym lotnisku. Z rejonów rozśrodkowania eskadr wystrzelone zostają rakiety sygnałowe i świetlne. Silniki ryczą. Ruszamy! Eskadry odrywają się od lotniska i zakręcają w lewo, dołączając do siebie tak, by utworzyć jeden zwarty szereg dywizjonu.

Włączam radio i nawiązuję kontakt z bazą. „Tłuste bobasy w sektorze Gustaw-Quelle. Wejdz na Hanni-osiem-zero.”

„Wiktor, wiktor” – potwierdzam odbiór informacji.

Dalej wznoszę się szerokim, lewym łukiem, aż do osiągnięcia wymaganego pułapu operacyjnego... 6000... 6600... 7500 metrów.

Na północ i południe od nas pozostałe dywizjony również pną się w górę. W większości to Focke-Wulfy.

„Thuste bobasy w Gustaw-Siegfried; Hanni-osiem-zero.”

„Wiktor, wiktor.”

Osiągnąłem już pułap 9000 metrów. Te nowe sprężarki są znakomite.

11.30: w dole, na zachód od nas, zauważam pierwsze smugi kondensacyjne. To Lightningi. Kilka minut później są bezpośrednio pod nami, a za nimi lecą ciężkie bombowce. Te ostatnie rozciągnięte są w potężny łańcuch, długi jak okiem sięgnąć. Nad nimi i po bokach kołują i krążą Thunderbolty i Mustangi.

Wtedy prosto w sam ich środek ruszają nasze Focke-Wulfy. Natychmiast odbijam i nurkuję w stronę lecących niżej Lightningów. Zauważają nas i zakręcają w naszym kierunku, by stawić czoła atakowi. Dodatkowo z południa zakręca i rusza na nas zgraja około trzydziestu Thunderboltów. Jest dokładnie tak, jak chciałem.

Focke-Wulfy mają teraz wolną drogę. Pierwsza Forteca stoi już w ogniu. Major Moritz rusza do ataku na czele swego dywizjonu myśliwców szturmowych (*Rammjaeger*).

Po chwili zaczyna się wściekła kotłowanina. Nasza robota została wykonana. Teraz każdy już troszczy się o siebie. Przez kilka minut utrzymuję się na ogonie Lightninga. Lata jak diabeł wcielony, skręcając, nurkując i wznosząc się niemal jak rakietą. Nie jestem w stanie oddać więcej niż kilka nieprzygotowanych strzałów.

Wtem obok mnie przelatuje lotem nurkowym klucz Mustangów. Smugacze gwizdzą mi w pobliżu głowy. Obydwoma rękami pociągam drążek w tył i stromym wznosem wyciągam samolot z linii ostrzału. Mój skrzydłowy, sierżant Drühe, trzyma się blisko mego ogona.

Ponownie mam okazję otwarcia ognia do Lightninga. W końcu moje serie trafiają w cel. Z prawego silnika buchają kłęby dymu. Muszę jednak uciekać. Rzuciwszy okiem w tył, zauważam, że na ogonie mam osiem Thunderboltów. Znowu nieprzyjacielskie smugacze ze świstem przelatują mi obok głowy.

Najwyraźniej moi przeciwnicy to starzy wyjadacze. Skręcam, nurkuję, wznoszę się, robię beczki, pętle i korkociąg. Włączam doładowanie metanolem i próbuję umknąć ulubionym korkociągiem przy wznoszeniu. Nie mija parę sekund, a dranie z powrotem siedzą

mi na ogonie. Cały czas strzelają. Nie mam pojęcia, jak to jest, że nie trafiają – ale nie trafiają.

Mój skrzydłowy trzyma się przy mnie jak przyklejony, albo z tyłu, albo z boku. Cokolwiek ma się wydarzyć, mówię mu „Nie ruszaj się!”

„Wiktor, wiktor” – odpowiada ze spokojem.

Sądząc, że oto nadarza się dobra okazja odwrócenia sytuacji, biorę na celownik jednego z jankesów. Otwieram ogień z działka i karabinów. Maszyna podrywa się ostro w górę. Tuż potem wszyscy jego koledzy znowu siedzą mi na ogonie.

Mimo przenikliwego zimna po twarzy ścieka mi pot. Taka walka to piekło. W jednym momencie wgniata mnie w fotel podczas ostrego skrętu; w drugim lecę do góry nogami, wisząc na pasie bezpieczeństwa, z głową praktycznie dotykającą szczytu kopuły i z wnętrznościami wpadającymi do gardła.

Każda sekunda wydaje się całym życiem.

Focke-Wulfy wykonały dobrą robotę. Zaobserwowałem blisko trzydzieści spadających, płonących Fortec. Ale wciąż jakieś siedemset ciężkich bombowców niewzruszenie kontynuuje swą podróż na wschód. Berlin czeka kolejny gorący dzień.

Wskaźnik paliwa w moim samolocie pokazuje zero. Włącza się migocząca czerwona kontrolka. Jeszcze tylko dziesięć minut i zbiornik będzie pusty. Ruszam w dół nurkowaniem z ostrą spiralą. Thunderbolty zostawiają mnie w spokoju.

Tuż nad chmurami, na wysokości 900 metrów, powoli wyprowadzam samolot do poziomego lotu. Przypuszczam, że jestem gdzieś w pobliżu Brunswick albo Hildesheim.

Spoglądam na zegarek. Być może za czterdzieści pięć minut znów będę nad „aleją bombowców”. Być może uda mi się wtedy wziąć na celownik jakiegoś tłustego bobasa...

Nade mną niebo jest wciąż porane smugami kondensacyjnymi, naznaczone stemplem tamtej piekielnej walki. Nagle skrzydłowy obok mnie zakręca gwałtownie i znika w chmurach.

Co u licha...?

Błyskawicznie zerkam w tył, a następnie instynktownie wciskam głowę w ramiona. Na ogonie usadził mi się Thunderbolt, a za nim

siedem kolejnych. Cała ósemka otwiera ogień. Ich serie z hukiem uderzają w mój samolot. Prawe skrzydło staje w płomieniach.

Spiralą odbijam w lewo w chmurę. Przed sobą widzę niewyraźny cień: to Thunderbolt. Otwieram ogień. Po chwili pali mu się ogon.

Widzę już ziemię. Odłączam kopułę i jestem gotowy do skoku. Nad uchem znowu rozlega mi się ra-ta-ta-ta karabinów maszynowych i jakby stukot młotka, gdy moją płonąca maszyną wstrząsają kolejne uderzenia pocisków. Thunderbolt znów się pojawia, niepełna 30 metrów za mną.

Cholera! Jeśli spróbuję teraz wyskoczyć, jego śmigło zrobi ze mnie krwawą papkę. Kurczę się i pochylam nisko w fotelu, starając się jak najbardziej zmniejszyć. Pancerna płyta za plecami chroni mnie od strzałów, które w innym razie byłyby śmiertelne. Skrzydła i kadłub mam podziurawione jak sito. Obok prawej nogi widzę ogromną dziurę. Języki płomieni sięgają już blisko, czuję ich żar.

Trach! Tablica rozdzielcza rozlatuje się przed moimi oczami w drobny mak. Coś uderza mnie w głowę. Po chwili silnik się zatrzymuje: nie ma już ani kropli paliwa.

Cholera! Nie mam teraz szans.

Oczywiście gwałtownie tracę prędkość. To sprawia, że pociski mojego przeciwnika lecą za daleko, a on sam pędem mnie wyprzedza. Przez parę sekund samotnie tkwi na moim celowniku – jest okazja, by zabrać go ze sobą na dół. Przyciskam obydwie spusty. Czuję, jak cały się trzęsę z nerwów. Gdyby tylko udało mi się zabrać go ze sobą!

Moja seria trafia idealnie, w sam środek jego kadłuba. Podrywa swój dymiący samolot stromo w górę. Po chwili cały się pali. Kopuła się otwiera i wyłania się z niej pilot.

Ziemia przybliżyła się w szybkim tempie. Nie zdążę już wyskoczyć. Przelatuję nad jakimiś rozległymi polami. Dziób idzie w dół i samolot uderza o grunt. Płomienie wzbijają się, dosięgając mej twarzy. Kawałki ziemi wystrzelują w powietrze. Czuję potężny, głuchy łomot. Maszyna ślizga się w tumanach pyłu i zakopuje się w miękkiej ziemi niczym we własnym grobie. Podnoszę ręce, by zakryć twarz, i przyciskam nogi do orczyka steru. Ułamki sekund

później jest już po wszystkim. Coś ze straszliwą siłą uderza mnie w głowę.

A więc to już naprawdę koniec! To moja ostatnia myśl, nim tracę przytomność.

Nie przypominam sobie, w jaki sposób wydostałem się z wraku, ale najwyraźniej to zrobiłem. Nie jestem w stanie składnie myśleć. Istnieje tylko ów okropny ból głowy. Kule przelatują mi koło uszu, gdy wybucha amunicja. Potykam się i upadam, ale jakoś z powrotem gramolę się na nogi. Wiem tylko, że chcę uciec, zanim nastąpi ostateczna eksplozja. Jaskrawe płomienie pochłaniające mój samolot odcinają się wyraźnie na tle unoszącej się w niebo za nim ciemnej chmury dymu.

Zaledwie kilkaset metrów obok pali się inny wrak. Mgliście zdaję sobie sprawę, że musi to być mój jankes. Gdyby tylko przestało mnie tak boleć! Moja głowa! Moja głowa! – obejmuję ją obydwiema rękami i opadam na kolana. Świat zaczyna mi wirować wściekle przed oczami. Wstrząsają mną powracające nudności... Wreszcie w ustach zostaje jedynie smak żółci.

Pozostała siódemka Thunderboltów cały czas przelatuje nisko nade mną. Strzelają. Wydaje się, że do krańca pola i względnego bezpieczeństwa dzieli mnie długa droga. Wtaczam się w końcu do płytkiego rowu i ponownie tracę przytomność. Jestem u granic wytrzymałości...

Kiedy odzyskuję świadomość, zdaję sobie sprawę z obecności stojącego nieruchomo, wpatrującego się we mnie mężczyzny. Wysoki niczym młode drzewo – Amerykanin!

Próbuję usiąść na skraju rowu. Duży facet siada obok mnie. Początkowo żaden z nas się nie odzywa. Opieram tylko łokcie na kolanach i obejmuję dłońmi pękającą z bólu głowę. Wtedy jankes częstuje mnie papierosem. Dziękując, odmawiam i częstuję go jednym z moich. Również odmawia; tak więc obaj zapalamy własne fajki.

- Ty leciałeś tym Messerschmittem?
- Tak.
- Ranny?

- Tak mi się zdaje.
- Krew ci leci z tyłu głowy.

Czuję, jak po karku spływa mi wilgotna strużka.

Jankes ciągnie:

- Poważnie, to ty mnie zestrzelełeś?

- Tak.

- Nie mogę pojąć, jak ci się to mogło udać! Twój latawiec był kulą ognia.

- Mnie to mówisz!

Wysoki Amerykanin wyjaśnia, jak dostrzegł mnie ponad chmurami i jak ruszył za mną ze swoimi ludźmi.

- Wyglądało to jak nic na hut szczęścia – dodaje.

Ja z kolei pytam:

- Co ty chciałeś zrobić, wylatując przede mną, gdy zgąśł mi silnik?

- Zbyt duża prędkość. A poza tym nie przyszło mi do głowy, że dalej będziesz strzelał.

- I na tym poległ twój błąd.

Śmieje się.

- Pewnie nie jestem pierwszym, którego ucapieś, he?

- Nie, dwudziestym szóstym.

Amerykanin mówi, że zestrzeleł siedemnastu Niemców. Za kilka dni miał wracać do domu. Spostrzega obrączkę na moim palcu i pyta, czy jestem żonaty.

- Tak, i mam dwoje małych dzieci – pokazuję mu zdjęcie Lilo i Ingrid.

- Bardzo ładne – zauważa, potakując z uznaniem – naprawdę bardzo ładne.

Cieszę się, że mu się podobają.

On także ma żonę. Na darmo będzie teraz na niego czekała. Z pewnym niepokojem w głosie pyta, co się z nim stanie.

Wyjaśniam, że zostanie wysłany do specjalnego obozu dla pojmanych amerykańskich pilotów – jeńców wojennych.

- Jesteś oficerem?

- Tak, kapitanem.

- W takim wypadku pójdziesz do obozu dla oficerów. Będziesz dobrze traktowany. Nasi jeńcy są tak samo dobrze traktowani, jak wasi.

Prowadzimy tę przyjazną pogawędkę przez około pół godziny. Amerykanin sprawia wrażenie porządnego człowieka. Między nami nie ma śladu nienawiści, nie było do tego powodu. Zbyt dużo mamy ze sobą wspólnego. Obaj jesteśmy pilotami i obaj ledwo uniknęliśmy śmierci.

Na miejsce przybywa drużyna żołnierzy z pobliskiej baterii artylerii przeciwlotniczej i po chwili zostajemy otoczeni gąszczem wycelowanych luf karabinowych.

- Zabierajcie stąd tę cholerne armaty, głąby – wołam w ich kierunku.

Na szosie czeka na nas ciężarówka. Z tyłu siedzi ściśnięta szóstka jankesów z Fortecy. Wyglądają raczej posepnie. Usadawiam się wraz z moim kapitanem obok nich. Chociaż sam czuję się jak zdjęty z krzyża, staram się rozweselić towarzystwo paroma dowcipami.

Po drodze zabieramy kolejnych zestrzelonych Amerykanów. Jeden z nich został ciężko ranny w nogę. Dopilnowuję, żeby nasi żołnierze ostrożnie wnieśli go na ciężarówkę.

Zostajemy dowiezieni do brunszwickiego lotniska w Broitzum. Tam żegnam się z moimi towarzyszami niedoli, po czym wszyscy ściskamy sobie dłonie.

- Powodzenia!

- Wszystkiego dobrego!

- Auf Wiedersehen!

Godzinę później przylatuje Barran i zabiera mnie na pokład Arado. Dywizjon powrócił bez dodatkowych strat. Jestem jedynym, który dał się złapać.

Później, w stanowisku dowodzenia, znów tracę przytomność. Zabierają mnie do mojego pokoju, gdzie dostaję ataku silnej gorączki. Nocą zostaję przyjęty do szpitala.

# 7

10 czerwca 1944

Minęło kilka ponurych tygodni. Lekarze wykryli pęknięcie podstawy czaszki. Przez to miałem niebezpieczny wylew krwi do mózgu, a później przeżyłem kompletne załamanie nerwowe. Przez kilka dni nie mogłem wymówić ani słowa. Nawet teraz nie mówię jeszcze całkiem normalnie. Bardzo kiepsko u mnie z pamięcią i wciąż jestem kłębkiem nerwów. Chcą mnie wysłać do szpitala psychiatrycznego. Nie zgadzam się: tam to już na pewno bym zwariował.

Przed paroma dniami alianci wylądowali w Normandii. Mój dywizjon został przeniesiony do sektora inwazyjnego pod dowództwem mego starego kompana, kapitana Krupinsky'ego.

Telefonuję do 2. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego i proszę o natychmiastowe zezwolenie na powrót do działań operacyjnych. Generał odmawia:

– Knoke, twoim najważniejszym obowiązkiem jest teraz odzyskanie sprawności. Nie nadajesz się jeszcze na przeniesienie do sektora inwazyjnego. Nie mam zamiaru pozwolić, żebyś popełnił samobójstwo, bo z tym właśnie równałoby się wysłanie cię teraz z powrotem do działań operacyjnych. Powinieneś pomyśleć o rodzinie.

Wczoraj przeszedłem szczegółowe badania w szpitalu wojskowym Sił Powietrznych. Wynik był dobijający: jestem kompletnie niezdolny do służby lotniczej.

Z głębokim niepokojem śledzę rozwój ostatnich wypadków na froncie.

Rosjanie niepowstrzymanie prą w stronę wschodniej granicy Niemiec. Nasi żołnierze w Związku Radzieckim są wyczerpani. Tamtejsze dywizje walczyły bez chwili wytchnienia od 1941 roku. Wsparcie, które miało wzmocnić ich oddziały, musiało zostać dyslokowane do obrony frontu zachodniego.

Jakaż to gorzka, tragiczna farsa – myślę sobie – że zachodnie demokracje walczą ramię w ramię z bolszewikami! Na wschodzie żołnierze niemieccy od lat toczą heroiczny bój z sowieckim komunizmem. Walczą o ocalenie nie tylko samych Niemiec, ale całej struktury zachodniej cywilizacji od grożącej jej Światowej Rewolucji Azjatyckiej. Powinniśmy jak najprędzej porozumieć się z zachodnimi mocarstwami i zjednoczyć z nimi we wspólnej walce z siłami bolszewizmu – arcywroga wolności, człowieczeństwa i ogólnie całej naszej cywilizacji.

Jeśli ta wojna zakończy się upadkiem Niemiec, oznaczać to też będzie wielkie i rozstrzygające zwycięstwo bolszewizmu i Światowej Rewolucji.

20 lipca 1944

Próba zamachu na życie Hitlera!

Spółczeństwo niemieckie nie posiada się z oburzenia. Jakimi motywami mogli się kierować spiskowcy? Zwykły walczący niemiecki żołnierz traktuje to jako zdradę najpodlejszego rodzaju.

Doskonale znamy skutki nazistowskiego reżimu, z jego szaleństwami i nadużyciami. Rozumiemy, że warunki życia w Rzeszy pozostawiają wiele do życzenia. Gdy tylko skończy się wojna, najważniejszym obowiązkiem niemieckiego żołnierza będzie naprawienie tego niezadowolającego stanu rzeczy.

Ale wszystko po kolei! Najbardziej palącym problemem są teraz same Niemcy, ponieważ ważą się losy istnienia Rzeszy. Od jej



przetrwania zależy uwolnienie Europy od groźby bolszewizmu. W tak krytycznym momencie wojny bunt może być traktowany wyłącznie jako zdrada narodowa i zbrodnia przeciwko zachodniej cywilizacji. I bez tego na świecie jest wystarczająco dużo tragedii. Dla każdego Europejczyka walczącego na wschodzie z azjatyckimi hordami inwazja Zachodu jest jak cios nożem w plecy.

*6 sierpnia 1944*

Od dwóch miesięcy jestem w górach nad jeziorem Tegernsee. Rany mi się zagoiły i czuję się już wyśmienicie.

W tym trudnym i niebezpiecznym czasie ciągle myślę o kolegach. Niemalże się wstydzę, że żyję tu jak lord w swej posiadłości.

Dziś się dowiedziałem, że Jonny Fest zginął podczas misji, zestrzelony przez Thunderbolty. To straszny szok.

*10 sierpnia 1944*

Dwudniowa komisja lekarska zakończyła się kolejnym rozczarowaniem. Jestem niezdolny do służby lotniczej.

Moje dokumenty medyczne i karty zdrowia, łącznie z oceną komisji, wręczono mi wraz z poleceniem dostarczenia ich do lekarza wojskowego nowej jednostki, do której zostaną przydzielony.

Zapomnę o tym. Utrata pamięci ma swoje dobre strony.

*11 sierpnia 1944*

Mój dawny dywizjon jest z powrotem w Wunsdorfie, gdzie przybył na krótki odpoczynek. Jadę tam i odwiedzam starego przyjaciela, Krupinsky'ego.

Później melduję telefonicznie w dywizji, że zostałem wypisany jako zdolny do służby i otrzymuję rozkaz udania się wraz z dywizjonem do Francji, celem przejęcia dowodzenia 3. Dywizjonem 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

*12 sierpnia 1944*

Wieczorem wraz z siedemdziesięcioma czterema samolotami przenosimy się do Wiesbaden.

Po drodze samolot Krupinsky'ego się zapala, a on sam musi skakać. Ranny, zostaje przyjęty do szpitala, tak więc po wylądowaniu w Wiesbaden tymczasowo obejmuję dowodzenie nad dywizjonem.

*13 sierpnia 1944*

Późnym wieczorem dostajemy rozkaz przeniesienia w rejon działań frontowych. Kiedy zjawiamy się nad polem przygnięcionego zboża, które ma służyć jako nasze prowizoryczne lądowisko, jest już prawie ciemno.

W ciemnościach porucznik Kirchner uderza w słup telefoniczny i ginie na miejscu. To cud, że pozostałym samolotom udaje się bezpiecznie wylądować. Za każdym razem, kiedy kolejny z nich schodzi do przyziemienia, z pola podrywa się ogromny tuman pyłu i kurzu.

Nocą zawożą mnie do 3. Dywizjonu 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (III/JG1), gdzie mam przejąć dowództwo nad swoją nową „paczką”.

Ku mojemu zdumieniu dowiaduję się, że mam zastąpić kapitana Woitkego, mojego pierwszego w tej wojnie dowódcę operacyjnego. Kiedy się melduję i wymieniamy uścisk dłoni, wydaje mi się, jakby nagle te wszystkie lata się cofnęły – znów jestem tamtym młodym i niedoświadczonym pilotem, meldującym się u niego z pierwszym przydziałem operacyjnym do 2. Dywizjonu 52. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

Woitke śmieje się, widząc zaskoczenie na mojej twarzy. Bezwiednie założyłem, że ten stary wiarus, z całym swym doświadczeniem, będzie już co najmniej podpułkownikiem.

Przed paroma dniami został zestrzelony i ranny. I tak już wystarczająco potężną figurę tego człowieka dodatkowo powiększa gips na klatce piersiowej i lewym ramieniu. Zdaje się, że historie o jego

ciągłym uleganiu skłonnościom do alkoholu nie zostały przychylnie ocenione przez naczelne dowództwo Luftwaffe.

W nocy przekazuje mi dowodzenie nad dywizjonem.

#### *14 sierpnia 1944*

Wraz ze skrzydłowym udaję się na swą pierwszą misję od czasu powrotu.

Nad Renem spotykamy sześć Thunderboltów. Wynurzając się z chmur we właściwym momencie, udaje mi się zestrzelić jednego z nich. Wybucha w powietrzu. Natychmiast wycofuję się w chmury i ruszam z powrotem do bazy. Poniżej na drodze widzę sznur jeepów z małymi przyczepami. Nurkujemy i ostrzeliwujemy je. Jeden z jeepów staje w płomieniach, zbacza z drogi i spada z nasypu.

Po południu wyruszamy w kolejne dwie misje, eskortując nasze myśliwce bombardujące w czasie ataku na pozycje amerykańskie na północny zachód od Renu.

#### *15 sierpnia 1944*

Upał jest nie do zniesienia.

Znów lecimy jako eskorta naszych myśliwców bombardujących. W czasie walki zwiększam liczbę strąceń do dwudziestu ośmiu, zestrzeliwując kolejnego Thunderbolta.

Wykonujemy dziś jeszcze sześć misji.

#### *16 sierpnia 1944*

O świcie nasze lądowisko atakują Spitfire'y i ostrzeliwują rejon rozśrodkowania 10. Eskadry, nie wyrządzając jednak większych szkód. Na czele sekcji ruszam w pościg i zestrzeliwuję jednego Spitfire'a nad Etampes.

Dziś wylatujemy jeszcze w dwie misje, ale bez szczególnego powodzenia. Atakujemy i ostrzeliwujemy alianckie kolumny transportowe.

#### *17 sierpnia 1944*

O 10.00 nad lotniskiem pojawia się intruz z rozpoznania, dokładnie w momencie, gdy kilka naszych samolotów schodzi do lądowania. Drań chce nasłać na nas swych kolegów z bombowców!

I rzeczywiście, godzinę później zjawia się osiem myśliwców bombardujących, które ostrzeliwują rejony rozśrodkowania i niszczą jeden z naszych samolotów. Zanim kurz zdążył osiąść, już wyprowadzam maszynę z zamaskowanej zatoki i ruszam w pościg za napastnikami.

Zamiast ich dopaść, natrafiam na lecącego samotnie Lightninga, najwyraźniej na rozpoznaniu. Udaje mi się go zestrzelić nad wsią Auxonette.

Wieczorem, gdy podchodzimy do lądowania, wracając z operacji przeciwko nadciągającym amerykańskim kolumnom pancernym, na pasie startowym zniecka wybuchają fontanny wyrzucanej w powietrze ziemi. Wtedy dostrzegam na niebie grupę połyskujących w gorącym powietrzu Marauderów. Ruszamy na nie, mimo że mamy niebezpiecznie mało paliwa. Trzech nieprzyjaciół zestrzeliwują moi ludzie. Czwarty wędruje na moje konto.

Ze względu na sporą liczbę głębokich lejów w pasie startowym musimy lądować w Bretigny.

Nocą dywizjon zostaje przeniesiony do Marolles.

#### *18 sierpnia 1944*

Amerykanie prą znad Etampes w kierunku Sekwany, na północ od Paryża.

Pułk otrzymuje rozkaz dyslokacji do Vailly, na wschód od Soissons. Natychmiast zostaje zorganizowany i wysłany przodem oddział lądowy z szybkimi ciągnikami gaśnicowymi, którego zadaniem będzie przyjęcie nadlatujących formacji.

W połączonej operacji z pozostałymi dywizjonami wchodzącymi w skład pułku, na czele swoich czterdziestu samolotów ostrzeliwuję nieprzyjacielskie kolumny transportu zaopatrzenia w pobliżu

Avrenges. Nad Lisieux udaje mi się zestrzelić Mustanga. Pięć minut później kolejny Mustang spada pod ogniem moich karabinów.

19 sierpnia 1944

Niegdyś zwykłem odmierzać mijający czas swego życia letnimi porami roku.

To się zmieniło. Tegoroczne lato jest jak koszmar, z którego nie sposób się obudzić. W uciążliwym, sierpniowym francuskim upale śmierć zbiera swe krwawe żniwo: każdego dnia uchylam się przed cięciami jej kosy.

Najgorsze w tym wszystkim jest czekanie – czekanie, aż kosa dosięgnie mnie, tak jak dosięgła innych; czekanie, gdy godziny zmieniają się w dni; czekanie, gdy po każdym dniu nieubłagane przychodzi kolejny. Samej śmierci się nie boję, bo nadchodzi szybko. Wystarczająco dużo razy się jej wymknąłem, aby się o tym przekonać. Ale to okropne oczekiwanie na cios, i ta niepewność co do tego, kiedy spadnie...

Między misjami albo leżę przez namiotem i odpoczywam, albo dryfuję leniwie w gumowym pontonie po rzece Aisne, zaledwie parę metrów za moim stanowiskiem dowodzenia. Woda jest krystalicznie czysta; posługując się niewielką włócznią, próbuję polować na szczupaki przyczajone nad kamieniami pokrywającymi rzeczne dno. Nadziana na koniec dzidy silna drapieżna ryba miota się dziko w agonii, wysoko rozbryzgując zaczerwienioną wodę. Kiedy przyjdzie moja kolej, nie będzie to trwało tak długo.

Stałem się bardzo małowówny. Odzywam się wtedy, gdy jest to absolutnie konieczne, a i wówczas zwracam się tylko do adiutanta, lekarza wojskowego lub do oficera administracyjnego. Mój adiutant to austriacki kapitan, który ze względu na wiek mógłby być moim ojcem. Lekarz to lubieżny typ, nie potrafiący myśleć o niczym innym, jak tylko o swoich wygodach i kobietach. A oficer administracyjny nie umie zamknąć ust i cały czas gada.

Od czasu, gdy powróciłem do latania operacyjnego, nie doszła do mnie żadna prywatna poczta. I dobrze. Lilo pisałyby

w listach o domu i dzieciach. Lepiej, żeby nikt mi teraz o nich nie przypominał.

Brak mi Jonny'ego Festa: powinien być teraz przy mnie. Ten wysoki, jasnowłosy chłopak... Dlaczego właśnie on, spośród tylu ludzi, musiał wpaść pod ostrze kosy?

Od wielu dni słońce praży niemiłosiernie. Za każdym razem, gdy przed startem zamykam kopułę, mam wrażenie, że zamykam wieko własnej trumny. Ze wszystkich porów skóry wypływa pot. Gdy ląduję po zakończeniu misji, koszula nieprzyjemnie lepi mi się do pleców.

Każdy dzień wydaje się być wiecznością. Nie ma już nic: tylko operacje, które są piekłem, a potem znów czekanie – to targające nerwy czekanie na cios, który nieuchronnie musi nadejść, prędzej czy później. Noce nie przynoszą wytchnienia. Są krótkie, suche i męczące. Tak więc żadnego odprężenia dla spiętych nerwów.

Codziennie o 3.00 dzwoni telefon przy moim łóżku. To pułk. Dostajęienne rozkazy operacyjne – loty patrolowe, eskortowanie myśliwców bombardujących, przeprowadzanie niskich nalotów na takie i takie cele, w tym a tym sektorze. Potem odbieram meldunek od oficera technicznego o stanie maszyn. Z dnia na dzień jest ich coraz mniej.

Dziś dywizjon ma zaatakować wrogie cele na terenie na północ od Paryża. Opuściwszy sektor Lisieux – Argentan, Amerykanie dotarli do Sekwany. Na południe od Paryża przekroczyli już rzekę.

Startuję czterokrotnie i czterokrotnie nie udaje mi się wykonać zadania, ponieważ za każdym razem zostajemy przechwyceni przez o wiele liczniejsze myśliwce nieprzyjaciela, zanim docieramy do celu.

Wykształciłem w sobie niemal nadnaturalne poczucie pewności siebie w walce powietrznej. Wydaje mi się, że posiadam instykt urodzonego łowcy. Działam rozmyślnie i ze spokojem, niemal tak, jakby wiodła mnie niewidzialna dłoń. Nie ma w tym oczywiście wielkiego bohaterstwa. Za każdym razem, gdy na celowniku pojawia mi się nieprzyjaciel, zdaje się popełniać jakiś podstawowy błąd taktyczny. Chłodno i beznamiętnie, bez najmniejszego poczucia

triumfu patrze, jak się rozbija. Dziś, wspomagany szczęśliwym trafem, sprowadzam w ten sposób na ziemię trzy Thunderbolty.

Ale co z tego? Pięć z naszych samolotów nie wraca. To źle. Strata pięciu samolotów – albo pięciu pilotów – znaczy dla nas tyle, co strata pięćdziesięciu dla nieprzyjaciela.

*28 sierpnia 1944*

Wróg próbuje przeprowić się przez Sekwanę po mostach pontonowych pomiędzy Vernon i Mantes. Nieprzerwane patrole myśliwskie tworzą parasol ochronny, strzegąc przeprawy wraz z kordonem skoncentrowanego ognia obrony przeciwlotniczej.

Wczoraj w sześciu misjach w tym sektorze dywizjon stracił dwanaście maszyn. Jesteśmy skończeni.

Dziś rano meldunek o stanie gotowości bojowej maszyn dywizjonu wymienia tylko cztery samoloty jako zdolne do lotów operacyjnych. Dwa inne z mocno pokieraszowanymi kadłubami zdolne są wyłącznie do lotów niebojowych. Są tak zdemolowane, że nie mam zamiaru odpowiadać za wysłanie w nich moich ludzi do walki.

O 6.00 odbieram telefon od szefa sztabu dowództwa korpusu. Wścieka się i udziela mi ostrej nagany.

„Dziś rano meldował pan o czterech maszynach zdolnych do lotów operacyjnych. Właśnie się dowiedziałem, że może pan latać sześcioma. Czy pan oszalał? Czy zdaje pan sobie sprawę z powagi sytuacji? To nic innego, jak sabotaż, a ja nie zamierzam tego tolerować. Każdy z waszych samolotów ma dziś polecieć. To rozkaz!”

Ryczy jak bawół. Od czasu, kiedy zakończyłem szkolenie podstawowe rekruta sił powietrznych nikt nie dał mi takiej reprimendy. Jestem tak zirytowany, że ledwie mogę zapanować nad gniewem. Dlaczego mam słuchać tego aroganckiego bałwana? Ma nawet czelność oskarżać mnie o sabotaż! Fotelowi stratedzy i bohaterowie sztabowi przyprowadzają mnie o mdłości. Nie dość, że nie mają zielonego pojęcia o problemach, z którymi musimy się zmagać na froncie, to jeszcze w ogóle ich one nie obchodzą.

Postanawiam sam polecieć jedną ze zdezelowanych maszyn, a drugą daję swemu skrzydłowemu, kapralowi Döringowi. Według rozkazów bojowych mamy wystartować o 8.00 i spotkać się z pozostałymi dywizjonami pułku nad Soissons. Mam wówczas przejąć dowodzenie nad całą formacją myśliwców.

Dwie minuty przed wyznaczonym czasem włączamy silniki. Wytaczamy się zza maskujących krzaków i skręcamy pod wiatr. Nie ma pasa startowego, tylko kawał miękkiego pola. Mój samolot turla się, z trudem nabierając prędkości, tak że z największym wysiłkiem udaje mi się nakłonić go do oderwania się od ziemi – w samą porę, by przelecieć tuż nad wierzchołkami drzew rosnących przy odległym krańcu pola.

Döring chce poderwać samolot za szybko i maszyna, wytraciwszy prędkość, zawisa w powietrzu. Lewe skrzydło opada i samolot leci w dół, rozbijając się o drzewa. Buchają płomienie. Döring ginie na miejscu. Zostaje nas pięciu.

Rozkaz szefa sztabu korpusu to gorzej niż szaleństwo: to zakrawa wręcz na morderstwo!

Baza zawiadamia mnie przez radio, że pozostałe dywizjony nie mogą wyjść w powietrze, ponieważ ich lotniska są pod ostrzałem nieprzyjacielskich myśliwców bombardujących.

„Kieruj się do sektora Siegfried-Gustaw.”

Na północ od Soissons leży miasteczko o nazwie Tergnier. To duży węzeł kolejowy położony w miejscu, gdzie Kanał Sommy łączy się z rzeką Oise. Będąc wyraźnym znakiem terenowym, widoczny jest z dużej odległości. Nad nim toczy swą ostatnią bitwę na francuskim niebie 3. Dywizjon 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

W tym rejonie napotykać ponad sześćdziesiąt Thunderboltów i Mustangów. Nie ma już ucieczki: to koniec. Wszystko, co mi pozostaje, to dać rozkaz do ataku. W ten sposób moi ludzie i ja możemy przynajmniej odnieść zwycięstwo moralne.

Baza wciąż próbuje wydawać mi rozkazy. Wyłączam radio – teraz mogą iść do diabła!

Mój samolot nie jest w stanie wznieść się wyżej niż na 3000 metrów. Jest bardzo powolny i słabo reaguje. To z pewnością jego ostatni lot.

Bitwa nie trwa dłużej niż kilka minut. Pierwszy zostaje zestrzelony kapral Wagner. Nie udaje mu się wydostać z płonącej maszyny.

Po chwili widzę kolejny palący się samolot, z którego wyskakuje sierżant Freigang. Parę chwil później spada w płomieniach jego skrzydłowy.

Został więc tylko mój skrzydłowy, sierżant Ickes, i ja. Nie mamy drogi odwrotu. Jeśli to ma być koniec, mogę jedynie się starać jak najdrożej sprzedać swoją skórę. Jeśli staranuję kogoś z jankesów, ściągnę go ze sobą na dół...

Ze wszystkich stron zbiegają się w naszym kierunku pociski smugowe. Kule walą w mój samolot niczym grad, a maszyna stopniowo wytraca prędkość. Ickes trzyma się blisko z boku. Cały czas lecę w najostrożniejszym zakręcie, jaki tylko mogę wykonać. Na ogonie usadawia mi się Mustang. Nie daje się zostawić w tyle. Moja maszyna jest za wolna. Wydaje się zbyt zmęczona, by dalej lecieć. W kadłub za moją głowę z trzaskiem trafiają kolejne kule.

Ostatnim zrywem mocy silnika podrywam samolot w górę, przekrecam go na bok i odcinam gaz. Goniący mnie Mustang tego nie przewidział. Wyprzedza mnie pędem i teraz jest przede mną i nieco poniżej. Gdy pilot odwraca głowę, by zobaczyć, gdzie jestem, wyraźnie widzę jego twarz. Próbuje uciekać nurkowaniem, ale zbyt późno. Lecę tuż za nim. Jeśli nie uda mi się go zestrzelić, to przynajmniej go staranuję. Czuję lodowaty chłód. Po raz pierwszy w życiu moim jedynym uczuciem jest silna, osobista nienawiść do nieprzyjaciela. Moim jedynym pragnieniem jest go zniszczyć.

Dzieląca nas odległość szybko maleje: między nami jest zaledwie parę metrów. Moje serie siekają kadłub: celuję w pilota. Silnik staje mu w płomieniach. Spadniemy razem!

W momencie zderzenia czuję potężny wstrząs. Widzę, jak moje prawe skrzydło załamuje się i odpada. W ułamku sekundy odłączam kopolę i wylatuję z fotela. Lecąc w bok, widzę wściekłą eksplozję płomieni, gdy Messerschmitt i Thunderbolt stapiają się w pojedynczą kulę ognia.

Parę chwil później nad głową rozkwita mi spadochron. Nieco wyżej, w odległości około dwustu metrów wisi inny, już otwarty: Ickes.

W górze i wszędzie dokoła Amerykanie grzmia, krząc i kotłując się jak opętani. Mija kilka minut, zanim wreszcie zaczyna im świtać w głowach, że w powietrzu nie pozostał już ani jeden Messerschmitt.

Nagle jeden z Thunderboltów rusza na mnie lotem nurkowym. Otwiera ogień! Na długie niczym wieki sekundy serce przestaje mi bić. Wyrzucam w górę ramiona, zasłaniając twarz...

Spudłował!

Ale on zawraca, tym razem strzelając do Ickesa. Mogę się tylko przyglądać, gdy w pewnym momencie ciało mojego kompana zawisa bezwładnie, martwe. Biedny Ickes!

Co za ohydna, nieczysta walka! Wojna to nie to samo, co mecz piłki nożnej; ale mimo to, coś takiego jak fair play istnieje.

Opadam na leśną polanę. Nie mam pojęcia, czy jestem po stronie niemieckiej, czy za linią nieprzyjaciela. I dlatego w pierwszej kolejności kryję się w gęstym leśnym poszyciu.

U góry Amerykanie odlatują na zachód.

Cudownie jest móc się rozluźnić. Zapalam papierosa i rozkładam się na materiale spadochronu, z wdzięcznością zaciągając się kojącym dymem.

Na wszelki wypadek ściągam pagony z ramion i wpycham Złoty Krzyż Niemiec do kieszeni.

Tak się składa, że mam na sobie amerykańską skórzaną kurtkę lotniczą, granatową, jedwabną koszulkę sportową, raczej wyblakłe spodnie i czarne buty. Całość sprawia tak „niepruskie” wrażenie, że nikt w pierwszej chwili nie weźmie mnie za Niemca.

Moja ostrożność wkrótce okazuje się usprawiedliwiona.

Około piętnastu minut po tym, jak ląduję, po przeciwnej stronie polany dostrzegam czterech francuskich cywili. Rozmawiają, żywołowo gestykułując. Przy moim szkolnym francuskim udaje mi się zrozumieć, że jestem osobą, za którą się rozglądają. Każdy chce szukać gdzie indziej. Z tego, co rozumiem, wydaje im się, że spadochroniarz jest Amerykaninem. Wszyscy czterej mają broń. Najwyraźniej są terrorystami z francuskiego ruchu oporu.

Po omacku sięgam ręką po pistolet ukryty w obszernej, skórzanej kurtce.

Tamci czterej zaczynają przeczesywać bujne poszycie. Prędeż czy później bez wątpienia mnie znajdą, więc decyduję się wyjść im na spotkanie.

Cała czwórka wydaje się zaskoczona moim widokiem. Kierują na mnie lufy czterech pistoletów maszynowych. Muszę teraz zachować spokój i trzeźwość umysłu. Francuzi pałają do nas, Niemców, szczerą nienawiścią, płynącą z głębi ich namiętych dusz. Nie żebym ich za to winił; bez wątpienia na ich miejscu czułbym to samo. Ale jeśli dranie odgadną, że jestem Niemcem, będzie to dla mnie oznaczało brzuch pełen ołowiu – jak amen w pacierzu.

Podchodzę więc spokojnie i w najbardziej przyjazny sposób, na jaki mogę się zdobyć, witam ich po angielsku:

– Cześć, chłopaki!

Posepne twarze bandytów stopniowo rozjaśniają się w uśmiechu. Biorą mnie za jankesa.

Ze swym najlepszym amerykańskim akcentem proszę ich dalej łamaną francuszczyzną o pomoc w odnalezieniu moich „kolegów”:

– *Voulez-vous aider moi trouver mes camerades?*

Natychmiast opisują mi ich położenie. Amerykański pododdział pancerny z czołgami Sherman znajduje się niespełna dwa kilometry stąd. Musimy być jednak bardzo ostrożni, ponieważ wokół wciąż roi się od zawzonych szkopów. Wszędzie dokoła cały czas toczą się walki. Po raz pierwszy słyszę nawet dochodzące z oddali dudnienie artylerii.

Najwyższy z Francuzów – kompletnie odpychający typ – niesie niemiecki pistolet maszynowy. Nie podoba mi się ten facet. Trzyma się na uboczu, podejrzanie milczący. Czyżby wątpił, że jestem tym, na kogo wyglądam?

Przedzieramy się przez gęsty las, aż wychodzimy na nasyp kolejowy.

Nagle rozlega się grzechot niemieckiego karabinu maszynowego: sądząc po dźwięku, to MG 45. Jest całkiem blisko. Trójka Francuzów z przodu pada plackiem na twarze. Wysoki bandzior dalej przy mnie stoi: najwyraźniej nie zamierza spuścić mnie z oczu. Zza nasypu dochodzi rumor i klekot silników ciężkich czołgów.

Pytam, gdzie leży linia frontu.

– Vers Amiens.

Amiens?! Aż tak daleko się zapędziłem? Od kilku dni miasto jest w rękach Amerykanów. Szlag! Nie mam ochoty spędzać reszty wojny w obozie jenieckim gdzieś w Stanach.

Dowiaduję się, że najbliżej położonym miastem jest Nesle. W takim razie kanał Sommy musi być gdzieś na północ stąd. Według informacji wywiadu z wczesnego poranka, nasze siły wciąż utrzymują nad nim kontrolę. Będę musiał kierować się na północ. Ale jak mam się pozbyć tych cholernych Francuzów?

Znow rozlega się palba karabinowa. Odgłosy niosą się z zachodu. Francuzi ostrożnie przekraczają tory kolejowe i kiwają na mnie, abym szedł za nimi. Duży facet stoi za moimi plecami z pistoletem maszynowym – w innym razie mógłbym popędzić z powrotem do lasu, a potem skierować się na północ.

Kilkaset metrów dalej dochodzimy do szosy. Przecina krajobraz niczym strzała i jest widoczna na wiele kilometrów.

Z lewej strony ponownie rozlega się grzechot serii kilku karabinów maszynowych. Idąca z przodu trójka Francuzów ostrożnie przechodzi przez drogę. Duży idzie dwa, trzy kroki za nimi i odwraca się w moim kierunku. Nasze oczy się spotykają. Wiem, że mnie przejrzał. Muszę wiać. Drugiej szansy na ucieczkę nie będzie: teraz albo nigdy.

Rzucam się pędem w kierunku lasu. Duży Francuz rusza za mną, zanim jego towarzysze mogą zdać sobie sprawę, co się dzieje. Unosi pistolet maszynowy i zaczyna strzelać. Padam w muldę za ziemnym garbem. Kule z głuchym odgłosem wbijają się w grunt dokoła mnie. Bandzior opróżnia cały magazynek. Musi odwrócić wzrok od swego celu na tak długo, ile zabierze mu podłączenie drugiego magazynka. Czasu wystarcza mi w sam raz na wyciągnięcie i odbezpieczenie pistoletu. Skaczę na faceta, który znowu podnosi broń, i strzelam jeden raz. Wystarcza. Pada z kulą w głowie.

Biorę pistolet maszynowy.

– Przykro mi, przyjacielu, ale ten, kto strzela pierwszy, żyje dłużej.

Dysząc ciężko, przedzieram się przez gęste zarośla. Gałęzie smagają twarz. Trójka Francuzów zostaje z tyłu.

Piętnaście minut później napotykam niemiecki patrol. To pancerniaczy.

W Chauny dowódca jednostki Luftwaffe daje mi do dyspozycji własny samochód. Późną nocą docieram do mojego lotniska.

Kwaterę urządziłem sobie w starym, francuskim zamku. Mój adiutant – kapitan Marschall, lekarz wojskowy, oficer techniczny i kapitan Wessels – dowódca kompanii dowodzenia, wciąż siedzą w stołówce. Mój powrót witają głośnymi okrzykami. Ich twarze posepnieją, gdy mówię o losie naszych kolegów.

Nie zdążyłem skończyć opowiadać, kiedy mam telefon z pułku. Dzwoni dowódca. Wieści, które ma do przekazania, są dalekie od pomyślnych.

Czołgi nieprzyjaciela wykonały niespodziewane uderzenie z Château-Thierry w stronę Soissons i Fismes. Wokół miast toczą się teraz zaciekle boje. Jedna z amerykańskich pancernych grup czołowych jest zaledwie parę kilometrów na południe od naszego lotniska. Od wschodu zostaliśmy odcięci przez inne oddziały wroga. Na północy nieprzyjaciel prze na Laon.

Jeśli nie uda się powstrzymać alianckiej ofensywy w sektorze Laon, wtedy będzie gorąco. Zarządzam stan alarmowy dla wszystkich eskadr i wydaję rozkaz całkowitej ewakuacji dywizjonu i dyslokacji pododdziałów na lądowisko niedaleko wsi Beaumont w Belgii. Przed paroma dniami byłem tam na rozpoznaniu, żeby znaleźć miejsce na pas startowy w razie konieczności zarządzania odwrotu. Mamy już tam swój niewielki oddział, który zabezpiecza teren.

29 sierpnia 1944

Pracujemy ciężko przez całą noc.

W sześć godzin po wydaniu przeze mnie rozkazu ewakuacji lądowisko jest puste. Bazy rozśrodkowania poszczególnych eskadr, stanowisko dowodzenia, kwatera dowództwa dywizjonu, mobilne

warsztaty obsługowe – wszystko zostaje rozmontowane. 128 samochodów jest już w drodze do Beaumont, a wraz z nimi każdy najmniejszy element wyposażenia oraz liczący ponad 600 osób personel obsługi naziemnej dywizjonu.

Wydałem rozkaz, aby samochody poruszały się pojedynczo, nie w kolumnach, tak by zmniejszyć niebezpieczeństwo zbombardowania czy ostrzału z powietrza. Na tych paru drogach, które nie zostały zablokowane przez nieprzyjaciela, stoją wielokilometrowe korki wycofujących się kolumn pojazdów.

Francuscy cywile zamieszkujący nasz zamek założyli dziś odświętne ubrania i z koszami owoców i kwiatów przygotowują się na powitanie amerykańskich wyzwolicieli. Są przerażeni, gdy Shermany zaczynają strzelać w budynek. Nawet w chwili, gdy śliczna francuska dziewczynka, przepięknie ubrana w swe najlepsze, odświętne ubranie, podaje mi wczesne śniadanie, w zamkową wieżę uderza pocisk moździerzowy.

Nieprzyjaciel dotarł już do następnej wsi, odległej o niespełna dwa kilometry na południe. Zaledwie godzinę temu 8. Eskadra miała tam swoją dyżurkę. Wzdłuż drogi między obydwiema wsiami nasza piechota znajdująca się na północnym brzegu rzeki Aisne powoli wycofuje się pod osłoną czołgów w kierunku Vailly.

Na lotnisku ostatni metr kabla telefonicznego łączności polowej zostaje zwinięty i załadowany na ostatni pojazd dywizjonu, jeepa łącznikowego, który następnie odjeżdża w kierunku mostu na Aisne.

Na wysoko położonych terenach na północ od Vailly przystaję, by po raz ostatni spojrzeć na opuszczone przez nas lądowisko. Widzę, jak leżące za nami mosty zostają zburzone przy akompaniamencie serii potężnych eksplozji.

Szybki Ford V-8, którym się poruszam, dobrze radzi sobie z przeciskaniem się przez tłok blokujący jedyną drogę, którą wciąż można dotrzeć do Laon. Niespełna godzinę przed naszym przybyciem miasto zostało zbombardowane przez kilka rzutów Marauderów i całe stoi w płomieniach. Drogi dojazdowe blokują niemieckie kolumny transportowe, nieustannie bombardowane i ostrzeliwane z powietrza przez nieprzyjaciela. Są odkryte i prak-

tycznie bezbronne; wszędzie dokoła widać palące się wraki samochodów.

Przez kilka godzin chronię się w gąszczu nieopodal głównej szosy, czekając, aż ataki ustaną. Gdy udaje nam się wreszcie przejechać płonącymi ulicami Laon, jest już ciemno.

Poważnie niepokoję się o jedno: co się stało z moimi ludźmi?

Jazda nocą z przygaszonymi światłami wymaga ogromnej koncentracji. Prowadzę na zmianę z moim kierowcą. Niekończące się kolumny cały czas blokują drogę. Co rusz jakiś samochód psuje się i zatrzymuje. Bojownicy z francuskiego ruchu oporu porozrzucali na szosie gwoździe i niewielkie miny kontaktowe. Dobrze, że kazałem przymocować przed kołami swych samochodów szczotki chroniące przed przebicciem opon.

Gdy nastaje świt, jestem wyczerpany. Wysiłek i napięcie nerwowe ostatnich czterdziestu ośmiu godzin daje o sobie znać. Zjeżdżam z szosy do lasu. Kilka minut później śpię już jak zabity.

*1 września 1944*

Wszystkie pojazdy należące do dywizjonu dotarły do Beaumont. Nie straciliśmy żadnego, mimo ciągłego bombardowania i ostrzału lotniczego za dnia i działań terrorystycznych prowadzonych nocą przez francuski ruch oporu.

Jestem głęboko wstrząśnięty zarówno otrzymywanymi meldunkami o stale pogarszającej się sytuacji, jak i tym, co ujrzałem na francuskich drogach podczas ostatnich dwóch dni.

Zorganizowanie skutecznej obrony przed nadciągającym wrogiem nigdzie nie wydaje się możliwe. Nieliczne oddziały SS i wojsk desantowych wciąż jeszcze walczą zaciekle. Ogólnie jednak, nasze wojsko cierpi na zanik ducha walki. Niedobrze mi się robi z obrzydzenia, gdy muszę patrzeć, jak po latach stacjonowania we Francji nasze siły okupacyjne zabierają stąd swe manatki, nie myśląc nawet o stawianiu oporu. Członkom administracji cywilnej i rządu wojskowego zdaje się zależeć wyłącznie na osobistym bezpieczeństwie. Odwrót zdegenerował się do postaci tchórzliwej, pa-

nicznej ucieczki, podczas której należy za wszelką cenę unikać kontaktu z nieprzyjacielem. Przez całe lata oficerowie i urzędnicy administracyjni z owych jednostek wiedli we Francji pasożytniczą, luksusową egzystencję. Wszelkie ideały podstawowej żołnierskiej powinności poszły w niepamięć. Ich torby i bagaże zavalają szosy. Samochody wyładowali skrzyniami wypchanymi zapasami żywności i zagrabionymi przedmiotami. Często podróżują w towarzystwie swych francuskich dziewczyn, które chcą mieć udział w podziale łupów.

Jeśli przegramy tę kampanię, ogromna część odpowiedzialności musi spaść na barki Francuzek. Namiętne i rozpustne noce podkopały morale naszych żołnierzy i oficerów. Nie są już gotowi poświęcić życia dla chwały Ojczyzny, a to za sprawą entuzjastycznej współpracy zarówno amatorów, jak i zawodowych nierządnic.

Gdybym to ja był naczelnym dowódcą sił zbrojnych, bardzo szybko zaprowadziłbym porządek za pomocą kilku sądów wojennych. Chociaż tyle jesteśmy winni niemieckim żołnierzom, którzy od lat bohatercko walczą na wschodzie. Tu, na zachodzie, opór jest niezbędny po to, by walczące tam nasze armie mogły wypełnić swą historyczną misję uratowania Europy od bolszewizmu. Śmietanka europejskiej młodzieży wypełniająca szeregi niemieckich dywizji i międzynarodowych oddziałów ochotniczych walczy, starając się powstrzymać radziecki walec, który nieubłaganie prze naprzód. Nie uda im się tego dokonać, jeśli się poddamy.

Los mojego dywizjonu nie jest jeszcze przesądzony. Jak na razie mam rozkaz zbudowania kolejnego lądowiska w pobliżu Manches. Do pracy mam około 1000 żołnierzy i drugie tyle belgijskich cywilnych robotników.

*10 września 1944*

Nie dotarli jeszcze ani nowi piloci, ani nowe samoloty.

Przed paroma dniami dywizjon został przeniesiony do Westerwaldu. Wzięłem udział w kilku misjach wraz z eskadrą dowodzenia



pułku. W starciach z nieprzyjacielskimi myśliwcami bombardującymi zwiększyłem liczbę zestrzelonych przeze mnie samolotów.

Odkąd tylko Himmler, dowódca SS, przejął dowodzenie nad oddziałami rezerwy, w Rzeszy zapanował kompletny chaos. Można odnieść wrażenie, że Führer odbiera przywództwo nad siłami zbrojnymi ich własnym dowódcom i przekazuje je szefom swojej partii. Hitler powoli, ale zdecydowanie traci reputację „największego geniusza wojskowości, jakiego widział świat”, którą zyskał na początku wojny. Lepiej by zrobił, zostawiając prowadzenie wojny w rękach swych doświadczonych generałów.

Kilka dni temu wziąłem udział w konferencji z udziałem generała Gallanda, naczelnego dowódcy Niemieckiego Lotnictwa Myśliwskiego. Istnieje możliwość, że mój dywizjon zostanie całkowicie rozwiązany ze względu na nadzwyczajną trudność, jaką stwarza przywrócenie mu dawnego kształtu. Produkcja naszego przemysłu lotniczego została poważnie zahamowana przez powietrzne ataki aliantów. Zniszczeniu uległy niemal wszystkie hydroelektrownie, a brak paliwa stał się poważnym problemem.

Co więcej, główną przeszkodą w zrekonstruowaniu dywizjonu zdaje się kwestia personelu. Zdecydowana większość doświadczonych pilotów myśliwców albo już zginęła, albo została ranna.

Linie frontu na wschodzie i zachodzie codziennie cofają się o kawałek. Wciąż czekamy na nową „tajemną broń”.

My, piloci myśliwców, ze szczególnym zniecierpliwieniem oczekujemy na wprowadzenie do lotów operacyjnych samolotu odrzutowego. Po idiotycznym rozkazie Hitlera wydanym przed paroma tygodniami pierwsze odrzutowce, które zejdą z linii produkcyjnych, mają być użyte wyłącznie do działań odwetowych (*Vergeltungswaffe*).

Hitler gniewnie odrzuca sprzeciwy zgłaszane przez wszystkich dowódców jednostek myśliwskich, Gallanda i nawet Göringa. Zabrania się nam nawet rozmawiać o czynnym wprowadzeniu odrzutowców do lotów operacyjnych.

Niemieckie lotnictwo myśliwskie powoli wykrwawia się na śmierć w obronie Rzeszy. Działając ze śmiertelną precyzją, Brytyjczycy i Amerykanie niszczą nasze miasta i fabryki, nie pozostawia-

jąc kamienia na kamieniu, i to praktycznie przy braku jakiegokolwiek oporu. I jedyne, co Hitlerowi przychodzi do głowy, to „akcje odwetowe”!

Gdybyśmy mieli choć jeden czy dwa pułki latające na nowych ME 262, wciąż byłaby spora szansa, że niemieckie lotnictwo myśliwskie ocaliłoby sytuację. W przeciwnym razie przegramy wojnę w powietrzu.

2 października 1944

Przed dwoma dniami zostałem przydzielony do 8. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Mój dywizjon zostaje przeniesiony nad Dunaj, pod Wiedniem. Tu mam otrzymać brakujących pilotów i samoloty, zanim zostaną wysłany do działań operacyjnych w sektorze węgierskim.

Dziś rano nastąpiło szczęśliwe spotkanie po latach. Oficer ze sztabu generalnego dywizji zabrał mnie do kwatery dowództwa, aby przedstawić mnie szefom różnych sekcji. I kogóż spotkam w sekcji wywiadu? Porucznika Güntera Gerharda! Nie wierzę własnym oczom: to przecież mój przyjaciel, o którego śmierci dowiedziałem się z meldunku ponad dwa lata temu. A i Günterowi powiedziano, że zostałem już pogrzebany na wielkim cmentarzysku pilotów myśliwskich na Zachodzie.

Była to dla mnie jedna z najszcześniejszych niespodzianek wojny. Na moją prośbę Günter zostaje natychmiast przeniesiony do mnie, do dywizjonu, gdzie ma zastąpić na stanowisku mego adiutanta, kapitana Marschalla. A i mój przyjaciel jest zachwycony, mogąc wymienić raczej smętną egzystencję w sztabie przy kwaterze głównej na czystą atmosferę jednostki bojowej.

7 października 1944

Przez ostatnich kilka dni napływa do nas stały strumień pilotów z uzupełnienia, meldujących przybycie w moim stanowisku dowodzenia. Wśród nich rozpoznaję parę starych znajomych twarzy

żołnierzy powracających do służby po wyleczeniu się z ran. Kilku to byli piloci bombowców, których oddziały rozwiązano.

Samoloty mają nadejść w ciągu kilku dni. Mogę teraz tylko zacisnąć kciuki i mieć nadzieję, że będą to odrzutowce.

*9 października 1944*

Dziś pryskają wszelkie moje nadzieje na jakiegokolwiek przyszłe loty bojowe.

Niedługo po północy otrzymuję przez telefon rozkaz przeniesienia się do Anklam w północnych Niemczech. Mam tam przyjechać jako pierwszy, samochodem, i stawić się na konferencji dowódców jednostek myśliwskich zorganizowanej przez marszałka Rzeszy Göringa.

Rozpisawszy niezbędne rozkazy przeniesienia dla dywizjonu, o godzinie 3.00 wyruszam w towarzystwie porucznika Gerharda i kierowcy. Na pokonanie drogi prowadzącej przez Pragę, Drezno i Berlin do Anklam mamy trzydzieści sześć godzin. W kanistrach ułożonych w tyle samochodu wieziemy cały potrzebny zapas paliwa, bo nie możemy być pewni, czy zdobędziemy je gdzieś po drodze.

Po południu, około godziny 16.00, zatrzymujemy się na krótki odpoczynek i filiżankę kawy w gospodzie w czeskiej wsi. Odświeżywszy się, zasiadam za kierownicą i wyruszamy w dalszą drogę. Nie przebyliśmy nawet kilometra, kiedy samochodem wstrząsnęła eksplozja. Mechanizm kierowniczy został zniszczony – straciwszy panowanie nad samochodem, uderzam w betonową barierkę na moście. Siedzący obok mnie Gerhard wylatuje przez przednią szybę i łamie sobie nogę. Podróżującemu z tyłu kierowcy udaje się wydostać z wraku, ale zaraz potem traci przytomność. Ja zaś siedzę unieruchomiony w fotelu za kierownicą. Jestem ranny; w nogi powbijają mi się ostre odłamki; z butów wypływa krew. Usilnie próbuję wydostać się z pojazdu. Odgłos nadjeżdżającego samochodu zostaje zagłuszony przez kolejną eksplozję. Czuję potężny wstrząs, płonący volkswagen uderza w mój samochód, odbija się,

wpada w niekontrolowany poślizg w poprzek drogi i stacza się ze stromego nasypu po drugiej stronie. Czyniąc szalone wysiłki, wywlekam się wreszcie z wraku.

Lewe kolano mam strzaskane, tak jak i miednicę po prawej stronie. Leżąc na plecach, przeszywany bólem, centymetr po centymetrze posuwam się na łokciach w stronę przydrożnego rowu.

Upływają dwie godziny, zanim w końcu odnajduje nas patrol SS. Kierowca drugiego samochodu nie żyje. Okazuje się, że do obu pojazdów zostały podczipione bomby. To akt sabotażu, za który odpowiedzialny jest podziemny czeski ruch terrorystyczny.

Nocą zostajemy zabrani do Pragi, do szpitala wojskowego Luftwaffe, gdzie się okazuje, że Güntera i mnie natychmiast trzeba operować. Noga mi spuchła i zsiniała. Początkowo chirurg chce ją amputować, jako że nie widzi żadnej nadziei, by ją odratować. Jestem kompletnie zrozpaczony.

Nie chcę spędzić reszty życia jako kaleka. Przez dwie i pół godziny operują, zanim wreszcie jakoś składają kolano do kupy. Obydwie nogi pakują mi w szyny, po czym w końcu przenoszą do sali, w której leży już Günter, również z nogami w szynach, w towarzystwie innych ciężko rannych.

Proszę jedną z siostr o przyniesienie mojej torby lotniczej. Wyjmuję z niej butelkę brandy, którą opróżniamy z Günterem w parę minut.

W tę jedną noc nie czuję bólu!

*3 grudnia 1944*

Od ośmiu tygodni – ośmiu długich tygodni – leżę unieruchomiony w gipsie. Na łóżku obok leży Günter. Monotonie dni przerywają jedynie pełne bólu noce.

Ciężkie obrażenia lewego kolana dobrze się już zagoiły. Jednak prawa noga jest trwale uszkodzona. Będę się musiał z tym pogodzić.

Lekarz obiecał, że wkrótce pozwoli mi wstać. Jutro rano mają mi zdjąć gips.

4 grudnia 1944

Dziś rano zdejmują gips.

Nogi straszliwie mi wychudły. Prawe kolano jest wciąż bardzo sztywne. Jestem tak osłabiony, że ledwie mogę usiedzieć na łóżku. Chcę się z niego podnieść, by zobaczyć, czy jestem w stanie ustać, czy mogę w ogóle chodzić. Ale za każdym razem, gdy próbuje postawić stopę na podłodze, ogarniają mnie zawroty głowy.

7 grudnia 1944

Dwa dni temu postawiłem pierwsze kroki o kulach w naszej sali. Wczoraj odważyłem się wyjść na korytarz.

Dzisiaj spróbuję wyjść na krótki spacer wzdłuż Wełtawy. Zawziąłem się – muszę znów nauczyć się chodzić. Zrobię to, nawet jeśli ma to oznaczać naukę od samego początku, jak u małego dziecka.

10 grudnia 1944

Każdego kolejnego dnia podczas spacerów pokonuję coraz większy dystans. Z pomocą jednej z sióstr dotarłem nawet do teatru. Dla zdrowego człowieka to zaledwie dziesięciminutowy spacer, mnie jednak zabrało to przeszło godzinę. Na dłoniach mam pełno otarć i odcisków, ale robię widoczne postępy.

12 grudnia 1944

Wysłano mnie do kurortu w Alpach austriackich na kąpiele radowe. Usztywnienie w lewym kolanie stopniowo zanika. Prawa noga jest jednak wciąż bezużyteczna, zwisa z uszkodzonego biodra i na zawsze pozostanie ponad pięć centymetrów krótsza od lewej.

Całe godziny spędzam na długich i wyczerpujących wędrówkach o kulach w śniegu. Codziennie zażywam gorącej kąpiele radowej, która rzekomo wywiera stymulujący wpływ na mięśnie i stawy.

16 grudnia 1944

Więści z frontu są ponure. Śledzę na mapach postępy nieprzyjacielskich wojsk zarówno na Wschodzie, jak i na Zachodzie. Doszedłem do wniosku, że zwycięstwo jest już niemożliwe.

Nie wydaje mi się, żeby wojna została ostatecznie rozstrzygnięta ani że ktokolwiek będzie w niej rzeczywistym zwycięzcą. Jediną prawdziwą miarą zwycięstwa jest osiągnięcie trwałego pokoju. Nie wyobrażam sobie, w jaki sposób kiedykolwiek na świecie będzie mógł zapanować trwały pokój, dopóki będzie istniał bolszewizm. Wedle komunistycznych teorii ogólnoswiatowej rewolucji, pewnego dnia zawładnie on całym światem. Ceną, jaką przyjdzie zapłacić za tego rodzaju pokój, będzie zniewolenie wszystkich narodów i całej ludzkości.

19 grudnia 1944

Mojej Lilo udało się zorganizować przeniesienie mnie do szpitala marynarki wojennej w Sanderbusch<sup>2</sup>, zaledwie kilka kilometrów od Jever. Mamy tam uroczy mały domek, z którego Lilo zrobiła prawdziwe gniazdo rodzinne. Czeka tam teraz na mnie z dwójką naszych dzieci. Cokolwiek miałyby się stać podczas tych trudnych, ostatnich dni wojny, chcemy być razem.

21 grudnia 1944

Wyruszam o kulach na spotkanie z ukochaną rodziną. Wszystko, co ma dla mnie w tej chwili znaczenie, to dotrzeć do domu. Wojna się już dla mnie skończyła. Jestem inwalidą.

Tuż przed przyjazdem mojego pociągu Salzburg przeszedł intensywne bombardowanie. Zostajemy przeprowadzeni do ciężarówek – dwadzieścia osób z poważniejszymi obrażeniami – i przewiezieni za miasto do następnej stacji kolejowej.

<sup>2</sup> Przejętego później przez armię kanadyjską i przekształconego w 7. Kanadyjski Szpital Wojskowy.

Jest przenikliwie zimna noc, gdy docieramy do Rosenheim, gdzie musimy czekać na połączenie do Monachium. Znowu spadają bomby i stacja zostaje zniszczona. Tysiące ludzi rzuca się w popłochu do ucieczki przy akompaniamencie ryku eksplozji bomb. My, którzy mamy zbyt ciężkie obrażenia, by uciekać, kładziemy się płasko między torami, przyciśnięci do ziemi, dopóki nie mija stalowa burza. Potem zbijamy się w grupkę i marzniemy, aż wreszcie kilka godzin później nadjeżdża pierwszy pociąg.

Gdy przybywamy do Monachium, Dworzec Wschodni stoi w płomieniach. Brytyjczycy tutaj też zrzucili swoje bomby. Gdy nie jestem już w stanie iść dalej o własnych siłach, pomagają mi siostry z Czerwonego Krzyża. Moi towarzysze zostają w Monachium i idą do tutejszego szpitala.

Pokonanie pociągiem trasy do Augsburga zabiera siedem godzin. W normalnych warunkach podróż trwałaby niecałą godzinę. Wzdłuż całej trasy nocne bombardowanie puszczadzało podkłady kolejowe.

Na stacji w Augsburgu zostają zabrani do baraku ustawionego przez Czerwony Krzyż. Nie mam sił. Jestem śmiertelnie wyczerpany. Chcę tylko zamknąć oczy i spać... spać... spać...

*22 grudnia 1944*

W południe próbują wyciągnąć mnie z łóżka. Fortece bombardują miasto. Chcą mnie zabrać do schronu przeciwlotniczego. Wyrzucam wszystkich i każę zostawić się w spokoju. Chcę po prostu dalej spać.

Wieczorem opuszczam miasto w eszelonie, który rankiem ma dotrzeć do Hanoweru.

*23 grudnia 1944*

Ta wyprawa okazuje się dla mnie zbyt dużym obciążeniem. Bola mnie wszystkie stawy i mięśnie. Dobrze, że wszędzie spotykam ludzi, którzy są uprzejmi i chcą pomóc. Z moimi kulami czuję się nieporadny jak małe dziecko.

Kolejarze zabierają mnie do lokomotywy pociągu towarowego jadącego do Bremy. W kabinie maszynisty jest ciepło i przyjemnie. Maszynista i palacz robią mi wygodne legowisko na stercie brezentu i worków.

Są zaskoczeni, widząc moje pagony i odznaczenia. Nigdy nie przypuszczali, że ranni oficerowie frontowi mogą podróżować w tak prymitywnych warunkach.

Rozmawiamy o wojnie, o zniszczonych miastach i fabrykach. Maszynista stracił swą całą rodzinę i dom podczas bombardowania Bremy. Palacz stracił zięcia, który zginął w Rosji. Obaj tak jak ja są zdania, że powinniśmy zawrzeć ugodę z Zachodem, tak aby mieć wolną rękę na Wschodzie. Obydwaj są gotowi znów walczyć przeciwko Rosjanom, tak jak uczynili to jako młodzi ludzie podczas pierwszej wojny światowej.

Wreszcie, o północy, niewielki podmiejski pociąg pasażerski dowozi mnie do Jever. Dowódca bazy lotniczej przysyła swój samochód, którym zostaje zawieszony do domu.

Stojąc w ciemności przy bramie ogrodu, widzę, jak Lilo wychodzi z domu i biegnie do mnie. Chcę chwycić ją w ramiona i uściskać, tak jak to zwykłem czynić, ale tym razem nie jestem w stanie. Obydwie ręce potrzebne są przy kulach.

Całuję ją, po czym razem idziemy do domu.

Odzywa się jedynie raz, głos jej drży:

„Chodzisz tak wolno – mówi. – Nie miałam pojęcia, że tak bardzo ucierpiałeś.”

W pokoju gościnnym jest ciepło i wygodnie. Jestem bardzo, ale to bardzo zmęczony. Zmęczony wszystkimi trudami i niewygodami podróży, zmęczony wszystkim, co widziałem, usłyszałem i przeżyłem – zmęczony wojną. Ale zarazem jestem też szczęśliwy. Szczęśliwy, że w końcu jestem w domu, szczęśliwy, że Lilo i ja znów jesteśmy razem.

Jutro wigilia. Jutro mała Ingrid wstanie i będzie biegać po całym domu, wypełniając go sobą i swymi jasnymi lokami. Będzie mnie zasypywać niezliczonymi pytaniami: Czy zostanę już w domu? Dlaczego tak długo mnie nie było? Dlaczego tak wolno chodzę? Dlaczego jest wojna? Dlaczego...? Dlaczego...? Dlaczego...?

# 8

Do połowy stycznia nie jestem w stanie opuścić domu. Śnieg i lód uniemożliwiają mi stawienie się do szpitala.

Otrzymuję z dywizjonu informację, że po wyzdrowieniu dowództwo ponownie objął kapitan Woitke, ale kilka dni później zginął w akcji. Przesyłają mi moje dzienniki pokładowe, a także oficjalne potwierdzenie ostatnich zestrzeleń i wiadomość o przyznaniu mi Krzyża Rycerskiego (*Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes*).

Książki pokładowe zawierają zapiski z blisko 2000 lotów, w tym ponad 400 misji bojowych przeciwko nieprzyjacielowi. Uznaje się, że zestrzeliłem pięćdziesiąt dwa samoloty. Przeleciałem przeszło osiemset tysięcy kilometrów. Czy kiedykolwiek jeszcze będę latał?

1 stycznia 1945 roku niemieckie pułki lotnictwa myśliwskiego wyruszają na swą ostatnią wielką operację. Udaje się zbombardować i ostrzelać brytyjskie i amerykańskie lotniska we Francji i Belgii. Dla wielu z moich kolegów jest to rzeczywiście ostatnia misja. Prawdopodobnie blisko 500 niemieckich pilotów myśliwców traci życie. Wśród tych, którzy nie wracają, jest major Specht. Przywodzi mi to na myśl uroczystość sylwestrową przed rokiem. Wielka misja, którą wówczas przewidywał „mały pułkownik”, przysłała dokładnie w rok później.

Po tym nadludzkim wysiłku Niemieckie Lotnictwo Myśliwskie praktycznie przestaje istnieć. Do dalszej walki pozostaje zdolnych zaledwie kilka jednostek.

Nacierające ze wschodu i zachodu wojska nieprzyjaciela przekroczyły tymczasem granice Rzeszy. Na wschodzie miliony Niemców uciekają przed nadciągającymi azjatyckimi hordami. Słowa nie są w stanie w najmniejszym stopniu opisać grozy i nędzy ich ciężkiego losu.

Moi rodzice są wśród tych, którzy zostają zmuszeni opuścić swe domy. Matka wraz z siostrą docierają do nas pod koniec lutego. Nigdzie nie ma ani śladu ojca.

Brytyjczycy i Amerykanie bez chwili wytchnienia bombardują nasze miasta w dzień i w nocy. W ten sposób tracą życie setki tysięcy ludzi.

Na frontach wojny wciąż toczą się zacięte walki. Niemieccy żołnierze walczą zawzięcie, do końca broniąc każdej piędzi swej ojczystej ziemi. Według najświeższych danych dotyczących strat w ludziach wśród Niemców, szacuje się, że życie straciło około 4 milionów osób.

Dzień po dniu, nawet w miejscach tak odosobnionych jak tu, we Fryzji, spokój życia wiejskiego burzy wycie syren alarmowych. Co rusz Lilo musi zabierać do schronu dzieci i kilka walizek. Dla mnie jest wąski rów wykopany w ogrodzie za domem. Nigdy nie przepadałem za betonowymi schronami; lubię widzieć, co się dzieje, i tak też mam w zwyczaju postępować.

W marcu melduję się u dowódcy bazy do służby w obsłudze naziemnej. Mimo kul, cały dzień spędzam na nogach, badając przydatność terenów jako lądowisk dla szybowców transportowych do przewozu wojska, wybierając lokalizacje dla niewielkich stanowisk obronnych, tworząc mobilną organizację kontroli lotów.

Stanowimy część obrony Wilhelmshaven. Miasto przeobraziło się w fortecę i ma być bronione za wszelką cenę do ostatniego człowieka. W razie blokady garnizon będzie zaopatrywany z powietrza. Dla celów operacyjnych pełnię funkcję oficera łącznikowego

lotnictwa w strukturach garnizonu. Do działań lądowych mamy do dyspozycji około 40 tysięcy osób z personelu marynarki wojennej. Wszyscy są niedoświadczeni, a broni starczy tylko dla niewielkiej części z nich.

W miarę upływu tygodni coraz bardziej zdaję sobie sprawę z tego, że stawianie nieprzerwanego oporu na Zachodzie nie ma sensu. Aby zatrzymać postępy wojsk radzieckich w Europie, niezbędne jest, abyśmy oszczędzali wszelkie siły. Wiem, że w razie zawieszenia broni na Zachodzie w serca milionów wyczerpanych, zniechęconych, utrudzonych walką żołnierzy niemieckich wstąpi nowy duch, a oni sami zjednoczą się i poświęcą swoje ostatnie siły na walkę z komunizmem, by wyzwolić swe domy i ocalić Europę przed ostateczną katastrofą.

Jeśli o mnie chodzi, bez wahania wspiąłbym się do samolotu, by znów latać i walczyć, dopóki wszyscy bolszewicy z podbijających Europę azjatyckich hord nie zostaliby wypędzeni z ostatniego zakamarka naszej niemieckiej ojczyzny.

Nie jest to wyłącznie mój pogląd: jest to pragnienie wszystkich oficerów i żołnierzy, z którymi rozmawiałem w ostatnich tygodniach. Wszyscy z niecierpliwością oczekują dnia, kiedy zachodni alianci wreszcie zrozumieją, że to nie Niemcy są rzeczywistym zagrożeniem dla ich życia i wolności, lecz Rosja sowiecka.

11 marca 1945 roku, w Dzień Pamięci o Bohaterach, zapisuję w swoim pamiętniku:

*Wojna stała się kryterium, wedle którego może być mierzony duch Niemiec, niejako duchową linią podziału. W czasie pokoju rozpoznajemy różnicę pomiędzy dobrem i złem. Teraz rozróżniamy odważnych od tchórzy.*

*Wojna daje dodatkowo szansę odważnym, aby przekraczali samych siebie. Bóg obdarzył już ich męstwem i siłą. Mimo iż mogą zginąć, bohaterstwo ich śmierci musi pozostać wiecznie żywe.*

*Dziś, w tę najczarniejszą godzinę naszej ukochanej ojczyzny, wspomina ich ludność niemiecka. Wystarczy, bym zamknął oczy, a widzę kolegów, którzy u mego boku latali i ginęli w najzaciętszych bitwach wojny.*

*Ostatnie dwa lata uczyniły mnie bardzo samotnym. Niewielu spośród moich kolegów powróciło stamtąd, z „Wielkiego Cmentarzystwa Myśliwców”. Często nieprzyjaciel przytłaczał nas swą ogromną przewagą liczebną; często przegrywaliśmy w honorowej walce. Jednak nawet jako przegrani wciąż możemy pozostać w pewnym sensie zwycięzcami: zwycięzcami nad samymi sobą, zwycięzcami nad prymitywniejszymi instynktami, które groziły obrabowaniem nas z odwagi i wiary.*

*Raz za razem startujemy, bo taka jest nasza rola. Za każdym razem są tacy, którzy nie wracają, ale nigdy nie ma pytań czy skarg. Ci spośród nas, którzy przeżyli, byli ranni niejednym razem. Ja sam, raniony pięciokrotnie, jestem teraz kaleką.*

*Jeśli jednak kiedykolwiek trzeba będzie przepędzić Rosjan z powrotem do ich lasów, bagien i stepów po tym, jak zawrzemy rozejm z Zachodem, jestem więcej niż gotów, by raz jeszcze wyruszyć do walki. Pojawią się nowi towarzysze broni: razem będziemy mogli uchwycić ducha przeszłości, razem będziemy mogli wejść i zająć swe miejsce w tamtej tradycji. Pojawi się uśmiech, gdy po raz pierwszy uściśniemy sobie dłonie, a potem chwila powagi, kiedy wspomnimy naszych poległych kolegów... Duch ich pogodnej brawury na zawsze będzie obecny wszędzie tam, gdzie zbiorą się razem piloci myśliwców. Gdy zadanie zostanie wykonane, ojczyzna ponownie wyzwolona, a ryk silników naszych maszyn znów roznosić się będzie echem pośród ukochanych przestworzy, wówczas będziemy rzeczywiście mogli oddać należną cześć pamięci naszych bohaterów i towarzyszy.*

*Ich śmierć nigdy nie będzie bezcelowa.*

Przegraliśmy wojnę.

Przegraliśmy wojnę... przegraliśmy wojnę...

Słowa te spadają na nas niczym uderzenia potężnego młota.

Naród niemiecki poniósł całkowitą, druzgocącą klęskę. Pełne znaczenie tego faktu przekracza moją zdolność pojmwania.

Hitler nie żyje. Rzesza upadła i znajduje się pod nieprzyjacielską okupacją. Dumna niegdyś armia niemiecka już nie istnieje: ocalałe

niedobitki są bądź to w obozach jenieckich, bądź to wałęsają się z dala od miast jako bezładne watahy wygłodzonych włóczykijów. Niemiecki żołnierz jest pohańbiony. Skalane zostaje też imię poległych towarzyszy.

Nasz świat został obrócony w pył.

Zawracanie sobie głowy takimi akademickimi problemami, jak odpowiedzialność i poczucie winy wojennej w tym momencie jest dla nas bezużyteczne.

Przegraliśmy wojnę. Przynajmniej zwycięstwo stało się udziałem silniejszego.

Jesteśmy oszołomieni wszystkimi sensacyjnymi odkryciami i wydarzeniami, które następują jedno po drugim. Nasza droga ku przyszłości musi prowadzić przez niedostatek i ubóstwo. Wśród nazistów z otoczenia Hitlera wykryto wyprany z sumienia despotyzm.

Niemieccy żołnierze i oficerowie frontowi z odrazą i oburzeniem odwracają się od tych, których brutalne zbrodnie wojenne i okrucieństwa wychodzą teraz na światło dzienne. Zbrodniarze ci, których działalność z reguły ograniczała się do obozów koncentracyjnych i obozów pracy na terenach tyłowych, zhańbili dobre imię Niemiec. Okrucieństwa popełnione pod sztandarem swastyki zasługują na najsurowszą karę. Alianci powinni pozwolić żołnierzom niemieckim rozliczyć zbrodniarzy.

Przegraliśmy wojnę. Rozejm podpisany. Czy znaczy to, że będzie pokój?

Komunizm dotarł już do serca Europy. To świat powinien na zawsze zapamiętać. Zniszczenie Rzeszy Niemieckiej oznacza obalenie ostatniego bastionu na drodze czerwonej, światowej rewolucji. Nad Berlinem powiewa teraz czerwona flaga. Oto prawdziwy zwycięzca tej wojny.

Przed Stalinem droga stoi teraz otworem. Kiedy rozkaże swym czołgom przetoczyć się przez Europę?

## Postscriptum

Berlin: Lilo i ja przejechaliśmy wzdłuż Unter der Linden pod Bramę Brandenburską. Nie widać tu już czerwonych flag – ani ze swastyką, ani z sierpem i młotem. Brama stoi otworem, a podział Niemiec i Europy jest już przeszłością. Na drodze pokojowej rewolucji mieszkańcy Wschodu i Zachodu zarówno obalili mur dzielący Berlin, jak i zlikwidowali Żelazną Kurtynę przechodzącą przez środek Europy.

W sławnym Charité, kilkaset metrów od Bramy, urodziła się Lilo, i również niedaleko stąd ujrzałem ją po raz pierwszy: dwudziestojednoletnią, pewną siebie, pogodną i nieprzyzwoicie piękną. Było to prawie pięćdziesiąt lat temu.

Lilo stała się mym najwierniejszym i najodważniejszym „skrzydłowym”, gdy po piekle wojny świat, który znałem ze swej młodości, i wiara weń legły w gruzach. Wspólnie, razem z dwójką naszych dzieci: jasnowłosą Ingrid i jej młodszą siostrzyczką Juttą, urodzoną w 1944 roku, zaczęliśmy budować swój własny, samowystarczalny, mały świat. Początki były jednak trudne.

Brakowało żywności, lecz nie głodowaliśmy. Lilo jeździła po wsiach na starym rowerze, wymieniając różne rzeczy na jedzenie: moje stare buty lotnicze za niewielki worek mąki, futrzane rękawice za parę kilogramów wołowiny, herbatę za słoik smalcu. Lilo wymieniała na żywność wszystko, bez czego byliśmy się w stanie obejść w naszym gospodarstwie domowym. Handlowała i targowała się tak, jakby nauki pobierała na orientalnym bazarze.

Zimy były surowe, ale nie marziliśmy. Szliśmy do pobliskiego lasu na obrzeżach mojego dawnego lotniska ze starym, żelaznym wózkiem, i tam rąbaliśmy, cięliśmy i zbieraliśmy drewno na opał lub podkradaliśmy węgiel ze składów przeznaczonych dla sił okupacyjnych.

Mieliśmy problem z ubraniami dla dzieci, ale Lilo szybko sobie z nim poradziła. Umiejętnie i z wyobraźnią szydełkowała ładne sweterki ze starej wełnianej odzieży, robiła na drutach śliczne sukienki, ze starych kawałków materiału szyła koszulki i majteczki. Brakowało też pieniędzy na utrzymanie domu. Dla oficerów zwolnionych z pokonanego Wehrmachtu nie było odpraw, rent czy emerytur. Nie zostałem przed wojną przyuczony do wykonywania żadnego cywilnego zawodu, a moje rany były przeszkodą, gdy szukałem pracy. Mogłem chodzić wyłącznie o kulach. Na szczęście i tu wszystko skończyło się pomyślnie.

Parę dni po tym, jak alianci zajęli lotnisko, przed naszą bramę zajechało kilka jeepów. Teren, na którym stał dom, otoczyli uzbrojeni żołnierze. Przeszukano wszystkie pokoje, ja zaś musiałem poddać się przesłuchaniu przeprowadzonemu przez dwóch oficerów lotnictwa. Jednym z nich był John Ewing, oficer bezpieczeństwa w Kanadyjskich Królewskich Siłach Powietrznych.

Ewing stał się kimś w rodzaju stałego gościa w naszym domu. Pamiętam jego niekończące się pytania zadawane mi zgodnie z przygotowanym planem. Toczyliśmy zaciekle dyskusje, często ciągnące się do późna w nocy. Podczas gdy wobec Lilo był uprzejmy, przyjacielski i niemal serdeczny, stosunki między Ewingiem i mną miały zawsze charakter bardzo powściągliwy i rzeczowy. Nie wydaje mi się, żeby kiedykolwiek mi ufał.

Dlatego też byłem zaskoczony, gdy pewnego dnia zaproponował mi zarządzanie finansami cywilnych terenów należących do Luftwaffe, a przejętych przez RAF po kapitulacji lotniska w Jever. Zgodziłem się, a Ewing załatwił mi zwolnienie ze służby w Wehrmachcie. 8 września 1945 roku zdjąłem mundur, zaś swoje medale i odznaczenia włożyłem do tekturowego pudełka.

Tym samym nasze problemy finansowe zostały rozwiązane, a Lilo jeszcze raz udowodniła, że jest „skrzydłowym”, na którym można polegać. Zanim się pobraliśmy, była księgową, tak więc pomagała mi w nowej pracy. Marzyłem jednak o studiach. Od czasu gimnazjum w Hameln zawsze interesowały mnie literatura i filozofia. Ale kto by za to zapłacił i kto zapewniłby utrzymanie żonie i dzieciom w czasie moich studiów?

W wolnych chwilach pisałem opowiadania i sprawozdania, próbowałem też napisać książkę. Część mojej twórczości została opublikowana, ale rodzina nie mogła długo z tego wyżyć. Przeszedłem więc szkolenie w przedsiębiorczości i rozpocząłem prywatną działalność gospodarczą. Odbudowa zbombardowanych i rozbitych Niemiec stwarzała wiele ciekawych możliwości zdobycia pracy i osiągnięcia sukcesu. Wszystkiemu musiało oczywiście dopomóc szczęście. Zawsze jednak je miałem, zarówno podczas wojny, jak i pokoju.

Niemcy podniosły się z gruzów. To pomogło mojej rodzinie. Okrzepla, zbudowała swój własny dom. Jej mały świat pozostał nienaruszony. Lilo dbała o niego i zapobiegała rozpadowi. Była jego centrum i nadal nim jest, nawet teraz, kiedy córki powychodziły za mąż, a na świat przyszło czworo naszych wnucząt; nawet teraz, gdy rozproszyli się po całym świecie.

Kiedy przed prawie pięcioma laty odszedłem na emeryturę, zacząłem studiować literaturę i filozofię na uniwersytecie w Osnabrück – moje długo pielęgnowane marzenie stało się rzeczywistością. Dziś, u progu podeszłego wieku, powstaje potrzeba nadania sensu reszcie życia, rozmówienia się z samym sobą, bycia swym własnym sędzią, zdania sobie sprawy z własnej odpowiedzialności zarówno za to, co było, jak i za to, co ma jeszcze nastąpić.



## Dodatek

### Zwycięstwa odniesione przez Heinza Knokego w starciach powietrznych

W przeszłości występowały pewne nieścisłości dotyczące liczby samolotów zestrzelonych przez Heinza Knokego. Według jednych źródeł było ich 44, podczas gdy inne mówiły aż o 52 zwycięstwach. Aby to rozstrzygnąć, w 1992 roku nawiązałem kontakt korespondencyjny z autorem, który zgodził się z poniższą listą i stwierdził: „Oficjalnie miałem na koncie 33 potwierdzone zestrzelenia. Liczba 52 wymieniona w przedmowie do mojej książki wynika z niewłaściwej interpretacji dokumentu wojennego”.

Dokument, o którym tu mowa, to certyfikat zwycięstw, wystawiony z datą 5 grudnia 1944 roku, potwierdzający sprowadzenie na ziemię Boeinga B17 w dniu 22 marca 1943 roku. Pod wykazem widnieje liczba 52, w związku z czym ktoś przyjął, że oznaczała ona sumę zestrzeleń; w grudniu 1944 roku Knoke nie brał już udziału w walkach.

Uzgodniona lista zwycięstw podczas lotów w 2/JG1 (2. Eskadrze 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego), 5/JG11 (5. Eskadrze 11. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego) i III/JG1 (3. Dywizjonie 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego) wygląda następująco:

#### 1942

1	5 marca	Supermarine Spitfire
2	31 października	Bristol Blenheim IV
3	6 listopada	DH Mosquito

#### 1943

4	25 lutego	Consolidated B24 Liberator	
5	18 marca	Consolidated B24 Liberator	
6	22 marca	Boeing B17 Flying Fortress	(przez zbombardowanie)
7	17 kwietnia	Boeing B17 Flying Fortress	
8	14 maja	Boeing B17 Flying Fortress	
9	15 maja	Boeing B17 Flying Fortress	
10	19 maja	Samolot czterosilnikowy	
11	11 czerwca	Boeing B17 Flying Fortress	
12	25 czerwca	Boeing B17 Flying Fortress	ranny w dłoń
13	28 lipca	Boeing B17 Flying Fortress	
14	17 sierpnia	Boeing B17 Flying Fortress	zestrzelony
15	27 września	Boeing B17 Flying Fortress	(przez ostrzał raketowy)
16	27 września	Republic P47 Thunderbolt	ewakuował się
17	4 października	Consolidated B24 Liberator	ewakuował się
18	8 października	Boeing B17 Flying Fortress	
19	10 października	Republic P47 Thunderbolt	
20	11 grudnia	Boeing B17 Flying Fortress	

#### 1944

21	10 lutego	Boeing B17 Flying Fortress	
22	22 lutego	Boeing B17 Flying Fortress	
23	3 marca	North American P51 Mustang	
24	8 marca	Boeing B17 Flying Fortress	
25	8 marca	Boeing B17 Flying Fortress	
26	29 kwietnia	Republic P47 Thunderbolt	zestrzelony, ranny
27	14 sierpnia	Republic P47 Thunderbolt	
28	15 sierpnia	Republic P47 Thunderbolt	
29	16 sierpnia	Supermarine Spitfire	
30	17 sierpnia	Lockheed P38 Lightning	
—	17 sierpnia	Martin B26 Marauder	(niepotwierdzony)
32	18 sierpnia	North American P51 Mustang	
33	18 sierpnia	North American P51 Mustang	
—	19 sierpnia	Republic P47 Thunderbolt	(niepotwierdzony)
—	19 sierpnia	Republic P47 Thunderbolt	(niepotwierdzony)
—	19 sierpnia	Republic P47 Thunderbolt	(niepotwierdzony)
—	25 sierpnia*	North American P51 Mustang	(niepotwierdzony) ewakuował się

\* Nic 28 sierpnia, jak jest podane w książce.

Heinz Knoke odbył przeszło 400 lotów bojowych. 27 kwietnia 1945 roku został odznaczony Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego. Wśród innych odznaczeń znalazły się: Złoty Krzyż Niemiec (za dowództwo), Krzyż Żelazny Pierwszej i Drugiej Klasy, Złota Odznaka Pilotu Myśliwskiego oraz Srebrna Odznaka za Odniesione Rany.

*Norman Franks, 1997*

## Spis treści

Wstęp do wydania angielskiego (John Pudney).....	7
Rozdział 1 .....	11
Rozdział 2 .....	25
Rozdział 3 .....	37
Rozdział 4 .....	58
Rozdział 5 .....	90
Rozdział 6 .....	149
Rozdział 7 .....	176
Rozdział 8 .....	202
Postscriptum .....	207
Dodatek (Norman Franks) .....	210