

Janusz Meissner

HANGAR NR 7



SK

Janusz Meissner
HANGAR NR 7



SK

Janusz Meissner

HANGAR NR 7

OPOWIADANIA



2014

Spis treści

- 1 [HANGAR NR 7](#)
- 2 [WE MGLE](#)
- 3 [BIAŁY REPORTER](#)
- 4 [PRZESZKODY LOTU](#)
- 5 [CZERWONE WIDMO](#)
- 6 [ZNIKAJĄCE LOTNISKO](#)
- 7 [KONCERN KOSZUTA](#)

Opracowano na podstawie edycji Biblioteki Groszowej, Warszawa b.r.

HANGAR NR 7

Już od paru miesięcy w hangarze oznaczonym numerem 7 straszło. Tak przynajmniej twierdził stróż nocny Łubiak, a należało mu wierzyć, bo nie był pijakiem ani człowiekiem, który na wiatr słowa rzuca. Mimo to -- nie bardzo wierzono Łubiakowi, choć się zaklinał, że o północy straszne rzeczy dzieją się w hangarze. Dopiero wypadek, który miał miejsce pewnej nocy w końcu czerwca, przekonał wszystkich o prawdzie słów stróża, a że drewniany hangar był już bardzo stary i zniszczony -- przeznaczono go na rozbiórkę.

Była to wielka hala zbudowana w czasie wojny europejskiej dla balonów sterowych. Stała na uboczu, z dala od nowych żelazobetonowych hangarów, w kącie lotniska między lasem a cmentarzem żydowskim. Kiedy lotnisko objęła dykcja szkoły towarzystwa lotniczego *Aeropol*, stary hangar przeznaczono na tymczasowy skład rozmaitych samolotów, których remont się nie opłacał. Leżały tam całe stosy połamanych skrzydeł i kadłubów, pogiętych zbiorników do benzyny, podwozi, zniszczonych silników noszących nieraz rdzawe plamy krwi pilotów, którzy ulegli śmiertelnej katastrofie. Większość płatowców pochodziła jeszcze z czasów wojny pozostawiona przez lotnictwo wojskowe, kiedy *Aeropol* nabył na własność lotnisko i hangary. Połamane płatowce i silniki miały być sprzedane później jako złom. Między mechanikami hala nosiła nazwę trupiarni z powodu swego przeznaczenia na skład nie dających się remontować płatowców i sąsiedztwa cmentarza.

Dziś na miejscu hangaru numer 7 zrobiono plac tenisowy cieszący się dużą frekwencją. Codziennie w czasie sezonu letniego rozlegają się na nim wesołe śmiechy i okrzyki grających. Dawniej było to ponure miejsce rzadko odwiedzane przez kogokolwiek, zarosłe pokrzywą i krzakami otaczającymi walący się budynek z nadgniłych czarnych belek.

Owej nocy przełomowej w dziejach hangaru szalała burza, która nastąpiła po dniu bardzo upalnym i dusznym. Już wieczorem olbrzymie chmurzyska zwały się na zachodnim horyzoncie w zbitą ciemną masę i kotłowały się w ciszy, bezgłośnie przygotowując atak. Około godziny jedenastej zerwał się pierwszy podmuch wiatru, pohulał w krzakach, zbudził omdlałe liście drzew, przygiął do ziemi zboża pobliskich pól i, dmuchnąwszy zniecka w wielką łysinę piasku na środku lotniska, chwycił z niej za ogon wielki tuman pyłu -- wywinął go w górę, zakręcił i cisnął w gąszcz cmentarza między armię małych nagrobkowych tablic żydowskich. Tłamsił go tam z uporem w zarosłych uliczkach, aż przycichł wreszcie i tylko pełzał nisko przy ziemi, wałęsając się tu i ówdzie, jakby robił przegląd terenu przyszłych awantur. Po chwili zawiął znowu. Tym razem silniejszy. Powłokę chmur rozpruła błyskawica i zahuczał grzmot.

Wicher się wzmagął ciągle. Miotał całe masy piasku, siekąc nim w starą halę, gwizdał w antenach radiostacji, wył z bólu, rozdierając się o wiązania żelaznej konstrukcji hangarów i huczał między drzewami w lesie głębokim basem.

Wtem zagrzechotał piorun i załamał się z trzaskiem. Runęła ulewa, kreśląc skośne linie w powietrzu.

W pokoju dla dyżurnej brygady mechaników było pełno dymu. Dokoła okrągłego stołu siedzieli w pięciu i grali w karty, uderzając silnie knykциями o zatłuszczone smarem deski.

--- Ależ leje --- zauważył starszy majster Frącek, spoglądając na szyby, po których bębniły krople.

--- A niech leje --- mruknął jego sąsiad Michalski. Żeby choć tak z parę dni deszczu, to by człowiek odpoczął, bo przy takiej pogodzie można zdechnąć ze zmęczenia. Od trzeciej rano do ósmej wieczór szykuj maszyny, czyść, napełniaj, poprawiaj, a jeszcze w nocy dyżur.

Rozdali karty. Zapanowało milczenie przerywane krótkimi terminami gry.

Naprzeciw Frącka siedział chudy, wysoki mechanik Kuliński o miłej pociągłej twarzy i wesołych niebieskich oczach. Nie wiodło mu się. Wyciągał co chwila pomięte banknoty ze starego portfela i kładł je przed sobą, a potem zaczerwieniony trochę z emocji sięgał po karty i przegrywał, patrząc z tłumionym westchnieniem, jak pieniądze wędrowały do innych graczy. Wreszcie wyjął ostatnią dziesięciozłotówkę i rzucił na środek stołu.

--- W ciemno --- rzekł drżącym nieco głosem

Frącek rozdawał karty. Ulewa coraz mocniej dudniła w szyby. Wiatr wył i gwizdał. Nagle z tymi odgłosami złączył się jeszcze jeden; coś skrzypiało przeraźliwie i trzaskało, jak gdyby kto rzucał ciężkim przedmiotem o drewnianą ścianę. Skrzypienie ustawało potem na chwilę, znów następował trzask i ostry przejmujący zgrzyt. Wszyscy spojrzeli w okno. Michalski wstał i zbliżył twarz do szyby. Ale mimo światła błyskawic nie mógł nic zobaczyć, bo ulewa zakrywała lotnisko gęstą przesłoną,

--- Gdzieś urwały się drzwi od hangaru i skrzypią --- powiedział Frącek. --- Michalski, idź no, zobacz.

--- Na taki deszcz? --- mruknął niechętnie mechanik.

--- Deszcz nie deszcz --- a jak się urwą całkiem i upadną na maszyny, to będzie bal.

--- Dobrze, zaraz pójde. Skończmy tę grę.

Usiedli. Kuliński wziął karty, miał cztery króle i waleta pik. Tym razem szczęście zdawało się doń uśmiechać. Dwaj gracze odpadli -- Frącek dał stawkę -- Michalski ją podwoił.

--- Dwadzieścia i dwadzieścia! --- rzekł Kuliński.

--- A gdzie forsa?

--- Zapłacę za trzy dni na pierwszego.

Michalski postanowił od razu zrobić dwa interesy.

--- Dobrze, ale jeżeli przegrasz, to pójdziesz za mnie zobaczyć co tam jest z tymi drzwiami.

--- Pójde!

Frącek nie protestował. Odparł również i z pozostałymi śledził przebieg gry.

Michalski podbił o pięćdziesiąt złotych. Kuliński zapłacił kwitem i dodał sto. Przeciwnik jego namyślał się chwilę, po czym też dał kwit na sto.

W banku było czterysta złotych. Michalski zmienił dwie karty. Kuliński odrzucił waleta, kupił waleta karo i dał kwit na pięćdziesiąt złotych, będąc już pewnym wygranej i chcąc wciągnąć Michalskiego do dalszej licytacji. Ale ten zapłacił tylko pięćdziesiąt złotych.

--- Cztery króle --- powiedział Kuliński z uśmiechem. --- Idź zobaczyć drzwi --- zaśmiał się, zbierając pieniądze i kwity.

Michalski skrzywił się ironicznie i wyłożył cztery asy.

Deszcz ustawał powoli, ale wiatr wzmógł się jeszcze i szarpał płaszcz mechanika, który z trudem posuwał się wzdłuż hangarów, brnąc przez kałuże i potykając się na nierównościach gruntu. Twarz mu pałała. Przegrał całomiesięczny zarobek i wszystko to, co miał przy sobie. Zły był na siebie. Przystanął i rozejrzał się, nasłuchując. Odgłos trzaskających drzwi dochodził od strony hangaru numer 7. Trzeba było przejść z pięćset metrów przez lotnisko i obok cmentarza, aby się tam dostać. Klnąc w duchu i opierając się wiatrowi, który dął mu w plecy i zrywał czapkę, ruszył w tę stronę.

Otoczyły go nieprzeniknione ciemności. Co chwila wpadał teraz po kostki w wodę, a raz nawet upadł jak długi w błoto. W pewnej chwili spostrzegł tuż przed sobą zarośla i krzaki otaczające cmentarz. Zrobiło mu się nieprzyjemnie. Nie bał się wprawdzie, ale przyszły mu na myśl opowiadania krążące o trupiarni, a niemiłe sąsiedztwo cmentarza, na którym wiatr wyprawiał harce, pojękując i wyśpiewując smętne melodie, bynajmniej nie podnosiło jego nastroju.

Wyważone drzwi hangaru zgrzytały nieznacznie na zardzewiałych zawiasach i trzaskały głośno, a pusta hala oddawała te odgłosy wzmożone kilkakrotnie.

Przyspieszył kroku. Z ciemności wynurzył się olbrzymi blok hali.

Wtem Kuliński poczuł, że ktoś chwycił go z boku za poję płaszcz i trzymał mocno. Serce zabiło mu gwałtownie, oddech zaparł się w piersi. W tej chwili drzwi zgrzytnęły jeszcze głośniejsze i zdawało mu się, że słyszy drwiący śmiech poza sobą. Szarpnął się w bok i upadł, zawadziwszy o coś nogą. Zerwał się natychmiast i chciał uciekać, ale znów go coś ciągnęło za płaszcz. Zrobił krok w tył i runął na ziemię, kalecząc sobie ręce o drut kolczasty, w który się zaplątał.

To mu przywróciło nieco równowagę psychiczną. Powstał, poodczepiał druty od płaszczu i oglądając rozdarcia i strzępy, ostrożnie okrążał zdradliwe miejsce. Obłocony i przemoknięty, przeskoczywszy rów pełen wody, znalazł się u wejścia hangaru.

Jedno skrzydło drzwi widocznie źle zamkniętych, otworzyło się i miotane wiatrem trzaskało o ścianę, wydając przy zamykaniu i otwieraniu zgrzyt rolek toczących się po żelaznej szynie.

Kuliński sprawdzał zardzewiały zatrzask, który się zaciął i wskutek tego nie zamykał wrót dość mocno. Po chwili udało mu się tę wadę usunąć. Zadowolony, że może już odejść, chciał zamknąć drzwi, kiedy uwagę jego zwrócił silny przeciąg na progu hangaru. Zajrzał do wnętrza i spostrzegł, że małe zamykane od wewnątrz drzwiczki zapasowe w bocznej ścianie też są otwarte. Wahał się przez chwilę, czy ma przejść przez ciemne wnętrze hangaru, aby je zamknąć. Było mu jakoś nieswojo.

A nuż stanie się coś niesamowitego. I znowu przyszły mu na myśl historie opowiadane przez starego Łubiaka. W końcu zwyciężyło poczucie obowiązku. Wszedł do ciemnego wnętrza.

Potykając się o nagromadzone odłamki i omijając bezładnie rozstawione kadłuby i skrzydła, dotarł do drzwi zapasowych i zaryglował je, po czym przekręcił klucz w zamku i wsunął go do kieszeni płaszczu. Już był w połowie drogi powrotnej, gdy silniejszy podmuch wiatru pchnął skrzydło głównych wrót, trzasnął nimi silnie, a naprawiony zatrzask zaskoczył i wrota się zamknęły.

Kulińskiego otoczyły ciemności jeszcze głębsze niż na dworze. Serce biło mu gwałtownie, przez chwilę oczekiwał, że zacznie się dziać coś nadzwyczajnego. W hangarze jednak panował spokój. Z trudem znalazł drogę do furtki i sięgnął po klucz. Ale klucza w kieszeni nie było...

Wypadł mu widocznie przez dziurę, której nie zauważył przedtem. Zaczął szukać, macając rękami dokoła po podłodze. Wszystko na próżno. Natrafiał tylko na szczątki samolotów i motorów, co

utrudniało poszukiwania. Spocony i zmęczony dał wreszcie za wygraną. Próbował teraz dostać się do wrót głównych, żeby zobaczyć, czy nie uda mu się ich otworzyć. Ale w ciemności zmylił widocznie drogę, bo nie mógł ich odnaleźć. Wpadał co chwila na sterzące szkielety skrzydeł, zranił się czymś ostrym w czoło i w końcu, po półgodzinnym krążeniu w obszernej hali zupełnie przestał się orientować. Położył się więc na stosie płótna skrzydłowego, który znalazł gdzieś w kącie, i postanowił czekać do rana. Nie próbował krzyczeć, bo koledzy z brygady dyżurnej poszli zapewne spać, a zresztą głosu jego z zamkniętego hangaru przy takim wietrze nikt by nie usłyszał.

IV

Siedział już dłuższą chwilę, na próżno próbując opanować rozedrgane nerwy, gdy nagle gdzieś za nim rozległ się szelest kroków. Kuliński drgnął i obejrzał się. Wzrok jego, przyzwyczajony do ciemności, rozróżniał sylwetki najbliższych dwóch płatowców, poza tym nic widać nie było. Kroki zbliżały się i w odległości paru metrów ktoś się zatrzymał,

Kuliński nie wytrzymał. Serce rozsadzało mu przerażenie.

--- Kto tam?! --- krzyknął.

Żadnej odpowiedzi.

--- Kto tam stoi?

Cisza.

Wtem mechanik zdębiał. Najbliższy płatowiec na prawo poruszył się. Wyraźnie widział jak ogon przesunął się w prawo i lotki na końcach skrzydeł zmieniły położenie. Czuł jak gorąca fala krwi zalewa mu twarz. Czoło miał wilgotne od potu.

Płatowiec znów lekko drgnął i pochylił się, jakby ktoś wchodził do kabiny. Stery ogona i lotki poruszyły się tam i z powrotem kilkakrotnie. Zaszleściło rozdarte płótno skrzydła. Usłyszał charakterystyczne cmoknięcie szprycy do benzyny, wciskającej mieszankę do cylindrów, przed puszczaniem w ruch silnika. Pomimo strachu nieprzeparta ciekawość kazała mu wstać i podejść do samolotu. Był to płatowiec *Potez* nieużywanego obecnie typu. Prawe jego płaszczyzny, przednia część kadłuba i podwozie zgniecione i połamane, strzaskane do połowy śmigło, zapadnięta kabina pilota i wyłamany z legarów pogięty silnik świadczyły o katastrofie, po której samolot uległ kasacji.

Kulińskiemu zdawało się, że w hangarze jest teraz jakoś widniej. Spojrzał poprzez oszalowanie silnika pod baldachim i zadrzał:

W kabynie siedział upiór o twarzy złanej krwią zastygającą czarnymi soplami pod brodą, z nosem zniekształconym i rozbitym czołem, tak że widać było załamana i wygniecioną kość czaszki. Na głowie miał **haubę** podartą i postrzępioną. Na starym płóciennym kombinezonie zastygłe i szerniałe plamy krwi. Siedział w kabynie i poruszał sterami.

W pewnej chwili spojrział martwymi źrenicami na Kulińskiego: ściągnięte boleśnie wargi rozchyliły się, wyszedł z nich charkotliwy szept:

--- Kontakt!

Z cylindrów bluznęły małe kępki niebieskiego dymu, silnik zagdakał równiutkim tempem.

Kuliński się zdumiał. Fakt, że wyłamany i pogięty silnik, który tu musiał leżeć już od kilku lat wraz z

płatowcem, zaskoczył i pracował doskonale przy śmigle ułamanym do połowy, nie mógł się pomieścić w jego głowie.

Silnik pracował coraz szybciej i głośniej. Ściany hangaru drżały i odpowiadały echem. Zdawało się rzeczą niemożliwą, aby pomimo wiatru nie usłyszano pracy motoru w drużynie brygady mechaników lub na wartowni stróża. Kulińskiemu myśl ta na chwilę dodała odwagi.

Śmielej podszedł do maszyny i oparł się o połamane dźwigary skrzydła. Silnik zawarczał na pełnym gazie, po czym ścichł.

--- Siadać! --- rozległ się głos z kabiny.

Mechanik spojrzął na krwawego pilota. Ogarnęła go wściekłość. Pomimo szalonego strachu zdobył się wreszcie na energię, poczuwszy nagle przyływ silnej woli.

--- Cóż, u diabła, za kpiny --- ryknął. --- Zamykacie mnie w hangarze, robicie głupie żarty, dobrze. Ale dosyć tego! Wyłączyć motor i jazda z kabiny, bo zdieję przez ten dziurawy łeb, aż tryśnie. No już!

--- Siadać! --- odpowiedziało widmo.

Kuliński wzruszył ramionami i nie ruszał się z miejsca. Rozglądał się za jakimś kawałkiem drewna czy żelaza z którego pomocą mógłby uzyskać przewagę nad człowiekiem z krwawą twarzą. Miotaly nim na przemian złość i strach.

--- Siadać! --- odezwał się znów głos.

Kulińskiego chwilowa odwaga zaczęła opuszczać.

Skrwawiona twarz obróciła się w jego stronę, nieruchomo patrzące oczy szklily się w mroku dziwnym blaskiem.

Poczuł znów, jak pot zalewa mu czoło. Członki jego stopniowo traciły władzę i stawały się uległe jakiejś nieznannej sile. Drząc na całym ciele, mimo woli zbliżył się do kabiny i postawił nogę na stopniu.

--- Prędej --- płynął zduszony szept --- prędej!

Kuliński usiadł w fotelu i z przyzwyczajenia zapiął pasy.

Ruszyli.

--- Śmierć --- pomyślał --- i liczył sekundy.

Hangar miał około osiemdziesięciu metrów długości.

Doliczył do trzech i w przerażeniu zmrużył oczy. Tuż przed sobą zobaczył jeszcze szpary między deskami hangaru. Potem uczył jakby muśnięcie delikatnej zasłony i usłyszał ryk motoru na wolnej przestrzeni.

Byli w powietrzu.

Kuliński spojrzął ze zdumieniem na dół i zobaczył uciekające w tył lotnisko. Mrok rzedniał i zaczynał się świt. Lecieli ponad lasem. Samolot mimo połamanych płaszczyzn, które pęd powietrza targał, trzymał się jakimś cudem nad ziemią. Silnik trząsał się i drżał, pracując połową śmigła. Nagle uciał.

Straszliwa maska pilota odwróciła się w stronę mechanika. Ironiczny uśmiech wykrzywił szerniałe wargi. Widmo chichotało cicho, szczerząc poźółkłe zęby.

Samolot pochylił się gwałtownie w lewo, obrócił się na plecy i na moment zawisł nieruchomo. W tej samej chwili pilot ciężko osunął się głową w dół z siedzenia i, chwytając rękami powietrze, runął z maszyny. Kuliński, trzymając się kurczowo wiązań gondoli, widział, jak ten kształt ludzki spada na ziemię i w ciszy usłyszał uderzenie ciała. Potem stracił przytomność.

V

W pokoju dyżurnej brygady zadźwięczał dzwonek elektryczny. Frącek przetarł oczy i sięgnął ręką do wyłącznika. Spojrzenie jego przesunęło się po kilku łóżkach stojących rzędem pod ścianą. Mechanicy chrapali zgodnym chórem. Tylko ostatnie łóżko było niezajęte.

--- Wstawać! --- huknął starszy majster. Sam powstał pierwszy i zaczął ściągać zaspanych mechaników. Brakowało Kulińskiego.

--- Gdzie ten polazł?

--- A jak poszedł w nocy drzwi zamykać, tak go nie ma.

--- Jak to, nie wrócił wcale?

--- A nie!

--- Pewnie mu się jaka spódnica zaplątała między nogi --- rzucił ktoś złośliwą uwagę.

--- Ale, spódnica! Już by ci mokła na tej ulewie i czekała, aż się taki zlituje. Poszedł taki syn do domu, a dziś będzie chory --- mruknął Frącek ze złością. Myli się kolejno u wodociągu przed hangarami, a potem, milcząc, jedli śniadanie.

O ósmej zmieniła ich następna brygada dyżurna. W książce służbowej Frącek odnotował:

--- Majster Kuliński oddalił się w nocy bez usprawiedliwienia i nie powrócił.

Następnie udali się razem do hangaru szkolnego na drugą stronę lotniska. Przechodząc koło bramy wejściowej, zauważyli jakieś zbiegowisko. Otoczony przez kilkudziesięciu robotników warsztatowych i mechaników wysoki człowiek w mundurze leśnika z flintą na ramieniu opowiadał coś głośno, wywijając przy tym laską. Od strony biura konstrukcyjnego szedł jeden z inżynierów i zbliżył się do nich, zapytując o co chodzi.

--- A to, proszę pana, pan leśniczy znalazł w bagnie pilota, tego, co się dwa lata temu zabił.

Inżynier spojrzał pytająco na leśnika.

--- Rzeczywiście, idąc przez bagna w lesie, tam za lotniskiem, o jakie trzy kilometry stąd, znalazłem zwłoki człowieka w ubraniu lotniczym --- potwierdził leśnik. --- Twarzy niepodobna rozeznaczyć, a i całe ciało znajduje się w stanie rozkładu.

--- Trzeba natychmiast zawiadomić policję i dyrekcję szkoły oraz władze wojskowe. Jest to zapewne trup świętej pamięci porucznika Skowrońskiego, który dwa lata temu zaginął bez wieści. Pamięta pan, panie Frącek, ten wypadek?

--- Jakże nie mam pamiętać?! --- byłem wtedy jeszcze sierżantem w XIX Eskadrze. Pan porucznik poleciał sam na *Potezie* i nad lasem coś się dziwnego z maszyną stało: wywróciła się na plecy i rymnęła pod sam brzeg lasu, ot tam za prochownią. Szukaliśmy porucznika Skowrońskiego całe trzy dni i nie można go było znaleźć. Tak go i nie znaleźli. A jak potem jego żona sama po całych dniach i nocach w lesie chodziła? Aż ją w końcu zabrali i gdzieś wywieźli, bo mówili -- zwariowała. Patrzcie, no i znalazł się!

--- A znalazł. Pies go wytropił. A dojść tam byle kto nie mógł, bo trzęsawisko takie, że i pies, choć lekki, po brzuch się zapada.

VI

Samochód ciężarowy zjechał z szosy na boczną drogę i zatrzymał się za mostkiem rzuconym nad bagnistym strumieniem. Wysiedli. Leśnik prowadził.

Las rzadki z brzegu, gęstniał coraz bardziej i zciemniał się. Grunt stawał się wilgotny i grząski. Zarośla olszyny i wysoka, do pasa niemal sięgająca ostra trawa utrudniały przejście. Co kilkanaście kroków ukazywały się małe kałuże brunatnej cuchnącej wody, które trzeba było omijać. Wreszcie zaczęła wśród gałęzi przeświecać wolna przestrzeń zalana słońcem.

--- Zaraz za tą polanką zaczyna się bagno --- wyjaśnił leśnik. --- Z tej strony dojdzie nie takie trudne, tylko trza iść za mną równo, a nie zbaczać, żeby który nie wpadł, bo głębina: z pięć metrów będzie albo i więcej.

Wyszli na polanę. Ziemia tu była twardsza i trawa niższa. Na wprost rósł rozłożysty samotny dąb i rzucał czarny cień dookoła, na krzaki leszczyny i małe przytulone do siebie brzoźki. Trochę opodał sterczały stare pniaki po ściętych dębczakach.

Nagle leśnik zatrzymał się i wydał okrzyk zdumienia: między dwoma pniakami leżał na wznak człowiek z głową opartą na występie garbatego korzenia. Błada twarz jego była zakrwawiona, skóra na rękach podrapana i krew ściekająca z rany na czole plamiła bluzę robotniczą, w którą był odziany. Prawą ręką trzymał kawał zgiętej rury stalowej, jakich używa się do konstrukcji kadłuba płatowców, lewa, wykręcona nienaturalnie w tył, kurczowo zaciśnięta, aż paznokcie posiniały i nabrzmiały żyły. Idący za leśnikiem Fracek od pierwszego rzutu oka poznał Kulińskiego. Zajął się nim natychmiast i kazał przenieść na samochód swoim mechanikom.

Obmyto mu twarz i wlano w zaciśnięte usta przemocą parę kropel wody. Zemdlony obudził się i usiadł. Nie mógł zrozumieć, skąd się tu wziął i co się z nim dzieje. Dopiero po dłuższej chwili zaczął odpowiadać na pytania zadawane mu przez komisarza policji. Opowiadanie było jednak do tego stopnia fantastyczne, że nikt mu nie chciał wierzyć, a na ustach komisarza zarysował się sarkastyczny uśmiech.

Kulińskiego to rozgniewało.

--- Musi być tu gdzieś blisko maszyna, na której lecieliśmy --- mówił zaczerwieniony --- a ciało pilota leży też chyba w pobliżu. Szukajcie go, to się przekonacie, że nie byłem pijany i nie kłamię.

--- Tere fere --- odparł policjant --- ciało pilota, który zginął przed dwoma laty jest wprawdzie w pobliżu, a maszyna, o której mówicie, spadła istotnie niedaleko stąd, ale również przed dwoma laty. Nie chcecie chyba wmawiać we mnie, że byliście w tym samolocie w czasie katastrofy.

--- A jednak tak było!

--- W najlepszym wypadku -- piliście za wiele: ot co jest.

--- Nic nie piłem i proszę o zbadanie hangaru numer siedem, gdzie brak jednego *Poteza*, na którym wyleciałem dziś w nocy z nieznanym pilotem. Musi tam być klucz od drzwi zapasowych, zgubiony przeze mnie, a zresztą ślady moich stóp dowiodą, że z hangaru nie oddalałem się pieszo.

Komisarz wzruszył ramionami.

Tymczasem dwaj sanitariusze przy pomocy mechaników przynieśli zwłoki porucznika Skowrońskiego. Zaduch rozkładającego się ciała był straszny. Trup oblepiony czarnym zimnym błotem parował na słońcu. Roje much siadały na wygniętej twarzy i co chwila z brzęczeniem ulatywały w powietrzu.

Samochód ruszył.

Na lotnisko przybyli w samo południe. Komisarz spisywał protokół. Zeznania stróża nocnego Łubiaka zdołały go nakłonić do zbadania hangaru numer 7. Łubiak twierdził uporczywie, że kilkakroć w czasie nocy słyszał dźwięk motoru w hangarze i widział wewnątrz światła. Bał się zajrzeć do środka, a dyrekcja *Aeropolu* nie zwracała na jego raporty uwagi. Łubiak był przekonany, że to, co opowiadał Kuliński było szczerą prawdą. Ubiegłej nocy nie wychodził wprawdzie ze swej izby wartowniczej, ale zdawało mu się, że w stronie siódmego hangaru pracuje jakiś silnik. W końcu jednak, przypuszczając, że to wiatr tak huczy w wiązaniach żelaznych belek, nie poszedł sprawdzić przyczyny tych odgłosów.

Poszli wszyscy do hangaru. Komisarz z dyrektorem *Aeropolu* na przedzie, rozmawiając cicho. Za nimi inżynierowie, instruktorzy i mechanicy.

Tuż koło cmentarza zaczynały się wyraźne ślady stóp kierujących się w stronę hangaru. Komisarz mierzył je dokładnie i porównywał z odciskami butów Kulińskiego. Zgadzały się najzupełniej. Ślady prowadziły poprzez rów do głównych drzwi. Naczelny dyrektor otworzył osobiście zatrzask i wszedł z komisarzem do środka. Pozostałym kazano zatrzymać się przed rowem, aby nie utrudniali śledztwa. Po dłuższej chwili we drzwiach hangaru ukazała się wyniosła postać dyrektora.

--- Kuliński! --- zawołał.

--- Jestem.

--- Chodźcie no tutaj.

Mechanik wszedł za dyrektorem. Spojrzał po mrocznym wnętrzu. Nie mógł się zorientować w jakim miejscu hangaru stał połamany *Potez*, na którym odbył niesamowity lot. Komisarz trzymał w ręku klucz od drzwi zapasowych.

--- Czy to ten klucz? --- spytał.

Mechanik obejrzał go dokładnie.

--- Ten.

--- Otwórzcie drzwi.

Kuliński spełnił polecenie. Wyszli przed hangar od strony lasu. Na gliniastym wilgotnym gruncie żadnych śladów widać nie było. W oczach komisarza odmalował się zawód. Wszedł z powrotem do hangaru i uważnie oglądał ścianę, zwróconą ku lasowi. Szpary między deskami świeciły jasnym błękitem nieba i przepuszczały promienie słońca, w którym tańczyły drobinki kurzu. Wyszli znów przez drzwi zapasowe i komisarz uważnie badał cały teren dokoła ściany, a potem kilka razy obchodził hangar. Wzruszał ramionami i coś do siebie mruczał, czego Kuliński nie słyszał.

--- Nic nie rozumiem --- zwrócił się do dyrektora. --- Ten mechanik istotnie wszedł tu głównymi drzwiami, ale nie wyszedł stąd z całą pewnością, jak tego dowodzi brak jakichkolwiek śladów dokoła hangaru.

--- Doprawdy nie wiem, co o tym sądzić --- odpowiedział dyrektor z miną znudzoną i trochę ironiczną. --- Chyba wypadnie nam obu uwierzyć w tę dziwną historię lotu Kulińskiego ze zmarłym przed dwoma laty pilotem...

W tej chwili w powietrzu rozległ się wyraźny bliski warkot silnika. Dźwięk był tak bliski, że mimo woli pochylili się ku ziemi. Coś przeleciało tuż nad nimi i z głuchym łoskotem runęło w przeciwny kąt hangaru.

Prawie jednocześnie z zewnątrz rozległy się okrzyki. Komisarz przebył w kilku skokach przestrzeń

dzielącą ich od głównego wejścia i wypadł przed halę.

--- Co się stało? --- krzyknął.

--- Potez, Potez!

--- Uderzył w tej chwili w hangar!

--- Przebił ścianę!

--- Nie, nie w ścianę, a dach! --- wołano na wyścigi.

Wszyscy cisnęli się do drzwi. Podeszli do przeciwległej ściany. W kącie stał *Potez* z połamanymi płaszczyznami nośnymi, pociętym silnikiem, strzaskanym do połowy śmigłem i podwoziem. Pokrywała go gruba warstwa kurzu. Obok leżał stos płótna obdartego ze skrzydeł. A przecież przed chwilą miejsce to było puste. Komisarz spojrzął na strop i ściany: były całe. Tylko szpary między deskami świeciły jasnym błękitem nieba.

WE MGLE

Zalączony czek na 65 tys. zł. ofiaruję lotnictwu wojskowemu. Proszę o przesłanie go szefowi Departamentu Lotnictwa.

Żółkiewski por.

--- I to wszystko? --- zapytaliśmy zdziwieni.

--- Wszystko, A raczej nie: jest jeszcze czek na sumę sześćdziesięciu pięciu tysięcy złotych płatny w Banku Polskim.

Spojrzeliliśmy po sobie w milczeniu. -- Wszystkie twarze wyrażały bezradne zdziwienie. Tylko Zaleski siedział zamyślony i kiwał głową, a pionowa zmarszczka na jego wysokim czole między brwiami pogłębiła się jeszcze, co było u niego oznaką, że wie o wiele więcej, niż nam powiedział, i że myśl jego pracuje, aby do reszty odtworzyć w pamięci jakieś nieznane nam fakty i połączyć je w jeden łańcuch tragicznych zdarzeń.

Rzuciliśmy się na niego z pytaniami. Przecież musi wiedzieć więcej niż ktokolwiek inny. Czyż Żółkiewski nie był jego uczniem? Zwierzał mu się na pewno. I nie może być już żadnych wątpliwości co do tego wypadku. Dostatecznym dowodem jest chyba ten czek.

Zaleski milczał i patrzył na nas w zamyśleniu.

--- Nalej koniaku --- zwrócił się do mnie.

Odetchnęliśmy. Był to nieomylny znak, że dowiemy się czegoś więcej. Napełniłem kieliszki. Światło elektrycznego żyrandola zalewało niewielki gabinet kasyna, zwany nie wiadomo dlaczego błękitnym, choć ściany jego były pomalowane na kolor bladezielony. Siedzieliśmy przy okrągłym stoliku do pokera, w pobliżu brzuchatego pieca z ciemnozielonych majolikowych kafli, który grzał przepysznie, i popijaliśmy gorącą kawę z koniakiem. Na dworze było okropnie: zaciął śnieg z deszczem i zimny wiatr hulał między gałęziami lip otaczających kasyno. Tym przyjemniej siedziało się w jasnym, ciepłym pokoju, a cisza i spokój, zaprawione odrobiną nudy, która zawsze gdzieś czai się blisko w długie zimowe wieczory, usposabiała do słuchania tajemniczych historii.

W takie wieczory -- przyznaję to otwarcie -- najlepiej lubię czytać niesłychane przygody Arsèna Lupina, Sherlocka Holmesa, lub Rouletabille'a. Mają one wtedy dla mnie jakiś specjalny urok. Trzej gentelmani: włamywacz, detektyw i szpieg-reporter porywają mnie swoją brawurą; odbywam z nimi razem pościgi, włamania i ucieczki, uczestniczę w ich genialnych odkryciach zbrodni, w popełnianych przez nich kradzieżach i sympatycznych oszustwach, podróżuję wraz z nimi, patrzę na ich metamorfozy, śledzę ich powodzenia i porażki -- żyję wraz z nimi życiem sensacyjnych filmów amerykańskich, a jednocześnie odpoczywam po ciężkiej codziennej pracy pilota-instruktora.

O, niech mi nikt nie mówi, że taka lektura jest nic nie warta. Zresztą, być może, że tak jest. Ale dla mnie stanowi ona tę samą przyjemność, którą wielu czytelników Rabindranatha Tagore'a (nie znoszę tej piły) znajduje, dajmy na to, przy grze w karty. Zachwycam się Żeromskim, Reymontem, Sienkiewiczem, France'em, Conradem itd., a zamiast gry w karty "uprawiam" Leblanca, Leroux i Conan-Doyle'a.

Tego wieczora opowiadanie Zaleskiego zainteresowało mnie tym bardziej, że porucznika

Żółkiewskiego znalazłem bliżej i lubiłem go, a zanosilo się na historię z repertuaru sensacji. Nie przejmuję się zazwyczaj śmiertelnymi katastrofami uczniów i pilotów; zbyt wiele ich już widziałem w ciągu mej ośmioletniej służby w wojskowym lotnictwie. Zbyt wielu kolegów i przyjaciół straciłem na wojnie i później, po zawarciu pokoju. Lotnictwo nawet w czasie pokoju jest dla nas wojną z żywiołem niespokojnym, zdradzieckim, pochłaniającym wiele ofiar, jakim jest powietrze. Tym razem jednak wypadek był wyjątkowy.

Z łatwo zrozumiałą ciekawością oczekiwaliśmy rewelacji Zaleskiego w tej sprawie. I kiedy zaczął mówić wolno, z przerwami, w których zaciągał się dymem z papierosa i ze znanstwem popijał drobnymi łykami Martela, oczy wszystkich były weń wpatrzone z niesłabnącym zainteresowaniem.

--- Żółkiewski przybył do szkoły z nowym kursem w czerwcu z trzeciego pułku artylerii polowej. Znałem go już dawniej: jeszcze z armii rosyjskiej. Miał żonę Rosjankę, bardzo piękną, którą kochał nad życie. Kiedyś podobno zastał u niej w sypialni młodego [korneta](#). Jego zastrzelił ma miejscu, ją ranił, z sobą nie zdążył skończyć, bo nadbiegła służba i obezwładniła go. Potem jednak pogodził się z żoną, która od tego czasu kochała go bodaj więcej, niż on ją przedtem. Ale coś się w nim załamało i została tam niezagojona rana w sercu. W czasie wojny szukał śmierci i nie mógł jej znaleźć. Zawarto pokój, a on wrócił nietknięty z krzyżami na piersi. Wstąpił do lotnictwa. Od pierwszego dnia, gdy zaczął u mnie latać, dawna znajomość przedzierzgnęła się w serdeczną przyjaźń.

...Latał dość dobrze i robił postępy. Nie od razu się wprawdzie zapowiadał na asa, ale można było przypuszczać, że wyrobi się na bardzo dobrego pilota. Któregoś dnia w lecie, zdaje się, że w połowie sierpnia, przyszedł wieczorem do mnie na pogawędkę. Siedzieliśmy w ogrodzie, paląc fajki. Był tego dnia bardzo ożywiony. Rozmawialiśmy o bliskim terminie jego [wylaszowania](#). Miało to nastąpić za dwa, trzy dni.

--- Nareszcie, nareszcie! --- mówił. --- Nie masz pojęcia, z jaką niecierpliwością czekam na to. Już tyle lat...

--- Jak to -- lat? Chyba miesięcy. W szkole jesteś od czerwca...

--- Tak, tak. Oczywiście -- miesięcy.

...Uśmiechnął się tajemniczo. Wstał i zaczął chodzić tam i z powrotem, założywszy w tył ręce. Po chwili zatrzymał się przede mną.

--- A jednak były to lata. Długie lata wyczekiwania na pomyślny zbieg okoliczności, wypadek, sposobność -- a wreszcie na ukończenie szkoły pilotów. Miałem chwile, kiedy mi już brakło cierpliwości. Bo największą męką w życiu jest oczekiwanie na coś, co nastąpi nie wiadomo kiedy, a na co czeka się z niecierpliwością. Miałem chwile, kiedy chciałem skończyć porachunki z życiem w jakikolwiek sposób.

--- Co?! Odbierać sobie życie z niecierpliwości? No, wiesz...

--- Dziwi cię to?

--- Ależ to nonsens!

...Żółkiewski zamilkł i popatrzył na mnie z tym swoim tajemniczym uśmiechem w kącikach ust.

--- I życie czasem bywa nonsensem...

--- A co myślisz o samobójstwach? --- zapytał nagle.

...Spojrzałem na niego zdziwiony.

--- Jak to, co myślę?

--- No tak: czy uważasz samobójstwo za... grzech, zbrodnię... czy potępiasz je?... Czy przeciwdziałanie, ratunek samobójcy uważasz za rzecz właściwą?

--- Przeciwdziałanie? -- Tak. Dopóki można przeciwdziałać. A więc zawsze czynnie przeciwdziałalbym w tym wypadku, gdyby usiłował pozbawić się życia człowiek pozostający pod wrażeniem chwili, działający impulsywnie. Człowiek, który nie czyni tego z rozmysłem, który nie szukał, być może, innego wyjścia z sytuacji popychającej go do tego kroku. Ileż to jest takich wypadków, że niedoszły samobójca wdzięczny jest później losowi, który posłał mu kogoś, kto powstrzymał rękę z rewolwerem lub trucizną. Przeciwdziałać w takim wypadku znaczy tyleż, co ostrzec ślepcę idącego nad brzeg przepaści. Co innego, gdy ma się do czynienia z samobójcą działającym z całą świadomością; z człowiekiem, który ten krok przemyślał, obejrzał ten czyn ze wszystkich stron i działa nie pod wpływem afektu, a po długim, decydującym namyśle. Ale i wtedy można przeciwdziałać: można czasem trafić na inne rozwiązanie danego problemu niż to jedyne, które się widzi w śmierci. Czasem są jednak takie okoliczności, że nie można nic innego uczynić. Wtedy nie przeciwdziałalbym wcale. Oczywiście, że ktoś inny na moim miejscu, może by znalazł to inne rozwiązanie i wtedy ostatni wypadek sprowadza się do drugiego. Ale ponieważ każdy inaczej patrzy na te sprawy, każdy inaczej będzie je klasyfikować.

--- Weźmy na przykład taki wypadek: przypuśćmy, że postanowiłem się zabić...

--- Ty?!

--- Tak, ja. Przecież to tylko przypuszczenie. Nic by w tym zresztą nie było nadzwyczajnego. Znasz moją historię. Wiesz, że przyzwyczaiłem się do myśli o śmierci, że ją wyzywałem, szukałem jej przez tyle lat... Nie usiłowałem wprawdzie popełnić samobójstwa ze względu na żonę. Ty jeden wiesz o tym. Ona mnie naprawdę kocha. Szalenie kocha... I to głupio, że nie mogę jej przebaczyć i być szczęśliwym. No, ale nie mogę! W każdym razie, gdybym popełnił samobójstwo -- ona od razu domyśliłaby się powodu. Byłoby to przekleństwem całego jej życia. Nie, nie mogę się zabić. Ale, jak mówię, przypuśćmy, że mam to niezłomne postanowienie, od lat przemyślane i przetrawione, nieodwołalne. Czy w takim wypadku też przeciwdziałalbyś wykonaniu mego zamiaru?

--- Czy ja wiem... Ale do czego zmierzasz? O co ci właściwie chodzi?

--- Odpowiedz wprzód na moje zapytanie.

--- Mówię ci, że nie wiem; nie zastanawiałem się nad tym. Zresztą oczywiście, nie znalazłszy lekarstwa na chorobę twej duszy, musiałbym, logicznie rzecz biorąc, zgodzić się z tobą na to jedyne wyjście. Czy ja wiem... Z mojego punktu widzenia powody, które przytaczasz, nie są dostateczną przyczyną samobójstwa.

--- A jeżeli stanowią one dla mnie przyczynę dostateczną? Sam przecież powiedziałeś, że w tych rzeczach każdy ma swój punkt widzenia; co dla jednego jest rozwiązaniem konfliktu życiowego, dla drugiego jest tylko **paliatywem**, który się ściera wkrótce po zastosowaniu go, niszczy i w końcu staje się tylko jedną przeszkodą więcej w użyciu radykalnych środków. Posłuchaj -- i niech to zostanie między nami -- szukałem wypadku, rozumiesz, wypadku, w którym skończyć ze sobą można tak, aby nie zwracać niczyjej uwagi; aby nikomu do głowy nie przyszła myśl, że temu wypadkowi mogłem ja sam pomóc. Ale o taki wypadek wcale nie łatwo. Rzucić się pod pociąg? -- Diabli wiedzą, jak się to robi, aby wyglądało nie na samobójstwo; instynkt samozachowawczy może mnie zdradzić w ostatniej chwili. Upadek w górach? -- To podejrzane: nigdy sam po górach nie chodziłem i raptem... nie, niemożliwe.

Utonąć nie mogę, bo pływam bardzo dobrze, zresztą -- uratują. Nie mówię już o rodzajach śmierci nie pozostawiających żadnych wątpliwości, jak rewolwer, strychezek i trucizna, czy coś w tym rodzaju. Pozostaje mi lotnictwo. Na kilkanaście katastrof śmiertelnych w ciągu roku, połowa jest niewytłumaczona. Ale nikt nie przypuszcza, aby to były wypadki samobójcze.

--- Istotnie, trudno przypuszczać, aby człowiek, który się chce zabić, wyszukiwał sobie aż tak romantyczną śmierć, narażając przy tym Państwo na stratę kilkudziesięciu tysięcy złotych. Nie, mój drogi, to byłoby nie po gentlemańsku.

--- Jestem dość bogaty, aby pokryć taką stratę.

--- E, pleciesz głupstwa. Dziecinne głupstwa. Jeżeli nie chcesz uchodzić w moich oczach za fanfarona, przestań robić samobójcze miny: człowiek, chcący sobie odebrać życie, robi to po cichu i nie w ten sposób. Rozumiem, że ci jest źle na świecie i podziwiam twoje zdolności ukrywania tego przed ludźmi. Istotnie, nikt prócz mnie nie wie o twojej tragedii. Ale bądźże do końca gentlemanem. Nie masz celu w życiu?... Nic ci na nim nie zależy?... Tym lepiej. Bądź sławnym pilotem; odważniejszym od [Foncka](#), wytrzymalszym od [Pelletiera d'Oisy](#) i [Orlińskiego](#), lepszym akrobatą od [Haber-Włyńskiego](#) -- oto cel. Środek już masz: niezaprzeczoną pogardę śmierci.

...W jego oczach zabłysło coś i zgasło. Chodził znów swoim zwyczajem z założonymi w tył rękami. Widać było, że moje słowa trafiły dobrze. Szukał wyjścia z tej nowej sytuacji.

--- Niegroźne to --- pomyślałem --- skoro moja krótka przemowa wywarła już taki skutek. Ale trzeba go zapalić do sławy. Materiał dobry. Świetny. Kto wie, może prorokuję jego przyszłość.

...Spojrzał na mnie bystro.

--- A zdolności?

--- Masz je. Od jutra biorę cię pod specjalną opiekę. Zrobię z ciebie asa. Nauczę cię, czego zechcesz, pokażę ci klasyczną brawurową akrobację. Będziesz za pół roku najlepszym pilotem pułku, a za rok możesz to wszystko robić dziesięć metrów nad ziemią, a wtedy, jeśli ci życie niemiłe -- o wypadek łatwo. Ale jestem przekonany, że za rok zakochasz się w swoim zawodzie i będziesz chciał żyć, żeby latać. Wtedy do twoich zdolności i odwagi przybędzie trzeci czynnik: rozważa: Mając te trzy podstawowe warunki, będziesz zdobywać rekordy świata. Ja ci to mówię. Pokochasz lotnictwo tak, że zapomnisz o wszystkim innym. Powierzysz smutki i zadawnione bóle nostalgii płaszczyzn nośnych myśliwskiego płatowca i będziesz latać... Wymkniesz się rozpaczom ziemi nagłym skrętem wirażu, wyciągniesz się w górę, spłyniesz warczącym zwojem spirali, roześmiejesz się obłokom śmiałym łukiem [loopingu](#), rzucisz się w [korkociąg](#), że ziemia się spłaszczy pod roztańczonym samolotem, wyslizgniesz się [glisadą](#), wykręcisz [tonneau](#) i znów śmigniesz w górę [immelmanem](#), aż serce zamierać ci będzie z rozkoszy, aż jasno się robi na duszy i szeroko w piersiach. Kiedy poznasz radość panowania nad maszyną, co mówię, kiedy zrobisz pierwszy raz udane [renversement](#) albo [spirale](#) -- przestaniesz myśleć o śmierci.

...Mówiłem z zapalem i zdawało mi się, że go przekonałem.

--- Spróbuję --- powiedział.

...Zacząłem nad nim pracować. Wkrótce przekonałem się, że moje wysiłki nie idą na marne. Żółkiewski latał coraz lepiej. Za każdym razem, gdy startował, patrzyłem na maszynę i nie spuszczałem z niej wzroku, aż do wylądowania. Sugerowałem mu, co ma robić, kiedy i jak kłaść do wirażu, kiedy wyprowadzać, przymykać gaz, pod jakim kątem pikować, kiedy równać, pociągać ster na siebie. Często

miałem wrażenie, że naprawdę odgaduje moje myśli. W tym czasie zaniedbałem nawet trochę innych uczniów, a całą energię i umiejętność panowaniu nad maszyną starałem się przelać na niego. Orientował się szybko. Zaczęto zwracać na niego uwagę. Między kolegami miał już ustaloną opinię asa.

...Tematów naszej rozmowy w ogrodzie nie poruszaliśmy więcej. Mówiliśmy natomiast często i długo o lataniu. Jak się robi beczkę, jak korkociąg krzyżowany, a jak niekrzyżowany, jak płaski, jak glisadę, immelmanna, looping. Mówiliśmy o [Richthofenie](#), Foncku, [Orlińskim](#), [Kossowskim](#)...

...Żółkiewski zapalał się.

--- Zaczynam rozumieć, że można się zakochać w tym zawodzie --- mówił.

...I oto wczoraj... A, do diabła!...

(Zaleski klął, ilekroć był wzruszony.)

--- Nalej koniaku --- zwrócił się do mnie.

Ordynans podał świeżo zaparzoną kawę, napełniliśmy filiżanki i kieliszki.

Na dworze huczał wiatr.

--- No i co dalej? --- zapytałem.

--- Dalej? --- Dalej sami wiecie.

Zaprotestowaliśmy. Nie znamy szczegółów. Ja byłem na lotnisku pomocniczym, inni w kasynie, jeszcze inni w mieście. Nikt z nas nie był przy zakończeniu tragedii na miejscu wypadku.

Zaleski popijał koniak.

--- Tydzień temu -- pamiętacie? -- robiliśmy w kasynie przygotowania do czwartkowego balu. Żółkiewski latał już na liniowych maszynach. Za parę dni miał ukończyć szkołę. Był wesoły w świetnym humorze. Nigdy przedtem nie widziałem go takiego. Byłem pewien, że dzięki lotnictwu wyleczy się ze swoich ran sercowych, zapomni, zacznie *żyć aby latać*. Miał dekorować salę. Pojechał do ogrodnika i przywiózł hortensje; całe masy hortensji. Prześlicznych bladezielonych i różowych. Robił bukiety, ustawiał je w rogach gabinetów i na stolikach w kryształowych wazonach.

--- Kwiaty nieszczęścia --- powiedział komendant szkoły, oglądając kasyno --- ale rzeczywiście piękne.

...Tak to były kwiaty nieszczęścia. Stały potem przy jego trumnie w kościele garnizonowym, a komendant kazał zawieźć mu je na cmentarz.

...W piątek od rana była piękna pogoda. Włóczyło się nad lasem trochę mgły, ale niebo było jasne, bez chmur. Wypróbowałem maszynę i posłałem Żółkiewskiego na spiralę z trzech tysięcy metrów. Minęło z dziesięć minut od jego startu, kiedy w spokojnym dotychczas powietrzu zaczął się podejrzany ruch. Od strony lasu powiał wiatr i zaczął pędzić niskie mgły. Diabli wiedzą, skąd się tego paskudztwa tyle wzięło! Poszarpane płachty oparów wypełzły spomiędzy drzew, wychyliły się z chałup wsi i tłoczyć się zaczęły na lotnisko. Loty wstrzymano. Ale Żółkiewski był już na wysokości dwóch tysięcy metrów. Ani mu w głowie było patrzeć, co się tam pod nim dzieje. Tymczasem wiatr znów ustał, a nad lotniskiem stał szary klosz. Mgła nie była zresztą gęsta; patrząc w górę można było widzieć niebieskawe, zmatowane oparem niebo i okrągłą, mętną tarczę słońca. Ale maszyny nie było widać. Minęło znów dziesięć minut. Komendant wraz ze mną i kilku innymi oficerami stał pod hangarem i zaniepokojony patrzył. Żółkiewski musiał być już na trzech tysiącach. W ciszy słychać było pracujący wysoko silnik. Mgła opuszczała się coraz niżej i legła tuż przy ziemi. Dachy hangarów sterczały z niej, jak z wody. Zgęstniała bardzo wskutek obniżenia się, tak że na dwadzieścia kroków nic widać nie było. Co robić? Nie mogliśmy mu pomóc.

Gdybyż się domyślił i wylądował poza lotniskiem, w miejscu wolnym od tej nieprzezroczystej zasłony! Czekaliśmy bezradnie. Z lotniska uprzątnięto wszystkie maszyny, pozamykano hangary. Nad nami świeciło słońce; zdawało się, że można ręką sięgnąć powierzchni mgły, a my tonęliśmy w jej w brudnoszarym oparze, nic nie widząc ani nad sobą, ani dokoła. Głupia sytuacja.

...Warczenie silnika w górze ucichło. Po chwili rozległ się cichutki tęskny przyśpiew stalowych linek, rozcinając powietrze.

--- Spirala!

...Po dźwięku poznawałem, że wykonanie jest dobre. Wstąpiła we mnie nadzieja.

...Dachy hangarów widać --- myślałem sobie --- można więc bez wielkiego ryzyka podprowadzić maszynę z daleka nad mgłą, a kiedy już zacznie zanurzać się w oparze, ściągnąć i [sparaszutować](#). W najgorszym razie połamię się podwozie i dolne skrzydła. Pilot powinien wyjść cało.

...Podbiegłem do hali warsztatów, na której dachu była maleńka stacja meteorologiczna otoczona drewnianą galeryjką wystająca ponad mgłę. Po drodze krzyknąłem, aby zapalono wszystkie światła sygnałowe hangarów. Idąc po wąskich, krętych schodach, mimo hałasu maszyn, pił, młotów i obrabiarek, słyszałem coraz bliższy gwizd prawidłowej spirali. Zdyszany wpadłem na galeryjkę. Słońce świeciło jasno i falujące morze mgły pode mną różowiło się i złociło jego promieniami. Widok był cudowny. Czarne dachy hangarów pływały jak wyspy na mlecznej powierzchni. Lampy sygnałowe mętnie przyświecały tuż pod nią. Dalej widać było wieże kościołów, a na prawo ciemno zieloną linię wierzchołków drzew lasu, jakby odciętych nożem i unoszących się jakimś cudem w powietrzu; na wysokości pięciuset metrów. Widziałem płatowiec miękkiem łukiem wychodzący ze spirali pod wiatr, a właściwie tylko pod sygnał wskazujący poprzedni jego kierunek, bo wiatru nie było. A więc Żółkiewski się orientuje!

...Zaleciał z daleka, [planując](#) bez gazu, ustawił prawidłowo według sygnału maszynę i spokojnie szedł do lądowania w kierunku hangarów, a wzdłuż lasu, jakby nigdy nic.

...Dzielnie --- pomyślałem. --- Jak stary, pewny siebie pilot, nie peszy się.

...Płatowiec zbliżał się do skraju lotniska, tracąc jednocześnie wysokość. Powinien zatrzymać się na jego środku. Oto już podwozie muska powierzchnię klosza mgły.

...Teraz wolno ściągnąć ster na siebie, aż do końca, ile się da. --- Żółkiewski, jakby usłyszał moją myśl. Maszyna traciła szybkość coraz widoczniej. Zagłębiła się cała w opar; widać było jeszcze tylko górne skrzydło, jak łagodnie pruje klosz, rozdzielając go wąską, szybko niknącą bruzdą.

...Dobrze. Teraz trzymaj ster mocno i wyłącz [magneto](#) --- sugerowałem. Ale tym razem zawiodłem się. We mgle na środku lotniska zakotłowało i rozległ się ryk silnika na pełnym gazie. Zakląłem. Po diabła dodał gazu? Widocznie, kiedy zapadł z płatowcem w klosz i stracił z oczu dachy hangarów, wskutek przesłaniającej je mgły, zaczął przypuszczać że znajduje się już zbyt blisko i wpadnie na który z nich. Dał więc gazu, aby zalecieć powtórnie do lądowania jeszcze dalej i być pewnym, że wystarczy mu miejsca i nie grozi zderzenie z żelazobetonową ścianą budynku. Było to zupełnie zbyteczne, bo na pewno by wylądował dobrze. Teraz, kiedy nagle usłyszałem gwałtowną pracę silnika, targnął mną niepokój. Oczekiwałem z nerwowym drzeniem ukazania się płatowca niewidocznego w tej chwili.

Istotnie opona mgły pękła gdzieś w połowie lotniska i ukazała się maszyna wznosząca się znów w górę, Żółkiewski darł ją niemożliwie. Chcąc widocznie jak najszybciej znaleźć się nad kloszem, aby zobaczyć,

czy mu nie grozi uderzenie. Przeleciał nad hangarami i zawróciwszy, oddalał się szybko. Teraz zaszedł dalej jeszcze. Był już zapewne trochę zdenerwowany, bo pikował ostro i gwałtownie wyrównał na poziomie klosza bardzo daleko. Nie mógł dociągnąć do lotniska i musiałyby lądować przed jego początkiem. Zauważywszy to, dodał gazu i niósł się tuż nad oparem. Ale znów się stracił i za późno przymknął gaz. Bałem się, że wpadnie teraz na hangary. Zorientował się jednak i wyszarpnął maszynę, przelatując tuż nad moją głową. Odtąd nie panował nad nerwami. Podchodził z różnych stron do lądowania i za każdym razem gdy zagłębiał się z płatowcem w mgłę --- dodawał gazu, bo tracąc pole widzenia, przypuszczał zapewne, że lada chwila wpadnie na jakąś ścianę. Było to straszne. Co dwie, trzy minuty samolot zniżał się nad powierzchnię mgły, płynął nad nią przez chwilę, tonął w niej -- następowała chwila ciszy i niepewności, po czym rozlegał się bliski ryk motoru i z białych kłębow rozwalanych na obie strony śmigłem, darł się w górę płatowiec tak blisko nieraz, że muskał podwoziem dach i brzeg galeryjki, na której stałem. Przeciągany przez pilota, zataczał się, walił na skrzydło, ślizgał się i trawersował, aż mimowolny krzyk zamierał w ściśniętym trwogą gardle. Pilot stracił się zupełnie: podchodził już stale za blisko i wyrwał maszynę przed samą ścianą budynków. Wreszcie przy którejś z rozpaczliwych prób udało mu się dotknąć kołami ziemi. Toczył się pędem i nagle zobaczył widać sygnałowy trzeci hangar. Gnał wprost na jego róg. Dodał gazu, ale tym razem było już za późno. Ciężka maszyna, wyrwana przemocą w powietrze, chwiała się na oba skrzydła. Silnik wył z wysiłku, skamlał, krztusił się. Wreszcie płatowiec pochylił się gwałtownie na bok, opisał wściekły łuk nad hangarem, sunąc na skrzydło, i w oszalałym warkocie śmigła ciężko runął na ziemię. Rozległ się trzask łamanych skrzydeł, wiązań podwozia i kadłuba, po czym zgrzyt śmigła ryjącego na pełnych obrotach ziemię kikutami połamanych ramion.

...Nogi ugięły się pode mną; czułem, że blednę i musiałem oprzeć się mocno o barierę, aby nie upaść. W następnej chwili pędziłem po schodach, przesadzając po trzy stopnie, i wypadłem przed hangar. Z mgły dochodził mnie gwar zmieszanych okrzyków. Zrobiło mi się znów słabo. Ledwie dowlokłem się do miejsca katastrofy. Wyciągnęli go spod gruzów. Nie żył już. Twarz nietknięta wyrażała grozę i rozpacz zastygłą w otwartych oczach. Nie mogłem wymówić słowa. Odprowadzono mnie do auta i odwieziono do domu.

...Wczoraj przyniósł mi łącznik komendy szkoły tę kopertę z czekiem, adresowaną do mnie, którą znaleziono w jego portfelu. Musiała tam leżeć od dawna, bo brzegi jej są przetarte i przybrudzone. Ale kiedy wystawił czek? Czy przed tą naszą rozmową o samobójstwach, czy później? Oto pytanie które mnie dręczy. Myślę o tym niemal bez przerwy. Czy umiałem stworzyć mu cel w życiu, czy w dostatecznej mierze nauczyłem go kochać lotnictwo, czy -- jednym słowem -- to, co się stało, jest tylko wypadkiem, czy też po mistrzowsku uchwyconą sposobnością pozbawienia się życia.

BIAŁY REPORTER

--- Nie wierzę w żadne przesady lotnicze i nie wmówicie we mnie, że lot w piątek albo trzynastego grozi większym niebezpieczeństwem, niż każdego innego dnia --- mówił z uśmiechem Beauville. --- A co się tyczy fotografowania pilota i jego maszyny bezpośrednio przed lotem, obserwuję ten zwyczaj bardziej dla pewnego rodzaju tradycji niż dlatego, żebym uważał takie zdjęcie za niebezpieczne.

--- A jednak niezaprzeczalnie istnieje pewien związek między całym szeregiem katastrof lotniczych a fotografowaniem się przed lotem zauważył pilot Renard z fabryki Morane'a.

De Beauville spojrzał nań pytająco.

Renard, weteran wielkiej wojny, jeden z najstarszych członków Aeroklubu, umiał opowiadać wcale zajmujące historie. A choć nie wszystkiemu, co mówił, można było wierzyć, słuchano go chętnie, a często nawet zapamiętali gracze przerywali na chwilę pokera, aby podejść do jego stolika i posłuchać dziwnych opowiadań starego klubmana.

Nie był właściwie stary. Mógł mieć około czterdziestki, ale siwe włosy, liczne szramy na twarzy, zniekształcony podbródek i dolna warga oraz postać pochylona i wychudła nadawały mu pozory starca. Przeszedł nieskończoną ilość katastrof i jakoś za każdym razem, mimo połamanych członków i zniekształceń twarzy, wylizał się dzięki silnemu organizmowi. Dopiero przed rokiem musiał zaprzestać latać po wypadku na samolocie morane, kiedy uszkodził sobie poważnie płuca. Od tego czasu zajmował w wymienionej firmie stanowisko kierownika ruchu w warsztatach, co przy sporym posiadanym przez niego kapitałiku, dawało mu bardzo przyzwoite utrzymanie. Mimo zeszpeconej twarzy, miał wygląd gentlemana, a wesołe jego niebieskie oczy nadawały tej twarzy wyraz prawie pociągający.

De Beauville natomiast był młodym jeszcze pilotem, bo zaledwie przed czterema laty ukończył szkołę [FAI](#) w Paryżu. Mimo to, zdołał już się wysunąć na czoło pilotów Francji, jako znany sportsman i nieustraszony akrobata napowietrzny. Odziedziczywszy po ojcu znaczny majątek, umieścił go w przemyśle lotniczym i czerpał stąd duże dochody wystarczające nawet na jego hulaszczę i nieporządne życie. Mieszkał wraz z matką, Polką z pochodzenia, w pięknej willi nadmorskiej na Riwierze, ale większą część roku spędzał w Paryżu, a tylko wczesną wiosną zjawiał się w domu, aby po skończonym sezonie powrócić znów na łono Aeroklubu i zatonać w rozkoszach wielkomiejskich.

Słowa Renarda, wypowiedziane tonem poważnym, wywołały ogólne zaniepokojenie. Zbliżono się z kilku stron, a Renard, widząc chętnych słuchaczy, z łatwością dał się namówić na opowiadanie.

--- Prowadzę bardzo dokładną statystykę wypadków lotniczych we Francji --- zaczął --- statystykę zawierającą dane, jakich nie znajdziecie ani w Ministerstwie Lotnictwa, ani w rocznikach Aeroklubu. Otóż, między innymi, zauważyłem, że w ciągu ostatnich trzech lat, na ogólną liczbę siedemdziesięciu katastrof -- trzydzieści siedem było poprzedzonych przez fakt fotografowania pilota lub płatowca, który uległ tegoż dnia wypadkowi. Stanowi to przeszło pięćdziesiąt procent ilości ogólnej. Idźmy dalej; wypadków śmiertelnych było dwanaście. Fotografie dziewięciu pilotów, którzy zginęli, ukazywały się nazajutrz po katastrofie w pismach ilustrowanych. Fotografie te nosiły w siedmiu wypadkach datę katastrofy, a w dwóch datę poprzedzającą katastrofę na dwa i trzy dni. Nie udało mi się stwierdzić, skąd i od kogo otrzymały redakcje tych pism zdjęcia.

...Najczęściej odpowiadano na moje zapytanie, że kliszę nadesłał nieznany fotograf w zapieczętowanej

kopercie pocztą. Jest jednak coś bardziej tajemniczego i dziwnie niewytłumaczonego w tym wszystkim... Czy pamiętacie katastrofę Langa sprzed dwóch lat i katastrofę Pelletiera d'Oisy'ego zeszłej jesieni?... W obu tych wypadkach piloci ocalili. Otóż *Aviation* zamieściła zaraz nazajutrz po wypadku Langa jego fotografię z datą z dnia poprzedniego. W zeszłym roku, będąc w Marsylii widziałem się z nim wkrótce po jego zupełnym wyzdrowieniu i stwierdziłem, że fotografował się po raz ostatni na dwa tygodnie przed katastrofą. Fotografii z *Aviation*, którą mu pokazywałem, nie zna zupełnie, natomiast kategorycznie przeczy, żeby w dniu katastrofy fotografował go ktokolwiek.

Pelletier d'Oisy tak samo stanowczo wyklucza możliwość zdjęcia w dniu swej katastrofy, choć obaj godzą się na to, że wtedy tak właśnie byli ubrani, jak ich fotografie przedstawiają.

Kto dokonał zdjęć we wszystkich tych wypadkach? Jest to prawdopodobnie jeden i ten sam człowiek. Wnoszę to z jednakowego formatu zdjęć, które mają w trzydziestu dwóch wypadkach 4 i $\frac{3}{4}$ na 3 $\frac{1}{2}$ centymetra. Nie znam aparatu, do którego pasowałyby klisze o tych wymiarach. Wszystko to wydaje się dziwne, nieprawdaz?

--- *No, no, mon vieux* --- odezwał się stojący za plecami Renarda Jacques Dufour, instruktor państwowej szkoły pilotów cywilnych --- nie przesadzaj: cała ta sprawa nie jest znów tak tajemnicza. Daty fotografii czy też twierdzenia redakcji, że fotografie pochodzą z ostatnich chwil przed daną katastrofą, mogą być zwykłym bluffem dziennikarskim, robionym dla autoreklamy. Brak danych co do fotografa, który zdjęcia nadsyłał, potwierdza tylko to przypuszczenie. A teraz co do twoich obliczeń: jak sam mówiłeś, na siedemdziesiąt katastrof, tylko w siedmiu wypadkach śmiertelnych, nadesłano redakcjom fotografie nazajutrz z datą zdjęcia w dniu wypadku. Nie stanowi to dowodu istnienia jakiegoś związku między fotografowaniem się, a katastrofą. Siedem wypadków na siedemdziesiąt... można to uważać za zbieg okoliczności i nic więcej. Czyż można się dziwić wreszcie, że Lang i d'Oisy nie pamiętają dokładnie, co robili, a właściwie czy byli fotografowani w dzień katastrofy? Pierwszy z nich, jak wiecie, przez cztery miesiące po wypadku cierpiał na silny rozstrój nerwowy, a drugi...

--- A drugi? --- podchwycił Renard.

--- Ach, mój Boże --- czyż można wiedzieć na pewno, że nie został sfotografowany przez jakiegokolwiek reportera jednego z pism ilustrowanych?

--- Tak, i ów pocziwy reporter rozesłał natychmiast cenne zdjęcie bezinteresownie konkurencyjnym redakcjom, czy tak? --- mówił z uśmiechem Renard.

--- Bo fotografie d'Oisy'ego ukazały się naraz w siedemnastu ilustrowanych pismach.

--- A poza tym format odbitek wszędzie ten sam. To dziwne --- wtrącił de Beauville.

Zapanowało chwilowe milczenie.

--- Słyszałem o pewnym człowieku --- zaczął milczący dotąd kapitan Gilbert --- mogącym uchodzić za tajemniczego fotografa, o którym mówi Renard.

--- Myśli pan, kapitanie, o białym reporterze --- powiedział z wolna Renard. --- Tak, tak. I mnie on często na myśl przychodzi. Ale Biały reporter od paru lat znikł i w ogóle nie ma człowieka, który by go widział kiedykolwiek...

--- Kto to taki?

--- Cóż to za jeden? --- posypały się pytania.

--- Biały reporter --- zaczął znów Renard --- hm, niełatwo to powiedzieć, co to za jeden. Jak już

mówiłem, nie ma dziś człowieka, który by go widział na własne oczy. Mechanik Blin z portu lotniczego Paris Central słyszał tylko głos Białego reportera, rozmawiającego z pilotem Failletem, który zabił się wkrótce po tej rozmowie. I tak jest ze wszystkimi, którym ukaże się biały reporter. Blinowi mówił Faillet, że widział Białego reportera, ale nie wierzy w pecha, którego on przynosi pilotom -- i zabił się na swej maszynie w godzinę potem.

...Białego reportera widywali piloci na froncie w czasie wielkiej wojny często. I zawsze był on zwiastunem śmierci dla pilota, który go widział. W depezach i korespondencjach z pola walki pseudonim *Biały reporter* ukazywał się w kilku pismach, a często zdarzało się, że korespondencje z tą samą datą, pochodziły jednocześnie z miejsc odległych od siebie o setki kilometrów.

...Biały reporter zajmował się specjalnie lotnictwem i przysyłał różnym redakcjom obszerne opisy walk powietrznych i większych lotów eskadr francuskich. Podobno miał rozmawiać z Riveaux, Picquetem, Failletem i kilkoma innymi, którzy zginęli wkrótce potem na froncie.

...Był to młody człowiek, o bardzo bladej twarzy wysoki i chudy, o włosach niezwykle jasnych i wyblakłych oczach. Ubierał się zawsze jasno, bez względu na porę roku i pogodę, co mu zjednało przydomek *Białego reportera*, który później służył mu jako pseudonim.

...Prawdziwego nazwiska tego człowieka nikt nie znał... A teraz od dawna już nic o nim nie słyszałem. Może nie istniał nigdy?... Tyle wtedy krążyło legend i plotek na frontach wielkiej wojny... Choćby wersja o fałszywym pogrzebie słynnego pilota niemieckiego Richthofena, który po zestrzeleniu i rozbiciu jego płatowca na naszym terytorium, jakoby miał ocaleć i uciec, podczas, gdy Francuzi pogrzebali z honorami zwęglone szczątki nieznanego nikomu żołnierza znalezione w pobliżu rozbitej i spalonej maszyny.

...Albo legendy o ukazywaniu się upiora w generalskim mundurze na okopach pierwszej linii pod Verdun i tym podobne opowiadania krążące bezustannie wśród naszych *poilus*.

--- Pamiętam historię o nieśmiertelnym kapralu z jedenastego pułku strzelców alpejskich --- zaczął Gilbert i opowiadał, odwołując się do pamięci wszechwiedzącego Renarda, który znów z kolei opowiadał chętnym słuchaczom nieprawdopodobny wypadek dowódcy myśliwskiej eskadry *spadów*, po czym jeszcze ktoś mówił o słynnym zabłąkaniu się pilota Berniera nad Wiedniem... A potem już szły jedna za drugą opowieści o dziwnych zdarzeniach, coraz fantastyczniejsze -- coraz bardziej niesamowite i niezwykle...

||

Na trybunach zerwała się burza oklasków. Wszyscy wstali z miejsc, a część publiczności, stojąca dotąd na dole dokoła bariery przed trybunami, wysypała się na lotnisko pomimo protestów policji, aby z bliska przyrzeć się brawurowemu pilotowi.

Przed trybunami, na wprost łoży rządowej, stał samolot, który przed chwilą tu wylądował. Białe, lśniące lakierem skrzydła nosiły na swych końcach barwy Włoch. Ster boczny również o barwach włoskich: zielonej, białej i czerwonej.

W tej chwili brawa i okrzyki wzmożyły się jeszcze. Opierając się jedną ręką o brzeg gondoli, pilot zeskoczył na ziemię. Tłum rozstępował się przed nim, rzucano mu kwiaty pod nogi, a z trybun, jak rój motyli, zerwały się chusteczki, kolorowe szale, parasolki -- i powiewać zaczęły w powietrzu. On szedł

uśmiechnięty, z ręką wzniesioną ponad tłum, dziękując ruchem dłoni.

Był piękny, kobiety szalały za nim. Był śmiały, latał brawurowo; mężczyźni podziwiali go i zazdrościli mu.

Przeszedł przez lożę rządową, przyjmując po drodze gratulacje, i usiadł w fotelu na trybunie lotników, otoczony tłumem dziennikarzy, pilotów i pań.

Oklaski powoli ścichły. Samolot odciągnięto do hangaru.

Rozległy się trzy uderzenia w gong. Na ostatnim z siedmiu masztów ustawionych obok trybun powoli zaczęła się wznosić flaga francuska. Znów zahuczały brawa; flaga posuwała się wyżej i wyżej aż wreszcie dosięgła szczytu i łopotać zaczęła na równej wysokości z sześcioma innymi.

Oczekiwano z ciekawością zakończenia dorocznego konkursu. Dotychczas największe szanse miały Polska i Włochy, których flagi powiewały na drugim i szóstym maszcie.

Kto będzie zwycięzcą? -- Robiono zakłady, emocjonowano się, dyskutowano. Sportsmani, a zwłaszcza lotnicy wszystkich państw biorących udział w konkursie, stawili się gremialnie na zakończenie nicejskiego sezonu, na jego *clou* sportowe. Kto zwycięży? -- Zainteresowanie było ogólne. Pomiedzy kogo i jak rozdzieli komisja sędziowska trzy nagrody międzynarodowego klubu?

De Beauville stał przy swojej maszynie otoczony przez kolegów klubowych i przygotowywał się do lotu. Mechanik jego sprawdzał po raz ostatni, czy wszystko w porządku. Podchodziło do nich coraz więcej publiczności, tak że dokoła utworzył się w końcu szeroki pierścień ciekawych. Z tłumy padały życzliwe powitania znajomych i słowa zachęty przyjaciół, którym de Beauville odpowiadał skinieniem głowy i swoim miłym uśmiechem.

Wtem ktoś z tyłu rzucił wiązkę orchidei, która upadła u samych nóg pilota. De Beauville obejrzał się szybko i przesłał ręką pocałunek oddalającym się dwóm paniom, tancerkom z baletu. Oddzielił z wiązanki jeden delikatny kwiat o rdzawej barwie i wpiął go w klapę kieszeni swej skórzanej kurtki. Resztę kwiatów podał służącemu z poleceniem odniesienia ich do oczekującego samochodu. Spomiędzy kwiatów wypadł bilecik.

--- *Un porte bonheur pour Vous* --- odczytał. --- Ninon jest bardzo miła, znacie ją przecież --- zwrócił się do Gilberta i Dufoura. --- Zaprosicie ją na kolacyjkę dzisiaj, dobrze?

--- Zrobione --- odpowiedział Dufour. --- Spotkamy się w Grand Hotelu o jedenastej. Przyjdę tam razem z nimi.

--- Nie wątpię, że i w tym roku zdobędziesz pierwszą nagrodę --- rzekł Gilbert, kładąc rękę na ramieniu de Beauville'a.

--- Podobno przygotowałaś coś nadzwyczajnego --- powiedział Renard. --- Cóż to takiego?

--- Zobaczycie zaraz. Nie wiem, czy dostanę pierwszą nagrodę, ale rzeczywiście chcę zrobić coś, czego tu dziś nikt jeszcze nie robił. Jest to figura mego pomysłu, którą zostawiam na koniec lotu.

Obecni reporterzy wyjęli notesy i zapisywali skwapliwie. Zbliżył się czas startu.

--- Która godzina? --- zapytał de Beauville. --- Startuję o piątej pięć.

W tej chwili spomiędzy otaczających wysunął się jakiś człowiek i, wyciągając duży złoty zegarek, otworzył naciśnięciem sprężynki kopertę i pokazywał cyferblat de Beauville'owi.

--- Proszę --- powiedział --- jeszcze trzy minuty.

De Beauville, trochę zaskoczony tą natarczywą uprzejmością, spojrział ciekawie na mówiącego. Wydał

mu się znajomy, ale nie mógł sobie przypomnieć gdzie już widział tego wysokiego, chudego człowieka o bladej twarzy i niezwykle jasnych włosach. Był to niewątpliwie jakiś reporter, czego dowodził zapisany notes i ołówek, które nieznamy trzymał w lewej ręce. Ubrany był w eleganckie białe ubranie sportowe.

Patrzyli sobie przez chwilę w oczy: de Beauville z lekkim zdziwieniem, reporter z usługowym uśmiechem wąskich ust. Po chwili de Beauville spojrzał na tarczę zegarka; była istotnie piąta i dwie minuty.

--- Dziękuję panu uprzejmie --- powiedział, odwracając się do maszyny.

Nagle w ostatniej chwili, zdawało mu się, że pośrodku złotej tarczy zegarka ukazał się na mgnienie oka mały okrągły otwór, potem rozległ się cichy trzask sprężyny i otwór znikł. Nie był pewien, czy się nie mylił. Nie zwróciłby zresztą na to uwagi, gdyby nie wyraz twarzy reportera, uśmiechającego się teraz ironicznie i powoli zamykającego kopertę zegarka.

Twarz ta, oprócz ironii miała wyraz tryumfu, a jasne, wyblakłe oczy patrzyły na pilota chytrze i napastliwie. Skinął głową i cofnął się w tłum, Beauville na próżno szukał go wzrokiem między obecnymi. Trwało to wszystko o wiele krócej, niż się da opowiedzieć, tak że nikt prócz Beauville'a nie zauważył tego drobnego incydentu

Renard naglił do pośpiechu. Otaczająca samolot publiczność śpieszyła na trybuny. Pozostali tylko mechanicy i kilku członków Aeroklubu. Beauville'a nagle ogarnęło uczucie osamotnienia. Przecierał okulary kawałkiem irchowej skórki, po czym jeszcze zaciągał ramię skórzanego kurtki, poprawiał klamerkę przy haubie, wkładał systematycznie rękawice.

Renard irytował się. Do startu zostało pół minuty. De Beauville niechętnie i ociągając się, postawił nogę na stopniu samolotu. Jego dobry i wesoły nastrój się rozwiął. Nie chciało mu się lecieć. Mimo to myślał o swojej nowej figurze akrobatycznej i raz jeszcze powtarzał w pamięci kolejność ruchów sterem dla jej wykonania. Robił to raczej z obowiązku, nie jak zwykle, kiedy czuł, że tworzy coś nowego w tej dziedzinie. Owładnął nim zły nastrój jak po nieprzespanej pijackiej nocy. Nie była to trema; nie doświadczał jej nigdy. Tylko jakieś niewytłumaczone zniechęcenie.

Nie myślał już o zwycięstwie, o radości tryumfu, o satysfakcji pięknych zwrotów maszyny. Chciał tylko skończyć z tym, jak z nieprzyjemną obowiązkową pracą, którą trzeba wykonać.

Włączył kontakt startera. Silnik westchnął, śmigła wykonała powoli pół obrotu i, szarpnięta nagle siłą pchnięcia tłoków, zawarczała gniewnie. Rury wydechowe plunęły błękitnopozielatym dymem spalin. Białe, lśniące lakierowane płótno skrzydeł drżało lekko, pod błyszczącym w słońcu kołem utworzonym przez szybki ruch śmigła tworzyły się małe wiry kurzu, a wielki jego ogon rozwijał się spod sterów samolotu i pędził nisko nad ziemią w tył.

Beauville kołował do miejsca startu, przed trybuny oznaczone chorągiewką.

Komisarz lotu dał znak tarczą sygnałową.

Na trybunach zrobiło się cicho. Podniosły się tylko do oczu lornetki i tłum zakołysał się lekko.

W tę ciszę wpadł nagły warkot motoru. Siła pięciuset koni pociągnęła mały jednomiejscowy samolot z miejsca. Ogon uniósł się lekko, płatowiec potoczył się kilkadziesiąt kroków i, oderwawszy się, sunął z wciąż wzrastającą szybkością nisko nad ziemią. Mijał już ostatnią trybunę. Silnik warczał wściekle, maszyna, trzymana nisko, wydierała się, w górę. Jękliwy przyśpiew linek stalowych rósł z każdą chwilą w ton coraz wyższy i zmienił się w ostry, przejmujący gwizd. Nagle płatowiec trysnął w górę, jak

wystrzelona rakietą, przeleciał pionowo z pięćdziesiąt metrów, rzucił się w tył i, opisawszy ostry łuk, sunął w cichym klekocie motoru odwrócony kołami podwozia ku górze przed trybuną. Widać było wyraźnie pilota, siedzącego głową na dół w gondoli. Po chwili znów warknął silnik i maszyna przechylona gwałtownym ruchem lotek i szarpniętą siłą motoru, jakby zwinęła się w sobie i, opisawszy nowy łuk skrzydłami (tym razem dokoła osi podłużnej), przyjęła normalne położenie.

--- Immelmann --- szepnął Gilbert stojący w łożu obok Renarda i Dufourea --- Immelmann na pięćdziesięciu metrach.

--- Tylko ten Polak, Darowski, zrobił to samo na tak niebezpiecznie małej wysokości -- odrzekł Dufourea również cicho.

Tymczasem Beauville odzyskał widocznie swój dobry nastrój. Rzucił płatowiec w szalonej glisadzie na skrzydło, że zdawało się, runie na ziemię i roztrzaska się w drzazgi -- i w ostatniej chwili brawurowym wirażem, pionowo niemal wylatywał w górę. To znów wyłączał silnik, ściągnąwszy ster wysokości, tak że samolot zawisł przez sekundę nieruchomo, po czym ślizgał się w dół na ogon, opadał płasko, aż wreszcie walił się w korkociąg i, wyprowadzony na dwadzieścia metrów od ziemi, płynął w wirażu przed trybunami tak nisko, że omal skrzydłem nie zawadzał o ziemię.

Tłum milczał oniemiały i patrzył.

Samolot wzniósł się wyżej i z pięciuset metrów poszedł w korkociąg. Pęd się zwiększał, nie można było prawie odróżnić kształtu maszyny. Wyglądało to jak wielka dziecinna zabawka, zwana bakiem, spadająca z przerażającą szybkością. Wtem wirująca masa zatrzymała się w pół drogi, zamieniła się na chwilę w samolot, który przerzucił się w powietrzu wielkim łukiem loopingu i znowu runął w dół w korkociąg, zatracając w szalonym wirze swe kształty.

Do ziemi pozostało pięćdziesiąt, dwadzieścia, dziesięć metrów...

Ludzie powstali z miejsc. Odezwały się krzyki kobiet...

Maszyna, wychodząca z korkociągu, lekko, leciutko musnęła kołami ziemię, a może tylko trawę lotniska...

Renard puścił ramię Gilberta, które ścisnął kurczowo i -- odetchnął.

--- Zabije się ten chłopak --- mruknął.

--- Weźmie pierwszą nagrodę! --- odpowiedział Gilbert.

A de Beauville latał.

Prowadził teraz płatowiec nisko, na jakieś pięć metrów nad ziemią, na pół gazu, równoległe do trybun. Zaleciał z daleka i sunął wprost na rząd masztów, na których powiewały flagi. Odstępy między masztami nie wynosiły więcej niż dwadzieścia pięć do trzydziestu metrów. Mijając pierwszy z nich na prawo, włożył maszynę do lewego wirażu, tak, że przeszedł między pierwszym i drugim prawie ocierając się oń; przerzucił ją w prawy wiraż, wpadł w odstęp między drugim i trzecim i tak kolejno, wijąc się jak wąż, w nieprawdopodobnych krótkich, ostrych wirażach przemknął między wszystkimi masztami.

Z trybun poleciały oklaski i zagrzmiały jak burza. Tłum krzyczał, wyrzucał w górę kapelusze, wachlarze, kwiaty, laski, parasolki.

Beauville zawrócił i, wyłączwszy silnik, opadał wolno nad trybunami. Uciszyło się.

--- **Merci!** --- rozległ się z samolotu stłumiony okrzyk.

--- **Vive Beauville!** --- ryknął tłum.

Silnik zawarczał. Małymi kołami wił się samolot w górę. Osiągnął sześćset metrów.

--- Teraz! --- powiedział Renard.

Spojrzeni po sobie. Twarze ich były skupione. Czuli, że tu nastąpi zakończenie i owa niezwykła figura akrobacji.

Motor ucichł. Płatowiec kołysał się w miejscu nad lotniskiem. Pochylił się lekko w przód, skrzył gwałtownie w lewo i zaczął coraz szybciej wirować płasko dokoła swej osi pionowej, obniżając się wolno. Ruch wirowy stawał się coraz szybszy. Skrzydła i ogon płatowca zataczały koła, podczas gdy kabina pilota kręciła się w miejscu.

--- Płaski korkociąg, ale jaki! --- wykrzyknął Dufour.

Część kadłuba ze skrzydłami zataczała kręgi coraz większe. W końcu ogon stał w miejscu, tworząc oś, dokoła której obracały się skrzydła i kadłub.

--- Niesłychane! --- wykrzyknął Dufour.

--- Jak on to robi?! --- dodał Gilbert.

--- Nic podobnego nie widziałem nigdy. Nie przypuszczałem, że taka rzecz jest w ogóle możliwa.

--- Pierwsza nagroda pewna --- cieszył się Renard, wzruszony.

Tłum ogarnął entuzjazm. Już nie oklaski, nie okrzyki, ale ryk jeden, przeraźliwie głośny bił z trybun. Stukano obcasami w deski podłogi, laskami w krzesła i poręcze. Jakiś amerykański cowboy strzelał na wiwat z rewolweru, dopóki policjanci nie odebrali mu broni. Kobiety dostawały spazmów, dzieci płakały, ale nikt nie zważał na to, bo oczy wszystkich utkwione były w samolot.

A on wirował coraz niżej.

Na dwustu metrach silnik zaczął działać, włączony widocznie przez pilota, dla wyprowadzenia samolotu z ruchu po krzywiźnie. Zawarczał głośniejsze, jeszcze głośniejsze i jeszcze. Ruch wirowy nie zmieniał się. Wreszcie płatowiec pochylił się na skrzydło -- nagle tłum zamarł...

Górna płaszczyzna nośna powoli oddzieliła się od kadłuba. Stójki łączące ją z płaszczyzną dolną gięły się i pękały jak zapalki, po czym wielki płat zaczął spadać niby kartka papieru, polatując w tę i ową stronę.

A samolot leciał do ziemi jak kamień...

Dolna płaszczyzna lewego skrzydła, ogołocona z płótna i odrzucona przez pęd powietrza, targała się na przytrzymujących ją spojonych i bolcach. Linki prawych płaszczyzn wyły w ciszy, która zapanowała.

Wtem znów zawarczał silnik. Jeszcze pięćdziesiąt metrów przebyte z szaloną szybkością i płatowiec na pełnym gazie grzmotnął w ziemię...

Po tłumie przeszedł dreszcz zgrozy. Przez moment jeszcze panowała śmiertelna cisza, po czym fala ludzka w zmieszonym gwarze okrzyków zakołysała się i popłynęła niepowstrzymanie w przód, zalewając lotnisko przed trybunami.



Wielka sala restauracji Grand Hotelu zaczęła się powoli ożywiać. Zapalano pozostałe lampy, kompletowano bufet, rozstawiano zapasowe stoliki, a przez otwarte drzwi z hallu wchodzili nowi goście.

W kącie obok bufetu siedzieli przy czarnej kawie z koniakiem lotnicy z Aeroklubu. Omawiano

katastrofę Beauville'a. Gilbert, który znalazł się pierwszy na miejscu wypadku, opowiadał kolegom o strasznych skutkach upadku płatowca.

--- Motor zakopał się w ziemię do ostatniego cylindra, gondola zgnieciona w harmonijkę --- mówił --- reszta połamana i strzaskana na kupę śmieci. A pośród tego, w soplach krwi, która smaży się na gorących cylindrach silnika -- on, Beauville. Kiedyśmy go nieśli, omal nie zemdlałem z wrażenia: twarzy nie ma, tylko płaska czerwona od krwi ciastkowata bryła. Czoło wgniecione do wewnątrz czaszki i jedno oko wypływające na środek tej papki i krwawiącego mięsa. Brrr...

--- Jego mechanik zastrzelił się w pół godziny po wypadku --- powiedział ktoś inny. --- Zostawił podobno list, w którym pisze, że katastrofa nie nastąpiła z jego winy. Wiem, że Beauville'a kochał jak ojca i możliwe, że nie chciał przeżyć tej katastrofy.

--- Nie przypuszczam, żeby ten chłopiec ponosił jakąkolwiek winę; po prostu maszyna nie wytrzymała tego, do czego zmuszał ją pilot.

--- Nikt nigdy przed Beauville'em nie robił czegoś podobnego. Gdybym nie widział na własne oczy, nie wierzyłbym w wykonalność tej figury. Szkoda takiego pilota...

Renard siedział, milcząc, wpatrzony gdzieś przed siebie w przestrzeń. Nie brał udziału w rozmowie i zdawało się, że nie widzi nikogo z obecnych.

--- Jak pan przypuszcza, skutek czego złamało mu się skrzydło? --- spytał go ktoś.

Nie odpowiedział. Dopiero po dłuższej chwili, spojrzał na otaczających i, jakby budząc się ze snu, przetarł oczy.

--- Kto wziął pierwszą nagrodę? --- spytał.

--- Ogłoszą to w wieczornym dodatku nadzwyczajnym *Aviation*.

Renard znów pogрузzył się w myślach. Przestano nań zważać. Zastanawiali się, dlaczego de Beauville dał pełen gaz w ostatniej chwili przed uderzeniem w ziemię. Zdania były podzielone: jedni twierdzili, że pilot chciał w ten sposób choć na chwilę przed samą ziemią wyrównać maszynę, aby uniknąć silnego uderzenia, sądząc, że stery zareagują mimo braku płaszczyzny nośnej -- inni byli zdania, że Beauville, widząc nieuchronną katastrofę, z całą świadomością dał gaz, aby zginąć na miejscu i nie męczyć się w razie ciężkiego kalectwa lub uniknięcia natychmiastowej śmierci, która i tak nie minęłaby go prawdopodobnie.

Wywiązała się żywa dyskusja.

Tymczasem sala wypełniła się całkowicie. Gwar rósł. Zaczęła grać orkiestra. Publiczność przepływała do sąsiednich salonów, skąd rozlegały się dźwięki dancingowego jazzbandu.

Wtem przy otwartych drzwiach wejściowych wszczęło się zamieszanie. Jakiś człowiek, rozpychając tłum, biegł przez salę i wymachiwał nad głową zgniecioną gazetą, zmierzając wprost do stolika, przy którym siedzieli lotnicy.

Był to Dufour. Sapał głośno i nerwowo poprawiał rozwianą czuprynę.

--- Niesłychane! --- wołał --- niesłychane!

--- Co się znów stało?

--- Zabił się kto?

--- Co takiego? --- posypały się pytania.

Otoczył ich tłum ciekawych.

--- Macie! Czytajcie! --- mówił rozkładając dodatek nadzwyczajny *Aviation*.

Renard czytał głośno. Pierwsza strona zawierała wiadomości o przyznaniu drugiej i trzeciej nagrody Polsce i Włochom oraz sprawozdanie z przebiegu konkursu. Pierwszej nagrody nie przyznano nikomu...

--- Dalej, dalej! --- naglił Dufour.

Renard odwrócił stronę. Wszyscy pochylili się nad gazetą. Ukazał się szereg fotografii samolotów biorących udział w konkursie, szczątków rozbitego płatowca de Beauville'a, trybun, sędziów itd.

Na następnej stronie u góry widniała niewielka owalna fotografia Beauville'a. Renard przyglądał się jej uważnie. Na tle samolotu, w obramowaniu lotniczej hauby -- uśmiechnięta twarz pilota, lekko zwrócona profilem, w klapie skórzanej kurtki, ciemno nakrapiany kwiat orchidei pod fotografią napis:

Ostatnie przedśmiertne zdjęcie śp. de Beauville'a.

A dalej:

Zdjęcie powyższe otrzymaliśmy już po zamknięciu numeru od nieznanego fotografa-amatora.

Renard spojrział po twarzach obecnych.

--- Biały reporter --- wyszeptał. --- To on.

PRZESZKODY LOTU

Nie będę tu poruszał tematów "rzucania" burz, deszczów, śniegu i chmur stanowiących przy dzisiejszym *uświadomieniu lotniczym* ogółu czytelników znane przeszkody w lataniu, łatwe zresztą najczęściej do pokonania.

Każdy prawie, a przynajmniej co drugi z naszych czytelników, latał jako pasażer i sam częściowo tych rzeczy doświadczał, bądź też ma znajomego pilota, który mu chętnie opowie, co to jest *rzucić* i skąd się on bierze, jak wygląda lot w chmurach i w czasie deszczu.

Nie chcę twierdzić, że walka z orkanem i loty nad chmurami, jakich kilka dokonał Orliński w rajdzie do Tokio są łatwiejsze niż lot, o którym opowiem później. Nie chcę nawet porównywać tego łatwego przelotu ze wspaniałym wyczynem sportowym najlepszego pilota Polski. Jednak, muszę stwierdzić, że, na ogół biorąc, największymi przeszkodami latania są: ciemność i mgła.

W nocy orientować się można tylko przy świetle księżyca, według kompasu albo przy pomocy świateł na ziemi. Wszystkie te środki są zawodne, a w każdym razie (jak na przykład przy locie nocnym z kompasem) wymagają bardzo szczegółowych obliczeń, wykresów kursu na mapie itd.

Wielkie linie lotnicze pasażerskie i handlowe usuwają tę trudność lotu nocnego w ten sposób, że budują na drogach przelotów swych płatowców instalacje latarni elektrycznych o wielkiej sile światła. Latarnie takie mają bardzo szerokie zastosowanie w handlowym i komunikacyjnym lotnictwie w Ameryce, a ostatnio zostały założone i w Europie na liniach angielsko-holenderskich. Odległość między jedną latarnią a drugą wynosi około dwunastu do piętnastu kilometrów, a siła światła 100 do 200 tysięcy *świec*. Ostatnio zainstalowana latarnia orientacyjna pod Paryżem posiada siłę światła równającą się jednemu miliardowi *świec*.

Lotniska do lotów nocnych też posiadać muszą specjalne instalacje świetlne, które pozwalają na wylądowanie z wykluczeniem niebezpieczeństwa rozbicia płatowca.

Pomimo zastosowania wszystkich tych najnowszych urządzeń, orientacja w locie nocnym jest bardzo utrudniona. Nawet najlepiej znana okolica w cieniach nocy wydaje się zupełnie inna niż w dzień. Odległości rozciągają się niepomniernie, ciemne części terenu, jak na przykład lasy, zdają się zajmować przestrzenie o wiele większe niż za dnia, miasta i większe zbiorowiska domów zupełnie zmieniają swój wygląd i kształt wskutek niejednakowego ich oświetlenia; drogi, szosy i rzeki giną sprzed oczu co chwila, a zmiany ich kierunków, zakręty, załamania, przecięcia zdają się być zupełnie inne, niewidziane, nieznanne. Dlatego nocne lotnictwo obsługiwane jest zwykle przez starych wytrawnych pilotów.

Najpoważniejszą, najniebezpieczniejszą i nieopanowaną dotychczas przeszkodą lotu jest mgła. Na pierwszy rzut oka może się to wydawać dziwne, że mgła jest bardziej niebezpieczna dla pilota niż na przykład silny wiatr lub deszcz. Jednak, przyjrząwszy się bliżej tej sprawie, przyznać trzeba, że właśnie mgła choćby przy najspokojniejszym powietrzu może spowodować największe niebezpieczeństwo, a w zasadzie uniemożliwić lot. Dlatego w czasie mgły loty nie odbywają się nigdy. Cała ziemia ukryta jest wtedy pod grubą nieprzezroczystą zasłoną, która daje pole widzenia najwyżej na pięćdziesiąt do siedemdziesięciu metrów. Odległość taka w locie przebyta zostaje w ciągu 1,2 do 2 sekund, a więc zachodzi możliwość, że dopiero na dwie sekundy przed uderzeniem w jakiś komin fabryczny, drzewo czy wzgórze pilot przedmiot ten zauważy. Jest to czas zbyt krótki, aby można było wyminąć daną przeszkodę; *ergo* następuje katastrofa. O locie na większej wysokości nie może być mowy, gdyż wtedy wszelka

orientacja jest niemożliwa ze względu na to, że mgła zakrywa przed okiem pilota całkowicie ziemię. W czasie niskiej mgły zostają loty wstrzymane. Ale zdarza się czasem, że pilot zostaje nagle zaskoczony w powietrzu. Ściana mgły, rozciągniętej na bardzo wielkiej nieraz przestrzeni, zjawia się ni stąd ni zowąd, pełną nisko nad ziemią, a nieostrożny lotnik wlatuje ze swą maszyną w te opary, przypuszczając, że po kilku kilometrach powietrze się oczyści. Wielu pilotów przypłaciło już tę nieostrożność życiem. W wypadku kiedy samolot nagle dostanie się w przestrzeń zamgloną, pilot powinien natychmiast zawrócić, aby wydostać się jak najprędzej nad teren jeszcze mgłą nie zasnuty i albo lecieć z powrotem, albo próbować wyminąć mgłę.

Na zakończenie opowiem wypadek, który mi się zdarzył dwa lata temu w czasie przelotu z Warszawy do Bydgoszczy, a który spowodowany był w znacznej mierze mgłą i ciemnością.

Było to przed samym Bożym Narodzeniem. Nie mogłem odlecieć z Warszawy, gdzie czekałem z mechanikiem i maszyną już od kilku dni na możliwą pogodę. Wreszcie w przeddzień Wilii zdecydowałem się wrócić do Bydgoszczy. Mgła była dość wysoka, tak, że na stu do stu pięćdziesięciu metrach można było zaryzykować przelot. Dął silny wiatr północno-zachodni utrudniający lot i zmniejszający jego szybkość o jakieś 35--40 kilometrów na godzinę. Mimo to przypuszczałem, że wyleciawszy z Warszawy o pierwszej, przybędę koło pół do czwartej po południu do Bydgoszczy. Na moje nieszczęście przygotowania do odlotu zajęły tyle czasu, że wystartowaliśmy z lotniska na Mokotowie o drugiej po południu.

Przelatując na wysokości stu metrów nad Warszawą miałem chwile wahania, czy nie zawrócić, bo z trudnością rozróżniałem dachy domów, a przed sobą widziałem teren najdalej na jakieś 2--3 kilometry. Ale myśl o świętach spędzonych poza domem wpłynęła na moją decyzję.

Bojąc się zabłądzić, trzymałem się "kurczowo" lewego brzegu Wisły, nie ścinając jej zakrętów. Raz bowiem, gdy spróbowałem w ten sposób skrócić drogę, straciłem kilka minut na jej odnalezienie. Koryto pokryte lodem było ledwie widoczne między ośnieżonymi brzegami. Mgła opuszczała się coraz niżej, więc znad brzegu przeniosłem się nad środek rzeki mimo ryzyka przy ewentualnym zepsuciu się motoru i przymusowym lądowaniu, które z powodu małej wysokości musiałyby wypaść na lodzie nie wytrzymałym ciężaru płatowca.

Zacząło się już ściemniać, kiedy minąłem Płock. Na domiar złego zapomniałem zegarka i traciłem rachubę czasu. Droga od Płocka była coraz przykrzejsza. Lecieliśmy na wysokości 80, 50, a wreszcie 20 metrów nad Wisłą. Mgła i ciemność gęstniały szybko. Nie widziałem już zegarów i manometrów. Kapryśne zakręty Wisły zauważyć mogłem tylko w ostatniej chwili, kiedy na pięćdziesiąt do stu metrów przed sobą spostrzegłem wyłaniający się z mgły brzeg. Zdawało mi się, że ten lot trwa już kilka godzin i zacząłem się niepokoić. Okolice wydawały mi się jakby inne, nieznanne, choć przelatywałem nad nimi ze trzydzieści razy. W końcu zacząłem przypuszczać, że minąłem Włocławek, Toruń i Grudziądz, nie zauważając ich wcale. Byłoby to zupełnie możliwe, bo kilkakrotnie zdawało mi się, że omijam jakieś miasta, które jednak przy bliższym zbadaniu okazywały się partiami lasu i większymi grupami zarośli.

Na moje pytanie mechanik odpowiedział bezradnym rozłożeniem rąk, które miało wyrażać zupełną nieświadomość co do miejsca naszego przelotu. Mgła wciąż gęstniała. Nie widziałem już zupełnie brzegów Wisły. Nagle tuż obok nas mignął strzelisty smukły kształt -- to komin fabryczny. Jeden, drugi, trzeci... Byliśmy poniżej ich wierzchołków. Na lewo zabłysły światła. Całe morze światel zaćmionych

mgłą. Tuż przed nami przekreśliła przestrzeń czarna linia mostu. Przelecieliśmy nad nim. Widziałem teraz brzeg zabudowany fabrykami i zasypany górami węgla. Naprzeciw nas wyrosła niespodziewanie biała ściana oparów rozległa jak morze. Nie było widać poza nią brzegów.

--- Gdańsk --- pomyślałem --- a to przede mną, chyba morze... Jeżeli nie zawrócę natychmiast, to wpadnę w taki tuman, że już nie będę mógł z niego wylecieć i w końcu wykąpię się w morzu.

Zrobiłem ostry niski wiraż na prawo. Z ciemności i mgły wynurzył się prawy wysoki brzeg rzeki tuż pod skrzydłem samolotu. Uczuliśmy lekkie wstrząśnienia od gałęzi uderzających w podwozie. Nie mogłem jednak lecieć wyżej, bo natychmiast traciłem rzekę z oczu. Wyszliśmy z wirażu nad wodę, aby o coś poważniejszego nie zaczepić i lecieliśmy z powrotem w górę rzeki. Miasta i świateł ani śladu. Przez chwilę pomyślałem, że może był to majak wyobraźni, bo wszystko znikło tak niespodziewanie, jak się ukazało. Wtem wyleciały dwa pakunki od rur wydechowych silnika i płomień z cylindrów zaczął lizać wojłok, którym owinięte są dysze [karburatora](#).

Trzeba było lądować. Zatrzymałem silnik i wyłączyłem kontakt magneta. Pod nami leciały w tył jakieś płoty, krzaki, kupy kamieni. Mój mechanik zdjął okulary i, podniósłszy nogi, zaparł się nimi o brzeg kabiny. Zrobiłem to samo i, ściągnąwszy ster na siebie, oczekiwałem lada chwila trzasku łamiącego się podwozia i uderzenia o jakieś drzewo czy chałupę. Szybkość malała. Poczuliśmy, że maszyna toczy się po ziemi gładko; wreszcie staje. Spod lasku, gdzie bieleje jakiś folwark, biegną ku nam jakieś postacie. Okazuje się, że jesteśmy o dwa kilometry od Włocławka.

Nazajutrz po skutecznieniu naprawy silnika przy pięknej pogodzie dolecieliśmy do Bydgoszczy bez wypadku. Odlatując z miejsca lądowania, z niedowierzaniem przyglądałem się małej miścinie i fabryce, które wziąłem za Gdańsk.

CZERWONE WIDMO

Dnia 17 lipca 1929 roku na znanej linii lotniczej *Herlene-Pitier Compagnie* obsługującej turę Marsylia -- Philippville -- Tunis -- Port Said -- Ajaccio -- Marsylia miał miejsce, już po raz trzeci w ciągu niespełna czterech tygodni, tragiczny wypadek: dziesięcioosobowy hydroplan pospieszny typu sha XXV wraz z pilotem i siedmiu pasażerami uległ rozbiciu i spłonął, powodując śmierć załogi. Przyczyny katastrofy, tak jak i w obu poprzednich wypadkach nie można było ustalić z powodu pożaru rozbitych maszyn.

Jedyny człowiek, który wyszedł z życiem z drugiej katastrofy, mającej miejsce przed dwoma tygodniami, urzędnik pocztowy *Herlene-Pitier Co.*, Tibeau, złożył tak mgliste i nieprawdopodobne zeznania, że niewiele można było z nich wnosić o przyczynach wypadków. Stwierdzono później, że wskutek odniesionych ran i wstrząsu nerwowego dostał pomieszania zmysłów. Ale najdziwniejsze i nadające całej sprawie zabarwienie tajemnicze, było to, że wszystkie trzy katastrofy zdarzyły się niemal w jednym i tym samym miejscu, a mianowicie na małej wysepce Saint Jacques o 170 kilometrów od wybrzeża Francji.

We wszystkich trzech wypadkach komisja oddziału żeglugi pasażerskiej i pocztowej departamentu lotnictwa stwierdziła brak dowodów winy ze strony zarządu kompanii. Przeciwnie, śledztwo wykazało, że istniejąca od kilkunastu lat linia nie miała w swej dotychczasowej historii ani jednego wypadku śmiertelnego, regularność lotów dochodziła do 100%, a w ostatnich czasach osiągała tę skalę rokrocznie. Zaufanie, frekwencja, a co za tym idzie, interesy kompanii rozwijały się pomyślnie. Dobór personelu był wzorowy, piloci kompanii niejednokrotnie, bili światowe rekordy ilości przelecianych bez wypadku kilometrów. Mimo to straty powstałe wskutek zniszczonych samolotów, odszkodowań wypłaconych rodzinom ofiar, premii ubezpieczonych pilotów i zwrotu wartości towarów i przesyłek pocztowych, które kompania poniosła, były bardzo duże. Co gorsze -- dotychczasowe zaufanie publiczności i frekwencja pasażerów raptownie zmalowały. Kompania, chcąc odzyskać dawne zaufanie, nie zmniejszyła ani personelu, ani ilości przelotów dziennych.

Codziennie, jak dawniej, co dwie godziny biały duraluminiowy płatowiec z inicjałami *HPC* na połyskujących w słońcu skrzydłach -- startował z portu lotniczego; w bryzgach piany i warkocie potężnych motorów zataczał krąg nad zadymionym miastem, po czym sunął pewnie i szybko na południowy wschód, małał w oczach, aż wreszcie zniknął na dalekim horyzoncie. A kompania, mimo ponoszonych strat, regularnie wypłacała pensje swoim urzędnikom, procenty akcjonariuszom, zobowiązania dostawcom.

Naczelnny dyrektor *Herlene--Pitier Co.* przyjmował interesantów w swoim wytwornie urządzonej gabinecie w porcie. Była druga po południu. Sierpniowe słońce paliło niemiłosiernie i w gabinecie było duszno mimo otwartych okien. Pan dyrektor Moreau pocił się nieznośnie i popijał co chwila [mazagran](#) z lodem, który przynoszono mu po wyjściu każdego interesanta.

Właśnie opuścił gabinet agent handlowy marsylskiej fabryki perełek i [dżetów](#), otrzymawszy zgodę na obniżenie stawek taryfy transportowej dla swoich towarów, i pan Moreau wysączył wolno dziewiątą czy jedenastą szklankę mazagranu, gdy portier zameldował mu przybycie nowego interesanta. Tym razem nie

był to ani żaden z klientów, ani dostawców linii. Na karcie wizytowej wypisane było nazwisko o brzmieniu cudzoziemskim:

Jerzy Lang

pilot

Pan Moreau ziewnął, znużony dużą ilością spraw załatwionych tego dnia. Przebiegł szybko w pamięci szereg znajomych nazwisk i fizjonomii.

--- Lang... --- nie, nie przypominał sobie tego nazwiska.

--- Prosić --- powiedział zmęczonym głosem.

Do gabinetu wszedł młody człowiek o sympatycznej powierzchowności i, skłoniwszy się lekko, uściśnął podaną sobie dłoń dyrektora, po czym zajął wskazane uprzejmym gestem miejsce.

--- Czego pan sobie życzy? --- zapytał pan Moreau, splatając pulchne dłonie na wydatnym brzuszku,

--- Jestem przyjacielem Jana Letégo, pilota Herlene-Pitier Co. --- zaczął młody człowiek. --- Ukończyłem szkołę pilotów przed sześciu laty w Polsce i chciałbym zostać przyjęty na linię Marsylia--Philippville.

--- Czy pan nie jest Francuzem?

--- Jestem Polakiem, urodziłem się...

--- Bardzo mi przykro --- przerwał powtórnie dyrektor --- bardzo mi przykro, zwłaszcza że jest pan przyjacielem pana Letégo, ale linia nasza przyjmuje tylko obywateli francuskich. Czy nie powiedziano panu tego w wydziale personalnym?

Przy tych słowach powstał, dając do zrozumienia, że uważa rozmowę za skończoną. Lang powstał także, ale nie myślał odchodzić.

--- Latałem jako pilot przez rok na polskich liniach państwowych, a ostatnie trzy lata pilotowałem na linii Warszawa--Paryż...

--- Linia ta ma w umowie z rządem polskim zastrzeżone miejsce dla pilotów Polaków. Co do linii HPC to, pomimo całej sympatii dla pańskiej narodowości, nie mogę pana przyjąć,

--- Panie dyrektorze --- mówił dalej Lang, niezrażony niczym --- posiadam rekord europejski za rok ubiegły; 665.000 przelecianych kilometrów bez wypadku. Oto potwierdzone przez prezydium FAI dowody. Poza tym jestem od dwóch tygodni akcjonariuszem Herlene-Pitier Co... W czasie gwałtownego spadku akcji po 17 lipca udało mi się zakupić ich na sumę 18.000.000 franków. Oto potwierdzenie wpłaty.

Dyrektor Moreau odwrócił się gwałtownie i siadł z powrotem na swym fotelu. Twarz jego wyrażała zdziwienie. Machinalnie wziął papiery z rąk Langa i zaczął je przeglądać. Po chwili namysłu spytał.

--- Czy pan wie, że katastrofa z 17 lipca była trzecią na tej linii w ciągu czterech tygodni.

--- Wiem.

--- A czy słyszał pan o zeznaniach urzędnika pocztowego Tibeau, który leciał na płatowcu 3 lipca?

--- Słyszałem, ten człowiek twierdzi, że na chwilę przed katastrofą nad samą wyspą Saint Jacques zauważył lecący naprzeciw olbrzymi samolot w płomieniach i że nastąpiło zderzenie. Samolot ten miał być pilotowany przez upiora o trupiej czaszce. Ale pan, panie dyrektorze, wie równie dobrze jak i ja, że podobne brednie nie mają najmniejszej podstawy. Gdzież podziałyby się szczątki tego drugiego samolotu? Czyż wypadek taki mógłby ujść uwadze ludzi, którzy widzieli katastrofę z wybrzeża i z parowców przepływających tamtędy? A wszak świadkowie ci zeznali, że w chwili gdy płatowiec HPC zaczął spadać, nie było nigdzie innego samolotu.

--- Więc co pan myśli o tych katastrofach? Dlaczego wszystkie miały miejsce nad wyspą Saint Jacques?

--- Prosty zbieg okoliczności -- nic więcej.

--- A może zechce mi pan powiedzieć, dlaczego pan, człowiek bogaty i mający zapewne stałe dochody (choćby dywidendę naszej kompanii), chce zostać pilotem na linii? Nie członkiem zarządu, nie prezesem, co z łatwością mógłby pan osiągnąć, posiadając tę ilość naszych akcji, a zwykłym pilotem z pensją sześciu tysięcy franków miesięcznie? --- Po co? --- Czyż nie byłoby dla pana odpowiedniejszego stanowiska?... Zresztą to do mnie nie należy i przepraszam pana za moją ciekawość, ale...

Lang uśmiechnął się.

--- Może wystarczy panu. jako wytłumaczenie mego postępowania to, że chcę osobiście dokładnie poznać linię i jej pracę. Jako pilot będę miał do tego najwięcej okazji. Zresztą jest to, myślę, rzecz małej wagi. Powróćmy do istoty sprawy: w wydziale personalnym złożyłem wymagane przepisami podanie i odnośne dokumenty. Z drugiej strony wiem, że linia nie zaangażowała jeszcze nikogo na miejsce pilota, który zginął w ostatniej katastrofie. Czy mogę więc być przyjęty?

Dyrektor namyślał się chwilę.

--- Ma pan tyle danych przemawiających za panem, że uważam przyjęcie pana do kompanii za bardzo dla nas korzystne. Formalności załatwię sam, wobec czego możemy podpisać kontrakt.

II

Była godzina ósma rano. W półkolu portu lotniczego nad lekko falującą powierzchnią wody unosiły się resztki delikatnego oparu mgły. Przez półotwarte wrota hangaru widać było sennie leżące na automatycznych wózkach olbrzymie cielska hydroplanów. Potężne duraluminiowe skrzydła, o profilu niemal dwumetrowym połyskiwały w ciemnym wnętrzu, drzemały cicho motory, nieruchome śmigła znaczyły się przed nimi lekko wygiętym kształtem pełnym nostalgii za słoneczną przestrzenią, beczynne lotki i omdlałe stery zdawały się tęsknić za lotem.

Lang z Janem Letém weszli do środka. Objęła ich dobrze znana mdła woń smarów i benzyny. Od stołu warsztatowego z głębi hangaru podszedł do nich główny werkmistrz Bois z pomocnikiem.

--- Dzień dobry, panie Lang! Dzień dobry, panie Leté. Zaraz każę spuścić pańskie hydro na wodę --- rzekł, zwracając się do Langa. --- Próba motorów robiona wczoraj wieczorem: wszystko w porządku.

--- Dobrze, niech pan każe spuszczać,

--- Zdaje się, że będziesz miał pełne obciążenie --- zauważył Leté. --- Kiedyśmy wychodzili z kasyna, w poczekalni siedziało siedmiu pasażerów, a w tej chwili widzę auto kompanii, z którego wysiada jeszcze troje.

Lang spojrział we wskazanym kierunku. Istotnie, przed podjazdem budynku portowego HPC stała czarna limuzyna, a dwie panie i jakiś starszy gentleman oczekiwali na walizki, które wyjmował posługacz.

Tymczasem werkmistrz, przy pomocy kilku mechaników, spuszczał hydroplan na wodę. Za naciśnięciem jednej z dźwigni na tablicy rozdzielczej, olbrzym drgnął i zaczął sunąć bez szmeru ku otwartym wrotom po pochylni schodzącej pod powierzchnię wody. Stalowa lina, przytrzymująca wózek, rozwijała się z bębna poruszanego prądem elektrycznym i drżała, chrzęszcząc cicho, co sprawiało wrażenie przesuwającego się ciała węża. Wózek zanurzył się powoli, gondola z lekkim pluskiem dotknęła powierzchni wody. Drobnutki fale uderzały w jej dno z metalicznym dźwiękiem. Wreszcie płatowiec zakołysał się lekko i zatrzymał się uchwycony przez zatrzask wystający z pomostu.

Od strony kasyna nadszedł pilot René Blancard, który odbył kilka przelotów z Langiem na dystansie Marsylia--Philippville.

--- Chciałbym odbyć z tobą tę pierwszą twoją samodzielną podróż --- rzekł Leté --- ale, niestety, muszę dziś zostać w Marsylii, jak wiesz. Zresztą drogę znasz chyba dobrze po tych czterech przelotach, które odbyłeś jako pasażer. Nie zapomnij, że po pierwszych stu kilometrach w kierunku południowo-wschodnim, nie dolatując do Alvarii, trzeba skrócić na południe, aby ominąć to przekłete Saint Jacques, gdzie skończyły się nasze trzy maszyny. Potem do Marieposty, 147° 20' od kierunku północnego aż do portu Philippville.

--- Po cóż mam omijać Saint Jacques i nadkładać siedemdziesiąt kilometrów drogi? Przecież próby kompanii z balonikami wykazały, że w ten sposób trafia się na prąd południowo-zachodni o sile dwudziestu metrów na sekundę i opóźnia się lot o całą godzinę. Z drugiej strony, przy ponownych badaniach dawnej drogi, nie wykryto nic takiego, co potwierdzałoby twoją hipotezę o istnieniu w pobliżu Saint Jacques załamania tych dwóch prądów, tworzących wir, o którym mi wspominałeś, a który twoim zdaniem był przyczyną wszystkich trzech katastrof. Przed trzema dniami odbyłem ten przelot dawną drogą na płatowcu naszej stacji meteorologicznej z profesorami Acco i Blancardem.

--- Przecież nic niezwykłego nie zaszło? --- zwrócił się do Blancarda, który w tej chwili podszedł do nich i podawał im kolejno rękę na przywitanie.

--- Pyta pan o ten meteorologiczny wywiad? Oglądałem wykresy aereosejsmografów i barografów; są zupełnie normalne, a stary Acco twierdzi, że ścierające się prądy Letégo nie istnieją. Zresztą od dziś przeloty mają się odbywać z polecenia dyrekcji dawną drogą na Saint Jacques.

--- Hm, nie wiedziałem o tym --- powiedział Leté w zamyśleniu. --- Próby meteorologiczne były robione przy wietrze zachodnim. Dziś mamy południowy. A Tibeau...

--- Nie wierzysz chyba w te brednie, które opowiadał Tibeau. Wy, Francuzi, uważacie się za trzeźwiejszych od nas, a w gruncie rzeczy nieraz jesteście zabobonni jak nasi ukraińscy chłopcy. --- No, ale do widzenia. Moje *pełne obciążenie*, zarówno męskie jak i damskie, wsiada już do kabiny. Za trzy minuty powinniśmy startować.

Uścisnęli sobie dłonie serdecznie.

Leté patrzył z hangaru, jak Lang siadał do maszyny. Oto usiadł za sterem, sprawdza, czy kompas jest skompensowany, i mówi coś do werkmistrza. Włączył kontakt startera. Śmigła drgnęły niechętnie, wykonały po kilka obrotów, jakby wahając się i zataczając, wreszcie zasepleniły zgodnie i jednym rytmem rzuciły klekot równy w otwarty hangar jakby na pożegnanie. Po chwili zawarkotały głośniej i nieść zaczęły spod skrzydeł bryzgi piany, aż pył wodny przesłonił widok. Wreszcie na chwilę ryknęły z szumem i cienkim przyśpiewem wody bijącej o boki gondoli i -- przycichły, znowu wolno sepleniąc i klekocąc. Werkmistrz zwolnił zatrask pomostu. Płatowiec wykręcił prawie na miejscu i ruszył do startu. Coraz szybciej, coraz szybciej, coraz wyżej podnosi się bruzda wody i gnie się pod bijącym z góry pędem powietrza. Głucho uderzają fale o spód gondoli, za sterami rozwiewa się srebrna w blasku słońca chmura wodnego pyłu. Nie widać już zza niej samolotu, a słońce przez końce skrzydeł przewleka cudowną wstęgę tęczy. Szumią motory, to poszeptem, to pełnym brzmieniem metalu, gwizdzą linki. Płatowiec kładzie się w wiraż i miękką linią opisuje łuk nad miastem.

III

Kompas wskazywał 148° 05, gdy znajdowali się nad portem handlowym. W tej chwili Lang pewnym ruchem steru wyprowadził maszynę z wirażu. Pływak kompasu wychylił się w prawo i w lewo, po czym zatrzymał się na 148° 05. Tylko tak obeznany z lotem pilot mógł uzyskać podobną precyzję w utrzymaniu kierunku przy wyjściu z krzywizny.

Lang spojrzął na zegarek. Wysokościomierz wskazywał 1300 metrów. Sprawdził ilość obrotów silników, ciśnienie smaru i szybkość. Była godzina ósma i trzydzieści dwie minuty.

--- Teraz tak aż do Philippville --- pomyślał.

Patrzył w okrągłe lusterko umieszczone po prawej stronie tablicy zegarów i obserwował pasażerów. Dwie Angielki podróżujące ze starszym gentlemanem rozplaszczały noski na szybach kabiny, wydając co chwilę okrzyki i dzieląc się wrażeniami z gentlemanem, który studiował [baedeker](#). Dwóch grubasów, zapewne fabrykanci lub kupcy, rozmawiało głośno o cenach bawełny i jedwabiu, a od czasu do czasu kłóciło się zapamiętale, po czym zaczynali rozmowę na nowo. Trzej oficerowie marynarki i jeden wojsk kolonialnych palili i zabierali się do brydża. Jakiś jegomość mający wygląd komiwojażera zdawał się drzemać w swoim fotelu. Oprócz wymienionych lecieli jeszcze w tylnej kabinie: urzędnik pocztowy HPC i dwaj mechanicy.

Tak minęło 15 minut. W pewnej chwili z kabiny pocztowej, znajdującej się za przedziałem pasażerskim, doleciał uszu obecnych ostry przerywany syk. Na ten odgłos komiwojażer obejrzał się trwożliwie i, wstawszy ze swego miejsca, chwytając się poręczy, podszedł do Langa.

--- Pozwoli pan, że usiądę tu obok --- rzekł i zajął miejsce na fotelu.

Lang skinął milcząco głową. Komiwojażer kręcił się niespokojnie. Tajemniczy odgłos niepokoił go. Wreszcie spytał:

--- Czy nie słyszy pan?

--- Czego?

--- Coś syczy w kabinie pocztowej. O! znowu... Panie, czy nie grozi nam jakie niebezpieczeństwo? ---

mówił blady i wystraszony.

--- Niech się pan uspokoi: to urzędnik pocztowy nadaje depeszę po portów w Marsylii i Philippville o miejscu przelotu i stanie płatowca.

--- Ach tak! --- odetchnął komiwojażer z ulgą. --- A czy bezpieczeństwo jest zupełne?

--- Oczywiście.

Minęło znów parę minut. Płatowiec zaczął zbliżać się do St. Jacques. W dole pod nimi połyskiwała lekko rozfalowana powierzchnia morza. Jakiś statek wojenny płynący w tym samym kierunku rozpieniał fale i znaczył za sobą dwie lekkie bruzdy, których środkiem przeciągała wolno smuga dymu z jego kominów. Dalej widać było jeszcze kilka parowców, które zdawały się tkwić nieruchomo rozrzucone na wielkim szarobłękitnym obszarze morza. Jeszcze dalej majaczyły ciemne skaliste brzegi St. Jacques.

Lang siedział za sterem, milcząc, podczas gdy komiwojażer mówił bezustannie i starał się wyciągnąć go na gawędę.

--- Co to za przyrząd? --- zapytał w pewnej chwili, wskazując automatyczną gaśnicę, umieszczoną po prawej stronie tablicy zegarów.

Lang udzielił mu krótkiego objaśnienia i odpowiadał w dalszym ciągu na jego pytania o manometry, zegary i inne przyrządy we wnętrzu hydroplanu.

Stacja radionadawcza znów zaczęła działać.

HPC... HPC... 4... h9... 170 km... too... --- nadawał sygnały telegrafista.

Lang przetłumaczył ich znaczenie gadatliwemu pasażerowi,

--- *HPC* --- mówił --- jest sygnałem wywoławczym naszych stacji w Philippville i Marsylii. Są to początkowo litery *Herlene-Pitier Compagne*. *4* to numer samolotu, *h9* oznacza godzinę dziewiątą, *170 km* jest przeleciałą odległością od Marsylii, wreszcie litery *too* oznaczają, że wszystko jest w porządku.

Nie skończył jeszcze mówić, gdy uwagę jego zwrócił wyraz twarzy komiwojażera: twarz ta wyrażała przestrah i zdumienie. Policzki były blade, na czoło wystąpiły krople potu, usta na pół otwarte drżały, a rozszerzone źrenice patrzyły wprost przed siebie nieruchomo. Lang spojrział w tę stronę, aby się przekonać, co go tak przeraziło i sam poczuł dreszcz trwogi...

W odległości pięćdziesięciu metrów leciał wprost na nich olbrzymi dziwnego kształtu czerwony płatowiec. Skrzydła miał objęte płomieniem, którego języki polatywały daleko pędzone naporem powietrza, gięły się i falowały na całej swej długości, jakby wstrząsane nieustannym dreszczem. Na wysuniętym w przód i niezasłoniętym miejscu pilota, w tumanach dymu i ognia, majaczyła jakaś niewyraźna postać. Coś jakby szkielet olbrzymi z czaszką, w której czerniały wyraźnie puste oczodoły wielkości dłoni.

W tej samej chwili pozostali pasażerowie zauważyli również niebezpieczeństwo.

Przez kabinę przeleciał krzyk mrozący krew w żyłach. Trwało to tylko część sekundy, po czym nastąpiła śmiertelna cisza.

Lang opanował się momentalnie. Przez głowę przeleciała mu jeszcze myśl, skąd się wziął płonący samolot. Przed chwilą nie było go widać (wiedział to z pewnością), gdyż, rozmawiając z komiwojażerem, patrzył przed siebie i dokoła. Tylko bezpośrednio przed ukazaniem się czerwonego widma spojrział na komiwojażera, ale trwało to najwyżej dwie lub trzy sekundy.

Ściągnął gwałtownie ster na siebie, aby uniknąć zderzenia.

Ale było już za późno. Wprawdzie hydroplan posłuszny sterowi zwinął się w miejscu i wytrysnął w górę jak pocisk, ale w tej samej chwili runęła weń płonąca masa czerwonego widma, uderzając potężnie w spód kabiny.

Łuk zataczany ku górze przez płatowiec HPC został momentalnie zwichnięty w połowie swej długości. Rozległ się trzask łamanych skrzydeł i wiązań gondoli i samolot runął w dół jako bezkształtna masa.

Lang poczuł jeszcze, że potężne zderzenie wyrzuciło go w tył z fotela i że, przeleciawszy przez całąabinę, uderza o przepierzenie oddzielające ją od przedziału pocztowego. Potem już nie czuł nic.

IV

Jan Leté wszedł do biura radiostacji w porcie lotniczym HPC i minąwszy barierę odgradzającą część sali stanowiącej poczekalnię, znalazł się przy aparatach odbiorczych. Powitawszy uprzejmie dyżurnego telegrafistę, zapytał o wiadomości z hydro numer 4 lecącego w kierunku Philippville.

--- Za chwilę zapewne będę mógł panu wręczyć drugą depezę --- odpowiedział urzędnik. --- Pierwsza nadana o godzinie ósmej piętnaście leży tu na stole. Jak pan widzi jest wszystko w porządku.

Leté przebiegł wzrokiem taśmę papieru pokrytą znakami Morse'a. Potem usiadł na krześle i zamyślony patrzył w okno. Odbieracz zaklapał cicho i urwał. Mechanizm chrząścił lekko -- taśma białego papieru zaczęła się powoli odwijać.

Znów rozległo się nierównomierne klapanie, powtarzając sygnał wykonawczy. Lete spojrział pytająco na telegrafistę. Aparat wystukiwał dalej. Na taśmie pojawiły się kreski i kropki. Urzędnik czytał.

--- *H... P... C... H... P... C... 4... h... 9... 170... k... t... o... o...*

--- Wszystko dobrze --- odetchnął Leté z ulgą.

--- Zaraz, tu jeszcze coś dalej --- powiedział urzędnik --- *i... e...* --- Nie rozumiem --- *i-e?* Nie ma takiego sygnału. Może to być również *s*, a potem następuje kreska nieprzerwana... Nic nie rozumiem. Chyba aparat nadawczy się popsuł.

--- Co pan mówi? --- krzyknął Leté i pochylił się nad aparatem.

--- Ależ niepotrzebnie się pan tym przejmujecie. Jest to zapewne zwykłe zepsucie się aparatu nadawczego na hydroplanie, które w ciągu kilku minut usunie telegrafista znajdujący się na płatowcu numer cztery. Sygnały *i-e*, jak pan widzi, składają się wyłącznie z kropek, co dowodzi, że aparat zaczął działać samoczynnie, po czym zaciął się i wskutek tego klucz został włączony na stałe, co znów odpowiada długiej nieprzerwanej kresce. Oto jej koniec --- wskazał na taśmę. --- Widocznie telegrafista wyłączył prąd.

--- Tak, tak, naturalnie. Niepotrzebnie się denerwuję --- mruknął na wpół do siebie Leté. --- Zresztą za piętnaście minut powinna być następna depeza, a wtedy przekonam się, że wszystkie moje podejrzenia i obawy są niesłuszne.

Urzędnik spojrział na niego zdziwiony.

--- Idę do hangarów --- rzucił Leté. --- Może pan będzie łaskaw zatelefonować mi o nadejściu depezy za kwadrans. Dziękuję i do widzenia.

Mimo pozornego spokoju był silnie zdenerwowany. Szedł szybko, rozważając raz jeszcze, co modło

oznaczać dziwne zakończenie depeszy. Po drodze spotkał lekarza portowego, któremu zwierzył się ze swych obaw. Szli dalej razem, rozmawiając po drodze. Tematem były oczywiście wypadki z ostatnich czterech tygodni.

Na pytanie Letégo o stan zdrowia Tibeau lekarz odpowiedział, że objawy choroby umysłowej przeszły w stan chroniczny z przewagą melancholii, co nie rokuje nadziei wyleczenia. Co do ran, potłuczeń i oparzeń odniesionych przy katastrofie, to nie budzą one już teraz żadnych obaw.

--- Co jest niezwykle w jego chorobie, to fakt, że, o ile początkowo uparcie opowiadał z przerażeniem o zderzeniu z jakimś płonącym samolotem, o tyle teraz ta *idée fixe* zupełnie znikła z jego zamąconego umysłu. Całymi dniami siedzi w swoim pokoju i patrzy w okno. Mówi bardzo niechętnie i zupełnie bez związku.

--- Nieszczęśliwy człowiek. Dyrektor Moreau zajął się osobiście jego rodziną. Na szczęście byt jego żony i dzieci zapewniony. Kompania obowiązana jest płacić im pełną emeryturę i utrzymywać biedaka w szpitalu.

Stanęli przed hangarem.

--- Wstąp pan ze mną, doktorze. Za chwilę otrzymam wiadomość z biura radiowego o samolocie Langa. Jestem, jak już panu mówiłem, bardzo zdenerwowany, a obecność pańska dodaje mi otuchy. Pokażę panu mego nowego bregueta. Cudowna maszyna.

Zbliżyli się do hydroplanu. Leté z satysfakcją objaśniał lekarzowi zalety nowo zakupionego płatowca, stanowiącego jego własność prywatną.

--- Pięćset kilometrów. Pomyśl pan tylko: pięćset kilometrów na godzinę, co za szybkość. Sha XXV, których używa kompania, rozwijają do trzystu czterdziestu kilometrów na godzinę, a należą do maszyn szybkich.

W tej chwili zadzwęczał telefon. Leté ujął słuchawkę.

--- Tu Leté... Czy to pan, panie Sever?... Co, co pan mówi?... Tak, tak, o Boże. Przewidywałem to.

Rzucił słuchawkę i blady jak płótno oparł się o skrzydło płatowca. Patrzył na lekarza błędnym wzrokiem.

--- Katastrofa --- powiedział zduszonym głosem. --- Do diabła... Panie doktorze --- podchwycił nagle z energią --- lećmy tam natychmiast. Może jeszcze nie wszystko stracone. Bierz pan auto, które tu stoi obok hangaru i przywieź pan środki opatrunkowe i narzędzia. Hydro sanitarne wyślą w ślad za nami. My na breguecie będziemy prędzej. Hallo. Mechanicy, panie Bois, hej, Bois --- wołał na werkmistrza. --- Natychmiast bregueta na wodę, ale prędko, prędko do pioruna. --- Rysolet, telefonuj pan do pana Moreau, że przyszła depesza z torpedowca *La République* o katastrofie sha XXV numer cztery w pobliżu Saint Jacques. Niech wysyła sanitarne hydro za mną. Natychmiast wysłać depeszę do Philippville o wstrzymaniu odlotów. Ruszajcie się prędzej, *sacrebleu*.

W hangarze zawrzało jak w ulu. Z sąsiedniej hali warsztatów cisnęli się robotnicy kompanii; mechanicy pod kierunkiem Bois wypychali maszynę Letégo na wodę; ktoś biegł zawiadomić sąsiednie oddziały warsztatów i inne hangary o wypadku. Od strony biur dyrekcji nadjeżdżały samochody i biegli ludzie. Tłum gromadził się na wybrzeżu, rozgorączkowany, szemrzący, podniecony. Wiadomości przebiegały z ust do ust coraz dziwniejsze i bardziej sensacyjne. Po chwili nadjechał samochód z lekarzem i sanitariuszem. Tłum się rozstał i zamknął za nimi natychmiast. Z hangaru wybiegł Leté.

--- Leté... Leté --- poszedł szept w tłumie.

--- To jego przyjaciel ten Polak, który pilotował.

Zawarczał motor. Lekarz siadł obok pilota, za nimi sanitariusz i werkmistrz Bois.

Ruszyli.

Prawie natychmiast hydroplan pędzony siłą ośmiuset koni oderwał się od powierzchni wody. Lecieli nisko, bo Leté całą siłę motoru chciał zużyć na szybkość poziomą, nie pozwalając wznieść się maszynie ponad konieczne 300--400 metrów. Pęd był szalony.

Mijali dymiące statki, które migały tylko pod nimi, a ląd oddalał się i miasto malało w oczach. Hydroplan osiągnął nieprawdopodobną szybkość 500 kilometrów na godzinę. Wchłaniał przestrzeń w szumie śmigła, spychał ją pod skrzydła i odrzucał daleko w tył za metalowy kadłub i drgające stery ogona.

--- Bijemy rekord świata rzekł Leté w pewnej chwili, gdy wskazówka szybkościomierza doszła do liczby 538.

--- Od kogo przyszła depeza o wypadku? --- spytał doktor.

--- Załoga torpedowca *La Republique*, który przepływał o trzy kilometry od Saint Jacques, zauważyła sha XXV numer cztery, jak na wysokości około tysiąca metrów nagle bez widocznej przyczyny wykonał łuk ku górze, po czym wszedł w korkociąg i runął na wyspę. Potem widziano jeszcze, że z miejsca katastrofy unosi się dym pożaru. W Saint Jacques istnieje mały port rybacki, więc przypuszczam, że zastaniemy na miejscu łodzi torpedowca i jego załogę.

Po upływie niecałych dwudziestu minut wylądowali w zatoce, o której mówił Leté. Łódź motorowa z *La Republique* zbliżyła się do hydroplanu i po chwili wysiedli na skaliste wybrzeże.

Oficer dowodzący załogą łodzi poszedł razem z nimi. Leté biegł pierwszy w kierunku dymiących za wzgórzem zgliszczy. Jakaś staruszka, którą mijali, spojrzała nań wystraszona,

--- Oj, pozabijali się, spalili się wszyscy --- odpowiedziała płaczącym głosem na jego pytanie --- tylko jeden jeszcze żyje, ale i z tego mała pociecha, bo cały pokrwawiony i poparzony.

Leté przyspieszył kroku.

Weszli na wzgórze zasłaniające dotychczas widok rozbitej maszyny. W odległości około stu kroków widać było dopalające się szczątki hydroplanu. Pozostały tylko części duraluminiowej konstrukcji skrzydeł i kadłuba, zmięte, pozwijane przez płomień i połamane wskutek upadku płatowca. Rozbita gondola dymiła jeszcze i płomień pochłaniał resztki urządzenia wewnętrznego kabiny.

Dokoła stało kilkudziesięciu ludzi z załogi *La Republique* i miejscowej ludności. Opodal leżały zwęglone zwłoki ofiar.

Leté podbiegł zdyszany do noszy, na których leżał podtrzymywany przez sanitariuszy marynarki wojskowej jakiś człowiek. Raczej przeczuł w nim, niż poznał Langa. Twarz tego ostatniego, straszliwie poparzona i zeszpecona, ociekała krwią płynącą z rozbitego nosa. Ubranie, nadpalone i poszarpane, też było złane krwią. Nieszczęśliwy rzucał się i bredził, co utrudniało nakładanie opatrunków. Ujrawszy Jana Letého znieruchomiał na chwilę. W oczach jego jakby błysnęła iskierka przytomności. Uniósł się na noszach i patrzył. Wzrok jego mętniał powoli. Nagle rzucił się w tył i krzyknął strasznym nieludzkim głosem.

Zdławiony chichot wydobywał mu się z gardła. Śmiał się coraz głośniejszym, aż śmiech ten, przejmujący

dreszczem obecnych, przeszedł w jakiś okropny spazm i charkot. Spalone jego wargi poruszały się z wysiłkiem,

--- Czerwone widmo! --- ryknął wreszcie --- cha, cha, chrrrcha... cha, czerwone widmo...

V

W trzy miesiące później w wieczorem wydaniu *Aviation* ukazała się następująca wiadomość pod sensacyjnym tytułem:

Tajemnica Czerwonego Widma wyjaśniona

Dowiadujemy się z ministerstwa lotnictwa, że specjalna komisja pod kierownictwem znanego pilota Herlene-Pittier Compagne Jana Letégo dokonała w sprawie katastrof lotniczych nad St. Jacques rewelacyjnego odkrycia. Zauważono mianowicie z pokładu olbrzymiego sterowca rządowego "S. 41", którym się komisja posługiwała, że na wysokości około tysiąca metrów nad poziomem morza, nad punktem, gdzie miały miejsce cztery słynne katastrofy HPC powstaje w pewnych warunkach rodzaj potężnego wiru powietrznego o tak druzgocącej sile, że z łatwością może w jednej chwili zniszczyć skrzydła najlepszego nawet samolotu, który wejdzie w promień jego działania.

Wir ten powstaje tylko przy wietrze południowym, wskutek jedyne w swoim rodzaju ścierania się dwóch przeciwnych sobie prądów powietrza.

Komisja stwierdziła poza tym, że w godzinach porannych między ósmą a dziewiątą promienie słońca, padając na powierzchnię utworzoną przez ów wir, załamują się w pewien charakterystyczny sposób, dając odbicie przedmiotów znajdujących się w odległości około pięćdziesięciu metrów od tego miejsca w kierunku północno-zachodnim.

Zjawisko to zostało sfotografowane z pokładu sterowca S. 41,

Kontury odbijających się przedmiotów otoczone są jakby płomieniami ognistymi i podobne do odbicia w krzywym zwierciadle,

Tak więc płonący samolot, który widzieli nieszczęśliwi Tibeau i Lang, był tylko zniekształconym odbiciem hydroplanu HPC, na którym lecieli.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że stan zdrowia pana Langa poprawił się i jest nadzieja, że obłąd jego ustąpi z czasem zupełnie.

ZNIKAJĄCE LOTNISKO

--- Było to w parę dni po zaangażowaniu mnie przez francusko-angielskie towarzystwo *Aerotranzyt* -- zaczął Renard, wolno popijając pachnącą kawę, podczas gdy skupiliśmy się dokoła jego stolika.

...Miałem latać na płatowcach typu pospiesznego między Lyonem a Strassburgiem. Przestrzeń wynosząca około czterystu kilometrów była stosunkowo niewielka, płaca dobra, a że byłem wówczas bez posady -- niewiele się namyślając, podpisałem kontrakt, który określał między innymi obowiązek przelotów dwa razy dziennie na tym dystansie. Po południu o godzinie trzeciej odlot z Lyonu, a o dziesiątej wieczorem z powrotem ze Strassburga.

...Komunikacja nocna zaczęła się wówczas rozwijać już na dobre, nie obejmowała jednak tak wielu linii, jak obecnie.

Dla mnie regularne przeloty nocne, były, bądź co bądź, nowością. Latałem wprawdzie w nocy na froncie w czasie wojny, a i później nieraz dokonywałem przelotów nocnych, ale były to stosunkowo niewielkie i łatwe podróże. Teraz miałem zadanie, przynajmniej początkowo, o wiele trudniejsze: rozpoznanie drogi w nocy, nawet gdy się ją już raz czy dwa razy przebyło, jest wcale niełatwą rzeczą.

...Pamiętajcie o tym, że nie było jeszcze wtedy sygnałów świetlnych wyznaczających drogi dla płatowców na ziemi, tak jak to jest obecnie. Sygnały wprowadzono dopiero w czasie olbrzymiego rozwoju komunikacji nocnej po roku 1927. Trzeba było orientować się tylko według kompasu, który często zawodził, lub według świateł spotykanych po drodze miast i linii kolejowych. Oprócz tych punktów orientacyjnych lotniska były oświetlone specjalnie przez umieszczenie na dachach hangarów żarówek białych i czerwonych, które tworzyły nazwę danego portu w skróceniu. System ten przyjął się ogólnie i lotnisko w Lyonie oznaczone było sygnałem LN5, a w Strassburgu SG3. Prócz tego z powietrza widać było dalekie lotniska w Luxeuil i Chalon, a czasem przy bardzo czystym powietrzu także w Dijon. Linia pasażerska komunikacji dziennej miała przystanki w tych właśnie miastach. Pospieszna dzienna -- szła wprost ze Strassburga do Lyonu. Wreszcie nocna -- tworzyła łuk wygięty na zachód, zostawiając Luxeuil na północy, Dijon na północo-zachodzie, a Chalon na południo-zachodzie od środka jego cięciwy, łączącej Lyon ze Strassburgiem. Odbyłem już dwukrotnie samodzielnie przelot dzienny i raz leciałem w nocy jako pasażer, aby poznać drogę.

...Nadszedł wieczór, w którym po raz pierwszy miałem sam prowadzić samolot ze Strassburga do Lyonu. Chwilami ogarniała mnie lekka trema przed tym lotem i przyznaję, że wolałbym raz jeszcze przelecieć tę przestrzeń jako pasażer.

...Nadeszła chwila startu. Do kabiny pasażerskiej wsiedli trzej podróżni, którzy przed półgodziną przybyli samolotem z Calais i mieli zamiar w Lyonie przesiąść się na samolot odchodzący do Istres o godzinie pierwszej w nocy.

...Dał silny wiatr południowy, goniąc w ciemności rozpierzchłe obłoki po gwiezdnych niebie. Księżyc nie było i mrok gęsty przypadł do ziemi, rozpuszczając w sobie kształty budynków lotniska. Tylko różowa luna, bijąca od niewidocznych z ziemi sygnałów, świeciła nad dachami hangarów, pograżając w tym większym cieniu pobliskie przedmioty.

...Zawarczał silnik i spod statecznika samolotu uciekać zaczęły w popłochu źdźbła trawy i grudki ziemi.

...W tej chwili reflektory cisnęły w czarną zasłonę nocy dwa oślepiające białe oszczepy światła i,

przebiwszy mrok, ułożyły je na ziemi pod wiatr.

...Kierownik ruchu podniósł w górę swoją zieloną latarkę.

...Ruszyłem. Samolot biegł równolegle do białych słupów elektrycznego światła, wyznaczającego kierunek startu. Niedostrzegalnie oddzieliliśmy się od ziemi i płynęli w mrok.

...Obejrzałem się za siebie: światła Strassburga leżały w dole tworząc rozlane szeroko morze żółtych punkcików. Port AeroTRANZYTU tworzył oddzielny regularny czworobok jaśniejący mocnym białym światłem lamp łukowych. Spod oświetlonych czerwonymi sygnałami dachów głównej hali portowej tryskały dwa rozszczepiające się snopy światła reflektorów, przekreślając lotnisko nieruchomymi liniami.

...Dalej na lewo można było dostrzec czerwone i zielone punkciki sygnałów kolejowych i wolno pełną latarnie lokomotyw wyrzucających chmury iskier. Przed nami błyszczały w dali tu i ówdzie nieliczne światełka wsi.

...Początkowo oprócz tych światełek nic rozróżnić nie mogłem. Dopiero po dłuższej chwili zobaczyłem blade widma szos i olśniewającą powierzchnię rzeki.

...Uprzytomniłem sobie kierunek, w którym lecieć należało, sprawdziłem kompas, spojrzałem na zegary silnika. Wszystko szło jak najlepiej.

...Po upływie pół godziny zobaczyłem na wprost światła Luxeil. Przeleciałem nad nim o godzinie 10 minut 42.

...Ponieważ szybkość naszych samolotów wynosiła wtedy 230 do 350 kilometrów na godzinę, a odległość między Strassburgiem i Luxeil wynosi 132 kilometry. obliczyłem że lecę z szybkością 195 kilometrów na godzinę pod silny, trochę boczny wiatr, wiejący 15 m/sek. Oprócz tego stwierdziłem, że zniosło mnie za bardzo w prawo od wytkniętego kierunku, ponieważ Luxeil, zamiast na prawo ode mnie, ukazało się na wprost. Zmieniłem więc nieznacznie kurs i leciałem spokojnie dalej.

...O 11:18 mijałem Dijon zaledwie widoczne jako grupka malusieńkich punkcików, a w 15 minut potem zobaczyłem Chalon i sygnały na hangarach jego lotniska.

...Leciałem na wysokości około czterystu metrów. Z ziemi, nagrzonej przez cały dzień słońcem, bił zapach kwiatów. Powietrze było nim przesycone do tego stopnia, że nie odczuwało się woni spalin i rycyny -- tak charakterystycznej dla francuskich silników. Przelatywaliśmy nad krajem kwiatów skąd poczta lotnicza rozwozi codziennie po całej Europie setki tysięcy najpiękniejszych na świecie róż. Ogromne transporty zabierają pocztowe płatowce AeroTRANZYTU na północ, do Strassburga, a stamtąd do Calais, Londynu, do Pragi, Warszawy, Moskwy i Piotrogradu. Ogrodnicy przywożą je w łubkowych pudłach co rano do portów Dijon i Chalon, a jeszcze przed południem masy świeżych kwiatów zasypują sklepy kilku stolic europejskich.

...Do Lyonu zostało niewiele więcej ponad 100 km.

...Aż do Chalon lot odbywał się zupełnie normalnie. Równy, choć silny wiatr nie wychylał prawie wcale maszyny z równowagi. Silnik pracował znakomicie tak, że mogłem całą uwagę poświęcić obserwowaniu drogi. Ale począwszy od Chalon wszystko się zmieniło: gwałtowne, raz przednie, to znów boczne podmuchy wichru rzucały płatowcem w górę i w dół, przechylały go na boki albo nagle, zupełnie niespodziewanie, zwracały go z kursu niemal o 90°. Pracowałem sterem, reagując natychmiast na rzuty maszyny i dodawszy gazu, podnosiłem się coraz wyżej, aby uniknąć tego niemiłego dla pasażerów huśtania.

...Na wysokości tysiąca metrów uspokoiło się. Była za pięć dwunasta. Pod nami znów widać było jakieś miasto. Nie mógł to jednak być Lyon, do którego powinniśmy byli przybyć według moich obliczeń 12 minut po północy. Nie było zresztą widać lotniska ani umieszczonych na nim sygnałów.

...Nie, na pewno to nie mógł być Lyon. Dzieliło nas od niego jeszcze przynajmniej z 50 kilometrów. Z drugiej jednak strony -- nie mogłem sobie przypomnieć, abym w tym miejscu między Chalonnem a Lyonem widział jakieś większe zbiorowisko domów. Tymczasem przelatywaliśmy niewątpliwie nad jakimś dużym miastem, jak świadczyły o tym rozsiane w dole światła...

...Minęło znów 15 minut. Teraz już powinniśmy dolatywać do celu. Wyteżyłem wzrok, ale ani wprost przed sobą, ani nigdzie z boku nie było śladu miasta.

...Przypuszczając, że wiatr się wzmógł, a tym samym szybkość nasza zmalała, leciałem jeszcze z 15 minut w tym samym kierunku.

...Przez ten czas niepokój mój rósł. Wyobrażałem sobie że zmyliłem drogę i wyczerpawszy cały zapas benzyny, będę zmuszony w zupełnej ciemności, jedynie przy świetle słabych reflektorów umieszczonych na skrzydłach płatowca, lądować gdzieś na nieznanym terenie, że rozbiję maszynę i stracę posadę, że pozabijam przy lądowaniu pasażerów itd.

...Trwało to jednak niedługo. Opanowawszy się, raz jeszcze próbowałem zorientować się w sytuacji. Po krótkim zastanowieniu doszedłem do wniosku, że jednak musiałem minąć Lyon, nie zauważywszy go, bo nawet przy bardzo silnym wietrze płatowiec, robiąc po 170--180 kilometrów na godzinę, powinien się już znajdować za Lyonem o trzydzieści parę kilometrów.

...Było dwadzieścia pięć po dwunastej, kiedy zdecydowałem się zawrócić. Ukradkiem spojrzałem na pasażerów, którzy spali ukołysani szumem silnika tłumionym przez wyściełane ściany limuzyny. I tak zresztą nie zrozumieliby, o co chodzi, kiedy kładłem maszynę do wirażu o 180°.

...Zawróciwszy, leciałem niżej, aby nie przeoczyć znów miasta. Lecąc z wiatrem powinien bym najdalej za sześć lub siedem minut być w Lyonie, gdyż szybkość moja wynosić powinna około dwustu osiemdziesięciu kilometrów na godzinę.

...Tymczasem po dwudziestu minutach lotu jeszcze nic widać nie było.

...Zacząłem przypuszczać, że jednak istotnie nie minąłem Lyonu, ale postanowiłem już nie wracać i lądować w Chalonnem, które powinno być znajdować się o parę minut drogi, nieco na lewo od mego obecnego kursu.

...Minął jednak kwadrans, zanim zobaczyłem dalekie światła, które zbliżały się bardzo powoli.

...Wbrew moim przewidywaniom, dalekie miasto ukazało się na prawo ode mnie. Wyciągnąłem stąd wniosek, że zmieniłem kurs niepotrzebnie i, że widocznie, lecąc w kierunku Lyonu, mógłbym go jednak wyminąć daleko na lewo.

...Wreszcie zobaczyłem lotnisko i... zgłupiałem.

...Na dachu hangaru błyszczały czerwono-białym światłem litery LN5...

...A więc przyleciałem do Lyonu.

...Ale w takim razie od Lyonu do miejsca, z którego zawróciłem, było około dwustu kilometrów, które przebyłem, lecąc w pierwszą stronę, w ciągu trzynastu minut, to jest z szybkością 930 kilometrów na godzinę. Zupełny absurd. Tym bardziej, że lecąc z powrotem (a więc z wiatrem), przebyłem ten dystans w czterdzieści minut.

...Wszystko to razem wydało mi się tak niezrozumiałe, że nie usiłowałem na razie rozwiązać zagadki.

...Przeleciawszy nad miastem, zawróciłem, aby lądować pod wiatr. O dziwo! -- Lotniska nie było!

...Światła hangarów, sygnał LN5, oświetlone okna budynków, które najwyraźniej przed chwilą widziałem -- wszystko to gdzieś się podziało. Po prostu rozplynęło się w mroku. Podo mną rozciągało się tylko morze punkcików żółtych, podobnych do siebie bliźniaczo. Cóż to mogło być za miasto? Vienne? - czy może Bounge? -- Nie, jedno i drugie jest o wiele mniejsze. A tu całe morze światła! Czy też tylko w nocy wygląda to tak potężnie? Gubiłem się w domysłach.

...Wtem zobaczyłem odbijające się w rzece światło. Tak to chyba musi być Saona i Rodan -- a więc i Lyon.

...Jakim cudem znalazłem się za pierwszym razem nad nim w dwadzieścia dwie minuty po przelecieńiu Chalon? 115 kilometrów w dwadzieścia dwie minuty, to jest trzysta piętnaście kilometrów na godzinę i to pod silny wiatr. -- Znowu zagadka.

...Przeleciałem raz jeszcze nad miejscem, gdzie przed minutą zdawało mi się, że widziałem lotnisko i sygnały Lyonu i zrobiłem wiraż o 180°, zawracając z powrotem.

...Spojrzałem pod skrzydło w dół. Żółte punkciki świeciły nagle przede mną, ale bliżej, jak na dłoni leżały oświetlone hangary z błyszczącym biało-czerwonym sygnałem Lyonu.

...Patrzyłem teraz bez przerwy na ten sygnał, aby nie stracić go z oczu i ponownie zaleciałem nad miasto, chcąc prawidłowo lądować pod wiatr.

...W chwili, kiedy zacząłem wiraż i pochylone skrzydło na moment zakryło mi światła lotniska, znikło już wszystko jak senna mara. Skrzydło odsłoniło ciemną otchłan...

...Zacząłem przypuszczać, że mam gorączkę i majaczkę. Nie mogłem odgadnąć, co może być przyczyną tego znikania lotniska sprzed moich oczu. Byłem pewien, że nic nie zakrywa przed moim wzrokiem miejsca, gdzie powinny się znajdować hangary, a jednak nie widziałem nic a nic.

...Wreszcie po namyśle zdecydowałem się lądować za miastem na południowej jego stronie, gdzie w pobliżu lotniska, gdzie, jak o tym wiedziałem, nie było żadnych zabudowań, na które mógłbym wpaść przy lądowaniu. Ciągnęły się tam równe pola uprawne, tak że niewiele ryzykowałem, siadając po ciemku. W pewnej chwili obejrzałem się na miasto, które zostało za mną, chcąc zobaczyć, czy jestem już dość daleko, aby wykluczyć niebezpieczeństwo rozbicia maszyny na podmiejskich zabudowaniach.

...Nagle gdzieś z dołu, z zasypanej mrokiem otchłani, śmignęła w górę raca. Wzbiła się wysoko ponad samolot, ostatnim wysiłkiem pędu zawisła nieruchomo i zaczęła opadać, jakby uciekając w tył, wskutek złudzenia spowodowanego szybkością płatowca. Patrzyłem za nią, aż zgasła,

...W tej samej chwili wzrok mój napotkał upragniony widok: poniżej gasnącej rakiety znów jaśniało lotnisko.

...W jednej chwili wykonałem wiraż i przymknąłem gaz. Podejrzliwie wpatrywałem się w sygnał, oczekując lada moment, że wszystko zniknie mi sprzed oczu. Ale hangary stały w pełnym świetle lamp łukowych, a latarnie sygnałowe świeciły pełnym blaskiem.

...Zbliżaliśmy się z każdą sekundą.

...Lądowałem w kierunku północnym, a więc z wiatrem, gdyż wylatując ze Strassburga miałem wiatr południowy. Obawiając się, żeby nie skierowano światła reflektorów wprost na mnie z przodu, zapalałem co chwila własne lampy na skrzydłach. Zauważono widocznie kierunek mego lądowania, gdyż

po chwili trysnęły snopy światła po lewej stronie i oświetliły stojące w mroku hangary na przeciwległym skraju lotniska.

...Ku memu zdziwieniu i radości, mimo złego (jak przypuszczałem) kierunku lądowania, a co zatem idzie, wiatru z tyłu, który niesie zwykle samolot na bardzo dużej przestrzeni nad ziemią, przedłużając lądowanie i utrudniając je, płatowiec wylądował *krótko* i zatrzymał się przed środkiem lotniska. Teraz dopiero zauważyłem sygnał *T* oznaczający kierunek wiatru północnego.

--- No i?... --- zapytał ktoś z obecnych.

--- No i wszystko się wyjaśniło: Okazało się, że mniej więcej o godzinie pół do dwunastej silny wiatr południowy nagle przycichł, po czym, zmieniając kilkakrotnie kierunek, zaczął wiać z północy z niezwykłą siłą 20 m/sek.

...Znajdowałem się o tej porze koło Chalon i tym się tłumaczy kilka minut trwające *rzucanie*, z którym spotkałem się w tym miejscu. Potem już leciałem z wiatrem i dlatego drogę od Chalon do miejsca, z którego zawróciłem, odbyłem w czasie o wiele krótszym niż drogę powrotną do Lyonu, odbywaną już nie z wiatrem, a pod wiatr, co w danym wypadku stanowiło różnicę w szybkości o 90 kilometrów na godzinę.

...Lyon minąłem, lecąc w pierwszą stronę, prawdopodobnie kilka minut przed północą.

--- Pozostaje jeszcze kwestia znikającego lotniska. Cóż to był za fenomen? --- dopytywano się ciekawie.

--- Wyjątkowy zbieg okoliczności: po prostu zepsuła się miejscowa elektrownia zasilająca instalację lotniska i przy naprawie jej światło zapalało się i gasło kilkakrotnie i to w takich okresach czasu, które odpowiadały dokładnie moim przelotom nad lotniskiem z północy na południe i na odwrót. Kierownik ruchu, chcąc mi ułatwić zorientowanie się w sytuacji, kazał wystrzelić racę, którą zauważyłem na krótko przed wylądowaniem.

...Jak widzicie nic niesamowitego w tej historii nie było --- kończył opowiadanie Renard. --- No, ale zaczynamy już brydża --- zwrócił się do obecnych i zaczął tasować karty.

KONCERN KOSZUTA

Dwudziesty tysiąc płaszczyzn nośnych dla Sopfitha był gotów. Dwudziesty tysiąc! A tymczasem nowe zamówienia nie przestawały napływać. Henry Potez zamówił 6.000, Breguet 4.000, Bleriot i Hanriot po 2.500, kilka firm amerykańskich około 12.000, nawet z Niemiec przyszło zamówienie na kilkaset sztuk. Stal Koszuta zabijała konkurencję, niszczyła ją radykalnie, unicestwiała po prostu. Tegoroczny bilans koncernu był imponujący. Akcjonariuszom wypłacono 350% dywidendy, akcje notowane były już po 1.200 za 100, a miały dojść do 1.500. Zorganizowane przez Junkersa towarzystwo do produkcji samolotów duraluminiowych, wymierzone przy pomocy kapitałów Kruppa i Rothschilda oraz kilku banków angielskich przeciwko koncernowi Koszuta, musiało ulec już po upływie ośmiu miesięcy. Nie z braku środków. Nie, z braku zamówień. Po prostu nie było można odciągnąć klienteli od solidnie, niesłychanie tanio, łatwo i na wielką skalę produkowanych konstrukcji lotniczych.

Wtedy zaczęła się inna walka. Walka na giełdach. Świetnie zorganizowani agenci, wykupiwszy powoli wielką ilość akcji Koszuta, rzucili je potem na rynki pieniężne w Londynie, Paryżu, Nowym Jorku, Warszawie i Berlinie jednocześnie. Kurs obniżył się wprawdzie o 25%, co przyniosło towarzystwu Junkers około trzech milionów dolarów strat, ale tego stanu rzeczy nie można było długo utrzymać. Po tygodniu akcje wróciły do wysokości poprzednich notowań, a po trzech tygodniach, gdy nadeszły zamówienia amerykańskie -- podskoczyły jeszcze o pięć procent.

Wtedy przeciwnicy Koszuta wzięli się do walki metodycznej z innego końca. Przede wszystkim zaznajomili się z historią wynalazku i powstania koncernu, aby potem dojść do podobnych rezultatów i wtedy dopiero zgnieść nienawistny koncern potęgą swoich środków finansowych. Tak, należało od tego zacząć.

Historia stali Koszuta i jego koncernu była, że tak powiem, amerykańska. Amerykańska pod względem tempa jej rozwoju. Dwaj bracia, inżynierowie Waldemar i Józef Koszutowie, wynaleźli przed trzema laty specjalny sposób przygotowania lekkiej stali posiadającej nadzwyczajną wytrzymałość, co przy jej taniości stanowiłoby olbrzymi krok naprzód, gdyby stal taką zastosować do budowy samolotów. Posiadając tajemnicę przygotowania tak idealnego materiału i niewielką odlewnię w jednym z przemysłowych miast kraju, wykonali pierwsze na świecie płaszczyzny nośne całkowicie stalowe, które nie ważyły więcej niż takie same używane przez lotnictwo wojskowe a wykonane z drewna, zwykłej stali i płótna. Przy próbie złamania skrzydła okazało się że wytrzymuje ono czterokrotnie większe obciążenie niż skrzydło oryginalne, a przy obliczeniu kosztów produkcji na potrzeby armii, że jest trzykrotnie tańsze.

Rezultaty te zainteresowały natychmiast departament lotnictwa. Wykonano ze stali Koszuta całą konstrukcję płatowca szkolnego GWV i poczyniono z nim próby statyczne i obciążeniowe na ziemi. Wyniki przeszły wszelkie oczekiwania! Wreszcie przystąpiono do próby w powietrzu. I tu płatowiec nie zawiódł pokładanych w nim nadziei: w locie nie różnił się niczym od swego pierwowzoru wykonanego z konstrukcji mieszanej. A przy tym był o 20 kilo lżejszy! To już zadecydowało o powodzeniu. Ale Koszutowie postanowili rozpocząć od razu na wielką skalę. Odrzucając propozycję zagranicznego kapitału, zdołali w krótkim czasie zainteresować swym wynalazkiem jedną z wielkich hut górnośląskich i wtedy dopiero przyjęli pierwsze zamówienie od rządu.

W ciągu roku powstało towarzystwo akcyjne obejmujące kilka fabryk samolotów i hut żelaznych. Na czele tego koncernu stanął Waldemar Koszut. Tymczasem w laboratorium aerostaticznym Józefa ujrzały

światło dzienne pierwsze stalowe płaszczyzny nośne o zmiennym profilu -- nieziszczalne marzenie konstruktorów od lat kilkunastu, urzeczywistnione dzięki wynalezieniu najlżejszego i zarazem najwytrzymalszego materiału, jakim była stal Koszuta.

Wynalazek ten pchnął koncern na nową drogę jeszcze szybszego rozwoju, a zastosowanie go do wszystkich istniejących już typów płatowców postawiło konstrukcję Koszuta ponad wszelką konkurencją. Pod Warszawą ukończono w pół roku później budowę największej w Polsce fabryki, zatrudniającej 60.000 robotników, i rozpoczęto wielką produkcję eksportową. Koncern stanął mocno i na pewnych podstawach. Zwycięstwa jego akcji na wszystkich giełdach świata były tego dowodem. Większość fabryk samolotów zdecydowała się przejść na konstrukcje o zmiennym profilu skrzydeł, co dawało płatowcom pełne wykorzystanie mocy silnika zarówno przy wznoszeniu się jak i przy locie poziomym, rozwiązywało zagadnienie największej szybkości pionowej i poziomej, które przy stałym kącie natarcia i niezmiennym profilu napotykało na przeszkody nie do przewyciężenia.

Ostatni wynalazek, jak i sam sposób przygotowania materiału i wyrobu płaszczyzn nośnych ze stali Koszuta, jej skład chemiczny, sposób spawania poszczególnych części, trzymany był w ścisłej tajemnicy. Ostateczne wykończenie konstrukcyjnych części płaszczyzn w laboratorium termochemicznym należało do kilku wtajemniczonych inżynierów pracujących pod bezpośrednim kierunkiem jednego z braci, a dobrze zabezpieczona przed okiem ciekawych hala wielkich pieców elektrycznych i laboratorium, gdzie stal traciła swój ciężar gatunkowy i nabierała niesłychanej wytrzymałości, posiadała tak uproszczone (dzięki zastosowaniu najnowszych maszyn) urządzenia, że tych kilku ludzi z łatwością mogło ją obsługiwać. Praca ich, wynagradzana zresztą po królewsku, polegała jedynie na regulowaniu i nadzorze; resztę wykonywały maszyny. Ogromne szczęki żelazne chwytały delikatnie podsuwane na wózkach części konstrukcji i, obracając się bezgłośnie w łożyskach kulkowych, przenosiły je do automatycznie otwierających się wewnątrz pieców wysokiego napięcia. Olbrzymie dynamomaszyny i kondensatory przy współudziale tajemniczych jakichś substancji chemicznych pracowały bez przerwy nad skomplikowanym wykończeniem dzieła, po czym transmisje porywały stalowe szkielety, aby zwrócić je sąsiednim halom do pokrycia ich blachą stalową, poniklowania i ostatecznego wykończenia. Panowała tu względna cisza, mącona jedynie szczękiem hermetycznie zamykanych otworów pieców i przesuwających się wózków, sykiem kolektorów i chrzęstem pasów transmisji.

Inżynierowie pracujący w tym oddziale byli to ludzie pewni, od których nie można się było dowiedzieć niczego, co się tyczy sposobów produkcji i samego wynalazku. Z tej strony zabiegi towarzystwa Junkers spotkały nieprzewyciężone milczenie.

Nie ma jednak tajemnicy techniki, do której nie można by znaleźć drogi, jeżeli operuje się pieniędzmi. Nie sposób utrzymać tajemnicy przygotowywania jakiegokolwiek materiału wyrabianego masowo przez fabrykę zatrudniającą kilkadziesiąt tysięcy robotników i kilkuset inżynierów. Koszutowie liczyli się z tym i zabezpieczyli swój wynalazek patentami dostatecznie. Toteż fakt, że tajemnica wyrobu stali Koszuta przestała istnieć w parę lat po jej powstaniu, nie zaskoczył ich bynajmniej: dopóki trzymali w swoim ręku nikomu nieznanym sposobem przegrzewania konstrukcji skrzydeł o zmiennym profilu i powodowania elektrolitycznych zmian wytrzymałości stali do nich użytej -- byli niezwyknięci. Wprawdzie lekką stal Koszuta pod różnymi nazwami zaczęto wyrabiać w Niemczech, omijając prawo patentu przez niewielkie zmiany w technice wyrobu, ale istota i podstawa rozwoju koncernu były nadal niezachwiane, osłonięte

tajemnicą, niedostępną: konstrukcja zmiennego profilu płaszczyzn nośnych stanowiła wyłączną własność Koszutów i tajemnicę najzaufanego grona ich współpracowników.

Towarzystwo Junkers wiedziało o tej tajemnicy tylko to: konstrukcja była tego rodzaju, że istniała nieskończona ilość jej rozwiązań, z których jedno było dobre. Stopień wytrzymałości jej nie dał się obliczyć. Rozwiązanie właściwe obliczeń stanowiło problemat matematyczny, z którego wyjścia można było szukać lata całe i nigdy go nie znaleźć. Stąd wynikało jasno że konstruktor znalazł dobre rozwiązanie tylko wypadkiem. Że to był szczęśliwy traf, który nie powtarza się często, a co zatem idzie, że, nie znając tego jedyne go prawidłowego rozwiązania, prawdopodobnie nigdy nie będzie można w rzeczywistości stworzyć konstrukcji identycznej, gdyż trudno przypuścić, aby po raz drugi wśród nieskończonej ilości rozwiązań udało się trafić na właściwe.

Pomimo to inżynierowie Junkersa wzięli się z zapałem do pracy. Według modelu zakupionego w fabryce koncernu skopiowano dokładnie konstrukcję i według wskazówek inżynierskiego konsylium poddano ją szeregowi zabiegów, którym, według informacji uzyskanych w tajemniczy sposób, podlegały konstrukcje w fabryce Koszutów. Po przeprowadzeniu próby statycznej i obciążeniowej, skrzydła w ten sposób przygotowane okazały się jednak niezdatne do użytku. Tajemnica broniła się sama. Inżynierowie wyciągnęli stąd wniosek, że wytrzymałość swoją zawdzięczają płaszczyzny Koszuta nieznanym zależnościom między niejednakowo przygotowanymi w termoelektrycznych piecach częściami ich konstrukcji i spójn. Te właśnie zależności stanowią niedające się obliczyć zadanie o nieskończonej ilości rozwiązań, z których jedno tylko jest dobre. W czasie dalszych swych prób i prac komisja inżynierów zrobiła ciekawe odkrycie. Okazało się, że oprócz właściwego rozwiązania owego problemu matematycznego istnieje jeszcze kilka rozwiązań zbliżonych, aczkolwiek błędnych. Błąd popełniany przy tych rozwiązaniach można by skorygować, badając złamane przy pewnych warunkach lotu skrzydło i jego konstrukcję wewnętrzną za pomocą pomiarów i analizy termoelektrochemicznej. O ile jednak analizę taką udałoby się przeprowadzić pomimo niektórych dość poważnych nawet trudności, o tyle badanie linii załamań i odkształceń konstrukcji było niemal nie do osiągnięcia. Musiałby tu zajść wypadek złamania skrzydeł w locie, przy czym płatowiec, spadając, nie powinien by ulec żadnym innym złamaniom i uszkodzeniom, które uniemożliwiłyby określenie dokładne miejsc pierwotnego złamania i ich kształtu.

Tak stały rzeczy, gdy zdarzył się drobny wypadek, brzemienny w skutki. Oto w willi Waldemara Koszuta nieznanemu sprawcy usiłovali pewnej nocy dokonać włamania, zostali jednak spłoszeni przez powracającego do domu właściciela. Nastąpiło, jak zwykle w takich wypadkach, badanie świadków, służby i wizyta komisarza policji, jednak nikt nigdy do tego faktu nie przywiązywał aż do ostatnich czasów większej wagi, tym bardziej że wszelkie poszukiwania nie dały rezultatu, z mieszkania właściciela nic nie zginęło, a i obecny pogląd na minione wypadki opiera się jedynie na domysłach i przypuszczeniach. Bądź co bądź od tej nocy najmniej oczekiwane wypadki potoczyły się z niezwykłą szybkością.

Pożegnawszy się z komisarzem policji, Waldemar Koszut zatelefonował natychmiast do brata, choć była to godzina czwarta nad ranem. Po dość długim oczekiwaniu na połączenie usłyszał wreszcie zaspany głos Józefa. Opowiedziawszy mu w krótkich słowach o zajściu, spytał:

--- Czy przypuszczasz, że to był zamach na plany naszych płaszczyzn?

--- Wątpię. Nikt nie wie, że są u ciebie i gdzie je przechowujesz. Czyżby Junkers?... Nie, nie. Wątpię, bardzo wątpię.

--- W każdym razie przeniosę je zaraz jutro w bezpieczne miejsce. Tam ich nikt nie znajdzie. Mam świetną myśl!

--- Nie mówże przez telefon. Do diabła, nie przez telefon! Powiesz mi o tym osobiście jutro.

--- Ależ uspokój się. Nie miałem zamiaru mówić ci o tym w tej chwili. Spotkamy się jutro w fabryce w południe. Tam będziemy spokojni, że nikt nie podsłuchuje. A więc do jutra w fabryce.

--- Do jutra w fabryce.

Józef odłożył słuchawkę. Był silnie podniecony, przejął się tym wypadkiem o wiele więcej, niż mu się z początku zdawało. Nie mógł przez długi czas usnąć.

Wreszcie popadł w pewnego rodzaju odrętwienie.

Zdawało mu się, że widzi przez okno na szarzejącym niebie wielki klucz lecących płatowców. W regularnych odstępach leciały jedna za drugą potężne żelazne eskadry. Stalowe płaszczyzny niemal stykały się ze sobą, tworząc czarny transparent w formie wielkiego trójkąta sięgającego wierzchołkiem swoim horyzontu, podczas gdy boki jego zakryły niemal cały pas nieba widoczny przez okno pokoju. W umyśle inżyniera powstało mętne pytanie: skąd ich się tyle wzięło? Dokąd lecą te masy płatowców w prawidłowym ciągu rzucone na szare tło chmur? Ileż serc bije tam na wysokości tysiąca kilkuset metrów, ile istnień ludzkich niosą stalowe maszyny? Było ich setki, setki -- może nawet tysiące.

Nagle ze środka klucza oderwał się mały punkt i zaczął spadać. Józef wyteżył wzrok. Tak, to był niewątpliwie płatowiec. Zbliżał się z każdą sekundą i rósł w oczach. Można już było rozróżnić dokładnie jego kształt. Ale cóż to? Płaszczyzny nośne, najlepsze płaszczyzny nośne, które stworzył geniusz ludzki -- obie złamane. Szarpie je pęd powietrza na linkach i wzmacniających bolcach. Odrywają się wreszcie, opadają wolniej, jak kartki papieru. Krzyk zamarł mu na ustach. Lecz oto znów jeden z czarnych krzyżyków misternego transparentu wyłamuje się z prawidłowego wzoru. Spada drugi płatowiec. Za nim trzeci, czwarty, dziesiąty. Sypią się z szarego nieba jak... jak gruszki! -- nasunęło mu się banalne porównanie. Tak -- jak gruszki. Mimo całego tragizmu tego widoku porównanie było dobre.

--- Co się stało --- myśli --- co się stało?

Chce wstać, podejść do okna, coś zrobić, jakoś zapobiec katastrofie. Ale jak, jak? Ręce mu drżą, głowa cięży. Robi gwałtowny wysiłek, aby się podnieść -- na próżno. A tam leci potworny grad płatowców. A każdy z nich niesie życie ludzkie wprost ku nieuchronnej śmierci. Lecą jak liście zerwane wichrem jesiennym; odłączone płaszczyzny i ich części polatują tu i tam w śmiertelnej ciszy szarego świtu. Spadają wszystkie, wszystkie.

*

Błyszcząca nowym lakierem limuzyna zatoczyła miękki łuk i zatrzymała się przed wejściem do fabryki. Do fabryki? -- Wielkie bloki granitu o kwadratowych oknach, rozłożone planowo w olbrzymim parku

angielskim, twór nowoczesnej architektury rozmiłowanej w potężnych blokach, zadziwiających mocną i lekką budową, olbrzymie hale żelbetowe i wieże z konstrukcji stalowej połączone takimiż mostami, zupełny brak kominów, dymu, zgiełku i pyłu węglowego -- czyżby to była fabryka? Jasne roześmiane do słońca trawniki, pocięte prostymi ścieżkami żwiru, górująca ponad budynkami lśniąca bania centrali zwierciadlanosłonecznej, głównego źródła energii, i biegnące wysoko przewodniki zawieszane na słupach z napisem *Ostrożnie -- prąd wysokiego napięcia* tworzyły obraz, którego nie przywykli jeszcze ludzie uważać za fabrykę w połowie dwudziestego stulecia. Wyglądało to raczej na jakieś obserwatorium astronomiczne lub meteorologiczne, na zakłady politechniczne w wielkim stylu. A jednak była to fabryka. A raczej jej część główna, jej serce, głowa i ręce. Dalej mieściły się warsztaty pomocnicze, lotniska, składy, hangary i wreszcie domy robotnicze, szkoły, kina, teatry, łaźnie publiczne, biblioteki, park fabryczny, place sportowe, targowiska, jednym słowem, miasto powstałe dla fabryki i przez nią istniejące, dźwignięte potęgą geniuszu dwóch ludzi w nieprawdopodobnie krótkim czasie na bagnach i piaskach północno-zachodniej strony stolicy. Dziesięć tysięcy domów zbudowanych z żelbetowych, ulepszonych przez Józefa Koszuta, belek i bloków. Pierwsze niemal planowo i pod kierunkiem najlepszych architektów zbudowane miasto w Polsce, mające najhigieniczniej urządzone mieszkania, zaopatrzone we wszystko, co dać może dzisiejszy rozwój elektro-i radiotechniki, posiadające najlepszą w kraju kanalizację, regulację ruchu ulicznego, oświetlenie, komunikację ze stolicą, posiadające własne piekarnie, rzeźnie, ogrody warzywne i owocowe, nawet własną cukrownię, nie mówiąc już o bankach, centrali telefonicznej, szpitalach, pismach, wystawach itd.

Tak, to było wspaniałym dziełem, owocem zaledwie kilkuletniej ich pracy. I Józef Koszut mógł to sobie z dumą powiedzieć, wchodząc na granitowe stopnie budynku dyrekcji. Ale myśl jego była zajęta czymś innym. Skinieniem ręki odprawił szofera, lekkim krokiem przeszedł przez taras, minął portiera, nie zauważywszy jego przywitania, i wszedł do gabinetu brata. Od biurka powstał sekretarz Waldemara Koszuta, Bilski.

--- Nie, pana dyrektora jeszcze nie ma --- odpowiedział na pytanie inżyniera. --- Ale jest dla pana telegram.

Józef odczytał:

Przyleć natychmiast Katowice-lotnisko, Waldemar.

--- To dziwne --- rzekł. --- Czy mój brat udał się do Katowic lotem? A przecież pan mówi, że go tu dziś nie było.

--- Pana dyrektora nie widziałem dziś, choć jestem tu od rana.

--- Trzeba zatelefonować na lotnisko.

Sekretarz ujął słuchawkę.

--- Hallo. Czy to hangar dyrekcji?... Czy pan Waldemar Koszut odleciał dziś do Katowic?... Nie?... Są wszystkie maszyny... Więc na pewno go tam nie było?... Dobrze.

--- Niech mnie pan połączy z mieszkaniem brata.

Bilski wymienił numer. Mijały sekundy. Józef był zaniepokojony. Nocne wypadki w willi Waldemara, dziwny sen o spadających samolotach, ta nieoczekiwana depesza i nagły wyjazd brata -- do dyrekcji katowickiej chyba? -- łączyły się w jego umyśle, choć nie mógł odnaleźć związku między nimi.

--- Coś się stało --- myślał --- Coś się musiało stać...

--- Aparat u pana dyrektora zepsuty --- powiedział sekretarz.

Józef drgnął mimo woli.

--- Radiogram do Katowic. Natychmiast. Niech pan pisze --- podyktuję. I proszę o przygotowanie mojego płatowca.

Sekretarz patrzył na niego ze zdziwieniem. Ten człowiek, zdawało się z żelaza, był podniecony i zdenerwowany do najwyższego stopnia. Usiadł ciężko w fotelu i palił jednego papierosa za drugim, oczekując odpowiedzi na depeszę radiową.

--- Pan dyrektor miał dziś osobiście kierować wykończeniem zamówienia dla firm francuskich --- odezwał się sekretarz. --- O ile wiem, plany i wyliczenia przegrzewań termoelektrycznych są w prywatnym jego mieszkaniu. Jakie zarządzenia zechce pan wydać w tej sprawie?

--- Skąd pan wie? Skąd pan wie o tych wyliczeniach.

--- Ależ... brat pana mówił mi o tym.

--- Ach, tak. No, rzeczywiście... mówił panu. Daruje pan, ale jestem dziś zdenerwowany. Bardzo zdenerwowany... Pytał pan o to zamówienie? Hm, niech pan każe wstrzymać do mego powrotu.

--- To bardzo pilne, panie dyrektorze. Wszystkie przygotowania w laboratorium zrobione. Nikt nie przypuszczał, że pan Waldemar wyjedzie. A jeżeli i pan nie będzie prowadzić dziś pracy, to...

--- Poczekają --- uciął krótko Koszut.

Sekretarz wruszył nieznacznie ramionami. Opóźnienie narażało fabrykę na poważne straty. W tej chwili zadzwieczał telefon.

--- Hallo, tu stacja radio.

--- Tu dyrektor Józef Koszut...

--- Panie dyrektorze, centrala radiowa w Katowicach zepsuta. Centrala lotniskowa przyjmuje komunikaty meteorologiczne. Będzie wolna za trzy kwadransy.

--- Żeby ich wszyscy diabli. Dobrze, dziękuję.

--- Wyjątkowy zbieg okoliczności --- zdecydował. --- Ech, przejmuję się niepotrzebnie --- myślał. --- Nic w tym dziwnego przecież nie ma; telefony i radiostacje też się psują czasem. Ba, nawet dość często. Ale po co on tam pojechał -- i kiedy? Chyba nocnym ekspresem.

Wyszedł z biura. Samochód czekał. Wsiadł i kazał jechać na lotnisko.

Przemknęli między blokami fabryki, skręcili obok hali laboratorium i wzdłuż centrali zwierni wielkich kondensatorów energii słonecznej pędzili ku głównej arterii ruchu miejskiego. Ulica Lotnictwa, stumetrowej szerokości aleja wysadzana drzewami, gładka jak stół, otwarła przed nimi ramiona betonowych chodników. W tumanie kurzu dopadli jej końca i krętą szosą dostali się na lotnisko.

Przed hangarem stał biały jednomiejscowy płatowiec. Niklowane płaszczyzny lśniły jak żywe srebro. Józef Koszut wsunął się do kabiny. Krótki ruch dźwigni: skrzydła zmieniły lekko położenie i w równym warkocie silnika stalowy sokół śmignął w górę.

Tegoż dnia, o godzinie ósmej wieczorem, stolica i miasto Koszutów zelektryzowane zostało nieoczekiwaną wiadomością. Dodatki nadzwyczajne niemal wszystkich pism ogłosiły o śmierci jednego z twórców nowego przemysłu lotniczego, dzięki któremu Polska wybrnęła ostatecznie z kłopotów finansowych i, mając najlepszą w świecie flotę powietrzną, stanęła w rzędzie najpotężniejszych mocarstw Europy.

Umarł Waldemar Koszut. Wiadomość ta lotem błyskawicy rozeszła się po obu miastach i wywołała wielkie przygnębienie. Aleja Lotnictwa była pełna ludzi wystających przed gmachem redakcji, która przez radio podawała szczegóły komentowane szeroko wśród tłumu.

Dziś, o godzinie pierwszej w nocy, nieznani sprawcy usiłowali dokonać włamania do willi głównego dyrektora koncernu stali, Waldemara Koszuta, lecz zostali spłoszeni przez powracającego właściciela. Z willi nic nie zginęło --- skrzeczała wielka tuba aparatu,

Jak się dowiadujemy celem włamania miała być kradzież planów i obliczeń, które stanowią tajemnicę produkcji skrzydeł samolotowych o zmiennym profilu z lekkiej stali Koszuta.

Okolo godziny czwartej rano dyrektor Waldemar Koszut porozumiewał się z bratem swoim wicedyrektorem Józefem Koszutom, co do miejsca umieszczenia planów i obliczeń, dotyczących wynalazku, przy czym dla powzięcie ostatecznej decyzji w tej tak ważnej sprawie wyznaczył mu spotkanie w gabinecie swoim w fabryce, o godzinie dwunastej w południe.

Podobno konferencja w sprawie przechowania planów i opisu wynalazku inżyniera Józefa Koszuta miała się odbyć przy udziale ministrów: spraw wojskowych, komunikacji oraz bezpieczeństwa publicznego. Plany miały być przechowane w banku państwa, w specjalnie na ten cel zbudowanym sejfie.

Inżynier Józef Koszut, przybywszy na konferencję w fabryce, zastał depeszę od brata, wzywającą go do Katowic. Depesza ta, jak się udało ustalić naszemu współpracownikowi, została nadana w centralnej miejskiej stacji telegraficznej w Warszawie o godzinie dziewiątej rano.

Mistyfikacja... Informują nas z najlepszych źródeł, że depesza, pochodząca jakoby od dyrektora Waldemara Koszuta, była mistyfikacją, gdyż inżynier Józef Koszut, przybywszy samolotem do Katowic, nie zastał tam brata, a zarząd lotniska w Katowicach nic o przybyciu wymienionego nie wiedział.

Śmierć w niezwykłych okolicznościach. Dyrektora Koszuta znaleziono o godzinie pierwszej po południu w jego sypialni nieżywego. Lekarz stwierdził aneurizm serca. Skrupulatna rewizja nie wykazała braku jakichkolwiek przedmiotów w mieszkaniu zmarłego i związku ostatniego wypadku ze zdarzeniami ubiegłej nocy. Z zeznań służby wynika, że dyrektor Koszut od czasu rozmowy telefonicznej z bratem nie oddalał się ze swej sypialni, co jednak nie wzbudziło żadnych podejrzeń,

ponieważ często zdarzało się, że wstawał dopiero po południu, jeżeli pracował dłużej w nocy. Najdziwniejszy wydaje się fakt, że według twierdzenia lekarzy, śmierć nastąpiła natychmiast po rozmowie telefonicznej z inżynierem Józefem Koszutem oraz że plany i obliczenia stanowiące tajemnicę koncernu znaleziono na biurku w gabinecie zmarłego. Według zeznań wicedyrektora Józefa Koszuta miały one znajdować się w skrytce znanej tylko obu braciom.

A więc plany ocalały. Bo większość słuchaczy nie wątpiła, że dyrektor Koszut padł ofiarą zamachu złoczyńców, którzy te plany mieli zaimplementować. Wiadomość ta podziałała uspokajająco. Tłumy zaczęły rzędnać. Wchłaniały je puste kawiarnie i kina. Sensacja w połowie dwudziestego wieku -- wieku radiokinematografii, korespondencji międzyplenaryjnej, kilkusetosobowych samolotów, pociągów pneumatycznych, fabryk o napędzie energii słonecznej, wieku olbrzymiego rozwoju techniki, medycyny, nowych prądów filozoficznych, spirytyzmu, wielkich przedsiębiorstw, krachów giełdowych, przewrotów społecznych, wojen ras i części świata -- nie trwa długo. Ludzie zbyt są pochłonięci tysiącem innych, konkurencyjnych wrażeń. Oto dziś odkryto nowe serum przeciw rakowi. Wczoraj ktoś wynalazł związek chemiczny zastępujący rad, jutro zbudują ludzie tunel pod Alpami, za godzinę może ktoś znajdzie sposób użytkowania gazów Wezuwiusza...

*

Nazajutrz, gdy jak zwykle dzienna zmiana robotników przybywająca do pracy w fabryce Koszuta zastała warsztaty w pełnym ruchu -- nastąpiło zupełne uspokojenie, a nim upłynął tydzień od pogrzebu dawnego dyrektora koncernu, zapomniano o całej sprawie.

Kierownictwo zakładów objął Józef Koszut i trzymał je żelazną dłońią. Produkcja rosła z tygodnia na tydzień, z dnia na dzień, niemal co godzinę. Płaszczyzny nośne o zmiennym profilu zdobywały coraz nowych odbiorców, konkurencja zmalała prawie do zera, a zamówienia napływały bez przerwy.

Tylko kierownik tej wielkiej organizacji zmienił się teraz tak bardzo. Józef Koszut przestał się bawić i bywać. Jego praca nie ograniczała się teraz do tworzenia i wykonywania w ciszy laboratorium genialnych pomysłów, które przychodziły mu nagle, jak oślepiające błyskawice myśli. Dawniej mijały miesiące, w których czasie nie zaglądał do fabryki, używając bogactwa i tonąc w szale zabaw. Potem nagle zniknął na jakiś czas, zamykał się w laboratorium, skąd po dwóch, trzech tygodniach szedł do fabryki z gotowym planem nowego ulepszenia czy wynalazku. Dalszymi losami swoich pomysłów nie interesował się wcale. Robił to za niego Waldy, jak go pieszczotliwie nazywał. Jedynie zmienny profil skrzydeł zdołał go zainteresować dłużej. Rozumiał doniosłość odkrycia tajemnicy obliczeń, która odsłoniła mu się szczęśliwym trafem. Kilkakrotnie kierował osobiście wykonaniem płaszczyzn i przegrzewaniem ich części i spoeń, co wymagało wielkiej precyzji i ścisłego stosowania się do jego obliczeń i planów zarówno w kolejności pracy jak i w czasie, w którego ciągu poszczególne części poddawane były

działaniu pieca termoelektrochemicznego.

Po śmierci Waldemara wszystko uległo zmianie. Józef był zapracowany. Odbywał długie konferencje z akcjonariuszami, z członkami koncernu, firmami zagranicznymi, bywał na giełdzie, podróżował ciągle samolotem i koleją, kontrolował działalność hut, kopalń i innych zakładów i fabryk koncernu, korespondował z klientelą, dwoił się i troił, aby na wszystko mieć czas. Jedyńm jego wytchnieniem po pracy był krótki sen i raz w tygodniu wycieczka na grób brata. Później zaniechał i tych samotnych rozmyślań na cmentarzu. Nagle zmienił się znowu. Nie przestał wprawdzie pracować. Nie, pracował więcej jeszcze, o ile to było możliwe. Ale wrócił do szalonych zabaw sprzed dwóch miesięcy. Sekretarz jego, poinformowany dobrze o trybie życia dyrektora, twierdził, że ten człowiek nie sypia w ogóle nigdy. Istotnie Józef większość nocy spędzał na hulankach.

--- Potrzebne mi to do odświeżenia myśli --- powiedział kiedyś. --- Nie stworzyłbym inaczej nic nowego, Nie poszedłbym dalej, to znaczy -- zacząłbym się cofać.

--- Stworzył pan dosyć --- odrzekł Bilski --- nikt chyba u nas w kraju nie zrobił tyle, co pan.

--- Jestem człowiekiem koncernu: muszę iść naprzód, aby koncern rozwijał się dalej. Za dziesięć lat odpocznę. Zobacz pan, jak wtedy wyglądać będzie polski przemysł. Polski -- to znaczy koncernu, koncernu -- to znaczy mój. Jeszcze dziesięć tysięcy płaszczyzn o zmiennym profilu i zaczynam. Wypowiem walkę nędzy i głodowi, walkę pracy nadmiernej i wyczerpaniu, które ona ze sobą niesie, walkę dymowi fabryk, brudowi, ciemnocie, ciasnocie mieszkań, ciemnościom kopalń, wyzyskowi robotnika, walkę wszystkiemu złu dawnego przemysłu i stworzę nowe warunki życia, pracy i produkcji. Nowy przemysł będzie nosił nazwę Przemysłu Koszuta. A teraz jeszcze ostatni wysiłek: ostatnie przed tą kampanią dwieście tysięcy skrzydeł...

W trzy dni później nadeszła pierwsza wiadomość o złamaniu się płaszczyzny nośnej ze stali Koszuta na lotnisku w Paryżu, w czasie wykonywania akrobacji na międzynarodowym konkursie lotniczym. Ofiarą tego wypadku padł młody francuski pilot Marriott. Samolot, spadając, uległ kompletnemu zdruzgotaniu, tak że nie można było stwierdzić przyczyny katastrofy. Tym niemniej fakt pozostał faktem: w oczach stutysięcznego tłumu, na wysokości pięciuset metrów pękło nagle skrzydło samolotu, po czym maszyna i pilot spadli między trybuny. Cudem jakimś katastrofa nie pociągnęła za sobą większej ilości ofiar.

Wypadek ten szeroko był komentowany przez prasę całej Europy, gdyż złamanie w czasie lotu płaszczyzny nośnej Koszuta uważane było dotąd za rzecz niemożliwą.

W tydzień później podobny wypadek miał miejsce w Ameryce w stanie Illinois z transportowcem towarowym wiozącym pieniądze dla kasy skarbowej stanu.

Tym razem złamały się obie płaszczyzny przy zwykłym wirażu na wysokości półtora tysiąca metrów. Załoga, składająca się z czterech osób, poniosła śmierć na miejscu, płatowiec uległ zniszczeniu.

Wiadomości te były gromem z jasnego nieba dla Józefa Koszuta i członków koncernu. Akcje stali spadły o dziesięć procent, kilka francuskich i amerykańskich firm cofnęło zamówienia. Tymczasem nastąpiły nowe katastrofy. Nie było tygodnia, aby ktoś nie poniósł śmierci na *trumnach metalowych*, jak zaczęto nazywać samoloty z płaszczyznami o zmiennym profilu.

Część prasy zachowawczej, będącej w opozycji do rządu, podniosła alarm. Napaści jej godziły w rząd pośrednią drogą, wskazując na lekkomyślność ministra spraw wojskowych, zaopatrującego za pośrednictwem odnośnych departamentów lotnictwo wojskowe w *metalowe trumny*, choć katastrof w

wojskowym lotnictwie jeszcze nie było. Jeszcze nie... Prasa oczekiwała ich w naprężeniu. Niemal z niecierpliwością. Gazety niemieckie zaatakowały wprost Koszuta i koncern stalowy. Minęło znów parę tygodni, a sytuacja się nie poprawiała. Rządy kilku państw wycofały samoloty z płaszczyznami Koszuta z użycia. Powszechnie mówiono o nadużyciach i niesumienności dyirekcji, domagano się kontroli nad fabryką i oddania winnych pod sąd. Akcje tymczasem spadały na łeb na szyję. Kilka banków zainteresowanych w przedsiębiorstwach koncernu znalazło się u progu ruiny. Wszystkie niemal zamówienia zagraniczne cofnięto, rząd pod naciskiem opinii wstrzymał wykonanie zamówionych i przyjęcie już gotowych płaszczyzn o zmiennym profilu, choć rządowa komisja kontrolna żadnych niedokładności ani nadużyć w fabryce nie znalazła. Sprawozdanie komisji nie miało żadnego znaczenia wobec nagich faktów. Śmierć lotników więcej znaczyła w opinii ogółu niż pisanina protokołów. Na giełdach zapanowała panika. W parę tygodni później akcje koncernu spadły do pięćdziesięciu procent wartości nominalnej, nie znajdując nabywców. Rada nadzorcza, odbywszy kilka posiedzeń, zażądała odstąpienia od produkcji skrzydeł o zmiennym profilu z początkiem następnego miesiąca. Było to koniecznością, spychającą wprawdzie fabrykę na jakiś czas do rzędu kilkudziesięciu przedsiębiorstw konkurencyjnych, ale ratującą koncern od ruiny. Można było, zmniejszając produkcję, egzystować i wytwarzać zwykle płaszczyzny z lekkiej stali, które nie podlegały tajemniczemu prawom jedyne go dobrego rozwiązania zagadnienia matematyczno-statycznego. Można było jeszcze przewyciężyć trudności finansowe; zdobyć ponownie zaufanie rządu i zagranicy do zwykłych płaszczyzn stalowych i nawet z powodzeniem konkurować z innymi fabrykami w produkcji materiałów budowlanych i wszelkich wyrobów z lekkiej stali. Ale trzeba to uczynić natychmiast, zanim wyczerpią się rezerwy kapitałów koncernu. Wprawdzie rozwój przedsiębiorstwa zahamowany zostanie tym sposobem na kilka miesięcy, a może nawet lat, ale uratuje się to, co już istnieje. Trzeba będzie zwolnić kilka tysięcy robotników i kilkuset inżynierów, obniżyć płace, ale nie będzie się zmuszonym zamknąć fabryk.

Na wszystkie te propozycje i argumenty Koszut przecząco kręcił głową. O jakichkolwiek zmianach nie chciał słyszeć. Sprawdzał raz jeszcze obliczenia, robił próby złamania płaszczyzn, stwierdził, że są dobre, a o wypadkach z nimi w locie miał swoje odrębne zdanie.

--- To sprawka Junkersa --- odpowiedział członkom kontroli. --- Będę z tym walczyć po swojemu. Nie zwolnimy nikogo. Cały mój prywatny majątek oddaję koncernowi; to powiększy rezerwy i pokryje część strat. Resztę wyrównam w ciągu dwóch miesięcy.

Po długiej dyskusji Rada Nadzorcza zgodziła się na termin sześciotygodniowy.

Józef Koszut zaczął działać. Zaangażował pięćdziesięciu pilotów reklamowych dla fabryki, wyposażył ich w samoloty najnowszego typu wyprodukowane jeszcze pod kierunkiem Waldemara, i wysłał za granicę: do Francji, Anglii, Włoch, Rosji, Czech, Hiszpanii, Austrii, Jugosławii, Rumunii, Turcji, Stanów Zjednoczonych, Australii, Japonii, Chin i do kolonii. Zadaniem ich było przekonać rządy państw obcych o wytrzymałości płaszczyzn ze zmiennym profilem, przez wykonywanie na wszystkich lotniskach świata brawurowych akrobacji na samolotach ze stalowymi skrzydłami Koszuta. W ślad za pilotami wysłał detektywów -- którzy mieli zdemaskować agentów Junkersa, gdyby ci planowali jakieś podstępne zamachy na płatowce.

Jednocześnie rozpoczął kampanię giełdową, wstrzymując produkcję skrzydeł o zmiennym profilu do czasu otrzymania nowych zamówień. Zaczął kupować akcje stali przede wszystkim w Niemczech, w

Stanach Zjednoczonych i w Anglii, gdzie stały najniżej. Pierwszego i drugiego dnia nabył ich za pośrednictwem agentów za dwa miliony dolarów. Na trzeci dzień kurs podniósł się o kilka punktów, a po tygodniu akcje stały *al pari*. W ciągu czterech tygodni sytuacja niewiele się zmieniła, kurs akcji, aczkolwiek sztucznie utrzymywany, podnosił się jednak stale. Od pilotów reklamowych nie było złych wiadomości, ale nie było i dobrych; płaszczyzny wytrzymywały świetnie najgwałtowniejszą akrobację, natomiast zamówienia nie nadchodziły. Obawiano się skrzydeł najnowszej produkcji. Te, na których reklamowano fabrykę, pochodziły z dawniejszych zapasów. Jednak reklama zrobiła swoje: zaczęto latać na płatowcach produkowanych przez Koszuta przed pierwszą katastrofą.

Cena tych samolotów i płaszczyzn wzrosła nawet dwukrotnie; były niezaprzeczenie doskonałe.

Tymczasem rezerwy finansowe, pochłaniane przez molocha giełdy, topniały.

Mimo to Koszut kupował nadal wszelkie ilości akcji stali, jakie ukazywały się na rynku, podnosząc kurs codziennie o kilka punktów. To podziałało. Posiadacze akcji koncernu nie chcieli się ich pozbywać, wiedząc, że nazajutrz mogą uzyskać lepszą cenę. Kurs rósł już teraz sam przez się. Ale kapitały były na wyczerpaniu. Nie można było tego ukrywać długo. Krach nieunikniony się zbliżał. Józef Koszut dokazywał cudów energii i wytrzymałości. Odbywane codziennie konferencje z Radą Nadzorczą wyczerpywały go bodaj najwięcej. Postanowił walczyć do ostatka, a walkę tę musiał prowadzić zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz koncernu. Niemal każde jego zarządzenie spotykało się ze sprzeciwem Rady i paraliżowane było częściowo przez jej członków, którzy nie wierzyli w jego zwycięstwo. Na zewnątrz walczył z prasą przeciwną przez oddane sobie pisma, przez urządzenie pokazów, odczytów, przez konferencje w sferach rządowych, bankowych i przemysłowych, o których poparcie usilnie zabiegał. Prócz tego musiał poświęcić wiele uwagi towarzystwu Junkers, które starało się szkodzić mu na każdym kroku, rozwijając za granicą kontrpropagandę w odpowiedzi na jego żywą reklamę lotniczą. Na dwa tygodnie przed terminem wyznaczonym mu przez Radę Nadzorczą dla sanacji koncernu, Koszut otrzymał niewielkie zamówienie rządowe. Fakt ten został natychmiast wyzyskany jako reklama. Jednocześnie, ulegając żądaniom opinii zagranicy, wymienił samoloty reklamowe fabryki na płatowce używane w poszczególnych państwach, zaopatrzone w najnowszej produkcji płaszczyzny nośne o zmiennym profilu.

Dwunastu pilotów zerwało wobec tego kontrakt. Zaangażował innych i podwyższył gaże.

Nazajutrz przyszła wiadomość o śmierci trzech pilotów przy wykonywaniu akrobacji na samolotach z nowymi płaszczyznami wskutek złamania się tych ostatnich w locie.

Wiązania koncernu trzeszczały, wspaniały gmach marzeń naczelnego dyrektora zaczął walić się w gruzy... Wreszcie pewnego dnia uderzył grom.

Józef Koszut został aresztowany pod zarzutem lekkomyślnego spowodowania śmierci kilkudziesięciu ludzi na samolotach zaopatrzonych w skrzydła o wadliwej, niedbale wykonanej konstrukcji.

Było to na tydzień przed terminem wyznaczonym na sanację koncernu. Po dwóch dniach zwolniono go za kaucją, która wynosiła majątek. Prosto z więzienia pojechał do fabryki, gdzie odbywało się zebranie Rady Nadzorczej. Sekretarz powitał go ze wszystkimi oznakami szacunku. Był jednym z nielicznych jego zwolenników do końca. Prócz niego pozostali przy naczelnym dyrektorze inżynierowie laboratorium termochemicznego, związani z nim tajemnicą produkcji i kilkoletnią pracą, oraz trzej dyrektorzy oddziałów. Wszyscy inni woleli stanąć po stronie Rady Nadzorczej, która teraz zdawała się zajmować stanowisko decydujące.

--- Co słytać? --- zapytał Józef.

Sekretarz wzruszył ramionami.

--- Radzą --- odpowiedział. --- Likwidacja fabryki.

--- Co?

--- No tak, zwijają fabrykę skrzydeł i konstrukcji lotniczych zupełnie. Będziemy robić mosty, belki i blachy okrętowe. O panu mówią okropne rzeczy, wymyślają, diabli wiedzą co. Utworzyli radę techniczną, ale dotychczas nie mają kierownika. Nikt z lepszych inżynierów nie chce zająć pańskiego stanowiska, przynajmniej do wyświetlenia sprawy. To przyzwoici ludzie. Wynikła kwestia terminu sanacji wyznaczonego panu przez Radę. Używa on za pięć dni. Do tego czasu żaden z inżynierów nie zgodził się zmieniać pańskich zarządzeń technicznych. Żaden z inżynierów, którym proponowano objęcie stanowiska kierownika, bo reszta... --- machnął ręką.

--- Gdzie się toczą obrady?

--- W sali konferencyjnej. Pan chce tam pójść? --- Nic pan nie zrobi. Oni nie dotrzymają zobowiązania co do terminu.

--- Zobaczymy.

W szarych oczach dyrektora palił się metaliczny blask. Przebiegł korytarz i wszedł do poczekalni. Za drzwiami słytać było beładny gwar, z którego od czasu do czasu wydobywały się głośniejsze słowa.

Koszt bez pukania otworzył drzwi. Jego niespodziewane ukazanie się wywołało konsternację. Zapanowało kłopotliwe milczenie. Naczelný dyrektor podszedł do swego miejsca i poprosił przewodniczącego o natychmiastowe udzielenie głosu.

--- Zawiadamiam Panów --- zaczął z drwiącym uśmiechem --- że jutro o godzinie dziesiątej rano wobec komisji rządowej, do której wchodzi również przedstawiciele przemysłu lotniczego państw obcych i ich **attaché** wojskowi, osobiście przeprowadzę próbę płaszczyzn o zmiennym profilu w locie na płatowcu, który poleciłem zmontować dziś na ten cel w fabryce z części najnowszej produkcji w niczym nie różniącej się od samolotów, na których śmierć poniosło kilku naszych pilotów reklamowych. Samolot zmontowany zostanie również pod kontrolą rzeczonyj komisji. Pomyślny wynik tej próby dowiedzie, że wypadki, które miały miejsce w ostatnim półroczu, nie były spowodowane wadliwą konstrukcją skrzydeł lub niedbałością wykonania, a jedynie skutek jakichś nieznaných bliżej przyczyn niezależnych od fabryki; przyczyn, które muszą być wyjaśnione przez śledztwo sądowe, w każdym razie przyczyn przemijających, a więc takich, które w normalnych warunkach nie wchodzi w rachubę.

...Proszę panów, każda fabryka samolotów przechodzi fale niepowodzeń, które albo ją zmiatają z powierzchni ziemi, albo też, przeminąwszy, umacniają tylko jej stanowisko. Jutro stanowisko fabryki i koncernu zostanie przeze mnie umocnione raz na zawsze. Przypominam panom, że pozostało jeszcze pięć dni do terminu, który mi panowie zostawili na uporządkowanie spraw koncernu i na otrzymanie nowych zamówień. Uprzedzam panów, że z terminu tego nie myślę rezygnować i nie dopuszczę do wydawania przez Radę jakichkolwiek zarządzeń poza moimi plecami do tego czasu. Żegnam panów.

Słuchacze byli tak zaskoczeni, że nie odezwał się ani jeden głos protestu. Józef wśród głuchej ciszy opuścił szybko zebranie. Mimo demonstracyjnej pewności siebie wiedział, że nie zdoła utrzymać swego wpływu i stanowiska dłużej niż przez kilkanaście godzin, tyle mu było trzeba do wykonania ostatecznego decydującego wysiłku.

W tajemnicy przygotował ten swój ostatni atut, rzucając na szalę własne życie i decydując się przy pomocy pozostałych środków dokonać próby płatowca wobec komisji, którą udało mu się ściągnąć do fabryki. Pomimo całej wiary w prawidłowość obliczeń konstrukcji zmiennego profilu był to krok rozpaczliwy, od którego powodzenia zależała przyszłość koncernu i życie jego dyrektora oraz jego dobre imię. Stawiał wszystko na jedną kartę, nie będąc do tego zmuszony: sprawa sądowa, jego aresztowanie, rozwiązanie się koncernu czy bankructwo -- wszystko to nie stanowiło jeszcze ostateczności. Winy mu nie dowiodą -- to było do przewidzenia. Osobisty majątek, który mu pozostał jeszcze, wystarczyłby w zupełności na beztrudne życie, nawet, jeżeliby koncern zbankrutował. A jednak Koszut wolał zginąć wraz ze swym najgenialniejszym wynalazkiem niż przeżyć jego upadek. Przy tym ta próba w razie jej powodzenia stawiała koncern od razu na nogi. Józef zorganizował ją dobrze, potrafił wzbudzić wielkie zainteresowanie wśród dawnych odbiorców w kraju i za granicą, tak że efekt końcowy musiał przechylić ostatecznie szalę zwycięstwa na jego korzyść w razie powodzenia lub pogrzebać fabrykę na zawsze i ostatecznie w razie katastrofy.

Rada Nadzorcza koncernu zrozumiała za późno tę sytuację, do której nie chciała dopuścić za żadną cenę. Zdaniem jej członków naczelny dyrektor zbyt wiele ryzykował. Stawiał na jedną kartę nie tylko życie własne i majątek, ale angażował do niebezpiecznej gry całą przyszłość i egzystencję olbrzymiego przedsiębiorstwa. Jakże mogli mu ulec? Jak mogli dopuścić do rozegrania tej partii między nim a losem, od której wyniku zależał dobrobyt tysięcy akcjonariuszy, członków koncernu i bankierów, był kilku tysięcy robotników? Ale było już za późno. Koszut zwyciężył ich swoją nieoczekiwaną decyzją i szybkością jej wykonania, zaskoczył ich jak dobry taktyk wojskowy i przez swoje zarządzenia zmusił do współdziałania. Odwołać to, co on postanowił i przeprowadził -- znaczyło to przyznać się do niepopelnionych błędów, poderwać ostatecznie moralny i finansowy kredyt odbiorców i rządów. A przecież, bądź co bądź, Koszut już zdołał uzyskać jakieś niewielkie zamówienie dla fabryki, podniósł kurs akcji i nie dopuścił do bankructwa koncernu. Może i ta próba mu się uda. Zresztą -- nie ma innego wyjścia. Niech rozstrzyga los.

Tak unieruchomiona Rada Nadzorcza postanowiła jednak współdziałać z naczelnym dyrektorem. --- Jak ginąć, to już z hukiem --- powiedzieli sobie przemysłowcy i finansisci i... wydali bankiet na cześć komisji. Polał się strugami szampan, świetne towarzystwo nappełniło salony jednego z pierwszorzędných hoteli. Próba samolotu przez naczelnego dyrektora, reklamowana przez wszystkie gazety, była tematem rozmów nie tylko w całej Polsce tego wieczora, ale, rozniesiona przez radio do najdalszych zakątków świata, wywołała wszędzie wielkie poruszenie.

Na lotnisku tymczasem robiono przygotowania do sfilmowania przy pomocy radiokinematograficznych aparatów całego lotu, aby natychmiast wyświetlić go w kilkuset miastach pięciu części świata. Płatowiec przeznaczony do próby, zmontowany wobec komisji rzeczoznawców i przygotowany do lotu, opieczętowano i zamknięto w odosobnionym hangarze, również opieczętowanym. Na trzech innych samolotach montowano aparaty radiokinematograficzne do zdjęć lotu z powietrza. Kilkudziesięciu agentów kinematograficznych, wysłanych przez centrale radiowe, ustawiano na dachach, na wieżach kolei napowietrznej, rozpinając przenośne anteny i jakby pajęczyną oplatając dokoła lotnisko. Korespondenci pism wszystkich niemal narodowości wyczekiwali od wieczora na lotnisku, aby nazajutrz mieć najlepsze miejsca.

Przeszło dwieście samolotów przybyło na pomocnicze lotniska fabryki, przywożąc sportsmenów, milionerów, korespondentów, operatorów kinowych i radiokinowych, przemysłowców, literatów, pilotów i członków Aeroklubu. W hangarach gościnnych brakło miejsca; część samolotów, zwłaszcza wielkie kilkudziesięcioosobowe transportowce musiały pozostać pod gołym niebem. Zjazd i zlot był większy niż na dorocznych konkursach w Paryżu. Członkowie Rady Nadzorczej koncernu w głowę zachodzili, kiedy i w jaki sposób Koszut zdołał osiągnąć takie zainteresowanie, będąc w dodatku przez dwa dni aresztowany.

W ciągu nocy oba miasta wrzały gorączką oczekiwania, która rosła z godziny na godzinę. Niewielu mieszkańców spędziło tę noc w łóżkach. Ze wszystkich stron przybywały nowe samoloty, oświetlone trójkolorowymi latarniami. Fabryka zmuszona była zapalić czerwone sygnały, zabraniające lądowania na jej lotniskach dla bezpieczeństwa. Otwarto lotniska wojskowe, które przyjęły jeszcze 300 płatowców. Stały pod gołym niebem: smukłe francuskie spady obok sopfithów angielskich, goliathy i supergoliathy przerażające swą wielkością obok avionetek, pokraczne, podobne do bestii apokaliptycznych jednopłatowce -- olbrzymy Junkersa błyszczące duraluminiową blachą obok zgrabnych włoskich ansaldów i savoia-verdueciów, pękate fordys, przyczajone jakby do skoku bristole, eleganckie potezy, ciężkie hondley-page'e, wysokolotne demonge'e, breguety, salmsony, ballile, albatrosy, rosyjskie sowwozdfloty z czerwonymi gwiazdami, czeskie sablatniki, dalej fokkery, morany, blerioty... cała ta międzynarodowa gmatwanina płatowców sportowych, pasażerskich, pocztowych, transportowych, które w razie wybuchu wojny zamienia się w ciągu dwudziestu czterech godzin w samoloty myśliwskie, obserwacyjne, bombardierskie i niszczyielskie, aby stoczyć ze sobą walkę nad obłokami lub zniszczyć kraje sąsiednie miliardem pocisków, gazami trującymi i ogniem.

Prócz nich przybyło kilkanaście eskadr wojskowych państw zaprzyjaźnionych. Samoloty ich stały w hangarach, załogi piły za wieczne trwanie aliansu z Polską, patrząc jednak nieufnie na siebie, dopóki wino nie roztopiło konwenansu a młodość nie połączyła szczerze dłoni. Nad ranem przybył prawie ostatni -- weteran lotnictwa *As des as* Pelletier d'Oisy, witany owacyjnie na lotnisku wojskowym pierwszego pułku, zaproszony specjalnie przez Koszuta. Przyleciał na breguecie ze skrzydłami o zmiennym profilu płaszczyzn z lekkiej stali Koszuta, dając tym dowód zaufania i sympatii dla polskiego wynalazcy. Trudno o większą reklamę. Korespondenci, reporterzy, radiotechnicy biegali jak opętani, aby tę wiadomość podać możliwie najprędzej swym pismom i centralom radiowym.

Na lotnisko dyrekcji fabryki Koszuta od świtu płynęły gęste tłumy. Musiano wezwać dodatkowe oddziały policji dla utrzymania porządku i niedopuszczenia żadnych sensacji na pole wzlotów. Gdy i te oddziały nie mogły sobie dać rady, wezwano wojsko. Wśród okrzyków tłumy wmaszerowały szare czworoboki piechoty na plac przed fabrykę, połamały się w długie szpalery i otoczyły kompleks zabudowań koncernu. Tłum witał je przyjaźnie, krzycząc na cześć armii. Od strony Belwederu w otoczeniu szwadronu kawalerii nadjechał powóz Prezydenta i ministra spraw wojskowych. Roześmiały się w słońcu srebrno-amarantowe chorągiewki, kołnierze i czapki szwoleżerów. Tłum krzyczał. Za nimi długi szereg samochodów: komisja i ministrowie.

Tyle nie oczekiwała Rada Nadzorcza koncernu. Zapanowała konsternacja. Ale Koszut przygotował wszystko, o wszystkim wiedział. Jakim cudem ten człowiek, na którym bądź co bądź ciążyły poważne zarzuty, wypuszczony za kaucją z aresztu śledczego, zdołał to wszystko zorganizować i przeprowadzić --

było to tylko jemu wiadomym wysiłkiem energii, wpływów, wymowy. Musiał być pewnym wygranej i pewność ta powoli zaczęła udzielać się tłumom. Jego czarna limuzyna witana była z owacją nie mniejszą niż powóz Prezydenta.

Na 10 minut przed dziesiątą po sprawdzeniu pieczęci otwarto hangar i w obecności komisji wytoczono lśniący płatowiec. Przewodniczący zerwał pieczęcie z płaszczyzn i sterów. Podbiegli mechanicy. Koszut był trochę blady. Pod oczami głębokie cienie po wielu nieprzespanych nocach nadawały jego twarzy wyraz zmęczony, ale oczy błyszczące jasno i energiczne, trochę zacięte usta uwydatniały siłę woli i spokój.

Oparł się na ramieniu mechanika i, lekko dźwignąwszy się w górę, stanął na fotelu gondoli. Spojrzał po tłumie, ogarnął go wzrokiem. Zerwały się oklaski. Wzruszył ramionami.

--- Widowisko --- mruknął. --- Ha, trudno, tak trzeba było.

Zasunął się mocno w skórzane poduszki siedzenia.

--- Kontakt.

Warknęło śmigło i zakreślać zaczęło w powietrzu błyszczące koło. Silnik się wolno rozgrzewał. Gdy termometr wskazał 60°, pilot dał pełen gaz. Płatowiec drgał nerwowo, wibrował, jakby za chwilę miał zerwać trzymające go w miejscu podstawki. Koszut patrzył na licznik obrotów. Wskazówka pokryta masą fosforową posuwała się szybko. Wreszcie stanęła w miejscu. Zamknął dopływ.

--- Na bok.

Mechanicy rzucili się do podstawek, wprawnie wyrwali je spod kół i odrzucili w tył jednocześnie. Pilot przestawił dźwignię zmieniającą profil skrzydeł. Przód płaszczyzn uniósł się ku górze, tył wraz z lotkami opadł o kilka centymetrów na dół, stójki pochyliły się.

Zaryczał silnik, bluzgając dymem spalin. (Do lekkich samolotów nie stosowano jeszcze elektrycznych motorów z powodu ich dużej wagi). Płatowiec potoczył się kilka metrów, pochylił się naprzód i, szarpnięty sterem, wystrzelił w górę niemal pionowo. Cała zaleta płaszczyzn o zmiennym profilu wykazana była w tym starcie; maszyna darła się w górę szybko, zużywając całą siłę motoru na zyskanie wysokości w możliwie krótkim czasie. Ale pilot zmuszał ją do większego jeszcze wysiłku. Nie posuwał się teraz naprzód zupełnie, idąc w górę jak balon. Trwało to 10, 15 sekund. Wreszcie silnik zamilkł. Płatowiec na moment stanął w miejscu, zawahał się jakby, czy wrócić na ziemię, czy też pędzić dalej w przestworza. Potem, jakby się przeraził czegoś, zaczął się cofać, ślizgać się na ogon skierowany wprost ku ziemi, chwiał się w pozycji i ruchu, do których zmuszał go pilot. Pęd zwiększał się, gwizdały linki stalowe, tnąc powietrze -- płatowiec ślizgał się w dół już równo, bez wahań. W tłumie zapanowała cisza. Jeszcze 50, 30 metrów i runie w ziemię... Nie! -- pilot uchwycił go tuż przed nią, ani o metr wyżej, niż to było konieczne dla uniknięcia rozbicia. Znow wzbil się prostopadle w górę i zaczął przerzucać maszynę w loopingach na pełnym gazie. Od loopingów przeszedł do beczek (*tonneau*). Przewijał się z jednej w drugą, podczas, gdy silnik ryczał jak dziki zwierz. Maszyna poziomo prowadzona nie wyżej pięćdziesięciu metrów po zmianie kąta natarcia skrzydeł zyskiwała nieprawdopodobną szybkość. Zrywana raz po raz, to w prawą beczkę, to znow w lewą, warczała wściekle, pokonując płaszczyznami nośnymi szalony opór powietrza. Niosła się nad lotniskiem tam i z powrotem, jak szatan, w krótkich zwojach akrobatycznych figur, z których każda wystarczyłaby, przy tej szybkości i gwałtowności ruchów, do złamania zwykłych skrzydeł z konstrukcji mieszanej.

Płaszczyzny Koszuta wytrzymały wszystko. Stalowe wiązania gięły się i odprężyły niezawodnie. W pewnej chwili pilot wyrwał na pełnym gazie płatowiec w górę, zatoczył łuk i -- runął w prawy korkociąg. W pół drogi, bez żadnego przejścia, zmienił stery. Dźwięknęły linki, zaskrzeczały nagłym zwrotem zdezorientowane stateczniki, płaszczyzny zgięły się lekko, odprężyły, i płatowiec zaczął wirować w lewo.

Komisja przestała wątpić: płaszczyzny o zmiennym profilu ze stali Koszuta wytrzymują największy nawet napór powietrza, są nie do złamania w locie. Wypadki poprzednie musiały zatem być spowodowane czymś innym. Może podpiłowano umyślnie wiązania skrzydeł? Może porozkręcano śruby lub ściągacze linek? W każdym razie działać tu musiał jakiś podstęp, jakaś nie dająca się wykryć wroga koncernowi siła. I kiedy Koszut lądował przed zebranymi tłumami, wykonawszy brawurowe renversement na wysokości dwudziestu metrów -- zerwała się burza oklasków. Tłum został zwyciężony. Junkers poniósł nową porażkę. Zdobyte zostało znów zaufanie przemysłowców, firm i rządów zagranicznych. Szczyt reklamy dla koncernu, świetne widoki rozwoju na przyszłość -- zapewnione. Tak się przynajmniej zdawało obecnym. Tak myślał Koszut, uwalniając się z pasów i wyskakując z maszyny,

Do samolotu podbiegli mechanicy. Pilota otoczyli członkowie komisji, składając mu życzenia. Zaklekotały aparaty kinematograficzne, cisnęli się reporterzy i korespondenci, notując każde wypowiedziane i niewypowiedziane słowo. Józef szedł w kierunku niewielkich trybun, gdzie była urządzona loża Prezydenta państwa. Był roztargniony. Oczekiwał czegoś jeszcze. Mimo całego zaufania do swoich płaszczyzn nośnych niemal dziwił się, że żyje. Spadło nań oszołomienie i huczało mu w mózgu tysiącem dzwonek elektrycznych, przez które przewijał się gwar otaczających.

Więc to już? Więc tak wygląda to wielkie zwycięstwo? --- Cekał, że lada chwila coś się stanie, co zmusi go do podjęcia dalszej walki, dalszego wysiłku.

Stało się.

Dogonił ich główny przedstawiciel Junkersa, należący do komisji.

--- Tam nie wszystko jest w porządku --- powiedział głośno.

Józef wstrząsnął się. Wszyscy stanęli i zamilkli nagle. Załopotana krótką, drgająca sensacją cisza.

--- Prawe skrzydło jest odkształcone i wygięte w tył i w górę. Stwierdzili to przed chwilą pańscy mechanicy. Stawiam wniosek o dokładne natychmiastowe zbadanie płatowca. Później może być za późno! --- dodał z ironicznym uśmiechem. Oczy wszystkie zwróciły się na Józefa Koszuta.

--- Zupełnie słusznie --- odpowiedział.

Zawrócili.

Mechanicy stali bezradnie, patrząc na skrzydła. Tłum, nie rozumiejący o co chodzi, krzyczał i klaskał. Podeszli bliżej. Prawa górna płaszczyzna była zwichrowana w połowie swej długości. Wygięte wierzchnie blachy wyraźnie wskazywały miejsca uszkodzenia. Koszut poczuł, że robi mu się gorąco: --- To było to! W ostatnim renversement poczuł jakby lekkie drgnięcie samolotu, a ślizg na skrzydło był większy, niż się tego spodziewał. --- Tak, to było to...

--- Narzędzia --- zawołał. --- Rozebrać pokrycie płaszczyzn.

Mechanicy pod kierunkiem komisji przystąpili do pracy. Wewnętrzne wiązania obnażały się szybko pozbawiane wprawnymi rękami monterów powłoki z cienkich blach stalowych. Ukazały się dźwigary i żeberkowata konstrukcja górnych płatów. Przez środek prawego biegła regularna rysa w formie litery S rozdzielająca wiązania w miejscach spojeń przez całą szerokość skrzydła, które trzymało się, tylko na

poprzecznych ściągaczach, linkach i stójkach. Każdy większy napór powietrza mógł je oderwać i połamać, powodując katastrofę. Wszyscy byli zaskoczeni. Wiadomość o wyniku komisyjnej rewizji maszyny leciała już po tłumie. Wydostała się na ulicę. Tłum huczał. Powóz Prezydenta, otoczony szwoleżerami, odjechał wśród głuchych pomruków gawiedzi, która napierała na kordon wojskowy, chcąc się dostać na lotnisko. Komisja przystępowała do spisywania protokołu na miejscu. Koszut stał na uboczu sam jeden. Myśl jego pracowała. --- Dziwnym zbiegiem okoliczności -- żył. Gdyby pęknięcie dźwigarów nastąpiło o pół minuty wcześniej, leżałby teraz pod zdruzgotanym płatowcem. Szczęściem złamanie nastąpiło na moment przed lądowaniem. Niewielki opór wytrzymały jeszcze linki, stójki i ściągacze. Ale w takim razie... obliczenia są złe. Co za tym idzie, rozwiązanie zadania statycznego planów konstrukcji -- jest fałszywe. Jest to jedna z odpowiedzi, których jest nieskończenie wiele i to zbliżona do jedynej dobrej, ale nie ta.

A mając to zbliżone rozwiązanie problemu i linie pęknięcia skrzydła, linie jego odkształceń -- można otrzymać rozwiązanie właściwe.

Nagle olśniła go myśl.

Rozpychając obecnych, dotarł do przewodniczącego, który dyktował sprawozdanie.

--- Proszę panów --- zaczął --- proszę panów! Proszę o pół godziny zwłoki dla wyjaśnienia powodów uszkodzenia, które zresztą jest ostatnim uszkodzeniem nośnych płaszczyzn Koszuta. Obecny tu przedstawiciel firmy Junkers potwierdzi moje słowa, że mając do dyspozycji pęknięte skrzydło i jego plan konstrukcyjno-obliczeniowy, mogę bez trudności wykonać konieczną poprawkę, która na przyszłość uniemożliwi takie wypadki. Ale nie o to chodzi. Przypuszczam, że popełniono tu zbrodnię, podstęp ze strony konkurencji. Ten sam, który pociągnął za sobą już tyle ofiar. Chodzi o jego wykrycie, o zapobieżenie dalszym następstwom tego zamachu na życie wielu pilotów. Przypuszczam, że uda mi się wyjaśnić to w ciągu pół godziny, jeżeli zechcą panowie upoważnić pana przewodniczącego i może pana -- zwrócił się w stronę przedstawiciela Junkersa --- do towarzyszenia mi przy wykryciu spisku.

Zgodzono się na półgodzinną zwłokę.

Samolot wepchnięto do hangaru, nałożono pieczęcie. Przeszli wszyscy do biura dyrekcji fabryki. Koszut gorączkował się. Podstawiono samochód.

Wolno przeciskali się przez tłumy zebrane przed fabryką. Dopiero w Alei Lotnictwa można było rozwinąć większą szybkość. Pędzili na złamanie karku, w ostatniej chwili wymijając wozy i przechodniów. W całym pędzie wpadli w ulice Warszawy. Policjanci na próżno dawali sygnały do zatrzymania oszalałego automobilu; mogli tylko zapisać numer.

Nagle szofer zahamował. Stali przed Bankiem Państwa. Brakowało półtorej minuty do zamknięcia wejść dla publiczności. Portier obrzucił ich podejrzliwym spojrzeniem. Dyżurny policjant podszedł, trzymając dłoń na kolbie rewolweru.

Musieli mieć wygląd niezwykle.

Koszut udzielił wyjaśnień. Pokazał swoją legitymację. To wystarczyło. Policjant z uprzejmym uśmiechem wskazał im przejście.

W obecności urzędnika oddziału sejfów Józef drżącą dłonią otworzył pancerne drzwi skrytki i wyjął rulon planów. Rzucił okiem na podpisy.

Podpis był podobny łudzaco. Ale fałszywy. Tak mu się przynajmniej zdawało.

Dla rozstrzygnięcia niepewności postanowił jechać do graficznego rzeczoznawcy sądowego. Przed bankiem policja spisywała protokół z szoferem w sprawie nadmiernej szybkości jazdy. Korzystając z odwróconej uwagi stróżów porządku, wsiedli. Koszut prowadził. Nagle przyszła mu nowa myśl do głowy. Odrzucał możliwość swego przypuszczenia. Ale wracało utarcie. Uległ wreszcie. Skręcił w bok i pomknął w kierunku willi Waldemara. Nikt tam nie mieszkał jeszcze; Józef nie miał czasu tym się zająć.

Otworzył im stary lokaj. Przeszli szereg pokoi i zatrzymali się w gabinecie zmarłego. Koszut manipulował coś przy kominku. Patrzyli na niego zdziwieni. Wtem rozległ się cichy trzask. W ścianie usunęła się część muru, ukazując małą podłużną skrytkę.

--- Brat mój przechowywał tu dawniej plany konstrukcji o zmiennym profilu --- wyjaśnił Józef.

Sięgnął ręką i wyjął rulon zupełnie podobny do tego, który wziął ze sobą z sejfu. Podeszli do biurka. Przewodniczący rozwinął oba rulony. Były identyczne na pierwszy rzut oka, Ale obliczenia okazały się inne. Sprawdzono raz jeszcze podpisy. Różnice pisma wystąpiły wyraźnie. Nie było wątpliwości; plany konstrukcji znalezione na biurku Waldemara po jego śmierci i umieszczone potem w sejfie Banku Państwa -- były fałszowane.

--- Oto cała tajemnica --- rzekł Koszut po chwili milczenia. --- Znalazłszy na biurku brata ten rulon, nie szukałem go już oczywiście w skrytce, a wiedząc, że nie zawierała ona nic prócz tych planów, nie otwierałem jej nigdy dotąd.

--- Nie rozumiem jednej rzeczy --- zagadnął przewodniczący. --- Skąd na biurku brata pańskiego wzięły się te plany, które pan potem umieścił w sejfie?

--- Tego nie wiem. Mogę tylko stwierdzić, że podpisy moje na nich są podrobione, a obliczenia prawdopodobnie -- złe. Wykaże to zresztą śledztwo.

--- Więc fabryka produkowała od czasu śmierci brata pańskiego płaszczyzny nośne według tych planów, które znalazł pan na biurku zmarłego?

--- Oczywiście! Obliczenia wchodzące w grę i sposób wykonania płaszczyzn są bardzo skomplikowane. Błąd, niewielki zresztą, nie dał się zauważyć, a płaszczyzny, tak przygotowane ulegają złamaniu, wskutek przyczyn nie dających się wykryć, tylko w locie. Przy próbach obciążeniowych i statycznych na ziemi zachowują się, jak wykonane według planów oryginalnych.

W takim razie musiał ktoś podsunąć fałszowane plany z zamiarem zbrodniczego uszkodzenia fabryce.

--- Nonsens! --- odezwał się milczący dotąd przedstawiciel Junkersa. --- Skądże ów *ktoś* mógł znać na tyle plany konstrukcji i obliczenia, aby sporządzić niemal zupełnie podobne?

--- To sprawa uboczna. Należy teraz tylko jeszcze raz złożyć panu życzenia z powodu wyświetlenia całej sprawy. Mam nadzieję, że nic już nic stanie na przeszkodzie dalszemu rozwojowi fabryki.

Uścisnęli obaj kolejno dłoń naczelnego dyrektora. Koszutowi zdawało się, że usta przedstawiciela Junkersa skrzywił ironiczny uśmiech.

W dwa lata później byłem świadkiem ostatecznego tryumfu Koszuta.

Wszedł rozpromieniony do swego gabinetu, gdzie oczekiwałem jego przybycia, chcąc mu złożyć sprawozdanie z mojej działalności pilota reklamowego na nowym typie samolotów koncernu.

--- Dziś na giełdzie nowojorskiej kurs akcji stali wynosił 2000 za 100 --- rzekł z uśmiechem do sekretarza. --- Trzeba jeszcze zamówień na 50.000 płaszczyzn, abym mógł zacząć realizację projektów przemysłowych sprzed dwóch lat. Pamięta pan?

Poczułem, że wzruszenie odbiera mi głos. Naczelny dyrektor zauważył w tej chwili moją obecność.

--- Dzień dobry panu, panie Szylling --- rzekł, wyciągając do mnie dłoń. --- Cóż tam słyhać? Wraca pan ze Stanów?

--- Tak jest --- odrzekłem wreszcie. --- Panie dyrektorze, mówił pan o zamówieniu na pięćdziesiąt tysięcy płaszczyzn. Oto jest zamówienie za pośrednictwem moim przez firmę *United Aviaton* na pięćdziesiąt tysięcy skrzydeł. Uzyskałem to przedwczoraj rano i natychmiast przyleciałem do Europy. Żałuję, że nie depeszowałem...

--- Nie ma czego żałować, Zrobił mi pan cudowną niespodziankę. W sam czas! --- wołał ucieszony.

W tej chwili ktoś zapukał do drzwi.

--- Depesza od Junkersa --- powiedział sekretarz.

Koszut skrzywił się.

--- Czego ci chcą?

--- Zamówienie na płaszczyzny nośne o zmiennym profilu --- odczytał Bilski.

--- Ile?

--- Dwa tysiące --- na początek. Obiecują zamówić więcej.

--- Niech pan odpowie, że zamówień od Junkersa nie przyjmujemy --- powiedział wolno Koszut. --- Nie przyjmu-je-my!