

**Wiktor Willmann**

**Ze wspomnień wojennych lotnika**

skanowanie i edycja: Verbat  
2004



## Mój pierwszy lot



dzisiaj, kiedy powietrzne przestworza zostały właściwie zdobyte przez człowieka, kiedy codzień nad naszymi głowami warczą setki samolotów, a komunikacja lotnicza należy do powszechnych prawie środków lokomocji, słowa te wydają się może przeżytkiem, ale trzeba pamiętać, że to głośne dzisiaj lotnictwo, to jeszcze bardzo młode stworzenie, które zaledwie kilkanaście lat temu było dopiero w kolebce swego istnienia.

Wspomnienia te nie byłyby zatem wcale ciekawe, gdyby to, co opowiem, nie działo się wiosną 1914 roku, a więc przed 13 1/2 laty.

Pamiętam jak dziś tę chwilę, kiedy pierwszy raz w życiu, jako brzdąc w kadeckim mundurze, zobaczyłem samolot. Ta tajemnicza maszyna, szybująca w powietrzu była dla mnie najciekawszą zabawką, a człowiek w niej siedzący wydawał mi się najszczęśliwszym z ludzi. Z całym zapalem i naiwnością młodego chłopca zacząłem marzyć i myśleć o lotnictwie. Na okładkach książek i zeszytów rysowałem tylko skrzydła i śmigły, idąc na przechadzkę zadzierałem głowę do góry, by żaden samolot nie uszedł mej uwagi, a wówczas w moim pojęciu nikt z historycznych bohaterów, o których prawili mi profesorowie, nie był godny takiej czci i uznania, jak ówcześni lotnicy. Koledzy przeto dali mi przydomka „Luftner”, co nie da się dokładnie

przetłumaczyć, ale oznacza bzika na punkcie lotnictwa. Tak, to były pierwsze objawy zamiłowania, które później wypełniło mi całe dotychczasowe życie.

Niestety moje zapędy hamowała dyscyplina i surowy regulamin obowiązujący wychowanków. Zobaczyć czasem z daleka krążący aparat, przeczytać jakiś artykuł o lotnictwie, oto wszystko co mogło zaspakajać moje pragnienia. Lepsze dopiero czasy nastały, gdy po ukończeniu wyższej szkoły realnej wstąpiłem do akademii wojskowej w Wr. Neustadt. Wprawdzie rygor panował tutaj jeszcze większy i nas nowicjuszków traktowano prawie jak rekrutów, tak iż nawet podczas pierwszych dwóch miesięcy nie udzielano nam przepustek, póki, jak mawiano, nie nauczymy się salutować, a „panowie” koledzy z wyższych kursów spoglądali na nas z pogardą i lekceważeniem. Wreszcie minął ten ciężki okres i nadszedł czas tak oczekiwanej – pierwszej przepustki. Niema bardziej radosnego momentu dla młodych, rwących się do swobody junaków, zamkniętych w gołych, klasztornych prawie ścianach koszar, jak owa uroczysta chwila pierwszego wyjścia na ciekawy świat. I jak to już bywa, jedni wybierali się do kina, inni szli na rojne ulice rzucać zalotne spojrzenia, wszystkich przedewszystkiem pochłaniała fala tętniącego życia.

Ja również byłem bardzo ucieszony tą krótką, bo zaledwie parogodzinną wolnością i nie myślałem przeżuwać swych myśli w ponurych, imponującej grubości murach, ale ciągnęło mnie narazie coś innego, niż pozostałych kolegów. Szybkim krokiem udałem się poza miasto. Był listopad i zimny wiatr hulał po zamarłych polach, wdzierając się pod poły mego lekkiego płaszcza, ale ja, pochłonięty jedną myślą, tego nie czułem. Wreszcie dotarłem do celu swej wycieczki, a było nim lotnisko odległe od akademii w prostej linii o 4 w rzeczywistości okrążyło 7 klm. Tu jednak zastał mnie dotkliwy zawód. Na wielkich błoniach panowała kompletna pustka, hangary stały, pozamykane, kryjąc w swych ścianach tęsknych marzeń mych tajemnicze skarby. Nigdzie nie mogłem dojrzeć żywej duszy i tylko znudzony Wartownik przechadzał się miarowym krokiem od szopy do szopy. Było to całkiem naturalne. W niedzielę po południu, rzecz jasna, każdy chce używać zasłużonego wypoczynku czy rozrywki, ale w swej zapalanej głowie nie mogłem tego przewidzieć. A więc wszystkie moje projekty

runęły jak karciany domek. Właśnie nosiłem się z zamiarem poznać kogośkolwiek z załogi i zobaczyć chociaż zbliżka takiego cudacznego ptaka. Oczywiście nie miałem odwagi, by marzyć o poznaniu jakiegoś pilota, bo ci wówczas nieliczni pionierzy lotnictwa uchodził za wysokich, niedostępnych dygnitarzy, których uważano nieledwie za półbogów. Chciałem poprostu porozmawiać z prostym żołnierzem z obsługi w pobrudzonym drelichu, który naciąga śmigę przy starcie lub wytacza aparat z hangaru.

Pomimo nieudanej wyprawy nie dałem za wygraną i następnej niedzieli powtórzyłem wycieczkę, ale niestety znów nadaremnie. Byłem prawie zrozpaczony, a jednak ani na chwilę nie zrezygnowałem ze swych zamiarów.

Nadeszła zima i śnieg okrył białą szatą naddunajskie niziny. Życie na lotnisku zamarło, bo wówczas przy cokolwiek silniejszym wietrze nie próbowano startować, a już od jesieni do wiosny nie latano wcale. Musiałem zatem czekać bardziej sprzyjającej pory.

Zapały moje jednak nie ostygły. Pamiętam najwyraźniej, jak nieraz wieczorem, gdy światła pogasły, a przez okna olbrzymiej sali sypialnej zaglądał księżyc blade lub wyiskrzzone oczy gwiazd, a wokół mnie panowała cisza, przerywana jedynie spokojnymi oddechami młodych płuc, leżałem bezsennie, marząc o lotach w błękitnych przestworzach, o dalekich podróżach w nieznane krainy, o kuszącej - promiennej sławie. Marzenia... pył marny – a jednak one są prawdziwym zwierciadłem istotnych pragnień młodszej duszy. I niecierpliwie oczekiwałem wiosny, która jedynie mogła spełnić choć część mych dążeń.

Tymczasem ułożyłem sobie cały plan działania. Jesienne doświadczenie wskazywało, że świąteczne wycieczki są bezowocne, postanowiłem przeto wybrać się na lotnisko dnia powszedniego i to przed południem, kiedy z pewnością można zobaczyć coś ciekawego, a więc ... podczas wykładów.

Było to połączone z pewnymi trudnościami, ale wiadomo przecież, że nikt tak mistrzowsko nie umie obchodzić przepisów jak wychowankowie wszelkich zakładów zamkniętych, a mur, nawet bardzo wysoki, dla młodych mięśni nie jest przeszkodą nie do przebycia. Pomyślałem też o zdobyciu środków lokomocji do tych wypraw, bo

przecież mój nieoficjalny spacer nie mógł trwać zbyt długo, więc zawarłem z jednym kolegą następującą a całkiem prostą transakcję: on miał mi pożyczyć rower, ja wzamian za to zobowiązałem się pomagać mu w rysowaniu map. Stary ślusarz, mieszkający obok pobliskiego klasztoru, który był w wielu sprawach powiernikiem kilku pokoleń wychowanków akademii, chętnie zgodził się na przechowywanie roweru w swym warsztacie, w zrozumieniu, iż przeprować się każdorazowo przez płot z rowerem na plecach, to znaczyło narazić się na pewną wspanę.

Dumny ze swych pomysłów oczekiwałem tylko sposobnej pory do ich wykonania.

Nareszcie nadeszły ciepłe podmuchy, drzewa okryły się zielonym płaszczem, powietrze rozbrzmiewało echem ptasich świągów. Zawitała wiosna roku 1914, ostatnia łagodna i pogodna wiosna przed wybuchem krwawej pożogi wojennej, która za kilka miesięcy miała na długo ogarnąć całą Europę. Ale tymczasem nikt nie przewidywał tego kataklizmu i życie, złożone z tysięcy drobnych trosk i kłopotów, płynęło normalnie.

I u nas wszystko szło podług określonego i przewidzianego trybu; zbliżał się okres większych ćwiczeń polowych i trudniejszych repetycji. Jedni cieszyli się na urlopy wakacyjne, inni martwili egzaminami, tak zwyczajnie, jak to bywa wśród uczącej się młodzieży. Ja zaś pomyślałem przedewszystkiem o zrealizowaniu swych projektów. Gdy nadszedł wreszcie pewien jasny słoneczny dzień, a oficerem inspekcyjnym był starszy i niedołężny już trochę kapitan, odważyłem się na pierwszą tego rodzaju wycieczkę. Obawiałem się nieco ewentualnej kary, ale przeważyła chęć zobaczenia samolotów.

Z obłudną obojętnością skierowałem się w najbardziej zaciszne ustronie przepięknego olbrzymiego parku akademii i wkrótce stanąłem przed wysokim gładkim murem. Miejsce to tradycją było uświęcone, jako poufna furka i cegły te musiały być bardzo dyskretne, żeby nie zdradzić wielu winowajców i jestem przekonany, że prawie żaden ze starszych kolegów, którzy tak wyniośle nas traktowali nie mógł spojrzeć z czystym sumieniem na to miejsce. Obejrzałem się jeszcze za siebie, czy nie

zbliża się jaki niepożądany świadek, w kilku chwytach wdrapałem się na mur i zeskoczyłem na drugą stronę. Trochę zdarłem sobie skórę na rękach, bluza nieco się rozpruła, ale były to drobnostki niegodne uwagi. Dalej poszło wszystko już jak po maśle.

Po kilku takich wycieczkach znałem już prawie wszystkich mechaników, ba! nawet „panów pilotów” i czułem się na lotnisku zupełnie zadomowiony. Na szczęście oprócz dwu wtajemniczonych kolegów sąsiadów, którzy mieli dyplomatycznie zasłaniać moją nieobecność, nikt z akademji nie zauważył tych wypraw, tak, że mogłem je spokojnie kontynuować nadal. Tam na polu oglądałem najdrobniejsze szczegóły motorów, kręciłem się po hangarach i warsztatach, wdrapywałem się nawet do wnętrza samolotów i bacznie śledziłem wszystkie czynności, związane ze startem i lądowaniem. Jednym słowem wszędzie było mnie pełno, A ci dumni rycerze powietrza przyjaźnie spoglądali na młodocianego entuzjastę i paląc papierosy z uśmiechem obserwowali moje zainteresowanie ich dziedziną.

W niedługim czasie poczułem się na pewnym gruncie i wkrótce z nieśmiałego obserwatora stałem się ciekawym natrętem. Dopytywałem się o szczegóły budowy aparatów i nieraz doświadczałem udzielone objaśnienia. Nie wystarczała mi już rola biernego widza. Oczywiście w bardziej poufalejszych stosunkach byłem tylko z mechanikami i niższym personelem, a oficerom zbytnio się nie narzucałem, chociażby dlatego, że każdy z nich mógł prosto spytać: „A co o tej godzinie robi pan akademik \*) na lotnisku?”. I wtedy mogło być bardzo niemiło, no i nieswojo!... Ale wobec sierżantów nie czułem tej obawy, a oni znów widząc złote podwójne galony na moim kołnierzu, oznaczające bardzo dobre postępy w nauce, odnosili się do mnie z pewnym poważaniem. Zresztą prawdziwe zainteresowanie lotnictwem, które okazywałem zjednało mi mimowolnie sympatię całego personelu i nie uszło nawet uwagi oficerów, którzy chociaż też nieco wyniosłe, ale przychylnie odnosili się do mnie. To też złożyło się tak, że mechanicy w przystępie dobrego humoru pozwalali mi spełniać pewne drugorzędne czynności na starcie, które wtedy cokolwiek dłużej

---

\*) Taki był oficjalny tytuł wychowanków wyższych szkół oficerskich w Austrii

trwały niż obecnie, lub pozwalali się wyręczać w obsłudze motorów. Oczywiście byłem bardzo dumny z tych funkcji i wobec najbliższych kolegów udawałem znawcę lotnictwa. A trzeba mi przyznać, że dość chytrze chodziłem: koło swoich spraw i aby nikt nie zaproponował przeciw właściwie bezprawnemu wałęsaniu się po lotnisku, każdemu starałem się oddać jakąś drobną przysługę. To poczęstowałem mechanika papierosem, kupionym za ostatnie grosze, to zaopiekowałem się - psem - pana porucznika, lub pomogłem ubierać się „panu” pilotowi, szykującemu się do lotu i tak wszystkim byłem na coś przydatny. A jednak pomimo tego nie mogłem i nie miałem widoków wyjść z roli pomocnika,

O lataniu naturalnie nie było mowy. Coś nawet o tem bąknąłem nieśmiało jednemu podoficerowi, ale on zawsze uległy moim prośbom, jakoś nic nie odpowiedział, tylko przeczącym ruchem głowy jakby stanowczo odmówił. Dopiero zjawienie się nowego dowódcy było punktem zwrotnym w mej „karjerze”.

Gdy więc pewnego ranka jak zwykle zjawiłem się na lotnisku, odrazu uderzył mnie panujący wszędzie wzorowy ład i porządek, czego przedtem zbytnio nie przestrzegano. Samoloty stały wyciągniętą linią na starcie, a słońce lśniło na ich zaoliwionych lecz wymytych skrzydłach, dookoła warsztatów i hangarów pozamiatano starannie. Zapanował ruch, i żwawe krzątanie. Oto pomyślałem, znać nowe rządy. Istotnie znajomy st. żołnierz (pan „Gefreiter”) powiedział mi, że jakiś nowy kapitan przybył parę dni temu z Wiednia i objął dowództwo eskadry szkolnej.

Przy aparatach tymczasem stała skupiona grupka lotników. Zbliżyłem się do nich. Byli to uczniowie-piloci. W środku koła zobaczyłem krępego oficera z odznakami kapitana na kołnierzu. Jasno i zrozumiale wyłożył on swoim słuchaczom zasady startu, poczem wsiadł do pierwszego z brzegu aparatu i zademonstrował prawidłowe startowanie. Ktoś szepnął mi, że jest to właśnie nowy dowódca eskadry, kpt. Miller. Z podziwem patrzyli wszyscy, jak dowódca spokojną a wprawną ręką prowadził samolot. Niewielkie koło, które zatoczył w powietrzu, przypomniało rytmiczny obrót tancerki.

Przez umysł mój przeszedł tymczasem łańcuch zwątpień i obaw. Nowy zwierzchnik, to duża zmiana w życiu eskadry. Czy pomoże on w ziszczeniu mych

pragnień, czy też jako nieubłagany służbista zabroni przychodzić mi na lotnisko? Zwróciłem się przeto do mego wysokiego protektora podporucznika Fekete z zapytaniem, czy nie odmówi mi swego poparcia, Węgier pokazał rzędy swych białych, lśniących zębów i odrzekł: „Masz szczęście mój kochany. Nowy szef to Polak, więc napewno pomoże swemu rodakowi. Zresztą przedstawię cię”, dorzucił, opierając zamasyżuje swą krzepką dłoń na moim ramieniu. Byłem uradowany. Nawiasem dodam, że człowiek ten w 1922 roku przewiózł samolotem z zacisznej Szwajcarii na Węgry cesarza Karola, któremu sprzykrzyły się turystyczne wywczasy, gdyż zatęsknił znów do tronu. Ale wtedy oczywiście nikt z nas nie przewidywał ani przyszłych stosunków, ani własnych losów.

Tymczasem zaczęły się ćwiczenia pilotów i te próby pochłonęły całą moją uwagę. Wówczas nie znano aparatów z podwójnym sterem, który dzisiaj używa się powszechnie przy szkoleniu pilotów. Teraz każdy początkujący lotnik może wznosić się w takim aparacie, mając pewność, że zawsze jego błąd poprawi siedzący za nim instruktor. Wtedy nauka tej sztuki była utrudniona i dzieliła się na kilka okresów. Najpierw więc ćwiczone próby motoru i sterów, którą wykonywano w samolocie (Etrich Taube), stojącym nieruchomo na ziemi, później uczniowie przystępowali do „rulowania” po ziemi. Ćwiczenia te wykonywano na t.zw. „rulerach”, tj. aparatach, zbudowanych wyłącznie w tym celu, Przytem pilot-uczeń mógł tylko na tyle włączyć gazu, ile było konieczne do tego, aby aparat posuwał się po ziemi. Ponadto ćwiczenia te musiały, być wykonywane według podstawowej zasady startu, a więc bezwarunkowo pod wiatr. Uczeń wybrawszy sobie jakiś łatwo widoczny punkt na horyzoncie powinien był prowadzić aparat po ziemi ściśle w tym kierunku. Ci, którzy wykazali już wprawę w startowaniu, zaczęli t. zw. „skoki” (po niemiecku „Hupferln”). To znaczy, że podczas rulowania uczeń miał prawo otworzyć pełny gaz, wznieść się kilka metrów nad ziemię, ale obowiązany był niezwłocznie zamknąć motor i zaraz wylądować. Stopniowo skoki w miarę umiejętności rosły i rosły, by wreszcie przeistoczyć się w pierwszą rundę, czyli prawdziwy mały lot. O tem marzył każdy uczący się pilot, bo taki pierwszy lot był



jakby pasowaniem na skrzydlatego rycerza, zdobyciem prawa na miano lotnika. A dnia owego musiał koniecznie syczeć szampus w kieliszkach kolegów.

Na tem narazie ćwiczenia skończyły się i mój protektor nie zapomniał o spełnieniu swej obietnicy. Wziął mnie pod rękę i zaprowadził do dowódcy, a przedstawiając rzekł: „Oto jeden ze zwarjowanych amatorów na lotnika, a w dodatku pański rodak, panie kapitanie”, poczem nadmienił o moich gorących zapalach do awjacji. Kończąc zaś dodał uśmiechając się chytrze: „dlatego też jest tak częstym gościem tutaj – nawet podczas godzin swych wykładów”. Zarumieniłem się po uszy i nieufnie spojrzałem na roześmianego Węgra. To jego powiedzenie było zupełnie niedyplomatyczne. Ale na szczęście poważny zwierzchnik nie zwrócił na to uwagi, natomiast obrzucił mnie badawczym, spojrzeniem i milcząco podał rękę.

Po kilku dniach zaskoczyła mnie radosna niespodzianka, bo zostałem przez mego przyjaciela protektora zaproszony na koleżeńską fetę. Wieczór ten urządził on z okazji odbycia swej setnej „rundy”. Można sobie wyobrazić jak dumną miałem minę, wchodząc do sali restauracyjnej „Pod białym jeleniem” w towarzystwie kilku lotników. Wkrótce gwar mieszał się z traskiem otwieranych butelek, kielichy krążyły często, a toastów nie brakło. Beztroski śmiech i wesołe wiwaty brzmiały bez przerwy. Krew wtedy szybciej krąży w żyłach, a odwaga i fantazja dwoi się. Ja sam poczułem szum w głowie, ale patrząc na serdeczne i przyjacielskie ruchy zaszczytnych współbiesiadników zdołałem jeszcze pojąć, że w tym momencie ludzie ci zdolni są do szerokich gestów i że to jedyna chwila, którą trzeba chwytac, by zrealizować swe pragnienie. I bez namysłu palnąłem: „Ja takbym chciał uczyć się chociażby rulować!” Zaskoczyła ich nieco moja czupurna prośba, a jednak fundator przyjęcia podskoczył chwilę później do mnie, uściskał szczerze i rzekł: „Podobasz, się nam zuch, więc prośba twa, tak powiedział mi przed chwilą dowódca, zostanie spełniona, ale o prawdziwym lataniu nie waz się nawet myśleć”.

Podskoczyłem na krześle i miałem ochotę krzyknąć z nieopisanej radości. Narazić niczego więcej nie pragnąłem. I znów znalazł się powód do nowej kolejki. Wiele już pustych butelek stało na stoliku i przybiegła już późna godzina, gdy skończyliśmy

libację. Wracając do akademii marzyłem o rozkoszach rulowania, lecz nogi moje zdradzały dziwną tendencję do kolistych linii, więc zostałem odprowadzony przez wszystkich kompanów, którzy też wykonywali różne „skoki i skoczki”, nie zawsze fortunnie lądując.

Moje nadzieje zaczęły nabierać realnych kształtów. Co to była za uciecha, gdy pierwszy raz wsiadłem do ukochanego pudła i mogłem chociaż kilka ruchów potoczyć aparatem po murawie lotniska. Czynność ta wydawała mi się bohaterstwem i radość przesycala każdą cząstkę mego jestestwa. A tak w tem zasmakowałem, że nie traciłem żadnej sposobności, by wskoczyć do płatowca.

Wkrótce miałem za sobą już kilkanaście ćwiczeń. Rulowanie zaczynało się zwykle na jednym końcu lotniska. Uczeń miał obowiązek we wskazanym kierunku po linii prostej podjechać kilkaset metrów, zatrzymać samolot, by po chwili znów to samo powtarzać i tak posuwając się docierać do drugiego końca lotniska, poczem wrócić do punktu startu, gdzie oczekiwał na niego srogi instruktor, który zaraz wykazywał adeptowi wszystkie fuszerki, popełnione podczas ćwiczenia. I ja nie uniknąłem takiej bury, ale rzadziej mi się to dostawało, bo przecież nie, traktowano mej nauki zbyt poważnie. Dodać muszę, że podczas takich prób gaz był mniej więcej do połowy zamknięty w samolocie na plombę i w ten sposób, udaremnione były wszelkie szalone pomysły ćwiczących.

Prawdopodobnie na tych przyziemnych biegach kończyłyby się moje jazdy, gdyby nie nieprzewidziany przypadek. Otóż 20 maja, bo daty tej nie zapomnę chyba nigdy, jak zwykle poszedłem utartym zwyczajem na rulowanie. Byłem jednak zły na kolegów, bo wieść o moich wycieczkach zbyt szeroko rozeszła się po klasach mego rocznika, tak, że należało lada moment oczekiwać porządnej wsypy z koszarowym aresztem. Jadąc przeto na lotnisko, ze złością wypychałem pedały roweru, nawet drażniły mnie małe chmurki przysyłające co chwila poranne słońce.

Nieco podniecony przybyłem do eskadry. Tu zwykłym trybem biegły zajęcia i ćwiczenia i gdy zacząłem kręcić się między samolotami, instruktor-kapitan, chcąc jakby zaspokoić moją milczącą natrętność, kazał mi wsiąść do szkolnego aparatu. Z radością

wskoczyłem na siodełko Etricha, a czując w rękach koło sterowe (wolant) zapomniałem zupełnie o moich kłopotach. Ogarnęło mnie pełne zadowolenie. Instruktor wskazał ręką kierunek rulowania, poczem samolot mój potoczył się po gładkim kobiercu ćwiczebnego błonia. Ale nie upłynęło nawet kilkunastu sekund, jak poczułem, że ze mną i z maszyną poczyna się dziać coś niesamowitego, czego dotąd nie bywało. Samolot przestał kółkami dotykać ziemi i jakaś mocarna a niewidzialna dłoń zaczęła go unosić ku górze coraz wyżej i wyżej. W głowie powstał szum, ale jednocześnie niepokonany lęk zaciskał mi krtań, hamował oddech w piersiach i kołatał strwożonym sercem. A więc te najwyższe marzenia, wypieszczone w najskrytszych zakątkach duszy, tajemniczo przeistoczyły się w rzeczywistość. Zdawało mi się, że nadludzki siłacz schwycił mnie za kark i unosi hen ku zawrotnym wyżynom. Trzask rozhukanego Austro-Daimlera (65 HP!), pęd rozcinanego powietrza były godnym akompaniamentem mych drgających wrażeń i wirujących myśli. Nieprzytomnie prawie spojrzałem w dół. U moich stóp leżały śmiesznie teraz małe budynki olbrzymiej fabryki amunicji Wollersdorf, podobne raczej do małych pudełeczek, dalej czerniał szmat gęstego lasu, falisto rzuconego wśród wzgórz wiedeńskiego lasu. Samolot na pełnym gazie unosił się ciągle wzwyż. Byłem całkiem oszołomiony, gdy nagle zdrowa, krzepka myśl zaświtała w mym mózgu. Natychmiast postanowiłem po męsku działać w tej ryzykownej sytuacji i za wszelką cenę opanować pędzący płatowiec. W takiej chwili każdy mięsień i każdy nerw łączy się w zgodnym wysiłku nad ocaleniem życia. Nie wiem jak, ale pamiętam, że w pamięci stanęły mi nagle zasady latania, które wyczytałem parę tygodni temu w popularnej książce por. Flassiga, pod tytułem: „Wie lernt man fliegen”? I tak jakby książka leżała przedemną, zacząłem czytać: ...„Jeśli przy unoszeniu się w górę samolot wybiega poza granicę lotniska, wówczas wolno i ostrożnie wypychaj lewą nogą, lewy boczny ster. Płatowiec wówczas rozpoczyna wiraż, przy którym kierunek lotu musi się zmienić o 180 st. Gdy samolot dokonał już całkowitego obrotu, należy prawą nogą wyrównać ster i kierunek. Znajdując się znów ponad lotniskiem, zamknąć gaz, poczem przechodząc w lot ślizgowy na motorze o tyłu i tyłu (już nie pamiętam) obrotach, spokojnie lądować”... Tak łatwo i prosto przedstawiała się teoria, ale gdy się pierwszy

raz znajduje w powietrzu, przedstawia się to bardziej zawile. Ale wszystkie te rozważania z błyskawiczną szybkością przesunęły się przez moją świadomość. Na namysły i wahania nie było czasu, z determinacją postawiłem więc nogę na wspomnianym sterze. Tysięczny ułamek sekundy napiętego oczekiwania, samolot drgnął i wolno zarzucił ogonem. Mimo trwogi i przerażenia ogarnął mnie płomień radości na myśl, że oto ja, skurcz mojego mięśnia, tchnienie mojej woli, zwróciło mechanicznego ptaka. Nabrałem energii i rozmachu, wycelowałem na hangary i zamknąłem gaz. Aparat obniżał się, a ja miałem wrażenie, że spadam w bezdenną przepaść. Niewiadomo kiedy, coś mnie podrzuciło kilka razy, coś trzasło i aparat stanął na ziemi. Wylądowałem szczęśliwie, „nadwyreżyło” się tylko nieco podwozie. – Muszę się przyznać, że mimo całego zapału do latania jednak niewysłowiona ulga wstąpiła we mnie, gdy poczułem pod sobą poczciwą, nieruchomą ziemię. Nie chciało mi się wierzyć, że to ja właśnie przed chwilą byłem w powietrzu i sam prowadziłem płatowiec.

Oszołomiony zajściem siedziałem bezwładnie w pochylonym pudle. Nie miałem wprost siły ani ruszyć się, ani wyrzec słowa – to była reakcja zmęczonych nerwów. Na myśl o przywitaniu jakie zgotuje mi eskadra, a szczególnie jej surowy zwierzchnik i następstwa, które mnie czekają, zrobiło mi się zimno. I ledwie się zdołał nad tem zastanowić, już stanął przy uszkodzonej maszynie kpt. Miller. Spojrzał na mnie poważnie i twardo, ale nic nie mówiąc położył łagodnie swą dłoń na mej głowie. To był ruch sprawiedliwego i wyrozumiałego opiekuna. Wyskoczyłem wtedy z aparatu, a kapitan wskazał na plombę od gazu – była zerwana. Przyczyna niespodzianki stała się od razu widoczną.

Tak przez figiel przypadku wykonałem swój pierwszy lot .....

—————

Nie mogę tutaj nie wspomnieć o moim pierwszym nieoficjalnym zwierzniku lotniczym, którego osoba łączy się tak ściśle z opowiedzianem wyżej przeżyciem. Jego działalność przypomni nam to, czego sami my, a tembardziej obcy nieraz nie

pamiętają, że już w zaraniu rozwoju, nad lotnictwem pracowało wielu dzielnych i wykształconych Polaków.

Ś.p. kpt. Miller, którego brat jest obecnie pułkownikiem w armii polskiej, skończył austriacki korpus kadetów, ale od najmłodszych lat żywo interesował się wszystkim co było związane z techniką i lotnictwem. Gościnne występy Bleriota w Wiedniu w 1910 r. budzą jego entuzjizm lotniczy. Wkrótce potem udaje się do Paryża, gdzie kończy szkołę lotniczą. Po powrocie z Francji zostaje d-cą 1-ej, jaka wogóle istniała w b. Austrii eskadry szkolnej. Między uczniami jego było kilku Polaków, którzy dzisiaj zajmują czołowe stanowiska w naszym lotnictwie. W 1913 r, ś. p. kapitan bierze udział konkursowym przelocie z Wiednia do Berlina i zdobywa drugie miejsce. Zmarły należał wtedy do najlepszych pilotów monarchji i uchodził za wybitnego znawcę lotnictwa. Chociaż był w obcej służbie, jednak przy każdej sposobności zaznaczał swoją polskość, a ja osobiście zawdzięczam mu pierwsze zetknięcie się z samolotem. Niestety ten szlachetny i nieprzeciętny człowiek zgasł przedwcześnie, na początku wojny światowej. Wyznaczony na dowódcę lotnictwa austriackiego na froncie serbskim, zginął tragicznie podczas wypadku samochodowego, a zwłoki jego złożono na Węgrzech.

Nie ujrzał odrodzonego kraju, ani nawet po śmierci nie spoczął na ojczystej ziemi, której oby został zwrócony.

Cześć jego światłej pamięci!



### Fatalny lot 13



lotnikach krążą wieści, iż mają mnóstwo najrozmaitszych przesądów oraz charakterystycznych zwyczajów, – nie można zaprzeczyć, że jest w tem pewna ilość prawdy. I ja też przywiązuję do tych rzeczy dużą wagę, gdyż z nimi wiąże się cały szereg wrażeń i przygód, które przeżyłem w skrzydlatej służbie.

Z tym oryginalnym „savoir vivre”, zapoznałem się już podczas pierwszych dni pobytu w oddziałach lotniczych. Pamiętam jak dziś ten pochmurny poranek 1916 roku, kiedy zameldowałem się w „10-ej” eskadrze, nieoficjalnie „hrabiowską” zwanej i przydzielonej do armji sprzymierzonych, walczących na Wołyniu.

Na wstępie odrazu poddany byłem balotowaniu, ale jakoś szczęśliwie uzyskałem „votum zaufania”. Tego samego dnia jeszcze złożył mi wizytę szef pilot, oznajmiając:

– Panie poruczniku jest u nas przyjęte, że każdy nowicjusz, taki n. p. jak pan, za szczęście należenia do naszego czcigodnego, arystokratycznego grona, a przede wszystkim za honor i wyróżnienie, jakie spotkały go przez przydział do lotnictwa, składa następujący haracz: za przynależność do eskadry – 10 butelek szampana; za szczęśliwy (bez wypadków) lot debiutowy 5 butelek szampana; za 10-ty lot frontowy, prawidłowy, połączony z nominacją na obserwatora – 5 butelek; za lot

frontowy, połączony z przymusowym lądowaniem podczas powrotu -10 butelek. Razem 30 butelek.

Tworzyło to ładną sumkę, jeśli wziąć pod uwagę, że syczący napój musiał być pierwszorzędnej marki. Ale nie mogłem protestować przeciw tej słonej taryfie, uświęconej tradycją.

„Nolens volens” wyraziłem swą zgodę o którą – mówiąc nawiasem – mnie nie pytano. Zresztą wypróżnione butelki przysporzyły wiele wesołych chwil i pomogły do ułożenia się dobrych stosunków koleżeńskich. Los był dla mnie dość łaskawym, bo wypadło mi postawić tylko 20 butelek, gdyż szczęśliwie uniknąłem przymusowego lądowania. Jakoś tam szło, do 12-go lotu przynajmniej.

Fortuna była mniej uprzejmą dla mego kolegi, wieńczyka, który jednocześnie ze mną zameldował się w eskadrze i podlegał tym samym wstępny ceremoniom. Ścigało go jakieś fatum. Dość powiedzieć, że zdołał wykonać wszystkiego 5 lotów frontowych. Co to jest 5 marnych lotów – oczywiście nic, gdyby nie okoliczności, które im towarzyszyły.

W pierwszych chwilach zdawało mi się, że będzie on dla mnie groźnym współzawodnikiem; Trząśłem się ze złości, pożerała mię zazdrość, gdym się dowiedział, że łaska dowódcy jemu właśnie sprzyjała i on, ten chudy i długi, jak tyka, „Bumser” (tak nazywano artylerzystów fortecznych) doznał zaszczytu być wypuszczonym wpierw nad nieprzyjaciela i tem samym odbyć lot „chrzestny” wcześniej, niż ja. A trzeba wiedzieć, że paliliśmy się do latania więcej może, niż konie wyścigowe przy starcie. Gdy ochłonąłem z pierwszego gniewu, przypomniałem sobie mądre przysłowie: „Niema tego złego, coby na dobre nie wyszło”.

Tymczasem mój towarzysz, imieniem Wilhelm, z miną triumfatora i w doskonałym humorze wsiadł do aparatu i uleciał w przestworza. Przekornie pomyślałem sobie, czy ta pewność i radość nie są przedwczesne. Ogarnęło wszystkich zrozumiałe zainteresowanie, jak skończy się występ debjutanta.

Półtorej godziny oczekiwania. Wiluś nie wraca. Zaczynamy się niepokoić.

Upłynęło dwie, dwie i pół godziny, a Wilhelm nie zjawił się na horyzoncie.

Zdenerwowanie wzrasta: „Go się stało?” – pytają się wszyscy wzajemnie, wymieniając przytem wiele różnorodnych domysłów i przypuszczeń. Miał przecież tak dobrego i doświadczonego pilota.

Wtem telefon wzywa dowódcę. Na twarzach pozostałych odbija się niecierpliwe wyczekiwanie.

Po chwili dowódca kpt. Kahlen wraca z uśmiechem na ustach:

– Przymusowe lądowanie koło X. – mówi, – Chwała Bogu.

I tego wieczora krążyły kielichy w kasynie, wywołując beztroski nastrój.

Tak zaczął Wilhelm cykl swych tragikomicznych produkcji, gdyż to samo, z małemi tylko zmianami, działo się przy drugim, trzecim i czwartym jego locie. Przy tym ostatnim tylko, w czasie obowiązkowego już lądowania, które odbyło się ze szczęśliwą kraksą (tak lotnicy nazywają awarię samolotową) powrót na lotnisko odbył się nieco odmiennie, trochę nawet komicznie.

Czekając wówczas znowu przeszło trzy godziny, zniecierpliwieni, wytężaliśmy wzrok w kierunku, z którego powrót naszego pechowca był spodziewany, gdy ni ztąd ni z owąd zjawił się nagle w przejeździe kolejowym wóz, zaprzężony w nędzną szkapę chłopską. Przyjrząwszy się temu pojazdowi zbliska, parsknęliśmy serdecznym śmiechem.

Wóz był napełniony dymiącym jeszcze gnojem, a na nim w pełnym ekwipunku lotniczym, z rozwianym szalem siedział nasz kochany... Wilhelm!

Szczęśliwy jeździec! Znow po przymusowem lądowaniu, połączonem jednak z kraksą, nie mając innego środka lokomocji, tym wygodnym wehikułem dotarł do swego gniazda.

I znow tego wieczora w kasynie było wesolutko.

Te przejścia nie przeszkadzały naszemu Wilusiowi być ciągle w najlepszym humorze i kosztem swego stałego pecha bawić nas wybornie. Udawało mu się to zazwyczaj, gdyż w dodatku był świetnym pianistą – pieśniarzem prawdziwego, a tak sympatycznego, wiedeńskiego genre'u.



Lecz co komu sądzonem jest – to go nie ominie. Wyleciawszy 24. grudnia 1916 po raz piąty w przestworza pięknego Wołynia... już nie wrócił Biedny Wilhelm. Przestał współzawodniczyć ze mną. Polubiliśmy go bardzo, bo jakże nie lubić takiego miłego pechowca.

Smutne mieliśmy święta Bożego Narodzenia, a szczególnie podczas wieczerzy wigilijnej smętny ogarnął nas nastrój. Każdy uciekał myślą daleko poza front, gdzie miał jakieś drogie istoty.

Czy ujrzy kiedykolwiek te kochane twarze? Jednocześnie nasuwała się posępna refleksja: „Dziś tobie, a jutro mnie!”

Czas jednak nie stoi, porwał nas wir życia bojowego i wkrótce zatarły się w pamięci te przykre wrażenia.

Jak już wspominałem, los mi sprzyjał. W chwili gdy niefortunne występy mojego współzawodnika tak nagle i niespodziewanie się skończyły, byłem już po czwartym bojowym locie, W szybkim tempie, bo już po kilku dniach doszedłem do numeru dwunastego. Z dumą myślałem o ilości wykonanych lotów a jednak mimo dotychczasowego powodzenia przyszłość miała dla mnie groźne oblicze. To przecie wojenka, która zbiera codzień tak strasznie krwawe żniwo.

Ale służba nie drużba. Powinność i obowiązek nie pytają, czy to lub owo stoi na przeszkodzie, a tembardziej, jakieś tam przesady i przeczucia.

Z kolei rzeczy przyszedł lot Nr. 13. Mój powietrzny rumak zawarczał, drgnął i uleciał w powietrzną toń. Mimo pobrzękiwania i hałasu motoru, jakiś tajemniczy głos krzyczał mi ciągle natrętnie: To 13-ty lot, 13-ty lot, tak 13-ty – czy wiesz? Przekłeta trzynastka!

Huk pierwszych powitalnych granatów i szrapneli przerwał te refleksje i zwrócił mą uwagę we właściwym kierunku. Przelatywaliśmy właśnie nad frontem.

Była sroga zima. Styczeń.

Lot w taki mroźny dzień jest rozkoszną przejażdżką a zadanie polecone do wykonania mogłem traktować jako pewnego rodzaju sport. Rozkaz, który otrzymałem brzmiał: „Sfotografować cały odcinek frontu od m. Zaturcy do m. Korytnicy włącznie”.

Z całym zapalem i ambicją młodego obserwatora fotografowałem bez końca. Przeszkadzały tylko chmury, które co chwila trzeba było omijać. Spojrzałem na zegarek – 3.30 po południu, więc musiałem się piekielnie spieszyć, gdyż dzień miał się już ku schyłkowi. Tak pochłonięty pracą znalazłem się nad południowym krańcem wymienionego odcinka. Ogarnęła mnie szalona radość, gdyż zadanie miałem prawie wykończone (24 zdjęcia, ładny plon, co?)

A więc feralna trzynastka nie przyniosła mi nic złego, pomyślałem triumfalnie i już założyłem ostatnią kasetę, gdy aparat znalazł się nagle w białej i gęstej mgłę, huśtany i podrzucany we wszystkich możliwych kierunkach.

Ogarnęła mnie wściekłość.

Wrzeszczałem aż do ochrypnięcia na mego podoficera pilota, poczciwego Madziara, obsypując go całą litanją wyrafinowanych przekleństw. Czy nie miałem racji? On przecie prowadził maszynę, znał moje zadanie, więc mógł, jak zawsze przedtem, ominąć chmurę. .Czas ucieka i ściemnia się, a zadanie niewykonane jeszcze całkowicie.

– Zamknąć gaz, pikować, wyjść jak najprędzej z obłoków – krzyczałem, trzęsąc się cały ze złości.

Po tak wyczerpującej chwili ujrzałem znowu pod sobą szmat ziemi. Miałem zamiar dokończyć swoje dzieło, gdy z największym przerażeniem spostrzegłem, że terenu tego nie znam wcale.

Psiakrrr... 13-tka zaczęła szczerzyć zęby. Ale nie było czasu, na rozmyślanie. Gdzie jesteśmy?

Pytanie to może tysiąc razy przeszło mi błyskawicznie przez myśl. Trzeba ratować sytuację.

Wyrwałem mapę z zanadrza i rozpocząłem gorączkowo szukać i orjentować się różnymi możliwymi tylko metodami. (Fotografując poprzednio, mapa nie była mi potrzebna, bo odcinek swój znałem już doskonale). Wstyd się przyznać, ale zbierało mi się na płacz. Błądziłem wzrokiem po horyzoncie, to znów wbijałem oczy w mapę. skacząc i obracając się w maszynie, jak dziki zwierz w klatce. Wszystko zaczęło mi przeszkadzać, szal, rękawiczki, okulary!

– Do stu diabłów! gdzie jesteśmy? – powtarzałem z pasją.

A teren niewzruszony, ciągle spokojny, mienił się barwami odbitych promieni zachodzącego słońca, jak gdyby naigrywając się z mego tragicznego położenia.

Przez chwilę owładnęło mojem jestestwem jedno tylko uczucie, a była nim straszna, bezgraniczna rozpacz. Następnie stwierdziłem nieubłagany fakt, – „że zblądziliśmy!”

Ładna historja. Zaczęliśmy krążyć bez określonego celu, mając iskierkę nadziei, że może w ten sposób ujrzymy jakiś punkt, który pozwoli nam się zorientować w sytuacji.

Wreszcie, widząc, że to latanie w kółko na nic się nie przyda (gdyż mimo wytężonej uwagi nie mogłem nigdzie zauważyć żadnych urządzeń frontowych, ani większych stacyj kolejowych), ogarnęła mię taka determinacja, że zdecydowany byłem nawet lecieć tak nisko, by ewentualnie nazwę stacji przeczytać, lecz gdy i to się okazało niemożliwym, dałem, wściekły i skonsternowany, pilotowi rozkaz lądowania na pierwszej lepszej łące obok najbliższej wioski. Cogorsza, mój jedyny towarzysz podróży nie rozumiał zupełnie ani grozy położenia, ani nie umiał odczuć tych wstrząsających wzruszeń, które..., przeciwnie nawet był w dobrym humorze. Nie dziwiłem się temu dopiero później, gdym się dowiedział, że był to jego pierwszy lot frontowy. Wreszcie jakoś tam po dwukrotnej próbie wylądowaliśmy szczęśliwie.

Śmiga stanęła.

Tymczasem zapadł zupełny zmierzch. Wysiadłem z maszyny zostawiając na wszelki wypadek pilota przy sterze, sam zaś zwróciłem swe kroki w kierunku wioski, by ostrożnie wypytać się o jej nazwę. Już podczas lotu zdjąłem okulary, oczy miałem więc załzawione i zmęczone, musiałem przeto dobrze wytężyć wzrok, by w panującej pomroce dojrzeć ciemną plamę na horyzoncie. Były to przypuszczalnie kontury wsi, obok której usiedliśmy.

Ostrożnie, oglądając się na wszystkie strony, podążyłem ku wiosce. Za ledwie uszedłem kilkadziesiąt kroków zamajaczyły w oddali ciemne sylwetki jeźdźców. Ale jacy? zapytałem siebie, swoi czy nieprzyjacielscy? Postanowiłem chwilkę poczekać.

Nieznani kawalerzyści posuwali się szybko wzdłuż wioski, pochylając się często nad łbami swych małych wierzchowców i wymachując czymś, co podobne było do lanc.

A więc znaleźliśmy się po stronie nieprzyjaciela. Błyskawicznie uświadomiłem sobie, że muszą to być kozacy (austrjacka jazda nie posiadała przecież lanc).

Trzynastka nie żartuje. Jedyne szybkość działania może nas ocalić.

Wrócić do maszyny, zapuścić motor, wystartować w jakimkolwiek kierunku – oto plan, który ułożyłem sobie w jednej sekundzie.

Dobiegłem z powrotem do maszyny, wdrapałem się. coperędzej na moje siedzenie, rzucając pilotowi tylko dwa okrzyki: „Moskale!.. Startować!...”

To mu wystarczyło. „Bassama”, mruknął, ujmując ster w ręce. I miał podwójną słuszność. Po pierwsze dlatego; że wylądować w nieprzyjacielskim kraju nie należało do zbyt przyjemności i naszych zamiarów, po drugie, co zrobić wówczas, jeśli motor nie zaskoczy?

Zimny dreszcz przebiegł po mojem ciele. O tym wypadku, uniemożliwiającym ucieczkę, zapomniałem w tych opalach najzupełniej. Co to będzie, jeśli motor odmówi posłuszeństwa?... Niewola!

I znów stanęła mi w oczach ponura 13. Tembardziej, że istniało wiele prawdopodobieństwa, iż spotka nas ta najgorsza możliwość. Była zima, a w dodatku motor stał już od kilku minut.

Schwyciłem za karabin maszynowy. Zrobiło się jeszcze ciemniej. Tajemniczy wróg zaś długą, rozciągniętą linią zbliżał się do nas. Wkrótce już mogłem dostrzec pojedyncze, rosłe postacie w wielkich baranich, lub okrągłych czapach: słyszałem też słowa komendy...

– Chcecie mnie otoczyć, lecz nie przyjdzie wam to tak łatwo, zdjęć moich nie dostaniecie – i z zawziętością straceńca zacząłem strzelać z mej maszynki.

Ogień mój musiał im dać się trochę we znaki, gdyż raptem zrobili w tył zwrot, uciekając w popłochu. Wówczas obróciłem się natychmiast poza siebie, by zobaczyć, czy wróg nie zaszedł mię z innej strony.

Moja przezorność okazała się konieczną. Z przerażeniem, ujrzałem żołnierzy nieprzyjacielskich tuż tuż koło samolotu. Dzielili ich odległość zaledwie paru kroków. Zdębiałem. Jesteśmy zgubieni, pomyślałem w okamgnieniu.

Wtem stał się cud !

Motor, kochany Austro-Daimler odrazu zaskoczył, Madziar zaś, nie pytając co robić, dał pełny gaz, wystartował poprzez gęsty kordon wroga w mroczną dal. Moskale, widząc, jak wymyka się prawie już upolowana zwierzyna, zaczęli wściekłą strzelaninę karabinową. Byliśmy na razie uratowani.

Lecz dokąd lecieć? Nastąpiła ciemna noc. Co dalej będzie? Na jak długo starczy benzyny? Gdzie jesteśmy i gdzie wylądować? Te pytania, trudne do rozwiązania, gnębiły mój mózg.

Całe szczęście, że pilot był tak spokojny, jakgdyby prowadził samolot w biały dzień i na własnym terenie. Dopiero co zaprowadzone elektryczne oświetlenie w aparacie dało nam możliwość stwierdzenia, że mamy wszystkiego jeszcze 45 litrów benzyny. Chwała Bogu, że motorek działał bez zarzutu. Ale 45 litrów nie na długo starczy.

Znajdowaliśmy się na wysokości 300 metrów. Postanowiłem lecieć na zachód tak długo, póki benzyna nie wyjdzie, a później... lądować znów na chybił trafił.

Słaby, ledwie dostrzegalny blask na północno-zachodnim krańcu horyzontu, umożliwił jeszcze cokolwiek orientację. Pędziliśmy tak przez dłuższą chwilę w ciemnych przestworzach niczem duchy pokutujące, ja zaś, snując różne przypuszczenia co do niepewnej przyszłości, co moment sprawdzałem upływ benzyny i wysokość lotu. Gdzie wypadnie nam nocować, dzisiaj po 13-ym locie?

Tak upłynęło około 20 minut od chwili ucieczki z rąk wroga.

Wtem na tle ciemnego nieba wyskoczyła z dołu jasna, oślepiająca smuga, jedna, druga, trzecia, dziesiąta.

Wkrótce potem zarysowała się wyraźnie długa linja rakiet świetlnych, idąca od północy na południe.

To może być tylko linja frontu, pomyślałem sobie i doznałem uczucia błogiej ulgi.

Pilotowi dałem rozkaz, by na mój znak lądował w miejscu, które wskażę.

Po chwili, gdy już zdawało mi się, że front jest dosyć daleko poza nami, zdecydowałem opuścić się na ziemię. Wysilając już i tak przemęczone oczy, ujrzałem pod nami czarną plamę, która wydawała mi się łąką.

Dałem znak do lądowania. Motor ucichł, nasz mechaniczny ptak szybkim ruchem opuszczał się z szumem coraz bliżej, bliżej do zwodniczej łąki.

Już pilot począł wyrównywać maszynę, by usiąść, gdy w ostatniej chwili spostrzegłem, że zamiast miękkiej murawy mamy nieledwie pod stopami wysokopienny las,

– Pełny gaz! – huknąłem pilotowi do ucha.

Motor znów zawarczał potężnie. Pomimo tak niebezpiecznych warunków nie było innej rady, jak po chwili znów powtórzyć próbę lądowania. Było przecież techniczną niemożliwością z kilkunastoma litrami benzyny pozostawać całą noc w powietrzu. To też nieopodal tego zdradliwego lasu wypatrzyłem jakąś ciemnozieloną plamę i dałem powtórnie znak pilotowi. Zdawało mi się, że tym razem omyłka jest wykluczona.

Motor zamilkł, a mój madziar skierował maszynę w dół. Zdenerwowanie moje dosięgło szczytu. Za chwilę los nasz rozstrzygnie się. Nie bacząc na istniejące przepisy, stałem wyprostowany w maszynie, zamiast siedzieć przywiązany.

Sekundę później samolot dotknął ziemi. Rozległ się jeden i drugi głośny trzask, podwozie zaryło się w coś grząskiego, a ja wyrzucony zostałem jak kamyk z procy, daleko poza aparat, by zatoczywszy łuk w powietrzu, upaść z całej siły na ziemię.

Wylądowaliśmy...

Nastąpiła dłuższa i zupełna cisza...

Z piersi mej wyrwało się westchnienie doznanej ulgi, gdy ochłonawszy z pierwszego wrażenia, poczułem, że jestem cały, tylko trochę potłuczony.

Jednak to egoistyczne zadowolenie zostało zaraz przytłumione troską o samolot i pilota. Należało coś działać, nie mogłem całą noc czekać zmiłowania Bożego.

Gdym się jeszcze raz upewnił, że nie mam połamanych kości, ani krwawiących ran, zacząłem badać grunt naokoło siebie. Palce moje utknęły w czymś wilgotnym i lepkiem. A więc wylądowaliśmy na względnie suchym miejscu bagna. Przyczyna kapotażu stała cię odrazu jasna. Powoli, bardzo powoli, podniósłszy się nieco, zacząłem szukać mojej kraksy, gdyż nie wypadało mi na razie nic innego robić. Długo jakoś trwało to poszukiwanie, lecz czołgając się na czworakach w kierunku, gdzie przypuszczalnie mógł leżeć aparat, natknąłem się wreszcie na jakiś czarny kadłub.

W ciemności niczego rozpoznać nie mogłem. Wszędzie dookoła panowała niczem niezamącona cisza. Lecz cóż się mogło stać z moim pilotem? Nasłuchiwałem w nadziei, że może zabrzmie jego głos, wołanie lub jęk – lecz napróżno nadstawiałem uszy – nie dolatywał do mnie najlżejszy nawet szmer.

Wówczas myśląc, że może i on, mnie szuka, cicho, cichuteńko zawołałem go po nazwisku. Natychmiast otrzymałem dość głośną odpowiedź:

– Hieeer bin ich Herr Oberleutnant.

Trwożnie zbliżyłem się tam, skąd jego głos się odezwał, sądząc, że będę musiał może nawet wyciągać go z pod szczątków samolotu. Oczom moim przedstawił się natomiast niezwykle widok. Zamiast leżeć przygnieciony pogruchotaną maszyną, mój współtowarzysz losu siedząc na wywróconym motorze, najspokojniej w świecie palił sobie papierosa. Milcząco, lecz serdecznie podaliśmy sobie dłonie. Już miałem rozpocząć naradę nad nowowytworzoną sytuacją, gdy nagle do naszych uszu doleciały szmery, szeptania, rozmowy i komendy.

To nas zatrwożyło. Czyżby to mieli być Moskale?

Po chwili głosy te i nawoływania stały się bliższe i wyraźniejsze.

– Szukają nas – pomyślałem sobie i postanowiłem spokojnie wyczekać do chwili, aż się upewnię, z kim właściwie mam do czynienia.

W tem o jakieś 20–30 kroków może usłyszałem zupełnie wyraźnie pruską rozmowę z berlińskim akcentem:

– Hörn Sie mal, Feldwebel Recke, sie müssen hier sein, die Kerls, Rufen Sie sie an. Vielleicht leben die noch. –

Cisza.

– Na, meldet euch doch, zum Donnerwetter, wer seid ihr?

Cisza.

Po chwili na prawo od nas usłyszeliśmy znowu jakieś pytania, wyzywania i t.p. we wszystkich językach b. austro-węgierskiej monarchji. Chwała Bogu.

To upewniło nas ostatecznie, że jesteśmy gdzieś po własnej stronie i po krótkim namyśle odezwałem się:

– Hier Oberleutnant W. von der 10. österreichischen Fliegerkompagnie, gesund, Maschine zertrümmert.

Wkrótce zostałem razem z pilotem zaprowadzony przed oblicze pruskiego leutnanta, który przekonawszy się, że ma do czynienia ze sprzymierzeńcem zaofiarował swą pomoc, dzięki której kraksę naszą w parę minut potem, wyciągnięto z bagna na miejsce bezpieczniejsze.

Zacząłem opowiadać memu sztywnemu gospodarzowi nasze dzieje, a ten wysłuchawszy mnie rzekł:

– Mielicie djabelne szczęście w nieszczęściu, gdybyście wylądowali jakie 20 metrów więcej w bok, to trafilibyście na głębinę, któraby was całkowicie pochłonęła. Winszuję!

Tak skończył się mój 13-ty lot.

Nie obyło się jednak bez epilogu.

Parę dni później zostałem zawezwany przed oblicze dowódcy armji, generała kawalerji von Tersztyanszky'ego, znanego dobrze zapewne niektórym czytelnikom.

I zamiast jednego choć słowa uznania, czy czegoś podobnego, tenże, po udzieleniu mi dłuższej nagany, zakończył temi słowy:

– Wie pan, po tem wszystkim, coś pan narobił, mam wielką ochotę pana zamknąć. – Abtreten!





## Nad M.-te Volaya



Było to na włoskim froncie w r. 1917 przed jesienną ofensywą Izonco – Piave.

Każdemu, kto walczył tam wiadomo, że pozycje alpejskie znajdowały się przeciętnie na wysokości ponad 1500 mtr., lecz także często ponad 2000, a nawet i 3000 metrów.

Otóż w pewnym punkcie włoskie i austriackie pozycje były od siebie oddzielone stawem szerokości 200 mtr., leżącym na 2100 mtr. ponad poziomem Adrjatyku.

Pozycja włoska była zakończeniem stromego wąwozu, którego boczne ściany stanowiły potężne szczyty Alpejskie.

W wąwozie tym Włosi mieli wygodne tylne urządzenia, które leżały już w martwym kącie obstrzału artyleryjskiego ognia austriackiego. W dodatku otoczenie gór sąsiednich dało im poczucie zupełnego bezpieczeństwa, nie inaczej jak na wysoko położonym letnisku.

Sytuacja zaś ze strony austriackiej była znacznie gorszą, nawet można powiedzieć fatalną, gdyż pozycje ich znajdujące się po drugiej stronie wzmiankowanego jeziora, leżały na samym stoku wzniesienia, które prowadziło pod dosyć ostrym kątem na tyły pozycji.

Sytuacja ta pogorszyła się znacznie z chwilą, gdy Włosi wprowadzili nasamprzód lekkie, a później na dodatek cięższe armaty górskie i kazamatowe. Szczególnie te ostatnie niepokoiły bardzo tyły austriackie na tym odcinku, gdy znowu armaty mniejszego kalibru doprowadzały do rozpaczki piechurów tej tak wysuniętej placówki.

Dodać mi wypada, że armaty te, ochrzczone nazwą „Tszin-Bum Geschütze”, ponieważ eksplozja była stale prędzej słyszana, niż wystrzał tak, że nie możliwym było w pierwszym momencie rozpoczęcia kanonady schować się do schronów skalnych, nazwanych „Kawernami”. Powodem tego stanu rzeczy było oczywiście to, że armaty te stały bardzo blisko od okopów austriackich.

Szczególnie w nocy, a zwłaszcza wtedy, gdy odbywało się normalne zaopatrywanie, wszelkie ruchy były mocno niebezpieczne.

Dzięki temu położeniu, działa włoskie, będące, jak już wspominałem, w martwym kącie obstrzału, czuły się wysoce bezpiecznie i kropiły bez żenady dzień w dzień w austriaków, coraz to więcej zdemoralizowanych.

Wszelkie wysiłki austriackiej artylerji okazały się daremnymi, a to dzięki wyżej opisanej sytuacji, zamaskowaniu i niemożności wykrycia tych dział, Jedynym w tem położeniu wyjściem okazało się sfotografowanie wąwozu za pomocą lotnika, poczynienie odpowiednich pomiarów na tej podstawie, by później wspólnym wysiłkiem całej będącej do dyspozycji artylerji górskiej (haubic) „wykurzyć” poprostu nieprzyjemnego i natrętnego przeciwnika.

Pewnego dnia więc otrzymałem od swego d-cy polecenie sfotografowania tego „przeklętego” wąwozu.

W najbliższy piękny dzień alpejski (a kto zna Alpy, ten sobie może te cuda natury łatwo wyobrazić), wyśrubowałem się z moim dowódcą jako pilotem wysoko ponad szczyty gór i przyleciawszy nad owe miejsce... okazało się, że zdjęcia wąwozu wykonać nie można.

Powód był całkiem prosty.

Słońce znajdowało się wówczas na samym początku schyłku swej drogi codziennej, a więc poza punktem kulminacyjnym, tak że cały wąwóz, dzięki stromym ścianom bocznym, znajdował się w głębokim cieniu. Cóż na to było robić?

W tych warunkach, by drogiego i pięknego lotu nie zmarnować sfotografowałem cały odcinek, z góry zrezygnowawszy z przyjemności zobaczenia na nieomyślnej płycie „wrogów piechurów”. Mimo najusilniejszych wysiłków obserwacja wzrokowa (przelatywaliśmy pozycję na 500 mtr.) nie dała pożądanych rezultatów. Wąwóz pozostał niezbadany.

Po wylądowaniu na lotnisku, nie pozostawało mi nic innego, jak porozumieć się telefonicznie z dowódcą tego odcinka, który mi oznajmił, że wąwóz ów tylko w przeciągu 5-ciu do 10-ciu minut, między godz. 11-ą a 12-ą w południe „widzi” słońce, poczem cienie stromych jego ścian, rzucone w niego, uniemożliwiają nietylko wszelką obserwację wzrokową, lecz naturalnie także wykonanie pożytecznych zdjęć,

Nazajutrz zaraz, przy jeszcze piękniejszej aurze, wyruszyliśmy ponownie, postanowiwszy skorzystać z otrzymanych wskazówek.

Start był tak obliczony, żeśmy około 11-ej już znajdowali się na odpowiedniej wysokości po stronie własnej, w prostej linii za wąwozem.

I tak krążąc, czyhaliśmy z jakie pół godziny, bacznie obserwując posuwanie się cieni gór w tymże oto wąwozie.

Wreszcie nadeszła chwila mego działania. Cienie szybko opadały i w okamgnieniu, upragniony cel naszego lotu, okazał się dostępnym w całej swej wspaniałości.

Niczem wilki na ofiarę rzuciliśmy się nieco z góry na obiekt naszych zdjęć.

Pilot mój i zarazem srogi dowódca eskadry, nadzwyczajnie rutynowany i ambitny lotnik oraz powszechnie znany narciarz (kpt. Raoul Stoisavljevic) prosto skierował maszynę na wąwóz, tak, że z fenomenalną szybkością zbliżyliśmy się do celu.

Ze zrozumiałem zdenerwowaniem rozpocząłem wykonanie zdjęć.

Lecz pech mnie widocznie prześladował (musiałem tego dnia lewą nogą wstać z łóżka, lub wsiadać do maszyny), gdyż po trzecim zdjęciu jak (a byliśmy właśnie nad samym środkiem wąwozu) kasetka z kliszami się... zacięła.

Serce zabiło mi mocniej... Kto zna służbę lotniczą na froncie, oraz psychologię lotnika, ten mnie zapewne dobrze zrozumie.

Gdy sekundę później mój pilot do mnie się obrócił i na znak porozumienia kiwnął pytająco głową, musiałem prosto odkiwnąć, niestety negatywnie.

Zdenerwowanie jego nie miało granic.

Na znak swego najwyższego niezadowolenia rzucił stery, obrócił się do mnie całym ciałem i zaczął we mnie prosto i bez ogródek walić pięściami, I to na wysokości 3.600 mtr. A góry tuż pod nami, ładnie to musiało wyglądać, ale sytuacja nasza wcale nie stała się pomyślniejsza przez to, lecz coraz gorszą, gdyż przy tym manewrze obniżyliśmy się bardzo. Raptem grzbiety gór były powyżej nas.

Przez chwilę przesunęło się w mej głowie – widmo niewoli... Brr!...

Ale cóż robić, musiałem cierpliwie czekać, aż mój pilot rozpocznie na nowo sterowanie maszyną. Całym naszym szczęściem było, że był to dobroduszny „Brandenburg”, To też po chwili wykonaliśmy bajeczną „górkę” i poczęli z drugiej, włoskiej już strony znowu wdrapywać się na wyżyny poprzednie.

Wszystko to trwało najwyżej kilka minut.

Od pierwszej chwili, nie zważając na nic, tylko jedną myślą byłem przejęty: czy na powtórzenie próby nie będzie już zapóźno?

To też gdy się zorjentowałem, że ponowienie eksperymentu jest możliwe, szef mój i ja, całkiem uspokoiłiśmy się i porozumiewawszy w oka mgnieniu, rozpoczęliśmy próbować szczęścia na nowo.

W międzyczasie zdążyłem „zepsuta” kasetkę zamknąć, założyć świeżą, i tym razem eksperyment udał się ku obopólnej radości.

Ledwie przelecieliśmy po raz drugi dolny koniec wąwozu tenże zalany został momentalnie głębokim cieniem ściany zachodniej.

Zadanie było wykonane.

W samolocie naszym było uszkodzeń kilkanaście, – w kadłubie – w skrzydłach – w płaszcach motoru – znaleźliśmy razem siedem kul karabinowych. Jak na jeden raz – dosyć.

Końca owego epizodu nietrudno się domyśleć.

Po kilku dniach armaty „wrogie” ucichły nazawsze.



## W Alpach



od koniec wielkiej wojny europejskiej lotnictwo ze służby pomocniczej stało się jedną z najgłówniejszych broni. Znaczenie lotnictwa wzrosło na wszystkich frontach i we wszystkich krajach. Czy bój wrzał na nizinnych płaszczynach, czy wśród łańcuchów górskich, wszędzie żądano lotników, a nigdzie nie było ich za dużo, przeciwnie, każdy aparat, każdy pilot obserwator był przeciążony pracą. Oddziały walczące nie potrafiły poprostu wyobrazić sobie żadnej poważnej akcji bez współudziału lotnictwa, Oczywiście ta współpraca mogła dawać dodatnie rezultaty tylko przy ścisłej łączności wojsk linjowych z jednostkami lotniczymi. Lotnik ze swej strony przed rozpoczęciem jakiegokolwiek zadania musiał być dokładnie poinformowany o położeniu własnych wojsk i ich planach operacyjnych, a prócz tego musiał dokładnie zbadać teren na danym odcinku i opracować oddzielnie współdziałanie swoje z dowódcami poszczególnych grup taktycznych.

Wszystko to nie jest zbyt trudne do wykonania na równinach, gdzie co krok prawie spotyka się przestrzenie dogodne do startowania czy lądowania, gdzie tereny łatwe są do obserwowania i do dozorowania, a warunki atmosferyczne zwykle dość sprzyjające; ale w górach sprawa przedstawia się nieco gorzej. Tam front wije się

poplątaną linią poprzez szczyty, doliny i przełęcze, utrudniając orientację, gwałtowne wichry przeszkadzają w prowadzeniu samolotu, a mgły i chmury często nie pozwalają na obserwację,

W takich to warunkach zostałem oddany do rozporządzenia jednego z dowódców bataljonu, walczącego na froncie włoskim w Alpach. Ten, kto zna charakter walki górskiej wie, że tam nie można zgromadzić wielkich jednostek bojowych na małych przestrzeniach i uświadomi sobie, że rejon bataljonu obejmuje już znaczny obszar. Oddział z którym miałem współdziałać, zajmował odcinek położony między słynną z zaciętych bojów niziną Flitsch a północnym łańcuchem Krasu.

Aby przeto omówić plan działania z dowódcą odcinka, musiałem udać się do jego siedziby wśród szczytów alpejskich. Miałem więc odbywać wycieczkę w dość niezwykłych okolicznościach. Dzika przyroda i piękne krajobrazy górskie dają tyle silnych i pozostających na długo w pamięci wrażeń, że zawsze przed taką wyprawą ogarnia człowieka niecierpliwa ciekawość najbliższej przyszłości; ja miałem prócz tego na tych skałach ujrzeć walkę na śmierć i życie, walkę, prowadzoną z całą perfidją człowieka XX. wieku, zatem podróż moja zapowiadała się interesująco. I istotnie nie zawiodłem się.

Eskadra nasza zajmowała lotnisko w małym, lecz pięknie położonym miasteczku karyntyjskim, Villach. Miejscowość ta leżała daleko za frontem i nieraz mijały dni całe, w których, gdyby nie przytłumione huki ciężkich dział, zapomnialoby się o wojnie.

Pewnego dnia, kiedy zapadł zmierzch, opuściłem zaciszne miejsce postoju, by podążać na pole walki.

Pierwszy etap mej podróży do miasta Tarvis odbyłem zupełnie normalnie, bo koleją. Nie była to jednak monotonna jazda po równinach mazowieckich, ale wężowy bieg wśród wzgórz alpejskich. Pociąg co chwila zwalniał parę, by zatoczyć łuk między jednym grzbieciem a drugim, to znów z trudem wspinał się na jakiś stok. Z komina lokomotywy padały snopy iskier na przydrożne lasy i hale. W ciemnych wagonach panował tłok i zaduch. Czasem ktoś z podróżnych rzucił jakieś urywane zdanie, lub mruknął coś do siebie, a tu i ówdzie żarzyły się czerwone ogniki papierosów. I tak

niepostrzeżenie przyszła chwila, w której trzeba było wysiadać, bo dalej włoska artylerja mogłaby zrobić przykre niespodzianki. Opuściłem przedział, spojrzałem na stalowe wstęgi szyn, gubiące się w zmroku i udałem się na stację. Tu panował już frontowy nastrój, nigdzie ani jednego cywila, wszędzie natomiast wojskowi różnych stopni i broni. Jedni szerniali, brudni i obdarci, o obliczach zmęczonych, ale wesołych, oczekiwali na odjazd pociągu, drudzy – starannie umundurowani, z wypchanymi plecakami i innymi zawiniątkami niewojskowego pochodzenia tłoczyli się ku wyjściu, a miny ich były nietęgę. Łatwo się domyśleć – pierwsi, z linii dążyli do rodzinnych stron na błogi wypoczynek, drudzy, z zacisznych siedzib wracali do czołowych pozycji. Dowiedziałem się, że dalszą drogę do Raibl muszę odbyć samochodem ciężarowym, który już oczekiwał na pasażerów przed dworcem; podążyłem więc z całym tłumem urlopników do auta. Pasażerów nie brakło, tak że wkrótce wszystkie miejsca były zajęte. Zawarczał motor, zgrzytnęły łańcuchy transmisyjne, i z hałasem ruszyliśmy naprzód. Ogarnął nas chłód, lecz piersi odetchnęły swobodnie czystym, świeżym górskim powietrzem. Poczęło świtać; gdzieś na horyzoncie zjawiły się cudne subtelne barwy jutrzeńki; przyroda budziła się do życia. Oprócz mnie jechało jeszcze kilku oficerów. Jeden z nich, brodaty podporucznik, zapewne rezerwista, rozweselał nas wszystkich swoim humorem i dowcipem. Gdy wreszcie brodaczowi znudziło się żartować, silnym chrapliwym "bierbasem" huknął jedną ze znanych wówczas piosenek wojennych.

My wszyscy automatycznie podchwyciliśmy jego słowa i popłynęła potężnym chórem beztroska śpiewka żołnierska, odbijając się tysięcznym echem o ściany gór. Tak rozśpiewani sunęliśmy wśród szczytów i dolin w purpurowych blaskach wschodzącego słońca. Czas podróży przebiegał lotem strzały, a nawet każdy z nas poczuł odrobinę żalu, gdy jazda ta się skończyła.

Przybyliśmy do punktu, w którym była stara kopalnia ołowiu. Musiałem dążyć dalej, tam gdzie powoływał rozkaz. Przez chwilę byłem w zakłopotaniu, którądy mam się udać w dalszą drogę, by dostać się do celu mej podróży. Gdy przy wejściu do kopalni zjawił się jakiś podoficer, zapytałem, się go przeto o drogę do odcinka Flitsch. „Właśnie tędy, panie poruczniku”, odrzekł on, wskazując na wejście do kopalni. „Jakto”,



pytałem zdumiony – a innej drogi niema?" Plutonowy, który jak się później okazało, pełnił stale służbę w kopalni, wyjaśnił, mnie, że szosa, wiodąca do wspomnianego miejsca poprzez, górę i przełęcz Predil, znajduje się pod ciągłą obserwacją i ogniem dalekonośnej artylerji włoskiej, skierowano więc cały ruch przez tę kopalnię, stanowiącą tunel pod ową szosą. (Szosa historyczna, po której maszerowały już kiedyś wojska napoleońskie).

Byłem tem zaciekawiony więc zagadnałem: „A zatem cały ruch do odcinka Flitsch odbywa się tym tylko tunelem”? W zupełności – brzmiała odpowiedź. Hm, To było bardzo interesujące. Tunel, idący na głębokości 260 metrów pod ziemią stanowił rzeczywiście jedyną linję komunikacyjną, łączącą tak rozciągly rejon frontu z tyłami. Cała artylerja razem z końmi, piechota, tabory i wszystkie transporty umundurowania, żywności, amunicji i innych środków technicznych dla kilkunastu tys. ludzi wędrowały tym podziemnym korytarzem.

Wszedłem do słabo oświetlonej hali, mieszczącej windy. Po chwili zjechałem do tunelu, W tem podziemnem państwie panował wzorowy ład i porządek; wszędzie widniały napisy objaśniające kierunek oraz przeznaczenie poszczególnych korytarzy. W obszernej poczekalni wisiał rozkład jazdy, wind i kolejki elektrycznej, kursującej między obu końcami tunelu. To też niedługo czekałem na dalszą jazdę. Zadudniły koła wąskich wagonów i pochłonęły mnie ciemne czeluście. Taka przejażdżka, trzęsącą kolejką nie należy do rozkoszy, dlatego ucieszyłem się, gdy pociąg ów zatrzymano, a ja znów ujrzałem światło dzienne. Wyjście tunelu leżało u podnóża góry, zawierającej rudę ołowianą, a o kilkaset kroków przechodziła ta niebezpieczna szosa. Dowództwo główne mojego odcinka mieściło się w forcie górskim, odległym o 7 klm., postanowiłem przeto nie czekać na podwodę, lecz pieszo przejść tę niewielką przestrzeń.

Była to naprawdę śliczna poranna przechadzka. Na tle niepokalanego błękitu rysowały się ostro kontury szczytów górskich, skąpane w promieniach słońca. Ostre, dziewicze, czyste powietrze, drażniło rozkosznie pierś, a upajająca woń kwiatów i ziół leśnych rozchodziła się wokoło. Drzewa i krzewy pokryte były świeżą wiosenną zielenią i rosą. Gdzieś w dole szumiał rwący potok, tocząc z hukiem po głazach swe

spienione fale. Ten dziki, a jednak tak uroczy krajobraz wzbudzał tyle nieokreślonych, a subtelnych uczuć w duszy: radość i tęsknotę, zapał, a jednocześnie zadumę.

Tak trochę rozmarzony uszedłem spory szmat drogi, gdy z oddali doszedł mnie śpiew. Była to nuta jakiejś smętnej dumki ukraińskiej. Z dźwiękiem pieśni mieszał się ostry szcęk kilofów i toporów. Chwilę później ujrzałem w zacienionej dolinie potoku kilkudziesięciu żołnierzy rosyjskich o brudnych, wynędzniałych mundurach, pracujących przy rozbijaniu zaskorupiałej masy lodowej. Zaciekawiony podszedłem bliżej i zobaczyłem jeszcze bardziej ponury widok. Obok kawałów porąbanego lodu leżały stężałe zwłoki kilkunastu wojskowych austriackich. Jeden z konwoju jeńców opowiedział mi całą historję. Przechodząca tędy ubiegłej zimy kompanja piechoty została zasypana lawiną śnieżną, Z biegiem czasu śnieg przeistoczył się w lód, tworząc dziwne trumny dla zaskoczonych śmiercią wojaków, a oto teraz jeńcy odgrzebują ciała poległych. Niezwykły splot zdarzeń. Ci pierwotni ludzie z nad Wołgi czy Dniepru, tu w kotlinie alpejskiej odkopujący szczątki tych pochłoniętych żywiołem! Mój humor beztroski prysnął, a mimowoli ogarnęły mnie niezdrowe, męczące refleksje... Wolniej już i ociężałej poszedłem dalej.

Po kilkunastu minutach dostałem się do bramy owego fortu (znanego pod nazwą Flitscher Klause), zamykającego szczelnie całą dolinę. Przywitał mnie, jak to zwykle bywa, żandarm polowy, żądając dokumentów; po obejrzeniu ich wpuścił mnie do środka. Wszedłem do długiego mrocznego korytarza, po obu stronach którego był szereg drzwi.. Na każdym z nich wisiały tego rodzaju napisy, jak: „Dca grupy Flitsch generał S", „Kierownik techniczny kpt. K." „Wejście tylko służbowo" i t. p. Była to siedziba dowództwa głównej grupy Flitsch, Nie namyślając się długo, zapukałem do szefa sztabu. W pokoju zobaczyłem dwóch oficerów sztabu generalnego, pochłoniętych studjowaniem olbrzymiej mapy, rozłożonej na stole. Jeden z nich z odznakami podpułkownika na kołnierzu spojrzał na mnie i zaraz szepnął coś do swego towarzysza. Widocznie przybycie lotnika było im na rękę gdyż twarze ich rozjaśniły się. Pułkownik krótko lecz serdecznie przywitał się ze mną i spytał „Czem możemy służyć

panu porucznikowi", lecz nie czekając na odpowiedź odrazu zaczął z całym zapałem objaśniać mi sytuację, panującą na odcinku Flitsch, mając oczywiście przekonanie, że ja przybyłem do współdziałania z jego właśnie grupą. Wkrótce jednak spostrzegł, że coś nie bardzo uważam, więc przerwał, z czego ja znów skorzystałem, by podać mu właściwy cel mego przybycia. „Ach to zupełnie co innego", odrzekł i ton jego stał się bardziej oficjalny, w takim razie ma pan przed sobą jeszcze porządny kawał drogi, bo szosą conajmniej 12 klm.". Ta wiadomość nie ucieszyła mnie bynajmniej, ponieważ byłem znużony nieco i wcale nie nęcił mnie powtórny spacer, przeto po chwili namysłu spytałem: „A czy nie mógłbym, panie pułkowniku dostać jakiegoś wehikułu, gdyż to w takim razie dość daleko". Na twarzy sztabowca zjawił się ironiczny uśmiech, a wzrok jego przeszył mnie badawczo.

Zmieszałem się! Czyżbym powiedział coś nietaktownego? „Dla was lotników taka przestrzeń jest chyba drobnostką, ale widzę, że i sybarytów wśród was nie brak, wycedził pułkownik, a po chwili "dodał śmiejąc się serdecznie. „Nie, panie poruczniku, teraz w dzień, to pan szosą nie przejedzie, a w nocy będzie to też połączone z pewnymi trudnościami".

Kryła się w tych słowach jakaś lokalna tajemnica frontowa, której jako przybysz zrozumieć narazie nie mogłem. Zapanowało na chwilę milczenie. Wreszcie pułkownik objaśnił, widząc moje zaciekawienie: „Dla całkiem prostej przyczyny nie może pan jechać, bo szosa w swej środkowej części znajduje się na przestrzeni około 4 klm, w strefie działania artylerji nieprzyjacielskiej, biegnąc w terenie zupełnie otwartym, więc znajduje się, rzecz zrozumiała, pod silnym ogniem baterij włoskich, które są na nią doskonale wstrzelane. Nieprzyjaciel w dodatku robi sobie z tego poprostu zabawę sportową i ostrzeliwuje nawet pojedynczych ludzi, usiłujących przejść tamtędy". Po tych słowach poklepał mnie protekcyjnie po ramieniu i rzekł dalej: „Znając przeto przyzwyczajenia przeciwnika, radzę panu nie okazywać wielkiego zaniepokojenia w chwili, gdy włoscy artylerzyści zażartują sobie z pana i na pańskie powitanie wypuszczą kilka szrapneli, gdyż oni ze szczególną zaciętością bombardują nerwowych przechodniów. Co się zaś tyczy komunikacji kołowej, to w nocy z odcinka

południowego, do którego pan zamierza, udać się obecnie, wyrusza samochód ciężarowy, niby autobus. Na tej właśnie 4 kilometrowej przestrzeni przechodzi on zawsze przez istne piekło, ponieważ wróg czyha tylko na ten moment, kiedy ów autobus, zwykle przepelniony pasażerami, zjawi się na odkrytej części drogi i obsypuje go gradem śmiertelnych pocisków, a kilkanaście reflektorów zalewa światłem całą szosę, znakomicie wskazując cel dla własnych działań. Oczywiście, że wtedy położenie podróżnych nie jest do pozazdroszczenia, o czym zresztą sam pan będzie się mógł przekonać, A zatem odwagi i spokoju młody lotniku i żwawo maszerować" – zakończył, tonem rozkazu pułkownik, spojrzawszy życzliwiej i uściśnął mi dłoń, mówiąc: „Do widzenia, wszak przecież wstąpi pan w powrotnej drodze. Szczęśliwej podróży!" a oczy jego stały się poważne i smutne, bo pomyślał pewno o tych wszystkich, których powrotu nie mógł się z tej czy innej przyczyny doczekać. Zsalutowałem i wyszedłem.

Tłumiąc w sobie nasuwające się refleksje, szybko podążyłem wspomnianą szosą. Droga była szeroka, doskonale utrzymana i musiała przed wojną stanowić ważną arterię komunikacyjną, lecz dziś ruch prawie na niej zamarł; od czasu do czasu tylko spotykałem pojedynczych żołnierzy, ochotczo maszerujących. Każdy z nich niósł wypchany plecak i podpierał się laską własnej roboty. Byli to przeważnie urlopnicy, podążający do najbliższej stacji kolejowej, Na twarzach ich widać było nieklamana radość i zadowolenie, niektórzy pogwizdywali sobie lub nucili żołnierskie piosenki. I nic dziwnego. Ten, kto był na froncie, wie jak oczekiwaną i radosną jest chwila wyjazdu na urlop.

Narazie nic nie zapowiadało tych piekielnych przyjemności, którymi chciał przerazić mnie pułkownik. Słońce weszło już wysoko i ciepłym oddechem otulało ziemię, a wokół panowała cisza. Zacząłem przypuszczać, że w słowach sztabowca było wiele przesady i chcąc to sprawdzić zaczęłem pierwszego spotkanego żołnierza „Cóż tam strzelali po drodze do was?" Był to Bośniak, chudy, wysoki o twarzy suchej i spalonej od wichrów i słońca. „Jakoś tam nie strzelali hospodin oberleitnant" odrzekł, kalecząc niemieckie słowa chorwackim akcentem – „napewno śpią jeszcze, ale jak się obudzą, to kto ich tam wie". Wyprężył się jakby w garnizonie i ruszył wyciągniętym

krokiem. Śpieszyło mu się djabelnie. To dodało mi otuchy i nie zwlekając podążyłem dalej.

Minąłem drogę, prowadzącą do stanowisk haubic, uszedłem jeszcze kilkaset metrów i ujrzałem wreszcie zdaleka wielką tablicę z obiecującym napisem „Halt! Lebensgefahr!”, Doznałem niemiłego wrażenia czytając te krótkie, a jednak tak bezwzględne słowa. Chwilkę zatrzymałem się. Ogarnął mnie niepokój. Więc ta cicha pusta szosa może być końcem wszystkiego, a niebezpieczeństwo czyha gdzieś utajone. Zachnąłem się na samego siebie. Cóż u licha! Bywało się w gorszych sytuacjach, a zresztą, czyż ja mam właśnie być koniecznie ostrzeliwany?... i z determinacją ruszyłem naprzód.

Minęło kilka długich chwil i nic. Zacząłem przychodzić do równowagi i obejrzałem się wokół. Okoliczne góry, szczyty i skały, zalane falą promieni słonecznych, lśniły palącym blaskiem, głązy mieniły się gamą barw, wszystko kąpało się w żarze i jasności. Z tych stoków i grzbietów spływało do gościńca setki dróg i ścieżek, z drugiej strony szosy zaś leżała rozległa równina, pokryta bujną zielenią. Na łańcuchu górskim niewidzialnie dla mnie roilo się tysiące ludzi, wrzało życie oddziałów frontowych, gdzieś na horyzoncie czaił się wróg, a licznie rozsiane obok drogi wyrwy, leje, odłamki strzaskanych pocisków świadczyły, że umie dawać znać o sobie. Szosa tworzyła łuk w kształcie podkowy, a w pewnym punkcie rozdzielała się na dwie odnogi; jedna z nich prowadziła wprost do stanowisk nieprzyjacielskich.

Zapomniałem zupełnie o możliwym niebezpieczeństwie i rozglądałem się ciekawie po okolicy. Teraz linja pozycyj szła tuż prawie przy szosie. Znać było wszędzie ciężką rękę wojny; na sąsiednich wzgórzach sterczały zgliszcza i ruiny wiosek, rozstrzaskane konary drzew, tu i tam walały się pogruchotane karabiny, części rozbitych dział, połamane wozy i strzępy odzieży żołnierskiej. Wszędzie wiły się krętą linją sploty drutów kolczastych, a wśród tego wszystkiego ciągnęły się szeregi zamaskowanych i wyrytych w ziemi schronów, okopów i punktów obserwacyjnych. Każdy stok, kotlinka, czy szczyt, był wyzyskany jako naturalna zasłona, wszystko jakby chciało się zakopać w ziemię i góry. Tu... z gruzów zburzonego budynku

sterczały końce luf armatnich – to znowu zamaskowane stanowisko baterji, tam usypisko głazów olbrzymich tworzyło przedpiersie dla drużyny piechoty, gdzieindziej znów załam skały taił pozycje karabinu maszynowego. Chwilami mogło się wydawać, idąc przez to djabelskie kretowisko, że to bezludny jakiś obszar, a przecież czuwały tu setki, gotowe w każdej chwili plunąć ogniem i żelazem. Poszedłem dalej.

Przy samej drodze spostrzegłem odłamki cegieł i kamieni sterczące z ziemi. Można się było tylko domyślać, że stały w tym miejscu siedziby ludzi i ongiś płynęło życie spokojne. I tak idąc, co krok, co moment spotykałem tysiączne ślady pożogi oraz zniszczenia. Wzrok się znużył, a w duszy powstał mimo-wolny wstręt do tego najmądrzejszego stworzenia, jakim jest człowiek. Posuwając się tak, wyczerpany tem wszystkim nieco, ujrzałem nagle napis wskazujący na koniec ostrzeliwanej strefy. A więc przepowiednie pułkownika nie sprawdziły się. Nie wiem, czy leniwi synowie południa woleli wygrzewać się na słońcu, niż obracać kolbami celowników i szarpać gałkami iglic działowych, czy też uważali moją osobę za tak niegodną uwagi – dość, że przez cały czas nie padł od strony włoskiej ani jeden strzał. Ogarnęło mnie zrozumiałe zadowolenie i radość. Poczułem nowy przypływ sił i lekko maszerowałem dalej.

Rozpościerał się tutaj obszar leżący poza obrębem strzałów artyleryjskich i zniknęła groza walki. Wzdłuż drogi porozrzucane były domy, zajęte przez oddziały rezerw i odwodów.

Wszędzie kręcili się ogorzali żołnierze, niektórzy wygrzewali się na progach swych kwater, inni czyścili broń lub prowadzili rubaszne pogawędki. Miejscami dymiły kuchnie polowe i rozchodziła się woń gorącej strawy.

Nastało upalne południe i zaczęło dokuczać mi pragnienie oraz gorąco, to też z wielką ulgą ujrzałem wioskę, która była przynajmniej narazie kresem mej podróży, bo znajdowało się w niej dowództwo mojej podgrupy. Nie na piechurów są stworzeni lotnicy, pomyślałem, wchodząc do adjutantury. Za chwilę powołany zostałem przed oblicze generała. Włosy jego przyprószone były siwizną, ale twarz czerstwa i świeża. Odrazu jasno i zrozumiałe poinformował mnie o sytuacji bojowej, panującej na jego

odcinku i wskazał mi, na czym moja współpraca jako lotnika miałyby polegać. Wynikało z tego, że zmuszony byłem udać się w góry i dotrzeć do pierwszych linii, by zbadać położenie na miejscu.

„Będziesz pan musiał jednak dzisiaj jeszcze pojechać na N. planinę, gdzie przenocujesz, a jutro pójdziesz dopiero do właściwego celu swej wycieczki”. Temi słowami zakończył generał rozmowę, zapraszając mnie uprzejmie na skromny obiad do sztabowego kasyna. Skwapliwie przyjąłem tę propozycję i niezwłocznie udałem się do jadalni, gdyż byłem rzetelnie głodny. Sala świeciła pustkami, ale na szczęście wkrótce zaczęli napływać do niej sztabowcy i zajmować miejsca przy stole. Przyglądano się mnie z zaciekawieniem i wypytywano o cel mego przybycia. Widocznie lotnik na tym odcinku był rzadkim gościem. Generał czuł się też w obowiązku do wzniesienia toastu na cześć lotnictwa, a nawet zwrócił się do mnie życząc mi powodzenia w powierzonych misji. Podczas całego obiadu panował naprawdę miły, koleżeński nastrój, opowiadano setki anegdot, kielichy krążyły, co chwila wybuchał szczery, beztroski śmiech. Był to moment zapomnienia o trudach bojowych, o grozie wojny.

Po skończonym posiłku zaopatrzyłem się w wielki bochenek chleba, konserwy i inne prowianty, bo wiedziałem już z doświadczenia, że nieraz na froncie więcej znaczy kilka sucharów, niż stos banknotów, zapakowałem swoje zapasy do plecaka i ruszyłem w podróż. Wychodząc z kasyna, natknąłem się na generała, który pożegnał się ze mną bardzo serdecznie i rzekł: „Idąc pieszo, straci pan conajmniej trzy godziny i w dodatku spoci się porządnie, natomiast jadąc tą oto kolejką linową, – tu wskazał na przewieszoną w poprzek doliny wstęgę stalowych lin, – za kilka minut będzie pan na miejscu. Jest to lokomocja absolutnie pewna. Nie zdarzył się na niej żaden wypadek, a ja sam używam jej kilka razy tygodniowo. Stacja kolejki jest tuż obok”. Podziękowałem generałowi za jego naprawdę ujmującą uprzejmość i odszedłem.

Trzeba wiedzieć, że takiego rodzaju kolejek wybudowano na obydwu stronach alpejskiego frontu całe mnóstwo. Niektóre z nich wznosiły się do tysiąca kilkuset metrów wysokości, często dochodziły one do pierwszych linii bojowych, a niejednokrotnie stanowiły jedyny środek komunikacji dla placówek na niedostępnych

szczytach skalnych, W wielu wypadkach transport amunicji i żywności odbywał się wyłącznie tą drogą.

Wkrótce doszedłem do wspomnianej stacji. Linja ta łączyła dolinę Flitsch z N. pianiną (wysoko położone płaskowzgórze). Stacja dolna leżała o 900 metrów niżej od górnej. Liny kołysały się wpoprzek całej doliny, ginąc gdzieś wysoko na tle szarych skał.

Obsługa stacji była właśnie zajęta ładowaniem chleba do wagoników. Po chwili też skrzynie pełne bochenków uniosły się nad ziemię, tocząc się coraz wyżej, a jednocześnie z górnej stacji zjeżdżały inne skrzynie puste lub z pasażerami. Liny kolejki szły mniej więcej pod kątem 45 stopni, więc łatwo sobie wyobrazić, że taka przejażdżka nie należała do zbyt rozkosznych. Ciekawie zatem przyglądałem się, gdy jeden wagonik malał i sunął zawieszony na wyprężonej linie w górę, a drugi rósł i staczał się coraz niżej. Chwilami wyglądało to, jak jakaś zabawka pomysłowego dziecka.

Za drugim razem przyszła kolej na mnie. Bez namysłu, tłumiąc w sobie różne wątpliwości, wskoczyłem do tej ciasnej trumny. Istotnie inaczej tego pudła zbitego z desek nazwać nie było można. Było ono podzielone przegrodą na połowy i zawieszone na dwóch dużych rolkach, opartych na stalowej linie, plecionej z pojedynczych drucików. Ułożyłem się jak można było najwygodniej, głową do góry, a więc tyłem ulokowany w kierunku jazdy, wysłuchałem ostrzeżeń mechanika, by w żadnym wypadku nie ruszać się, a broń Boże nie wychylać, wreszcie zostałem na koniec pocieszony, że cała jazda potrwa zaledwie 11 minut. Ogarnęła mnie jednak pewna trwoga, gdy oto rozległ się sygnał dzwonka elektrycznego i wagonik został szarpnięty i porwany w górę,.....

Przyzwyczajony od dawien dawna do powietrznych wycieczek, przypuszczałem, że ta jazda wyrze na mnie podobne wrażenie, ale jeśli tak sądziłem, to się srodze omylił. Tam na płatowcu, trzymając rękę na sterze, czuję się wolny jak ptak, szybujący w błękitnych przestworzach, a mając świadomość swej mocy i swobody kieruję swój lot, którądy myśl zechce. Tu zaś obezwładniony, w ciasnej skrzyni, huśtany i podrzucany, zdany na łaskę takiej cienkiej liny, doznawałem uczucia bezradności i niemocy. Było mi źle, po ciele przebiegały dreszcze. A tymczasem ziemia uciekała raptownie i stromo z



pod moich stóp, budynek dowództwa stał się wielkości pudełka zapalek, ludzie ze stacji wyglądali jak mrówki.

Nagle wagonik mój został gwałtownie podrzucony w górę i przez mgnienie oka zdawało mi się, że runę w przepaść. Po chwili wrócił do normalnego położenia, zakołysał się jeszcze parę razy, wreszcie znów spokojnie potoczył dalej ku górze. Przypomniały mi się słowa generała, wypowiedziane przy pożegnaniu i mimo tyłu uprzejmości, które mi wyświadczył, ogarnęła mnie na niego wściekłość, a na wagonik, liny i kółka, zacząłem patrzeć z nienawiścią, jak na dzikie narowne bestje. Gdy ochłonąłem z pierwszej złości, spojrzałem na dół i zobaczyłem, że kilkadziesiąt metrów niżej znajduje się na linie wyraźne zgrubienie. Narazie nie mogłem zrozumieć tego. I znów upłynęło parę męczących i denerwujących chwil. Minałem wagonik, zjeżdżający do doliny. Zrobiło mi się lżej, gdyż to oznaczało połowę drogi. W tem skrzynia powtórnie skoczyła w górę. Zakląłem z pasją i znów ujrzałem takie same zgrubienie na linie. Teraz pojąłem już przyczynę piekielnych niespodzianek, Jasnym zaś się stało, że na tak znacznej długości lina nic mogła być zrobiona z jednego kawałka lecz musiała się składać z kilku części. W miejscach spojeń miała zatem zgrubienia, które były przyczyną tych podrzutów.

Już tylko jakieś sto metrów dzieliło mnie od górnej stacji, gdy moje pudełko zatrzymało się. „Ładna historia!” pomyślałem sobie. Tego jeszcze brakowało, żebym zawisł nad przepaścią, jak dusza pokutująca. Byłem bezsilny, nie mogłem się nawet ruszyć. Przekląłem chwilę, w której wsiadłem do tej wstrętnej skrzyni i przysięgłem sobie, że już nigdy nie pojedę takim wehikulem. Minęła minuta, która wydawała mi się wiecznością. Wreszcie kolejka ruszyła i za chwil parę z radością postawiłem stopę na ziemi. Moje rozdrażnienie i zdenerwowanie zniknęły odrazu, natomiast z dumą spojrzałem na stalowe sznury i całą dolinę. Ci żołnierze, obsługujący górną stację, nie mogli zrozumieć, ile przechodzi ten, kto pierwszy raz odbywa podobną przejażdżkę. Ruchy ich, gwoli przyzwyczajenia, były senne, twarze apatyczne.

Rozejrzałem się. Wokoło szumiał bór. Na samotnej sośnie wisiała tabliczka ze strzałką i napisem „Zum Infanterielager” (Do obozu piechoty). Wąska dróżka

prowadziła przez stary wyniosły las sosnowy. Znowu otulił mnie rozkoszny chłód i tajemniczy półmrok, gdzieniegdzie tylko promienie słoneczne przedzierały się przez splot rozłożystych konarów, rzucając świetliste plamy na miękkie kobierce mchów i subtelną koronkę paproci. Powietrze przepojone było wonią żywicy. Z każdej igły zielonej, gałązki i kwiatu wiał jakiś czar i urok.

Posuwałem się tak około pół godziny, gdy otworzyła się przedemną wielka polana. Na niej stała cała gromada z drzewa ciosanych willi w stylu chat szwajcarskich. Nad każdą prawie wyryta była lub wymalowana zalotna nazwa jak: "Lila", „Marguerita" i wiele innych. Na niektórych ścianach nawet znać było rękę zamięłowaną do dłuta, to znów wejścia ozdobiono rogami kozic i jeleni. Każdy domek otaczał mały, lecz miły i starannie utrzymany ogródek z małą kolekcją flory alpejskiej. Między budynkami przebiegało wiele uliczek, wysypanych żwirem i obramowanych cegielkami. Gdzieniegdzie stała ławeczka lub zgrabna altanka. Wszystko to wydawało się sielanką. Ta siedziba wyglądała raczej na jakieś szwajcarskie czy tyrolskie uzdrowisko, niż obóz wojenny. Panowała tu niczem niezmacona cisza i nie chciało się wprost wierzyć, że o półtora kilometra dalej ciągnie się pierwsza linja frontu. Dziwna jest współczesna wojna! Odrzuciłem jednak te marzenia i filozoficzne wnioski, bo żołnierz przecież musi być człowiekiem czynu. Zacząłem więc wśród uroczych kwater szukać dowództwa pułku.

Wkrótce też zameldowałem się u pułkownika, a ten zaraz zabrał mnie ze sobą na odprawę oficerską. Omawiano tam akcję, jaką miał wykonać II. bataljon tegoż pułku. Zadanie brzmiało następująco: "Z brzaskiem dnia zasypać nieprzyjaciela granatami ręcznymi, możliwie szybko rzucić się do ataku i zająć wierzchołek M. Vrh", Data wypadu trzymana była narazie w tajemnicy. Zdobycie tego szczytu miało być punktem wyjścia dla całej ofensywy na szerokim froncie. Zadaniem moim było podczas walki stwierdzić z płatowca, czy punkt ten rzeczywiście został obsadzony i natychmiast o tem zawiadomić dowódcę pułku oraz sąsiednie oddziały przy pomocy znaków umówionych. W razie powodzenia stałoby się to hasłem do ogólnego natarcia. Obszar mojego działania był wprost miniaturowy, jak to z mapy obliczyłem, więc właśnie dla

lotnika zlecenie bardzo trudne do wykonania. A ten, kto nosi mundur, nie ma prawa do dysputy; jedyną odpowiedzią na rozkaz przełożonego jest służbowy ukłon. Odprawa skończyła się.

Przedstawiłem się nowym znajomym i przyjęty zostałem przez nich wielce życzliwie i serdecznie. Oczywiście odznaki lotnicze, które nosiłem, pomogły mi w tem sporo. Zaraz nawet pomyślano dla mnie o ordynansie. Był to osiemnastoletni chłopak – typowy urwis wiedeński. Czułem się dosyć znużony, więc po kilku minutach rozmowy przeprosiłem kolegów i kazałem się ordynansowi zaprowadzić na kwatere, chcąc nieco wypocząć.

Domek mój stał trochę na uboczu w cieniu świerków, a nad drzwiami wejściowymi widniało gościnne słowo „Witamy”, – Byłem zachwycony pokoikiem – czyste łóżeczko, ręcznik, umywalnia, instalacja elektryczna. Istny „Hinterland”, Z rozkoszą wychlustałem się w zimnej wodzie i urządziłem sobie maleńką drzemkę. Po podwieczorku wybrałem się do sąsiedniego obozu artylerji odległego o jakieś 15 minut drogi. Tam czekała mnie miła niespodzianka, spotkałem bowiem dawno niewidzianego przyjaciela por. S. Długi czas byliśmy razem na tym froncie (Mte Volaja) i zżyliśmy się bardzo. To też mieliśmy sobie wiele do opowiedzenia, on ani chciał słyszeć o tem, żebym zaraz uciekał i zatrzymał mnie na wieczerzę, a później popijając dobre węgierskie wino, gawędziliśmy do późnej nocy. Gdy przysła chwila rozstania, artylerzysta ofiarował się odprowadzić mnie, na co naturalnie najchętniej się zgodziłem

Nadeszła naprawdę cudna, ciepła noc. Góry, skały, lasy tonęły w srebrnym świetle księżyca. Jasno było prawie, jak w dzień. Przejrzystej tarczy na niebie nie przysła ani jedna chmurka. Kontury szczytów, głazów i wyniosłych smreków rysowały się tak wyraziście, jakby je naznaczył mistrzowski rzeźbiarz. Gaj robił wrażenie uśpionego ogrodu, góry zaczarowanych zamków. Kroczyliśmy w niemym zachwycie dla pięknej natury. Wobec tych cudów wszystkie dzieła ludzkie wydawały się nędzną, niezdarną tandetą. Co chwila rozległ się jakiś pojedynczy strzał karabinowy, odbijając się tysięcznym echem o złomy skalnych ścian lub zagrzmiął przeciągły grzmot armatniej salwy. Gdzieś wrzał bój. Przechodziliśmy właśnie obok małej kotlinki,

na dnie której leżało jeziorko. Srebrzyste promienie drgały na wypolerowanej płaszczyźnie wód. Ta noc upajała bardziej, niż najmocniejsze wino... Na pożegnanie silny uścisk dłoni i jedno głębokie spojrzenie.

Łańcuch tyłu wrażeń, przeżytych ubiegłego dnia, niczem pęk różnobarwnych wstęg, oplótl mą myśl i nie wiedzieć kiedy zapadłem w kamienny sen.

Nagle obudziłem się i poczułem, że ktoś dotyka i gładzi mnie po głowie, rękach, piersiach i nogach, a jednocześnie usłyszałem całą serję podejrzanych szmerów i trzasków. Nie wierzyłem i nie wierzę w duchy i upiory, więc schwyciłem za cyngiel mego stejera. W pokoju panowała ciemność, ale zdążyłem już oprzytomnieć i przypomniałem sobie, że wystarczy wyciągnąć rękę i przekręcić kontakt, by zrobiło się widno.

Obraz, który ujrzałem, dziś z oddali przeszłości wydawać się może trochę humorystyczny, ale nikomu nie życzę go, bo musi przejmować wstrętem i przerażeniem. Tysiące szpilek przebiegło po mym ciele, włosy stanęły dęba. Cały pokój był zalany mrowiem szarych, wielkich szcurów. Były one wszędzie, laziły po podłodze, drapały się po drutach przewodu elektrycznego, wspinały na moje łóżko, gospodarowały w plecaku, Ani mój wzrok, ani zapalone światło nie zmieszało ich zupełnie. Spokojnie spacerowały, kręciły się lub wyprawiały gonitwy. Miałem największą ochotę krzyknąć z całych sił, trząśłem się z obrzydzenia. Ale jakikolwiek alarm zbudziłby pozostałych mieszkańców, (co gorsza, mógłby wywołać szal wśród ohydnych intruzów, a wtedy jeszczeby cała ta armja zechciała być może szukać schronienia pod moim kocem, a tegobym chyba już nie przeżył). Z rozpaczą utkwilem wzrok w suficie, ale tej chwili właśnie oczekiwał silnie znużony organizm, nerwy nie miały już siły reagować nawet w tak potwornej sytuacji, powieki zaczęły ciężyc i po chwili zwarły się zupełnie.

Skoro nadszedł blady świt obudziłem się; przebrzydłych stworzeń już nie było. Zerwałem się niezwłocznie i ubrałem. Patrząc po schludnych kątach tego pokoiku, nikt nie przypuściłby, że jest tak zdradziecki.

Około 6-tej godziny zjawił się ordynans, a widząc mnie już spacerującego po izbie mocno się zdziwił. Gdy mu powód swej wczesnej pobudki oznajmił, ta szelma zaczęła śmiać się do rozpuku. Ogarnęła mnie pasja, miałem ochotę łeb mu roztrzaskać, ale się opanowałem. Spytałem więc tylko ostro, dlaczego go to wprowadza w tak dobry humor. Wówczas zaczął on opowiadać, jak to tam u nich w żołnierskich izbach bywa. „Myśmy się do tych bestyj, panie poruczniku już przyzwyczaili i jesteśmy z nimi w zupełnie dobrej komitywie. A tłuste, a żarłoki!” – dodał z pewną lubością i postawił na stole menażkę gorącej czarnej kawy. Podajno mi mój plecak rzekłem, chcąc wydobyć ten wielki bochenek chleba i prowianty zakupione w dniu wczorajszym. Ordynans usłużnie odpiął worek, ale o zgrozo! Z chleba i innych smakołyków nie było śladu, pozostały jedynie nienaruszone blaszane puszki z konserwami. Mój łobuz uśmiechnął się filuternie i skoczył do kasyna po bułki. Zrozumiałem przyczynę nocnej inwazji.

Po śniadaniu udałem się zaraz z adjutantem pułku na pozycję II. bataljonu, który miał wykonywać wspomniane natarcie. Dzień był znów piękny i jasny. Droga nasza wiodła początkowo ciasnym wąwozem. Ściany jego porosłe były kosodrzewiną i kępami krzewów. Na blaszkach liści, na kielichach kwiatów lśniły się perliste kropelki rosy. Ścieżka pomału, ale ciągle wznosiła się ku górze. W głębi przed nami leżał potężny, o spadzistych skalnych zboczach olbrzym górski – M. Vrh. Wyniosły, strzelający ku niebu szczyt, na samym wierzchołku rozdzielał się na dwie części. I w tych niebosiężnych naturalnych wieżyczkach czuwali przeciwnicy, gotowi w każdej chwili zacząć krwawy bój. Jedno wzniesienie było w rękach austriackich, drugie we włoskich. Dno wąwozu gwałtownie poczęło się wznosić, ale mój przewodnik stawiał umiejętnie kroki i ja, idąc jego śladem, nie odczuwałem wielkiego zmęczenia. Dotarliśmy do płaskowzgórza, stanowiącego podnóże samej góry. Spojrzałem na dno doliny, w której spędziłem ubiegłą noc. Budynki robiły wrażenie domków z kart, ludzie wyglądali jak małe ruchliwe robaczki. Po chwili krętą dróżką wspinaliśmy się wyżej już po ścianach M.-Vrhu i wreszcie doszliśmy do dowódcy

odcinka. Siedziba jego mieściła się w zwykłym pasterskim szałasie. Zostaliśmy przyjęci bardzo uprzejmie, gdyż znaliśmy się przecież z wczorajszej wyprawy.

Wytnąwszy kilka minut, ruszyliśmy dalej, a raczej wyżej do czołowych stanowisk. Gospodarz zalecił nam ciszę, gdyż wróg był tuż, tuż. Trzeba było się piąć po głazach, palce kurczowo przyciskały się do każdego załamu, bo jeden nierozważny ruch groził runięciem w przepaść, a jednocześnie wszystkie mięśnie i nerwy musiały być na żelaznym wędzidle woli, by nie dano ani jednego niepotrzebnego szmeru, nawet nie obsunął się z pod stopy ani jeden kamyczek, czy odłamek skały. Tamowałem oddech w piersiach, na czoło wystąpił mi zimny pot, słyszałem bicie własnego serca.

Wreszcie dotarliśmy do stanowiska czatującej drużyny. Była to nisza, wykuta w skale, podobna raczej do zbójeckiej kryjówki. Podoficer szeptem zameldował się swemu dowódcy bataljonu. W głębi tej sztucznej groty siedziało kilku żołnierzy. Mieli oni hełmy szturmowe na głowach, za pasem ręczne granaty, w dłoniach nabite karabiny. Była to placówka gotowa do walki na każde skinienie. Kapitan przyłożył palec do ust, nakazując nam nadal zachować najgłębszą ciszę. O kilka metrów wyżej trzymała straż najbardziej wysunięta czujka. Wdrapaliśmy się i tam, by zbadać wszystko. Była to nora wryta na samym wierzchołku tej olbrzymiej góry, – istne skalne gniazdo sępów drapieżnych. Punkt ten leżał 2100 metrów nad poziomem morza. Maleńki ten okop przykrywał dach ze stalowej blachy. We wnętrzu przebywało 3-ch żołnierzy. Dwóch z nich skulonych drzemało, trzeci zwrócony twarzą do nieprzyjaciela czuwał. Otwory w płytach pancernych pozwalały na wygodną obserwację. Spojrzałem przez jeden z nich,

O kilka zaledwie kroków zobaczyłem taką samą wieżę, ale już należącą do przeciwnika. Patrząc tak długą chwilę przez wąską szczelinę w pancerzu mogłem spojrzeć wrogowi prosto w oczy. Panowała tu śmiertelna cisza, przerywana jedynie od czasu do czasu jęklwym poświstem wichru. W powietrzu wisiała jakaś przygniatająca groza, czuć było zimny powiew śmierci. Tych kilka metrów nagiej skały, która dzieliła przeciwników, zasłane było poplątaną siatką drutów kolczastych. Wytężyłem wzrok, chcąc zbadać wewnętrzne nieprzyjacielskiej pozycji. Nie potrzebowałem długo czekać, za

chwile bowiem w okienku wieży ukazała się twarz włoskiego strzelca. Spalony od słońca i wichrów, obrośnięty kruczym włosem, utkwiał swe czarne jak węgiel oczy w moich źrenicach. Czułem wprost jego kłójące spojrzenie na sobie. A on flegmatycznie palił drewnianą fajeczkę, później ociężale obrócił się i widać było tylko wąski grzebień jego szarego kasku.

Do głowy uderzyła mi fala krwi, nie potrafiłem spokojnie przyglądać się spacerującemu po swej celi wrogowi. Schwyciłem obok stojący karabin i skierowałem muszkę na kark wartownika. Strzał był przecież na taką odległość niechybny. Położyłem palec na cynglu, gdy nagle kapitan błyskawicznym ruchem schwycił mą rękę i otoczył żelaznym uściskiem. Spojrzałem zdziwiony na dowódcę. Zbladł jak ściana i szepnął: „Co robisz poruczniku?!“ Odłożyłem broń, on uspokoił się i mówił przytłumionym głosem: „My tu staramy się zachować, że tak powiem, jakby ciche zawieszenie broni, ze względu na dziwaczne położenie naszych pozycji. Na cóżby się tu taka prowokacja przydała. Pan naprzykład wpakowałby kulkę temu żołnierzowi, oni w odpowiedzi przysłaliby granacik ręczny. Nasi nie daliby się naturalnie powstrzymać i znówby tam do nich coś podobnego wzamian posłali. Następnie rozpoczęłyby robotę miotacze min obu stron, a pan przecież wie, jak one w tym terenie działają, takie 24-centymetrowki – niech ręka Boska broni! Potem ogień artylerji i wiele innych nieprzyjemności, a w rezultacie mielibyśmy zupełnie niepotrzebnie regularną bitwę. Tu i tam padłoby wiele ofiar bez zmiany sytuacji. Więc pan rozumie?“ Istotnie pojąłem, że zamiar mój był wysoce nieodpowiedni i przeprosiłem dowódcę za niesforne zachowanie. Kapitan udobruchał się i rzekł: „No tak, jest pan bardzo młody, więc raptus. Bo widzisz poruczniku, owa planowana akcja, w której i ty będziesz brał udział, ma z góry określony i obliczony na dalszą metę cel, więc to zupełnie co innego. Zresztą jest ona „z góry“ nakazana.“

Przez długą chwilę jeszcze patrzyłem na ten niepospolity obraz i zastanawiałem się nad tem dziwaczem położeniem. A tam z drugiej strony smagły syn pięknego Neapolu, czy prastarej Florencji, przechadzał się spokojnie tam i z powrotem po swojej klatce. To zasłaniał sobą strzelnicze okienko, to znów obracał się do nas, patrząc

zobojeźniałym wzrokiem na wrogą pozycję. I napewno nawet mu przez myśl nie przeszło, że parę minut temu życie jego wisiało na włosku... A szarawo-niebieski dymek z jego fajki unosił się nad tem wszystkim, wolniutko, układając się falistą wstążeczką w górę.

Wkrótce opuściliśmy wysunięty bastjon na M.-Vrhu. W szalasię kapitana omówiliśmy jeszcze ostatnie szczegóły współdziałania mojego podczas przewidywanego ataku na drugą część szczytu, poczem zaproszony przez mego gospodarza spożyłem z wilczym apetytem śniadanie, złożone z pieprznego gulaszu i frontowego wina. Kilka ciepłych słów, twardy uścisk dłoni i do widzenia.

Misja moja była skończona, należało wracać do eskadry. Zadowolony ze spełnionego obowiązku lekko schodziłem po pochyłościach górskich. Jeszcze kilka słów u dowódcy całego pododdziału w uroczym obozie i po półgodzinnym marszu znalazłem się znów przy górnej stacji wiszącej kolejki, Z odrazą spojrzałem na to ciasne pudło, niedawno przeżyte wrażenia nie zatarły się jeszcze w pamięci i wolałem wrócić pieszo dłuższą, lecz pewniejszą drogą. Schodziłem krętą, wijącą się wężowo ścieżką, mając przed sobą jak na dłoni cały album pięknych widoków. Wąskie doliny wysłane miękką murawą, wzgórza pokryte ciemną zielenią lasów, szczyty majaczących się w oddali na horyzoncie łańcuchów górskich, przejrzyste, wody rwących potoków igrały radośnie na słońcu, paliły źrenice żywością barw.

Koło południa zameldowałem się u generała, który przyjął mnie z pogodnym obliczem i niemal radośnie. „Co, wracasz już, kochany lotniku?” Zdałem krótki raport z wykonanej pracy, a w końcu pozwoliłem sobie dodać o przyjemnościach jazdy tą kolejką. Generał serdecznie się roześmiał i powiedział: „Tak! tak! Każdy, kto pierwszy raz odbywa tego rodzaju podróż, musi przeżyć podobną emocję. My, którzy temi skrzynkami jeździmy nieomal codziennie, przyzwyczailiśmy się do tego zupełnie”. Ujął mnie protekcyjnie za ramię i dodał: No, nie gniewaj się, drogi poruczniku, że stary generał troszkę sobie z ciebie zażartował”.

Oczywiście nie przeszło mi to nawet przez głowę. Był to naprawdę bardzo miły, sympatyczny człowiek i nie chciałbym nigdy mieć lepszego zwierzchnika.



Do wieczora zostałem w dowództwie podgrupy. Czułem się odbytą wycieczką dosyć zmęczony, więc aby nabrać sił do dalszej drogi udałem się do pobliskiego zagajnika, by tam w rozkosznym chłodzie i cieniu rozprostować znużone członki. Wyciągnąłem się na miękkim kobiercu traw i leżałem nieruchomo, nie myśląc nawet o niczem, patrząc tylko na barwne skrzydła krążących motyli, słuchając śpiewu leśnych ptaków. Wstałem dopiero wieczorem, gdy lśniące złotem i purpurą słońce zaczęło znikać za wierzchołkami sosen i świerków.

Mimo przestróg pułkownika z fortu Flitsch postanowiłem wracać autobusem. Nogi odmawiały mi posłuszeństwa, nie miałem wprost sił iść dalej pieszo.

Kiedy zapadła ciemna, bezgwiezdna noc, zerwał się wichur i pokrył niebo chmurami, samochód, przepełniony pasażerami ruszył. Tak jechaliśmy w ponurym mroku, który jednak w tym wypadku starał się być naszym sprzymierzeńcem, W pewnej odległości od początku pola obstrzału szofer zatrzymał maszynę, obejrzał dokładnie motor, zgasił latarnię i ruszył całym pędem naprzód. Ogarnął nas męczący niepokój. Szybkość jazdy zwiększała się ciągle. Samochód biegł z szumem i trzaskiem, trzął się, podskakiwał na każdym wyboju. Zdawało się nam, że lada moment będziemy wysadzeni w powietrze. Groźne oczekiwanie pierwszego pocisku szarpało nerwy.

Wtem na szosie o jakieś 50 metrów przed nami ukazała się oślepiająca smuga światła. W sekundę później usłyszeliśmy ostry przenikliwy świst lecących pocisków, jednocześnie ogłuszający huk wystrzałów armatnich rozdarł powietrze. Wróg czuwał i nie zapomniał powitać nas z honorami. Nastąpiła znów nieprzenikniona ciemność i cisza, przerywana jedynie warczeniem pracującego ze wszystkich sił motoru. Każdemu serce waliło jak młotem. Ten pędzący samochód wydawał się nam ruchomym grobem. Tylko jeden człowiek nie zdradzał niczem najmniejszego podniecenia: był nim nasz szofer. Przyzwyczajony widocznie do takiej jazdy, siedział wygodnie i spokojną, wprawną ręką trzymał wolant, co chwila regulując biegi i gaz. My z przerażeniem oczekiwaliśmy następnego strzału. Sekundy wlokły się niemiłosiernie powoli. Już minęliśmy połowę drogi, już zabłysła isierka nadziei, że może wróg zlituje się nad nami, gdy nagle skrzyżowały się promienie kilku reflektorów, zrobiło się jasno jak w dzień, rozległ się

piekielny świst i zgrzyt, runął grad pocisków, nieledwie pod koła pędzącego samochodu. Trzask pękających szrapneli i granatów mieszał się z hukami dział i w gasnącem świetle biegających fal światła wzbijały się kłęby kurzu, dymu, migwały odłamki żelaza, kamieni, bryły ziemi, wyrzucane siłą wybuchów. Zdawało się, że wybiła ostatnia godzina.

Podczas takich chwil cała przeszłość staje w pamięci dziwnie wyraźnie i dokładnie, powstaje wtedy w duszy ta straszna świadomość, że to wszystko, co było drogie i kochane, może lada moment zniknąć na zawsze, tęsknota dławi oddech.

Nasz kierowca rozwinął maksymalną szybkość i tak mknęliśmy, ścigani przez roje pękających pocisków i skaczące wstęgi światła. "Czuliśmy się jak bezbronny szarak, goniony przez gromadę zjadłych chartów. Wróg szalał ze wściekłości, pluł ogniem i żelazem. Z zapartym oddechem śledziliśmy odległość, dzielącą nas od wzgórza, zasłaniającego szosę przed ogniem nieprzyjacielskim. Tam był nasz ratunek. Jeszcze pół kilometra, jeszcze sto metrów. Przestrzeń zmniejszała się lotem strzały. Moment! W szalonym pędzie auto zniknęło za zboczem wzniesienia.

Radość ogarnęła każdą cząstkę naszej świadomości. Byliśmy ocaleni. Strzelanina ustała, reflektory zgasły. Poszarpane nerwy potrzebowały chwili wytchnienia. Nikt nie rzucił ani jednego słowa. Dzielny szofer zwolnił bieg rozhukanego motoru i rękawem swej skórzanej kurtki obcierał pot, który obficie zrosił jego czoło.

Spokojnie już dojechaliśmy do bramy przy forcie Flitsch. Każdy z pasażerów odczuwał gorącą wdzięczność dla kierowcy, gdyż z tych ciężkich oparów wyratował nas Bóg i on. Silne uściski dłoni i szczere spojrzenia nie wymagały banalnych frazesów. A ten dzielny chłopak uśmiechał się tylko, przyjmując te dowody uznania, jako rzecz zupełnie zwykłą. Ostatni zbliżyłem się do niego ja. Żegnając się z nim serdecznie wręczyłem mu paczkę papierosów, które snąc sprawiły mu największą radość. „Czy to tak zawsze bywa?" – spytałem szofera. „A jakże, odrzekł wiedeńskim dżalektem kierowca, zaciągnął się mocno papierosem i dodał – prawie codzień powtarza się ten teatr, ale już do tego przywykłem. Za moich czasów raz tylko zdarzyło się, że pocisk trafił w sam samochód, ale i wtedy wyszliśmy z tego jakoś cało. Jechaliśmy wtedy z

powrotem, wioząc na tylnej platformie transport mąki; granat rozerwał worek, przebił dno i utkwiał w szosie. Gdy przejechaliśmy ostrzeliwaną przestrzeń i spojrzeli po sobie, wszyscy parsknęli śmiechem, gdyż nasze włosy, twarze i mundury pokryte były białym pyłem rozsypanej mąki.

Jeszcze raz uściskałem dłoń tego odważnego człowieka i ruszyłem w dalszą drogę.

Tak skończyła się moja alpejska wycieczka, z której pozostało mi tyle wrażeń i wspomnień.

Projektowanego lotu, niestety, nie wykonałem, gdyż zostałem powołany do innej eskadry, gdzie też miałem wiele niezwykłych przeżyć, opisanych w dalszym ciągu moich wspomnień.

Nawiasem dodam, że nad M.-Vrh poleciał inny mój kolega, którego szczyt zdobyto i mimo wściekłych kontrataków utrzymano.



## Dzieje jednej nocy



yło to w końcu października 1917 roku.

Ofensywa austriacka Isonzo-Piave przy pomocy sił niemieckich rozwinęła się w pełni. Atakująca piechota docierała już do Tagliamento i forsowała rzekę.

Tak mniej więcej przedstawiała się sytuacja na froncie włoskim, gdy oddziały lotnicze armii feldmarszałka Boroevica, zgromadzone w dolinach Karsu, otrzymały rozkaz zajęcia zdobytych niedawno, a opuszczonych przez nieprzyjaciela lotnisk, położonych na wschód od Isonzo, w nizinie znanej pod nazwą Friuli z miastem Udine pośrodku.

Należałem wówczas do 12-ej eskadry, zwanej eskadrą śmierci, gdyż do chwili rozpoczęcia wspomnianej ofensywy, miała ona aż 17 zabitych pilotów, i obserwatorów.

Pewnego wieczora ruszyliśmy kilkoma samochodami z naszego miejsca postoju (miasteczko Wippach) przez Haidenschaft, Gorycję, Cormons w kierunku miejscowości Bolzano, by tam zająć doskonale, kompletnie nienaruszone, lotnisko włoskie. Według wydanych przez dowódcę rozkazów, wyprzedził nas kwatermistrz eskadry, który udał się tamże lotem, jeszcze rankiem tego dnia, ażeby całe lotnisko obejrzeć na miejscu i formalnie objąć w posiadanie. Reszta zaś samolotów i taboru miała nazajutrz dotrzeć do

nas drogą lądową, lub powietrzną. Pogodę mieliśmy śliczną. O zmroku przebyliśmy teren ostatnich walk w pobliżu Gorycji, a więc cudne jeszcze w roku 1915 Val di Rosę (Rosental) i samo miasto zupełnie już zniszczone, potem słynny historyczny Isonzo, toczący ponuro swe spienione fale; wreszcie przekroczyliśmy krwawe ongiś pozycje w okolicach góry Podgora i wyjechaliśmy na pięknie utrzymaną szosę, wiodącą do Cormons, Pozostawiając to bezludne wówczas miasteczko za sobą, pędziliśmy tą samą szosą prosto na zachód.

Kolumna samochodowa, którą dowodziłem, stanowiąca połowę taboru eskadry, składała się z dwóch samochodów ciężarowych i jednego półciężarowego. Wszystkie, auta były kompletnie załadowane. Samochód czołowy, na którym zająłem miejsce obok szofera ciągnął wóz przyczepny z bagażem oficerskim, 10-ciu ordynansami i kilkunastoma mechanikami lotniczymi.

Z zebranych naprędce w Cormons informacji od stojących tam oddziałów wojskowych, dowiedzieliśmy się, że most przez rzekę (nazwy już nie pamiętam) przecinającą naszą szosę na zachód od miasta, miał być trochę tylko uszkodzony, ale możliwy do przejazdu. To też z największym spokojem, nie przypuszczając nic złego, zbliżaliśmy się do wskazanego mostu z szybkością, na jaką maszyny ciężarowe mogą się tylko zdobyć.

Minąwszy ostatni skręt szosy, nie zwalniając wcale, dojeżdżaliśmy do rzeki. Zdaleka, przy szarawo-srebrnym blasku księżyca mieliśmy złudzenie, że most jest nienaruszony. Tylko 40–50 kroków dzieliło nas od spodziewanego mostu, gdy nagle oczom naszym ukazał się groźny a nieoczekiwany obraz.

W głębokiem korycie rzeka toczyła spokojnie swe wody, lecz mostu ani śladu. Krew zastygła wszystkim w żyłach. Chwila jeszcze, a stoczmy się na dno przepaści, ponosząc śmierć na miejscu.

Instynktownie wyrwała mi się komenda „hamować!”, która znalazła oczywiście natychmiastowe wykonanie. Lecz cóż będzie, jeśli rozkaz został wydany zapóźno? Albo jeśli pierwszy samochód zdążymy zatrzymać, lecz następne dwa tego nie uczynią i

wpadną na nas z tyłu z całym impetem? Były to refleksje jednej sekundy. Na inne myśli zabrakło czasu.

Ale czuwała nad nami widocznie opatrność boska, gdyż na krok mały przed przepaścią, głębokości około 15 metrów, samochód nasz zarył przednimi kołami w ziemię i stanął. Pozostałe samochody też w porę zdążyły się jeszcze zatrzymać. Ocaleni cudem prawie z objęć śmierci, przejści grozą przeżytego epizodu, przez chwilę w milczeniu zupełnym doprowadzaliśmy nasze nerwy do równowagi.

Ochłonawszy z doznanego przerażenia, ruszyliśmy z powrotem do Cormons, gdzie tak mylnych udzielono nam informacji, i co mogło nas drogo kosztować.

Zamieszanie i chaos, panujące wówczas na tyłach wojsk walczących, były tego przyczyną. Wskazano nam inny most, leżący bardziej na południe, od wyżej wspomnianego, przez który dostaliśmy się na zachodni brzeg tej samej rzeki.

Dalsza droga odbędzie się już chyba bez przeszkód – pomyślałem sobie – jeszcze godzinkę lub półtorej tej jazdy nocnej i będziemy na miejscu.

Nasze ciężarówki mknęły równomiernym tempem naprzód. Zdawało się, że już teraz nic nam nie zakłóci spokoju. Ciszę nocną przerywało tylko monotonne stukanie samochodu, przygłuszone warczeniem motoru i daleki, przytłumiony grzmot ognia działowego, prowadzonego gdzieś tam na froncie. Widniejące gdzieś tam tylko siedziby ludzkie, pogrążone były w głębokim śnie. Księżyc zaś z twarzą dobrodusznego grubasa, patrzył na nas litościwie uśmiechnięty, jak gdyby cieszył się, żeśmy niedawno uszli z ramion śmierci.

Chwilami zapominaliśmy, że niedaleko wre straszny bój, że leje się tam krew i tysiące istot wydaje ostatnie tchnienie.

O godzinie pierwszej po północy zaczęliśmy mijać drobne oddziały piechoty i kolumny taborowe sennie i milcząco posuwające się naprzód.

Zbliżaliśmy się do frontu.

Nagle przed nami na tle ciemnego horyzontu ukazała się oślepiająca, olbrzymia plama światła, a w moment później rozdarł powietrze huk ogłuszającej detonacji. Po niej

nastąpił cały szereg wybuchów, które stopniowo jednak cichły, niczem grzmoty oddalającej się burzy.

Każdej detonacji towarzyszył djabelski akompaniament. W tej szalonej orkiestrze słyszeć można było przeciągle basowe ryki najcięższych dział, ochryple wycia połówek, wściekle grzechotanie karabinów maszynowych i pojedyncze, bezładne strzały broni ręcznej,

Rozpasana orgja ognia huraganowego. Istne piekło.

Powietrze ugięło się pod naporem drgających fal, tamowało oddech w piersiach.

Instynktownie zatrzymaliśmy samochody. Zdawało się, że ziemia pęknie i rozprysnie się w kawałki. Dalsza podróż była wykluczona. Skamienieliśmy wobec tej grozy, otaczał nas dławiący, szatański powiew śmierci.

Wtem przed oczami naszymi zaczął się przesuwać straszny, doprowadzający wprost do warjacji obraz.

Pobliskie drogi, gościńce, ścieżki, a nawet pola zaroily się nieprzeliczonym mrowiem ludzkim. Tysięczne tłumy biegły w niepoahamowanej panice na oślepi przed siebie. Nagie prawie z rozwichrzonym włosem kobiety, pędziły obok broczących krwią, szczerniałych żołnierzy; zgrzybiali starcy uciekali ostatkiem sił razem z przemęczonymi dziećmi. Oszalałe zwierzęta tratowały ludzi.

Na twarzach wszystkich malowała się bezgraniczna rozpacz oraz przerażenie, graniczące z obłędem. Rozlegały się jęki rannych, bluźniercze przekleństwa, rozdzierające krzyki niewiast, przeplatane błaganiami o litość, lub kwileniem dzieci. Gdzieniegdzie ktoś wybuchał histerycznym śmiechem, lub spazmatycznym płaczem. Bezmiar męczarni i cierpień człowieczych. Wołania i okrzyki wydawane były w kilkunastu językach, wiedeński dialekt mieszał się z włoskim akcentem, węgierskie słowa towarzyszyły słowiańskim narzecdom. A w oddali huraganowy ogień nie ustawał ani na chwilę.

Wszystko to mogło zszarpać nawet stalowe nerwy. Żadna siła nie zdołałaby wstrzymać tej rozszalałej masy. Stałem na drodze i starałem się kogoś zatrzymać, by dowiedzieć się o przyczynie tej niebywałej paniki. Napróžno. Na moje pytania rzucano

mi jakieś pojedyncze, nedorzeczne wyrazy, lub odpowiadano zwierzęcym wrzaskiem. Tłum stłoczony, zbity, pędził dalej. Zdawało się, że nie będzie końca tym płynącym wciąż falom zbiegów. I tak mijały godziny tej strasznej, pamiętnej na całe życie nocy.

Wreszcie udało mi się siłą zatrzymać jednego żołnierza, ociekającego krwią, w bezgranicznym przerażeniu wykrzykującego jakieś słowa bez związku.

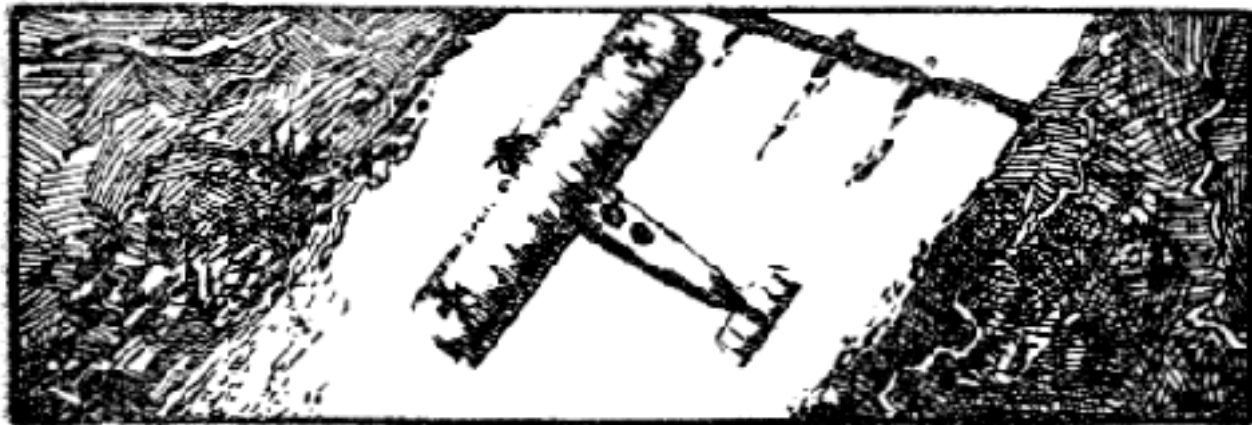
Gdy przyszedł do przytomności, powiedział mi, że podobno z powodu nieostrożności jakiegoś taboru, nastąpił wybuch wielkiego magazynu amunicji włoskiej.

Dopiero nad ranem, gdy zniknął ten iście dantejski pochód i przyszedłem cokolwiek do siebie, wydałem rozkaz do dalszej jazdy.

Nerwy nasze po wstrząsających wrażeniach nocy, nie przyszły jeszcze do równowagi, gdy znów ujrzeliśmy okropny widok. Zgliszcza i ruiny siedzib ludzkich, kałuże skrzepłej krwi i wstrętne ochłapy wnętrzości, poszarpane trupy zwierząt i ludzi, odłamki porozrywanych pocisków najrozmaitszego kalibru, części bezładnie porzuconego ekwipunku i odzieży dekorowały naszą drogę. Lecz nie było czasu na przypatrywanie się tym okropnym śladom wojny, dążyliśmy do celu podróży.

Wkrótce też dotarliśmy do nowego lotniska, które jednak, leżąc w pobliżu miejsca wybuchu, musiało ulec prawie zupełnemu zniszczeniu.





## Nad Piawą



armie feldmarszałka Boroevica posunęły się jesienią 1917 r. z nad rzeki Izonco do Piawy, Tu zostały zatrzymane.

Celem nowej ofensywy czerwcowej roku 1918 było odrzucenie Włochów z prawego brzegu rzeki na zachód i dalsza ofensywa w tym kierunku. Przy współpracy armji północnych z Tyrolu przypuszczano, że cel ten zostanie osiągnięty w szybkim czasie, lecz rachuby te zawiodły.

Dzięki wielkiej przewadze lotniczej w 2-ch punktach zdołano rzekę tę przeforsować.

Kosztowało to wówczas armję z nad Piawy 46 aparatów razem z załogami w ciągu jednego dnia.

Jeśli w dodatku wspomnę, że Piawa w jednym, więcej na północ położonym, odcinku jest do 2 kilometrów szeroka, w południowym zaś szerokości rzeki Wisły – to łatwo sobie wyobrazić, w jakich warunkach trudnych tam pracowano.

Dosyć na tem, że „przewaga” lotnicza się udała i wieczorem pierwszego dnia ofensywy w 2-ch – jak już wspomniałem – punktach siły austriackie znalazły się już

na drugim brzegu rzeki. Na południu około jednej dywizji, więcej na północy od półtora do dwóch dywizyj.

Na rezultat pierwszego dnia – dosyć pokaźnie. Bilans strat lotniczych – przykry. Drugi dzień upłynął na walkach mających na celu rozszerzenie szerokości odcinków przeforsowanych, utrzymanie i gorączkowe umocnienie zdobytych pozycji.

W nocy z drugiego na trzeci dzień bitwy zaczął raptem deszcz padać, ofensywa przeto została zatrzymana.

Włosi tymczasem zdołali ochłonąć z pierwszego wrażenia, podciągnąć większe odwody i szykować się również gorączkowo do kontrofensywy na większą skalę.

Wobec jednak słynnej wówczas zdrady pewnego podchorążego rezerwy pionierów, który w przeddzień ofensywy przeszedł na stronę włoską, Włosi w chwili rozpoczęcia austriackiego ognia huraganowego z gazami trującymi, zdążyli już przedtem cofnąć główną obsadę pierwszej linii do pozycji tylnych, taksamo i artylerię, lub tam gdzie nie zdążyli tego przeprowadzić, wdzieli obrońcy jednak zawczasu nowe maski gazowe typu angielskiego, tak że ich straty były stosunkowo minimalne.

To pozwoliło im już odwodami poszczególnych odcinków mocno niepokoić i ostro przeciwnać w tych miejscach, gdzie piechota austriacka na drugi brzeg rzeki się przedostała.

Żmudne i z wielkim bohaterstwem wybudowane dwa mosty pontonowe w ciągu ostatnich dwóch dni, te jedyne drogi komunikacyjne i łączności z pozostałą armją, znikły w przeciągu jednego dnia bez śladu.

Wszystkie siły austriackie zatem, znajdujące się na drugim brzegu były od tej chwili odcięte. Po trzech czy czterech dniach, sytuacja ich stała się nad wyraz groźna.

...Włoskie siły przeciwnacerające – odcinki zajęte tuż przy brzegu od 200 mtr. do 2-ch klm, w głąb – z tyłu zaś Piava, groźna, z każdym dniem wzbierająca wodą – mosty zerwane – łączność zerwana – zaopatrzenie niemożliwe...

A deszcz jak na złość leje i leje, bez przerwy – chmury i mgła na 50 do 200 mtr.

Jedynym ratunkiem w tej sytuacji pozostało nawiązanie łączności z dowództwem i tyłami przez lotników.

Nadeszły dni pamiętne!

Przedewszystkiem chodziło wyższemu dowództwu o stwierdzenie pierwszej linii własnych wojsk, o której nie posiadało zgoła żadnych wiadomości.

Płachtami przepisowenii okazało się to niemożliwe, gdyż płachty te były częściowo przez piechurów (jak to zwykle bywa) do innych celów użyte, po drugie z powodu deszczu i panujących brudów w okopach (co jest zrozumiałe) zmoknięte i brudne nie do poznania, od ziemi się zatem wcale nie odróżniały.

Znalazło się jednak wyjście, gdy po próbie na lotnisku okazało się, że nawet w czasie ulewnego deszczu biała rakietą, wystrzelona tuż przed siebie w ziemię, wydając na przeciąg 1-ej do 2-ch minut gęsty śnieżno - biały kłębek dymu, który znakomicie z wysokości do 1000 mtr. zaobserwować można.

Po tym odkryciu jeden z moich kolegów rzucił za zgodą wyższego dowództwa nad piechotą nakaz wykazania pierwszych linii, takimi białymi dymkami, tak że nazajutrz stwierdzenie pierwszych linii znakomicie się udało.

Ale na tam nie koniec.

Drugim ciężkim zadaniem było zaopatrzenie odciętych na drugim brzegu oddziałów.

Tam już panował głód i rozpacz. Sam widziałem biednych piechurów, klęczących na ziemi i wyciągających ręce do nas przelatujących lotników.

A więc wypełniliśmy zadanie zupełnie nowe, dotąd niespotykane i niepraktykowane. Było to zadanie zaopatrywania wojsk odciętego odcinka. Przedmiotami zaopatrywania tego były: żywność, amunicja i materiały sanitarne. Do tego zadania zostały ze zrozumiałych względów całe eskadry użyte. Odbywało się to w ten sposób, że naładowany temi kosztownościami samolot, przelatywał nad pozycjami zupełnie nisko zrzucając zawartość samolotu a więc: amunicję karabinową, konserwy, ćwibak, chleb, sól, słoninę, papierosy i t. p. oraz inne materiały pierwszej potrzeby.

Amunicji artyleryjskiej naturalnie nie było sposobu dostarczyć. To też artylerja austriacka, znajdująca się w tych miejscach ucichła wkrótce zupełnie z braku amunicji.

Łatwo sobie wyobrazić, że zadanie lotników było bardzo niewdzięczne i niezwykle ryzykowne, gdyż pas pozycji austriackich oraz fatalna pogoda – o której wspomniałem – zmuszały do bardzo niskiego krążenia nad pozycjami.

W tych oto warunkach straty lotników były bardzo wielkie. Dużo maszyn zostało zestrzelonych, dużo musiało z powodu defektów motoru „siadać tu i tam”, kilka nawet w nurtach Piavy.

I mnie było danem zakosztować zimnej kąpieli,

Ofenzywa ta jak wiadomo się nie udała. Koniec sił austriackich, będących w wyżej opisanem położeniu, był nie wesoły.



## Cesarska przygoda



ilkę dni urlopu w naddunajskiej stolicy przeszły, jak miły sen. Wróciłem na front nie przypuszczając, że będzie to po raz ostatni. Ponieważ istniał zwyczaj odwiedzania kolegów, pracujących w wyższych dowództwach, zatrzymałem się po drodze w Udinie i zaszedłem rankiem do szefostwa lotnictwa frontu.

Tam spotkałem niespodziewanie kilkunastu oficerów z węgierskiej eskadry lotniczej. Byli to dawni znajomi i towarzysze broni, i oni odwiedzali „wysokie progi” nie lekceważąc wielmożnych dygnitarzy. Wszyscy mieli doskonale humory, roześmiani, rozbawieni, stwarzali beztroski nastrój, któremu nie można było nie poddać się. Nic dziwnego – cała kompanja spędziła noc na zawadjackiej hulance. Dowiedziałem się od nich, że zaraz wyjeżdżają samochodem do naszych kwater przyfrontowych. Korzystając z tak odpowiedniej okazji, przyłączyłem się do wesołej paczki.

Samochód marki „Raba” należał do kategorii sanitarnych, o sile 35 H. P. W karoserii umieszczone były dwie ławki, na których 8 osób z łatwością mogło się ulokować. Prowadził maszynę sam dowódca eskadry por. E. W głowach mych towarzyszy szumiały jeszcze echa przebytej zabawy. Odrazu z miejsca ruszono przez ulice z junacką fantazją. Nucono swawolne piosenki kabaretowe, lub opowiadano sobie

nawzajem nocne epizody; co chwila rozlegały się wybuchy śmiechu. Na zakrętach podrzucani byliśmy, jak piłki, a przerażeni przechodnie skwapliwie usuwali się z drogi.

Wreszcie zniknęły z przed oczu szeregi domów i przed nami otwarła się rozległa przestrzeń. Równa, doskonale utrzymana szosa tworzyła prawie idealnie prostą linię. Wokół rozpościerał się cudny włoski pejzaż. Rozpalone, suche powietrze zdawało się być żarem. W górze wisiało sklepienie włoskich błękitnych niebios.

Dowódca dodał gazu i samochód mknął jeszcze prędzej. Drzewa, krzaki, winnice, pola i siedziby ludzkie zjawiały się i znikwały niczem na jakimś wariackim ekranie. Za nami rósł pióropusz skłębionych huraganów kurzu. W tym zawrotnym pędzie minęliśmy kilka mniejszych osiedli, oraz miasto Casarsa nad rzeką Tagliamento (znane wówczas na całym froncie z 2-ch przepięknych hal dla sterowców, które się tam znajdowały), by dalej dążyć w kierunku na Por-denone. Porucznik doprowadził szybkość do najwyższego napięcia, jazda zdawała się wprost szaloną. Fale rozcinanego powietrza wstrzymywały oddech.

Minęliśmy właśnie słaby zakręt szosy, gdy hen, daleko przed nami ukazała się ledwo dostrzegalna, opadająca smuga pyłu. Jakies auto musiało jechać tą samą drogą. Dogonimy je, jak pełzającego żółwia, pomyślałem, I istotnie mały z początku obłok kurzawy rósł nieprawdopodobnie szybko, a nasz kierowca ani myślał zmniejszyć zawrotnej szybkości; rozgrzany oszołomijającą jazdą chciał arogancko wyprzedzić nieznaną podróżnych. Po paru chwilach zniknęliśmy w obłoku kurzawy i mignął nam błyskawicznie kadłub mijanego auta, raz, drugi, trzeci. Czy nam się dwoiło w oczach? Nie. Migawkowe obrazy powtarzały się. Zaskoczeni zostaliśmy nieprzewidzianym faktem. Była to długa kolumna samochodów. Nasz kierowca nie chciał i nie mógł już zatrzymać rozbieganej maszyny, więc pędziliśmy dalej, ocierając się nieledwie o osie jadących pojazdów, zasypując siedzących pasażerów kłębami pyłu. Nasz dowódca zasiadł się głębiej, silniej ujął ster i z determinacją mknął dalej, A kolumna okazywała się coraz dłuższą. Wzrok nasz zdążył się już przyzwyczaić do tych mgnień i zaczął łapać obrazy z szybkością aparatu filmowego. Wszyscy zwróciliśmy

uwagę na mijane indywidua, zdążyliśmy spostrzec błękitne czapki, złote bączki i paski (znane pod narwą „Gehirnproteze'y”).

A więc byli to oficerowie sztabu generalnego, Sztabowcy sztywni, z wciągniętymi rękawiczkami, robili miny obrażonych bogów i wykonywali rozpaczliwe gesty, grożąc nam i wskazując przed siebie, Czekala nas większa awantura. Jedynym ratunkiem mogła być ucieczka z największą szybkością na jaką stać motor. Tak dopędziliśmy samochody jadące na przedzie, Zaczęły nam migać nie tylko błękitne czapki, ale patki i lampasy generalskie. Sytuacja stawała się coraz gorszą. Musiały to być grube ryby, Lecz nie mieliśmy już czasu na refleksje.

Zrównaliśmy się z czołowem autem, rzucając szybkie jak myśl spojrzenia. Włosy stanęły nam dębem, ciałem wstrząsnęły zimne dreszcze. Ujrzelśmy twarz, znaną z tysiącznych portretów każdemu obywatelowi państwa. W samochodzie siedziała we własnej osobie Jego Cesarska i Królewska Mość Karol I-szy, pan życia i śmierci wszystkich poddanych monarchji austro-węgierskiej, a obok niego, z marsowem obliczeni, w pełni błyszczących orderów i gwiazd, dowódca frontu – feldmarszałek von Boroewic...

Ale przy naszym pędzie, choćbyśmy spotkali nawet władcę całej ziemi, nie zdołalibyśmy wstrzymać maszyny. I w ten sposób jednemu z możniejszych tego świata dostała się porządna porcja kurzu w oczy, a jego niepokalanej czystości mundur stał się podobnym do młynarskiego drelichu. Jak na owe czasy, był to szczyt zuchwałości. Zdążyliśmy tylko zobaczyć, że „Najjaśniejszy Pan” wstał z siedzenia i momentalnie zasłonił nam widok szarawo-biały pył.

Nie mogło nas spotkać nic gorszego. Wszyscy, szczególnie nasz kierowca, mieliśmy przed sobą ładną przyszłość. Pocieszaliśmy się nadzieją, że może przy tej niebywalej szybkości nikt ze świty cesarskiej nie zdążył przeczytać numeru naszego samochodu i nie miał czasu przyjrzeć się naszej maszynie, zresztą może uda się nam zginąć w poplątanym labiryncie dróg włoskich. Nie było chwili do stracenia, więc mknęliśmy dalej w tym wściekłym galopie, już bez junackiej fantazji i z rozpaczą

ściganego szaraka. Co chwila ktoś oglądał się za siebie, spodziewając się lada moment pościgu. Ale biała wstęga gościńca była pusta.

Tak upłynęło kilka męczących minut. Zrobiliśmy kilka skrętów, a pogoń nie zjawiała się. Odetchnęliśmy z ulgą. Porucznik zwolnił nawet bieg naszego samochodu. Zrobiliśmy jeszcze kilka dobrych kilometrów, gdy wtem nagle wyrosła przed nami niespodziewana przeszkoda. Szosę przecinał szlaban kolejowy i jak na złość tor był zamknięty, gdyż nadchodził pociąg. Nie mieliśmy na to rady. Widocznie los wziął się na nas. Wszyscy obejrzelśmy się poza siebie, skąd mógł przybyć oczekiwany „wróg”. I nadszedł. Podjechało do nas szybko jakieś auto z cesarskiej kolumny. Szofer zahamował gwałtownie, a z ekipażu wysiadł podpułkownik sztabu generalnego.

Byliśmy pewni, że nie przywiózł nam zaproszenia na dworskie przyjęcie. Spojrzał na nas ponuro i służbowo – i cierpkim tonem oznajmił:

– Z rozkazu dowódcy frontu zgłoszą się jutro wszyscy panowie do karnego raportu w Udine.

Jego słowa brzmiały nam natrętnie w uszach do końca tej pamiętnej podróży. Co to będzie? To może być nazwane obrazą majestatu! Nie potrafiliśmy sobie nawet wyobrazić, jak zaznaczy się niełaska monarsza. Gdy pierwsze przygnębienie przeszło, z apatyczną rezygnacją, wyczerpani nadmiarem wrażeń, udaliśmy się na spoczynek, by nazajutrz punktualnie i w komplecie stawić się przed sądem ostatecznym znanego ze srogości Chorwata.

W duchu przeklinałem chwilę, w której przyłączyłem się do tej warjackiej paczki, kładąc zdrową głowę pod ewangelję. Nie jest zbyt przyjemnie pokutować za cudze wybryki. Raport karny za takie przewinienie pociągnie za sobą ładne konsekwencje.

Ze spuszczonei głowami stanęliśmy przed feldmarszałkiem. Objął nas piorunującym wzrokiem. Z właściwą sobie porywcznością i energią zaczął swoją przemowę. Dziesiątki nauk moralnych, gróźb, nagan i wymyślań stworzyły przygnębiający łańcuch. W ustach generała postępek nasz przekształcił się w zbrodnię potworną, uczuliśmy się marnymi robaczkami, które niegodne są pełzać po ziemi, a biorąc rzeczy bardzo realnie, drżeliśmy na myśl o wyroku, mającym za chwil parę spaść



na podłych nędzników. Ekscelencja, zmęczony tem niezwykle kazaniem, już zaczął dyktować swemu szefowi sztabu rodzaje tortur, którym mieliśmy być poddani, gdy strzeliło mu do głowy zakończyć swój monolog genialnym zdaniem, któreby, wykazując najdobitniej ogrom naszego grzechu, wzbudziło najwyższą skruchę i pokorę. Przeto obrzucił nas przenikliwym spojrzeniem i rzekł:

– Wiecie panowie, co Jego Cesarsko Królewska Mość powiedziała wczoraj, po tem co zaszło?

Zapanowało głucho milczenie. Nikt oczywiście nie śmiał pisnąć słówka.

– Tak bezczelni mogą być tylko lotnicy!... Te słowa wywołały na twarzach wszystkich skazańców niewidoczny prawie wyraz pewnej próżnej dumy, połączonej z zadowoleniem. A więc skutek wprost przeciwny, niż ten, jaki zamierzał osiągnąć wysoki zwierzchnik. Ale był to tylko moment. Przybraliśmy natychmiast z powrotem miny ubolewających winowajców.

Nagle stało się coś nieoczekiwanego. Na lewym skrzydle szeregu rozległ się wybuch niepohamowanego śmiechu. To jeden ze skazańców nie potrafił ukryć swych istotnych uczuć. Wystąpiły na nas siódme poty, skamienieliśmy w przerażeniu. Łysy generał zzieleniał ze złości i widać było, że jego wściekłość może przejść w dziką furję. Głosem, który drgał naprzemian najwyższem oburzeniem i gniewem, wrzasnął:

– Miałem polecenie J. C, K. Mości nie karać panów, dać tylko ostrą naganą, teraz widzę jednak, że zmuszony jestem wszystkich zamknąć – a zwracając się do nieszczęśnika krzychał – poruczniku, posiedzi pan 4 tygodnie w areszcie odwachowym, wszyscy pozostali otrzymują 4-tygodniowy areszt domowy. Karę odbyć po wojnie. Abtreten!

Zgnębieni wracaliśmy do swych kwater. Działo się to w czerwcu 1918 r, W parę miesięcy później monarchja rozpadła się na cząstki, dając początek nowego bytu wyzwolonym ludom. Wielcy dostojnicy dworu i dygnitarze wojskowi zmienili się w wykolejeńców życiowych, a nasze kary pozostały jedynie w składach archiwalnych dokumentów.



## Eljen Mikoszy



Sierpień 1918 roku był niezmiernie gorący. Ziemia jak gdyby rozpalila się pod wpływem słonecznego żaru i tytanicznych zmagania, prowadzonych przez miliony zapaśników. W taki właśnie upalny dzień, zmęczeni dwukrotnym patrolowym lotem do naszych włoskich sąsiadów, wylądowaliśmy koło południa na własnym lotnisku. Wskoczyliśmy z naszych „kist'ek" i mimo całego zapału do powietrznych spacerów z uczuciem błogiej ulgi dotknęliśmy stopami ziemi. Należy pamiętać, że każda taka wyprawa na drugą stronę frontu mogła się smutno skończyć, bo przeciwnicy niezbyt uprzejmie przyjmowali nieproszonych gości i szczęśliwy powrót za każdym razem trzeba było uważać za łaskawy uśmiech fortuny.

Wolnym krokiem, omawiając żywo dopiero co przebytą wyprawę, wracaliśmy do swoich siedzib. Wtem do naszego dowódcy podszedł jakiś mały, lecz zgrabny i dobrze zbudowany kapral. Wyprężył się, jak struna, zsalutował i energicznym głosem zameldował swój przydział do eskadry. Wszyscy spojrzeliśmy z ciekawością na nowego kolegę.

Oczy jego miały wyzywający i junacki zarazem wyraz, a pierś pokryta gęstym rzędem medali i krzyżów świadczyła o odwadze przybyłego pilota. Pierwsze słowa,

wypowiedziane przez niego zdradziły odrazu ten charakterystyczny akcent dla Węgrów, mówiących po niemiecku. Na zadawane przez naszego porucznika pytania odpowiadał krótko, lecz pewnie.

Usłyszeliśmy treściwy opis służby wojskowej kaprała Beli Mikoszy'ego, bo tak się nazywał. Od wybuchu wojny do 1917 r. służył w piechocie węgierskiej (honwedów), walcząc z Moskalami, później skończył polową szkołę pilotów i znowu wrócił na front rosyjski, ale już jako lotnik. Lecz spokój na północnym froncie znudził się widocznie małemu zuchowi, więc na własną prośbę został przeniesiony na bardziej ciekawy teren wojny jakim był bezsprzecznie front włoski.

Ostatnio skończył polową szkołę myśliwską (Jagdfliegerschule) w Udine (Campo Formido, miejscowość historyczna, gdzie Napoleon zawarł słynny traktat pokojowy z Austrią w roku 1797), poczem przydzielono go do naszej eskadry. Ze słów jego bił ten gorący zapał do latania, który cechuje każdego młodego pilota. Patrząc bacznie na tego wojaka można się było w nim domyślać nieustraszonego bojowca, który nie zawaha się spojrzeć śmierci prosto w oczy.

Kapralik nasz zrobił na nas niezwykle korzystne wrażenie. Ucieszeni więc przybyciem tak obiecująco zapowiadającego się „asa” uścisnęliśmy po kolei jego dłoń, poczem wróciliśmy do przerwanej dyskusji.

Mikoszy zaś poszedłby pewno w chwilowe zapomnienie, gdyby nie dziwne i zwracające uwagę, jego zachowanie się. Podeszedł on mianowicie do wielkiej lunety stojącej w pobliżu namiotów płatowcowych i zaczął przez nią uważnie oglądać horyzont. Luneta ta, trzeba wiedzieć, służyła do obserwacji nieba, a dawała tak duże powiększenie, że można, było obserwować nawet załogę własnych i nieprzyjacielskich balonów na uwięzi.

Właśnie na zachodniej stronie nieba wzdłuż; brzegów słynnej dziś Piawy rozciągała się długa linja włoskich i austriackich balonów obserwacyjnych. Tam to skierował swe obserwacje mały Bela. Ale widocznie powodowało nim coś więcej, niż zwykła, ciekawość, gdyż kilkakrotnie spoglądał przez lunetę; i odchodził od niej w głębokim zamyśleniu, mrużąc coś do siebie. Robił wrażenie pochłoniętego jakimś

rozważaniem. Po jego ruchach nerwowych i nieskoordynowanych poznać można było, że toczy się w nim tajemnicza, wewnętrzna walka. Wreszcie po raz ostatni podszedł gwałtownie do lunety, przyłożył oko do szkła, precyzyjnie wyregulował śrubę mikrometryczną obiektywu i długo, długo patrzył w jeden, punkt, a gdy skończył, zdecydowanym już i szybkim krokiem podszedł do dowódcy, który właśnie skończył omawiać ostatni lot. Wyprostował się znowu jak świeca i tonem drżącym od wzruszenia, jednym tchem wyrecytował:

– Panie poruczniku, kapral-pilot Bela Mikoszy prosi posłusznie o pozwolenie dokonania ataku na ten duży żółty balon...

Meldunek ten był dla nas piorunem z jasnego nieba. Wszyscy spojrzeliśmy w kierunku wskazanego balonu. To się jeszcze w naszej eskadrze nie zdarzało, żeby nowicjusz wprost prawie z pociągu, wsiadał do samolotu i szybował na wroga. Tego człowieka musiała trawić jakaś zagadkowa gorączka walki. Ze zdumieniem wpatrywaliśmy się w wyprężonego kaprała.

Dowódca był tą prośbą wprost zaskoczony i już miał zamiar odpowiedzieć coś w rodzaju stanowczej odmowy, lecz pod wpływem błagalnych oczu tego szaleńca odbiło się na jego obliczu pewne wahanie i po chwili milczenia, uśmiechając się spytał:

– Chłopie, czyś przypadkiem zmysłów nie postradał, – czyż tak odrazu? Trzeba przecież przejść całą szkołę bojową i praktykę w eskadrze, wykonać kilka wspólnych ataków i potem dopiero rzucać się na nieprzyjaciela!

Zwierzchnik znów zamilkł, ważąc na moment swą decyzję a następnie zagadnął:

– A czy umiesz dobrze latać na D. 3 (tak nazywał się typ używanych w eskadrze płatowców myśliwskich) i strzelać dobrze z kulomiotów?

– Tak jest, panie poruczniku, uczyłem się i umiem – brzmiała stanowcza, nie pozostawiająca żadnych wątpliwości odpowiedź małego kaprała.

Wówczas dowódca podszedł do lunety, spojrział przez nią dłużej i odwrócił się do zastygłego w służbowej postawie pilota. Spojrzenia ich skrzyżowały się. Wreszcie porucznik położył dłoń. na ramieniu podwładnego i rzekł:

– Leć!

Decyzja dowódcy była dla nas równie wielką niespodzianką, jak prośba tego junaka. Błyskawicznie z twarzy Mikoszego uderzyła niewysłowiona radość. Skoczył jak oparzony, w dzikich okrzykach, wykonując nieokiełznane ruchy, przypominające jakiś egzotyczny taniec afrykański, to znów biegał, zacierając dłonie i wybuchając kaskadami niepohamowanego śmiechu. Jednym słowem szalał z całym temperamentem na jaki stać było jego gorącą krew węgierską. Wkrótce jednak uspokoił się, a nawet stał się poważnym. Spiesznie, jakby się bał, że dowódca może jeszcze odwołać swe postanowienie, włożył „combinaison”, kominiarkę, okulary i wskoczył do wskazanej przez szefa-pilota maszyny.

Wkrótce motor zawarczał potężnie, rozszedł się mdły swąd benzyny, samolot dał kilka lekkich susów po ziemi i jak strzała silnie naciągniętego łuku prysnął w powietrze, Byliśmy oszołomieni szybkością akcji, która rozgrywała się w naszych oczach. Opanowała nas gorączkowa ciekawość. Wszyscy cisnęli się do lunety, niektórzy kazali biec ordynansom do pobliskich kwater po zeissowskie lornetki. Madziar prowadził swoją maszynę niziuteńko nad samymi prawie wierzchołkami drzew wprost na żółtego wroga. Był to nowy balon zaledwie przed paru dniami sprowadzony na front. Po chwili widzieliśmy już tylko maleńki punkcik na horyzoncie, który wreszcie znikł nam z oczu.

Zagrożona kicha robiła wrażenie jakiegoś wspaniałego ptaka, leniwie kołyszącego się na tle przejrzystego błękitu niebios. Lunety mieliśmy doskonale. Przez nie mogliśmy widzieć nawet obsługę, tego potężnego kolibra.

Bela Mikoszy tymczasem pędził ciągle nad samą ziemią. Wybrał on ten sposób ataku, przy którym podlatuje się nisko pod sam balon i nagle wzbija się do góry, pakując w odpowiednim momencie mniej-więcej na 50 m. porcję naboju zapalających powłokę balonu. Metoda ta jest świetna, gdyż pozwala na nagłe zaskoczenie przeciwnika i utrudnia ostrzeliwanie atakującego samolotu, ze względu na bezpieczeństwo własnego balonu, jednak wymaga od pilota, wykonywującego natarcie trzech rzeczy, które nie są znowu tak pospolite wśród przeciętnych śmiertelników, a mianowicie: idealnie zimnej krwi, bajecznie pewnej ręki na sterze i cynglu zarazem, jak również iście jastrzębiego oka.

Z lunetami na oczach, w najwyższym napięciu nerwów śledziliśmy ten piekielnie ryzykowny atak. Mikoszy po chwilowym ukazaniu się zniknął na nowo z horyzontu. Sekundy wydawały się godzinami. Balon zaś, huśtany lekkimi podmuchami wiatru bujał się ciągle majestatycznie w przestworzach.

Nagle ukazał się aparat naszego kaprała. Szaleniec poderwał gwałtownie maszynę i piął się prawie pionowo ku górze, coraz bliżej, bliżej ku złotemu wrogowi.

W tym momencie obserwatorzy balonu zauważywszy widocznie w ostatniej chwili zbliżającego się napastnika z rozpaczą ptaków schwytych w sidła miotali się w koszu. Byliśmy przekonani, że są skazani na niechybną zagładę.

Nasza ciekawość doszła do kulminacyjnego punktu.

Wtem balon zaczął gwałtownie opuszczać się na dół. Widocznie obsługa pomocnicza, przebywająca na ziemi, spostrzegła napastnika i próbowała jeszcze ocalić tego kolosa gwałtownym ściągnięciem. Lecz było już zapóźno. Obserwatorzy w koszu uważali, że jest to ostatni dla nich moment ratunku i z determinacją straceńców zapewne wyskoczyli w powietrzną przepaść. Mikoszy natomiast rozpoczął swoją śmiercionośną zapalną serję.

Tymczasem dwie czarne pałeczki spadały gwałtownie ku ziemi, Za chwilę nad każdym z tych punkcików wyrosły jakieś parasole, lecz zaraz ich szybkość zmniejszyła się znacznie. Nie chciała się wprost wierzyć, że to są ludzie. Zdawało się, że mamy przed sobą karkołomny film amerykański, a nie przerażającą rzeczywistość,

Bela jednak w tym zawrotnym pędzie widocznie chybił, gdyż balon ściągnano w dalszym ciągu szybko ku dołowi. Przez sekundę jeszcze aparat nikał ku górze, jednak kaprał momentalnie ocenił swą pomyłkę. Zawzięty szaleniec postanowił widocznie naprawić swój błąd i rzucić się teraz z góry jak sęp na uchodzącego wroga.

Wściekłym wirażem obrócił aparat na miejscu. Maszyna przez krótką chwilę zastygła w bezruchu. I w tej właśnie sekundzie skrzydła samolotu prysnęły gdzieś w dal, a kadłub z błyskawiczną szybkością począł spadać na dół .....

Wstrzymaliśmy oddech, krew przestała krążyć nam w żyłach, zamarliśmy w przerażeniu z wzrokiem utkwionym w niebo. Zdawało się, że śmierć wzięła już w swe zimne objęcia węgierskiego junaka.

Nagle z lecącej bezwładnie maszyny oderwał się kadłub ludzki. Ten warjat nie stracił jednak bajecznej przytomności umysłu i wyskoczył ze spadochronem. Nasze jestestwa opanowało tylko jedno pytanie: czy zwodniczy spadochron, który był jedyną deską ratunku, otworzy się! W mózgach nie było miejsca na żadne inne rozważanie.

Lecz nasz narwany wojak miał fenomenalne szczęście. Pan Bóg miał go w swej opiece. Liny spadochronu uniosły się i wyprężyły, a Mikoszy wolno już zaczął spadać ku ziemi. Wydaliśmy radosny okrzyk. Nie było przecież wśród nas ani jednego, któryby nie pragnął gorąco ocalenia nowego kolegi.

Przerazający przed chwilą swym tragizmem obraz przeistoczył się w ekscentrycznie komiczne widowisko.

Wzdłuż całego odcinka frontu tysiące żołnierzy i oficerów i to zarówno włoskich, jak i austriackich, z lornetkami przy oczach śledziło przypuszczalnie ten osobliwy spektakl. Z żadnej strony nie odezwała się ani jedna bateria, nie padł ani jeden strzał, w czasie, gdy na tle niepokalanego błękitu niebios opadały trzy ciemne punkciki. Niczem listki zerwane wicherem lecieli zgodnie tuż prawie obok siebie baloniarzy włoscy, a nad nimi nasz biedny Bela, zacięci przed momentem przeciwnicy.

Żółty olbrzym, jakby przerażony tem co zaszło, przytulił się prawie do ziemi, gdy samolot Mikoszy'-ego dawno już leżał zdruzgotany na terenie nieprzyjacielskim.

Los wplata w naszą przeszłość nieznanne węzły. Dzielny sokół, zamiast jeszcze jednej gałązki do swego bogatego wieńca sławy bojowej, doczekał się sideł niewoli, a my byliśmy odurzeni tem niezwykłym, migawkowym tempem zdarzeń.

Lotniry walczą ze sobą na śmierć i życie, lecz potrafią okazać rycerskość nawet w stosunku do wrogów i nie odmawiają nikomu tej przysługi, by uświadomić druhów bojowych o losie ich towarzyszy broni.

Nazajutrz jeden z płatowców włoskich, przelatując nad lotniskiem zrzucił nam list z wiadomością o niefortunnym debiucie kochanego śmiałka. Chwała Bogu wszyscy

szczęśliwie wylądowali. Niedługo później zawierucha bojowa ucichła, a my wróciliśmy do ojczystych stron.

Bela Mikoszy zapewne również. — Eljen! Mikoszy.





## Bohater z za oceanu



ojna szalała na polach Europy, wchłaniając coraz to nowe kraje i ludy, porywając milionowe rzesze w wir tytanicznych zapasów. Los zrobił i mnie czynnym uczestnikiem tych Walk na froncie włoskim, tam, gdzie zdobycie każdego szczytu opłacane było kosztem tysięcy istnień ludzkich i gdzie potoki górskie spływały krwią wielu bojowników.

Chwilowo zajmowaliśmy lotnisko w pobliżu małego miasteczka Pordenone. Pewnego dnia podczas śniadania w kasynie rozległ się przytłumiony, a przeciągły sygnał polowego telefonu. Jeden z nas podszedł do aparatu. Rozmowy umilkły – wszystkich ogarnęło zaciekawienie. Twarz kolegi, odbierającego fonogram, ożywiła się; słuchał uważnie, poprosił o powtórzenie nazwy jakiejś miejscowości, poczem rzucił słuchawkę i zwrócił się z meldunkiem do naszego dowódcy: – „Panie kapitanie, komendant placu w P. zawiadamia, że na wschód od Pordenone został zestrzelony przez landszturmistów niemieckich płatowiec nieprzyjacielski, który leży przy samej szosie do Casarsa”.

Wiadomość ta wzbudziła ogólne poruszenie; porzuciliśmy posiłek, by niezwłocznie podążyć na miejsce wypadku. Dowódca kazał szoferowi podjechać i za

chwile usłyszeliśmy przed domem niecierpliwe warczenie naszego Mercedesa. Gorączkowe wsiadanie, trzask zamykanych drzwiczek i galop z miejsca. Nasze auto mknęło krętymi drogami z szybkością strzały; nam jednak zdawało się, że chwile wloką się dziwnie ospale; w mgnieniu oka przebiegliśmy ulicę miasteczka, nawołując niecierpliwie kierowcę do jeszcze prędszego tempa. Wpadliśmy w rozpęd wyścigowy. Bo istotnie były to wyścigi po myśliwski łup grubej zwierzyny – utarło się bowiem wojennym zwyczajem, że w razie zestrzelenia lub przymusowego lądowania nieprzyjacielskiego samolotu (z wyjątkiem niewątpliwych faktów), właścicielem trofeów i ewentualnych jeńców stawała się ta eskadra, której przedstawiciele najpierwsi dopadli obezwładnionego aparatu. Wyprzedziwszy w szalonym pędzie jakieś auto, pędzące w tym samym, co my, kierunku, minęliśmy jeszcze jeden karkołomny zakręt i oczy nasze ujrzały szary żołnierski tłum, zwarty dokoła czegoś na ziemi. Tuż obok na szosie stały już dwa samochody. Doznaliśmy przykrego zawodu, – te auta świadczyły, że inni nas ubiegli. Warjacka jazda była daremną... Nie chcieliśmy jednak dać poznać naszego rozczarowania nikomu. Szofer, jakgdyby przeczuwając naszą intencję, nie zwolnił zawadiackiej szybkości ani na jotę, przycisnął pedał, rozległ się przeraźliwy świst sygnału... przez chwilę zdawało się nam, że pomkniemy dalej... ale kierowca, niczem mistrz, który gwałtownym akordem kończy niespodziewanie swą kompozycję, w ostatnim momencie błyskawicznym ruchem zamknął gaz, schwycił hamulec i zgasił motor, aż koła zaryły się w ziemię, a z pod opon buchnęły kłęby dymu. Stanęliśmy. Przez twarz naszego dowódcy przemknął cień zadowolenia, my ochłonęliśmy z wrażenia i flegmatycznie, z godnością wysiedliśmy z maszyny.

Żołnierze rozstąpili się i ujrzeliśmy „kraksę”: zbitą, bezładną masę żelaziwa, drzewa i blachy, splot paralitycznie powyginanych prętów, lin i śrub. Z rozstrzaskanego kadłuba sterczały jeno bezładnie ku niebu szkielety skrzydeł, niczem u zestrzelonego w locie ptaka; mdła woń benzyny mieszała się z zapachem spalenizny, – na ziemi stały kałuże krzepnącej krwi. W tem wszystkim czuć było straszną rękę śmierci, Ogarnąłem wzrokiem całość i na szczątkach skrzydeł dostrzegłem ku swemu zdumieniu godła

amerykańskie. Po raz pierwszy więc mieliśmy możliwość przekonania się, że głuche wieści, od pewnego czasu krążące, nie były zwykłą plotką frontową. Jankesy są nad Piavą. Nie byłem dyplomata, ale po żołniersku rozumiałem, że „nec Hercules contra plures”. Do niedawna mieliśmy do czynienia tylko z Włochami, – w ostatnich dopiero okresach walki zjawili się na tym froncie lotnicy angielscy i francuscy, no i jak się okazało – amerykańscy. Ci nowi przeciwnicy zaopatrzeni w mnóstwo małych bomb i ręcznych karabinów maszynowych, krążyli na zwinnych myśliwskich aparatach, jak stada złośliwych os, to znów pojedynczo lecieli daleko, na nasze tyły, by w pewnym momencie spadać niby jastrzębie na upatrzone ofiary. Ale oprócz nowych metod i środków walki, przywieźli oni z sobą coś więcej, bo entuzjazm i niezłomną wiarę w zwycięstwa, te największe skarby walczących, u nas było już tylko – znużenie i rezygnacja.

Patrząc na szczątki samolotu, zrozumieliśmy, że musiała go prowadzić ręka jednego z owych śmiałków. Obok „kraksy” leżały zdruzgotane zwłoki lotnika. Obnażyliśmy głowy, na obliczach osiadła zaduma. Na chwile zapanowała cisza. Z przygnębiającego milczenia wyrwało nas warczenie podjeżdżających samochodów. Były to dwa auta sanitarne. Dlaczego aż dwa? – zadałem sobie w duchu pytanie i spojrzałem wokoło; o kilkanaście kroków od rozbitego samolotu, wśród gromady żołnierzy niemieckich leżały zwłoki kilku landszturmistów; między żywymi też można było dostrzec kilku rannych, broczących krwią jeszcze. Nie mogliśmy tego wszystkiego zrozumieć; dopiero opowiadanie niemieckiego porucznika wyjaśniło nam całą sprawę. Oficer ten jako dowódca bataljonu maszerował na czele swej kolumny, mając stosownie do rozkazu zmienić miejsce postoju. Przesunięcia dokonywano na tyłach, więc marsz odbywał się bez żadnych szczególnych środków ostrożności, – gdy wtem nagle na skraju horyzontu, gdzieś wysoko, ukazał się maleńki czarny punkcik, który rósł z nieprawdopodobną szybkością, lecąc wprost na leniwie posuwającą się kolumnę. Lotnik z niebывałym zuchwalstwem opuścił się nieledwie na głowy piechurów i plunął gradem morderczych pocisków. Szeregi landszturmistów załamały się i rozprysły niby bryły rzuconej ziemi.

Napastnik zaś, prócz odwagi, wykazał niezwykłą zaciętość, nie zmieniając bowiem wysokości, zataczał maleńkie misterne wiraże, nie przerywając zabójczych salw. Zdawało się, że się zaślepią własnym mistrzostwem, krążąc niczem sęp nad oszołomioną ofiarą. Było to szaleństwo, które skończyło się dlań tragicznie. Wprawdzie bataljon zaskoczony był nagle, wprawdzie nie jeden z jego wojaków bardziej się już nadawał do pogawędki w piwiarni niż do żołnierskiego rzemiosła ale przecież byli to ludzie otrzaskani z wojną, wzięci w karby żelaznej pruskiej dyscypliny. Gdy ociążali nieco pospolitacy ochłonęli z pierwszego wrażenia, zaczęli się zbierać w mniejsze grupki i ostrzeliwać napastnika pod osłoną gęstych zarośli przydrożnych. Samolot na wysokości kilkunastu metrów był idealnym celem nawet dla najgorszych fuszerów i wśród setek wystrzelonych kul bodaj jedna musiała być trafna. To też maszyna, w pewnej chwili, miał wykonać praktykowaną w tych wypadkach „górkę”, nagle z całą siłą i na pełnym gazie runęła o kilkadziesiąt metrów naprzód, druzgocąc się na szczątki.

Wyobrażam sobie, jaka radość musiała ogarnąć cały oddział. Ale podczas wojny wrażenia szybko po sobie następują. Przestrasch, a później radość minęły, pozostało natomiast krwawe żniwo walki. Ciała zabitych leżały sztywne, uśpione na wieki. Poległych otaczali towarzysze broni, którzy stojąc w gromadach z ożywieniem opowiadali sobie wzajemnie szczegóły zdarzenia. Kto jednak bystro spojrzał po fizjonomiach zebranych, mógł dojrzeć w nich smutek i zamyślenie. Każdy uświadomił sobie, że to zwykła a jednak tak straszna rzeczywistość, każdy rozumiał również, że może on tak samo za dni kilka zamknie na zawsze powieki. Zawziętość ustąpiła z serc, ranni potrzebowali pomocy, umarli – szacunku. Landszturmiści pomagali sanitariuszom przy opatrywaniu i przenoszeniu kolegów. My zaś zajęliśmy się zwłokami pokonanego przeciwnika. Co chwilę jeszcze nadjeżdżały samochody, przywożąc oficerów z okolicznych eskadr, gdy tymczasem groźny przed chwilą przeciwnik leżał spokojny, obojętny już na wszystkie rzeczy ziemskie,

Osoba zabitego wzbudziła bliższe zainteresowanie. Twarz miał poszarpaną, pokrytą grudami czerniałej i zastygłej krwi. Był to wróg, ale godny uznania i towarzysz broni. Jeden z obecnych pomału i ostrożnie zdjął czapkę z głowy

nieboszczyka. I wtedy ukazał się nam zdumiewający widok: włosy umarłego miały srebrną barwę, były siwe, jak skrzydła gołębia. Czyżby ostatnie wstrząsające chwile życia pilota, ubieliły jego głowę? Nie – wydawało się to nieprawdopodobieństwem. Jego czyny świadczyły, że był to człowiek bez trwogi. Staliśmy wobec zagadki, bo z nas młodych nie przypuszczał nikt, by starzec prawie u schyłku życia mógł być bohaterskim lotnikiem. Zmiażdżona twarz pilota nie dawała w tym kierunku żadnych wskazówek. Zaczęliśmy przetrząsać jego kieszenie, szukając dowodów osobistych. Ktoś wydał okrzyk zadowolenia wyciągając jakąś książeczkę. Była to legitymacja z fotografią zmarłego. Papier ten przechodził z rąk do rąk. Zdawało mi się, że mnie wzrok myli, gdy w rubryce „data urodzenia” przeczytał: rok 1866, Ten człowiek miał 52 lata. Rzuciliśmy się do przeglądania dalszych dokumentów i fotografii. Wyglądała z nich wszędzie twarz zdrowa, czerstwa, choć już porysowana wiekiem. Był to mężczyzna przystojny, typ amerykańskiego dżentelmena. Ostatnie zdjęcie przedstawiało grupę rodzinną. Świeża jeszcze, błyszcząca odbitka wskazywała iż wykonano ją niedawno. Przedstawiała podobiznę zmarłego, w otoczeniu dorosłych synów i ich rodzin. Był widocznie już dziadkiem. Przypuszczać należy, iż owdowiał już przed paru laty, bo na fotografii brakowało jego żony.

U stóp naszych leżał człowiek, który poszedł walczyć w imię idei, nie bacząc na wiek, nie lękając się trudów, ni śmierci.

Musiła w nim istnieć niezwykła siła życiowa, żelazna wola i stalowe nerwy.

Zostawił dom, rodzinę i poszedł za ocean, by złożyć ofiarę reszty swego życia na ołtarzu miłości ojczyzny.



## Koniec zawieruchy



o kilkuletnich zmaganiach wielu narodów szala zwycięstwa musiała przechylić się wreszcie na jedną stronę. Nastął październik 1918 r. Milionowe masy żołnierskie, walczące pod znakiem hegemonji germańskiej, rozrzucone długą linią od nizin Flandrii po rubieżę Szwajcarii, od szczytów alpejskich po brzegi Adryatyku i na innych krańcach Europy, nie śledziły dyplomatycznych konszachtów i nie badały bilansu sił, ale czuły, że tam po drugiej stronie frontu rosną tłumy przeciwników, że tam mnoży się liczba paszcz armatnich, chciwych ludzkiego mięsa. Te rzesze, lichy odziane, skąpo już odżywiane, zniechęcone latami krwawych bojów, trzymane w karbach wojennej dyscypliny, miały dość już tego wszystkiego. Chciały wreszcie wytchnienia, swobody i innych wrażeń, niż ogień dział i trzask karabinów; zapanowało ogólne znużenie. Wzdłuż rowów strzeleckich, po kwaterach i placówkach, szedł głuchy pomruk bojowej apatii.

Czuło się, że lada moment musi runąć dotychczasowy porządek. Dnia 26. października zaszedł fakt zapewne oczekiwany przez dyplomatów koalicji: nad Piawą wybuchł bunt dywizji węgierskiej i wiedeńskiego pułku „Deutschmeistrów...” Słumiono go na jedną dobę, ale już od tej chwili wypadki poczęły toczyć się bystrą falą.

W dwa dni później pękł front włoski na całej swej długości. Całe korpusy i dywizje rzuciły się do gwałtownego odwrotu i ucieczki. Uciekających ścigały setki samolotów włoskich, niczem chmary chciwych żeru kruków. Wojsko przeistoczyło się wkrótce W przerażony motłoch.

Tak przestała istnieć potężna i wielka do niedawna armja austriacko-węgierska.

Na gruzach monarchji poczynął się nowy byt wyzwolonych ludów, wschodziła ostatecznie zorza niepodległości mojej ojczyzny. W tym to przełomowym okresie odbyłem swój ostatni lot pod wrogim jeszcze znakiem, lot piękny, ciekawy, lecz zakończony niezwykłym epilogiem. Oto jego dzieje.

Historyczny moment zastał nas w miasteczku X, położonem o kilkadziesiąt kilometrów od owej słynnej Piawy. Zaroily się szlaki, wiodące od frontu na wschód i w głąb państwa. Wszystkimi drogami ciągnęły oddziały piechoty, wyciągnięte kolumny artylerji i taborów. Odbywało się to w gorączkowym pośpiechu i nieładzie. Jedni wpadali na drugich, taborowemu woźnicy zawadzały piesze szeregi, samochodom hamowały szybkość armatnie zaprzęgi, wszyscy przeszkadzali sobie wzajemnie, panował chaos i zamęt. Co chwila rozlegały się nawoływania i przekleństwa w różnych narzeczach, słycać było rzenie koni, turkot tysięcy kół i chrapliwe warczenia motorów. Tu piechur, znużony marszem, rzucał karabin do przydrożnego rowu, – tam kanonierzy, chcący prędzej jechać, opróżniali jaszczce z pocisków.

W takiej to chwili eskadra nasza otrzymała rozkaz do natychmiastowego odwrotu.

Na lotnisku zapanował gorączkowy ruch. Na samochody ładowano pośpiesznie warsztaty, magazyny i bagaże oficerskie. Rozległ się na lotnisku potężny huk motorów aeroplanowych. Rozpoczął się pierwszy etap naszego odwrotu. Lecieliśmy bardzo nisko – pod nami płynęły gościńcami fale cofającej się armji. Tysiące maszerujących żołnierzy, zaalarmowanych szumem pędzących samolotów, wznosiło wzrok ku górze. Miałem wrażenie, że zazdroszczą nam szybkości, z jaką nikniemy, nieuchwytni niby dla wrogiego pościgu. Ich tempo wydawało się nam zółwim krokiem. My zaś lekko

pruliśmy powietrzną toń, a z pod stóp naszych uciekały coraz to nowe kolumny, płaty łąk i wierzchołki przydrożnych drzew.

Po niespełna półgodzinnym locie dowódca dał znak, umilkły motory, słychać było tylko szum obracających się śmig. Spadaliśmy, – kółka dotknęły ziemi, – kilka jeszcze sprężystych skoków i samoloty stanęły, niczem stado znużonych podróża ptaków. Wylądowaliśmy na polach olbrzymiego portu lotniczego w Campo Formido pod Udine. Naokoło lotniska stały całe szeregi większych hangarów i warsztatów.

Nad ranem nadciągały po raz ostatni nasze tabory – my zaś za kilka godzin mieliśmy znów wznieść się w górę i pofrunąć daleko w głąb monarchji. W południe dowódca eskadry wezwał wszystkich oficerów do siebie. Krótco nadmienił o ciężkim położeniu armji i całego państwa, poczem wyznaczył marszrutę przez Villach, Graz do Wiener Neustadt. Każdemu wręczono okrągłą sumę 300 koron, rozdano ostatni „fasunek” papierosów i za godzinę miał nastąpić odlot. Trzeba się więc było rozstać, może nazawsze, z gronem zżytych kolegów – i iść na nowe jutro. Żal mi było tych druhów bojowych, tego życia pełnego przygód i wrażeń. Poszedłem pożegnać mego ordynansa i ulubionego psa. Ordynans. – było to stare chłopisko z zapadłej góralskiej wioski, – ale uczciwe i przywiązane. Służył mi wiernie od początku 15-go roku i dzielił ze mną złą i dobrą dolę. Łzy stanęły mi w oczach, gdym się z nim żegnał. Mój mały wilczek „Lot” rzucił się do mnie zaczął skamleć i lizać mię po rękach.

Spojrzałem również jeszcze na stanowiące całą mą fortunę, walizki z rzeczami, których nigdy już nie miałem zobaczyć, i począłem się szykować do drogi. Wydano każdemu z nas nowy kostjum lotniczy, podszyty futrem, kominiarękę, buty, okulary i rękawiczki. Ogłoszono zbiórkę do startu. Eskadra otrzymała nadesłane prosto z fabryk samoloty jednomiejscowe typu „Berg”, a tymczasem nasze dotychczasowe maszyny miały odejść kolejną. Z uczuciem pewnego rozrzewnienia spoglądaliśmy na obdrapane, przesiąknięte benzyną i oliwą kadłuby naszych starych gruchotów. Tak, jak ułan do wierzchowca, jak żeglarz do łodzi, – tak i lotnik przywiązuje się do swego aparatu. Tyle chwil groźnych a pięknych, tyle wrażeń przeżytych w takim pudle, nadaje mu niezwykłą wartość. Zdawało mi się, że żegnam dawnego, dobrego przyjaciela, A nowe,



błyszczące świeżą farbą samoloty stały wyciągnięte jak pod sznur, długą, prostą linią. Podeszliśmy bliżej. Dla pilota nowa maszyna, to to samo, co dla myśliwego strzelba, pierwszy raz wzięta do ręki. Rozległ się huk zapuszczanych na próbę motorów, nawoływania mechaników, odgłosy wydawanych rozkazów. Rozhuśtane śmigły zaczęły z szumem przecinać powietrze, mdła woń benzyny łechtła nozdrza, samoloty drgały nadmiarem naładowanej energii, My, w szerokich szatach, podobni do niedźwiadków lub gromady morskich nurków, kręciliśmy się między aeroplanami.

Zbliżała się chwila odlotu. A był rozpowszechniony wśród lotników zwyczaj, aby przed odjazdem kłaść pod kominiarkę skrawek z pończoszki swej lubej, panował nawet przesąd, że jest to jakby talizman przeciw nieszczęściu, więc i teraz zaszeleściły w rękach pilotów jedwabne gałganki różnych odcieni, a niejednemu pewno mignął w oczach roześmiany buziak lub puszyste kędziory swej dziewczynki. Spojrzałem na zegarek. Wskazywał godz. 2-gą po południu. Dzień był przepiękny. Jednostajny matowy błękit pokrywał cały horyzont. Przekrwione purpurowe słońce chyliło się ku zachodowi, igrając karmazynem i fioletem na wierzchołkach odległych gór, lasów i pól, spoglądając purpurowym wzrokiem na opustoszałe pobojuwiska, ruiny i zgliszcza. Jednym ta płonąca kula rzucała na skroń świetlisty wieniec zwycięstwa i chwały, drugim zwiastowała koniec niedoli, a na dusze ich rzucała snop nadziei lepszego, nowego jutra.

Wrzawę, panującą na lotnisku zagłuszył nagle świdrujący, przeciągły skowyt syreny. Był to sygnał naszego dowódcy, wzywający do wsiadania. Rozbiegliśmy się wzdłuż linji, każdy lekko wskoczył do swej maszyny, usiadł na siodełku, lewą ręką chwycił za ster, prawą za wyłącznik gazu i czekał. Dowódca podniósł rękę. Zakołysały się skrzydła samolotów, skoczyły jeden po drugim, wreszcie szeroką ławą wznieśliśmy się hen, ku górze, niczem klucz wędrownych żórawi.

Rozhukane ptaki niosły nas na północ ku nieprzejrzanym łańcuchom Alp. Byliśmy coraz wyżej, pędząc jak stado olbrzymich orłów wprost na wierzchołki skalnych szczytów. Tam, na dole pod nami rozpościerał się potężny wielki szmat podgórskiej krainy. Mierząc wzrokiem te bezmierne obszary z niebieskich wyżyn,

powstaje w duszy mimowoli uczucie nieprzeparnej mocy i wyższości.... nad milionami tych, co pełzają po ziemi. Wszystko zaczęło ginąć w mroku, tylko gdzieś z boku świeciła krwawa luna, wznosząc morze ognistych języków, rozsypujących roje czerwono-złoty iskier...

Żywiol niszczycielski jest zawsze godnym towarzyszem okrutnej wojny. Płonęły wielkie magazyny armji. W oddali majaczyły się niewyraźnie poszarpane brzegi Adriatyku, I tak mknęliśmy lekko, równo, lecz z zawrotną szybkością, a chociaż chwilami wydawało się, że tkwimy nieruchomo w niebieskich przestworzach, to jednak uciekająca z pod stóp ziemia przypominała o szalonym pędzie. Fale rozcinanego powietrza smagały po twarzy, właczały się do płuc. Wino, kobieta i śpiew są nudną rozrywką wobec tej boskiej, wspaniałej rozkoszy, jaką jest taki lot.

Tymczasem jeszcze kilka chwil temu niewyraźnie rysujące się wierzchołki gór, przeistoczyły się błyskawicznie w łańcuch olbrzymich, niebosiężnych szczytów. Te kolosy zagradzały nam drogę, jak gdyby chciały powstrzymać nasze zuchwałe zapędy. Zaczął dąć silny górny wicher, podrzucając samolotami, jak zwojem papierowych kartek. Jazda przestała być uroczym spacerem, – zmieniła się w hazardowną i kosztowną grę o cenę życia. Góry, odziane już w śnieżną, niepokalaną szatę, pokrywał subtelny nalot fioletowych promieni gasnącego słońca. My tymczasem, wznosiliśmy się wyżej i wyżej, by zostawić daleko pod sobą te piękne, lecz niebezpieczne olbrzymy. Czułem, jak jakaś niewidzialna mocarna dłoń unosi mnie w górę. Spojrzałem na wahającą się wskazówkę altimetru. – Byliśmy na wysokości 5000 m.

Myślałem już, że wszystko dobrze, gdy nagle otoczyły mnie szare, nieprzejrzane kłęby lotnej mgły, Po chwili szybowałem już nad morzeni gęstych i sfałdowanych chmur. Rozrzedzone powietrze tamowało oddech, fale krwi poczęły uderzać do głowy. Pędziliśmy jak stado zbłąkanych ptaków nad bezdrożem skłębionych obłoków. Nie była to już czarowna baśń, ani wytwór bujnej wyobraźni, – ale zwykła rzeczywistość, będąca udziałem tych, co się poświęcili skrzydlatej służbie.

Wtem – gwałtownie opadł najpierw jeden samolot, – potem drugi, – trzeci, – zanurzyły się w spiętrzonych falach chmur. Przez moment sądziłem, że piloci,

prowadzący maszyny, wykonali ten manewr umyślnie. Ale za chwilę, zniknęli oni zupełnie w oceanie obłoków – i nie ujrzeliśmy ich już nigdy. Zdrętwiałem. Zimny dreszcz, tysiącem ukłuc przebiegł me ciało, bo zrozumiałem, że spotkał ich straszny los, ponieważ w tym miejscu właśnie zdradzieckie chmury kryły najwyższe szczyty i nieszczęśni całym pędem musieli wpaść na bezlitosne skalne ściany... Niestety, nie myliłem się. Szczątki samolotów znaleziono później na dnie przepaści i wąwozów, a ze zwłok pilotów pozostał przeważnie tylko zwęglony pył.

Eskadra, lecąca dotychczas we wzorowym ordynku, rozproszyła się, niczem stado strwożonego ptactwa. Każdy na własną rękę szukał ocalenia przed okrutną śmiercią, jaką ponieśli nasi koledzy. I ja miałem zamiar przy pierwszej sposobności opuścić się niżej pod chmury. Ale wszędzie, jak okiem sięgnąć, rozlewały się stłoczone śnieżnobiałe obłoki. Nie zmieniając kierunku, możliwie najwolniej posuwałem się naprzód. Wiatr odwrócił się, chwilami zatrzymywał mój samolot, a nawet rzucał go w tył. Na dobitkę chmury piętrzyły się coraz bardziej, niczem zwały bałwanów morskich, dotykając prawie dolnych skrzydeł aparatu. Nie miałem pojęcia, gdzie się znajduję. Straciłem z oczu całą eskadrę i, szarpany podmuchami wiatru, byłem jak samotny żeglarz na wzburzonym oceanie. Zwątpiłem w szczęśliwy koniec swego lotu. Trzeba się było zdać na łaskę Opatrzności. Te przekłete chmury są piekielnym wytworem szatana, pomyślałem, dusząc się z gniewu i rozpacz.

Wtem nagle – w fali płynących obłoków otworzyła się niespodziewanie duża szczelina, ukazując skrawek ziemi. Ogarnęła mnie gwałtowna radość. Wyteżyłem wzrok, by cokolwiek dojrzeć w cieniach zapadającej nocy. Ujrzałem pod sobą coś nakształt ciemnej nitki, w której tylko wprawne, doświadczone oko mogło poznać rzekę. W takich wypadkach niema się czasu do namysłu. Szybko więc zamknąłem gaz, by dostać się pod warstwę chmur. Rozstępowały się one na wszystkie strony przed moim „Bergiem”, a kiedy już znalazłem się pod niemi, ich dziwne sklepienie zawarte już było nademną. Teraz mogłem już dość wyraźnie dostrzec szerokie koryto rzeki i czerwoną wieżę kościółka. Musiała to być Drawa. Chcąc się o tem przekonać, począłem w krętych, stromych spiralach opuszczać się na dół. Rozhukany wichler rzucał aparatem,

jak zwiędłym liściem. Chwilami samolot stawał prawie pionowo i zdawało mi się, że lada moment runie na ziemię. Opadłem na wysokość 200 mtr., tak, iż mogłem jak na dłoni widzieć już uliczki, domy i gdzieś tam nawet migające światełka. Było to znane mi małe miasteczko nad Drawą.

Groźna zmora trwogi odeszła. Zdało mi się, że ktoś roztoczył nademną opiekuńcze skrzydła. Wyrównałem bieg maszyny i lecąc tak nisko wziąłem kierunek na Villach.

Wiatr nareszcie ucichł troszeczkę, dając mi możliwość rozwinięcia dużej szybkości. W dole leżała ciasna dolina Drawy, obramowana spadzistymi stokami wzgórz, porośniętych gęstym lasem. Nigdzie nie mogłem dostrzec dogodnego miejsca do lądowania, a tymczasem zapadała noc. Zbiornik mój zawierał nie więcej już, jak zaledwie parę litrów benzyny. Wicher znów zaczął miotać samolotem, a wobec malejącego z każdą minutą zapasu posiadanej benzyny, czułem, iż znowu jestem w ciężkiej sytuacji. Na szczęście w sam czas doleciałem nad małe lotnisko w Villach, znane mi jeszcze z 17-go roku. Była to już ostatnia chwila ratunku, bo śmigła stanęła, ponieważ motor wysłał ostatnie krople benzyny. Znużony i nieco wyczerpany osiadłem na ziemi.

Tymczasem mrok zapadał gwałtownie. Nie pozostawało nic innego, jak zanoć w starym alpejskim miasteczku. Wśród załogi lotniska i mieszkańców osady miałem wielu znajomych. Zdziwiła mnie jednak cisza, panująca dookoła: przywykłem do tego, że po wylądowaniu samolotu podbiegają do maszyny mechanicy i żołnierze, by, niczym masztelarze zgrzanym rumakiem, zaopiekować się aparatem. Tymczasem dzisiaj było jakoś pusto i głucho. Czyżby wybuchł bolszewizm? – pomyślałem mimowoli. Wreszcie niedbałym krokiem nadszedł od hangarów podoficer, którego spotykałem już przedtem na tem lotnisku. Ćmiąc cygaro, z rękami w kieszeniach, zbliżył się do mnie z dość poufałym przywitaniem, - A więc moje domysły były słuszne. Po długich namowach, w których ostatecznym argumentem była paczka „egipskich” i suty napiwek pieniężny, zgodził się ten, do niedawna jeszcze karny, żołnierz zaopiekować się łaskawie przez noc moim ptakiem i przygotować go do startu nazajutrz.

Odrazu nasunęły mi się smutne horoskopy na dalszą podróż. Jeśli wszędzie będą oni okazywać taką pomoc jak tutaj, to trudno będzie odbyć tę długą drogę. A przecież nie chciałem i nie miałem prawa zostawiać samolotu na łaskę zdemoralizowanej bandy. Rozkaz wyraźnie polecał dotrzeć do W. Neustadt, gdzie stacjonowała główna kadra lotnictwa całej armji,

Po wielu wysiłkach, przy dość niechętej i opieszalej pomocy podoficera wtłoczyliśmy mój samolot do hangaru, W międzyczasie zapadł już gęsty mrok. Mechanik zniknął gdzieś zaraz, – ja zaś przystanąłem na chwilę, by odetchnąć nieco po znoej pracy. Tak – pomyślałem, prostując zmęczony grzbiet – na tę przynajmniej noc ja i mój aparat mamy zapewniony spokój, ale co się dzieje z resztą moich kolegów? Może niejeden z nich błądzi teraz w mrocznych przestworzach? Opadła mnie gnębiąca troska o los towarzyszków. Nikt tak nie zrozumie groźnego położenia drugich, jak ten, kto znajdował się w podobnej sytuacji. Wyobrażałem sobie, co w tej chwili mogli oni przeżywać... I jakgdyby w odpowiedzi na moje myśli rozległ się wysoko w górze przytłumiony huk motoru, którego warczenie wzmagało się z każdą sekundą. Po chwili mogłem już, chociaż z trudem, dojrzeć majaczące w ciemnościach skrzydła płatowca. Jasnym było, że to jakiś rozbitek z którejś z eskadr chciał lądować. Lotnisko tymczasem tonęło w zupełnym mroku. Na froncie nie miały jeszcze wtedy zastosowania – będące dziś w powszechnym użyciu olbrzymie lampy elektryczne do oświetlania lotnisk.

Wówczas, przygotowanymi już zawczasu szczapami drzewa, które podlewano benzyną i zapalano, dano odpowiednie znaki. Ogniska te, rozmieszczane w trójkąt, tworzyły rodzaj wrót płomiennych, pomiędzy którymi pilot musiał kołami dotknąć ziemi – trzecie ognisko zaś, wysunięte daleko naprzód, wskazywało kierunek, w którym musiał lądować samolot.

Zacząłem wołać, by nadszedł ktośkolwiek i rozniecił ogień. Naprózno, nikt się nie zjawił. Pobiegłem przeto do sąsiednich hangarów, chcąc złapać jakiegoś żołnierza do pomocy. – Wszędzie było pusto, a nieliczni szeregowcy czy mechanicy nie zdradzali najmniejszych chęci do spełnienia mych żądań. Nie przydały się na nic ostre

napomnienia ani perswazje. Odpowiadano mi hardemi półsłówkami lub obojętnym wzruszeniem ramion. Ogarnęło mnie gorączkowe uniesienie, wiłem się w bezsilności...

Tymczasem samolot już lądował, by w ostatniej chwili znów wzbić się w górę. Widocznie pilot nie miał odwagi po omacku na los szczęścia opadać na ziemię. Zdenerwowany do najwyższego stopnia pobiegłem dokoła hangarów i budynków, by znaleźć chociaż jedną deseczkę i trochę benzyny. Niestety, wszelkie usiłowania były daremne. Lotnik, zrezygnowany widocznie na wszystko, zamknął gaz i sunął ku ziemi. Zamarłem w oczekiwaniu... Rozległ się przeraźliwy trzask... Nie mogłem się łudzić – bez namysłu skoczyłem co tchu do kraksy. Przy świetle zapalki (zapominając zupełnie o grożącym niebezpieczeństwie) dojrzałem przewrócony samolot i roztrzaskany słup telegraficzny. Usłyszałam ciche jęki. Zacząłem wołać o ratunek. Nadeszło wreszcie kilku ludzi, Podniesiono zdruzgotany samolot i przyniesiono dużą bezpieczną lampę.

Ukazał się ponury widok. Na trawie leżały trzy ciała poszarpane i zbroczone obficie krwią. Zaniesiono je do izby, która dawniej była pokojem oficera inspekcyjnego. Zjawił się nawet felczer. Ale był już zbyt późno: po paru godzinach okrutnej męczarni jeden z lotników skonał, dwóch innych odstawiono jako ciężko rannych do szpitala miejskiego. Nie wiem, czy patrząc na potrzaskane ciała tych młodych, rwących się do życia lotników, nie zadrgały sumienia w duszach winowajców...

Rankiem nazajutrz udałem się do hangarów, ale spotkał mnie srogi zawód. Mój aparat stał nietknięty od wczorajszego dnia. Dopiero energiczne namowy i hojne łapówki zdołały ostatecznie zachęcić do pracy rozleniwionych mechaników. Wcześniej jak po południu, nie mogłem się przeto wznieść w dalszą drogę...

Parę minut po drugiej leciałem jednak już nad piękną niziną Karyntji. Jest to malownicza kraina uroczych ustroni cudnych jezior. Nad jednym z nich leży prastary klasztor Ossiach, gdzie spoczywają zwłoki Bolesława Śmiałego. Zamierzałem lecieć w prostej linii najkrótszą drogą do Gracu, stolicy Styrii, ale znów nieprzyjazne warunki atmosferyczne pokrzyżowały moje plany. Niebo zasnuło się wkrótce chmurami. Musiałem zmienić kierunek lotu, bo ta najbliższa droga do Gracu wiodła poprzez wysokie łańcuchy górskie, lot więc tamtędy i przy takiej pogodzie był więcej niż

ryzykowny. Zdecydowałem się na dalszą, ale bezpieczniejszą marszrutę wzdłuż brzegów Drawy, do Marburga, a potem w górę rzeki Mur. Atmosfera jakgdyby uwzięła się na mnie. Już ponad Celowcem, stolica Karyntji, natknąłem się na nieprzejrzący wał skłębionych szarych chmur – podemną zaś teren znów zaczął falować, gdzieś wznosiły się nawet większe lesiste wzgórza. Jeszcze raz trzeba się było wzbicć ponad obłoki. Nie szło to jednak łatwo, bo stopy chmur piętrzyły się coraz wyżej i wyżej, tak, że w ucieczce przed ich zalewem wzbicie się tak samo, jak onegdaj, na wysokość przeszło 5000 m, a jednak uparte potwory chciały mnie koniecznie pochłonąć, bo nieustannie pięły się ku górze. Próbowałem raz jeszcze wznieść się dalej, ale aparat nie mógł już uzyskać większej wysokości. Miałem do wyboru: albo wracać, albo zanurzyć się w głębinach chmur. Wolałem mimo wszystko to ostatnie. Zamknąłem gaz – samolot zaczął opadać – wkrótce utonąłem w morzu mgieł i obłoków. Byłem przekonany, że jestem nad łagodną niziną, bez obawy więc opadałem coraz niżej. Przebiłem jedną warstwę chmur, później drugą i trzecią, okiem śledząc altimetr, ażeby w każdej chwili mieć poczucie wysokości. Wznoszenie się wzwyż może być męczące, ale jest zawsze upajające i rozkoszne. Natomiast gwałtowne opadanie nie jest przyjemne, a w pewnych sytuacjach musi nawet wywoływać uczucie niepewności i lęku.

Wreszcie na 500 metrach przedarłem się przez ostatnią zasłonę i wyjrzałem na Boży świat. Krętą wstęgą wiła się w dole jakaś rzeczka, – zaś opodal widniała mała miejscina. Rzuciłem okiem na mapę. Według niej owe miasteczko zwało się Pragerhof.

Była już czwarta po południu i poczęło się szybko zciemniać. Pierwsze zimne krople drobnego deszczu uderzyły mnie w twarz. Zacząłem myśleć o lądowaniu, dopóki jeszcze motor nie szwankuje. Podemną leżała wielka stacja węzłowa, położona na drodze do Węgier, – za dworcem zaś, ciągnęła się podłużna łączka. Zdawało mi się, że będzie to odpowiednie miejsce do lądowania. Wyłączyłem motor i zacząłem opadać ku zielonej murawie. Mogłem już dokładnie rozróżniać, co się dzieje na stacji. Tory kolejowe zatarasowane były długimi sznurami wagonów, z kominów lokomotyw wybuchały kłęby pary, na peronach między szynami roilo się od ludzi, wszędzie

panował bezładny, a gorączkowy ruch. Kiedym był już zaledwie na kilkadziesiąt metrów od ziemi, z przerażeniem spostrzegłem, że prawie na końcu łączki ciągnął się wpoprzek płot druciany. Błyskawicznie dałem pełny gaz, motor potężnie zawarczał – i znowu wzniosłem się do góry, by zatoczyć łuk i spróbować lądowania z innej strony.

Tymczasem samolot mój zwrócił na siebie uwagę tłumów. Zawrzało tam, jak w ulu, – tysiączne spojrzenia zbiegły się w jedno ognisko. Gdy zamknąwszy gaz zacząłem znów opuszczać się ku ziemi, wydawało mi się, że słyszę trzask kilku strzałów. Nie zwróciłem na to w pierwszej chwili uwagi. Nagle jednak stała się dla mnie rzecz niezrozumiała, niespodziewana i wprost przerażająca. Motor mój, wypróbowany w długiej drodze, stanął raptem i to, jak na nieszczęście, o kilka chwil wcześniej przed końcem lotu... Zimny skurcz schwycił mnie za krtań. Łączka leżała, przedemną jeszcze o sto kilkadziesiąt metrów, – niepodobieństwem było jednak przesunąć się o tę małą odległość, aparat bowiem zaczął spadać gwałtownie, by wreszcie, wyrównany przezemnie całą siłą swego ciężaru runąć między dwa małe drzewka.

W oka mgnieniu usłyszałem potężny chrzęst łamiących się skrzydeł i trzask pękających konarów. Rzucił mną gwałtowny, ogłuszający wstrząs. Jakiś cud zachował mnie przy życiu.. Przez chwil kilka tkwiłem nieruchomo, oszołomiony wypadkiem, – dopiero, gdy pierwsze przerażenie minęło i nie miałem wątpliwości co do swego istnienia, zacząłem się wygrzebywać z rozwalonego i pogiętego pudła.

Ledwie się zdołał wydobyć, zjawilo się przy mnie kilku ludzi w czerwonych koszulach, z orlemi piórami na czapkach i bronią na ramieniu. Był to patrol sokołów chorwackich. Zażądali, bym się wylegitymował i oświadczyli grzecznie, że w razie potrzeby mogą udzielić mi pomocy. Spojrzałem na ich narodowe stroje,... A więc monarchja Habsburgów należała już do przeszłości.

Tymczasem jednak chciałem zbadać przyczynę katastrofy. Sprawa stała mi się odrazu jasną: w karburatorze widniały ślady kul karabinowych. Zatem owe strzały nie były tylko powitalną salwą... Wzburzyłem się do głębi. Żołnierze tej samej armji, wczorajsi towarzysze broni, w podstępny sposób godzili na życie swego kolegi! Fakt ten potwierdził zresztą łamaną niemczyzną chorąży chorwacki. Splunąłem z obrzydzeniem.



Wkrótce naokoło samolotu zaroilo się od wszelkiego rodzaju gapiów, wśród których przeważało żołnierstwo. W porozpinanych mundurach, zataczając się, podchodzili do strzaskanego aparatu. Rozwydrzony motłoch co chwila wybuchał rubasznym śmiechem i wrzeszczał ochryplem! głosami. Zdaleka już cuchnęła od nich wódka. Twarze były bezmyślne i tępe, spojrzenia idjotyczne lub zwierzęco wyuzdane. Alkohol odebrał im resztki panowania nad sobą i świadomość ruchów. Wielu z nich potykało się o szczątki zdruzgotanej kraksy i przewracało na trawę, wywołując tem radość i litanją ordynarnych dowcipów pozostałej tłuszczy. Jeden nawet z drabów tak nieszczęśliwie uderzył głową o leżący z boku motor, że zalał się obficie krwią i zemdlał. Nikt mu nie podążył na ratunek, a pijany tłum robił sobie z niego pośmiewisko.

Przy asyście tłumu musiałem miejscowej władzy okazywać dokumenty. Zażądałem oczywiście, by mi wydano odpowiednie zaświadczenie o całym wydarzeniu. Odchodząc, z żalem spoglądałem na rozbity aparat. Pragnąłem zabrać na pamiątkę choćby jakąś drobnostkę z kraksy, jako wspomnienie z niezwykłego lotu, – sprzeciwił się temu jednak stanowczo komendant patrolu, twierdząc, że samolot i wszystko, co się na nim znajduje, jest własnością państwa S. H. S.

Tak niespodziewanie skończył się mój ostatni lot w obcej służbie. Czuję się, jak sternik z zatopionego okrętu. Gorycz zalewała mi serce, a paląca nienawiść do tej wstrętnej hałastry tłukła się w każdym zakątku duszy. Przygnębiony i zły, podążyłem ciężkim krokiem do stacji. Na dworcu, peronach i torach panowały ciemności, – gdziekolwiek tylko tlił się chwiejny płomyk zakopconego kaganka, lub drżało blade światło potłuczonej lampy. Tu i tam sterczały kolorowe szkła semaforów. Trzeba było ostrożnie stąpać, by nie potknąć się o wystające belki podkładów lub żelazo podniesionej zwrotnicy. Wśród gęstego mroku mogłem dojrzeć gromady zataczających się żołnierzy. Plugawe śpiewy i lubieżne uściski dziewczek dopełniały pijackiej hulatyki. Na szynach leżało mnóstwo bezwładnych ciał, nurzających się w błocie. Bardziej trzeźwi, przechodząc, rzucali mi na powitanie garść ordynarnych wymysłów. Zaciskałem zęby, by nie wyciągnąć rewolweru i nie strzelić któremuś z nich w łeb, Przymknąłem oczy nie chcąc patrzeć na to ohydne widowisko. Wreszcie dotarłem do

budynku stacyjnego. Tutaj też wszędzie panował brud i niechlujstwo rozpanoszonego żołdactwa. Na podłogach walały się stosy ogryzków, podartych gazet i niedopałków, W poczekalniach wrzało istne targowisko. Żołnierze sprzedawali za bezcen umundurowanie, ekwipunek i broń miejscowym rzezimieszkom i oberwańcom. Kłótnie handlujących przechodziły często w bójkę. Nieliczni przedstawiciele nowoutworzonej władzy byli zupełnie bezsilni wobec rozpasania tych pijanych hord.

Byłem niezmiernie zdumiony. Podczas tych kilku ostatnich dni – jakaż szalona zmiana! Jakże inaczej wyglądały te tłumy, ujęte w karby dyscypliny! Zobaczyłem zbliska na własne oczy, jak wygląda ten ponętny w teorjach bolszewizm.

Stałem na uboczu przez długą chwilę, analizując w mózgu splot tych wszystkich zawiłych spraw, Z odrętwienia wyrwał mnie dopiero przeciągły i posępny świst parowozu. Podeszedłem do siedzącego w kącie kolejarza i spytałem, czy to może jakiś pociąg odchodzi w północnym kierunku, „Nie” odpowiedział, ogarniając mnie głębokim spojrzeniem swych szarych, uczciwych oczu. – „Najbliższa lokomotywa w tamtą stronę ma ruszyć o jedenastej w nocy Zresztą teraz zależy wszystko od zachcianek tych awanturników” – i wskazał ręką na kotłujący się tłum. Był to stary, posiwiasty człowiek, do którego poczułem odrazu zaufanie i sympatię. Poczęstowałem go papierosem i zawiązałem dalszą rozmowę. Opowiedział mi miejscowe zdarzenia ostatnich godzin.

Otóż podczas postoju dwóch długich pociągów wypełnionych oddziałami węgierskimi, powracającymi z frontu, nadszedł na stację spóźniony transport naładowany beczkami rumu. Na wieść o tem, żołnierstwo wyroilo się momentalnie z przedziałów, porozrywało plomby wagonów i jak stado spragnionych zwierząt rzuciło się do beczek. Zaczęła się bezmierna pijatyka, której wyniki widziałem najdokładniej. Pożegnałem starego i zamierzałem postarać się o jakiś posiłek, bo głód mi dokuczał oddawna, – gdy wtem nagle zostałem otoczony przez kilkunastu żołnierzy. Buchała od nich ohydna woń potu i gorzałki, twarze były przekrwione lub trupio blade, a oczy rozpalone wyrazem zwierzęcego rozpasania. Wyciągnęły się ku mnie ostrza gołych

bagnetów i kolby karabinów. „Penz!“<sup>\*)</sup> wrzasnął przepitym głosem drab o bezczelnej fizjonomji z odznakami kaprała na kołnierzu. Rabusie przypuszczali widocznie, że u lotnika znajdą pełną kiesę. Nie mogłem się bronić, bo wszelki opór przypłaciłbym życiem, a rezultat ewentualnej walki nie pozostawiał żadnych złudzeń. Nie zdążyłem się ruszyć, gdy już jeden z opryszków, jak zawodowy złodziej, sięgnął mi spokojnie do kieszeni w bluzie, tak jakby wiedział, że tam właśnie noszę portfel. Towarzysze rzucili się do podziału łupu.

Zostałem bez grosza na setki kilometrów od kraju, wydany na łaskę rozwydrzonych tłumów. Tak mnie zastał świt rewolucyjnej wolności.

Przez kilka godzin siedziałem bezwładnie w zapomnianej budce dróżnika, karmiąc się żółcią zgorzkniałych myśli i pesymistycznych refleksyj. Wreszcie otrząsnąłem się z apatii i począłem myśleć o wydostaniu z tego ohydneho środowiska. Po mozolnych poszukiwaniach znalazłem luźny parowóz, który około godz. 11 odchodził w kierunku północnym. Za łaskawą zgodą maszynisty wdrapałem się na zakopconą węglarkę i ruszyliśmy w niepewną drogę. Noc była ciemna – nigdzie nie zapalono latarni ani sygnałów. Lada chwila mogliśmy się spodziewać zderzenia z innym pociągiem lub wykolejenia wskutek fałszywego nastawienia zwrotnic. Nikt nie regulował ruchu ani się nie troszczył o życie podróżnych. Znużony śmiertelnie usnąłem, chociaż posłanie z brył węgla nie było zbyt wygodne.

Nagle obudził mnie huk bezładnej strzelaniny. Drgający trzask karabinów maszynowych przeplatały wybuchy granatów ręcznych, Przetarłem oczy i spojrzałem przed siebie. Na horyzoncie gorzała łuna światel. Zbliżaliśmy się widocznie do jakiejś wielkiej stacji. Domyślałem się, że znowu będę świadkiem bestialskich ekscesów rozwydrzonego żołdactwa. Gwałtowna kanonada zaczęła stopniowo milknąć i gdy wjechaliśmy na stację rozlegały się już tylko od czasu do czasu pojedyncze strzały – natomiast słychać było krzyki i nawoływania. Maszynista zatoczył parowóz na boczny ślepy tor, wysiadł i zniknął w ciemnościach. Nie miałem celu dłużej tkwić na węglarce. Zeskoczyłem na ziemię i zacząłem się włóczyć wśród

---

<sup>\*)</sup> Po węgiersku – „Pieniędzy“.

labiryntu stłoczonych transportów. Z wagonów dochodziły rżenia koni i rozbrzmiewały przekleństwa i swary w różnych językach: niemieckim, węgierskim, polskim, czeskim. Przy słabym świetle porozwieszanych gdzieś kaganików można było dojrzeć gromady żołnierzy; na otwartych platformach stały szeregi dział, jaszczy i wozów taborowych. Powietrze przesyciła woń ludzkich i zwierzęcych wyziewów. Przechodząc koło jednej z takich kolumn usłyszałem dźwięk dobrze mi znanego wiedeńskiego dialektu. Z ciekawością spojrzałem na transport. Na lorach stały samochody osobowe. Podeszedłem bliżej, i zagadnąłem jakiegoś podoficera, kręcącego się koło platformy. Okazało się, że jest to szofer z transportowanej kolumny samochodowej należącej do sztabu dywizji. Rozgadaliśmy się. Opowiadał mi, że nocna strzelanina była wynikiem ostrego zatargu między oddziałem czeskim i bośniackim. Oczywiście znane antagonizmy narodowe nie przyczyniły się do zgody.

Pocziwy wiedeńczyk poczęstował mnie papierosem i rzekł: „Chwała Bogu, nad ranem wyjeżdżamy do Gracu, a później do Wiednia. Chciałbym jak najprędzej wydostać się z tego bałaganu”. Spytałem szofera, czy nie mógłbym jakoś zabrać się z nim, bo też chcę się dostać do Wiednia. „Czemu nie” – odpowiedział wiedeńczyk – „siadaj pan do mojej maszyny, która stoi tutaj zaraz na drugiej platformie i jedź pan, póki się da”. „Na gapę” dodał, śmiejąc się. Z wdzięcznością uściśniętem mu dłoń i wdrapawszy się na lorę, wyciągnąłem się na miękkich poduszkach „Pucha”. Dopiero teraz poczułem, jak po przejażdżce na węglu kości moje i mięśnie mam zbolale i znużone. Za chwilę zapadłem w kamienny sen.

Obudził mnie dopiero późnym rankiem zimny powiew powietrza, gdy tymczasem monotony stuk kół szumiał mi uporczywie w uszach. Pociąg był dawno już w drodze. Spojrzałem wokoło. Z obu stron toru rozpościerały się górskie hale i połoniny, dalej lśniły w świetle zręby skał. Na krawędzi wozu siedział mój wiedeńczyk, a zobaczywszy, że się obudził, uśmiechnął się życzliwie. Otrzeźwiałem. Jadę więc pierwszy raz w życiu na "gapę" i bez grosza przy duszy. Poczułem djabełny głód. Nowy przyjaciel okazał się naprawdę domyślnym, bo po chwili zaofiarował mi uprzejmie

menażkę z czarną kawą i kromkę twardego „cwibaku”. Nie było to zbyt wykwintne jedzenie, ale dla pustego żołądka wszystko jest smaczne.

Już bez przygód dotarłem do Gracu, a stamtąd przy pomocy znajomych dostałem się do Wiednia. Wszędzie panował oczywiście nieład nie do opisania, chaos i bezrząd. Wiedeń, zalany motłochem, w niczem nie przypominał tak do niedawna eleganckiej i pięknej stolicy.

Po różnych jeszcze trudnościach i przeszkodach znalazłem się wreszcie w pierwszej połowie listopada w Krakowie, gdzie mogłem się już po polsku zameldować i przypiąć białego orzełka do czapki.



## Pół czarnej



ół czarnej! Trzy herbaty! Czekolada i pączki...

Gwar rozmów mieszał się z nawoływaniem kelnerów, brzękiem szkła i filiżanek. Po wielkich wystawowych oknach spływały duże krople jesiennego deszczu, rozlewając się na szklanych taflach w kręte strumyki. W niewielkiej sali wre, kipi i sączy się życie. Jarzące się światła lśniących lamp przysłaniają pajęcze kłęby pełzającego dymu. Sine, szare obłoczki czepiają się powierzchni ścian, osiadają na głowach ludzkich, wciskają się wszędzie, jak roje natrętnych, złośliwych myśli. Przy stolikach pełno. Gdzieś w kącie rozsiadł się nonszalancko zblazowany goguś w wytartym meloniku, wypuszczając leniwie kłęby dymu z ust, cynicznym wzrokiem wodząc po kobiecych twarzach. Zdenerwowana dama o karminowych ustach i efektownym kapeluszu zawzięcie miesza łyżeczką swoją herbatę i co sekundę spogląda ku wejściu. Niepunktualne rendez-vous.

Kilku dojrzałych i zasobnie wyglądających mężczyzn prowadzi półgłosem ożywioną dyskusję. Słychać kursy akcji i walut, padają szeregi tajemniczych cyfr. Co chwila otwierają się drzwi i widać unізone ukłony sługusów, oddawane starym bywalcom i godne skinienie głowy dla nowych, skromnych gości. Czasem zabręczą

ostrogi i mignie zgrabny paniczek w opiętej ułance, lub wtoczy się okrągła postać bankowego potentata. Gwar, głośne powitania lub dyskretne szepty. Kelnerzy prześlizgują się wśród ciasnych przejść, roznoszą tace, zbierają paczki zmiętych banknotów.

– A jednak ja wolałbym zawsze rosyjskiego Farmana od tego waszego „Brandenburga”, rzekł przeciągłym akcentem nieco szpakowaty brunet w mundurze z żółtymi wypustkami i srebrnymi gwiazdkami na trzepaczkach.

– Tak pan sądzi? – odpowiedziałem koledze, – no, to opowiem panu przygodę osobistą, która wykaże jasno wyższość mojego typu.

– Słuchamy, słuchamy, – dorzucili pozostali towarzysze, siedzący przy tym samym stoliku.

Rozmawialiśmy oczywiście o rodzajach maszyn.

Podczas wojny światowej w armji rosyjskiej używano między innymi samolotów Farmana, w których miejsce dla pilota i obserwatora znajdowało się przed motorem i śmigła. W tym samym czasie lotnictwo austriackie było zaopatrzone w Brandenburgi o 185 konnym Austro-Daimlerze, Mercedesie lub Hiero-Fiacie, Dziś oba typy są już dawno przestarzałe, ale wówczas ten ostatni był stanowczo aparatem daleko lepszym. Mogę to bez wahania twierdzić, gdyż wtedy latałem wielokrotnie na tych Brandenburgach, które w walkach z Farmanami prawie zawsze wychodziły zwycięsko.

Ktoś kazał podać kawę, poczem zacząłem opowiadanie.

– Była wiosna. Latałem wówczas na wołyńskim froncie. Kiedyś rankiem wracałem z wywiadu i zadowolony z poczynionych obserwacji myślałem już o smacznym śniadaniu, które tam na dole czekało, gdy w drodze spotkałem rosyjskiego Farmana. On też ciekawy był widocznie zobaczyć, co się dzieje u „Awstryjczyków”, bo wracał z nad naszych okopów. To się nam jednak wcale nie podobało. Uderzyłem przeto w ramię mego pilota, dając mu umówiony w tych wypadkach znak. Zrozumiał moją myśl odrazu. Sprawdziłem dla pewności, czy taśma amunicyjna karabinu maszynowego jest gotowa do otwarcia ognia.

W sekundę potem pędziliśmy już ku nieprzyjacielowi na pełnym gazie, bo pilotowi nie zbywało na fantazji i odwadze. Był to ś. p. baron Szepessy, porucznik huzarów węgierskich, zuch jakich mało. Przeciwnik chciał się w pierwszej chwili ratować ucieczką, ale widząc, że nie ujdzie pościgu, zatoczył łuk i stanęliśmy do walki.

W moment później posypały się długie serie strzałów. Krążyliśmy naokoło siebie, niczem dwa rozjuszony jastrzębie. Piloci mieli pole do mistrzowskich ewolucyj. My obserwatorzy, czyhaliśmy na każdą okazję dogodnego obstrzału, by natychmiast wypuścić rój morderczych kul. Napięcie nerwów i wyłączenie uwagi doszły do szczytu. Nam ciągle udawało się wzbijać nad przeciwnika, W pewnym momencie karabin maszynowy Rosjanina zamilkł, zabrakło mu widocznie amunicji. Zwycięstwo zaczęło się chylić na naszą stronę. Wróg tymczasem wił się w wirażach, zaczął gwałtowne półspirale, wkręcał się w małe korkociągi i ciągle opadał. Nasz Brandenburg w całej tej walce okazał się zwinniejszym i bardziej zwrotnym. Jak zajadły szczupak podjeżdżał nieprzyjaciela, zmuszając go do rozpaczliwie gwałtownych zwrotów. Chwilami traciłem poczucie równowagi i doznawałem wrażenia, że pod działaniem siły odśrodkowej prysnę w przestworza, – ale mimo to ani na moment nie spuszczałem oka z wroga. Z palcem na cynglu wyczekiwałem chwili, kiedy motor przeciwnika nasunie się na muszkę mego karabinu. Szepessy dokazywał cudów zręczności i zuchwałego szaleństwa. Obaj przepojeni byliśmy gorącym pragnieniem i niezłomną wolą zwycięstwa. Wreszcie osiągnęliśmy cel naszych wytężonych wysiłków: dostaliśmy się na tył Farmana, tak, iż śmigła naszego samolotu nieledwie ocierała się o jego tylne stery. Zbliżał się kres zawrotnego pościgu. Mogliśmy prawie rozeznaczyć twarze rosyjskich lotników. Ruchy ich, widząc nas za sobą, zdradzały przerażenie i rozstrój naprężonych nerwów..."

Przerwałem na chwilę opowiadanie i łykiem kawy, zwilżając zaschnięte gardło, rzuciłem przelotnie okiem na słuchaczy. Zdradzali pewne zainteresowanie, ale ten i ów zerkał od czasu do czasu na jakąś ponętą buzię niewieścią lub skinął głową na widok znajomej twarzy. Jedynie ów zwolennik Farmana objawiał niezwykle zainteresowanie i wyczułem, że z niecierpliwością czeka dalszego ciągu.



– ...Podczas walki niepostrzeżenie obniżyliśmy się na wysokość zaledwie kilkuset metrów. Proszę nie zapominać, – dodałem, – że znajdowaliśmy się nad terenem nieprzyjacielskim i to w odległości około 115 klm. od linii bojowej, – nasza więc zaciętość mogła mieć smutny koniec. Przeciwnicy wobec naszej przewagi nie chcieli stawiać nam czoła. Widziałem dokładnie, jak obserwator wskazywał gwałtownie i ciągle pilotowi ruchem ręki na dół, co miało prawdopodobnie oznaczać nakaz lądowania. I istotnie po chwili zmęczony Farman zaczął szybko opadać ku ziemi. My bezlitośnie dusiliśmy go, najeżdżając mu prawie na kadłub. Posłałem jeszcze pożegnalną serję kul, pod której naporem rosyjski pilot zdecydował się na los szczęścia natychmiast lądować. Zdawało nam się wówczas, że słyszemy trzask łamanych skrzydeł. Farman zakoziołkował i zarył bezwładnie w ziemię. Gromki i radosny okrzyk wydarł się z naszych piersi. Na tak nierównym, falistym terenie, poszarpanym rowami, lądowanie było czynem ostatniej rozpaczki. To też kraksa należała do okazowych. Utrwaliłem jeszcze szczątki połamanego aparatu na kliszy, by mieć niezbity dowód odniesionego zwycięstwa. Pilot mój tymczasem dał pełny gaz i chociaż zmęczeni i wyczerpani, lecz upojeni triumfem, junacką fantazją pomknęliśmy ku swoim... A jeszcze długo błyszczał na tle szarych, wołyńskich pól sterczący nieruchomo kadłub strzaskanego samolotu.

Który zatem lepszy, Farman czy Brandenburg? – rzuciłem zapytanie, kończąc swą opowieść.

Na ustach zjawiły się dyskretne uśmiechy. Zasłuchany porucznik zasepił się groźnie, później rozchmurzył się, a na twarzy pozostało tylko głębokie zamyślenie. Zabieraliśmy się do wyjścia, gdy nagle zbliżył się do mnie badawczo świdrując mnie swymi szaremi oczami, spytał nieco drżącym głosem:

– W którym to czasie i gdzie to było, panie poruczniku?

– Na Wołyniu, wiosną 1917 roku w okolicach Torczyna, między Łuckiem a Włodzimierzem Wołyńskim – odrzekłem, zdziwiony nieco całym zachowaniem się towarzysza.

Porucznik drgnął i śpiewnie wykrzyknął:

– Ot zdarzenie! Dziękuję koledze za całą przyjemność, gdyż tym obserwatorem w nieszczęsnym: Farmanie... byłem ja.

Kolegów ogarnęła szczerza wesołość.

My zaś, czynni aktorzy tej prawdziwej sceny, staliśmy przez długą chwilę oniemieli, patrząc sobie głęboko w oczy. Długi męski uścisk dłoni zastąpił słowa. Śmiertelni wrogowie z przed kilku lat, dziś towarzysze broni, – synowie jednej ziemi, niegdyś w obcych służbach, a teraz w stolicy odradzonej ojczyzny, złączem pod jednym znakiem białego orła...



## W obronie Ojczyzny



W czerwcu 1919 roku parę tygodni po pierwszym zajęciu Wilna przez zwycięskie wojska (19. 4. 1919 r.) zameldowałem się u d-cy grupy lotniczej armji litewsko-białoruskiej.

Grupa ta, znajdującą się w bardzo trudnych warunkach materialnych, pracowała jednak mimo wszystkiego ku ogólnemu zadowoleniu wyższego dowództwa.

Przybyłem z wielkim zapałem, pragnąc tu rozwinąć akcję lotniczą grupy do rozmiarów walk na włoskim froncie, z którego niedawno po niemałych tarapatkach wróciłem. Spotkał mnie jednak srogi zawód.

Chciałem częstymi, regularnymi wycieczkami i atakami bomb, gnębić nieprzyjaciela, jednak zamiary moje tamował kompletny brak materiału, którego szczupła ilość dała jedynie możliwość wykonania najniezbędniejszych i koniecznych zadań.

Mimo tych trudności, które każdy lotnik bojowy odczuwa boleśnie, humor kolegów grupy był zawsze jaknajlepszy, stosunki koleżeńskie panowały serdeczne.

Niedawne zdobycie prastarego polskiego Wilna, dało mieszkańcom tego sympatycznego, smętnego miasta asumpt do otoczenia specjalną sympatią wojska,

przyczem panowała szlachetna rywalizacja wyróżnienia przede wszystkim oswobodzicieli ułanów i idących szlakiem powietrznym – lotników.

Więc jeśli mierzyć sympatje ludzkie ogólnym powodzeniem u płci pięknej, to muszę się przyznać, że było nam tak dobrze – jak u Pana Boga za piecem. Serdecznie zazdrozczono nam naszego „burżujskiego” życia, które w pojęciu piechurów i wszystkich innych „frontowców” przypada tylko lotnikom i sztabowcom.

Tak. Mogliśmy się bawić, tańczyć, hulać... Lecz rano zastał nas w Porubanku, gotowych do lotu nad nieprzyjacielem.

Jednym z tych wesołych, a wielce sympatycznych kolegów moich był śp. Włodzimierz Ryce, podporucznik, legionista, sportowiec, zamiłowany samochodziarz. Zapalał chęcią służenia ojczyźnie jako lotnik, zostać pilotem, wsławić się i być wogóle nieprzeciętnym.

Nie było dla niego takiej zabawy, po której mimo wszystkiego nie byłby natychmiast gotów do lotu z każdym pilotem, w każdym kierunku i z każdym nawet najwięcej niebezpiecznym zadaniem.

Przez wszystkich był lubiany. A był to mały, szczupły człowieczek, o twarzy przypominającej fizjognomję dziadka do orzechów lub reklamy do ołówków „Penkala”, lecz bardzo dobry, koleżeński, z wszelkimi cechami młodego dżentelmena. Ilekroć razy się roześmiał, a lubił się śmiać, świecąc dwoma rzędami białych jak kość słoniowa zębów, arcszerokie z natury usta jego rozkwierały się, przypominając paszczę miłego, a znanego zwierzątka.

Jednym słowem mieliśmy z niego dużo pociechy.

Po pierwszym moim locie na Mołodeczno zabrałem Włodka ze sobą na obserwatora. Chciałem go przekonać o tym, że dobrze jest latać z rutynowanym, doświadczonym pilotem – to też od tej chwili, ufając mi i swoją przyszłość kładąc w moje ręce, garnął się do mnie z prawdziwym uczuciem wykutej pod ogniem wroga, serdecznej i ufnej przyjaźni. Byłem mu za to wdzięczny i odpłacałem się również tą samą monetą.

Ilekoć Ryce był moim obserwatorem, tylekoć nabierałem podczas lotu coraz większego przekonania do jego zapału i zdolności,

A trzeba powiedzieć, że danem mi było mimo wprost katastrofального braku samolotów, wykonać kilkanaście pięknych, niezapomnianych lotów bojowych na starych „skrzyniach” systemu Albatros, zdobytych w spadku po Niemcach i datujących się jeszcze z 1916 r.

Boże, niedawno jeszcze szybowałem nad piękną krainą północnych Włoch, nad precudnym pejzażem alpejskich niebosiężnych szczytów, a teraz wołą dziejów historii rzucony hen na północne rubieże zmartwychwstałej ojczyzny, unoszę się na skrzydłach ojczystych ptaków nad również piękną lecz smętnawo-melancholijną Wileńszczyzną i Białorusią.

Stale latając nad borami, lasami, puszciami i jeziorami tego o osobliwym uroku szmatu ziemi naszej, przypominały mi się piękne słowa naszego wieszczka: „Litwo, ojczyzno moja! – ty jesteś jak zdrowie” – wywołując w mej duszy rzewny nastrój. Lecz twarda rzeczywistość często zmuszała do duszenia w sobie tych pokojowych myśli i tkliwości, przypominając o konieczności walki.

Tymczasem, czy leciałem na Grodno – Augustów – Olitę – Orany – Dźwińsk lub Mołodeczno – jezioro Narocz – Wilejkę, czy wreszcie w kierunku Mińska, – wszędzie znajdowałem niezatarte ślady okrutnej wojny światowej. Wszędzie widniały zgliszcza i ruiny. Jaskrawo, jeszcze dziś widzę z lotu ptaka sterczące ku niebu ceglane ruiny, resztki kościoła w Smorgoni, naokoło którego leżały same zwaliska, część kwitnącego miasta kresowego, które były dla nas świetnym punktem orientacyjnym

Tak! – To robi wojna...

I dalej nieco na wschód ciągnęła się z północy na południe szeroka ongiś zygzakowata wstęga obronnych okopów niemiecko-rosyjskich. Widać, że toczyły się tu niedawno boje o byt i niebyt kilku potężnych narodów, na gruzach których zmartwychwstała nasza ojczyzna.

Niech to będzie dowodem, że niezależnie od wykonania zgoła niebezpiecznych lotów nad nieprzyjacielem, lotnicy mimo to puszczają w tym czasie wodze swym

myślom, że podlegają nastrojom. Są to chwile jakgdyby ostatniej spowiedzi, bo nie wiadomo przecież, co następne przynieść mogą – może śmierć, może niewolę, a może sławę. I tak krążą myśli hen, hen...

W tych momentach, będąc sam na sam ze swoim obserwatorem, lotnicy, spajają się ze sobą w uczuciach przyjaźni, w myślach o zwycięstwie samych sobie pozostawionych w szerokich przestworzach, porównać ich można z samotnymi wędrowcami, których spokojną drogę mąci od czasu do czasu ogień szrapneli granatów lub pocisków karabinów maszynowych, a przy spotkaniu z ptakiem nieprzyjaciela następuje walka nowoczesnych sępów, walka na śmierć i życie.

Były to chwile, kiedy troskliwość kolegi Włodzimierza o mnie, jako swego pilota, była wprost wzruszająca. Kiedyśmy pewnego razu po 3-godzinnym przeszło locie wracali z okolic środkowego Niemna (Orany – Olita), mignęło mi nagle coś przed oczyma – była to ręka mego poczciwego obserwatora, który pamiętając nietylko o sobie, dzielił się ze mną swymi smacznymi butersznytami, czekoladą, cukierkami, i co najlepsze dla odświeżenia zlepionego języka – pomarańczami.

Po tym locie, który jak to niestety w tych czasach często bywało, skończył się przymusowem, lecz szczęśliwym lądowaniem, nabrał do mnie ś. p. Ryce już takiego zaufania, iż zwierzył mi się, że pragnie tylko ze mną latać. Jest mu tak dobrze ze mną, mawiał, że tylko wówczas czuje się pewnym i bezpiecznym.

Jednym słowem marzył o świetnej lotniczej karierze. Niestety stało się inaczej.

W czasie poprzedzającym naszą ofensywę w lipcu 1919 r, w wyniku której zdobyliśmy Mińsk i dotarliśmy do historycznej Berezyny, grupa nasza wykonała szereg śmiałych lotów bojowych, któremi zdobyła sobie pełne uznanie dowództwa armji.

Wieczorem pewnego dnia ś. p. Ryce otrzymał rozkaz dokonania bliskiego wywiadu, połączonego z bombardowaniem stacji kolejowej H. Pilotem został tym razemznaczony ś. p. por. Wermiński.

Nazajutrz raniutko ś. p. Ryce, który sypiał w sąsiednim pokoju, szykując się do lotu, okazał niezwykle zdenerwowanie. Widząc to i wyczuwając, iż chodzi mu o to, że ze mną nie może lecieć, starałem się kolegę uspokoić tłumaczeniem, że przecież jeszcze

dużo razy ze mną pofrunie, że nieładnie mieć jakiegokolwiek przesady i t. d., a wreszcie gdy zauważyłem, że i to nie pomaga, postanowiłem, aczkolwiek to nie było moim służbowym obowiązkiem, pomóc mu chociażby moralnie. „Choć nie polecę z tobą, to tym razem odprowadzę cię, kochany”, rzekłem „będę twą ochroną, miej więc otuchę, nic wam się stać nie może i nie stanie”.

W odpowiedzi otrzymałem wdzięczne spojrzenie szczerych jego oczu, przyczem wymieniliśmy serdeczny uścisk dłoni.

Nastał piękny poranek czerwcowy. Była godzina 5-ta.

Ubrałem się szybko, tak, że wyszliśmy razem na lotnisko. Słońce jasno świeciło na niebie. Żadna chmurka nie plamiła niebieskiej kopuły, zlekka wiał tylko wiatr południowo-zachodni. Nie przypuszczałem, że wkrótce ten jasny, dzień letni, stanie się dla mnie, jak również i reszty kolegów ponurym, zrobiwszy nas świadkami tragicznego nieszczęścia ludzkiego.

Kazałem przyszykować swego Albatrosa D. 3. Aczkolwiek stary, lecz wypróbowany ptak mój, musiał wytrzymać próbę, na którą narażałem go świadomie, bo wzięłem dla zachęcenia, mimo iż była to tylko jednomiejscowa skrzynia, tyleż bomb, co mój towarzysz, który leciał na dwumiejscowym „Rolandzie”.

Wkrótce nadszedł także pilot śp. por. Wermiński, którego zachowanie zdradzało niezwykle zdenerwowanie. Widokiem jego, kolega Włodzimierz jeszcze bardziej się przejął, wciąż do mnie podchodził, o to lub owo się pytał, by, jak to zwykle bywa, uspokoić samego siebie i zgłuszyć w sobie wszelkie powstające wątplenia.

Tymczasem nadeszła chwila decydująca.

Zapuszczone oddawna motory warczały potężnie. Ponieważ mój Albatros na owe czasy, należał do ptaków b. szybkich, nie spieszyłem się ze wspólnym startem, wiedząc dobrze, że kolegów po drodze dogonię.

Próbując motor swego Rolanda, por. W. potwierdził tylko me przypuszczenia o jego zdenerwowaniu, ponieważ przeciągnął przyjęte w tych wypadkach zasady nieskończenie długo.

Wówczas i ja zacząłem się niepokoić. Czyżby naprawdę jakieś fatum miało prześladować tych zacnych kolegów? Czy przeznaczenie tu właśnie zakresliło koniec ich młodego żywota?

Widząc wreszcie, że szykują się do startu, kiwnąłem im ręką na pożegnanie.... ostatnie niestety.

Szybko zacząłem się ubierać w swój drelichowy combinaison, śledząc start i wznoszenie się kolegów.

Po kilku podskokach maszyna została oderwana od ziemi, poczem pięła się stromo ku górze. Co to jest – pomyślałem sobie, widząc nienaturalność linii lotu, lecz myśli mych nie dokończyłem jeszcze, gdy płatowiec, wykonując wiraż w lewo, wpadł w nieszczęsny korkociąg, by w sekundę później roztrzaskać się o ziemię.

Zdjęło mnie przerażenie. Fatum, fatum nieszczęsne pomyślałem, lecąc co tchu ku „kraksie”. W pierwszej chwili zapomniałem o wszystkim i o tem, że mieli ze sobą bomby, które mogły przecież wybuchnąć.

Przybywszy zdyszany na miejsce katastrofy, zastałem przerażający zawsze widok śmiertelnej kraksy i jej załogi.

Ś. p. Wermiński już nie żył. – Ryce, dawał jeszcze znaki życia. Gdy po długim czasie, leżąc na kobiercu lotniska oczy otworzył, pierwszymi jego słowami było zapytanie, czy kolega-pilot żyje.

Taka to prawdziwa lotnicza psychologia rycerza powietrza.

Odwieźliśmy ich do szpitala. Ś. p. Ryce żył jeszcze 24 godzin, a właściwie konał, męcząc się okrutnie.

Długo staliśmy u łoża konającego. Trzymał mnie za rękę, jakgdyby chciał ode mnie żyjącego, nabrać sił i natchnienia w walce z przemocą, która odrywała go stopniowo od tej ziemi.

Po kilku godzinach, zmęczeni i przejęci zgrozą nieszczęścia, jakie spotkało naszych zacnych kolegów, odeszliśmy w smutku, wodząc myślami i wspomnieniami za przeznaczeniem.

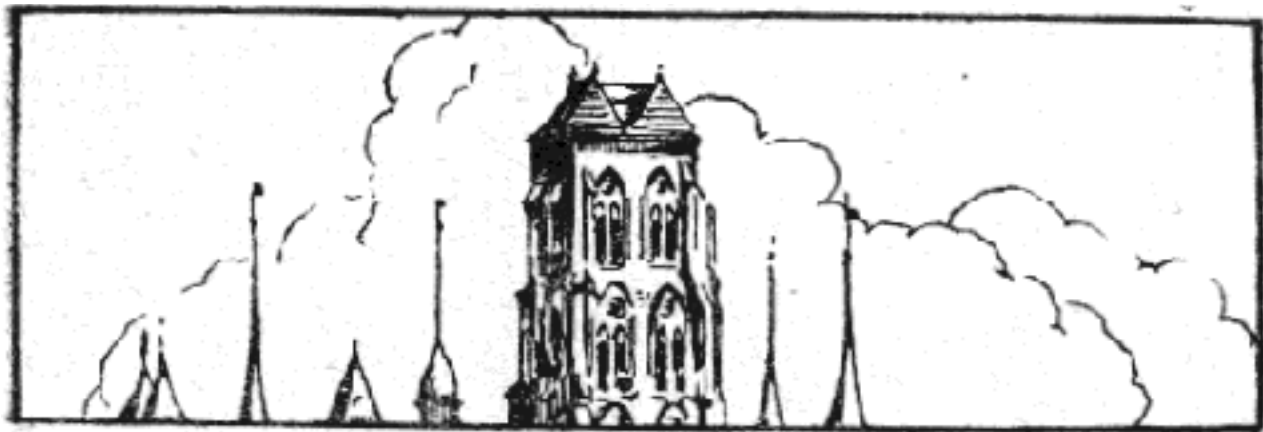


Wieczorem odwiedziliśmy znowu drogiego towarzysza – postradał przytomność, lecz czując zbliżającą się śmierć, rwał się do życia – pragnął żyć, żyć dla ojczyzny.

Rano następnego dnia nadeszła wieść, że zmarł, ze słowem „ojczyzna” na ustach.

Cześć bohaterom naszych walk niepodległościowych. W walce o wolność naszego bytu, walczyli z żywiołem powietrznym – i na posterunku zginęli.

Cześć ich świetlanej pamięci.



## Alles für Polen



anzig!" rozległ się ostry głos niemieckiego konduktora. Wziąłem swą walizeczkę i wysiadłem z wagonu, Ogarnęła mię złość na myśl, że muszę tutaj włóczyć się po obcym mieście i skupować stare samoloty, a tam w kraju wre bój nieledwie pod murami stolicy, bo było to pamiętne lato „Cudu nad Wisłą”.

Przyzwyczajony od najmłodszych lat do obcisłych mundurów, czułem się nieswojo, będąc pierwszy raz w życiu w cywilnym ubraniu. To też zdawało mi się, że miękki kapelusz zleci mi lada moment z głowy, a poły szerokiego angielskiego płaszcza przeszkadzały mi przy każdym ruchu. Idąc do hotelu, przyglądałem się ciekawie ulicom. Wszędzie widać było czystość i porządek, te charakterystyczne cechy miast niemieckich. Ale wśród nowoczesnych szablonowych kamienic zachowało się tu i tam stare domostwo o stylowych konturach, pamiętające pewno jeszcze dawne polskie czasy. Otrząsnąłem z siebie pył podróży i niezwłocznie zająłem się powierzoną mi misją, bo przecież należało to jak najszybciej załatwić. Muszę przyznać, że służba wywiadowcza gdańskich spekulantów była wówczas świetnie zorganizowana, bo wkrótce usłyszałem pukanie do drzwi mego numeru. Wszedł barczysty Niemiec o jasnych włosach, uklonił się b. uprzejmie i, oglądając się naokoło siebie, dość

przyciszonym i dyskretnym, głosem spytał: „Podobno pan chce kupić kilka samolotów”? Potwierdziłem ruchem głowy. Wówczas Niemiec jeszcze bardziej tajemniczo oznajmił: „Bo ja posiadam kilka samolotów i to kompletnie gotowych do użytku”, „A jakiego są one typu?” „Tego panu nie mogę dokładnie powiedzieć, ale w każdym razie należą one do kilku systemów. „No tak, a ile pan chce za jeden taki aparat?” Niemiec zastanowił się chwilę i w końcu wypowiedział zdanie, które dobrze utkwilo mi w pamięci. „Fur Polen hab ich einen Extra Preis gemacht; nur funf und vierzig tausend Mark! (Dla Polski ustaliłem specjalną cenę – 45.000 marek. <sup>\*)</sup>

Spojrzałem na niego z pod oka i spytałem ironicznie:

– Czy trochę nie za tanio?

Kupiec dotknięty tem, zachnął się i powiedział:

– Jak je pan zobaczy, to sam pan powie, że są więcej warte.

– No tak, więc chciałbym wiedzieć, gdzie stoją te samoloty, bo przecież bez obejrzenia nie może być mowy o zawarciu transakcji.

– Ależ oczywiście, jednakże w dzisiejszych czasach o takich rzeczach nie można na cały głos krzyżeć. Anglicy są przecież tutaj, pan rozumie.

Rzuciłem mu wymowne spojrzenie. Tak, przecież w pokonanych i niby rozbrojonych Niemczech nie można demonstrować ukrytych składów materiału wojennego. Mniemany dostawca nachylił się i szepnął mi do ucha.

– We Wrzeszczu (Langfuhr), na lotnisku, w wielkim hangarze.

Umówiliśmy się, że następnego dnia spotkamy się tamże. Wyszedłem do restauracji, by zjeść cośkolwiek i chwilę wypocząć. Jeszcze nie skończyłem kolacji, gdy do mojego stolika podszedł jakiś osobnik i poprosił o chwilę rozmowy.

Byłem mocno zdziwiony, gdy znów zaproponował mi kupno samolotów, będących we Wrzeszczu. Podczas wieczoru zgłosiło się do mnie jeszcze kilku takich panów, a z każdym powtarzał się prawie dosłownie taki sam dialog. Jedynie ceny żądane przez nich, różniły się bardzo między sobą. Muszę się przyznać, że ostatniego wyrzuciłem poprostu za drzwi,

---

<sup>\*)</sup> Uwaga: Było to wówczas 225000 marek polskich, co stanowiło, jak na ówczesne czasy sumę bardzo dużą.

I cała ta wielka flota powietrzna ma się znajdować w tym tajemniczym Wrzeszczu, Wydawało mi się to nieprawdopodobnem. Bo przecież każdy z nich proponował mi kupno kilku kompletnie gotowych samolotów, tylko niektórzy ostrożnie wspominali, że może przy jednej czy drugiej maszynie trzeba będzie dokonać małej reperacyjki, lub kilku części zremontować, ale poza tem są bez zarzutu. Zakrawało to na z góry ułożoną komedję czy kpiny.

– Czekajcie Szwaby – pomyślałem – nie wy ze mnie, a ja z was zażartuję. Bujać to my, a nie nas!

Z wszystkimi umówiłem się tego samego dnia i na tę samą godzinę przy tym zagadkowym hangarze we Wrzeszczu. Pojechałem tam wcześniej i znalazłem się na lotnisku, kiedy jeszcze nikogo nie było, ale nie czekałem długo, bo wkrótce zjawił się pierwszy dostawca. Bez zbytniego pośpiechu kazałem się prowadzić do samolotów. Zanim doszliśmy do hangaru, stopniowo zjawiali się pozostali handlowcy. Musiałem gwałtem hamować śmiech, który ogarniał mnie na widok zdziwionych rywali. Każdy z nich przypuszczał widocznie, że tylko on ubije wspaniały interes z naiwnym Polakiem, a tymczasem spotkał go srogi zawód wobec roju konkurentów. Nastąpiła między nimi ostra wymiana zdań i o mało nie przyszło nawet do bójki. Natomiast jeden prześcigał drugiego w uprzejmości dla mnie. Wreszcie całą gromadą dotarliśmy do hangaru. Widocznie nikt nie rezygnował z załatwienia transakcji.

Spojrzałem na hangar wielkich rozmiarów. Jasnym było, że w takim olbrzymie może się mieścić kilkadziesiąt samolotów. Otworzono drzwi olbrzymich rozmiarów. Widać wrota te dawno stały w błogim spoczynku, gdyż zawiasy w nich dobrze zardzewiały, bo z trudem wielkim dały się rozerwać. Wszedłem więc do jego wnętrza, by się napić widokiem napełnionego płatowcami hangaru, lecz jakież było moje zdumienie. Widok, który ujrzałem, przeszedł moje podejrzenia. Olbrzymia hala była właściwie pusta, tylko w mrocznych kątach sterczały połamane kadłuby starych samolotów, na ziemi leżały zardzewiałe i pogięte motory lub ich części i kilka par skrzydeł, pokrytych grubą warstwą pyłu i kurzu. Wszystko to nadawało się raczej do lamusu, czy archiwum, niż do parku lotniczego i było prawdopodobnie nabyte jako

szmelc, a dopiero rozsiana po mieście wieść, że Polska skupuje samoloty, przypomniła tym spekulantom o istnieniu tych gratów, co wznieciło ich apetyty na łatwy, a gruby zarobek. Chcąc wyrazić swe oburzenie tym paskarzom, odwróciłem się wściekły, lecz cała ta zgraja bandycka już gdzieś się rozproszyła. Został się z nich tylko jeden.

Odrązu wiedziałem, co sądzić o tych panach. Byli to więc pośrednicy, którym obiecano procent za znalezienie kupca. Na szczęście wszyscy chcieli faktorować przy jednym interesie. Pozostały „dostawca” zaczął mnie uspakajać i tłumaczyć, że samoloty zostały rozebrane ze względów politycznych, ale teraz mechanicy w przeciągu paru dni zmontują je, tak, że będą gotowe do lotu. To zakrawało już na kpiny, ale ten jowialny tłuścioch nie wyglądał na bezczelnego łgarza, więc musiał to mówić jako kompletny laik. Spytałem od niechcienia: „Panie, a czym pan jest z zawodu?” Przemysłowcem. W czasie wojny miałem dostawy dla armji niemieckiej. W branży lotniczej pracuję jednak dopiero od niedawna, odrzekł Niemiec. Aha, zrozumiałem.

Po kilku dniach, gdy zaszedłem znowu na lotnisko, z radością zobaczyłem to, czego się nie spodziewałem. W hangarze stał samolot typu D. F. W. (Deutsche Flugzeug Werke),

Natknąłem się na znajomego mi już przemysłowca.

— Widzi pan — rzekł tenże z triumfującą miną, klepiąc się po wydatnym brzuszku. Nie chciał pan mi wierzyć, a tu samolot jest gotów w każdej chwili do lotu. Podszedłem bliżej do maszyny i już na pierwszy rzut oka spostrzegłem, że została naprędce sklecona, a poszczególne części pochodzą z różnych płatowców tego typu. Postanowiłem dokonać chociaż powierzchownej próby. Starym, praktykowanym przez pilotów sposobem, chciałem sprawdzić wytrzymałość podłużnie \*) Nic nie mówiąc temu lotniczemu przemysłowcowi, stanąłem z boku i pchnąłem silnie obu rękami koniec dolnego skrzydła. Rozległ się suchy trzask łamanego drzewa, posypało się próchno i z pod płótna, pokrywającego skrzydła, ukazał się popękany koniec drewnianego żebra, niczem naga kość złamana. Spojrzałem przelotnie i z wyrazem pewnej ironji na mego uprzejmego dostawcę, który snąc nieprzygotowany do takiego obrotu rzeczy zrobił

---

\*) Uwaga: Podłużnice — grube listwy drewniane, stanowiące główny szkielet wewnętrzny skrzydeł.

dość, powiedzmy delikatnie, nieinteligentną minę. Następnie podszedłem do sterów, by sprawdzić ich działanie. Połączone starami zardzewiałymi drutami, piszczały przeraźliwie przy przesuwaniu i zacinały się co chwila. Dostawca i jego pomocnicy spojrzeli z przerażeniem po sobie, nie odzywając się zupełnie. Potem, nie pytając się wcale wskoczyłem na siodełko pilota, by lepiej przyjrzeć się górnym skrzydłom. Pokryte były one grubą na palec warstwą zbitego kurzu, a w środku nich nad wieżyczką znajdowało się nieznaczące wgłębienie podejrzanego pochodzenia.

I to miał być gotowy do lotu aparat? Z uśmiechem przyglądałem się smętnej kraksie, podobnej do zdychającego gada i zakłopotanemu paskarzowi, który zaczerwienił się po uszy i nie śmiał mi spojrzeć w oczy. Zaczęło mnie to wszystko bawić. Nagle, nie wiem dlaczego, zebrała mnie chęćka odpocząć w tym wgłębieniu górnego skrzydła. Usiadłem więc, ale w tej chwili poczułem, że wszystko ugina się pode-mną i nim zdążyłem się podnieść, skrzydła z hałasem załamały się w tym miejscu, tworząc potężny dół. Zostałem zasypany warstwą nadgniłych trocin, przykryty zwałami kurzu i odłupanych drzazg. Z tego wszystkiego sterczały tylko moje nogi. Musiał to być bardzo komiczny widok. Gdy się wygramoliłem z tych śmieci, wybuchnąłem serdecznym śmiechem. Spostrzegłem tylko, jak Niemcy zaniemówili. Otrzepując się z brudu, paskarz coś półgłosem powiedział do swego towarzysza, prawdopodobnie: „Do diabła! Nie udało się... Porwała mnie niewysłowiona złość i pasja. Przestałem się humorystycznie zapatrywać na tę sprawę. To było oczywiście niesłychane łajdactwo.

Więc za nasze drogie pieniądze, chciano nam oddawać zgniłe gruchoty, a taki chciwy spekulant dla osiągnięcia zysku nie wahał się swoim oszustwem narażać na pewną śmierć tych, którzyby wsiedli do takiego zatraconego pudła... Stwardniało widocznie po wojnie sumienie ludzkie.

Przy dalszych pertraktacjach handlowych musiałem podwoić swoją ostrożność. Po dłuższych staraniach udało mi się znaleźć jednak uczciwego przedsiębiorcę, od którego nabyłem naprawdę nowe i dobre płatowce, na jednym z nich latałem nawet kilkakrotnie.