

D.J. HOPE



W. GORDON

Ducky Dzingli



D. J. HOPE

DUCHY DŽUNGLI

NR 1957/3, 1958/3

01. CIENIE NABIERAJĄ KSZTAŁTU

Strzał ostrzegawczy przed dziobem skłonił szypra japońskiego kutra rybackiego „*Fukuma Maru*” do zatrzymania motoru. Na tych wodach podzwrotnikowych, w różowym świetle szybko jaśniejącego poranku, kadłub statku ledwie odcinał się od szarych fal. Ale dowódca holenderskiej kanonierki patrolowej miał widocznie wszelkie powody, żeby interesować się kutrami japońskimi, które ostatnio pojawiły się w znacznej liczbie na wodach Pacyfiku w pobliżu Molukków. Papiery kutra były w porządku, natomiast liczebność załogi i jej marsowy wygląd nie bardzo spodobały się porucznikowi. Szczególną uwagę oficera zwróciła radiostacja rybackiej łupiny. Takim aparatem można było nadawać depesze na drugi koniec świata. Szyper oświadczył jednak, że jego firma założyła na wszystkich statkach radiowe stacje. Dodał wyzywająco:

„*Najwidoczniej im się to opłaca*”.

Nie było powodu, żeby aresztować podejrzaną łajbę japońską. Natomiast w raporcie z rajdu patrolowego komendant kanonierki wyliczył kilkadziesiąt nazw zatrzymanych bądź zaobserwowanych statków japońskich uwijających się w jego sektorze.

We wszystkich raportach morskich owych dni pod koniec listopada 1941 powtarzały się te same informacje. Doświadczeni marynarze zaklinali się, że tylko patrzeć, a dojdzie do walki z Japonią. Również wywiady wojsk lądowych amerykańskich, angielskich i holenderskich podkreślały wzmożoną działalność „*cieni*”. Francuzi na pograniczu Indochin mieli już do czynienia nie z „*cieniami*”, lecz z normalnymi oddziałami wojskowymi, które najbezczelniej w świecie nie dostrzegały znaków granicznych i przy lada okazji ostrzeliwały rozmaite obiekty.

Nie ulegało wątpliwości: to już nie była robota normalnych „*cieni*” japońskich, czyli ogromnej armii szpiegów, którzy w najrozmaitszy sposób służyli cesarskiemu wywiadowi wojskowemu. To były wyraźne przygotowania do agresji.

Najwidoczniej kierunek południowy brał górę w aktualnej polityce japońskiej.

Dziwić mogło tylko to, że rząd amerykański jak gdyby nie zwracał uwagi na wszystkie sygnały. W Waszyngtonie bawiła właśnie specjalna misja japońska.

Dostawy amerykańskie dla Japonii wzrastały nawet. Dawało to pewnym ludziom wiele do myślenia, zwracało uwagę specjalistów na najwyższym szczeblu. Oczy świata wpatrzone były tymczasem w wydarzenia rozgrywające się na europejskim froncie wschodnim. Szybkie postępy wojsk hitlerowskich w Rosji zdawały się raczej zapowiadać jakieś działania japońskie na północy. Istniał przecież pakt Berlin–Tokio–Rzym.

Chociaż, prawdę mówiąc, na wysokich szczeblach też nie było pełnego rozeznania. Ot, na przykład, wywiad amerykański przechwycił szyfrówkę japońską do ambasadora w Berlinie z dnia 30 listopada. Nakazywano w niej japońskiemu dyplomacie udać się natychmiast do Hitlera i ministra spraw zagranicznych Ribbentropa. *„Proszę im powiedzieć — donosiła instrukcja — że ostatnio Anglia i Stany Zjednoczone zajęły stanowisko prowokacyjne. Należy oświadczyć, że planują one akcje wojskowe w rozmaitych punktach Azji wschodniej i że wobec tego będziemy musieli z konieczności przeciwstawić im nasze siły zbrojne...*

Proszę dodać, że moment wybuchu wojny może nastąpić wcześniej, aniżeli można by się spodziewać”.

I cóż? Wiadomo, że rozmaite placówki amerykańskie ostrzegały od kilku miesięcy o niebezpieczeństwie zagrażającym Pearl Harfoor głównej bazie floty amerykańskiej na Pacyfiku. Najwidoczniej jednak na szczeblu najwyższym nie przykładano wielkiej wagi do tych informacji. W Białym Domu, gdzie urzędował prezydent Franklin Roosevelt, nie okazywano większego niepokoju. Również w Sztabie Generalnym pracującym pod kierownictwem generała Georga Marshalla nie odczuwało się jakiegś specjalnej gorączki. To prawda, że większe jednostki amerykańskiej Floty Pacyfiku były na morzu, i to na Atlantyku. Pruło tam fale pięć największych pancerników amerykańskich. Toteż gdy nagle, dnia 7 grudnia 1941 roku, raniutko, spadły na amerykańską bazę bomby japońskie, straty były wprawdzie dotkliwe, ale bynajmniej nie do naprawienia. Społeczeństwo amerykańskie ogarnęła fala oburzenia i przeciwnicy bezpośredniego udziału Stanów Zjednoczonych w wojnie umilkli. Roosevelt pisał w swoim orędziu:

„Nagły i zbrodniczy napad Japończyków doprowadził do przełomu po dziesięcioleciu owładającej światem niemoralności. Potężni, rozporządzający znacznymi resursami gangsterzy sprzymierzyli się przeciwko rodzajowi ludzkiemu...”

W Azji południowo-wschodniej japońskie „cienie” nabrały kształtów.

Stratedzy japońscy, w przeciwieństwie do generałów niemieckich, nigdy nie chcieli angażować zbyt wielkiej ilości żołnierzy w walkach. Owszem, używali floty, wierzyli w wielkie jednostki morskie i budowali je, ale na przykład potężna japońska armia lądowa nie występowała od czasu wojny z Rosją nigdy w zbyt wielkiej masie. Armia japońska penetrująca od lat ogromne Chiny nie przekraczała 250 tysięcy ludzi. Również po sprowokowaniu wojny z Ameryką główne zadanie przypisywali Japończycy flocie morskiej. Opanowanie Indonezji z jej wielkimi bogactwami naturalnymi, jak ropa naftowa i kaczuk, przecięcie i kontrolowanie dróg komunikacyjnych na Pacyfiku i na Oceanie Indyjskim, a tym samym odcięcie Chin od dostaw alianckich było ich pierwszym celem. Zdawało się, że zostanie on stosunkowo łatwo osiągnięty.

02. W ODWROCIE

Drogą przebitą przez dżunglę posuwają się oddziały wojskowe. Strudzeni żołnierze śpią po prostu w marszu. Ich poszarzałe, zaostrome z wyczerpania twarze, ich wyschnięte wargi, zaczerwienione z niewyspania i kurzu oczy, ich obszarpane i spotniałe koszule świadczą o najwyższym wysiłku. 17 dywizja indyjska, mająca w swoim herbie zadziornego kocura z podniesioną kitą, stoczyła ciężką, czterodniową bitwę z przeważającymi siłami nieprzyjaciela, a obecnie maszeruje już 24 godziny, cofając się równoległe do wybrzeża na zachód.

Manierki żołnierzy są tak suche, jak ich wyschnięte gardła, a co gorsza, karabiny pozbawione są prawie amunicji.

Przed nimi jeszcze jedna przynajmniej bitwa. Będzie to bój o życie, walka o możliwie jak najdłuższe utrzymanie przyczółka mostowego i samego mostu na rzece Sittang. 12-przęsłowy most kolejowy o jednym tylko torze nie jest przystosowany do przepuszczania pojazdów mechanicznych. Czynni są właśnie saperzy, którzy gorączkowo pracują nad przystosowaniem nawierzchni do przyjęcia aut i ciągników. Ale oto już widać pierwsze wybuchy japońskich bomb na przedmościu, już odzywają się pierwsze salwy dział i szczeka coraz bliżej broń maszynowa...

Sytuacja jest beznadziejna. Stolica Burmy, Rangun, najbliższy cel inwazji japońskich sił zbrojnych, oddalona jest wprawdzie jeszcze o mniej więcej 100 mil, lecz jedyna właściwie dywizja stanowiąca osłonę Rangunu znajduje się już od 22 dni w odwrocie. Jej dowódca, wytrwały żołnierz, generał–major J. G. Smyth, stoi w obliczu niezmiernie ważkich decyzji, które trzeba będzie podjąć lada chwila.

Generał lęka się dwóch rzeczy: ogarnia go przerażenie na myśl, że saperzy gotowi nie zdążyć na czas z mostem lub że Japończycy przetną jedyną drogę odwrotu jego śmiertelnie strudzonym żołnierzom. Na wszelki wypadek pułk dzielnych Gurkhów skierowany zostaje na brzeg zachodni, żeby zlikwidować ewentualny desant skoczków japońskich.

O godzinie szóstej wieczorem zameldowano gen. Smythowi, że port w Rangunie obsadziła 7 brygada pancerna, znana jako jedna z najlepszych jednostek brytyjskich. Jednocześnie nadeszła wiadomość od saperów, że

nawierzchnia mostu kolejowego jest gotowa. Generał odetchnął, lecz uczynił to za wcześnie.

Gwałtowny prąd wozów z rannymi i sprzętem wpadł w tej chwili na wąską kładkę i chaos powiększył się jeszcze bardziej. Nad ranem przybyła wieść hiobowa. Na drodze powstał niesamowity korek. Tuż przed mostem wybuchła nagle gwałtowna bitwa i niesłychany zamęt, wśród którego trudno było odróżnić swoich od obcych.

Wywiązał się niezwykle krwawy bój, a Gurkhowie ruszali kilkakrotnie do ataku na bagnety. Nacisk dwóch nacierających dywizji japońskich wzrastał tymczasem z minuty na minutę.

W tej dramatycznej sytuacji zameldował dowódca ochrony mostu — było to o godzinie 4.30 nad ranem — Że może utrzymać przeprawę najwyżej jeszcze przez godzinę. To był już nie dramat, była to tragedia! Należało podjąć tzw. żołnierską decyzję, a taka decyzja oznacza prawie zawsze dodatkowe ofiary. Po godzinie potężny grzmot wybuchu wzbiliśmy się ponad odgłosy bitwy, po nim nastąpiła śmiertelna cisza. Most został wysadzony w powietrze. Niezadługo dały się słyszeć rozpaczliwe krzyki na brzegu wschodnim. Ludzie stracili panowanie nad sobą, i dwie brygady, porzucając broń i ekwipunek, poczęły w zupełnym już popłochu przeprawiać się na drugi brzeg szerokiej rzeki. A brzeg był porządnie błotnisty, brakowało środków przeprawy, nie było ani sampanów, ani łódek. Żołnierze wymazani błotem i mułem przepływali na zaimprovizowanych z nędznych bambusów i rozbitych skrzyń tratwach. Okazało się przy tym, że Anglicy są na ogół raczej złymi pływakami.

Na skutek wysadzenia mostu nad Sittangiem Japończycy utracili jednak zryw, a nawet zatrzymali się tu na prawie dwa tygodnie. Decyzja była zatem słuszna, tylko że 17 dywizja uległa wprost zdziesiątkowaniu. Pozostało w niej tylko 3350 ludzi i 1420... karabinów.

Mapa Burmy przypomina jak gdyby palec olbrzymiej ręki, której przegub leży gdzieś w masywach Dachy Świata, Himalajów. Trzy wielkie rzeki, spływające na południe wzdłuż grubych, pokrytych szczeciną bambusowej dżungli fałd górskich, stanowią naturalne linie obrony. A cała Burma to tarcza chroniąca Indie, to naturalna tama dla inwazji od wschodu.

Uderzenie japońskie było nie tylko niespodziane, ale po prostu wściekłe, a jednocześnie wspierało się na nowoczesnych środkach walki, zwłaszcza na

atakach lotniczych. Już w tydzień po napaści na bazę amerykańskiej Floty Pacyfiku w Pearl Harbor, a więc około 14 grudnia 1941 r., wpadły pierwsze oddziały japońskie do Burmy. Uderzały one wzdłuż południowo–wschodnich granic Syjamu, natrafiając na dość nikły opór słabych wojsk brytyjskich i chińskich.

Właściwa akcja rozpoczęła się jednak dopiero 20 stycznia. Masywne uderzenia wojsk lądowych w połączeniu z działaniami lotnictwa, desantami morskimi, desantami wojsk spadochronowych i działaniami sympatyzujących z Japończykami partyzantów burmańskich szybko rozdrobniły zaimprovizowaną obronę. Niepełne bowiem dwie dywizje miały obronić terytorium wielkości Niemiec, o sieci komunikacyjnej równej jednej setnej sieci niemieckiej. Około 7 tysięcy Anglików, 20 tysięcy Hindusów i trochę Burmańczyków miało stawić czoła świetnie uzbrojonym i upojonym zwycięstwami Japończykom.

Los tych wojsk był z góry przesądzony. Dzielność w takim wypadku nie wystarcza. Wojska anglo–hindusko–chińskie przeżyły w styczniu i lutym 1942 roku dokładnie to samo, co wojska polskie we wrześniu 1939 lub wojska francusko–brytyjskie w roku 1940. Mimo nadludzkich wysiłków nie zdołały one powstrzymać furiackich uderzeń japońskich. Na szczęście miały się one dokąd wycofać, bo posiadały ogromne zaplecze — Indie.

W drugiej połowie maja 1942 armia brytyjska w Burmie praktycznie przestała istnieć. Ostatecznie jednak dla obrony Indii ustaliły się na pograniczu Burmy trzy fronty. Na południu od strony wybrzeża, wśród wzgórz, bagien i dżungli Arakanu powstała linia, na której Anglicy bronili dostępu do Kalkuty. Kalkuta była po utracie Rangunów głównym portem przyjmującym ożywczy prąd dostaw anglo–amerykańskich dla Indii i Chin. Tzw. Front Centralny bronił dostępu do gór Assam i do niezmiernie ważnych strategicznie dróg komunikacyjnych prowadzących doliną Bramaputry w głąb Bengalu. Najbardziej wysunięty na wschód był Front Północny w Burmie. Bronił on lewego skrzydła wojsk anglo–indyjskich, północnej Burmy i dostępu do chińskiej prowincji Jünnan.

Linie obronne przebiegały w górach pokrytych dżunglą. Pomiędzy głównymi frontami, wśród wzniesień, kotlin i błotnistych dolin toczyły się mordercze zapasy drobniej szych sił regularnych i partyzanckich obu stron.

03. NOWY LAWRENCE

W maju 1942 roku, w chwili gdy walki odwrotowe w Burmie dobiegały końca, z lotniska wojskowego pod Imphalem w Indiach wzniósł się w powietrze transportowy Douglas z jednym tylko pasażerem na pokładzie. Był nim 39-letni brygadier Orde Charles Wingate, awansowany właśnie ze stopnia majora.

Niedawny major Wingate, człowiek średniego wzrostu, o energicznym wyrazie twarzy i głęboko osadzonych szarobłękitnych oczach, był oficerem, o którym krążyły w brytyjskich kołach wojskowych legendy. Opowiadano sobie o jego ekscentrycznych manierach i o sposobie życia odpowiadającym raczej misjonarzowi aniżeli żołnierzowi. Jednocześnie słynął on jako specjalista od niezwykłych zadań, wymagających nie tylko cnót normalnego dowódcy, lecz także upodobań, przymiotów i skłonności amatora przygód.

Orde Wingate pochodził ze starej rodziny żołnierzy dyplomatów. Wykształcenie militarne odebrał w Akademii Wojskowej w Woolwich w Anglii.

Jego ojciec, pułkownik George Wingate, służył 32 lata w armii indyjskiej, a po spensjonowaniu założył w Indiach towarzystwo misyjne. Kuzyn Orde Charlesa, sir Reginald Wingate, był gubernatorem Sudanu i Wysokim Komisarzem w Egipcie.

Protoplastą rodziny był amerykański pastor Paine Wingate, jeden z tych energicznych sług bożych, dzięki którym między innymi Stany Zjednoczone wyrobiły sobie tak silne stanowisko w świecie.

Orde Wingate urodził się w miejscowości Naini Tal w Indiach, wśród gór, gdzie stał garnizon jego ojca George'a. Wychował się jednak w Anglii. Już jako podchorąży Orde doszedł do niezwykłego jak na angielskiego oficera przekonania, że dowódca wojskowy powinien posiadać obok dobrych manier i umiłowania zawodu także solidną wiedzę i szersze zainteresowanie kulturalne. Sam Wingate był na przykład bardzo muzykalny. Ten prawdziwy esteta hołdował wraz ze swą piękną małżonką, którą poznał w Chartumie jako 16-letnią panienkę, rozmaitym intelektualnym pasjom. Jednocześnie kochali się oboje w wojsku.

Wingate dał się poznać w r. 1939 w Palestynie. Otrzymał on dość niezwykle zadanie — miał bowiem zorganizować izraelską ochotniczą milicję przeciwko arabskim terrorystom w wojnie toczonej przez Żydów palestyńskich na dwa fronty, a mianowicie przeciwko Arabom i Anglikom. Wingate, wówczas kapitan, wywiązał się znakomicie ze swego zadania, wymagającego niemałego sprytu i zdolności dyplomatycznych, czym rzetelnie przysłużył się sprawie ratowania pozycji angielskiego imperializmu.

Już wtedy nazywano go „drugim Lawrence'em”, który był swego czasu asem brytyjskiego wywiadu w krajach arabskich. O wiele właściwiej można by go nazwać „nowym Lawrence'em”. Major Wingate reprezentował bowiem metody „*tchnące duchem nowych czasów*”.

„Jestem przekonany — mawiał — że metoda Lawrence'a, polegająca na kupowaniu sobie ludzi, jest niesłuszna. Nie należy też kupować ich sobie dając im z góry broń, wówczas bowiem nie będą nas szanowali. Moja metoda polega na tym, że staram się ich przekonać, iż walczymy przeciwko wspólnemu wrogowi. Niech pokażą naprzód, że chcą nam pomóc, z własnej woli, a dopiero wtedy dostarczam im również broni...”

Wybuch drugiej wojny światowej zastał majora Wingate'a w jednostce przeciwlotniczej stacjonującej w hrabstwie Kent. Z początkiem września 1939 roku przepowiadał on swoim kolegom:

— Zobaczycie, że stracimy Polskę, a Niemcy wtargną prawdopodobnie do Holandii i Belgii i obejdą w przyzwoitej odległości Linie Maginota. Wtedy stracimy również Francję i będziemy musieli walczyć sami!

Major Wingate nie pomylił się. Gdy Włochy Mussoliniego przystąpiły do wojny po stronie Niemiec, dla talentów Wingate'a otworzyło się nowe pole działania. Wysłano go do Chartumu w Sudanie i polecono zorganizować powstanie Abisyńczyków przeciwko Włochom. Orde należał wówczas do tajnej misji brytyjskiej działającej w okupowanej Abisynii pod kryptonimem „101” i kierownictwem brygadiera Daniela Sandforda. Wingate i jego „banda”, złożona z Anglików i tuziemców, dokonywała „*cudów*”. Żyła kosztem Włochów, likwidując i znosząc mniejsze oddziały. 20 stycznia 1941 roku wkroczył major Wingate u boku cesarza Haile Selassie do Addis Abeby.

Wingate'a wślawiła szczególnie kampania w krainie Godzam, gdzie garstka wingejtowskich pół-awanturników a pół-żołnierzy dokonywała najbardziej śmiałych wypadów na Włochów. Marszałek polny Wavell był tak

zachwycony sukcesami majora Wingate'a, że mianował go brygadierem i wysłał do Indii dając mu wolną rękę w działaniach w Burmie.

Orde zabrał się do dzieła po swojemu. Zapoznał się przede wszystkim z literaturą o Japonii i Burmie. Ludzi swoich dobierał osobiście i następnie poddał ich półrocznym specjalnym ćwiczeniom w Indiach centralnych w warunkach podobnych do sytuacji w dżungli burmańskiej. Trzon brygady stanowili żołnierze pułku liverpoolskiego oraz resztki innych pułków. Byli to na ogół ludzie poważniejsi, ojcowie rodzin, przeważnie robotnicy z Manchesteru i Liverpoolu, niezbyt ostrzelani i nie znający właściwie wojny. Ale Wingate był dobrym psychologiem. Stateczni robotnicy po przejściu specjalnego treningu nabierali ducha sportowego, a byli przy tym o wiele solidniejsi od młodych chłopców.

Jednym z oddziałów dowodził major, który w życiu prywatnym był inżynierem–elektrykiem. Jego kapitan był księgowym w fabryce mydła w Cheshire, a porucznik studiował jeszcze niedawno w Oxfordzie. Najbardziej znanym podoficerem był 35–letni kapral Harry Day, który w cywilu był... dyrektorem wielkiego przedsiębiorstwa w Londynie. Zawodowców wojskowych można było policzyć na palcach. Natomiast szperaczy i zwiadowców dobierał sobie Wingate spośród Burmańczyków, którzy znali dżunglę jak własną kieszeń. Odważni i wojowniczy z natury indyjscy Gurkowie tworzyli natomiast oddziały szturmowe.

Można się było na nich zdać w każdej potrzebie.

Z Gurkami i Burmańczykami porozumiewali się Anglicy niezłe, trochę na migi, trochę na słowa. Najszybciej nauczyły się hinduskiego narzecza urdu artyleryjskie muły, pochodzące po większej części z Ameryki. Stosunek tych zwierząt do poganiaczy i na odwrót był niezwykle przyjacielski.

Wreszcie skupił Wingate w swojej brygadzie lub z anglosaska mówiąc „bandzie” albo „cyrku” doborowych lotników oraz łącznościowców. Pozostało wymyślić dla nich wszystkich wspólną nazwę. Wingate miał w tej materii praktykę. W Abisynii nazwał swoich żołnierzy Gideonami. Teraz, dla Burmy wybrał dla swoich „cyrkowców” nową nazwę. Nazwał ich mianowicie z burmańska po angielsku „Czinditami”. „Chinthay” to burmański skrzydlaty smok.

Niezliczonych świątyń buddyjskich w Burmie strzegą dziwne figury, przypominające baśniowe gryfy, smoki albo latające lwy. Są często ogromne,

a z ich otwartych paszczy wyzierają straszliwe kły. Wybałuszone oczyska spoglądają w dal, wielkie skrzydła gotowe są podnieść potwory do lotu. W wykładni brygadiera nazwa ta miała symbolizować nowoczesne współdziałanie sił lądowych i lotniczych w niezwyklej kampanii burmańskiej.

Już po pierwszych pochodach i walkach Czindici przestali przypominać regularnych żołnierzy. Zarośnięci, brodaci, czarni, w dużych kapeluszach australijskich, obwieszani bronią i wyposażeni w wielkie noże służące zarówno do walki, jak i do wycinania zarośli w dżungli, wyglądali nad wyraz awanturniczo.

Poczucie solidarności i dyscyplina wojskowa czyniły z nich jednak żołnierzy i to żołnierzy o niebywałej odwadze. Ci robotnicy pochodzący z samego serca Anglii zżyli się z puszczą, zahartowali i „zdziczyli” na tyle, że przypominali Robinsonów, pozostających w doskonałej komitywie z tubylczymi Piętaszkami, bez których pomocy nie potrafiliby przecież radzić sobie.

Jako pierwsi zakończyli swe przygotowania lotnia. Załogi brytyjskie współpracowały od początku z lotnictwem amerykańskim. Działania lotnicze stanowiły fakt zupełnie nowy w tej na poły partyzanckiej kampanii, która okazała się tak wielką niespodzianką dla „solidnych” i przywiązanych do swych regulaminów Japończyków.

Lotnictwo współpracujące z Czinditami miało cztery następujące cele.

Po pierwsze, miało bezpośrednio wesprzeć oddziały lądowe atakujące nieprzyjaciela z broni pokładowej. Po drugie — samoloty miały zaopatrywać poszczególne grupy bojowe w pożywienie, amunicję i sprzęt za pomocą zrzutów.

Po trzecie, do ich zadań należało bombardowanie linii komunikacyjnych i koncentracji wojsk nieprzyjacielskich. A wreszcie chodziło o przewożenie rannych i chorych do szpitali polowych na tyłach.

Wszystko razem było operacją niecodzienną. „Cyrk” Wingate’a dla niepoznaki nazwano oficjalnie 77 Brygadą Indyjskiej Piechoty.

04. PIERWSZA WYPRAWA

Baza Czinditów znajdowała się w hinduskim mieście Imphal w prowincji Manipur graniczącej z Burmą. Z początkiem lutego 1943 przybyli tam marszałek Wavell, generał amerykański Somerwell i inni wyżsi oficerowie, ażeby wespół z brygadierem Wingate'em omówić ostateczny plan wyprawy. Już w godzinę po rozpoczęciu konferencji wpadł do kasyna oficerskiego brygadier, wołając, że ekspedycja wyrusza natychmiast. Przy okazji wzniesiono wiele toastów za pomyślność przedsięwzięcia, a entuzjazm wzrósł, gdy w kasynie zjawili się Wavell i Somerwell życząc zebranym powodzenia.

Wieczorem brygadier omówił ze swoimi oficerami sytuację: w północno-wschodnim kącie Burmy otoczyli Japończycy w okolicach Fortu Hertza w wysokich górach nieduże siły anglo-burmańskie. Znajdowało się tam również ostatnie lotnisko brytyjskie w Burmie.

Wojska chińskie na wschodzie zostały odparte poza rzekę Sałuen. Potężny nieprzyjaciel przygotował się najwidoczniej do wtargnięcia w granice Indii.

W tych warunkach głównym zadaniem Czinditów było skupienie na sobie uwagi wroga, przy jednoczesnym maskowaniu właściwych zamiarów i ruchów.

Trzeba przede wszystkim dezorganizować japoński system komunikacyjny, bo koleje i drogi w kraju pokrytym dżunglą, to, jak mówią Anglosasi — life lines, linie życia. Wszystkie drogi w Burmie biegną z północy na południe, wzdłuż biegu rzek, dolin i pasm górskich. Od zachodu na wschód przeciskają się jedynie przez gęstą dżunglę wąskie ścieżyny i dukty. Dławi je bezustannie i pożera zachłanna dżungla. Ale właśnie te ścieżki to wymarzone przejścia dla Czinditów. Korzystając z nich należy dotrzeć niepostrzeżenie do głównej linii komunikacyjnej Japończyków, jaką jest kolej od miasta Mandalaj do Myitkyina. Tylko tamtędy mogą Japończycy zaopatrywać swe dywizje działające na północy Burmy, a zagrażające zarówno Indiom, jak i prowincji Jiinnan w Chinach.

Brygadier rozwinął teraz przed słuchaczami swój szczegółowy plan, a trzeba pamiętać, że wśród starszych oficerów i podoficerów wielu otwierało

przy tym szeroko oczy ze zdumienia. Mimo sześciomiesięcznej zaprawy nie mogli się przyzwyczać do myśli o działaniach leżących poza granicami wszechwładnych regulaminowi Tymczasem brygadier Wingate chciał działać po partyzancku.

Główne siły miały zatem poruszać się z niezwykłą ostrożnością i dać o sobie znać nieprzyjacielowi dopiero po wykonaniu swego zadania, to znaczy po zniszczeniu jak największego odcinka kolejowego. Dla zmylenia wroga mniejsza grupa wykonać miała manewr na południe, udając, że atakuje w kierunku dolnego biegu rzeki Czinduin.

Wingate ostrzegął:

— Sukces ekspedycji zależy od tego, żeby działać nie tylko ostrożnie, lecz pozyskać sobie jak najbardziej zaufanie ludności tubylczej. Pamiętajcie, że ważymy się na eksperyment, który w razie powodzenia może uratować życie tysięcy żołnierzy.

W przededniu wymarszu z Imphal brygadier urządził przegląd Czinditów w obecności marszałka Wavella. Pogoda była kiepska. Zacinał drobny deszczyk i wszystko było otulone mgłą, która jednak tym wyspiarzom, wybierającym się w awanturniczy pochód, diabło przypominała klimat ich dalekiej ojczyzny.

Marszałek wygłosił krótkie przemówienie, w którym bynajmniej nie ukrywał niebezpieczeństwa wyprawy. Życzył Czinditom powodzenia.

Czindici maszerowali przez dwa dni doliną, później zaczęli piąć się na pokryte gęstwiną stromizny Manipuru. Wyprawa była tak dobrze zamaskowana, że żaden z mijanych oddziałów wojskowych nie przypuszczał nawet, kim są ci nieco dziwnie wyekwipowani ludzie. Pewien kapitan piechoty zatrzymał znajomego lotnika, którego wygląd zdziwił go niepomiernie, ponieważ miał on na sobie mundur porucznika R.A.F (lotnictwa brytyjskiego), a uzbrojony był w pistolet, karabin i ogromny nóż, używany przez komandosów.

— Człowieku! — zawołał kapitan. — Czym ty do diabła wcielonego jesteś?

Piechorem, lotnikiem czy skoczkiem?

— Bracie rodzony! — odpowiedział zagadnięty z typowo angielskim lapidarnym humorem. — Jestem dowódcą holenderskiej łodzi podwodnej, tylko że tym razem... incognito.

Trzeciego dnia marszu Czindici rozbili się w myśl planu brygadiera na dwie części. Grupa północna pod dowództwem samego Wingate'a poczęła piąć się górkami przejściami na górę Naga, żeby przedostać się w dolinę rzeki Czinduin.

Maszerowano nocami. Drogę wśród gęstej dżungli torowały słonie, które okazały się znakomitą namiastką buldożerów i traktorów. Każde z tych nieocenionych i niezwykle cierpliwych zwierząt objuczono 800 funtami ciężkiego uzbrojenia oraz łodziami gumowymi. Resztę juków dźwigały muły, zwierzęta nieco uparte, lecz także bardzo wytrwałe. Może dlatego właśnie wiele z tych kłapouchów żołnierze ochrzcili imionami swoich dziewcząt w dalekiej Anglii. Czekały one cierpliwie na powrót swoich statecznych chłopców, nie wiedząc, że wojna zrobiła z nich... Czinditów, zbójów z wingejtowskiej „bandy”.

„Cyrk” brygadiera Wingate'a był nieźle wyekwipowany. Zaopatrzone go we wszystko, co jest niezbędne w puszczy, począwszy od siatki przeciw moskitom, a kończąc na witaminach. Ale najważniejszym produktem była, obok papierosów — sól. Bez soli człowiek brodzący w dżungli skazany jest na gorączkę, choroby i śmierć. Brygadier urządzał często „przeeglądy solne” i pouczał bezustannie swych żołnierzy, że każdy musi połykać codziennie przynajmniej po dwie łyżki soli.

Czindici smakowali też zwykle swój własny pot, żeby przekonać się, czy jest dostatecznie słony.

Na trzy dni przed opuszczeniem przez siły główne bazy w Imphal wysłał brygadier oddział zwiadowczy, którego zadaniem było stworzenie przyczółka po drugiej stronie rzeki Czinduin i spenetrowanie bliższych okolic w tym terenie.

Dowódcą oddziału był podpułkownik Wheeler, oficer kolonialny starej daty i nie pierwszej młodości. Za to mówił po burmańsku jak tubylec, znał Burmę jak własną kieszeń i był lubiany przez strzelców burmańskich. Poza tym był to niestrudzony piechur. Mimo zbliżającej się pięćdziesiątki parł przez bambusową dżunglę jak czołg.

Pomocnikiem Wheelera był 27-letni porucznik lotnictwa Robert Thompson.

Ten wychowanek Oxfordu był doskonałym znawcą Dalekiego Wschodu, zwłaszcza Malajów i Burmy. Mówił płynnie po malajsku i chińsku, co

uratowało go, gdy wymknąwszy się z niewoli japońskiej, przedzierał się do swoich przez południowe Chiny.

Jedynym na początek Amerykaninem służącym ochotniczo w „cyrku” Wingatea był lotnik James Gibson. Nosił on przydomek „Karolina” na cześć stanu, z którego pochodził. Był to typ, jaki zrodzić mogła tylko fantazja reżyserów filmów hollywoodzkich. Gibson był czerwony jak Indianin, miał błękitne oczy i krwawą czuprynę. Po wyleczeniu kontuzji, doznanej w walkach powietrznych nad Anglią, zgłosił się do wingejtowców i powiedział:

— „Choruję po prostu na to, żeby postrzelać sobie trochę do tych przeklętych dżepsów”¹.

Gibson nie mógł wybaczyć Japończykom, że napadli bez ostrzeżenia na Pearl Harbor i posłali na dno tylu ludzi i tyle okrętów amerykańskich.

Resztę zwiadu i awangardy stanowili znani nam już Czindici ze środkowej Anglii, nieulękli Gurkhowie i drobni Burmańczycy. Ci ostatni cieszyli się przede wszystkim z tego, że znajdą się z powrotem w swoim kraju.

Rzeka Czinduin w miejscu wybranym do forsowania jest szeroką na pół mili i głęboką przeszkodą wodną. Rankiem 12 lutego 1943 roku szperacze dotarli do typowej wioski burmańskiej na brzegu. Nietrudno tu było zasięgnąć języka.

Wioskę tworzyło kilkanaście chat skleconych z drzewa i bambusów, wznoszących się jak zwykle na wysokich na sześć stóp palach dla ochrony przed powodzią i dzikimi zwierzętami. Wioska tonęła w gęstwie drzew tikowych, tamaryndów i drzew margowych. Nad tym wszystkim chwiały się na wietrze wysokie palmy kokosowe, ukrywając w swoim cieniu pagodę ze spiczastym dachem, jakiej nie brakuje w żadnej miejscowości burmańskiej. U wejścia do wioski napotkano buddyjskiego mnicha w żółtej opończy. Poinformował on chętnie zwiadowców, że ostatni patrol japoński widziano w tych okolicach przed trzema tygodniami i że we wsi jest sporo łodzi.

Wszystko składało się więc jak najpomyślniej. Po wysłaniu raportu radiowego grupa Wheelera przystąpiła wieczorem do przeprawy. Pierwsi przepłynęli na drugą stronę szperacze, używając trzyosobowych lekkich łodzi wyciętych z pni drzewa tikowego. Na przeciwległym brzegu zapalono ogniska. Nie bano się zwrócenia uwagi nieprzyjaciela, ponieważ w dżungli

¹ — Dżeps (Japs) – pogardliwa nazwa Japończyków, używana przez Amerykanów.

zdarza się często, że ocierające się o siebie bambusy rozgrzewają się i powodują lokalne pożary. Gorzej było, z mułami.

Muł to na ogół dobry pływak, ale zazwyczaj nie uznaje potrzeby przepłynięcia się na drugi brzeg rzeki, skoro mu na tym jest dobrze. Trzeba więc było zwierzętom dostatecznie obrzydzić życie, co, jak zwykle, wymagało niemałego zachodu.

Natomiast słonie zanurzały się z widoczną przyjemnością w wodę i pływały jak korki.

Drugiego dnia w południe główne siły brygadiera stanęły na szczycie góry, skąd rozpościerał się widok na dolinę rzeki Czinduin.

„Poza mną widzę nie kończące się morze wzgórz pokrytych dziewiczym lasem, który w ciągu wieków mógł co najwyżej widzieć nielicznych przedstawicieli rodzaju ludzkiego — pisał kronikarz oddziału, hinduski kapitan Motilal Katju. — Jeszcze dalej za nami wznoszą się góry, które pozostawiły po sobie jedno wspomnienie — cierpki ból obrzękłych nóg i pochylonych przy wspinaczce pleców.

O jakie cztery mile stąd widzę rzekę Czinduin, połyskującą w słońcu jak srebrzysta smuga w zielonej czaszy. Lesiste pagórki podchodzą tuż do brzegu, a dalej rozciąga się zielone piekło dżungli. Tamtędy musimy się przedrzeć, żeby zniszczyć wroga...”

Gdy wieczorem tego dnia brygada dotarła do rzeki, rozpętała się silna burza, która jednak była Czinditom tylko na rękę. Uciszyło się wreszcie, a wówczas padł rozkaz forsowania rzeki. Mieszkańcy wioski pomagali dzielnie wingejtowcom, a o niebezpieczeństwie ze strony japońskiej kompanii, stacjonującej w odległości jakichś 10 mil na południe, nie mogło być nawet mowy. Dobrą wróżbą dla wyprawy był huk transportowców lecących na zrzuty do przygotowanej zawczasu przez oddział zwiadowczy bazy zaopatrzeniowej w głębi dżungli.

05. MANNA Z NIEBA I DYNAMIT

Czy można w głębi dżungli i to w czasie wojny zamówić na przykład 300 funtów czekolady?

— Sir, tylko koniecznie na jutro, bo inaczej nic z całej naszej zabawy.

— Postaramy się, postaramy, sierżancie — powiedział 7. uśmiechem oficer zaopatrzeniowy — od czego mamy naszych „*kulisów*”.

„*Kulicami powietrza*” nazywano dzielnych i pracowitych lotników, którzy, bywało, obracali kilkakrotnie w ciągu doby od Imphalu do terenów zrzutowych w dżungli. Awangarda wingejtowców wybrała doskonałe miejsce i pierwsze zrzuty udały się znakomicie, wywołując niebywałą sensację wśród ludności miejscowej.

Chłopi burmańscy chętnie pomagali przy odnajdywaniu i magazynowaniu zasobników prosząc jedynie, żeby im pozwolono zachować na pamiątkę spadochrony. Wkrótce ludność okolicznych wiosek paradowała dumnie w jedwabnych spodniach i koszulach, chwając sobie bardzo tekstylną mannę z nieba.

Trzeba przyznać, że zaopatrzenie działało znakomicie, a braki i manka w dostawach należały w pierwszym okresie do rzadkości. Oprócz sprzętu bojowego, benzyny, racji żywnościowych i napojów przychodziły nawet różne przysmaki, na które Czindici mogli składać indywidualne zamówienia. Stąd też wzięło się owo luksusowe zamówienie na czekoladę z okazji jakiejś uroczystości obozowej.

Zamówienie radiowe zostało przyjęte o godzinie 17.00 i zaraz przekazane z bazy pod Imphalem do Kalkuty. Tu cukiernicy pracowali przez całą dobę i o północy dnia następnego czekolada została dostarczona według adresu.

Również poczta kursowała ponoć szybciej i bezpieczniej aniżeli na ziemi.

Zasobniki były przy tym tak praktycznie skonstruowane, że podczas całej kampanii zbiła się rzekomo tylko jedna jedyna butelka rumu.

Mimo tych uciech życie w dżungli było niepodobne do spaceru w Hyde Parku.

I chociaż Japończycy chwilowo w ogóle nie przeciwdziałali, to jednak sam marsz nie należał do szczególnych przyjemności, zbliżały się dni próby i walki. Cel wyprawy leżał jeszcze w odległości jakich 100 mil na wschód, ale

droga stawała się coraz bardziej uciążliwa, gorąco dręczyło ludzi i zwierzęta, a od linii kolejowej oddzielało Czinditów wysokie pasmo górskie Mingin, które trzeba było sforsować z ciężkim ładunkiem na plecach.

Człowiekiem, któremu brygadier zlecił wykonanie głównego zadania, a mianowicie zniszczenie ważnego odcinka linii kolejowej, pomiędzy stacjami Indaw i Wutho, był major Michel Calvert z królewskiego pułku saperów. W wojsku nazywano go „*Michaś–Dynamit*”. Ten niskiego wzrostu, lecz znakomicie zbudowany mężczyzna był dawniej mistrzem boksu i pływania.

Później jednak jego „*konikiem*” stały się miny i w ogóle wszelkie środki wybuchowe. Calvert był odważny aż do szaleństwa i marzył o jednym tylko: o wysadzeniu w powietrze dróg żelaznych i mostów. Jego ulubionym hasłem było „*nunguam wopas!*” To pierwsze słowo oznacza po łacinie „*nigdy*”, a drugie w języku hindu „*cofanie się*”. A więc nigdy w tył, a zawsze naprzód!

Michaś–Dynamit był człowiekiem ekscentrycznym, ale nie dorównywał innemu oryginałowi brygady. Twarz porucznika Geoffreya Locketta zdobyły największe wąsy w armii i najdziksza broda w brygadzie. Owłosienie to zakrywało jego bezzębną paszczę, z której potrafił wydobywać straszliwe okrzyki. Porucznik wyglądał przeraźliwie, ale w gruncie rzeczy był miłym człowiekiem i doświadczonym żołnierzem, bardzo popularnym wśród Czinditów.

Oprócz kolumny Calverta operowały jeszcze inne samodzielne grupy bojowe według planu nakreślonego przez Wingate’a. Wyprzedzały ich oddziały zwiadowców. I wprawdzie od czasu do czasu sygnalizowano mniejsze kolumny i patrole japońskie, ale aż do osiągnięcia przez Czinditów linii kolejowej Japończycy byli właściwie niewidocznymi.

Garnizony japońskie stały o 25 mil na północ przy stacji Indaw i 10 mil na południe koło Wutho. Stacja Nankan była opuszczona. Ale w tej chwili nastąpiło nowe odkrycie: jak donieśli zwiadowcy, Japończycy przebili przez dżunglę nową drogę samochodową omijającą obie te stacje. Mogło dojść w każdej chwili do spotkania.

Porucznik Thompson spojrzął na zegarek. Była dokładnie godzina 13.14. W tej właśnie chwili sześć grup wingejtowców zajęło pozycje wyjściowe. Grupa nr 1 dowodzona przez Calverta zabierała się do wysadzania w powietrze części trasy kolejowej. Wszystko odbywało się w spokoju i według planu. Wysłano radiogram wzywający do bombardowania celów w Indaw i

Wutho. W minutę później potyczka pod Nankanem była już w pełnym toku. Co się tam stało? Oto. oficer zaopatrzeniowy z oddziału Gurkhów, Kum Sin Gurung, dowodzący grupą czwartą, zajął według planu stanowiska na szosie, pilnując ruchu od północy. Nagle spostrzeżono dwie ciężarówki z Japończykami. Zjeżdżały one powoli od strony Indaw. Gurkhowie niej wytrzymali i wystrzelili z piata², kładąc od razu kilku ludzi. Inni Japończycy nie poddali się panice i ruszyli natychmiast do ataku.

Wywiązała się potyczka. Kum Sin Gurung dzielnie walczył wiedząc, że jeżeli wycofa się, robota majora Calverta dozna niepowodzenia. Walka trwała kilka godzin, gdyż obie strony otrzymały posiłki. Wreszcie potężna detonacja oznajmiła Czinditom, że, major Calvert nie stracił czasu.

Akcję sześciu grup dywersyjnych zakończyło chwilowo wysadzenie w powietrze wiaduktu kolejowego o 10 mil na północ od Nankanu. Wybuch był tak potężny, że słyszano go w całej okolicy.

2

— Piat – angielska broń przeciwpancerna, pancierzownica.

06. ARMIA DUCHÓW

„Odgłosy dżungli, zwłaszcza nocą, doprowadzały czasem ludzi po prostu do szaleństwa. Oddech mknącej, antylopy był podobny do łajania psów, których takt często używali Japończycy, aby tropić nieprzyjacielskich zwiadowców. Kwilenie ptaków brzmiało jak sygnały wroga. Ocierające się o siebie wielkie liście drzew tikowych przypominały do złudzenia skradające się kroki nieprzyjacielskich szperaczy. Były chwile, kiedy żołnierzowi na warcie trudno się było zdecydować: Zaalarmować swoich czy nie? Narazić się na pośmiewisko czy na śmierć?

Musieliśmy wystawiać podwójne straże, żeby zmniejszyć nerwowe napięcie ludzi, pozostawionych sam na sam ze zdrażliwą dżunglą.”

Tak pisał pewien oficer angielski o przeżyciach Czinditów.

Brygadier Wingate pouczał przy każdej okazji swych żołnierzy:

— Ciemność, mgła, deszcze i burze są naszymi naturalnymi sprzymierzeńcami.

Nie unikajcie dżungli, nie bójcie się jej tajemniczego głosu. Są to zazwyczaj złudzenia. Dżungla jest naszym najlepszym schronieniem!

Były to słuszne wskazówki. Japończycy, dumni ze swej regularnej, odznaczającej się ślepą dyscypliną siły zbrojnej, ufni w moc regulaminów, pozostawiali mało inicjatywy niższemu dowódcy, nie mówiąc już o żołnierzach.

Tak więc robotnicy z Liverpoolu i Manchesteru, sprzymierzeni z mieszkańcami Kraju Skrzydlatego Smoka, brali często górę nad żołnierzami mikada. I tak brygadier Wingate osiągnął już dwa z przyświecających mu celów. Po pierwsze wprowadził duży zamęt na liniach komunikacyjnych Japończyków naciskających wówczas na garnizon brytyjsko-indyjski, który bronił się w okolicach Fortu Hertza. Znajdowało się tam dość duże lotnisko, które ostatecznie nie wpadło w ręce nieprzyjaciela. Po drugiej akcji wingejtowców wprowadziła pewien niepokój na japońskim zapleczu. Każdy Czindita zaprzętał uwagę przynajmniej dziesięciu Japończyków.

Tymczasem „armia duchów”, bo tak zaczęli Japończycy nazywać Czinditów, nie znając ich rzeczywistej siły i rzeczywistych zamiarów — zabrała się do wykonania dalszych swych zadań. Drobne oddziały

wingejtowców maszerując na południowy wschód przekroczyły w środkowym jej biegu potężną rzekę Irawadi, jedną z największych rzek na świecie. Opuszczając pogórza Himalajów, kraj pokryty najbardziej niezdrową na świecie i przeklinaną dżunglą, Irawadi wypływa na niziny ryżowe, staje się bardziej człowiekowi przyjazna. Burma to Irawadi. Z tej rzeki żyje większość około 20–milionowej ludności kraju zajmującego obszar około 678 tysięcy kilometrów kwadratowych. W górach jednak mieli Brytyjczycy więcej sprzymierzeńców aniżeli w dolinie. W górach mieszkają niezależne plemiona góralskie, które zawsze miały na pieńku z Burmańczykami nizinnymi. Po dziś dzień toczą się jeszcze walki między mieszkańcami gór i dolin. Łączy ich tylko jedno — fanatyczny buddaizm.

Na nizinie mieli Japończycy o wiele silniejsze oparcie w ludności aniżeli w górach i w dżungli, której się bali.

W związku z tym trudności Czinditów wzrastały i zamiar dokonania znaczniejszych zniszczeń linii kolejowych nie mógł być zrealizowany.

— Sir, dziś zjedliśmy ostatniego bawołu — meldowano brygadierowi ze wszystkich rozsypanych w dolinie oddziałów.

Rzeczywiście, zaopatrzenie drogą powietrzną zaczęło poważnie szwankować.

Nie było już mowy o zamawianiu czekolady. Zrzuty stawały się coraz rzadsze i coraz mniej celne. Z początkiem kwietnia sam brygadier uznał, że wyprawa dobiega końca.

Wingate oceniał bardzo realistycznie całą tę akcję, której był organizatorem i inicjatorem. Uważał ją przede wszystkim za rodzaj treningu przed następnymi wyprawami, które miały być o wiele lepiej wyposażone technicznie.

— Chłopcze, jak myślisz, ilu z nas wróci z tej miłej wycieczki? — pytał coraz częściej jeden drugiego. Czindici nie przypuszczali nawet, że jedna trzecia z nich złoży swe kości w dżunglach i bagnach tego kraju.

Odwrót był o wiele trudniejszy od marszu naprzód. Część szturmowców Wingate'a przeniknęła na północny wschód i przedostała się na stronę chińską.

Stąd samoloty amerykańskie przetransportowały ich z powrotem do Indii.

Większość zdążyła na zachód, aby dotrzeć pod opiekuńcze skrzydła operującej na granicy 23 indyjskiej dywizji, mającej w swoim herbie złotego bażanta...

07. WSZYSTKO ZALEŻY OD CZŁOWIEKA

Major Jefferies otrzymał tego dnia koszmary nieco zrzut. Oto jakiś gorliwy urzędnik bankowy wysłał mu do podpisania kopię jego własnego... testamentu.

Dnia 31 marca cały „cyrk” wingejtowski otrzymał ostatnie zaopatrzenie z powietrza. Było to kilka mil na wschód od rzeki Irawadi. Na każdego żołnierza wypadło po osiem żelaznych porcji, a ponadto było trochę amunicji i sprzętu.

Brygadier postanowił rozbić całe swoje szczupłe wojsko na jak najmniejsze oddziały, liczące około 40 ludzi, żeby w ten sposób łatwiej przeniknąć przez dżunglę, gęsto teraz patrolowaną przez Japończyków. Zebrał żołnierzy po raz ostatni i życząc wszystkiego najlepszego dał im jedną radę: mimo trudów i cierpień nigdy nie upadać na duchu, wierzyć zawsze w powodzenie.

Swoją własną, stopniałą do kilkudziesięciu osób grupę, zamaskował Wingate na miejscu, kazał się ludkiom' ukryć w dżungli i nie wyściubiać z niej nosa.

Podczas, gdy Japończycy będą się za nimi uganiać wszędzie — oni pozostaną na swoim miejscu i poświęcą cały dzień na wypoczynek. Dopiero później postarają się przekraść przez rzekę na zachód.

Następnego dnia, było to 1 kwietnia, brygadier przekazał swój ostatni radiogram, do bazy w Imphalu. Baterie radiostacji były już na wyczerpaniu, toteż ograniczono raport do minimum, przyjęto natomiast ostatnie wiadomości, które miały im starczyć na długo. Były one dobre. Rosjanie dokonywali zadziwiająco szybkich ruchów ofensywnych na południu swojego frontu, aliancka ofensywa powietrzna w Europie zachodniej trzymała wszystkich w napięciu. Bliżej, w chińskim Jiinnan Chińczycy parli naprzód, a z Kairu donoszono, że Włosi i Niemcy koncentrują statki ewakuacyjne.

Wiadomości były przyjemne, natomiast chłopaków: Wingate'a oczekiwali czynności nienajmilsze. Ci srodzy wojownicy musieli się teraz zamienić w... rzeźników. Trzeba się było pozbyć mułów, których obecność

mogła ich w każdej chwili zdradzić, a których mięso było teraz bardzo potrzebne ludziom. Ileż łez wylali hinduscy mulnicy, gdy Czindici pod kierunkiem samego brygadiera zabrali się do krwawej procedury. Wingate dokonywał własnoręcznie uboju mułów, polegającego na chirurgicznym wprost otwarciu arterii szyjnej zwierzęcia.

Następnie zniszczono radiostację i wszystko, co mogło być niepotrzebnym ciężarem w dalekim i niebezpiecznym pochodzie.

Dnia 7 kwietnia grupa Wingate'a zabrała się do sforsowania rzeki. Gdyby wszystko poszło dobrze, marsz potrwałby dwa tygodnie, a tymczasem pełnych porcji dziennych wypadało na człowieka tylko pięć. Pożywienie i wodę wydawano więc jak lekarstwo.

Wreszcie Czindici stanęli w rzadkim lasku bambusowym nad brzegiem Irawadi. Japończyków nie było widać. Ośmiu ludzi przepравиło się małą łódką na drugi brzeg, gdy nagle, ku zdziwieniu żołnierzy, ukazała się na zakręcie dość duża barka burmańska. Okazało się, że to pewien chłop odwoził za zezwoleniem władz japońskich ciało swego powinowatego, zmarłego na dyzenterię. Inna sprawa, że pod ciałem szmuglował drogie pomidory i jeszcze cenniejszą sól. Za dobrą opłatą Burmańczyk zgodził się zabrać ludzi.

Trzy czwarte oddziałku było już po drugiej stronie, gdy niespodzianie zaatakował ich silny patrol japoński. Przewoźnik umknął wraz z barką, gdy jeszcze dziewięciu ludzi pozostało na wschodnim brzegu. Okazał się jednak człowiekiem uczciwym. To prawda, że żał mu było porzuconego dobytku, ale gdy wrócił po pewnym czasie na stare miejsce i zobaczył ukrywających się Czinditów, wziął ich na barkę i przewiózł na prawy brzeg. Pięciu zdołało się uratować.

Pozostali przedzierali się przez dżunglę. Już po kilku dniach wyglądali jak nędzarze i oberwańcy. Jedzenia było coraz mniej. Ludzie pożerali, co się tylko dało, nawet pytony, które miały wcale dobre mięso. Ale dżungla robiła swoje.

Ciężkie biegunki i gorączki trapiły żołnierzy, którzy w ciągu kilku dni wyschli na szkielety. Brygadier swoim spokojem dodawał wszystkim ducha. Po przekroczeniu rzeczki Mu i przedarciu się przez kilka pasm górskich, zeszli Czindici w dolinę rzeki Czinduin. Brygadier spodziewał się tu spotkania z patrolami brytyjskimi, niestety, przed kilkoma dniami zostały one ściągnięte

na skutek obecności przeważających sił japońskich, które opanowały w zupełności wschodni brzeg.

Jak przedostać się na stronę zachodnią? Ludzie byli już wyczerpani do ostateczności posuwaniem się w wysokiej trawie słoniowej, której brzegi były ostre jak noże. A przecież ta trawa była ich jedyną osłoną przed Japończykami!

Według mapy, teren zarosły trawą kończył się już pozostawiając kilkusetmetrową wolną przestrzeń, której nie można było przejść bez zwrócenia na siebie uwagi japońskich patroli. Lecz cóż to? Widocznie kartograf popełnił omyłkę, bo oto słaniający się na nogach ludzie stanęli tuż nad brzegiem rzeki. Była godzina 15.00, a Japończyków diabli gdzieś wzięli. Wingate nie zastanawiał się ani chwili. Od żołnierzy w tym stanie wyczerpania nie można się było wiele spodziewać. A jednak! „*Teraz albo nigdy*”! — zawołał brygadier i rzucił się pierwszy w wodę.

08. S. E. A. C., CZYLI PO NOWEMU

Na przełomie 1941–42 roku państwa tak zwanej Osi liczące razem 321 milionów ludności na terytorium wynoszącym 3 miliony 800 tysięcy kilometrów kwadratowych, walczyły ze Zjednoczonymi Narodami o ludności 1 300 milionów na obszarze około 75 milionów kilometrów kwadratowych. Jednak w ciągu pierwszych dwóch lat wojny Niemcy i Włochy okupowały przeszło dwa i pół miliona kilometrów kwadratowych w Europie, a Japonia drugie dwa i pół miliona w Burmie, Syjamie i na Pacyfiku. W sumie wojna ogarnęła przeszło 80 milionów kilometrów kwadratowych, czyli prawie dwie trzecie lądów naszego globu.

Postępy napastników były znaczne niektórym ludziom słabego ducha zdawało się, że państwom faszystowskim uda się je utrzymać. Większość jednak była przekonana, że ostateczne zwycięstwo odniosą Narody Zjednoczone.

Cóż się tymczasem działo na obszarach Azji południowo–wschodniej, a zwłaszcza w Burmie, stanowiącej ważny pomost do Chin? Utrzymanie trzech frontów broniących Indii i terenów północnych oraz próba partyzantki, przeprowadzona przez brygadiera Wingate’a, nie wyczerpywała wszystkich możliwości. Wytrwałość Anglików zaczęła powoli dawać owoce — dywizje rozbite i osłabione w czasie odwrotu i trudnej obrony w okresie męczących monsunów zaczęły zwierać się i umacniać. Najważniejsze jednak, że zaczęły stosować obronę czynną, a nawet atakować. Ważnym wydarzeniem organizacyjnym było utworzenie naczelnego dowództwa tego obszaru. Supreme East Asia Command, czyli S.E.A.C., dawała nadzieję zmiany na lepsze, tym bardziej że naczelnym dowódcą został admirał Louis Mountbatten. Ten 43–letni wyższy oficer uchodził za jednego z najbardziej postępowych wojskowych. Był on gorącym zwolennikiem kombinowanych akcji z udziałem lotnictwa, marynarka nie powinna być, według jego zdania, uwijać się tylko po morzach, lecz dokonywać wespół z lotnictwem śmiałych desantów. Mountbatten kładł też wielki nacisk na lotnictwo transportowe. Cenił on bardzo Wingate’a, który uważał, że bez lotnictwa nie można prowadzić wojny w krajach pokrytych gęstymi lasami lub dżunglą.

Słowem naczelny dowódca opowiadał się za nowoczesnym prowadzeniem wojny.

Mountbatten spowodował pełną militaryzację linii kolejowych w prowincjach indyjskich Assam i Bengal. W ciągu roku 1944 cztery tysiące ludzi potrafiło przynajmniej podwoić eksploatację kolei, przewożąc w ciągu miesiąca 200 tysięcy ton. Jednocześnie zaczęto budować na gwałt nowe drogi. Tak powstała słynna szosa nosząca nazwę Ledo Road, o której jeszcze będzie mowa.

Jednym z głównych zadań, jakie postawił sobie admirał Mountbatten, było utrzymanie i rozszerzanie kontaktu z Chinami. Toteż atakując na południu w Arakanie miał on raczej na myśli Burmę północną, mimo trudności, które nastęrczał tam klimat.

Mountbatten objeżdżał pilnie poszczególne jednostki i ucinał sobie pogawędki z żołnierzami. Stawał na skrzyni od amunicji czy beczce i rozwijał swoje teorie przed żołnierzami. Trzeba powiedzieć, że cechowały je trzeźwość i rozsądek.

— Japońcy będą używali swego starego tricku i postarają się przeniknąć przez wasze linie w głąb. A wy: nie róbcie sobie z tego nic i trwajcie na pozycjach. Będziemy was zaopatrywać drogą powietrzną, możecie być tego pewni.

Kiedy indziej stwierdzał:

— Musimy walczyć także w czasie monsunów. Trudno, wyobraźcie sobie, że jesteście reprezentacyjną drużyną i że musicie grać choćby i w deszczu. Jeżeli będziemy się bili tylko przez sześć miesięcy, to wojna potrwa dwa razy dłużej.

10 stycznia 1944 roku wzdłuż frontu zrzucono z samolotów ulotki. Była to gazetka frontowa Naczelnego Dowództwa. Wzywała ona do ofensywy.

09. TAJEMNICZA KONFERENCJA

Latem 1943 roku zupełnie niespodzianie Wingate wezwany został do Londynu.

Gdy przybył z Indii na lotnisko wojskowe w południowej Anglii, powiedziano mu, że premier Churchill oczekuje go na śniadaniu. Z lotniska uwiózł brygadiera samochód wprost na Downing Street i, jak utrzymuje legenda, brygadier zasiadł z premierem przy stole w swoim zwyczajnym mundurze tropikalnym, składającym się z krótkich wypłowiałych spodni i koszuli z krótkimi rękawami. Należy przypuszczać tylko, że dawno już zgolił swą czarną brodę, jaką nosił w dżungli, że był bez swego słynnego hełmu tropikalnego, który w Burmie wyróżniał go spośród innych.

W ogóle od chwili wkroczenia Wingate'a do gmachu przy Downing Street wszystko staje się tajemnicze. Jak głosi wieść, Churchill omawiał z brygadierem jego specjalne metody prowadzenia wojny partyzanckiej, które wzbudziły wielkie zainteresowanie premiera. Słyszał on wiele o wyczynach partyzantów radzieckich, więc zapewne pragnął porównać obie metody. Winstona Churchilla interesowało nie tylko zwykłe likwidowanie nieprzyjacielskich sił zbrojnych i dywersja na tyłach. Umysł tego dużej miary męża stanu o ambicjach stratega zajmowały szczególnie te pomysły Wingate'a, które zakładały współdziałanie z partyzantami floty powietrznej i morskiej. Chodziło zwłaszcza o to, żeby przyszłych Czinditów najbardziej usamodzielnić, żeby zwolnić ich od transportu dużych ciężarów w trudnych warunkach oraz od dłuższego opiekowania się chorymi i rannymi.

Osobnym tematem rozmów Churchilla z Wingate'em była idea stworzenia tego, co w ZSRR zwano już wówczas krajem partyzanckim lub „Małą Ziemią”.

Chodziło o możliwość utrzymania na terytorium okupowanym przez wroga całych terenów wolnych zupełnie od kontroli militarnej nieprzyjaciela. Wbijanie takich bolesnych „kolców” w organizm wroga musiałoby być dla niego specjalnie dotkliwe, jednocześnie umożliwiając swobodne lądowanie i start dużej floty powietrznej oraz przeprowadzanie akcji, którą później Amerykanie nazwali „mostem powietrznym”. Urządzenie takie, trzeba powiedzieć, jest zawsze niewygodne dla przeciwnika. „Most” trudno

zwalczać, a przy tym można go uruchomić bez uciążliwych przygotowań w dowolnym kierunku i czasie.

Rozmowa między obu dżentelmenami doszła do tego punktu, w którym premier zgodził się w ogólnych zarysach na rozpoczęcie drugiej i to o wiele większej kampanii w Burmie. Nagle Churchill oświadczył:

— Jutro wyjeżdżamy na pewną ważną konferencję i byłbym bardzo zadowolony, gdyby pan zechciał wziąć w niej udział.

— Rozkaz, Sir.

— W takim razie jeszcze jedno pytanie. Czy widział się pan już ze swoją małżonką?

Brygadier wytłumaczył, że jego żona znajduje się w tej chwili właśnie w pociągu jadącym ze Szkocji.

Premier ujął bez słowa słuchawkę telefoniczną i kazał się połączyć ze Scotland Yardem. Na zlecenie Churchilla urzędnicy słynnego urzędu policji zatrzymali w godzinę później ekspres szkocki na małej stacyjce. Pani Wingate została poproszona o przesiadkę z pociągu do specjalnego samochodu, który zawiózł ją na spotkanie z mężem. Rano małżonkowie zobaczyli się ze sobą po raz pierwszy od chwili udania się brygadiera ze specjalną misją do Burmy. Było to w porcie, w którym stał już pod parą: okręt mający zawieźć brytyjską delegację na spotkanie z prezydentem Stanów Zjednoczonych, Rooseveltem i innymi mężami stanu do Quebec w Kanadzie.

Pobyty Wingate'a w Quebec należał do tych tajemnic wojennych, które otaczano zupełnym milczeniem. Nikt z korespondentów prasowych nie dowiedział się, kim jest ten stosunkowo młody jeszcze brygadier, paradujący w niezbyt wygodnym battle dressie, pożyczonym od kolegi. Jak się bowiem okazało, wszystkie mundury Wingate'a zżarły tymczasem mole, a nie było już czasu na uszycie nowego.

Brygadier odbył w Quebec dłuższą konferencję z prezydentem Rooseveltem, z amerykańskim szefem sztabu gen. Marshalllem i admirałem Mountbattenem.

Zreferował im pomysł nowej kampanii partyzanckiej, którą uzgodnił już uprzednio z premierem Churchillem. Otóż duży oddział skoczków spadochronowych miał być zrzucony w północnej Burmie. Skoczkowie utworzyliby rodzaj partyzanckiego kraju, którego zadaniem miało być zdeorganizowanie systemu komunikacyjnego Japończyków. To pomieszczenie

szyków powinno z jednej strony uniemożliwić nieprzyjacielowi pełną okupację Burmy, z drugiej natomiast ułatwić generałowi Stilwellowi zbudowanie tzw. Szosy Ledo.

Joe Stilwell, głośny generał amerykański, licząc już 64 lata, był ciekawą ze wszech miar figurą. Wychowanek słynnej amerykańskiej szkoły West Point był świetnym żołnierzem i znakomitym znawcą dżungli. W wojsku nazywano go „*Joe-Ocet*”. W Czung-kingu, ówczesnej rezydencji Czang Kai-szeka, bawił z początku wojny jako szef amerykańskiej misji wojskowej składającej się wówczas wszystkiego z 25 oficerów i 60 instruktorów. Wkrótce mianowany został szefem sztabu jednostek chińsko-amerykańskich. Stilwell był dumny z tego, że jest właściwie pierwszym obcokrajowcem dowodzącym w Chinach od czasów słynnego podróżnika Wenecjanina Marco Polo, który w XII wieku przebywał w Państwie Środka.

Już w 10 dni po mianowaniu, stary „*Joe-Ocet*”, który potrafił robić w dżungli pieszo po 30 mil dziennie, znalazł się w Laszio. Miejscowość owa stanowi końcowy punkt słynnej Drogi Burmańskiej, mającej już stąd połączenie kolejowe z Rangunem. Tzw. Burma Road była linią życiową Chin. Zaczęto ją budować w górach pokrytych dżunglą z początkiem roku 1937, aby przełamać w ten sposób blokadę Chin przez Japończyków. Sto tysięcy kulisów przebiło tę drogę przez dżunglę i górskie łańcuchy. W linii powietrznej od Laszio do Kunming w Jünnanie jest tylko 260 mil, ale droga biegnie takimi serpentynami, że długość jej wynosi 700 mil. Komunikacja rozpoczęła się w roku 1939, a w 2 lata później przewieziono tą wąską szosą górką już 12 tysięcy ton amunicji i sprzętu dla armii chińskiej. Po przecięciu Drogi Burmańskiej przez Japończyków gen. Stilwell próbował zastosować „*most powietrzny*”, pierwszy bodaj taki „*most*” naszych czasów. W r. 1943 przewieziono już; w każdym razie drogą lotniczą z Kalkuty do Czung-kingu, bądź przez Ledo, bądź przez Myitkyina, więcej ton aniżeli słynną Drogą Burmańską.

Zaraz po konferencji w Quebec Wingate zaproszony został do USA, gdzie zwiedzał fabryki samolotów, sprzętu wojennego i koncentratów żywnościowych, z myślą o swej nowej wyprawie, która uzyskała pełną akceptację Amerykanów.

Gen. Marshall zainteresowany ideami Wingate'a obiecał mu wszelką pomoc.

Przyrzekł mu zwłaszcza doskonałych „*Czinditów*” amerykańskich, którzy mieli już za sobą niełatwe doświadczenia: w walkach na Nowej Gwinei i Wyspach Salomona. Rzeczywiście, powstała później taka jednostka pod dowództwem gen. brygady Franka Merrilla. Jej żołnierze wkrótce stali się znani jako „*Merrills Marauders*”, czyli „*Maruderzy Merrilla*”.

Plan uchwalony w Quebec i rozwinięty w rozmowach z Amerykanami przewidywał przerzucenie drogą powietrzną całej dywizji, a zatem ogromnej jak na ówczesne warunki liczby i sprzętu. Wszystkie uzupełnienia i ewakuacje miały odbywać się samolotami. Specjalne grupy komandosów miały lądować daleko poza liniami japońskimi. Pomysły te uzyskały pełną aprobatę generalicji amerykańskiej, a zwłaszcza gen. Arnolda, który podjął się uformowania takiej armii powietrznej. Przeniósł on dalsze rozmowy do Waszyngtonu i zaprosił do nich dwóch lotników amerykańskich, pułkowników Filipa G. Cochran i Johna R. Alisona. Pierwszy z nich miał 34 lata i odbył kampanię w Tunisie, która przyniosła mu aż pięć odznaczeń bojowych. Stał się on bohaterem najpopularniejszych w czasie wojny „*komiksów*” jako słynny „*Flip Gorkin*” w serii „*Terry i korsarze*”.

Jego zastępca Alison był młodszy o dwa lata i odznaczył się jako dowódca głośnych „*Tygrysów Powietrza*”. Był on kawalerem dwóch krzyży zasługi oraz orderów Srebrnej Gwiazdy i Purpurowego Serca.

Gen. Arnold dał obu oficerom wszelkie pełnomocnictwa i oświadczył im:

— Żądam od was, aby lotnictwo amerykańskie odegrało poważną rolę w przyszłych działaniach generała Wingate’a.

Wingate nie miał jeszcze oficjalnie tego stopnia, ponieważ brygadier jest raczej czymś pośrednim między pułkownikiem a generałem, ale nie ulegało wątpliwości, że awans jest już w drodze.

— A zresztą — dodał Arnold — do diabła z planami na papierze! Trzeba walczyć i kropka!

Doświadczony szef sztabu wiedział, komu to mówi. Cochran i Alison nigdy nie robili sobie wiele z papierków. Zresztą nie mieli na to czasu. Trzeba było teraz w najkrótszym czasie stworzyć taką niecodzienną jednostkę i przetransportować ją wraz z całym sprzętem do Indii. Wybrano do tego celu odpowiednich ludzi.

Większość z nich walczyła już w najrozmaitszych warunkach i zdobyła wysokie odznaczenia bojowe. Każdy lotnik myśliwski był jednocześnie

mechanikiem, aby razie czego mógł sam poradzić sobie z uszkodzonym silnikiem.

Lotnicy Cochran otrzymali świetny sprzęt. Były to najnowszej produkcji maszyny. Nowością były potężne szybowce, holowane na linach przez maszyny transportowe. Obok dużych transportowców i bombowców, wybrano również maszyny średniej wielkości, a nawet malutkie „*koniki polne*” (grass-hoppers), które potrafiły lądować i startować na najmniejszym polu i mogły ewakuować rannych i chorych. Myśliwskie „*Mustangi*” i średnie bombowce najnowszej wówczas serii B-25 dopełniały ekwipunku lotniczego.

Amerykanie przeczuwali, że w tym niezwykłym i tajemniczym oficerze brytyjskim, którego właśnie poznali, znajdą i świetnego kompana, i szefa. Cochran i Alison polecili specjalnie do Londynu, żeby odbyć bardziej intymną konferencję z Wingate'em. Tu zdradzili przed nim swoje najtajniejsze plany. Polegały one na tym, że obaj śmiałkowicie chcieli wypróbować metodę polegającą na przerzucaniu jak największych oddziałów na tyły wroga. Samoloty transportowe, których pojemność pomnażałyby szybowce, miałyby zrzucać większe ilości żołnierzy i sprzętu, a po wybudowaniu na zapleczu nieprzyjacielskim lotnisk polowych operacje te przejmowałyby maszyny lądujące. Plan pełen rozmachu. Czy jednak chłodny Brytyjczyk pójdzie na takie dość awanturnicze projekty?

Okazało się, że Wingate miał zrozumienie dla najbardziej niezwykłych zamierzeń, ponieważ sam był człowiekiem obdarzonym nie tylko odwagą, lecz również niewyczerpaną fantazją.

10. „OPERACJA CZWARTEK”

Gdy admirał Mountbatten przybył do New Delhi w celu objęcia naczelnego dowództwa, wśród wyższych oficerów jego sztabu znajdował się już generał–major Wingate. Dziennikarzom zabroniono pisać o nim, a nawet wspomnieć o jego awansie. Kontrwywiad pracował usilnie, żeby ukryć prawdziwy stan rzeczy.

Japończycy powinni byli przypuszczać, że Wingate gdzieś się zawieruszył.

Tymczasem w październiku 1943 roku, w pięć miesięcy po powrocie z Burmy, gen. Wingate rozbił znowu namioty swojej kwatery głównej — tymczasem w dżungli indyjskiej — żeby poddać energicznemu treningowi swoich ludzi i przygotować do walki nowych Czinditów. Dla niepoznaki nazwano ich 3 dywizją indyjską. W zasadzie znaleźli się w niej starzy Czindici, a właściwie ich resztki, Anglicy z byłej 70 dywizji, Gurkhowie oraz, jako nowy nabytek, Murzyni z Zachodniej Afryki. Obok czarnych rzucali się jednak w oczy Amerykanie pułkownika Cochran — inżynierowie i piloci. Razem oddział liczył 10 tysięcy ludzi i tysiąc mułów. Nazywano go grupą specjalną do akcji o dalekim zasięgu, a samą akcję „Operacją Czwartek”.

Spotkamy tu wielu starych znajomych, między innymi majora Calverta oraz Bernarda Fergusona, awansowanych do stopnia brygadiera; John Jefferies został tymczasem pułkownikiem. Gen. Wingate otrzymał także specjalnego doradcę burmańskiego, którym był major Aung–Thin. Spośród starych i zasłużonych Czinditów warto jeszcze wymienić sierżanta sztabowego Blaina. Wszyscy mieli odznaczenia bojowe i z dumą nosili herb Czinditów — skrzydlatego burmańskiego smoka.

Całe to wojsko podzielone zostało na oddzielne grupy bojowe, a każda z nich rozbiła własny obóz. Tym razem dwie trzecie stanowili Anglosasi.

Amerykanie Cochran i Alison przybyli w listopadzie, a wraz z nimi nadszedł główny trzon jednostki oraz samoloty i szybowce. Hindusi i Burmańczycy spoglądali z niejaką podejrzliwością na maszyny, w których, jak im mówiono, może unieść się w powietrze kilkunastu ludzi oraz trzy muły lub nawet bawoły.

Czy jest możliwe bez motorów?

Wkrótce przekonali się wszyscy, że jest to możliwe. Amerykanie, których Brytyjczycy nazywali żartobliwie „*panienkami Cochra*na”, rozpoczęli intensywne ćwiczenia i wkrótce załadowania i startu pociągu powietrznego dokonywano w czasie kilkunastu minut. Strzelcy przekonali się, że „*pociąg*” złożony z samolotu i dwóch szybowców potrafi zabrać ze sobą całą masę ludzi oraz sprzętu i że transport taki może odbyć się sprawnie i szybko. Wreszcie Wingate spróbował sam jazdy. Dokonał próbnego lotu z taką flegmą, że Amerykanów wyprowadziło to po prostu z równowagi.

Trening zakończyły wielkie manewry, na których był obecny obok Wingate’a również naczelny dowódca, admirał Mountbatten. Stwierdzono, że współpraca piechoty z lotnikami przebiegała sprawnie, więc z początkiem lutego 1944 „*dywizja*” przeniesiona została do nowej bazy, która miała stanowić w przyszłości podstawę wyjściową tej „*piechoty powietrznej*”. Dla zaprawy dokonywano rajdów na tyły nieprzyjaciela, przy czym głównym celem było z jednej strony bombardowanie linii kolejowej Mandalaj–Myitkyina, z drugiej zaś wdrożenie obsługi małych samolotów do lądowania w dżungli i ewakuowania stamtąd rannych i chorych.

Istotnym celem „*Operacji Czwartek*” było założenie dużych przyczółków z lotniskami w samym sercu terytorium obsadzonego przez Japończyków, i to z dala od linii japońskich, a możliwie blisko Chin. Te „*żabie skoki*” miano wykonywać w drodze powietrznej. W myśl idei Wingate’a i Cochra na miano przerzucić większość sił drogą powietrzną, oszczędzając w ten sposób czas i siły oraz wzmagając element zaskoczenia. Tylko jedna brygada miała wybrać się pieszo, pomagając akcji gen. Stilwella, większość zaś miała odbyć wyprawę, jakiej nie znały jeszcze dzieje tej wojny. W razie powodzenia można było zastosować takie „*skoki*” na szerszą skalę.

Teraz uwaga!

Było to w niedzielę wieczorem, dnia 5 marca 1944 roku na lotnisku indyjskim w pobliżu miasteczka Lalaghat. Kilku oficerów przeglądało dokładnie świeżo wywołane zdjęcia zrobione przez lotnika, który wrócił przed kilkunastu minutami z 200–milowego lotu w głąb terytorium obsadzonego przez nieprzyjaciela.

Jak wygląda teren, który wybrano na lądowisko?

Nikt go nie przygotował, lądowanie odbędzie się na ślepo i na los szczęścia.

Oto już ładują się do samolotów i szybowców ludzie, którzy mają dokonać tej niezwykłej operacji. Wszystko odbywa się w największej tajemnicy, bo nawet sama nazwa „*Czwartek*” jest fałszywa. Nie ma tylko fałszu w sercach i umysłach żołnierzy, którzy wąż się na to niebywałe przedsięwzięcie. Wiedzą oni, o co walczą.

11. ŁĄDUJEMY NA BROADWAY!

Zbliżała się godzina „Zero”, tj. godzina 17.40 dnia X, czyli 5 marca 1944. O tej porze rozpoczął się niebywały raid z lądowaniem w dżungli. Amerykanie z grupy Cochran nazwali to nieznanne lądowisko Broadwayem, jak zwie się jedna z najbardziej znanych ulic Nowego Jorku i świata. Drugie takie lądowisko nazwano na cześć Londynu — Picadilly.

Pierwszy pociąg powietrzny wystartował w 32 minuty po rozpoczęciu godziny „Zero”, czyli o 18.12. Składał się z „lokomotywy”, którą był amerykański samolot transportowy C-47, i dwóch „wagonów” w postaci ciężko naładowanych szybowców. Przed pasażerami tego pierwszego i oczekujących swej kolejki następnym „pociągów” leżało NIEZNANE. Bo nie tylko nocny lot bez specjalnego ubezpieczenia myśliwskiego był ryzykiem, ale samo lądowanie stało pod absolutnym ZNAKIEM ZAPYTANIA.

Trzeba sobie bowiem wyobrazić następujące okoliczności:

Pogoda nie była bardzo lotna, wiały silne wiatry. W tych warunkach trzeba było poderwać z ziemi cały „pociąg” i wywindować go na wysokość 8500 stóp, czyli niecałe 3 tysiące metrów, żeby nie zawadził o góry. Lot obliczony na 3 godziny i 15 minut — gdyby nie zaszło nic nieprzewidzianego — prowadził przez 300 kilometrów nad terytorium opanowanym przez nieprzyjaciela. Szybowce były przeładowane ludźmi i sprzętem, spadochronów nie było, a zapas benzyny wystarczał tylko na podróż w jedną stronę. O ewentualnym powrocie nie mogło być mowy bez uzupełnienia paliwa.

Podpułkownik James Warner Bellach, oficer ze sztabu Mountbattena, tak opisuje ten lot:

„Szarpnęło nami i potrząsnęło porządnie, kiedy samolot holujący zaczął kołować do rozbiegu. Po obu stronach widzieliśmy żołnierzy ładujących się bez końca do szybowców, które uciekały nam z pola widzenia. Nagle nasz „ciągnik” potoczył się na pełnym gazie, oderwaliśmy się od ziemi, kołysząc się lekko na końcu długiej liny. Przeskoczyliśmy wierzchołki drzew. Rozpoczęła się walka o nabranie wysokości umożliwiającej przelot nad

górami. Gotowaliśmy się do przebycia długich godzin, które nie wiadomo co nam przyniosą.

Lecieliśmy samotnie nad górami Assam w promieniach zachodzącego słońca.

We wnętrzu szybowca wszystko grało żywymi kolorami, ale nagle oblała nas purpura i wieczór zapadł tak szybko, że od razu pogrążyliśmy się w jakąś okropną szarzyznę... Po chwili słyszało się już tylko posapywanie ciężko objuczonych ludzi i zwierząt, podczas gdy szybowiec płynął spokojnie na swoim holu.

Wysoko nad chmurami ukazał się księżyc i oblał nas swym srebrnym światłem.

Twarze ludzi wydawały się teraz jeszcze bledsze, tym bardziej że zaczęło nami rzucać i targać jak w piekle.

Znaleźliśmy się na wysokości 85 setek stóp i przekraczaliśmy właśnie granicę Burmy. Góry były za nami, w oddali widziało się jeszcze od czasu do czasu światełka wiosek, tutaj wszystko było zaciemnione. Przemknęło mi przez myśl, że gdyby „dżepsy” wysłały jednego tylko nocnego myśliwca, to mógłby nas powystrelać wszystkich jak kaczki.

Ten burzliwy lot trwał chyba całą wieczność, kiedy nagle John (Alison) zawołał:

„To rzeka Irawadil.”

Przelecieliśmy nad nią i przemknęliśmy w odległości kilku mil nad lotniskiem japońskim. Ktokolwiek mógł wyjrzeć przez okno, oczekiwał teraz pocisków świetlnych lub pościgu, ale Japończycy myśleli najwidoczniej, że to bombowce nocne, bo zostawili nas w spokoju.

„Cel za 20 minut!” Ożywiliśmy się nagle, byliśmy gotowi na wszystko.

„Pociąg” z podpułkownikiem Bellachem był drugim z kolei. Przed nimi wylądował już dowódca szybowców, major Taylor. Na szczęście nie było w najbliższej okolicy Japończyków. Zabłyśły zielone światła ukazujące kierunek.

„Siedzący przede mną pilot szybowca musiał gwałtownie skrócić, żeby nie wpaść na maszynę majora Taylora, który wylądował przed nami — wspominał płk.

Alison. — Ja wylądowałem bez wypadku. Zdaje się, że tej nocy znalazłem rozwiązanie problemu pomyślnego lądowania szybowców w nocy: zamknąłem po prostu oczy i westchnąłem do Boga...

Przy bliższej obserwacji terenu przekonaliśmy się, że lądowisko było gorsze od tego, jakiego należało oczekiwać na podstawie fotografii. Tubylcy nagromadzili tu masę pni drzewa tikowego, a w porze deszczowej nakopali wiele rowów, żeby móc ściągnąć to drzewo łatwiej do rzeki. W ciągu lat powstały w ten sposób prawdziwe pułapki dla szybowców, tym groźniejsze, że przykryła je wysoka trawa słoniowa.

Tymczasem szybowce lądowały jeden za drugim, a szybowiec nie może sam hamować”.

Wkrótce lądowisko pokryło się kadłubami lżej lub ciężej rozbitych szybowców. Ani jeden z nich nie ocalał, ale ponad 500 żołnierzy znalazło się w czasie niewiele większym od trzech godzin na głębokich tyłach nieprzyjaciela.

Wylądowali oni na ogół cało, lecz stało się to nie tylko kosztem rozbitych maszyn.

30 zabitych i 34 rannych padło ofiarą eksperymentu.

Lądowisko przedstawiało niesamowity widok. Stało się ono cmentarzem szybowców, ale jednak 26 częściowo podwójnych transportów stanęło na „Broadwayu”. W ogóle spośród 67 szybowców, które wystartowały w pierwszej kolejce spod Imphalu, wylądowało 32 według przeznaczenia. Dziewięć szybowców spłonęło, dziewięć dostało się do niewoli, jedenaście wylądowało wśród swoich, a piętnastu, które nie mogły wylądować z powodu ścisku panującego na „Broadwayu”, udało się wrócić do bazy.

Pierwszym zadaniem garnizonu „Broadwayu” było zbudowanie jakiegoś możliwszego lądowiska. Mimo że na nieszczęście prawie wszyscy zabrani na pokład inżynierowie zginęli lub zostali ranni, lotnisko zbudowano w rekordowym czasie kilkunastu godzin. Zasypywano rowy, korzystając z kilku przewiezionych małych buldożerów wysadzono w powietrze kępę drzew rosnących w samym środku pasa, wycięto wysoką trawę. Przed południem dał się słyszeć daleki huk silników. Lekkie samoloty zgłaszały się po rannych. Wszyscy zostali wywiezieni do szpitali. Pewien pilot z Los Angeles uparł się, że zabierze i dowiezie trzech ludzi, chociaż miejsce było przewidziane tylko na dwóch. Odważny lotnik trzymał jedną ręką sterowy drążek, a drugą drzwi samolotu, których nie można było domknąć.

O godzinie siódmej wieczorem lotnisko było gotowe. W 25 minut później usłyszano znowu odgłos silników. To przybywały pierwsze transporty na

ciężkich maszynach. Lądowały one przy świetle księżyca, ale na płaszczyźnie przypominającej już prawdziwe lotnisko, z sygnalizacją świetlną, naprowadzeniem radiowym i szeregiem innych udogodnień.

W „*Operacji Czwartek*” przewidziano lądowania na kilku lądowiskach.

Przebiegały one rozmaicie. Jedno lądowisko zbombardowali Japończycy. Niemniej w całości operacja udała się i 23 marca została zakończona.

Dwanaście tysięcy ludzi rozpoczęło działania głęboko na tyłach nieprzyjaciela.

Około dziesięciu tysięcy przetransportowano drogą powietrzną. Była to największa operacja tego typu przed czerwcową inwazją aliantów we Francji, w której także zastosowano desanty powietrzne.

12. PRZYCZÓŁEK W DŻUNGLI

Pierwszy samolot z oddziału transportowego (Troop Carrier Command) pilotował gen. Old osobiście. Zaraz za nim wylądowała brytyjska Dakota z marszałkiem lotnictwa Baldwinem na pokładzie. Samoloty te przywiozły ze sobą starych Czinditów, którzy przed rokiem musieli przedzierać się 2 miesiące przez dżunglę, zanim dotarli do miejsca przeznaczenia. Nic dziwnego, że najwyższe dowództwo było osobiście zainteresowane w tej akcji. Z wyjątkiem swej niecodzienności nie przedstawiała ona na pierwszy rzut oka nic niezwykłego. A oto fragment relacji sierżanta E. Cunninghama z amerykańskiego tygodnika wojskowego „Yang”. Cunningham znajdował się na pokładzie pierwszego samolotu transportowego, który wylądował na „Broadwayu”.

„Nasz C-47 dotknął ziemi zaraz po zapadnięciu zmroku i pokołował gładko do końca pasa pokrytego trawą. Elektryczne światła świeciły z obu stron pasa zupełnie tak, jakby to było na murawie w Nebrasce. W 32 sekundy potem koła drugiego samolotu potoczyły się po tym pasie, a trzeci wylądował w ciągu 36 sekund po drugim. Przez całą noc trwał ten precyzyjny ruch i wobec tego zmęczeni na śmierć inżynierowie poszli dopiero po 36-godzinnych zamęciu przespąć się trochę”.

Tej nocy 62 maszyny wylądowały na „Broadwayu” z ładunkiem żołnierzy, mułów i sprzętu. Ze zwierzętami było trochę kłopotu, ale na czele mulników stał autentyczny Cygan nazwiskiem Levi Lee, który czując jak ważną jest osobistością, wymógł na dowództwie, aby wolno mu było nosić na głowie zamiast kapelusza jakiś fantastyczny zawój. Lee twierdził uparczywie, że muły wcale nie są uparte jak osły, lecz odznaczają się dużą wrażliwością. Dlatego słuchają tylko ludzi, którzy je rozumieją.

Tymczasem ścisk na „Broadwayu” był tak duży, że w myśl planu wybrano nowe lądowisko, leżące o 50 mil na południe, po drugiej stronie rzeki Irawadi.

Nazwano je na cześć głównej ulicy w Kalkucie „Chowringhee”. I oto następna flota szybowców i transportowców, tym razem pod dowództwem brygadiera Waltera Lentaingne’a wyruszyła Czinditom na pomoc.

Ciekawa informacja dla miłośników filmu. Czy pamiętacie dawną dziecięcą hollywoodzką gwiazdę nazwiskiem Jackie Coogan? Był bohaterem słynnego filmu Chaplina „*Brzdąc*”, a następnie wielu innych filmów. Mały urwis amerykański wyrósł tymczasem na tęgiego chłopca i oto spotykamy go w r. 1944 znowu, lecz już nie na ekranie, tylko jako pilota pierwszego szybowca, który wylądował na „*Chowringhee*”. Coogan okazał się dobrym pilotem. Na wysokości tysiąca stóp odczepił szybowiec według regulaminu od samolotu holującego, wykręcił o 360 stopni i Wylądował z minimalną szybkością na murawie pokrytej słoniową trawą.

Wyskoczył z maszyny, wystrzelił z raketnicy i pokierował lądowaniem pozostałych maszyn. w ciągu kilkunastu minut patrol Gurkhów przeszukiwały już teren, sprawdzając, czy aby Japończycy nie kryją się gdzieś w zasadzce. Nie znalazły nikogo. Wszystko odbyło się jak w każdym tuzinkowym filmie hollywoodzkim.

Wszystko z wyjątkiem jednego. Nastąpiła mianowicie kraksa szybowca załadowanego sprzętem inżynieryjnym dla urządzenia lotniska. Grukhowie zabrali się więc do roboty i wycięli swoimi długimi nożami „*kukri*” szeroki pas startowy.

8 marca wylądował tu po odwiedzeniu „*Broadwayu*” generał Wingate.

Anglosasi panowali w tej chwili zupełnie na niebie Burmy. Zaczęło działać ubezpieczenie myśliwskie, raidy średnich bombowców były na porządku dziennym. Zaniepokojeni Japończycy pośpieszyli z odsieczą, ale było już za późno. Główne lotniska japońskie w Szwebo, Aniskan i Onbauk zostały zbombardowane.

Na lotnisku „*Broadway*” panował niesamowity ruch. Oddziały brygadiera na lotnisku „*Chowringhee*” szybko zorganizowały się w kolumny marszowe i udały się w przewidzianych kierunkach. Te dwa lądowiska spełniły swoje zadania, a trwający przez cztery dni „*blitz*” anglo-amerykański pomieszał bardzo szyki Japończyków, którzy w tym samym czasie rozpoczęli swoją kontrofensywę, bombardując bazy indyjskie wokół Imphal. Ale właśnie wtedy powstały w głębi ich terytorium alianckie bazy pomocnicze. W ciągu sześciu dni marca zgromadzono poważną siłę. niepokojącą stale główną linią komunikacyjną Japończyków w północnej Burmie. Ponad 10 tysięcy ludzi przerzucono samolotami, a ponadto pół miliona funtów ładunków, 1183 muły i 175 koni. Plan gen. Wingate’a zdał egzamin.

Do 13 marca lotnisko „*Broadway*” nie zwróciło baczniejszej uwagi

Japończyków. Dopiero po ośmiu dniach od pierwszego lądowania zjawilo się nad nim 25 japońskich myśliwców. Było już jednak poniewczasie. Działała tu obrona przeciwlotnicza czynna i bierna. Na spotkanie Japończyków wyleciały z dwóch małych lotnisk polowych Spitfire’y. Pięciu „*dżepsów*” zostało zestrzelonych, reszta szybko umknęła.

Dowództwo anglo-amerykańskie było bardzo zadowolone z uzyskanych wyników. Gen. Wingate wystosował gorące słowa podziękowania dla wszystkich swoich Czinditów, którzy tworzyli już teraz duży bojowy zespół.

Na wyższych i niższych dowódców akcji posypał się w kilka miesięcy później grad odznaczeń.

13. WOJNA CZINDITOW

W miasteczku Ledo leżącym na granicy Indii i Burmy kończy się kolej bengalsko–assamska idąca wzdłuż dolnego brzegu rzeki Bramaputry. W myśl planów Wingate jedna brygada Czinditów pod dowództwem brygadiera Fergusona miała stąd wyruszyć prosto na południowy wschód w celu wsparcia grupy Stilwella. Słyszeliśmy już o Fergusonie. Był to wysoki i chudy jak szczapa Szkot o niepospolitej odwadze, który cieszył się ogromnym autorytetem. Z monoklem, wciśniętym głęboko w powiekę, zarośnięty, sprawiał trochę niesamowite wrażenie.

Jego najmłodszy Czindita liczył 19 wiosen, a najstarszy 45. Byli dobrani jeden w drugiego, tacy tylko zresztą mogli znaleźć jeszcze upodobanie w pieszej wycieczce po dżungli, skoro większość podróżowała samolotami i szybowcami.

Cała chytrość planu polegała na tym, że ludzie Fergusona szli własnymi drogami w najbardziej dosłownym sensie tego słowa. Unikali ścieżek i traktów, sami wyrąbывali sobie przejście przez najgęstsza i zupełnie odludną dżunglę.

Czoło kolumny stanowiło dwóch trzech ludzi uzbrojonych w szerokie noże w rodzaju południowo–amerykańskich maszet. Zmieniając się co kilka chwil, wycinali przejście w gęstwie bambusowej. Nic tedy dziwnego, że dziennie można było w ten sposób zrobić co najwyżej kilka mil, ale za to marsz był bezpieczny, choć opłacany sowicie potem. Maskotką kolumny był bawół Oskar. Na jego szerokim grzbiecie układano chorych lub rannych towarzyszy.

Grupa Fergusona była zdana prawie wyłącznie na zrzuty z powietrza. Główna trudność polegała tutaj na tym, że zrzucić było łatwiej, niż podjąć. Zasobniki zaczepiały się zazwyczaj o wysokie drzewa i trzeba je było stamtąd zdejmować.

Czasem wystarczyło kilka celnych strzałów wyborowego strzelca, ale mogła być bieda, gdyby się okazało, że ładunek zawiera również amunicję. Wiele też zrzutów poszło na marne, często wiatr odganiał spadochrony tak daleko, że po prostu nie opłacało się ich szukać. Wtedy racjeienne trzeba było rozciągać na dwa lub więcej dni.

Brygada Fergusona zrobiła w ten sposób około stu mil, zanim przedostała się na brzeg rzeki Czinduin w miejscu, w którym nigdy nikt się nie przeprawiał. Stąd mieli pomaszerować doliną Hukong do miejscowości górniczej Lonkin, gdzie znajdował się większy garnizon japoński. Przy forsowaniu rzeki pomogły im zrzuty lotnicze, które dostarczyły łodzi gumowych i innego ekwipunku. Podczas przeprawy odwiedzili ich Wingate i Cochran, którzy wylądowali na małym samolocie.

Wyprawa zapowiadała się znakomicie. Zdobyto Lonkin, a w połowie marca Czinditom udało się nawet założyć w zupełnie niedostępnej okolicy lotnisko nazwane na cześć żony Wingate'a „*Aberdeen*”. Stąd przy pomocy innej grupy starali się Czindici zdobyć stację kolejową Indaw, przecinając w ten sposób najważniejszą linię komunikacyjną Japończyków. Trudno wyobrazić sobie trudy i cierpienia ludzi, przedzierających się stosunkowo szybko przez tropikalną puszcę.

Najbardziej dokuczał im brak wody, a przecież ludzie byli objuczeni ponad siły.

Nic też dziwnego, że pomimo desperackich wprost wysiłków atak na stację Indaw nie udał się. Ukryci w bunkrach Japończycy strzelali do Czinditów jak do kaczek.

Tymczasem brygadzie Calverta, która wyruszyła z „*Broadwayu*” do ataku na linię kolejową, udało się lepiej, chociaż był to jeden z najkrwawszych bojów, jakie stoczyli Czindici w dżungli. Na wysokości Henu grupa Calverta zaatakowała linię kolejową i zablokowała ją na pewien czas. Japończycy rzucili jednak natychmiast duże siły wraz z artylerią i lekkimi czołgami na odsiecz. Czindici nazwali to miejsce White City³, ale inni dali mu nazwę Miasta Czerwonego — tyle tu popłynęło krwi. Pewien oficer brytyjski opisując tę bitwę nazywa ją bojem średniowiecznym, bo Anglosasi szli do ataku nie tylko na bagnety i kolby, ale walczyli również nożami, Japończycy natomiast używali swoich słynnych oburęcznych mieczy. Obie strony były się z dzikością i pasją nie zważając na nic.

Gdy napięcie walki dosięgało szczytu, zjawily się nad walczącymi bombowce Cochraha, zrzucając ładunki tak blisko własnych linii, że odłamki bomb dolatywały do stanowisk Czinditów. Walki pod Henu uzyskały zaszczytne miano nowego Tobruku.

³ — Białe miasto.

Stanowiska brygady Calverta nie zostały ostatecznie zdobyte przez Japończyków, ale też i Czinditom nie udało się zniszczyć linii kolejowej. W maju Czindici sami opuścili swoje stanowiska i stworzyli kilka przyczółków po obu stronach kolei. Krwawe walki toczyły się wokół tzw. „*Blackpool*” — miejsca oddalonego o 30 mil na zachód od stacji Mogaung. Pomędzy tą stacją a końcowym punktem linii kolejowej w Myitkyina znajdowały się najsilniejsze garnizony i największe lotniska japońskie. Oczywiście, nie było mowy o opanowaniu tych terenów, ale walki Czinditów przyczyniły się znacznie do powodzenia uzyskanego na Drodze Ledo.

Tymczasem jednak Japończycy ruszyli do swej wielkiej kontrofensywy.

Wykorzystując okres monsunów, który zamienia dżunglę w bajoro, używając głównych dróg będących w ich posiadaniu, spróbowali raz jeszcze przedostać się do Indii. Tak więc w tym samym czasie kiedy odbywała się „*Operacja Czwartek*”, rozpoczęli Japończycy swoją słynną „*Operację U*”.

Zanim jednak spojrzymy na te wydarzenia, trochę bliżej musimy zająć się wypadkiem, który wstrząsnął głęboko oddziałami Czinditów.

14. SMIERC GENERALA

Od chwili pierwszego lądowania Czinditów na „*Broadwayu*” Wingate był w ciągłym ruchu. Uwijał się w swoim nieodłącznym hełmie tropikalnym, pamiętającym jeszcze czasy palestyńskie i abisyńskie, stale kontrolował działania swoich wojsk, a nie była to już brygada lub dwie, lecz cała dywizja. W tym czasie przebywał częściej w powietrzu niż na ziemi. Pogody były jednak niezbyt lotne.

Nie tylko zwykłe monsuny dawały się we znaki, ale silne burze i deszcze tropikalne zwiększały ryzyko niezwykłych działań.

Również w nocy z 24 na 25 marca szalała burza tropikalna, gdy gen. Wingate wystartował na bombowcu typu Mitchel w drogę powrotną do swej bazy.

Odwiedził właśnie jeden z najbardziej wysuniętych posterunków i pragnął znaleźć się tej jeszcze nocy w „*domu*”.

Niektórzy Czindici przysięgali, że niedługo po starcie usłyszeli jak gdyby trzask piorunu. Kto jednak tej nocy nie padał ofiarą własnych nerwów, podnieconych upałem i wysokim ciśnieniem, które towarzyszą tropikalnym wyładowaniom przyrody? Trzask pękających drzew tikowych, szorowanie ocierających się o siebie tyk bambusowych, pioruny i błyskawice — cały ten koncert działa deprymująco na człowieka. Nie, w taką noc żaden normalny człowiek nie wsiada do samolotu. Chyba że musi, że wymaga tego zadanie bojowe.

Z pokładu samolotu transportowego dostrzeżono w nocy błysk wybuchu w górach i doniesiono o tym kwaterze pułkownika Cochra. Na rozkaz dowódcy wysłano natychmiast na poszukiwania wszystkie osiągalne w tej chwili lekkie maszyny, i jedna z nich zameldowała, że zdołała ustalić miejsce, w którym leżą szczątki zniszczonego samolotu. Wysłana natychmiast kolumna ratunkowa znalazła na grzbiecie dość wysokiego łańcucha górskiego resztki bombowca.

Uderzył on z taką siłą w ziemię, że wybił lej głęboki na 18 stóp. Cała załoga zginęła. Stanowiło ją pięciu lotników amerykańskich, dwóch korespondentów gazet angielskich, dwóch oficerów oraz gen. Wingate.

Tak zakończył życie jeden z najbardziej interesujących spośród wyższych oficerów brytyjskich. Jego śmierć wstrząsnęła głęboko ludźmi, którzy go znali, o nim słyszeli lub czytali. Admirał Mountbatten napisał w rozkazie dziennym, poświęconym pamięci generała:

„General Wingate zginął w chwili swego triumfu. Alianci utracili w nim jedną z najwybitniejszych i najbardziej dynamicznych osobistości. A żołnierze stracili dowódcę tak wybitnego, o jakim można tylko marzyć w wojsku. Ja zaś utraciłem mego osobistego przyjaciela i wiernego pomocnika...”

Następcą Wingate’a został jeden z dowódców Czinditów, znawca Burmy, brygadier Walter David Alexander Lentaigne, mianowany wkrótce potem generałem. Brał on udział już w pierwszej wojnie światowej mając lat 17. Od tej chwili służył bez przerwy w 4 pułku indyjskim Gurkhów. Jako dowódca batalionu znalazł się major Lentaigne znowu w Rangunie na dwa dni przed jego upadkiem i opanowaniem przez wojska japońskie. Sytuacja była beznadziejna, ale Lentaigne i jego Gurkhowie nie myśleli o poddaniu się. Batalion przebił się przez linie japońskie i dotarł do Imphalu w Indiach, zbierając po drodze drobne oddziały, którym również udało się wyrwać z okrążenia. Był też jedynym oficerem, jaki dotarł do miasta Imphal na czele jednostki bojowej, która powiększyła swe szeregi w czasie odwrotu.

15. LEDO ROAD

Gdy admirał Mountbatten pewnego dnia podczas monsunu przelatywał właśnie nad doliną Hukong w drodze do kwatery gen. Stilwella, ujrzał on dziwne zjawisko.

— Cóż to za rzeka, która przepływa pod nami i nie jest oznaczona na mojej mapie? — zapytał spoglądając na ziemię.

— Ekscelecjo, to nie jest rzeka, tylko droga z Ledo, którą budujemy wśród walk — odpowiedział towarzyszący admirałowi amerykański oficer.

Nietrudno było o pomyłkę, bo tak zwana droga, a przynajmniej jej część, wiała się wśród dżungli na podobieństwo błotnistej strugi i w porze deszczowej niczym właściwie nie różniła się od innych strumieni. Podkład z pni drzew tikowych umożliwiał jednak ruch nawet na najbardziej grząskich odcinkach. Inne odcinki były nawet szutrowane i bite, a wreszcie Amerykanie przeprowadzili obok drogi rurociąg o średnicy 4 cali, czyli ponad 10 cm. Historia budowy tej drogi to cała epopeja.

Droga Ledo bierze swą nazwę od końcowej stacji kolei żelaznej Bengal–Assam. Stąd, wspinając się na przełęcz łańcucha górskiego Patkai na wysokości 5 tysięcy stóp, schodzi koło miejscowości Shingbuiyang w doliny, mija trzęsawiska górnego biegu rzeki Czinduin i schodząc coraz niżej szuka połączenia ze słynną Burma Road.

Tak. Dziś nie tylko szuka, ale i znajduje. Ale wówczas, podczas wojny?

Już przed wojną Anglicy penetrowali te dzikie i bezludne okolice, żeby przeprowadzić wąskimi, zagubionymi w dżungli traktami i duktami jakieś drogi.

Ale dopiero podczas wojny konieczność przebicia takiej drogi przez północną Burmę stała się kwestią życia. Amerykanie przydali się w sam raz ze swoją techniką, swymi buldożerami, dźwigami, ciągnikami na gąsienicach. Stoczyli oni heroiczną walkę z żywiołem dżungli, błotem i mułem, a przede wszystkim z wodą, ponieważ w r. 1944 deszcze były rekordowe.

Plan operacyjny działań był także dość skomplikowany. Przewidywał on uderzenie XIV armii na północnym froncie, któremu towarzyszyć miało natarcie w Arakanie na południu. Zadaniem Czinditów było dokuczanie

wojskom japońskim i dezorganizowanie ich komunikacji. Z chwilą gdy wojska dowodzone przez gen.

Stilwella wejdą głębiej w obsadzony przez Japończyków teren, rozpoczną działania oddziały chińskie od strony Jünnanu. Stilwell miał do dyspozycji dwie niepełne, ale za to nieźle wyekwipowane przez Amerykanów dywizje chińskie, część Czinditów oraz zgrupowanie amerykańskie składające się z weteranów wojny na Pacyfiku pod dowództwem gen. Franka Merrilla. Całość była dobrze ubezpieczona lotniczo.

Awangardę sił Stilwella stanowiła dywizja chińska wyćwiczona na sposób amerykański, na skrzydłach operowały silne straże boczne chińskie i amerykańskie, ubezpieczając siły główne oraz dokonując wypadów na Japończyków. Zaraz za nimi szły ekipy drogowe o różnym składzie i wyposażeniu.

Naprzód „*tubylcy*” wyposażeni w noże, siekiery, łopaty i kilofy oraz w broń, a dopiero za nimi oddziały inżynieryjne z maszynami arogowymi. Drogowcy tworzyli formację najdziwniejszą na świecie. Wśród tych dwóch tysięcy ludzi można było zobaczyć najrozmaitsze rasy, kolory skóry, a języków i narzeczy było bez przesady ze dwieście. Słowem do wyboru do koloru. Stilwell parł naprzód jak uparty bawół, a za nim posuwała się ta dziwna droga.

Ten niezwykły marsz rozpoczął się pod koniec 1943 roku, a na Nowy Rok założono już bazę w Shingbuiyang po drugiej stronie gór. Stilwell manewrował tak zręcznie, że nie tylko bił, ale z równym powodzeniem oszukiwał zdumionych Japończyków. Joe-Ocet bardzo lubił Chińczyków, ufał im. Tak na przykład kazał wyćwiczyć dywizjon pancerny, złożony z samych Chińczyków. Mawiał on często, że Chińczycy są bardzo inteligentni i, rzeczywiście, po trzech miesiącach chłopcy wiejscy, którzy niedawno po raz pierwszy zobaczyli kolej, nauczyli się prowadzić czołgi i strzelać z nich. Praktyki nabrali w walkach. Doszło do tego, że 22 dywizja chińska, wsparta przez Czinditów, wydała zwycięską bitwę słynnej 18 dywizji japońskiej, która zdobywała Singapur.

Kolumna Stilwella parła naprzód przez dolinę Hukong, a wraz z nią posuwała się Ledo Road. Wszystko szło dobrze. Dwie chińskie dywizje operowały wzdłuż osi marszu na wzgórzach po prawej i lewej stronie, daleko na prawym skrzydle działała grupa Fergusona, bliżej na lewo awanturowali

się „*maruderzy*” Merrilla, a dalej zgrupowanie Gurkhów i Kaszinów (szczep burmański) idących od Fortu Hertza na południe. Od południa zaczęli ruszać się Czindici, szkodząc poważnie Japończykom wzdłuż ich najważniejszej drogi rokadowej. Grupa Stilwella meldowała, że ma już na swoim koncie cztery tysiące zabitych Japończyków. Było to 19 marca 1944.

Nagle sceneria zmieniła się!

Co się stało? Oto kilka dywizji japońskich przekroczyło niespodziewanie rzekę Czinduin i wpadło do Indii kierując swe uderzenie na Dimapur i linię kolejową Bengal–Assam, dzięki której zgrupowanie Stilwella w ogóle żyło. Co robić?

Trzeba było decydować i to natychmiast!

Niełatwa to była decyzja, ale dowództwo naczelne poleciło gen. Stilwellowi kontynuowanie marszu. Celem tego działania było przecież zdobycie ostatniego odcinka kolei między Mogaung a Myitkyina, a jeśli się da, także nawiązanie kontaktu z Drogą Burmańską. Bohaterami tej kampanii bez zabezpieczonych tyłów i dostaw były dwie chińskie dywizje oraz „*maruderzy*” Merrilla. Chińczycy pokazali, co umieją jako żołnierze i niestrudzeni wędrowcy, a zgrupowanie Merrilla składające się z ludzi, którzy zazdrościli sławy Czinditom, nie szczędziło sił. W dniu 17 maja zelektryzowała wszystkich wiadomość, że merrillowcy i Chińczycy zdobyli lotnisko wojskowe pod Myitkyina, największe z lotnisk japońskich w północnej Burmie.

Walka o samo miasto toczyła się przez 78 dni. Merrillowców i Chińczyków wsparły grupy Czinditów pod dowództwem gen. Lentaigne’a od południa i oddziały tubylcze maszerujące od północy. Walki były niezwykle krwawe i zacięte. Nie dawano pardonu. Walczono wręcz o każdą piędź ziemi, o każde stanowisko bojowe. Jednocześnie toczyły się walki na całym odcinku kolejowym.

Zginęło w nich ponad 22 tysiące Japończyków, a w samym miasteczku Myitkyina 3650. Wzięto tylko 200 jeńców.

Ostatnie stanowisko japońskie padło dnia 3 sierpnia. Zdobycie lotniska i miasta Myitkyina miało ogromne znaczenie. Przede wszystkim był to ważny punkt węzłowy w komunikacji powietrznej z Chinami. Po wtóre można było uważać zdobycie tego punktu za skok w kierunku ponownego nawiązania łączności z Drogą Burmańską do Kunmingu w Chinach. A wreszcie od tego

miasta największa rzeka Burmy, Irawadi, stawała się spławna. Tym samym zdobyto punkt wyjściowy do raidów rzecznych na południe w kierunku Mandalaj i Rangun.

Był to ogromny sukces. Generał Stilwell otrzymał czwartą gwiazdkę. Żołnierze dżungli zwyciężyli.

16. INWAZJA NA INDIE

Podczas gdy Stilwell oczyszczał drogę przez tropikalną puszcę i nieprzyjacielskie szeregi, Japończycy mieli plany niemniej ambitne.

Chodziło o wtargnięcie do Indii. Ich ofensywa lid południu w Arakanie miała ten sam cel, ale służyła głównie odciążeniu uwagi i sił przeciwnika. W tym samym czasie, gdy wojska Mountbattena zostały osłabione na rzecz działań alianckich w Afryce Północnej, wojska japońskie w Burmie zostały wzmocnione do stanu 11 dywizji. Plan japoński, który znany był w ich sztabach jako „*Operacja U*”, kierował główne uderzenie na Front Centralny. Wielka baza brytyjska w Imphalu miała być zniszczona, a sieć lotnisk anglo-amerykańskich w górach Assam zlikwidowana. Wszelka komunikacja z południem Chin miała być zerwana.

Stutysięczna armia japońska pod wodzą gen. Mutaguczi miała dokonać tego dzieła. Żołnierzom japońskim wdrażano nieobce im hasło: Nie ma pardonu dla wroga! Oszczędzaj amunicji, bagnet to też broń! A przede wszystkim chodziło o tempo. Dowództwo japońskie zdawało sobie sprawę, że tylko szybka akcja może mu przynieść sukces.

Tego samego zdania byli jednak i Anglosasi. Angloamerykańskie dowództwo naczelne, zwłaszcza dowódca IV Korpusu, a następnie XIV Armii, gen. Slim, postanowił nie wydawać prącem naprzód Japończykom generalnej bitwy, mając w tyle niełatwą do forsowania rzekę Czinduin i jeszcze trudniejsze do przebycia pasma górskie. Postanowiono zatem odgryzać się przeważającym siłom japońskim, ile się tylko da, bronić za wszelką cenę dolin wokół bazy w Imphalu i kotliny Kohima, ale w zasadzie wycofywać się wśród bojów. Nie wolno tylko cddać Japończykom linii kolejowej z Bengalu, nie wolno pozwolić im na rozwinięcie powodzenia, a sytuacja może być uratowana, więcej nawet, zmagania powinny zakończyć się zdecydowaną klęską Japończyków.

Nastroje w New Delhi, które to miasto najwyraźniej było celem japońskiej ofensywy, nie odpowiadały niestety tym optymistycznym przewidywaniom. W stolicy Indii szerzyła się panika. W Zgromadzeniu Narodowym i w Radzie Obrony nie bardzo ufano zapewnieniom Mountbattena i marszałka Auchinlecka, że alianckie siły zbrojne dadzą radę

armii japońskiej, choć impet natarcia i przewaga liczebna przemawiają na razie na korzyść napastnika.

Dnia 7 marca, w dwa dni po zagajeniu przez wingejlowskich Czinditów wyprawy w serce Burmy, rozpoczęli natarcie Japończycy. Ich przednie oddziały wbiły kliny w wysunięte pozycje brytyjskie pomiędzy Frontem Centralnym a Południowym, przeciskały się przełęczami i traktami górskimi koło wysokiego na 9 tysięcy stóp szczytu Kennedy Peak, który umożliwia Brytyjczykom kontrolę dużego terenu. W ciągu ostatnich miesięcy nie ucichły tu nigdy pojedynki artyleryjskie.

Plan „U” stał się zupełnie jasny, kiedy japońskie oddziały zaczęły wykręcać na północ koło miejscowości Tiddim. Stały tu „Czarne Koty”, czyli znana już nam 17 dywizja indyjska, która walczyła z Japończykami od więcej niż dwóch lat.

Uchodziła ona słusznie za najlepszą i najbardziej doświadczoną w walkach z Japończykami jednostkę. Dowodził nią teraz gen. Covan. 12 marca, o godzinie 3 w nocy, otrzymał Covan instrukcje z kwatery głównej, żeby cofać się powoli na Imphal w celu wzmocnienia tamtejszego garnizonu. Leżąc jeszcze na swoim polowym łóżku, wydał Covan rozkazy przyśpieszające ewakuację z Tiddim.

Okazało się bowiem, że Japończycy idą szybciej, aniżeli to przewidywało dowództwo wyższe. Miasteczko zostało więc spalone, a „Czarne Koty” wywiozły stamtąd wszystko, co miało nogi i koła.

Ciekawą rzeczą było, że Brytyjczycy zastosowali w walce z Japończykami doświadczenia rosyjskiego generała Kutuzowa z roku... 1812 w jego walce z szybko nacierającym Napoleonem. Chodziło przecież o to, żeby nie dać się wyprzedzić w marszu i nie dać się otoczyć przed obsadzeniem Imphalu, posiadającego wielkie lotniska i będącego bramą wejściową do Bengalu oraz Indii.

Niezmiernie ważne było też, żeby nieprzyjacielowi nie pozostawić nic takiego, co by mogło wzmocnić jego siły. Brytyjczycy pozostawiali za sobą „spaloną ziemię”.

Energicznie nacierający Japończycy przekroczyli 17 marca rzekę Czinduin na raz w kilkunastu miejscach. Maszerowali tak cicho i szybko, że już 5 dni później główne ich siły wkroczyły do Indii. Nieduże siły brytyjskie i rzucane tu i ówdzie na pomoc oddziały skoczków spadochronowych nie

mogły powstrzymać tych kocich po prostu ruchów nieprzyjaciela. Zagrożony był nie tylko Imphal, lecz również kotlina i przełęcz w Kohimie, skąd już tylko niewiele mil dzieliłoby Japończyków od linii kolejowej.

Tymczasem naczelny wódz, admirał Mountbatten, leżał kontuzjowany w amerykańskim szpitalu wojskowym w Ledo. Jadąc z gen. Stilwellem w otwartym samochodzie, o mało nie utracił wzroku, tak silnie wbił mu się pręt bambusowy w oko. Radio podawało tymczasem hiobowe wieści. Lord Mountbatten porzucił szpital i poleciał do kwatery głównej 14 armii, żeby naradzić się z generałem Slimem i amerykańskim marszałkiem lotnictwa Baldwinem. Po tej konferencji 5 dywizja indyjska została załadowana na samoloty i przerzucona z Arakanu do Kohimy. Był już najwyższy czas, ponieważ rozpoczęła się już walka o ten ważny punkt.

Ewakuujące się siły brytyjsko-indyjskie zmuszały Japończyków do słonej, a raczej krwawej zapłaty za wtargnięcie do Indii, niemniej nie zdołały ich powstrzymać. Dowództwo brytyjskie nie oczekiwało tak gwałtownych i szybkich działań ofensywnych. Japońska propaganda robiła też swoje. Roztrąbiła ona na cały świat, a przede wszystkim na całe Indie, że Imphal padł 30 marca, a 4 kwietnia przestała się bronić Kohima. Było to kłamstwo, ale w rzeczywistości oba te ważne punkty oraz cały IV Korpus zostały w tym czasie otoczone i odcięte od swego zaplecza. Rozpoczęło się słynne oblężenie obu punktów.

Na szczęście alianci byli nieźle przygotowani do walki. Przede wszystkim Imphal został opróżniony ze zbędnych ludzi. Generał Slim mówił, że w ciągu jednego miesiąca każdy człowiek zjada więcej niż połowę swego ciężaru, wobec czego nakazał ewakuację 52 tysięcy cywilów i niepotrzebnych urzędników wojskowych z Imphalu i okolic. Część tych ludzi zabrały samoloty, reszta ruszyła pieszo. Transporty powietrzne odbywały się wśród zaciętych walk powietrznych, ale na ogół bez większych strat.

Imphal znalazł się jednak w worku. Wszystkie otaczające wzgórza obsadzili Japończycy, przypuszczając bezustannie ataki. Zostały one wszystkie odparte, ale nacisk nieprzyjaciela nie malał. Nie licząc się z dużymi stratami, Japończycy parli ze wszystkich sił naprzód. Zdobycie Imphalu było kluczem do zwycięstwa. W tych walkach odznaczyli się piloci średnich bombowców i myśliwców „Hurricane”.

Eskadra nocnych „*Hurricane'ów*” wyspecjalizowała się w szczególnym sporcie.

Piloci w locie nurkowym spadali jak jastrzębie na posuwające się w cieniach nocy transporty i oddziały nieprzyjacielskie i oślepiając je snopem światła reflektorów polewali ogniem swej broni pokładowej.

Oblężenie Imphalu trwało trzy miesiące, ale dzięki istnieniu i utrzymaniu dwóch dużych lotnisk i na skutek działania lotnictwa bojowego i transportowego wszystkie plany japońskiego dowództwa zostały pokrzyżowane. W czasie trudnych walk o Imphal lotnictwo strategiczne bombardowało bowiem dalekie cele aż do Rangun oraz Bangkoku w Sjamie, a jednocześnie średnie bombowce taktyczne utrudniały działanie kolei i komunikacji szosowej. Żołnierz japoński był nadzwyczaj wytrwały, dlatego mimo strat i trudów docierał na ogół tam, dokąd kierowały go plany i rozkazy dowództwa. Ale tempo japońskiej ofensywy zostało złamane, a tym samym zwycięstwo wymknęło się z rąk: Z chwilą gdy nie udało się Japończykom przełamać lub obejść obrony Indii w ciągu 10 do 14 dni — akcja była skazana na niepowodzenie.

Z zazdrością i wściekłością patrzyli żołnierze japońscy otaczający Dolinę Imphalu, na nie kończący się strumień zaopatrzenia, płynący stosunkowo bezpiecznie mostem powietrznym do oblężonych. Żołnierze japońscy byli głodni i strudzeni, podczas gdy oblężeni mieli pożywienia i amunicji pod dostatkiem.

Około 300 samolotów lądowało co dzień na lotniskach brytyjskich. Lotnicy ewakuowali z Imphalu 30 tysięcy rannych. Oblężeni byli wypoczęci i wyśmienicie zaopatrzeni, podczas gdy oblegający znosili wszystkie cierpienia zadawane przez morderczą dżunglę.

Niemniej zacięte walki toczyły się na innych odcinkach...

17. BOHATEROWIE KOHIMY

Niełatwo wyobrazić sobie gniazdo górskie na wysokości około 2 tysięcy metrów, otoczone jeszcze wyższymi szczytami i łańcuchami górskimi obsadzonymi przez nieprzyjaciela. Z początku oblężeni mieli w rękach kilkanaście wzgórz, ale tracili jedno po drugim i wreszcie pozostał im jeden garb górski długości co najwyżej jednej mili. Tu, na tym wąskim występie górskim toczyły się najbardziej mordercze walki. Pozycje nieprzyjacielskie były tak blisko, że nieraz oddzielało walczących tylko kilkanaście jardów. Na przykład jedyne źródło oddalone było od stanowisk nieprzyjacielskich o niecałe 30 jardów. Toteż brak wody dokuczał oblężonym najbardziej, a największa racja wody wynosiła około ćwierć litra dziennie. W tych warunkach los rannych i chorych był rzeczywiście straszliwy. Na ostatnim wzgórzu w Kohimie działał lekarz wojskowy dr Young, który przedostał się na ochotnika do oblężonych, żeby przyjść z pomocą chorym.

Dr Young wraz z garstką Hindusów atakował kilkakrotnie opuszczone przez swoich pozycje, żeby zdobyć brakujące mu lekarstwa.

Chorzy i ranni byli największymi chyba bohaterami Kohimy. Leżeli w głębokich jamach i rowach, ale te nie chroniły ich przed wybuchami japońskich min. Było wśród nich wielu, którzy zostali ranni powtórnie już w czasie leczenia.

Walki stawały się coraz bardziej bezwzględne i odbywały się głównie nocą, bo ataki za dnia kosztowały obie strony zbyt wiele ofiar. Boje toczyły się na coraz mniejszym terenie, pobojuwisko stawało się bardziej podobne do cmentarza, nie do pola walki.

— Nie damy się tym psom, zdechniemy, ale nie damy się — mówił sierżant Blaine.

Mały garnizon Kohimy był jednak zupełnie odcięty, a jedynym sposobem zaopatrzenia były zrzuty. 3500 oblężonych musiało stawić czoła 15 tysiącom oblegających. Japończycy obsadzili wszystkie wzgórza i trzymali nieprzyjaciół pod morderczym ogniem swych baterii. Załoga Kohimy przeżyła w najgorszych warunkach 16 dni i nocy, broniąc się do upadłego.

Na odsiecz Kohimy i dla obrony linii kolejowej odkomenderowany został XXXIII Korpus Indyjski pod dowództwem gen. Montagu Stopforda. Jego

tronem była 2 dywizja brytyjska dowodzona przez gen. Johna Grovera, która odbywała właśnie ćwiczenia w południowych Indiach koło Bangalore. W ciągu 48 godzin gen. Stopford był już na miejscu i zapoznawał się z sytuacją. Sądono wówczas, że Imphalu też nie można będzie utrzymać i że korpus Stopforda połączy się z IV Korpusem, by bronić linii kolejowej. Dnia 5 kwietnia jedna brygada 2 dywizji przybyła do Dimapuru samolotami i skierowana została pieszo do Kohimy oddalonej o jakich 15 mil. Na czele maszerował 4 pułk strzelców z Kentu. Pułk ten przedostał się jeszcze do Kohimy i odegrał tam swą ważną rolę. W kilka godzin po jego przybyciu na miejsce Kohima została odcięta w zupełności od świata.

Z największym trudem przedzierała się do obleżonych reszta oddziałów Stopforda. Wreszcie pułk lekkiej piechoty z Durham przebił wąski korytarz do Kohimy. Było to 18 kwietnia. W następnych dniach zaczęła się ewakuacja rannych, ale Japończycy ostrzeliwali ambulanse. Wzgórze Kohimy przedstawiało okropny widok. Nie ocalała ani jedna chata. Z żalosnych pni, które były niedawno drzewami, zwisały strzępy spadochronów. Zacięte walki toczyły się w byłej siedzibie powiatowego komisarza, obie walczące strony oddzielał jedynie kort tenisowy. Tu, na tej małej przestrzeni krew lała się strumieniami. Pojedynki artyleryjskie pomiędzy brytyjskimi czołgami a japońskimi działami odbywały się w odległości 100 jardów, a więc niecałych stu metrów. Zniszczenia i ofiary były straszliwe.

Chcąc wyprzeć nieprzyjaciela z Kohimy, trzeba było zdobyć otaczające ją wzgórza. I znowu rozpoczęły się walki, w których role pomiędzy oblegającymi i obleganymi wciąż się zmieniały. Walki te przypominały słynne boje na kocie 60 we Flandrii podczas pierwszej wojny światowej. Trzeba było wykurzać Japończyków z każdej pozycji i zdobywać oddzielnie każde wzgórze. Piechota musiała przy tym ściśle współpracować z saperami, bo wszystkie podejścia, ścieżki i pola były gęsto zaminowane. Walki o Kohimę trwały 50 dni. Japończycy stracili w nich cztery tysiące zabitych, ale obleżonym i odsieczki ubyło również wielu żołnierzy, zwłaszcza oficerów, wśród nich dwóch dowódców brygad.

Gen. Stopford miał teraz za zadanie oczyścić drogę z Kohimy do Imphal, żeby połączyć się z IV Korpusem pod dowództwem gen. Scoonesa. W walkach tych trzeba się było rozprawić ze słynną ze swej bitności i dyscypliny 33 dywizją, która zdobyła most na rzece Sittang i stolicę Burmy — miasto

Rangun. Warto zdać sobie sprawę z mentalności wojowników japońskich, odznaczających się niepojętą pogardą śmierci, fanatyzmem i okrucieństwem. Cechy te można częściowo zrozumieć, czytając jeden z rozkazów głównodowodzącego japońskiego generała Mutaguczi, w którym nie bez zdziwienia czytamy następujące słowa:

„Oczekujące nas walki zadecydują o zwycięstwie lub klęsce w wojnie o Azję.

Żołnierze, musicie zdobyć Imphal, ponieważ dobrze wiecie, że śmierć jest czymś, co waży mniej od piórka. Dywizja może być zniszczona, dlatego nagrody i kary należy wymierzać żołnierzom na miejscu. Żołnierz, który dokona bohaterskiego czynu, musi być natychmiast odznaczony albo na miejscu ukarany, jeżeli popełni coś złego.

Żeby uchronić honor waszej jednostki, każdy dowódca powinien bez namysłu uczynić użytek ze swego miecza jako narzędzia egzekucji, chociaż wstyd ogarnia, gdy trzeba wytoczyć krew własnego żołnierza na polu bitwy...”

I te słowa nie pomogły już wiele. Tyle tylko, że oznaczały śmierć tysięcy japońskich żołnierzy. Alianci brali wyraźnie górę, ich lotnictwo i siła ognia przeważały szalę.

Bitwa pod miastem Imphal była największym i najbardziej krwawym starciem w tej wojnie prowadzonej w dżungli. Imphal nazwano „*Doliną Krwi*”. Nie bez racji. Japończycy stracili tu połowę swej armii wysłanej na zdobycie Indii.

Od tej chwili odwróciła się karta wojennych powodzeń i Japończycy poczęli tracić jedną pozycję po drugiej.

18. SPISALI SIĘ

Tymczasem Czindici robili dalej swoją robotę w głębi Burmy, wzdłuż niezmiernie ważnej linii kolejowej do Myitkyina. Z początkiem maja gen. Lentaigne donosił W raporcie:

„Prowadząc w oparciu o utworzone przyczółki działania wojenne w pasie szerokości około 240 mil, wykonaliśmy nasze zadanie. Pokazaliśmy raz jeszcze, że można przez dłuższy czas operować całymi brygadami i kolumnami w głębi nieprzyjacielskiego terytorium i zadawać wrogowi poważne ciosy i straty”.

Rzeczywiście straty Czinditów były znacznie mniejsze od strat japońskich — jeden Czindit wypadł mniej więcej na pięciu Japończyków — ale któż opíše ich trudy i męki. W każdym razie zachowało się o tych walkach mało kronik, opisów i wspomnień. Mimo radia, samolotów i zrzutów bywało i tak, że żołnierze dżungli czuli się zagubioną armią. Ciągłe trzeba było zmieniać przyczółki, budować nowe lotniska i odpierać ataki rozwścieczonych Japończyków.

W drugiej połowie maja zgrupowanie Czinditów pod dowództwem gen.

Lentaigne'a zostało włączone do sił dowodzonych przez gen. Stilwella, będącego wówczas amerykańskim zastępcą admirała Mountbattena. Było to w tym samym dniu, kiedy straceńcy Merrilla i Chińczycy zdobyli lotnisko w Myitkyina, a walki pod Imphalem i Kohimą osiągnęły swój punkt szczytowy.

Wkrótce po zdobyciu lotniska w Myitkyina główne siły Amerykanów i Czinditów oczyściły dalsze okolice i podczas gdy walki w samym mieście jeszcze trwały, padła japońska twierdza w Mogaung. Zdobyli ją Czindici brygadiera Calverta wspólnie z dywizją chińską pod dowództwem pułkownika Li Honga.

Prawie jednocześnie inne jednostki chińskie sforsowały rzekę Salwin od wschodu i po ciężkich walkach połączyły się z wojskami Stilwella i Czinditami.

Tak oto w dniach, kiedy nadciągnęły pierwsze ciepłe monsunowe nawałnice, zmieniając dżunglę w parujące jak kocioł mokradło, najbliższe cele zostały osiągnięte. Japończycy stracili w zasadzie kontrolę nad północną Burmą. Mimo straszliwej niepogody i rekordowych wprost deszczów, mimo

morza błota i mułu, w którym tonęły maszyny, brnęli zwierzęta i ludzie, powstał pomiędzy Ledo a wschodnią częścią Drogi Burmańskiej jak gdyby korytarz. Wypełniała go częściowo droga bita, owa Ledo Road, zaopatrzona nawet w rurociąg. Strumienie pomocy wojskowej i zaopatrzenie dla Chin popłynęły teraz podwójną strugą — drogą powietrzną i lądową. Udział zaś Chińczyków i plemion burmańskich w ostatniej fazie walk o Burmę był charakterystyczną cechą zmieniającej się sytuacji międzynarodowej.

Pewien znakomity korespondent wojenny wyraził się, że *„bitwa jest zazwyczaj najwyższą kartą w wojnie”*. Natomiast innego zdania był w tej kwestii tak wielki autorytet jak marszałek polny Wavell.

„Służyłem w wojsku — pisał on — ponad 42 lata i im więcej poznawałem wojnę, tym bardziej przekonywałem się, jak wiele zależy na wojnie od organizacji i od transportu”.

Jedna i druga opinia ma swoje racje, ale na przykład sprawa zaopatrzenia XIV Armii gen. Slima codziennie w 2 tysiące ton pożywienia drogą lądową i powietrzną, maszynami lub na barkach ludzi i na grzbietach zwierząt też nie wyczerpuje problemu. Żołnierz jest w końcu decydującą siłą: człowiek wierzący w sprawę, gotów do wszelkich ofiar i trudów. Fanatyczni żołnierze straszliwej 33 dywizji japońskiej, która tyle razy biła Brytyjczyków, nie różnili się w zasadzie w swoim uporze walki od Czinditów. Z całą jaskrawością wyszło to na jaw podczas odwrotu Japończyków z Indii. 33 dywizja cofała się wśród walk, żołnierze głodowali i ginęli, ale odgryzali się mocno ścigającej ich 5 dywizji indyjskiej. Nad kolumnami Japończyków krążyły jak kruki myśliwce i nurkowce alianckie, zasypując je gradem bomb i pocisków. A tymczasem brygada Lushai obeszła Japończyków maszerując chyłkiem 100 mil przez dżunglę polewaną tropikalną ulewą. Dziwna i tajemnicza to była jednostka składająca się z trzech batalionów indyjskich i jednego burmańskiego. Maszerowała mimo okropnej pogody z niezwykłą szybkością, wyprzedziła też cofającego się nieprzyjaciela zaopatrywacza powietrza. Nadeszła wreszcie chwila upragnionej zemsty. Żołnierze z brygady Lushai bawili się z Japończykami jak kot z myszką, zamieniając odwrot 33 dywizji w bezlitosną rzeź. Droga od miasteczka Tiddim, którą przed pięciu miesiącami poszli Japończycy na podbój Indii, stała się teraz dla nich cmentarzem.

W kontrofensywie i pościgu w Burmie oddziały tak gruntownie się mieszały, że trudno się było w nich wyznaczyć nawet sztabowcom. Oprócz dywizji i samodzielnych pułków chińskich działały tu dwie jednostki afrykańskie, Hindusi, Burmańczycy, Amerykanie, Anglicy i Szkoci. Wielotysięczne armie robotników chińskich naprawiały i budowały drogi. Rzekami płynęły flotyllę statków i łodzi motorowych. Japończycy uchodzili odgryzając się wściekle. Kampania była przegrana, ale wojna trwała jeszcze. Walki o zupełne opanowanie północnej Burmy przeciągnęły się do stycznia 1945. W tym czasie meldował Lord Mountbatten premierowi Churchillowi i prezydentowi Rooseveltowi:

„Pierwsza część rozkazów, jakie otrzymałem w Quebec, została wykonana.

Droga lądowa do Chin jest otwarta”.

19. NAPRZÓD, DO ZWYCIĘSTWA!

W grudniu 1944 wzięły udział w ofensywie cztery alianckie armie, XV Korpus pod dowództwem gen. Christina nacierał przez Arakan wzdłuż wybrzeża. Korpusy IV i XXXIII walczyły w centrum, a zgrupowanie północne (Northern Combat Area Command) stanowiące mozaikę rozmaitych wojsk szło od północy.

Walki były ciężkie. Dopiero w marcu wojska alianckie ukazały się w okolicach starej stolicy Burmy — miasta pagód Mandalaj. Mandalaj padło 22 marca, pola naftowe pod Yenanyaung zostały opanowane dopiero 22 kwietnia, a Rangun zdobyto w tym samym dniu, w którym Armia Radziecka zdławiła opór hitlerowski w Berlinie — 2 maja 1945 roku.

Droga do stolicy i ostatecznego zwycięstwa nie była łatwa, chociaż wszystkie okropności dżungli alianci mieli już poza sobą, a przed nimi rozciągały się niziny pokryte polami ryżowymi, płynęły spławne rzeki i wiły się drogi łatwiejsze już do przebrnięcia. Mimo to dzielna 19 dywizja indyjska, mająca w swoim herbie rękę ze sztyletem, zrobiła w czołówce IV Korpusu tylko 140 mit w ciągu 28 dni, Burmański teatr wojny, który w oczach opinii publicznej uchodził za drugorzędny, zyskał teraz na sławie. Gazety rozpisywały się szeroko o Stilwellu, który został dowódcą wszystkich amerykańskich sił lądowych, a w Burmie został zastąpiony przez gen. Sułtana. Wiele uwagi poświęcono gen. Slimowi, podziwiając jego giętką taktykę.

Ogólny plan Mountbattena polegał na szybkim zdobyciu Rangun i rozwinięciu z tej bazy działań morskich na większą skalę, a nadto zwiększeniu dowozu materiałów wojennych do Chin. We wrześniu odbyła się w Quebeck druga konferencja anglo-amerykańska i admirałowi obiecano nowe posiłki w ilości sześciu dywizji oraz dużej ilości amfibii. Tymczasem niespodziewana kontrofensywa zimowa hitlerowców w Ardenach plany te pokrzyżowała. Drugim ciosem był nagły atak Japończyków na Chiny południowe. Zagrożone zostało wielkie lotnisko w Kunming. gdzie kończyła się linia powietrzna z Indii. Trzeba było odwołać dwie dywizje chińskie i 3 dywizjony amerykańskie. Osłabione wojska gen. Sułtana nie mogły posuwać się tak szybko, jakby tego chciały. W Burmie Japończycy wycofali się w zasadzie na prawy brzeg rzeki.

Pod koniec grudnia dowódca 14 Armii, gen. Slim, wezwał sztaby swoich korpusów, aby poczyniły przygotowania do sforsowania tej rzeki. Miał on w sumie do dyspozycji około pięciu dywizji, nieprzyjaciel nieco więcej. W tej sytuacji Czang Kai-szek wycofał nagle wszystkie chińskie dywizje, a siły japońskiego gen.

Kimury wzrosły do ośmiu dywizji. Również alianckie siły lotnicze, pozostające do dyspozycji gen. Slima, zostały poważnie osłabione. A przecież lotnictwo odgrywało w kampanii burmańskiej dużą rolę.

Nie było oczywiście mowy o tym, żeby bezpośrednio forsować rzekę Irawadi bronioną przez wojska gen. Kimury, które obsadziły jej brzeg wschodni. Ta poważna przeszkoda wodna ma szerokość ponad dwóch mil i nie da się łatwo przekroczyć. Gen. Slim postanowił uderzyć na wroga od tyłu, złożonym manewrem. W tym celu oderwał on IV Korpus od prawego skrzydła swojego zgrupowania idącego w kierunku miasta Mandalaj. Korpus miał przed sobą niezwykle trudne zadanie. Polegało ono na tym, żeby w zupełnej tajemnicy przekraść się do miasteczka Pakokku, leżącego nad rzeką o 100 mil na południe od Mandalaj. Część 300milowego marszu odbyli żołnierze korpusu na... tratwach płynących dolnym biegiem znanej nam już rzeki Czinduin, która wpada do Irawadi. Saperzy otrzymali rozkaz zbudowania tych „statków” o nośności 10 ton, a całą tę flotę osłaniały dwie drewniane kanonierki, których maszyny i działa przetransportowały z Kalkuty... samoloty.

Ten niezwykle manewr zdołał oszukać Japończyków, którzy skoncentrowali swe główne siły w obronie Mandalaj. Zupełnie niespodziewane sforsowanie rzeki Irawadi o 80 mil na południe od tego miasta i opanowanie miasta Meiktila, w którym znajdowały się główne składy i cała organizacja tyłów armii japońskiej, zaskoczyły gen. Kimurę. Podczas gdy dnia 12 lutego alianci znaleźli się nagle na lewym brzegu rzeki, Japończycy mieli i tak pełne ręce roboty ze słynną sztyletową dywizją indyjską, która utworzyła już w połowie stycznia przyczółek na lewym brzegu rzeki Irawadi, w odległości 40 mil od Mandalaj.

Japończycy znaleźli się w marcu między młotem a kowadłem dwóch nacierających korpusów, idących jednocześnie od północy i południa po obu stronach rzeki. Walki o zdobycie starej stolicy były mordercze. Boje toczyły się wśród złotych pagód i starych pałaców.

Natomiast wartość techniki, a zwłaszcza lotnictwa, wzrosła niepomieranie.

Eskadry lotnicze transportowców, bombowców i myśliwców odegrały walną rolę w marszu do zwycięstwa. Dzięki pomyślnym operacjom XV Korpusu w Arakanie alianci zdobyli niezmiernie ważne lotniska japońskie w Akyab i Ramree, zagrażające dotąd Indiom. Z tych lotnisk oraz z lotnisk w Manipurze odbywały się odtąd raidy na Rangun i Bangkok w Syjamie. Stąd można było łatwiej zaopatrywać wojska. Z portów półwyspu wreszcie poczęły płynąć także transporty morskie. W kulminacyjnym miesiącu marcu przerzucono samolotami na fronty ponad 78 tysięcy ton zaopatrzenia i 27 tysięcy ludzi.

Lotnictwo dokonało ogromnego wysiłku w bitwie o Burmę. Na obiekty nieprzyjacielskie i pola bitew lotnicy brytyjscy, amerykańscy i indyjscy zrzucili ponad 80 tysięcy ton bomb. Nie jest to zbyt wiele w porównaniu z połową miliona ton bomb zrzuconych na hitlerowskie Niemcy. Nie było tu też akcji „*dywanowych*”, w których w Niemczech brało udział tysiąc maszyn na raz.

Największe ugrupowanie bombowców w Burmie nie przekraczało 100 bombowców.

Działania w Burmie miały zawsze charakter nieco awanturniczy i eksperymentalny.

— Dość już tego błota, robimy koniec!

— Yes, sir, koniec, koniec!... — odpowiadał z uśmiechem smagły Burmańczyk.

Ostatnie stadium wojny w Kraju Skrzydlatego Smoka pogrążone było dosłownie w błocie, mule i gorącej ulewie monsunowej. Ludzie dobywali ostatnich sił. A tymczasem dowództwo postanowiło finiszować w nowym stylu: przy użyciu wojsk pancernych, nowoczesnej techniki, desantów powietrznych i morskich.

Dla szybkiego zdobycia Rangunu planowana była kombinowana operacja, w której główną bodajże rolę miał odegrać desant morski. Sześć dużych konwojów, chronionych przez okręty wojenne i poławiacze min floty indyjskiej, miało oczyścić drogę morską do portu w Rangunie. Zwłaszcza robota trałowców była bardzo potrzebna, ponieważ Japończycy zaminowali gęsto wszystkie wejścia do portów i zatok. Monsunowy cyklon opóźnił całą tę akcję. Gdy obezwładnieni morską chorobą żołnierze zaczęli lądować, a okręty

wojenne zbliżały się do redy portu w Rangunie, wypłynął im naprzeciw burmański sampan, na którego pokładzie znajdowało się dwóch lotników angielskich.

— Halo! Nie ma ich już w Rangunie!

Rzeczywiście Japończycy opuścili już Rangun. Tysiące jeńców z okolicznych obozów zostało uwolnionych. Tysiące innych zginęło w obozach jenieckich i przy budowie lub odbudowie linii kolejowej z Syjamu do Burmy. Powszechnie mówiono, że każdy próg tej linii kosztował życie jednego jeńca. W sumie straty alianckie w Burmie były ciężkie, bo wynosiły około 40 tysięcy ludzi. Ze 160 tysięcy Japończyków pozostało przy życiu tylko sześćdziesiąt kilka tysięcy żołnierzy.

20. OSTATNIA KAPITULACJA

Po odbiciu Burmy przygotowali Anglicy potężną operację, która miała doprowadzić do opanowania Malajów. Miała ona kryptonim „*Zipper*” i powinna się była rozpocząć 9 września 1945. Sądząc po przygotowaniach do tej akcji całą wojnę w Burmie można było właściwie uważać za zwykły trening. Ale też Malaje były najwartościowszą z brytyjskich posiadłości, największym na świecie producentem kauczuku. Na cyplu tego długiego jak igła półwyspu znajdował się najważniejszy po Gibraltarze port wojenny Wielkiej Brytanii Singapur, który przed trzema laty dostał się w ręce Japończyków.

Ponad osiem dywizji, wśród których znalazły się jednostki znane nam z kampanii burmańskiej, brygada ciężkich czołgów typu Sherman, brygada skoczków spadochronowych i komandosów, wielka ilość samolotów i okrętów samolotowych miało wykonać „*Operację Zipper*”. Wojska powinny były lądować w okolicach trudno dostępnych, lotniska zajmować możliwie w stanie nieuszkodzonym, tak żeby móc rozwijać dalsze działania bez straty czasu.

Wszystkie doświadczenia czerwcowej inwazji we Francji miały być wykorzystane w Malajach.

Operacja rozpoczęła się w wyznaczonym terminie, ale siły brytyjskie mogły działać już tylko jako wojska okupacyjne. Japończycy nie bronili się, mieli dość.

W przeciwieństwie do hitlerowskich Niemiec Japonia złożyła broń mając właściwie armię lądową nienaruszoną. Imperium Wschodzącego Słońca przypominało zdrowy organizm ludzki, lecz o sparaliżowanych kończynach. Z siedmiu milionów tonażu morskiego pozostało im bowiem nie więcej jak jeden milion. W takich warunkach, wiedząc nawet, że mogą bronić się jeszcze przez jakiś czas na lądzie, pomimo klęski w Mandzurii i w Burmie, Japończycy wybrali kapitulację.

Druga wojna światowa była, zwłaszcza dla aliantów zachodnich, przede wszystkim walką o drogi zaopatrzenia i o morza. Zwycięska i bohaterska walka o Atlantyk przyczyniła się w znacznym stopniu do pokonania Niemiec. Żmudna wojna na Pacyfiku położyła na obie łopatki Japończyków, ale

sprawiła też, że Amerykanie stali się tu potęgą, której przestała grozić konkurencja brytyjska.

Niewielu Brytyjczyków zdawało sobie w tych zwycięskich dniach sprawę z tego, że potęga ich dogasa, a rola, jaką od wieków odgrywali na tzw. Dalekim Wschodzie, kończy się. Zbliżał się dzień, w którym Burma przestała być kolonią angielską. Na razie Anglicy triumfowali. W dniu 12 września 1945 roku, w sali kolumnowej Gmachu Muncypalnego w Singapurze odbyła się smętna dla Japończyków uroczystość podpisania aktu kapitulacyjnego. Przy podwyższonym stole zasiadł lord Louis Mountbatten, naczelny wódz alianckich sił w południowo–wschodniej Azji. Obok niego, nieco niżej, zajęli miejsca zastępcy naczelnego dowódcy dla wojsk lądowych, floty i lotnictwa. Z tyłu siedzieli przedstawiciele Australii, Indii, Chin, Francji i Holandii. Akt bezwzględnej kapitulacji podpisał generał Itagaki, naczelny dowódca wojsk japońskich na Malajach, Jawie i Sumatrze, w imieniu wszystkich jednostek japońskich działających w południowo–wschodniej Azji liczących 656 tysięcy ludzi.

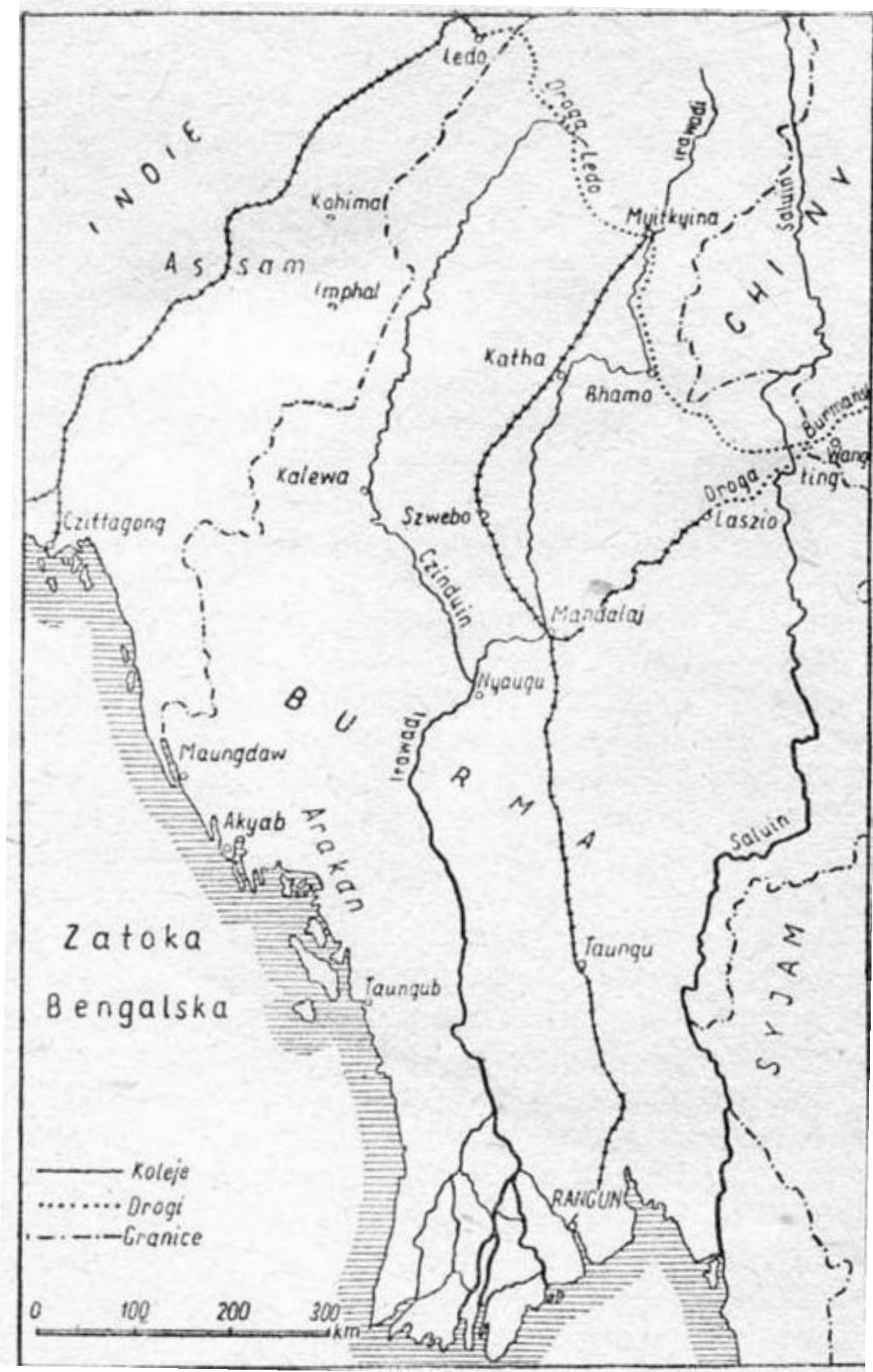
Nad miastem załopotiała flaga brytyjska — Union Jack. W porcie stało na kotwicy 61 okrętów wojennych aliantów. Któż by pomyślał, że była to chyba ostatnia kapitulacja ludzi o odmiennym kolorze skóry przed Anglosasami...

Pewien oficer brytyjski opowiedział w swoich wspomnieniach charakterystyczny epizod z wojny w Kraju Skrzydlatego Smoka. Gdy oddział jego wkraczał do wioski burmańskiej ukrytej głęboko w dżungli, wyskoczył naprzeciw nich góral z wojowniczego plemienia Kaszimów. Zasalutował i zawołał:

— O, Sir, jestem żołnierzem, ale zostałem ranny podczas odwrotu i musiałem ukrywać się przez dwa lata w tej wiosce. Gdy tylko was zobaczyłem, postanowiłem natychmiast zgłosić się z powrotem do służby.

— To świetnie — odpowiedział oficer — będziecie wymienieni w rozkazie i odznaczeni za wierność.

— Yes, Sir, dziękuję, ale nie o to chodzi — odpowiedział żołnierz. — Oto moja książeczka. Jesteście mi winni żołd za dwa lata...



Mapa Burmy

SPIS TREŚCI

<i>DUCHY DŻUNGLI</i>	3
01. CIENIE NABIERAJĄ KSZTAŁTU	5
02. W ODWROCIE	9
03. NOWY LAWRENCE	13
04. PIERWSZA WYPRAWA	17
05. MANNA Z NIEBA I DYNAMIT	23
06. ARMIA DUCHÓW	27
07. WSZYSTKO ZALEŻY OD CZŁOWIEKA	31
08. S. E. A. C., CZYLI PO NOWEMU	35
09. TAJEMNICZA KONFERENCJA	37
10. „OPERACJA CZWARTEK”	43
11. LĄDUJEMY NA BROADWAY!	47
12. PRZYCZÓŁEK W DŻUNGLI	51
13. WOJNA CZINDITOW	55
14. ŚMIERĆ GENERAŁA	59
15. LEDO ROAD	61
16. INWAZJA NA INDIE	65
17. BOHATEROWIE KOHIMY	69
18. SPISALI SIĘ	73
19. NAPRZÓD, DO ZWYCIĘSTWA!	77
20. OSTATNIA KAPITULACJA	81
SPIS TREŚCI	85