

JAN ZUMBACH

OSTATNIA WALKA



DOWÓDCA DYWIZJONU 303

Jan Zumbach

OSTATNIA WALKA

Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód

Przekład: Ryszard Witkowski

OFICYNA WYDAWNICZA
ECHO

ESPADON PUBLISHING

Tytuł oryginału: Mister Brown

Copyright © Gisela Zumbach

Copyright © for the Polish edition by Oficyna Wydawnicza ECHO

Skład i łamanie: Espadon Publishing Sp. z o.o.

Projekt okładki: Jan Szafaryn

Ilustracje: Gisela Zumbach oraz archiwum Oficyny Wydawniczej ECHO

Wydanie to ukazało się jako wspólne przedsięwzięcie Oficyny

Wydawniczej ECHO oraz Espadon Publishing Sp. z o.o.

ISBN 13: 978-83-60786-05-5

Wydawnictwo Espadon Publishing Sp. z o.o.

Warszawa

Od Wydawcy

Autobiografia Jana Zumbacha, którą proponujemy polskiemu Czytelnikowi jest niezwykła, niecodzienna i nieprawdopodobna, ale jak najbardziej prawdziwa. Nie spotkaliśmy się jeszcze z faktem, aby wybitny polski pilot myśliwski, o którego osiągnięciach można mówić z podziwem, po zakończeniu II wojny światowej cierpiał w sensie pozytywnym z powodu osiągnięcia stabilizacji. Jan Zumbach nie znosił statecznego życia, ponieważ brakowało mu latania, przygody i śmiałego ryzyka. Czyżby miał ich za mało w okresie kilkuletniej wojny? W latach powojennych, gdy przestał być żołnierzem lotnictwa, był właścicielem dobrze prosperującej restauracji w Paryżu, bądź dyskoteki lub innego lokalu rozrywkowego.

Gdy tylko nadarzyła się okazja zbliżenia do lotnictwa, porzucał swój dobrze rozwijający się interes i siadał za sterami samolotu. Wówczas był w żywiole, którego mu tak bardzo brakowało. Pośredniczył w zakupach samolotów, dokonywał dalekich przelotów, zaciągnął się jako najemnik i organizował lotnictwo wojskowe w Katandze i w Biafrze. Założył przedsiębiorstwo lotnicze, które niekiedy wbrew obowiązującym przepisom szmuglowało złoto, diamenty lub szwajcarskie zegarki. Szczęścia próbował także na morzu: jako współwłaściciel statku podejmował także próby nielegalnego transportu towarów.

Książka obfituje w opisy wielu niezwykłych przygód, niekiedy graniczących z awanturnictwem. Ale jakże doskonale przemyślanych, niezwykle ryzykownych i nieprawdopodobnych, ale wykonalnych. Decyzje Jana Zumbacha były często zaskakujące, jak w przypadku Katangi i Biafry, ponieważ jego zdaniem służyły słusznej sprawie.

Nasza inicjatywa wydania książki Jana Zumbacha zakończyła się powodzeniem. Zgodę na przekład i druk w naszym kraju wyraziła pani Gizela Zumbach, wdowa po Autorze książki, która wypożyczyła większość zdjęć zamieszczonych w książce. O sukcesie wydania książki zadecydował łańcuch dobrej woli wielu osób. Pomocy udzielił brat Autora, Witold Zumbach, a także mgr inż. Roman Zabiełło, wieloletni kapitan szwajcarskich linii lotniczych Balair, który był łącznikiem między

Wydawcą a panią Giselą Zumbach. Przekładu na język polski podjął się wieloletni pilot doświadczalny mgr inż. Ryszard Witkowski, autor wielu książek oraz licznych artykułów i referatów. Nasz współpracownik, pan Bartłomiej Belcarz w czasie pobytu w Londynie odnalazł kilka dokumentów dotyczących Jana Zumbacha. Zamieszczamy je w załącznikach.

Książka Jana Zumbacha została wydana w 1973 w języku francuskim. W latach następnych przełożono ją na język angielski i niemiecki. Po raz czwarty ukazuje się w przekładzie na język polski. Opinie bowiem jakie otrzymaliśmy były zachęcające do wydania książki w naszym kraju.

Wydawca składa podziękowania pani Gizeli Zumbach oraz tym wszystkim, którzy okazali pomoc przy wydaniu książki.

Spis treści

KSIĘGA PIERWSZA - Zbawca Biafry	8
Wiadomość niezaszyfrowana	8
Jak uprowadziłem samolot	13
Pilot wojskowy do wynajęcia	23
Z bombami nad lotnisko w Makurdi	30
KSIĘGA DRUGA - Wiele dusz w piersi	41
Moja mała Polska	41
Będę lotnikiem	47
Narodziny wojownika	52
Przed promocją oficerską	61
Nieszczęsna wojna obronna	65
Kierunek – do Rumunii i Bułgarii	74
Z Bordeaux do Plymouth	86
Pod niebem Londynu	96
Lądownie na minach	108
Intymne pojedynek	114
Eskortowanie samolotów bombowych	121
Kapitulacja Terschelling	134
Między ziemią i niebem	147
KSIĘGA TRZECIA - Diamenty dla Antwerpii	155
Doręczenie malej paczuszki	155
Przedsiębiorca każdej branży	160
Flyaway & Airspan Travel Ltd.	164
Czas szwajcarskich zegarków	172
Ludzie dla Izraela, złoto dla Palestyny	177
KSIĘGA CZWARTA - Klęski	192
Fałszywy wicekonsul kosztuje 47 tysięcy funtów	192
120 kilogramów złota dla Camp César	199
Pływające papierosy	212
Szwajcarska precyzyjna sałatka	235
Marokańska penicylina	247
Muzyka pop i whisky á gogo	256
KSIĘGA PIĄTA - Latające straszydło	261
Afrykański prezydent w Genewie	261
Katangijski kocioł	274
Wojna w buszu oraz interesy	290

Angolańska kolej	300
Znów wojna	319
Klęska	338
Oszukany na miliony.....	354
Diamenty cesarza Kasai	366
KSIĘGA SZÓSTA - Biafra II. Ostatnia przygoda	376
Komar kasa niszczyciela.....	376
Ropa nie śmierdzi.....	390
Biafrańscy historycy	399
Załączniki	413

KSIĘGA PIERWSZA

Zbawca Biafry

Wiadomość niezaszyfrowana

Rozwarta paszcza rekina z ostrymi zębami, zdobiąca nos naszego samolotu, skierowała się w stronę zwartej masy drzew kauczukowych, przemknęła tuż nad ich koronami i zaczęła się wznosić w stronę niskich chmur, typowych dla pory deszczowej. Można było się tylko domyślać, że nad nimi jest słońce.

Siedzący obok mnie Cady, na miejscu drugiego pilota i radiooperatora, miał swe skośne oczy utkwione w przestrzeń przed samolotem, a na twarzy szyderczy uśmiech; w szeroko otwartych ustach błyszczały zęby. Dziwny chłopak, ten Cady. Żółtek, żółtoskóry Afrykanin, mieszaniec krwi chińskiej i Ibo. Odmiana mieszkańców, której jeszcze nigdy w Afryce nie spotkałem, dopiero teraz, pierwszy raz, w Biafrze. Dotychczas latał tylko na samolotach cywilnych. Zabrałem go ze sobą na chrzest ogniomistrzowski, czyli jego pierwsze prawdziwe bombardowanie.

Tego ranka, 10 lipca 1967 r., naszym celem było nigeryjskie lotnisko Makurdi, dwieście kilometrów na północny wschód od Enugu. Z niego właśnie nigeryjskie oddziały — walczące z Biafrańczykami — otrzymywały zaopatrzenie w broń, amunicję i wszelki inny materiał wojenny. Zadaniem naszym było wykonanie ataku w czasie krótszym niż pół godziny.

W pozbawionym oszklenia nosie samolotu widziałem gruby, pofałdowany kark mego strzelca przedniego; jego prawe ramię połączone było sznurem z moim ramieniem. Najchętniej roześmiałbym się głośno. Ach, gdyby mogli mnie teraz zobaczyć moi kumple z RAF! Mnie, siedzącego za sterami starego, odbudowanego ze złomu pudła, z groźnym malowidłem paszczy rekina pokrywającym kadłub od nosa do skrzydeł, dowodzącego załogą złożoną z Biafrańczyków i bombardującego dżungle!

Już słyszę ich ironiczne komentarze...

Za sobą, gdy się obróciłem, mogłem dostrzec wykrzywioną strachem twarz przypisanego pasami bezpieczeństwa człowieka, który wkrótce miał odegrać rolę pierwszego bombardiera. Inteligentni chłopcy, ci Ibo. Ale czy nie narobią w portki, kiedy trzeba będzie nasze wybuchowe doniczki zrzucić na lotnisko, bronione z pewnością przez kilka dział przeciwlotniczych? Wiedziałem, że na naszą korzyść działać będzie element zaskoczenia, bo zaatakujemy z lotu koszącego i nagle wynurzymy się z lasu. Liczyłem się z tym, że w tych okolicznościach nie będą przygotowani nawet dobrze wyszkoleni biali najemnicy, obsługujący artylerię przeciwlotniczą armii nigeryjskiej.

W minionych dniach zajmowaliśmy się lotami ćwiczebnymi i rozpoznawczymi nad przyjazną nam dżunglą Biafry. Gdy jednak Nigeryjczycy przekroczyli granicę, musiałem zacząć loty operacyjne. Najpierw zaskoczyliśmy małą nieprzyjacielską kolumnę i zmusiliśmy ją do ucieczki, a następnego dnia udało mi się, w zadziwiający sposób, celne trafienie jedną z bomb (o których opowiem dalej) w budynek dawnej szkoły w której znajdował się sztab nigeryjskiego batalionu. Wyrządzone szkody nie były zbyt wielkie, ale tam-tamy biafrańskiej propagandy i biafrańskiego radia natychmiast je zwieliokrotniły. Stosunkowo niewielki sukces bojowy wpłynął na ogromny wzrost mego autorytetu u pułkownika Ojukwu, przywódcy biafrańskiej secesji.

10 lipca 1967 r. zacząłem jak najbardziej pokojowo o dziewiątej rano. Tu bowiem prowadzi się wojnę w godzinach biurowych. Początkowo byłem tym oburzony ale później zrozumiałem w czym rzecz: czarni zabobonnie boją się nocy, walczą dzielnie tylko wtedy gdy dobrze widzą przeciwnika. Nawet na lotnisko moja załoga przyjechała dopiero tuż przed dziewiątą; chłopcy wysiedli z autobusu niczym stenotypistki i urzędnicy, którzy mają po przybyciu do biura ostemplować swoje karty

Leżałem w miękkim fotelu na parterze wieży kontroli lotów i obserwowałem kątem oka jak mechanicy męczą się przy komorze bombowej mojej karykatury B-26. Nagle z okna wieży wychyliła się głowa człowieka wołającego:

– *Mister Brown, Mister Brown*, niech pan przyjdzie na górę. Dzieje się coś komicznego.

Poszedłem na drugie piętro: szef kontrolerów zaprosił mnie, abym zajął miejsce przed radiostacją.

– Lagos śle niezaszyfrowane meldunki do Makurdi – wyjaśnił. – Podsłuchujemy je.

Z radia płynęły jednak tylko informacje o pogodzie: jest niezmiennie dobra, więc dlaczego wiadomości te miałyby być dla mnie ważne właśnie dziś? Już chciałem ruszyć ku schodom, gdy wśród trzasków usłyszałem informację, wypowiadzaną nosowym głosem, która mnie zatrzymała.

– Lagos do Makurdi, Lagos do Makurdi. Przygotujcie się na przyjęcie trzech zagranicznych samolotów transportowych z materiałem wojennym. Przewidywany czas przylotu: godzina dziesiąta. Potwierdźcie odbiór.

Nie mogłem uwierzyć własnym uszom. Informacja niezaszyfrowana i w dodatku po angielsku!

– Co za durnie! – zachichotałem cicho – Nie zdają sobie sprawy, że te ich meldunki wojskowe mogą być przez każdego podsłuchane!

Mój zegarek pokazywał godzinę 9.05. Zatelefonowałem natychmiast do sztabu komendanta Biafrańskich Sił Powietrznych i odbierającego telefon wprowadziłem w szczegóły operacji, którą zamierzałem przeprowadzić.

– OK? – zapytałem tonem nieznoszącym sprzeciwu.

– OK – odpowiedział z ociąganiem wyraźnie przestraszony młody oficer.

Nie miał on najmniejszego pojęcia o lotnictwie wojskowym, ale w mig zdał sobie sprawę, że w zaistniałej sytuacji jego jedyną rolą jest danie mi wolnej ręki. Natychmiast przywołałem pierwszego mechanika.

– Ono, przygotuj natychmiast samolot do lotu! Startujemy za trzydzieści minut!

Następnie zwróciłem się do osłupiałego Cady'ego i przekazałem mu zadanie:

– Zbombardujemy Makurdi.

– Ależ, *Mister Brown*, Makurdi jest zbyt daleko – wykrzyknął wyraźnie wstrząśnięty.

– Popatrz z nawigatorem na mapę i nie bądź tchórzem! – odparłem. – I do pomocy weź maszynkę do liczenia. Stąd to zaledwie czterdzieści minut lotu.

Obawy mojego drugiego pilota, jak i pozostałych członków załogi, operetkowego bombardiera i równie operetkowego strzelca pokładowego, brały się ze świadomości, że z czterdziestu minut lotu do celu i takich samych czterdziestu minut lotu powrotnego, po trzydzieści minut lecieć będą musieli nad nieprzyjacielską Nigerią. Wiedzieli dobrze, jak prawdziwa jest plotka o tym, że w Afryce mało kto przejmuje się Konwencją Genewską. Wzięty do niewoli jeniec stawał się, z zasady, tylko sparaliżowanym strachem manekinem, poddawanym mękom, w porównaniu z którymi tortury trybunałów inkwizycyjnych były objawami miłości bliźniego. Aby dodać sobie odwagi, wszyscy zaczęli gorączkowo sprawdzać swoje pistolety i karabiny maszynowe.

– *Mister Brown, telefon!*

Był to komendant Biafrańskich Sił Powietrznych.

– *Mister Brown* – zwrócił się do mnie uprzejmym głosem dobrze wychowanego człowieka. – O pańskiej operacji powiadomiłem pułkownika Ojukwu. Zgadza się na nią i daje panu rozkaz zniszczenia wroga. Jest przekonany, że pański atak bombowy wywoła w nigeryjskiej armii panikę, wykazując, że siły powietrzne Biafry zdobyły przewagę w powietrzu!

(Czysta farsa! Wspomniane siły powietrzne składały się wyłącznie z mojego Douglasa B-26, starego, dwusilnikowego amerykańskiego bombowca, który pilotowałem osobiście, usiłując wyszkolić przy okazji załogę tubylczą. Zwroty: „siły powietrzne” i „panowanie w powietrzu” były idee fix pułkownika Ojukwu).

Potwierdziłem przyjęcie rozkazu komendanta Biafrańskich Sił Powietrznych do wiadomości. Wyjaśniłem ponadto, że zamiarem moim jest nadlecieć nad lotnisko Makurdi trzydzieści minut po lądowaniu zagranicznych samolotów, w chwili gdy będą one prawdopodobnie napełniać zbiorniki paliwem, przez co skutecznie utrudnię im odlot.

W oknie wychyliła się ponownie czarna głowa szefa kontrolerów:

– *Mister Brown*, dalsze meldunki!

Pobiegłem na góre do wieży kontroli lotów. Usłyszałem korespondencję po angielsku:

– DC-3 Nigerian Airways (numer rozpoznawczy taki a taki) do lotniska Makurdi. Nasz ETA (przewidywany czas przybycia) na wasze lotnisko: 10.15. Koniec.

I odpowiedź:

– Makurdi do DC-3. W porządku.

Wiedziałem więcej niż mogłem przypuszczać. Wszystko przebiegało, jak założyłem. Wydałem moim sześciu ludziom rozkaz zajęcia miejsca w samolocie. Byli to: drugi pilot i radiotelefonista, nawigator, dwóch strzelców pokładowych i dwóch bombardierów.

Sytuacja stała się poważna 10 lipca 1967, a zaczynałem go pokojowo. Cztery dni wcześniej Nigeria rozpoczęła otwartą wojnę o odzyskanie zbuntowanej, małej prowincji Biafry, która miała czelność rzucić jej wyzwanie, ogłaszaając niezależność. Kiedy w czerwcu znalazłem się w Enugu, stolicy secesji, wiedziałem tylko, że mały naród znalazł się w niebezpieczeństwie eksterminacji. Wiedziałem też, że małe, zbuntowane państewko Biafra było stosunkowo bogate, ze względu na ropę, czyli pieniądze płacone przez Shella i BE. Wiedziałem wreszcie i to, że to bogactwo umożliwiło mu zwerbowanie za granicą pomocy wojskowej. Ale w czasie, kiedy lądowałem swoim B-26 na drodze startowej lotniska Enugu, konflikt nigeryjsko-biafrański ograniczał się tylko do potyczek w dżungli. Tak mi się przynajmniej zdawało. Mój demobilowy bombowiec wykonywał więc zadania transportowe. Moja nowa afrykańska przygoda pod żadnym względem nie miała jeszcze cech poprzedniej, kiedy to Moïse Tshombé, dyktator Katangi, już na początku zakontraktował mnie jako dowódcę swego lotnictwa wojskowego.

Tu zdarzenia następowały jedno po drugim. Zupełnie empirycznie, jednym słowem po afrykańsku, jedno dawało impuls do zaistnienia następnego.

Jak uprowadziłem samolot

Dwa miesiące wcześniej, w Paryżu, myśl o tym, że po Katandze raz jeszcze zostanę uwikłany w afrykańską wojnę, była mi jak najbardziej obca.

Zbliżało się kolejne zawiłe wydarzenie, jedno z wielu, od których rojło się w moim życiu od dnia, kiedy to w Polsce postanowiłem szukać swego szczęścia w powietrzu. Jak bardzo moja biedna mama, która od śmierci ojca była głową rodziny, starała się, całym swoim autorytetem, przeszkodzić mi w zostaniu pilotem; powinienem jej zdaniem, podobnie jak moi bracia, zająć się po prostu zagospodarowywaniem majątku, którego nasz szwajcarski dziadek dorobił się na handlu zbożem. A przecież bywają ludzie, którzy tylko wtedy czują się dobrze, gdy muszą wygrzebywać się z najgorszych trudności. Należałem do nich, brak kłopotów zawsze mnie gniewał. Spokojne życie budziło we mnie trwogę. Z wędką w ręku, patrząc na spławik kołyszący się na wodzie, nie byłbym w stanie spędzić ani jednego dnia – co ja mówię! – nawet jednej godziny!

Ten wrodzony niepokój, który odczuwałem w latach dorastania, oczekując na dojrzenie zbóż, na podniesienie się kur znad zniesionych jajek, na cudowne pojawienie się czegoś interesującego na moim biurku, przy którym zasiadałem całymi dniami, stanowił ostatecznie jedyne wyjaśnienie i usprawiedliwienie mojej nieustannej aktywności, jak i konkretnie mojej obecności w Biafrze – w chwili, gdy w dżungli, nad którą właśnie leciałem, zaczynało się wzajemne obcinanie głów, rąk, nóg i genitaliów. Ale tu, inaczej niż pięć lat wcześniej w Kongo, żadne siły ONZ nie próbowaly nawet rozdzielić wrogich sobie stron.

Jak się zaczęło? Otóż wiosną 1967 spotkałem na Champs-Elysées w Paryżu starego przyjaciela, którego będę nazywać Pierre Follorey. Poznaliśmy się podczas wojny w Wielkiej Brytanii. Po oswobodzeniu Francji pracował krótko jako dziennikarz. Później poświęcił się interesom, konkretnie przemytowi broni. Od zakończenia naszej przygody w Katandze (do której powróć dalej) widywaliśmy się rzadko. Teraz zapytał mnie bez owijania w bawełnę:

- Czy mógłbyś mi sprzedać bombowiec?
- Oczywiście – odparłem.

Cóż mogło być bardziej naturalnego niż handel bombowcami na Champs-Elysées w piękny wiosenny poranek? – pomyślałem i po chwili zapytałem:

- Na kiedy go potrzebujesz?
- Sprawa jest pilna.
- Jeśli tak, dostarczę ci go bez zwłoki.

Jeszcze przed południem tego samego dnia pojechałem do Brétigny-sur-Orge, czyli na jedno z tych lotnisk w okolicy Paryża, na których funkcjonowały targowiska wycofanych ze służby amerykańskich samolotów wojskowych. Tam, w cenie 25 000 dolarów, znalazłem B-26, który wydawał mi się być dobrze utrzymany. Pewne ciekawe znaki zdradziły mi, że samolot był używany w boju zaledwie kilka razy. Już dawno temu został we Francji zdemobilizowany i miał tylko tę wadę, że był przestarzały; przy wglądzie do dokumentacji odkryłem, że stosowano go do cechowania radarów. Dlatego, między innymi, typowy nos z plexiglasu zastąpiono w nim skorupą z aluminium. Pomijając jednak ten drobiazg, samolot był całkowicie do przyjęcia. Po południu sprzedałem go Folloreyowi za 35 000 dolarów, on zaś oddał go w ręce swego klienta za 80 000 dolarów. Ten z kolei, jak się później dowiedziałem, przekazał samolot do rąk bliżej mi nieznanego zamawiającego za... 320 000 dolarów. Co do mnie, to ja angażując się, jakże często, w ryzykowne sprawy, nigdy się zbyt drogo nie ceniłem. Tym razem też transakcja była dla mnie tylko jedną z wielu, jaką zawierałem w moim zawodzie. Owego wiosennego dnia 1967 nie spodziewałem się więc po niej nic więcej, jak tylko zysku 10 000 dolarów. Ale jak się okazało, miało to następstwa.

Będący przedmiotem handlu B-26, mimo swego naprawdę dobrego wyglądu, nie był jednak w stanie, bez dokonania na nim kilku przeróbek, ucieścić oka swego ostatniego (znajdującego się gdzieś w oddali) nabywcy. Toteż poleciął on najpierw do amerykańskiego składu części zamiennych w Belgii, gdzie został nieco uszlachetniony i wyposażony w niezbędne w nawigacji urządzenia radiowe. Po tej operacji przyszedł

ponownie Follorey, tym razem w towarzystwie eleganckiej, czarnoskórej i bardzo dyskretnej osobistości; człowiek ten poprosił mnie, abym zechciał przeprowadzić samolot do miejsca przeznaczenia. Trasą nieco okrężną... Poczułem, jak budzi się we mnie ów diabełek, który nigdy nie pozwalał mi zażywać zbyt długo spokoju w mojej dyskotece na Champs-Elysées. Kto choć raz, z radością, zakosztował życiowej przygody, wyczuwa na kilometr szansę jej ponowienia...

Nie trwało więc długo, jak uzgodniliśmy co następuje: zmodyfikowany samolot przeprowadzi do Lizbony pilot belgijski, tam ja przejmę płatowiec i tam też otrzymam wskazówki co do ostatecznego miejsca przeznaczenia.

Trzy tygodnie później Pierre Follorey odszukał mnie w hotelu „Ritz” w stolicy Portugalii, tam się bowiem zatrzymałem. On natomiast po przybyciu wynajął sobie apartament nawet jeszcze bardziej luksusowy niż mój. Wieść o jego przyjeździe rozeszła się zresztą szybko w kręgach działających w Lizbonie szmuglerów broni. Przez całe dni odbywała się w apartamencie Folloreya istna procesja interesantów (niektórych rozpoznawałem). Prowadzono liczne negocjacje, z których niektóre kończono kilkoma chłodnymi słowami, inne mocnym uściskiem dłoni. Jestem przekonany, że tego o czym dyskutowano w apartamencie nr. 208, nie domyślali się chyba tylko chłopcy z chóru, maszerującego pod naszymi oknami z procesją z okazji Dnia Wniebowstąpienia. Zacząłem stopniowo gruntownie się nudzić, ale wreszcie nadeszła oczekiwana wiadomość, że B-26 wylądował na lotnisku w Lizbonie. Dopiero wtedy Follorey i wspomniany już czarny gentleman, który wciąż bardzo zwracał uwagę na zachowanie swego nazwiska w tajemnicy, ale który miał przy sobie ogólną sumę dolarów, przekazali mi cel mojego zadania (w tym czasie już się o nim dowiedziałem...):

– A więc słuchaj. Twoja taksówka formalnie stanowi własność rządu Gabonu. Papiery, które są w pełni wiarygodne, mówią, że przeprowadzasz samolot do Libreville, gdzie ma być użyty dla prac aerofotogrametrycznych. W rzeczywistości samolot jest kupowany przez tego pana. Reprezentuje on pułkownika Ojukwu, który jest, jak wiesz,

szefem Biafry. Ponieważ jednak jego rząd nie jest jeszcze uznany przez inne kraje, Biafra nie może występować jako państwo prowadzące wojnę i otrzymać zezwolenie na zakup materiału wojennego. Kapujesz?

– Wiem, wiem. Stara, wciąż powtarzana śpiewka.

– No to pięknie. Polecisz więc do Gabonu via Nigeria. Na trasie zasymulujesz defekt, albo coś podobnego, i wylądujesz na lotnisku najbliższego miasta w Biafrze, mianowicie w Port Harcourt. Przedtem przekażesz umówione hasło. Tekst poda ci *Monsieur*.

Wszystko pięknie, tylko że ja nigdy w życiu nie pilotowałem B-26.

Ach nie, szczególnie mnie to nie niepokoilo. Wprawdzie byłem pilotem myśliwskim, nie bombowym, ale w czasie wojennych lat w Wielkiej Brytanii, gdy tylko miałem na to czas, starałem się polatać na wszystkim, co tylko podwinęło się pod rękę, od samolotów szkolnych, przez obserwacyjne, transportowe, bombowe do wodnosamolotów; obsługa dużego samolotu nie była mi więc obca. Kiedy raz obliczyłem, okazało się, że pilotowałem blisko sto różnych typów samolotów. Przed wyjazdem z Paryża do Lizbony kupiłem ponadto książeczkę pt. *How to be a pilot of B-26* (Jak być pilotem B-26) i do czasu przylotu naszego bombowca miałem, siłą rzeczy, okazję dokładnie ją przestudiować. Dała mi ona dostateczną wiedzę o instalacji elektrycznej samolotu, układach zasilania silników i wielu innych szczegółach B-26. Gdy więc belgijski pilot przekazał mi samolot spędziłem całe przedpołudnie na zaznajomienie się ze sterami i kiedy do Lizbony przybył Francuz, który podróż miał odbyć ze mną jako drugi pilot, nie wspomniałem mu ani słowa, że ten wielki samolot będę pilotować po raz pierwszy w życiu...

Tak więc 26 czerwca 1967 wystartowałem z Lizbony i całkowicie normalnie wykonałem międzylądowania, najpierw w Dakarze, a następnie w Abidżanie na Wybrzeżu Kości Słoniowej. Kiedy wreszcie, na kwadrans przed końcem ostatniego etapu, zobaczyłem na horyzoncie kolosalną płataninę łączących się ze sobą wodnych koryt delty rzeki Niger, nadałem przez radio umówione hasło:

– *Uncle Michael, Uncle Michael, here is Johnny, here is Johnny, the friend of Cousin Peter; the friend of Cousin Peter I need the landing on your airport*¹

Dwukrotnie powtórzyłem tę transmisję, która miała mi otworzyć swobodę dolotu na znajdujące się w rękach Biafrańczyków lotnisko Port Harcourt. Wkrótce otrzymałem oczekiwana odpowiedź:

– *Uncle Michael is waiting for you, Uncle Michael is waiting for you*² ... Kiedy już kołowałem wzdłuż drogi startowej Port Harcourt, nie mogąc wyjść z podziwu dla panującego tu (tak niezwykłego w Afryce) porządku, uświadomiłem sobie, że po raz pierwszy w życiu uprowadziłem samolot. Dokonałem tego bez pistoletu w ręku i bez gróźb, ale w końcu to przecież do rąk rebeliantów oddawałem bombowiec (wprawdzie raczej potencjalny) noszący oznakowanie neutralnego kraju.

(Wyobrażam sobie, jak zdziwieni byliby ludzie z rządu Gabonu, gdybym dostarczył im na lotnisko w Libreville kartograficzny samolot, którego nigdy nie kupili – zakup odbył się przecież bez ich wiedzy, z wykorzystaniem skrytki pocztowej, należącej do fikcyjnego właściciela).

Witali mnie roześmiani, uprzejmi biafrańscy oficerowie, ubrani w mundury brytyjskiego kroju. Dla pozoru odegrali równocześnie komedię zatrzymania. Odbyło się ono w... restauracji portu lotniczego, gdzie, przy obfitej zastawionym stole komendant bazy opowiedział mi z jaką nadzieję i niecierpliwością czekał na mój przylot urzędujący w Enugu rząd Biafry i jak niecierpliwość ta narastała w miarę otrzymywania coraz dokładniejszych danych o przygotowaniach Nigeryjczyków do stłumienia buntu Biafry. Tymczasem moje opóźnienie było już tak poważne, że ton depesz z Enugu zdradzał coraz większe zaniepokojenie.

– No tak – wyjaśniłem – ale w Lizbonie czekałem cały tydzień, a więc o wiele dłużej niż zakładałem, na zabudowanie w kabinie dodatkowego zbiornika paliwa, umożliwiającego lot na odległość ponad siedmiu tysięcy kilometrów. Dodatkowe spóźnienie wynikło też z błędów nawigacyjnych, w Afryce nie do uniknięcia. Poza tym, musiałem czekać na przybycie mojego francuskiego drugiego pilota. Prócz tego pieniądze potrzebne na pokrycie cła, opłacenie tranzytu, zaopatrzenie i zakwaterowanie podczas podróży nie zostało przekazane tak szybko jak się tego spodziewałem.

Znajdowaliśmy się w budynku portowym, który mimo mniej luksusowego wystroju przypominał mi Le Bourget. Gdy kończyliśmy

trzecią kolejkę whisky, do komendanta bazy podszedł żołnierz z depeszą z Enugu. Wynikało z niej, że żądają, abym się tam jak najszybciej zgłosił.

Nie zdawałem sobie wówczas sprawy jak dalszy rozwój wydarzeń wpłynie na mój los. Aż do chwili lądowania w Enugu, po 35-minutowym locie z Port Harcourt, uważałem siebie tylko za człowieka wykonującego transportowe zlecenie o dość specyficzny charakterze, jako że uprowadziłem samolot, który miałem dostarczyć prawowitemu rządowi. Mój francuski drugi pilot (którego nazwisko przemilczę) oświadczył wyraźnie, że będzie mi towarzyszyć tylko w locie w jedną stronę, nie przyjmie w Afryce żadnej kolejnej propozycji i natychmiast po lądowaniu samolotu w Port Harcourt (gdzie Biafrańczycy go zajęli, uniemożliwiając dalszy lot do Gabonu) i otrzymaniu czeku wróci do domu. Ja żadnych emocji nie odczuwałem; do afrykańskich niespodzianek już przywykłem.

W Enugu, na czyściutkim lotnisku, zostałem powitany przez grupę biafrańskich oficerów, którzy wyglądały równie brytyjsko, jak ich koledzy z Port Harcourt. Znajdował się wśród nich adiutant pułkownika Ojukwu, który poinformował mnie, że jego szef znajduje się obecnie w podróży inspekcjnej w Onitsha przy granicy z Nigerią. O moim przybyciu powiadomiono go telegraficznie i wieczorem ma być z powrotem. Na razie czarna luksusowa limuzyna zabrała mnie do „Grand Hotel Presidential” w Enugu, gdzie zarezerwowano dla mnie przytulny apartament. Tam adiutant przekazał mi czek na cztery tysiące dolarów, czyli sumę uzgodnioną za moją usługę transportową.

Po bardzo smacznej i obfitej kolacji, setnie zmęczony długą podróżą, wcześnie ułożyłem się wygodnie w łóżku. Zaledwie jednak zasnąłłem, kiedy, gdzieś koło jedenastej wieczorem, gwałtownie obudził mnie telefon. Portier zapowiadał wizytę adiutanta Ojukwu; za chwilę wszedł do w pokoju i rzekł bez ogródek:

– Przyjechał pułkownik. Bardzo się cieszy, że pan tutaj już przyleciał. Życzy sobie natychmiastowego spotkania z panem.

Byłem dość zaspany, ale co było robić, ubrałem się.

Przy wejściu do zatopionego w półmroku rozległego parku, otaczającego budynki rządowe, stojący na straży żołnierz, zamiast

przepisowo zażądać ode mnie oddania pistoletu (aby następnie powiesić go na gwoździu w dyżurce), przywitał mnie, szeroko uśmiechnięty, słowami:

– *Welcome, Mister Brown!*³ – Wieść o moim przylocie rozeszła się bardzo szybko.

Ojukwu wyszedł na moje spotkanie do hallu swej posiadłości. Na jego okrągłej, naznaczonej zmęczeniem twarzy, można było natychmiast dostrzec oznaki typowej dla mężów stanu energii, przyjaznej, ale i zdecydowanej. Uścisnął mi uprzejmie rękę i przeprosił, że spotkanie odbywa się w tak niezwykłej porze. Nie mógł sobie jednak pozwolić na odkładanie przyjemności poznania... tego sławnego *Mister Browna*, który dostarczył pierwszy samolot moich przyszłych sił powietrznych. Przedstawił mi następnie dwóch wyższych oficerów, którzy postępowali za nim jak cień. Jednym z nich był szef sztabu, drugim zaś komendant dywizji stacjonującej wokół Enugu. Nie było czasu na zapytanie dlaczego dwóch tak wysokich rangą oficerów musiało być obecnych na odbywającym się o północy spotkaniu z prostym pilotem, bo Ojukwu wziął mnie uprzejmie pod rękę i poprowadził do salonu, gdzie stał stół z jedzeniem i napojami. Po hotelowej kolacji nie byłem głodny, toteż zjadłem niewiele, ale i gospodarz nie objawił apetytu. Przyjacielskie zaproszenie nie było więc zaproszeniem tylko na nocny posiłek.

Dla tak niezmordowanych ludzi zawsze miałem sympatię. Gospodarza polubiłem od pierwszego wejrzenia. Sen natychmiast uleciał.

Ojukwu przytrzymał mnie u siebie do trzeciej nad ranem i opowiedział mi o przejmującej sytuacji swego kraju. Jego proroczy obiektywizm wywarł na mnie silne wrażenie. To, co usłyszałem, było jak najdalsze od propagandowego wykładu. Nie przemilczał nic ze słabości państwa, które chciał stworzyć po oderwaniu od Nigerii. Od chwili, kiedy wszedłem do salonu, aż do momentu, kiedy Ojukwu wprowadził mnie do swego wytapowanego mapami gabinetu, nie miałem najmniejszego pojęcia o tragedii, której chciał zapobiec i która, rok później, miała poruszyć sumienia wielu ludzi na świecie.

– Zapewne pan tego nie wie, ale to dzięki Biafrze Nigeria stała się

jednym z najbogatszych krajów Czarnej Afryki. To nasz kraj, nasza ropa, nasze pokłady węgla i zasoby rudy żelaza i cynku oraz nasze rolnictwo składało się na więcej niż połowę przychodów państwa nigeryjskiego, a przecież obszar naszego kraju i jego liczba ludności to tylko siódma część całości.

Jestem przekonany, że dla lepszego zrozumienia tego, co nastąpiło później, muszę choćby krótko, ale wiernie powtórzyć to, co mi pułkownik Ojukwu wyłożył w czasie pierwszej nocy pobytu w Biafrze.

A więc, podobnie jak były Kongo Belgijskie i wiele innych krajów Afryki, Nigeria była jednolitym, monolitycznym organizmem tylko z łaski rządzącego tu kiedyś mocarstwa kolonialnego – w tym przypadku Wielkiej Brytanii. W rzeczywistości Nigeria, mająca obszar równy powierzchni Francji i Niemiec razem wziętych, jest zamieszkała przez około dwieście pięćdziesiąt grup etnicznych, różniących się między sobą głęboko ze względu na język i obyczaje, jak również na stopień rozwoju cywilizacyjnego. Do najbardziej znaczących grup narodowościowych zaliczają się członkowie plemienia Ibo; zawsze wyróżniali się oni wyższym stopniem kultury i bardziej błyskotliwą inteligencją. Zwano ich Żydami Afryki, gdyż utrzymywali z europejskimi zdobywcami ścisłe więzy, dzięki czemu obsadzali większość odpowiedzialnych stanowisk w administracji państwa, w szkolnictwie, handlu i w armii, choć Ibo liczyło tylko osiem milionów z pięćdziesięciu ośmiu milionów ludności Nigerii.

Do tego dochodziło jeszcze i to, że w przeciwnieństwie do mahometanowskich trzynastu milionów lud Hausa na północy i takich samych trzynastu milionów ludu Joruba w centrum i na zachodzie kraju, będących w większości wyznawcami animizmu, Ibo – to chrześcijanie. Jako aktywiści polityczni pierwsi w Nigerii założyli partię polityczną, która stanęła na czele walki przeciwko brytyjskim władzom kraju. Pewnym paradoksem było to, że wykorzystywali przy tym wykształcenie uzyskane w brytyjskich szkołach – najbardziej zanglikanizowani Ibo okazali się w rzeczywistości największymi patriotami.

Nie wszyscy Ibo okazali się jednak pełni tylko zalet. Posiadana przez nich intelektualna przewaga nad przeciętnymi mieszkańcami kraju i ich

mocna pozycja w aparacie administracyjnym budziła u wielu nieukrywaną żądzę władzy. Ci Ibo, którzy w centralnych i północnych rejonach Nigerii zajmowali eksponowane stanowiska, byli bardzo często znienawidzeni.

W roku 1966, a więc w sześć lat po uzyskaniu przez Nigerię niepodległości, ton w kraju nadawali Ibo. Wtedy właśnie doszło do pierwszej i najbardziej krwawej afrykańskiej nocy św. Bartłomieja: ludzie z plemienia Haussa wymordowali trzydzieści tysięcy Ibo! Doniesienia prasy zagranicznej mówiąły o masakrze, ale na europejskich czytelnikach, którzy stosunkowo niedawno przeszli krwawą łazienkę II wojny światowej, nie zrobiły one większego wrażenia; chodziło przecież o jakieś niezrozumiałe porachunki międzylemienne.

W owym czasie pułkownik Ojukwu był gubernatorem prowincji Biafra, ojczyzny plemienia Ibo, czyli prawnym, oficjalnym przedstawicielem na tym terenie rządu federalnego urzędującego w Lagos. Podjął on próbę, prowadząc szerokie dochodzenie, ustalenia i ukarania winnych tego strasznego pogromu. Nadaremnie. Na przeszkodzie stanęło stanowisko przebiegłych, zakłamanych i nieugiętych przywódców, którzy właśnie przechwycili władzę w Lagos. Czy mógł więc dalej być ich reprezentantem, tu na miejscu w Enugu, wśród ofiar tych ludzi, członków plemienia Ibo, swych plemiennych braci? Sam przecież był Ibo.

Nie byłem zaskoczony usłyszанныm raportem. Przecież wcześniej spędziłem kilka lat w Kongo. Tam też plemiona zabijały się wzajemnie, w ślepej furii i w sposób niewiarygodnie okrutny i morderczy. Pamiętałem dobrze, jak o tym bez końca rozprawiali Murzyni.

W tym punkcie opowieści twarz pułkownika wykrzywił grymas dzikiej nienawiści. Do tego momentu z ust jego płynęły starannie dobierane angielskie słowa, układane w typowe brytyjskie, ostrożne sformułowania typu „Wydaje mi się, że...”, „Niestety, obawiam się...” czy też „Zakładam, iż...”. Nie wahał się nawet – rzadkość u afrykańskiego przywódcy – mówić także i o wadach swego plemienia. Teraz, wygrażając ogromnymi pięściami, warczał:

– Zniszczę bombami nawet ich wioski, w których nikt z naszych nie

został zamordowany! Wszystko u nich ma pójść z dymem!

W jednej chwili pękła warstewka kultury, jaką na tego czarnego nałożyły studia historii w Oxfordzie i ukończenie brytyjskiej szkoły oficerskiej w Sandhurst. W jednej chwili stało się dla mnie jasne, jak cieniutka była demonstrowana wobec mnie maska uprzejmości, która sprawiła, że od pierwszego kontaktu w Port Harcourt poczułem dla Biafrańczyków tyle sympatii. Wysoka inteligencja Ojukwu sprawiła jednak, że zorientował się bardzo szybko, iż wprawił mnie w zakłopotanie.

– Tak – ciągnął dalej swój wywód, ale już spokojniej – dziś wolno nam być tylko wojownikami. Rozmawiałem z panem otwarcie i będę tak czynić nadal. Ibo są najlepszymi w Nigerii technikami naftowymi, są najlepszymi organizatorami i administratorami, ale mimo swych zalet nie są dopuszczani do rządzenia Nigerią. Muszą więc mieć swoją własną ojczyznę, niepodległą Biafrę! Tu ich życie jest bezpieczne. Zagraniczne towarzystwa naftowe i inne, które eksplotują nasze zasoby, płacą nam dostatecznie dużo, aby możliwe było sfinansowanie uzbrojenia naszej armii. Zbrojąc się, chcemy tylko dać do zrozumienia mordercom z Lagos, aby zostawili nas w spokoju!

Wyraz twarzy Ojukwu stopniowo łagodniał. Powrócił do swego wywodu, bogato nafaszerowanego szczegółami z dziedziny etnografii, geografii, gospodarki, socjologii i polityki. Przepraszał, że tej nocy nie pozwolił mi się wyspać.

– To nie ma znaczenia, sir – odparłem. – Słucham pana z wielkim zainteresowaniem. Opowiada pan rzeczy niezmiernie interesujące.

WCale nie kłamałem. Argumenty Ojukwu i sposób w jaki je formułował, wywarły na mnie wielkie wrażenie, ba, prawie zafascynowały. Pułkownik był bliski osiągnięcia tego, do czego zmierzał: namówienia mnie do wstąpienia w służbę jego państwa, aby stworzyć w nim siły powietrzne. Te słowa - *Air Force* – fascynowały go.

– Nasi nigeryjscy przeciwnicy nie mają jeszcze żadnych samolotów bojowych, dysponują tylko maszynami transportowymi. My zaś mamy bombowiec, który pan nam przyprowadził. Dzięki temu samolotowi,

Mister Brown, rozpoczęmy walkę! Potrzebujemy tylko pierwszorzędnego, doświadczonego pilota, takiego jak pan, *Mister* Brown! Nasi ludzie dopiero się szkolą. Czy pan mnie rozumie, *Mister* Brown?

– Oczywiście! – odpowiedział ostrożnie. – Może mógłbym zostać tu miesiąc lub dwa, aby wyszkolić młodych lotników...

– *Mister* Brown! – przerwał mi Ojukwu. – Samolot musi rozpocząć bombardowanie już jutro rano! Nie możemy czekać, aż i nasi wrogowie otrzymają samoloty! Nie możemy czekać na moment, kiedy nas zniszczą!

Teraz pułkownik mówił już bez osłonek. Natychmiast wyczułem u niego ową, tak typową dla poznanych wcześniej przywódców afrykańskich, bałamutną niecierpliwość. Reakcją moją na to było uzbrojenie się w typową dla lotników cierpliwość; każdy lotnik wie bowiem, iż jest ona najlepszym środkiem prowadzącym szybko do celu.

– Rozumiem pana, sir. Niestety, ten przyprowadzony przeze mnie B-26 jest bombowcem całkowicie rozbijonym. Inaczej francuskie władze nigdy by nie zgodziły się na start samolotu, a władze belgijskie i portugalskie na przelot. Nie ma więc na pokładzie B-26 żadnych karabinów maszynowych, zaś automatyczne wyrzutniki bomb, które są oczywiście produkcji amerykańskiej, nadają się tylko do bomb, a więc do zaczepów mechanizmów zawieszenia i zrzutu.

– Przewidywaliśmy to – przerwał mi Ojukwu. – Oczekujemy właśnie na przesyłkę z Lizbony, zawierającą amerykańskie bomby. Aby jednak nie tracić bezcennego czasu, mogę postawne do pana dyspozycji technika amunicyjnego, który zna się na dostosowywaniu bomb do wyrzutników.

– Możemy panu załatwić wszystko, co tylko uzna pan za konieczne – dodał szef sztabu. – Możemy także dać panu tylu ludzi, ilu będzie trzeba.

– Naturalnie, jeśli zgodzi się pan przyjąć naszą propozycję – powiedział Ojukwu – zapłacimy panu każde żądane honorarium.

Pilot wojskowy do wynajęcia

Właściwie dlaczego miałem grać rolę zaskoczonej niewinności? Przecież już od przynajmniej trzech godzin wiedziałem, o co chodzi.

Wiedziałem, dlaczego tak otwarcie odsłaniają przede mną karty. Była już prawie trzecia nad ranem, chciało mi się spać i wcale nie miałem zamiaru ciągnąć dalej tej afrykańskiej, niemającej końca dyskusji.

– Zgoda – powiedziałem. – Będzie to panów kosztować cztery tysiące dolarów miesięcznie, płatne z góry.

– Dobrze, akceptuję – powiedział Ojukwu. – Zapłacę panu z góry za dwa miesiące. Czy chce pan, abyśmy podpisali kontrakt?

– Nie – odpowiedziałem. – Z tego, jak sądzę, możemy zrezygnować. Wystarczy mi czek.

– Jaki chciałby pan mieć stopień?

– Żaden, sir. Od roku 1946 nie używam stopnia podpułkownika RAF i nadal *używać* nie zamierzam. Wystarczy mi tytuł doradcy wojskowego i umundurowanie w postaci spodni i koszuli koloru khaki. Takie same, jakiego używają Sowieci w Egipcie, Amerykanie na Dalekim Wschodzie i Chińczycy wszędzie tam, dokąd docierają.

Ojukwu głośno się roześmiał, uścisnęliśmy sobie mocno dlonie i rozstaliśmy się.

Nastecnego dnia rano, a właściwie tego samego dnia o ósmej przed południem, po śnie zbyt krótkim, aby zapewnił właściwy odpoczynek, pojechałem ponownie na lotnisko. Tam oczekiwali mnie dwie niespodzianki. O dziewiątej stawiła się grupa mechaników, która natychmiast skupiła się przy moim samolocie, oglądając z zainteresowaniem każdy jego najdrobniejszy zakątek. Samolot tego typu widzieli po raz pierwszy w życiu, przy oględzinach wykazywali jednak zaskakującą fachowość. Drugim zaskoczeniem było przybycie pułkownika Ojukwu.

– A więc, *Mister Brown*, w czym możemy panu pomóc? Jakie rozkazy chciałby pan wydać, aby bombowiec ten jak najszybciej uczynić zdolnym do wykonania zadania bojowego?

– Najpierw, panie pułkowniku – odparłem – potrzebuję dwóch malarzy.

– Malarzy?

– Tak, aby pomalowali samolot w barwy maskujące, a na nosie wymalowali paszczę rekina.

Głośno się roześmiał.

- Dobrze, dostanie pan malarzy. A co potem?
- Potem będę potrzebować całego oddziału starannie dobranych mechaników.

– Niech pan wybierze ich spośród tutejszych ludzi. Jeśli nie znajdzie pan tu dostatecznej liczby właściwych specjalistów, przyślę panu innych. Co pan jednak zamierza zrobić w sprawie uzbrojenia?

– Będę potrzebować karabinów maszynowych i bomb.

– W tej sprawie proszę za mną.

Przeszliśmy do magazynu, pełniącego, w wielkim baraku, rolę arsenału. Oficer, który zarządzał tym barwnym składem – w którym panował jednak zaskakujący porządek – z dumą pokazał mi cały rząd czeskich karabinów maszynowych!

– Gratuluję panu, broń jest utrzymana w doskonałym stanie – powiedziałem. – Są to jednak karabiny maszynowe piechoty. Ja potrzebuję karabinów lotniczych.

– Na razie dysponujemy tylko tym – objął komendant arsenału tonem, w którym, ze względu na obecność jego wielkiego szefa, Ojukwu, wyczuć można było mieszaninę zranionej dumy i potulnej rezygnacji.

No to ładnie się zaczyna! Kiedy w Lizbonie Pierre Follorey ujawnił mi rzeczywiste miejsce przeznaczenia B-26, spytałem go:

– No dobrze, dostarczę to pudło Biafrańczykom. Co oni z nim zrobią? Czy mają do niego uzbrojenie?

– Nie przejmuj się – odpowiedział mi wtedy. – Już kupili całe potrzebne wyposażenie.

Teraz widziałem, co Biafrańczykom dostarczono. To były kpiny! Raz jeszcze przejrzałem stojące w magazynie rzędy karabinów, pistoletów i pistoletów maszynowych. wszystkich możliwych roczników, kalibrów i typów, pochodzących od wytwórców francuskich, niemieckich, czeskich a nawet portugalskich. I z tym armia Biafry miała próbować szczęścia w boju! Westchnąłem – raz jeszcze wdepnąłem w gniazdo szerszeni. Wziąłem na siebie zadanie, nie rozpoznawszy wcześniej, jakie są możliwości jego realizacji.

– Pięknie – powiedziałem – spróbujemy sobie jakoś poradzić. Wybierzcie spośród tych czeskich karabinów maszynowych kilka takich, które są w najlepszym stanie i niech je wypróbują wasi zbrojeniowcy.

– Będzie, jak pan każe – obiecał komendant arsenału. – Sam osobiście dopilnuję wszystkiego, *Mister Brown*.

Był, jak widać, dobrze zorientowany. Buszowy telefon funkcjonował bezbłędnie.

– Potem – ciągnąłem, zwracając się do pułkownika Ojukwu – muszę, razem z pańskimi mechanikami, zbadać, jak te maszynowe karabiny piechoty będzie można wykorzystać jako broń pokładową do prowadzenia ognia z powietrza.

– Bardzo dobrze, *Mister Brown*. Proszę jednak pana o maksymalny pośpiech. Co do bomb, to jutro rano zamelduję się u pana *Mister Willy*, mój technik amunicyjny. Przekaże mu pan, co ma robić. Teraz proponuję, abyśmy pojechali do banku, aby załatwić dla pana wypłatę uzgodnionego dwumiesięcznego wynagrodzenia.

Po załatwieniu tej formalności Ojukwu zapewnił mnie, że rząd jego uczyni wszystko, aby moim finansom we wskazanym banku szwajcarskim lub jakimkolwiek innym zagwarantować pełne bezpieczeństwo. Następnie pojechałem do szpitala w Enugu.

Gdy opuszczałem Europę, byłem przekonany, że wykonam tylko lot tam i z powrotem, i dlatego nie zaszczepiłem się przeciwko cholerze. Ponieważ teraz miałem tu pozostać dwa lub trzy miesiące, a może nawet i dłużej, musiałem dokonać tego ochronnego zabiegu jak najszybciej, jako że zaczęły krażyć coraz bardziej wiarygodne pogłoski o mającym nastąpić nasileniu wojny. Moje wcześniejsze doświadczenia z Konga nauczyły mnie, że w krajach afrykańskich zabezpieczenie się przed ryzykiem zarażenia ma ogromne znaczenie. W miastach, a zwłaszcza w tak nowoczesnym hotelu jak tutejszy „*Presidential*”, można było ufać, że higiena jest przestrzegana, jednak w dżungli należało być przygotowanym na najgorsze.

Tego dnia oczekiwała mnie jeszcze jedna, trzecia niespodzianka. W szpitalu w Enugu panowała wzorowa czystość. Pielęgniarki, z których

wiele było naprawdę bardzo ładnych, ubrane były w nieskazitelnie białe stroje, głowy ich zdobiły śnieżnobiałe czapeczki. Podobnie na biało byli ubrani wartownicy, pielęgniarze

i lekarze; przy każdej okazji wszyscy myli ręce. Cały personel szpitala stanowili czarni, nie zauważałem tam ani jednego lekarza z Europy lub USA, ani jednego białego wartownika. Zastrzyk dano mi szybko, zręcznie i z uśmiechem. W amerykańskim szpitalu w Neuilly nie byłbym obsłużony lepiej. Gdy przekazałem swoje miłe zaskoczenie obsłudzącemu mnie lekarzowi, zauważałem w jego oczach jakby błysk smutku: oto znów jeden z tych białych, którzy są przekonani, że w Afryce żyją tylko dzicy Komplement skwitował krótkim mruknięciem pod nosem:

– Przecież to rzecz normalna, *sir*.

Biafra była zdecydowanie inna niż kraje afrykańskie dotychczas przeze mnie poznane. Ludzie Ibo bardzo odbiegali od stereotypu czarnego mieszkańców Afryki, jaki zapisał mi się w pamięci po pobycie w Kongo.

Gdy następnego ranka przyjechałem na lotnisko stwierdziłem, że moi czarni mechanicy, jeszcze przed moim przybyciem, rozpoczęli staranny przegląd silników mojego samolotu i wymienili w nich świece zapłonowe. Punktualnie o dziewiątej przybył na lotnisko *Mister Willy*, prywatny technik amunicyjny pułkownika Ojukwu.

Ten Murzyn o wesołym obliczu był właścicielem warsztatu w tubylczej dzielnicy Enugu, w którym produkował fajerwerki, ognie sztuczne i rakiety używane podczas wielkich świąt. *Mister Willy* zapewnił mnie, że umie również wyprodukować straszne bomby. Dla tego celu ma cały magazyn pustych lusek od pocisków artyleryjskich, proch i amunicyjny złom wszelkich kalibrów. Podkreślił, że zna się również na budowie zapalników i umie je precyzyjnie montować w wytwarzanych przez siebie piekielnych głowicach bojowych. Ode mnie pragnął jedynie dowiedzieć się, jak wyglądają wyrzutniki bombowe B-26.

– Oto one – powiedziałem mu, pokazując otwarte drzwi pustej komory bombowej. – Rozumie pan, że system zawieszenia i zrzutu funkcjonuje tylko z bombami określonego kalibru. Dlatego sądzę, że bomby, które pan dla nas wykona, będziemy po prostu wyrzucać po otwarciu drzwi komory

bombowej. Mam nadzieję, że przy każdej ze ścian kabiny uda nam się przymocować cztery lub pięć bomb. Wyrzucać je będą dwaj członkowie załogi, jeden z przodu kabiny, drugi z tyłu.

Rozkaz zrzutu miał być sygnalizowany moim dwóm bombardierom za pomocą dzwonka alarmowego, normalnie służącego do wydawania komendy opuszczenia samolotu w przypadku skoku załogi ze spadochronem. My nie mieliśmy żadnych spadochronów.

Mister Willy był bardzo zadowolony z oględzin samolotu. Pożegnaliśmy się i odjechał.

Czwartego dnia wybudowaliśmy z samolotu dodatkowe zbiorniki paliwa, które zajmowały bardzo dużą część kabiny i zaczęliśmy zabudowywać w nosie kadłuba czeski karabin maszynowy. Nieoczekiwanie zjawił się *Mister Willy* z pierwszą wyprodukowaną przez siebie bombą. Chciał nam ją pokazać. Bomba miała kształt wysokiego kuchennego garnka; z obu stron były do niej nawet przyspawane uchwyty stanowiące również – jak objąśnił konstruktor – ersatz stabilizatorów.

Dla rozniecenia pożaru chat krytycznych słomą, wywołania paniki wśród ludzi, narobienia huku i nie spowodowania zbyt wielu ofiar, ten wybuchowy rondel nadawał się z pewnością doskonale. Za wykonaną pracę wyraziłem więc Willemu gratulacje. W sprawie techniki zrzutu nie było wątpliwości: musielimy sięgnąć do starego, dobrego i wypróbowanego sposobu z czasów I wojny światowej i zaprząć do tej pracy nasze ręce. Co do precyzji takiego zrzutu – no cóż... Podczas I wojny światowej, kiedy Farmany, mając dodatkowo wiatr z tyłu, latały względem ziemi z prędkością stu czterdziestu kilometrów na godzinę, przy ręcznym zrzucie bomby można było jeszcze celować w miarę dokładnie. Ówczesni piloci mieli dość czasu na dokładny wybór celu, wykonanie nad niego powolnego nalotu i prawie pewne trafienie. Dziś jednak, przy prędkości B-26, należało zastosować inną technikę zrzutu.

W następnych dniach planowałem rozpoczęcie z personelem latającym – w skład którego wchodziło trzech pilotów w wieku od 20 do 22 lat, przeszkolonych w Kanadzie na samolotach komunikacyjnych – pierwszych lotów ćwiczebnych. Mieliśmy również wypróbować działanie

karabinów maszynowych i zapoznać bombardierów z techniką zrzutu rondli. Każdego ranka przyjeżdżała na lotnisko Ojukwu lub jego szef sztabu w towarzystwie młodego oficera, noszącego tytuł Komendanta Biafrańskich Sił Powietrznych. On to wywierał na nas największy nacisk, aby wreszcie rozpocząć operacje przeciwko nieprzyjacielskim kolumnom, o posuwaniu się których przez dżunglę i przygraniczne lasy napływały do niego meldunki.

W rzeczywistości sprawa dotyczyła tylko zupełnie małych nigeryjskich jednostek, które odważały się maszerować drogami, i które bez najmniejszych trudności rozpraszały, zrzucając jeden lub najwyższej dwa wybuchowe rondle i oddając do nich pojedynczą serię z, niestety często zacinającego się, karabina maszynowego umocowanego na nosie B-26. Te loty bojowe przypominały mi podobne operacje w Katandze: dwa fakty jednak zasadniczo je odróżniały.

Po pierwsze, tu lataliśmy w zupełnie innych warunkach pogodowych, bo znajdowaliśmy się w okresie pory deszczowej. Widoczność zmieniała się jak w kalejdoskopie, co powodowało, że wyniki naszych próbnych bombardowań były nieco problematyczne; u wroga z pewnością wywoływały więcej przerażenia niż strat. Drugą natomiast różnicą było to, że zarówno nigeryjscy jak i biafrańscy żołnierze – i jedni i drudzy mieli za sobą dobrą brytyjską szkołę – byli nieporównanie lepiej wyszkoleni i bardziej zdyscyplinowani niż żołnierze w Kongu. Przez osiemdziesiąt lat swego kolonialnego panowania w tym kraju Belgowie nie wyszkolili ani jednego oficera-tubylca, podczas gdy Brytyjczycy wyszkolili ich setki! Dlatego zarówno Nigeryjczycy jak i Biafrańczycy rozporządzali liczną kadrą dowódczą!

Temu zapewne faktowi należy przypisać, że po przybyciu do Enugu nie spotkałem ani jednego białego najemnika.

Na marginesie muszę dodać, że słynny najemnik Rolf Steiner przybył tam dużo później. Byłem więc pierwszym, ale tylko dlatego, że lotnikiem, i że Ojukwu miał idee fix na punkcie sił powietrznych. Po prostu fascynował go ten rodzaj wojsk.

Z bombami nad lotnisko w Makurdi

Ciągle jeszcze byłem myślami we wspomnieniach, gdy usłyszałem głos przywołującego mnie Cady'ego:

– Zbliżamy się do miasta!

Spojrzałem na zegarek. Jeszcze od czasów Katangi przywykłem traktować go jako swój najpewniejszy instrument nawigacyjny. Gdy był znany kurs i odległość, a prędkość obliczona prawidłowo, wynikał z tego dokładny czas lotu. Kontrolując zegarek mogłem więc rezygnować z wszelkich urządzeń namiarowych, których zresztą i tak nie mieliśmy.

Przed startem do tej pierwszej poważnej operacji bombowej naniosłem starannie na mapę punkty orientacyjne. Z Port Harcourt, przez Enugu i rozciągającą się za nim dżunglę, droga wiodła do Makurdi; z tego miejsca prowadziła dalej serpentynami do Haduny i Kano w północnej Nigerii. Makurdi ponadto leżało nad rzeką, której nie można było przeoczyć. Jedynym dużym utrudnieniem tego typu nawigacji szczegółowej mógł być deszcz; on to bardzo często, znienacka uniemożliwiał jakąkolwiek widoczność. Ponieważ w takich samych warunkach działał również i nieprzyjaciel, deszcz pozwalał nam na atak z zaskoczenia.

Aby zwiększyć nasze szanse zdecydowałem podczas lotu, że Makurdi zaatakuję z kierunku południowo-wschodniego, czyli od strony Lagos. Liczyłem, że jak długo obserwatorzy naziemni nie rozpoznają naszych biafrańskich znaków, będą przekonani, że mają do czynienia z samolotem nigeryjskim.

– Wywołaj wieżę kontroli lotów w Makurdi! – powiedziałem do Cady'ego. – Rozmawiaj z nimi tak, jakbyś chciał zgłosić nasz przylot, ale tak, żeby sądzili, że mamy uszkodzone radio.

Cady spojrzał na mnie ze zdumieniem; w pierwszej chwili nie pojął przewrotności idei, jaka mi przyszła do głowy.

– *Go ahead!*⁴ – krzyknąłem na niego. – Mają uwierzyć, że jesteśmy Nigeryjkami! Wiesz przecież dobrze, jak są chaotyczni w prowadzonych przez siebie rozmowach, i że prawie zawsze zapominają spytaniu o numer kodowy!

Podstęp się powiodł. Wieża kontroli lotów w Makurdi podała nam informację o pogodzie i ciśnieniu na poziomie lotniska QNH – co interesowało mnie w minimalnym stopniu – jak również o kierunku podejścia na lotnisko. Ta ostatnia informacja była dużo ważniejsza, ponieważ stwierdzała, który pas startowy jest obecnie w użyciu; na nim miał lądować DC-3 – cel mojego ataku. Włączono oświetlenie drogi! Mój drugi pilot i nawigator spojrzeli na mnie osłupiali z podziwu. Przed chwilą sądzili, że straciłem zmysły, a teraz patrzyli na mnie jak na wielkiego czarownika. Wybuchnąłem głośnym śmiechem.

Pod naszymi skrzydłami przemykały ostatnie kilometry dżungli. Powiedziałem Cady'emu, aby zaalarmował załogę. Włączyłem przełącznik otwierania drzwi komory bombowej. Był to sygnał informujący moich bombardierów, że za chwilę będą musieli przystąpić do wykonania zadania. Przeciąg w kabinie i paląca się przede mną zielona lampka potwierdzały, że komora bombowa jest otwarta. I oto nagle pod lewym skrzydłem zobaczyłem lotnisko. Jak można było się spodziewać, panował na nim chaos. Na płycie postojowej zauważylem trzy zagraniczne samoloty, połączone długimi wężami paliwowymi z samochodami-cysternami.

W pewnej chwili bliska detonacja wstrząsnęła naszym samolotem.

– Artyleria przeciwlotnicza! – wrzasnął przerażony Cady.

– Mogą nas...! – odwzajemniłem się.

Nie było wątpliwości, że biali najemnicy, którzy obsługiwały nigeryjskie działy przeciwlotnicze, zostali kompletnie zaskoczeni i nasze biafrańskie znaki rozpoznali w ostatniej chwili, a więc za późno. Mieli również trudności z celowaniem, gdyż lecieliśmy tuż nad drzewami i zbyt blisko ich stanowisk.

Skierowałem samolot w stronę drogi startowej, w pobliżu której można już było zauważać objawy paniki: ludzie uciekali na wszystkie strony. Nacisnąłem przycisk sygnału, który zaalarmować miał obu moich bombardierów, by byli gotowi do zrzucenia bomb. Pierwszą czynnością, jaką mieli dokonać było złuzowanie drutów mocujących bomby, drugą – ich odbezpieczenie, trzecią – wypchnięcie do otworu.

– Bomby poszły!

W tej samej chwili zapaliły się czerwone lampki, potwierdzające, że zadanie zostało wykonane. Po wzniesieniu się skonstatowałem z zadowoleniem, że moich bombardierów nerwy nie zawiodły. Z pewnością wywołaliśmy na lotnisku szkody. Z ziemi goniły nas smugowe pociski nigeryjskiej artylerii; kilka przebiło nasz kadłub. Kątem oka zauważylem jak stojący na lotnisku śmigłowiec uruchamia wirnik i jak do jego kabiny wskakuje w pośpiechu grupa oficerów.

– Trafili nas, panie pułkowniku! – zawałał Cady, jąkając się ze strachu. – Musimy wracać do bazy!

– Co mówisz! – odparłem mu. – Że nas trafili to wiem, ale teraz to my trafimy tę pieprzoną artylerię!

Zawróciłem i zatoczyłem wielki krąg, umożliwiający mi wyjście na kierunek stanowiska działa przeciwlotniczego.

– Teraz ty, Freddy! – zawałałem, pociągając za sznur, który łączył mnie z prawym ramieniem mojego przedniego strzelca, obsługującego zabudowany w nosie karabin maszynowy.

Był to ustalony sygnał, mówiący, że teraz ma strzelać. Zadanie strzeleckie podzieliliśmy między siebie w ten sposób, że ja celowałem poprzez celownik naklejony na przedniej szybie kabiny, on zaś naciskał spust i strzelał na ślepco przed siebie. Ten dziwny podział był następstwem tego, że w biafrańskim arsenale nie znaleźliśmy żadnego karabina maszynowego uruchamianego elektrycznie. Jedynym rozwiązaniem było wywiercenie w duralowym nosie kadłuba otworu na tyle dużego, aby pomieścił lufę czeskiego karabina maszynowego piechoty, i jego na stałe zaklinowanie. Leżący za nim Freddy, nic nie widząc, zaczynał strzelać, gdy szarpałem go za prawą rękę... i przestawał, gdy szarpnięcie było powtarzane. Mówię wam, moi starzy kumple z RAF słysząc to rozdziawiali gęby! Nad stanowiskiem Freddy'ego umieściliśmy małą lampkę, dającą dostatecznie dużo światła, aby mógł on, w razie zaistnienia zacięcia broni, odryglować zamek, usunąć wadliwy nabój i ponownie nałożyć taśmę z nabojami.

Drugi taki sam czeski karabin maszynowy piechoty znajdował się przy

stanowisku tylnego bombardiera, za komorą bombową. Ten jednak był zabudowany na podstawie przegubowej i pozwalał celować, i strzelać do zauważonych celów przez otwartą komorę bombową. Obydwa rozwiązania wzbudziły niekłamany podziw u przydzielonych mi przez Ojukwu około dwudziestu biafrańskich lotników. Wszyscy oni chcieli ze mną latać i prowadzić walkę z pokładu naszego pudła.

Podczas lotów ćwiczebnych system ten, dobry na konkurs wynalazców-amatorów, funkcjonował mniej więcej poprawnie, teraz tylko połowicznie. W czasie pierwszego ataku mój kochany Freddy był prawdopodobnie zbyt podniecony, ponieważ na mój sznurowy sygnał reagował z opóźnieniem. Zaczynał strzelać wtedy, kiedy bateria artylerii przeciwlotniczej, w którą celowałem, dawno już zniknęła z pola widzenia. Zasraniec! W chwili, gdy rozpoczynałem łagodnie wychodzić z nurkowania na cel, zrobił swą ostatnią serią trochę dziur w chmurach. Potem zaciął się karabin maszynowy. Na B-26 nie mogłem nurkować tak jak na Mustangu.

Freddy odwrócił się do mnie i zawałał:

– Zacięcie!

Na szczęście strzelanie wyszło dobrze tylnemu bombardierowi. Zamknąłem drzwi komory bombowej.

Freddy usunął wadliwy nabój z zamka swego karabingu, założył nową taśmę i znów oddał serię w niebo. Na szczęście dla nas działko na ziemi milczało.

– Ale teraz to już musimy wracać, panie pułkowniku! – wył przerażony Cady.

– Zamknij się i popatrz lepiej w dół! – odpowiedziałem.

Pod nami, z małej wysokości do jakiej zdołał się wznieść, spadał właśnie na ziemię nigeryjski śmigłowiec. Rozbił się tuż obok drogi startowej, wznosząc w niebo potężne płomienie. Niedaleko leżały dwa z zaatakowanych DC-3, kadłubami na ziemi, również zamienione w dymiące wraki. Jeden z samochodów-cystern palił się jak pochodnia.

– Teraz możemy wracać! – zawałałem do Cady'ego, którego oczy wciąż sygnalizowały piekielne przerażenie.

Zdecydowanie ściągnąłem drążek na siebie. Nos naszego dwudziestotonowego pudła ponownie wzniósł się ku niebu. Ale po przebiciu niskich chmur skierowałem samolot ponownie w dół; manewr ten wykonałem ze starego przyzwyczajenia. Wprawdzie zużyliśmy już całą amunicję, ale też nie musieliszy się przecież obawiać pogoni: wiedzieliśmy, że Nigeryjczycy nie otrzymali jeszcze żadnego z MiG-ów zamówionych w ZSRR.

Śmigłowiec, który widzieliśmy w Makurdi i który po pośpiesznym zabraniu grupy oficerów spadł po trafieniu, prawdopodobnie, przez jedną z naszych bomb, nie dawał mi spokoju. Tego w naszym programie nie przewidywaliśmy. Według mojego przekonania śmigłowcem takim mógł dysponować tylko sztab generalny nigeryjskiej armii. Czyżby, mimo woli, osiągnęliśmy podwójny sukces?

- Połącz się z wieżą kontroli lotów Makurdi – krzyknąłem do Cady'ego.
- Powiedz im: *B-26 of Biafran Air Forces to Makurdi Airport. Are you receiving me?*⁵

Cady zrobił jak mu kazałem, odpowiedzią ziemi było milczenie. Zaczął się śmiać, ja w tymi czasie wykonałem zwrot w stronę domu. Gdy Cady spostrzegł, że mimo dziur w kadłubie lecimy normalnie, rysy jego pięknej twarzy o profilu egipskiego sfinksa przybrały, jak poprzednio, wyraz spokoju i zadumy.

– Przejdz znowu na częstotliwość Nigeryjczyków i posłuchaj co nadają – zarządziłem.

Tym razem pojawiły natychmiast o co mi chodzi i z uśmiechem zaczął obracać pokrętła radia. Skontrolował pracę słuchawek.

– Może dopisze nam szczęście i będziemy mogli podsłuchać, co mówią o otrzymanych cięgach – zauważył Cady.

Z ciemności swego stanowiska w nosie samolotu wynurzył się niefortunny strzelec przedni. Twarz wykrzywiał mu uśmiech zawstydzienia.

– No cóż, to był pech. Traktujmy, że nic się nie stało – uspokoiłem go, kwitując sprawę pobłażliwym machnięciem ręki. Po powrocie do domu wziąłem go jednak ostro w obroty. Wybrałem go spośród dwudziestu

przedstawionych mi kandydatów ze względu na demonstrowany przez niego poważny stosunek do wykonywanych obowiązków i gorliwość w pracy. Był z tego wyboru bardzo dumny. Musiałem więc wyegzekwować od tego człowieka jakość działań godną noszonego przez niego wysokiego stopnia mechanika uzbrojenia. Tylko pod warunkiem potwierdzenia swej przydatności mógł marzyć o dalszym lataniu ze mną. Po reptymendzie sprawność swojego karabinu maszynowego kontrolował niezwykle starannie.

Z tyłu poczułem dotyk ręki mego pierwszego bombardiera. Odwróciłem się w stronę jego uśmiechniętej twarzy, uścisnąłem mu dłoń i powiedziałem:

– Bardzo dobrze, Peter. Brawo.

Pytające spojrzenie skierowałem ku Cady'emu, który z napięciem na twarzy słuchał transmisji na wojskowych falach nigeryjskich.

– Jeszcze nic – wymamrotał.

Ale zaraz potem mina jego zasygnalizowała skupioną uwagę.

– Wieża kontroli lotów Makurdi wywołuje sztab generalny w Lagos.

– Otwartym tekstem?

– Tak, bez zaszyfrowania.

– Więc słuchaj.

Utrzymując się między chmurami i lasem, zataczałem wielki krąg, aby zapewnić Cady'emu najlepszy nasłuch rozmów wieży, na której najwyraźniej jeszcze nie rozumiano, że dla zabezpieczenia własnych interesów powinni stosować szyfrowanie korespondencji.

– Wieża żąda natychmiastowej pomocy, bo jedną z ofiar katastrofy śmigłowca był szef sztabu generalnego armii nigeryjskiej! – krzyknął z radością Cady.

Teraz wiedziałem wszystko, co wiedzieć chciałem. Podjęliśmy lot powrotny. W czasie jego trwania Cady prowadził niekończące się rozmowy w języku Ibo z wieżą kontroli lotów w Enugu. Im więcej mówił, tym bardziej się podniecał. Przerwał tylko na chwilę, aby powiedzieć do mnie:

– Panie pułkowniku, złożyłem właśnie wieży kontroli lotów w Enugu

sprawozdanie z naszego bombardowania. Wszyscy nam gratulują... Śmierć szefa sztabu generalnego nigeryjskiej armii jest dla Biafry wielkim zwycięstwem... Wygrywamy wojnę, sir!

– Chwileczkę – powiedziałem. – Może jest tylko ranny!
– Nie! Nie! Nie żyje. Z całą pewnością. Tak właśnie zameldowałem. W Enugu wszyscy tańczą z radości.

W tej sytuacji, pomyślałem, ewentualnie rannemu generałowi nie pozostało nic innego, jak umrzeć. Rzeczywiście, nigeryjskie radio podało wieczorem wiadomość o jego śmierci.

Nie spodziewałem się, że na lotnisku w Enugu zgotują nam tak uroczyste powitanie. Oficerowie, którzy po naszym lądowaniu wyszli na drogę startową na nasze spotkanie, zostali wchłonięci przez napierający z obu stron tłum. Wyciągnęły się ku nam tysiące czarnych rąk. Ledwie wyszliśmy z samolotu, ręce te porwały nas i wyrzuciły entuzjastycznie w powietrze; podrzucani spadaliśmy na wprawdzie silne, ale i mocno niewygodne ramiona demonstrantów. Gdy przy wtórze wiwatów niesiono nas na ramionach do samochodów, które miały zawieźć do miasta, pomyślałem, że chyba na wielbłądzie czułbym się lepiej.

Cady odzyskał z powrotem swój donośny głos. Wieczorem miałem okazję podziwiać go jak przemawiał – a raczej krzyczał – do tłumu w języku Ibo. Wskazując palcem na kilka małych przestrzelin w kadłubie naszego samolotu opowiadał, jakim iście piekielnym ogniem zaporowym zostaliśmy przyjęci w Makurdi. Cała artyleria przeciwlotnicza Nigerii wzięła nas na cel, ale *Mister Brown* umiał ją zneutralizować. Nad wrogim lotniskiem stoczyliśmy powietrzny bój z potężnie uzbrojonym śmigłowcem, który pod osobistym dowództwem nieprzyjacielskiego szefa sztabu generalnego chciał nas zestrzelić.

Po takiej opowieści trudno się dziwić, że owego wieczoru – 10 lipca 1967 – vox populi nadał mi spontanicznie tytuł Zbawcy Biafry! W ciągu kilku godzin stałem się dla Biafrańczyków człowiekiem nr 2 po pułkowniku Ojukwu, równie jak on - tyle że znacznie krócej czczonym.

Od tego dnia kierowca mojego samochodu, gdy wiózł mnie do hotelu lub gdziekolwiek indziej, albo jechał ze mną przez miasto, wołał na całe

gardło:

– Miejsce dla *Mister Browna!* Wolna droga! Przepuścić *Mister Browna!*

Kierowca dosłownie promieniał dumą. Gdyby mógł, prowadziłby swego Buicka z prędkością stu kilometrów na godzinę, niestety, panujący w mieście ruch uliczny zmuszał go do wolniejszej jazdy. Czyż mógł jednak odmawiać sobie rzadkiej przyjemności częstego zatrzymywania się, gromadzenia tłumu przechodniów i pokazywania im Zbawcy Biafry, jak również siebie jako oficjalnego kierowcy bohatera – po to, aby uzyskać poklask dla nas obu?

Udziałem moim stały się też hołdy zupełnie inne, mniej oficjalne i bardziej delikatnej natury: listy miłosne. Jedna z moich korespondentek przybyła nawet do hotelu z żądaniem odpowiedzi na propozycję spłodzenia z bohaterem dziecka.

Gdy jednak ujrzałem ją w hallu, rzuciłem się do ucieczki. Była wprawdzie młoda, ale, niestety, dość szpetna; głowę jej zdobiły ściśle przylegające do głowy drobniutkie warkoczyki, obficie nasycone mocno pachnącym zjełczalnym masłem. Mimo całego mojego poważania dla ludu Ibo obu płci, spełnienie prośby młodej damy nie byłoby z mojej strony możliwe.

Wieczorem, po naszym triumfalnym powrocie z Makurdi, przyjął mnie na wystawnej kolacji pułkownik Ojukwu, który powrócił właśnie z jednej ze swych częstych podróży inspekcjnych. Promieniał radością, raz za razem obejmował mnie swym potężnym uściskiem, nazywając mnie przy każdym wypowiadanym zdaniu *my dear, dear friend*⁶. Nie było wątpliwości, że wiedzę o naszym sukcesie uzyskał z raportu opartego głównie na opowiadaniu Cady'ego, który naturalnie troskliwie pominął w nim strach, jaki paraliżował go podczas lotu.

– Nigeryjska armia została na długi czas zdemoralizowana – objaśniał pułkownik Ojukwu po napełnieniu po raz czwarty mojej szklanki whisky.
– Widzi pan teraz jaką miałem rację, starając się o natychmiastowe wysłanie pana do boju w celu zniszczenia tego gniazda szerszeni?

Czy miałem mu przedstawić realistyczny obraz sprawy? Przecież ten inteligentny facet i tak wkrótce musiał otrzeźwieć. Znowu będzie chłodno

myślącym przywódcą, takim jak zapamiętałem go, gdy owej nocy, po moim przybyciu do Biafry, przez trzy godziny rzeczowo przedstawał położenie swego kraju.

W następnych dniach zdarzenia potoczyły się w sposób dla mnie nieoczekiwany. Rzeczywiście, nie trwało długo, gdy Ojukwu historię bombardowania napisał na nowo. Podczas gdy w pierwszej wersji zdarzeń byłem śmiałym bohaterem, który wprawił w przerażenie nigeryjski sztab generalny, to w drugiej wersji, która zaczęła kursować już następnego dnia, czołową rolę przy przeprowadzaniu niebezpiecznego zadania odegrała biafrańska, złożona z dzielnych patriotów, załoga, mająca za nic niebezpieczeństwo utraty życia! Później pojawiła się jeszcze trzecia wersja, przypisująca śmierć nigeryjskiego szefa sztabu akcji biafrańskich komandosów, którym udało się wysadzić śmigłowiec w powietrze jeszcze przed jego startem!

Pragnienie przypisania głównej roli w akcji tubylcom wynikało oczywiście z przesłanek politycznych i psychologicznych: okazję tę należało wykorzystać dla podniesienia bojowego morale ludności, najlepiej służyło temu przedstawienie przykładu bezprzykładnej odwagi ziomków. Takie moralne oddziaływanie dla mobilizacji energii narodu byłoby znacznie utrudnione przy równoczesnym głoszeniu chwały takiego *Mister Browna*, będącego cudzoziemcem i w dodatku białym. W utrwalaniu tej legendy postanowiłem go popierać, jako że na nadmiernej reklamie mojej osoby wcale mi nie zależało. Zresztą kilka dni później biafrański kontrwywiad wojskowy rozkazał dyrektorowi i całemu personelowi hotelu „Presidential”, aby wszystkim ciekawskim i osobom odwiedzającym hotel były udzielane informacje, że żaden gość o nazwisku Johnny Brown w ogóle tu nie mieszka. Widać było, że chciano się zabezpieczyć, przede wszystkim, przed wstępiskimi dziennikarzami.

Zagraniczna prasa, a w szczególności Sunday Times, mało się tym przejmowała. 16 lipca ta angielska gazeta zamieściła długi artykuł swego korespondenta w Lagos, zatytułowany:

STARY BOMBOWIEC ZAPEWNIA BIAFRZE PRZEWAGĘ

Pierwsze zdanie doniesienia o moim ataku na Makurdi wyjaśniało krótko: *W brudnej nigeryjskiej wojnie pierwszą rundę wygrali biafrańscy rebelianci, a to głównie dzięki... jednemu jedynemu bombowcowi, staremu B-26, który umieli zręcznie wykorzystać i... zapewnić sobie panowanie w powietrzu.* Autor zastrzegał jednak dalej, że termin ten rozumieć należy relatywnie, bo ...*toczy się tu wojna, w której po jednej stronie istnieje pojedynczy uzbrojony samolot, a po drugiej nic.*

Z tego samego artykułu dowiedziałem się również (ale dużo później, bo dotarł on do mnie dopiero po wielu tygodniach) że pilotami zaatakowanych przez nas DC-3 byli ...*zakontraktowani Europejczycy i Hindusi* (bardzo mi się ten eufemizm spodobał), którzy pod wrażeniem strat spowodowanych naszym nalotem ...*zaczęli się wahać, czy wykonywać dalsze wojskowe zlecenia dla rządu federalnego w Lagos!* Wahania te wywołały opóźnienia w dostawie amunicji dla zmierzających na front oddziałów nigeryjskich.

W końcu artykułu autor donosił, że w rządzie w Lagos panowało przekonanie, że bojowy wyczyn B-26 był ...*dziełem Europejczyka, a to wywoływało gniew.*

Tak więc, nasz podwójny sukces był w rzeczywistości sukcesem potrójnym.

W pięknej, położonej w środku uroczego parku z ogromnymi klombami tulipanów i jaśminu, białej posiadłości, która kiedyś była siedzibą brytyjskiego gubernatora, w wieczór zwycięstwa, pułkownik Ojukwu urządził na moją cześć iście książęce przyjęcie. Wino i whisky płynęły strumieniami. Na krótko pokazała się bardzo piękna żona pułkownika, która przyłączyła się do podziękowań męża. Spodobała mi się ze względu na swe nienaganne maniery, których zapewne nauczyła się w Wielkiej Brytanii, gdzie była wychowywana, podobnie jak Ojukwu i obydwaj, nigdy go nie odstępujący szefowie sztabu. Wycofała się z przyjęcia bardzo szybko, tłumacząc się koniecznością udzielenia pomocy niani, która w tym czasie miała kąpać i kłaść do łóżek dwójkę jej dzieci.

Również i ten wieczór przeciągnął się do trzeciej nad ranem. Wcześniej,

gdzieś koło północy, Ojukwu zapytał mnie niespodziewanie:

– Tak, między nami, kim pan właściwie jest, *Mister Brown*? Na dobrą sprawę to ja o panu nic nie wiem.

Wtedy zacząłem mu opowiadać mój życiorys. Chyba właśnie w tym momencie przyszło mi pierwszy raz do głowy, że pewnego dnia można by na ten temat napisać książkę.

¹Wuju Michale, wuju Michale, tutaj Johny, tutaj Johny, przyjaciel kuzyna Piotra. Muszę wylądować na twoim lotnisku.

²Wuj Michał czeka na ciebie...

³Witamy pana, panie Brown.

⁴Do roboty!

⁵B-26 Btafrańskich Sił Powietrznych do portu Makurdi. Czy mnie słyszysz?

⁶Mój drogi, drogi przyjacielu.

KSIĘGA DRUGA

Wiele dusz w piersi

Moja mała Polska

Przybrałem pseudonim Johnny Brown ze względu na jego pospolite brzmienie. W rzeczywistości nazywam się Jan Zumbach. Niemal każdy, słysząc to nazwisko, przyznaje, że nie jest ono spotykane zbyt często. Co ciekawsze, należy do człowieka, który ze względu na autentyczne szwajcarskie pochodzenie jest również szwajcarskim obywatelem, ale z racji miejsca urodzenia, związków rodzinnych i wychowania czuje się wyłącznie Polakiem.

Ojukwu, gdy spotkaliśmy się po raz pierwszy, z uwagą wsłuchiwał się w mój akcent, wskazujący, że nie jestem ani Anglikiem, ani Amerykaninem. Kiedy usłyszał moje przybrane nazwisko zapytał mnie:

- Jakiej pan jest właściwie narodowości, *Mister Brown*?
- Narodowości? Międzynarodowej, *sir* – odpowiedziałem.

Wtedy nie nalegał na dalsze wyjaśnień. Rozumiał potrzebę dyskrecji. A może szczegół ten nie był dla niego po prostu niczym ważnym?

Naprawdę więc nazywam się Jan Zumbach. Urodziłem się 15 kwietnia 1915 w Polsce, w małej wiosce Ursynów, leżącej na południowym skraju Warszawy. Urodziny moje zostały zarejestrowane u konsularnych władz Szwajcarii.

W końcu ubiegłego stulecia, gdy Polska, rozdarta między trzech zaborców, Prusy, Austrię i carską Rosję, istniała tylko w sercach swego ludu, dziadek mój, od strony ojca bogaty handlarz zbożem, opuścił swą szwajcarską ojczyznę i osiedlił się w pobliżu Warszawy. W spadku pozostawił memu ojcu, Eugeniuszowi Zumbachowi, który, choć już urodzony w Polsce, również był obywatelem szwajcarskim, dość znaczny majątek. Powiększony jeszcze został o wiano mojej matki, Polki.

Z wczesnego dzieciństwa pamiętam bardzo mało. Najwyraźniejsze

wspomnienie pochodzi z roku 1920. W Europie panował już wtedy pokój, ale we wschodniej jej części jeszcze walczono. Na Polskę napadła Armia Czerwona dowodzona przez Tuchaczewskiego i Budionnego, i zagroziła Warszawie. Pewnego wieczoru zjawił się u nas w domu brat mamy w swym pięknym mundurze kawalerzysty i długich butach; kiedy służący zajął się jego koniem, odstawił w kąt swój potężny karabin, zasiadł za stołem i powiedział:

– Zwycięzyliśmy. Rosjanie się cofają.

Spędził u nas cały wieczór i całą noc, opowiadając o bitwie. Opowieść bardzo mnie podnieciła. Pod wpływem nieprzewyciążonej ciekawości wymknąłem się z salonu i... ukradkiem wujowi kilka naboi karabinowych. Ale gdzie powiniensem je schować? Pomyślałem, że najlepszym miejscem będzie piekarnik w piecu kuchennym i rzeczywiście zdobycz tam ukryłem. Nie upłynęło dużo czasu, gdy domem wstrząsnęła nagle potężna eksplozja i cała kuchnia wyleciała w powietrze. Tego wieczoru ciepłej kolacji nie było. Ja zaś otrzymałem moje pierwsze lanie.

Gdy po klęsce Rosjan zapanował znów spokój, ojciec mój zdecydował się na kupno wielkiego majątku rolnego na północy kraju, na Pomorzu, w okolicy miasteczka Brodnica. Było to w roku 1922. Tam właśnie moi bracia, moja mała siostra i ja spędziliśmy nasze beztroskie i szczęśliwe dzieciństwo oraz pierwsze lata młodzieńcze.

Ojciec mój był człowiekiem dobrodusznym, ale mimo to budził wśród dzieci strach, a u dorosłych respekt. Miała na to wpływ jego postura – był bardzo wysoki, co najmniej metr osiemdziesiąt pięć, potężnie zbudowany i bardzo dbał, aby w jego otoczeniu panował porządek. Mój podziw dla niego był tym większy, że oprócz polskiego opanował jeszcze kilka języków obcych, w tym francuski, niemiecki i rosyjski. Książki w bibliotece ojca były dla mnie pełne tajemnic.

Matka moja pochodziła z okolic Płocka, ze starej polskiej rodziny ziemiańskiej. W rejonie tamtejszym istniało bardzo wiele majątków należących do jej krewnych, kuzynów i wujków. Była wspaniałą gospodynią. Towarzyskie przyjęcia, jakie odbywały się u nas regularnie, były znane w całej okolicy Brodnicy; stanowiły one wydarzenia nie tylko

kulinarne, ale i intelektualne.

Zamieszkiwaliśmy bardzo duży dom, liczący około piętnastu pokoi, których boazeria pachniała stale świeżym woskiem. Wielkie, czarne i białe płyty posadzkowe oraz parkiet podłóg zawsze błyszczły jak lustro. Dom stał w środku piętnastohektarowego parku. Od stajni i obór gospodarstwa oddzielał go płot, który zasłaniał nieuniknione w ich pobliżu sterty gnoju i rowy ściekowe.

Pięćset metrów dalej, przy szutrowej drodze prowadzącej do wiejskiego kościołka w Bobrowie, stało pięć domów, w których mieszkały rodziny naszych pracowników. Dopóki moi bracia i siostra byli dla mnie za mali jako towarzysze zabaw, kolegami w moich myśliwskich wyprawach na wróble i gawrony stali się synowie tych chłopów.

Moi bracia i ja, zgodnie z ówczesnym obyczajem, nie chodziliśmy do szkoły razem z synami chłopskimi. Nauczyciel przyjmował nas, oddzielnie, popołudniami; z wyrozumiałością, jaką przysługiwała nam jako synom ważnej rodziny, korygował zadane nam poprzedniego dnia prace domowe, i równie cierpliwie wysłuchiwał naszych recytacji lekcji. Metoda ta nie przyczyniała się specjalnie do postępów w nauce; doszło do tego, że w czasie lekcji z utęsknieniem czekaliśmy chwili, kiedy znów znajdziemy się poza szkołą i będziemy mogli pobiegać.

Droga obok majątku zapewniała nam wiele podniecających rozrywek. Po jej prawej stronie znajdował się płot, na którym zawsze osiadało mnóstwo ptactwa.

Niemal za każdym razem udawało się nam złapać na nim wróbla albo, działając zza płotu, trafić kamieniem w grube pośladki gospodyn zgiętej nad warzywnymi grządками. Jej złorzeczenia i przekleństwa były rozkoszą dla naszych uszu.

Nieco dalej, na skraju wioski, zatrzymywaliśmy się przy kuźni; staliśmy przy niej jak zaczarowani, zafascynowani ogniem buchającym z paleniska, a jeszcze bardziej zręcznością kowala, który niemal bez wysiłku zginał grube, rozżarzone do czerwoności pręty. Co z tych prętów robił dalej, mogliśmy się tylko domyślać. Gdy zdarzała się okazja, kradliśmy kowalowi kilka grubych gwoździ, składanych następnie do

naszego tajnego skarbcu urządzonego w zakątku strychu.

Najbardziej szalone myśli nachodziły nas jednak, gdy stawaliśmy przed wystawowym oknem wioskowego kramarza i szynkarza. W środku królował wielki mosiężny dzwon; wokół rozłożone były różnej wielkości gwoździe, młotek i słodycze. Tabliczki czekolady i cukierki były wprawdzie sztuczne, ale i tak, gdy na nie patrzyliśmy, ślinka szła do ust. W kącie sklepu wisiały kłębki sznurków i drutów; pod nimi mocno zakurzony sweter tworzył jakby poduszkę, gotową do przyjęcia tej pełnej uroku lawiny. Każdego dnia podziwialiśmy od nowa te bogactwa z nadzieją, że któregoś dnia będziemy je mogli kupić, jak również oczekując, że ujrzymy jeszcze inne cudowne rzeczy. Niestety, okno wystawowe kramarza z Bobrowa pozostawało niezmienione przez wiele lat.

Również w pobliżu znajdowała się mleczarnia, do której każdego ranka dostarczano mleko z naszego gospodarstwa. Dla nas była ona źródłem fascynujących atrakcji. Ogromna, prychająca i sapiąca maszyna parowa, której miedziane części zawsze były wypucowane na wysoki połysk, napędzała maszynerię, z której bębnów kremowa ciecz – przyszłe sery – spływała do wielkich kadzi. Człowiek, który obsługiwał te wszystkie mechanizmy, był dla nas półbogiem. Jego to i kowala podziwialiśmy dużo bardziej niżeli dyrektora szkoły. Fizycznie był człowiekiem od nich zdecydowanie słabszym i zbyt bezwolnym, miękkim. Był bardzo zaprzyjaźniony z miejscowym proboszczem. W przeciwieństwie do bladolicego i szczupłego dyrektora szkoły przyjaciel jego, proboszcz, twarz miał krwistą i był mocnej budowy. Lubił dobrze zjeść i wypić. Nie omijaliśmy żadnej okazji, aby zrobić mu psikusa. Tak więc, na przykład, gdy po polowaniu odbywały się u nas towarzyskie spotkania, przy ich końcu urządzaliśmy zabawę, która polegała na utrudnieniu proboszczowi znalezienia drogi do małych drzwiczek przy wejściu do domu (wcześniej je umyślnie zamykaliśmy). Aby wypadły do tego przybytku uczynić proboszczowi jeszcze trudniejszymi, tuż przed drzwiczkami rozpinaliśmy drut; gdy się na nim wywracał, jeden z nas szybko do niego podbiegał i pomagał wstać, usuwając przy okazji drut-pułapkę), pozostali zaś głośnym

krzykiem powiadamiali myśliwych, że jegomość proboszcz wywrócił się na śniegu. Śmiejąc się, ojciec i goście wzywali nas do udzielenia mu pomocy i, zgodnie z miłosierdziem chrześcijańskim, doprowadzenia go do domu.

Podczas wakacji letnich ja i moi bracia braliśmy udział w ciężkich pracach polowych, starając się zawsze, aby otrzymać przydział do tych robotników, którzy powozili pojazdami konnymi. Jesienią chodziliśmy na ryby; szczególnie wysokim wyróżnieniem było zostać przyjętym do grona tych chłopców, którzy mieli opanowaną sztukę łowienia ryb gólymi rękoma.

Najbardziej jednak interesowało nas myślistwo, jako zajęcie bardziej męskie i otoczone legendą. Byliśmy bezgranicznie dumni, gdy z nadziejęm zimy mogliśmy na polowaniu towarzyszyć ojcu i nauczycielowi. O tej porze roku polowali oni, przede wszystkim, na kuropatwy i dzikie kaczki. Gdy strzał był celny, nie ukrywaliśmy i wyrażaliśmy głośno nasz podziw dla naszego ojca lub nauczyciela; gdy któryś z nich chybił, tylko z największym trudem udawało nam się ukryć współczucie. Identycznie zresztą reagował nasz pies.

Po żniwach zawsze odbywało się u nas wielkie święto – dożynki. Wszyscy robotnicy i robotnice przywdziewali swe odświętne stroje i zbierali się wieczorem przed werandą naszego domu, gdzie oczekiwali ich cała rodzina i służba.

Nad wejściem do domu zawieszano ogromny, wykonany z kłosów i kwiatów polnych. wieniec a następnie cała czeladź śpiewała chóralnie czastuszki, zabawne piosenki, w których wyśmiewano pewne cechy charakterystyczne, wygląd, błędy i przyzwyczajenia mego ojca, mojej matki i ich dzieci. Śpiewali więc, na przykład, że ojciec ma tylko dlatego tak potężny brzuch, aby móc lepiej ukryć swe wielkie serce. Następnie całe towarzystwo udawało się do wioskowej karczmy. W największej sali, ozdobionej dożynkowymi wieńcami i kolorowymi papierowymi girlandami, ojciec mój otwierał bal, tańcząc z najstarszą robotnicą, matka stanowiła parę z najstarszym robotnikiem. Opuszczaliśmy zabawę zazwyczaj dość wcześnie, zanim jeszcze zaczynała się przekształcać w

pijaństwo, a niekiedy nawet i bijatykę.

Zima była bardzo sroga. Temperatura często spadała poniżej dwudziestu pięciu stopni; najczęściej było minus dziesięć stopni i bardzo gruba warstwa śniegu topniała dopiero pod koniec marca. W zamarzniętym jeziorze wycinaliśmy otwory, przez które łowiliśmy ryby ościeniami, chodziliśmy też na polowania. Ciemno robiło się już wczesnym popołudniem, bo o w pół do czwartej, jasno zaś dopiero koło dziewiątej. W czasie ciągnących się bez końca wieczorów zajmowaliśmy się konstruowaniem pułapek na szczury i lisy oraz produkcją nabojów. Ta ostatnia czynność odbywała się według ustalonego rytuału: ojciec odważał i wsypywał do tulei proch, mój młodszy brat wkładał do niej przybitkę, ja odmierzałem i wsypywał śrut, a mama dokonywała czynności ostatniej, zamknięcia naboju. Moi młodsi bracia i siostry tylko przyglądali się tej ceremonii.

Zima zawsze wkraczała do domu pod znakiem dwóch wydarzeń: Bożego Narodzenia i wielkiego, dorocznego zgromadzenia myśliwych. Podobnie jak wszystkie dzieci, również i my tęskniliśmy całymi tygodniami do świąt Bożego Narodzenia. Przygotowania do nich odbywały się zawsze w wielkim salonie – wstęp do niego mieliśmy wzbroniony – a naszym wkładem do nich było przez kilka tygodni przygotowywanie kolorowych papierowych łańcuchów i malowanie orzechów.

Na Święta, aby spędzić je na wsi, przyjeżdżali członkowie rodziny z Warszawy. Przybywali koleją; ponieważ stacja była odległa o cztery kilometry przywoziliśmy ich bryczką, pojazdem ciągniętym przez parę pięknych koni.

My, dzieci, byliśmy najbardziej zainteresowani wielkimi kuframi, jakie mieli zawsze ze sobą ci ludzie z miasta; prześcigaliśmy się w zgadywaniu, jakie to prezenty dla nas mogą się znajdować wewnątrz. Poza tym podziwialiśmy niezwykły wygląd tych naszych krewnych z miasta, ich eleganckie stroje, ich ruchy i lekki krok, ich jakże różny od naszego sposób wysławiania się – wszystko to budziło nasz najwyższy podziw.

Tak mijały kolejne lata. Powtarzające się regularnie cztery pory roku

określały swym niezmiennym rytmem całe nasze życie. Monotonię przerywały tylko święta.

Będę lotnikiem

Oto w tej spokojnej i przyjemnej sielance zrodziła się we mnie pasja do lotnictwa. Zaczęło się od tego, że w pogodnych porach roku, każdego dnia o godzinie jedenastej przed południem, przelatywał nad naszym domem liniowy samolot polskiego towarzystwa lotniczego, trzysilnikowy Fokker. Gapiłem się na niego tak, że aż bolał mnie kark. Potem próbowałem naśladować lot samolotu, biegając z poziomo wyprostowanymi ramionami i głosem wydając dźwięk jego silników. Biegałem tak aż do utraty tchu, nad brzeg jeziora; tam padałem, skrajnie wyczerpany, w trawę. Dysząc ze zmęczenia, zaciskając pięści i zęby, powtarzałem gniewnie: ja też będę lotnikiem!

Pewnego dnia, patrząc na samolot, który jak zwykle zniknął za drzewami na horyzoncie, wcale nie chcąc słuchać mojej przysięgi o zostaniu lotnikiem, krzyknąłem za nim, wściekły:

– Naigrywasz się ze mną! Dobrze, zobaczysz! Zestrzelę cię!

Zdecydowałem, że zbuduję działa przeciwlotnicze. Na terenie gospodarstwa znalazłem starą rurę od pompy wodnej, zamocowałem ją na wyciągniętej ze stajni podstawie i zabrałem się do napełniania działa prochem, i żelastwem, w sposób podobny do tego, w jaki wytwarzaliśmy patrony do polowania. O mało co a doprowadziłbym do wypadku, który mógł mnie kosztować życie. Na szczęście zdążyłem jeszcze w czas rzucić się na ziemię za grubym pniem drzewa. Samolot pozostał, oczywiście, nietknięty. Natomiast moja matka bardzo się zdenerwowała, zaś ja otrzymałem potężne lanie. Odbierając ciągi krzyczałem, łykając łzy:

– A lotnikiem będę i tak!

Z kolei nastął dzień jeszcze smutniejszy: musiałem wyjechać z domu, aby zacząć naukę w szkole średniej w mieście. Mieszkałem u przyjaciół moich rodziców, którzy, zgodnie z przyrzeczeniem danym ojcu, zmuszali mnie, abym swój czas dzielił tylko między książki i zeszyty. O wesołych

wycieczkach w plener nie było mowy. Znienawidziłem miasto! Chodzenie po lepkim, śliskim bruku stanowiło dla mnie odrazę; domy były szare i smutne, brakowało mi otwartej przestrzeni. W Bobrowie budziła mnie symfonia śpiewu ptaków, tu zrywał mnie z łóżka odgłos pierwszych dzwonków nadbiegający z pobliskiego gimnazjum.

Moje złe wyniki w szkole doprowadzały rodziców do rozpaczy. Dla mnie zaś było dramatem, że o jedenastej każdego dnia nie mogłem obserwować przelatującego nad głową samolotu komunikacyjnego.

Pewnego jednak wiosennego dnia w roku 1928 to mroczne i senne miasteczko zostało nagle wyrwane z letargu całkowicie niespodziewaną nowiną. Spadła ona na wszystkich jak grom z jasnego nieba. W Brodnicy, podczas Tygodnia LOPP zapowiedziano zorganizowanie pokazu lotniczego! Samoloty! W owych czasach obejrzenie ich z bliska było rzadką okazją. Teraz mieli przylecieć lotnicy z krwi i kości! Nie mogłem spać. Razem ze wszystkimi moimi kolegami szkolnymi szalałem z radości. Cyrk samolotowy, dokonujący pokazów w kolejnych polskich miastach, dotarł do nas w pewien dzień powszedni; w szkole zwolniono nas z zajęć i mogliśmy, po raz pierwszy w życiu, zobaczyć z bliska cudowne płatowce wojskowa.

W dniu pokazów z wielkiej łąki przegoniono wszystkie pasące się na niej krowy. Na krawędzi tej przekształconej w lotnisko łąki, leżącej dwa kilometry od miasta, ustawiono wysokie namioty, mające zapewniać ochronę od słońca najbardziej dostojnym przedstawicielom miasta, reprezentantom sąsiednich gmin i zaproszonym osobistościom. Tego dnia Brodnica praktycznie wyludniła się. Dostępu do lotniska strzegł kordon wojska, który nie dopuszczał nadchodzących ze wszystkich stron mas ludzi na teren wzlotów. My, sztubacy, umieliśmy naturalnie znaleźć w kordonie tysiące szczezin, aby przedostać się możliwie blisko dwóch samolotów, które czekały na chwilę, w której miały nas zachwycić swymi wyczynami. W całym tym wielkim pokazie lotniczym uczestniczyły – jeśli dobrze pamiętam – dwa jednosilnikowe dwupłaty Potez-XXV

Wytracaliśmy czas, spacerując wzdłuż krawędzi łąki, gdyż przed pokazami w namiotach urządzone wystawne, mocno zakrapiane

przyjęcie. Wielcy panowie wraz ze swymi wymalowanymi żonami jedli i pili, śmiali się i wznosili toasty, głośno i z podnieceniem wymieniali uwagi z sąsiednimi namiotami. Słuchaliśmy tego hałasu biesiady i stawaliśmy się coraz bardziej zniecierpliwieni, zwłaszcza, że w masie gości ani rusz nie mogliśmy odkryć lotników Oczywiście, spojrzenia nasze, kierowane ku namiotom, nie mogły dostrzec wszystkiego i wszystkich w ich wnętrzu. Aby skrócić ciągnący się bez końca czas oczekiwania orkiestra garnizonu w Brodnicy grała na przemian polki i marsze wojskowe, następnie utwory operowe, potem znów marsze wojskowe i w końcu mazurki i walce.

W końcu przed namiotami zaczęło się coś działać. Wyszli przed nie dostojnicy w garniturach, a za nimi, wyprostowani i stąpający powoli, czterej mężczyźni w skórzanych strojach lotniczych; powitały ich entuzjastyczne okrzyki z tłumu. Klaskaliśmy jak szaleni, żołnierze stali wypreżeni jak struna. Burmistrz Brodnicy ruszył ku nim, aby zapewnić sławnym lotnikom godne otoczenie, a za nim radni i nasz kochany proboszcz.

Oczy tłumu były jednak skierowane, przede wszystkim, na obie załogi, które zajmowały fotele w samolotach. Jak bokserzy przed walką, tak i oni pozdrawiali publiczność gestami pełnymi godności. Wszyscy byli oczarowani swobodą i eleganckim bohaterstwem tych pogromców praw natury.

Wreszcie rozpoczęły pracę silniki, kilka kapeluszy zostało zerwanych z głów dam, samoloty wystartowały i wzniósły się, jeden za drugim, w błękit nieba. Niewiele później, przy aplauzie publiczności, powróciły lecąc obok siebie, skrzydło w skrzydło. Obniżyły lot tuż nad ziemię i z hukiem silników przemknęły nad nami, co spowodowała, że cała ludność Brodnicy rzuciła się na ląkę. Jednakowo przerażeni tym popisem leżeli obok siebie gospodarze naszego miasta, nasz nauczyciel, potężnie zbudowany i obdarzony gromkim głosem rzeźnik, komisarz policji, burmistrz, wszyscy przyciśnięci do zielonej murawy. Byłem zachwycony i wprost wyłem z zachwytu.

Oba samoloty ponownie wzniósły się stromo ku niebu. Wszyscy patrzyli w górę, kwitując okrzykami „Ach” i „Och” wykonywane przez samoloty

pętle i beczki. Po tych manewrach samoloty skierowały się na wschód i zniknęły za horyzontem. Gdy po dłuższej chwili wszyscy zaczeli z niepokojem zadawać sobie pytanie, co się z nimi stało – czyżby odlecieli bez pożegnania? – samoloty wyskoczyły nagle, jak huragan, spoza lasu po zachodniej stronie łąki. Mężczyźni powitali samoloty okrzykami radości, zaś wymalowane damy piszczały i wymachiwały wachlarzami. Sukces był całkowity. Ja śmiałem się i z oczyma pełnymi łez radości przysięgałem sobie na wszystkie świętości: tak, tak, tak, będę pilotem!

Gimnazjum zapewniało nam tak zwane wykształcenie klasyczne, co oznaczało, że ku mej głębokiej rozpaczy musiałem codziennie uczyć się na pamięć nieskończenie długich tekstów łacińskich i starogreckich. Dzięki miernym notom jakie uzyskiwałem udało mi się jednak przekonać rodziców, że byłoby lepiej gdybym zmienił szkołę. Wydawało mi się bardziej rozsądny wybór takiej placówki naukowej, która będzie mnie ukierunkowana na odrażające dla mnie zawody humanistyczne. Zmiany przyspieszyły jednak inne wydarzenie.

Umarł mój ojciec; nagle zostaliśmy pozbawieni głowy rodziny. Matka była wprawdzie energiczną kobietą, ale nie mogła przecież całkowicie zastąpić męża, tym bardziej, że moje dorastające siostry stwarzały jej dostatecznie dużo problemów. Matce pomagał wprawdzie wuj, ale i on, mając liczną rodzinę, czynił to tylko w ograniczonym zakresie.

W roku 1932 spędzałem, jak zawsze, wakacje w majątku w Bobrowie. Miałem siedemnaście lat, bardzo urosłem i stałem się silniejszy, rozsadzała mnie wewnętrzna energia. Wtedy zakochałem się w naszej – niespełna szesnastoletniej - pomocy kuchennej. Była wysoka i szczupła, miała czarne oczy, jej dwa długie, splecone z jasnych włosów warkocze sięgały aż do pośladków, które miała twarde jak jabłka. Lekki ubiór, jaki nosiła, zdradzał nienaganną figurę, przy patrzeniu na jej strzeliste piersi traciłem głowę.

Gdy przechodziłem koło niej darzyła mnie zawsze uśmiechem i pociągłym spojrzeniem, co tak mnie peszyło, że traciłem język w gębie. Czerwieniałem się, robiło mi się gorąco, swędziała mnie skóra. W dwa dni po powrocie do domu doszło do tego, że wałęsałem się bez planu

tu i tam, szukając tylko towarzystwa dziewczyny: każdy pretekst był dla mnie dobry, aby zachodzić do kuchni i niby przypadkiem o nią się otrzeć. Pomagałem jej gorliwie w pracy; dźwigałem za nią wielkie, pełne wiadra co, przy okazji, dawało mi możliwość demonstrowania jaki jestem silny, rąbałem drewna i przynosiłem jej możliwie wielkie sterty porąbanych szczap. Ciepło, jakie promieniowało z ciała dziewczyny i niewinny wyraz jej twarzy odbierały mi spokój i prześladowały każdej nocy.

Pewnego letniego wieczoru poszedłem nad brzeg jeziora, aby postrzelać do kaczek, które o tej porze wracały lotem ze świeżo skoszonego ścierniska. Zachodzące słońce wciąż jeszcze ogrzewało powietrze, nadbrzeżne pastwiska dawały fioletowy odblask. Czekałem na kaczki ukryty w stogu siana. Nagle usłyszałem plusk; odwróciłem głowę w stronę skąd go było słychać – i na tle światła odbijającego się od spokojnej powierzchni jeziora zobaczyłem naszą pomoc kuchenną wychodzącą nago z wody. Rozpostartymi płasko dłońmi ścierała krople wody błyszczące na skórze.

Zacząłem dygotać na całym ciele. Strzelba wypadła mi z rąk, serce waliło jak młotem, z trudem powstrzymywałem się, aby nie krzyczeć. Wyszedłem ze stogu. Ujrzała mnie, spuściła głowę. Wyciągnąłem rękę, pomogłem jej wejść na wysoki brzeg. Chwilę później padliśmy sobie, jak szaleni, w ramiona, potoczyliśmy się na trawę, tracąc głowy z pożądania. Pokryłem jej ciało pocałunkami. Gdy wreszcie szal minął i rozdzieliliśmy się, Mira zapłakała. Płakałem i ja. Ale od tego wieczoru spotykaliśmy się każdej nocy w jej izdebce. Była kochanką niedoświadczoną, ale pełną ognia; żądzę moją rozpalała tak, że nie wygasała ona aż do rana.

Nie mogło ujść uwadze mojej matki, że schudłem, że mimo wszystkich sjest, do jakich mnie zmuszała, oczy wciąż miałem podkrążone; przy stole wmuśzała we mnie jedzenie dosłownie jak w tuczoną gęś. Bez efektu. Przerażona, zabrała mnie pewnego dnia do naszego lekarza domowego. Ten przez dłuższą chwilę przyglądał mi się wnikliwie, szybko jednak w jego spojrzeniu pojawił się wyraz rozbawienia. W chwili, gdy matka na chwilę odwróciła uwagę, szepnął mi konfidentialnie: – Sypiaj sam, przynajmniej od północy... Po czym głośno sformułował diagnozę: – Droga

pani Zumbach, ten młody człowiek jest całkowicie zdrów. Przechodzi po prostu zupełnie normalny okres dojrzewania, który organizm nieco wyczerpuje. Zapiszę mu lekki środek wzmacniający.

Krople, które nakazał mi przyjmować przy każdym posiłku, były, o czym oczywiście nie wiedziałem, środkami uspokajającymi, obniżającymi potencję. W następstwie moja aktywność miłosna nieco zmalała. Wkrótce znów przybrałem na wadze – ale na wadze przybrała i mała Mira... Katastrofa!

Pewnego dnia mój wuj odbył spotkanie z naszym głównym wołopasem, ojcem Miry. Po dłuższej rozmowie zgodzili się, że dziewczyna otrzyma odszkodowanie w wysokości kilkuset złotych, co w owym czasie stanowiło małą fortunę. W ten sposób mogła chełpić się posiadaniem posagu, mogącego przyciągnąć kandydata do ożenku, mającego również chęć posiadania kilku krów.

Następnie wuj przekonał swą szwagierkę, że dla jej syna naprawdę będzie lepiej, jeśli naukę będzie kontynuować w innym gimnazjum niż w Brodnicy, leżącej zbyt blisko naszych dóbr. Wyjechałem więc do gimnazjum w Płocku, gdzie udało mi się zdać maturę.

Narodziny wojownika

Miałem dziewiętnaście lat, byłem silny jak drwal i bardziej polski niż święty Władysław, ale ponad wszystko uparty. Gdy przyjechałem na wakacje do Bobrowa, byłem zdecydowany prosić matkę o zezwolenie na zostanie lotnikiem.

Ale już po moich pierwszych słowach napotkałem na zdecydowany opór:

- Nie! Na to się nie zgadzam!
- Ależ dlaczego, mamo? Mam przecież maturę!
- Wszyscy lotnicy to pijacy i wariaci! – krzyknęła wzburzona.
- Pijaków jest też pełno na wsi – odparłem.

Zdawałem sobie sprawę, że matka, aby raz na zawsze obrzydzić mi lotnictwo, tak właśnie określała lotników.

Matka moja nigdy nie próbowała wzmacniać swego autorytetu powoływaniem się na pamięć ojca. Była silną kobietą i przyzwyczajoną do tego, że polegać może tylko na sobie. Byłem pełen wdzięczności za godność jaką zachowywała w dyskusji ze mną i za to, że nie kierowała w moją stronę zdań takich jak „Ach, gdyby słyszał ciebie twój biedny ojciec!” albo „Czegoś takiego nigdy byś nie śmiał powiedzieć swemu ojcu!”. Kochałem i szanowałem matkę – ale argumentów jej nie mogłem zaakceptować. Mogło to oznaczać, że miałbym być w przyszłości agronomem lub lekarzem. W jej skali wartości agronom stał wyżej w hierarchii wszelkich innych zawodów. Pogląd ten opierał się naturalnie na typowym dla posiadaczy ziemskich sposobie myślenia, istotą którego był obowiązek obrony posiadanych dóbr, a nawet ich powiększanie.

– To jest zawód dla mężczyzn silnego i wolnego – wyjaśniała mi. Odpaliłem, że do tak pięknych i szanowanych zawodów jak agronom czy lekarz moi młodsi bracia nadają się dużo lepiej niż ja, i że nie byłbym nigdy szczęśliwy ubiegając przez całe życie nad niemożliwością obrania takiej kariery, o jakiej marzę.

– Mamo, ja między ziemią i niebem wyboru już dokonałem!

– Więc zostań księdzem! – odwzajemniła się kpiną.

W prowadzonych z matką dyskusjach udało mi się być psychologiem prawie tak dobrym jak ona. W swoich wypowiedziach kładłem akcent na słowach szczęśliwy i szczęście, gdyż te – to wiedziałem na pewno – poruszały ją najbardziej. Przejawiało to się tym, że, zbita z tropu, milczała. Przed pójściem spać mówiła mi tylko:

– Janku, przemyśl to sobie jeszcze, przemyśl dokładnie. Przekonasz się wtedy, że mam rację.

Nasz pojedynek słowny trwał tygodniami. Dotarło do mnie wreszcie, że matka nigdy nie zmieni zdania. Nie pozostało mi więc nic innego, jak tylko dokonać pewnego fałszerstwa.

W owym czasie w Polsce, aby być przyjętym do lotnictwa wojskowego, należało przejść wcześniej wyszkolenie wojskowe w piechocie, a następnie podpisać stosowną, wiążącą obie strony deklarację. Miałem wtedy dziewiętnaście lat, byłem obywatelem Szwajcarii, nie mogłem więc

mieć żadnej nadziei na osiągnięcie postawionego sobie celu, bo po prostu do Wojska Polskiego nie przyjmowano cudzoziemców. Tym samym nie mogłem oczekiwania spełnienia snów o lataniu, jakie były moim udziałem od dziesiętego roku życia. A przecież, gdy w gimnazjum pisaliśmy wypracowania na tradycyjny temat „Jaki zawód chciałbyś zdobyć?”, byłem jedynym, który w długich panegirykach wychwalał pod niebiosami jeden tylko zawód – latającego obrońcy naszej świętej polskiej krainy. Teraz miałbym tchórzliwie zdradzić to przekonanie!

Musiałem więc na początek postarać się o przyjęcie do Wojska Polskiego. W tym celu z szuflady, w której przechowywane były dokumenty rodzinne, zabrałem swoje świadectwo urodzenia; nie było w nim ani słowa o obywatelstwie.

Następnie napisałem i podpisałem w imieniu matki (której charakter pisma podrobiłem), jej zgodę, jako rodzicielki i opiekunki, na moje ochotnicze wstąpienie do służby wojskowej.

W biurze w Warszawie, w którym przyjmowano zgłoszenia ochotników do wojska, nikomu oczywiście nie przyszło do głowy, aby dochodzić, czy ten urodzony w Polsce młody człowiek nie jest przypadkiem cudzoziemcem. Nie byłem zresztą jedynym człowiekiem w kraju, który nosił niemiecko brzmiące nazwisko. Kariera moja jednak, jako przyszłego polskiego bohatera, zaczęła się od dwóch fałszerstw. Pierwszym było przemilczenie mojego prawdziwego obywatelstwa, drugim zaś powołanie się na sfałszowany dokument.

Wewnętrznie byłem sprężony jak seminarzysta, który wie, że jest oszustem. Zewnętrznie jednak, obserwując kątem oka starego wachmistrza, który niezmiernie powoli wypełniał rubryki moich akt, długo zastanawiając się nad każdą z nich, zachowywałem olimpijski spokój. Gdy wachmistrz doszedł do rubryki „Wybrana broń” odpowiedziałem: – Lotnictwo. – Obdarzył mnie ironicznym spojrzeniem, z którego łatwo się było domyśleć, co myśli: *Tak się najpierw mówi, a potem bywa różnie...*, ale odpowiedź moją wpisał i w ten sposób przydzielony zostałem do piechoty.

Ale to, co najtrudniejsze, było jeszcze przede mną; musiałem o swym

kroku powiadomić matkę. Zdecydowałem, że całej prawdy to jej jednak nie powiem. Jako dobra patriotka prawdopodobnie nie sprzeciwiałaby się mojemu wstąpieniu do armii, jednak mogłaby nie dać zgody na moją późniejszą naukę w szkole lotniczej. Przekazałem jej więc tylko to, że wstąpiłem do wojska. Swe troski objawiła dopiero tego dnia, gdy po raz pierwszy przyjechałem do domu na urlop. Miałem na sobie prosty mundur piechura. Gdy go ujrzała, załamała ręce i zalała się łzami:

– Co? Nie jesteś w kawalerii? Przynosisz nam wstyd!

Bo, oczywiście, wszyscy mężczyźni z naszej rodziny byli oficerami kawalerii. Piechota – to oddziały chłopskie. Czy mogłem matce zdradzić, że służba w piechocie była warunkiem wstępnym późniejszego przyjęcia do oficerskiej szkoły lotniczej? Jej kategoryczny sprzeciw wobec wszystkiego, co nie stało twardo nogami na ziemi, mógł spowodować komplikacje, jak długo nie byłem pełnoletni. Musiałem jeszcze czekać.

Boże, jak trudno zdobyć dla siebie prawo bycia zestrzelonym z tysiąca metrów, zamiast zostać posiekany szablami!

W koszarach, w których otrzymywałem przeszkolenie, służba była obrzydliwie ciężka. Szykany podoficerów były codzienną normą; pozostawiali nas w spokoju tylko wtedy, gdy śmiertelnie zmęczeni odsypialiśmy nasze przepisowe siedem godzin. Bywało jednak i tak, że krótko po zaśnięciu nagle nas podrywano i kierowano na nocny marsz.

Co więcej, przydzielono mnie do jednostki karabinów maszynowych. Nigdy wcześniej nie mogłem sobie wyobrazić, że moje plecy i ramiona będą w stanie wytrzymać dźwiganie masy pięćdziesięciu kilogramów w czasie nieprzerwanego, dziesięciokilometrowego marszu.

Pułk mój stacjonował na południu kraju, w Częstochowie, wielkim sanktuarium całej katolickiej Polski. Miasto nazywane było polskim Lourdes. Przełożeni nasi, choć też gorliwi katolicy, nie uważali jednak, aby z powodu bliskości Czarnej Madonny należała nam się jakaś pobłażliwość. Przeciwnie, powołując się na miliony pielgrzymów, którzy każdego roku wędrowali pieszo do Częstochowy z najdalszych, odległych nieraz o setki kilometrów, miejscowości, powtarzali nam:

– Maszerować, maszerować, i wysiłek ten przybliży was do Boga!

W koszarach nauczyłem się pewnych czynności, których przydatność stała się dla mnie jasna dopiero wiele lat później. Tak, na przykład, uczyono nas rozbierać karabin maszynowy z zawiązanymi oczyma. Później podoficer prowadzący szkolenie dokonywał zmieszania nakrętek, suwaka zamkowego i innych części broni z metalowymi przedmiotami, do niej nie należącymi. Musieliśmy dotykiem rozdzielić części właściwe od fałszywych, podać nazwę części i dokonać złożenia ich w działającą całość. Przy najmniejszym błędzie, gdy nie umiało się rozpoznać części broni, lub gdy nie spostrzegło się, że podoficer schował jakąś jej część, na żołnierzy spadał deszcz kar. Powtarzałem sobie, że moja droga do nieba wiedzie przez dolinę płaczu, zaciskałem zęby – i czekałem na jedzenie, które, trzeba przyznać, było zawsze bardzo dobre.

Moje cierpienia w kompanii karabinów maszynowych 27. pułku piechoty były jeszcze zwiększone przez to, że w tym samym czasie musiałem się przecież przygotowywać do egzaminu wstępniego do szkoły lotniczej. Ja, który nigdy w gimnazjum nie był wzorowym uczniem, teraz znajdowałem w sobie energię, aby wkuwać zawartość podręczników matematyki i fizyki, czyli przedmiotów, z których miałem być egzaminowany! Ja, który zawsze był wzorem niesforności, teraz musiałem się starać, aby być wzorowym uczniem; wiedziałem jednak, że przy zbyt wielu karach po prostu przepadnę. Wprawdzie lotnictwo lubiło ludzi z temperamentem, ale niesfornych nie przyjmowało.

Kapral wiedział oczywiście o moich planach wstąpienia do lotnictwa, dlatego też nie pomijał żadnej okazji do specjalnych szykan. Na przykład, gdy w pocie czoła dźwigałem swój ważący czterdzieści kilogramów plecak, dodawał mi jeszcze trzydziestokilogramową lufę karabinu maszynowego, po czym wołał:

– Alarm! Atak lotniczy! Kryj się!

A zaraz potem rozkazywał biec do improwizowanego schronu – na szczycie wzgórza! Gdy tam docierałem miałem uczucie, że serce moje musi pęknąć i wyskoczyć gardłem. O tym, aby nie posłuchać rozkazu, nie mogło być mowy.

Podoficera trzeba było czcić jak boga i powtarzać za nim chórem: –

Piechota to królowa broni!

2 stycznia 1936 nastąpiła najbardziej niezapomniana chwila mojego życia – zdałem egzamin wstępny do lotnictwa. Jeszcze tego samego wieczora przybyłem do Dęblina, małego miasteczka garnizonowego, leżącego sto kilometrów na południe od Warszawy; znajdowała się tam Szkoła Podchorążych Lotnictwa, do której zostałem przyjęty. Przyjechałem, gdy zapadała ciemność. Na małym dworcu roiło się od mundurów, gdyż w tamtejszej twierdzy stacjonował też pułki piechoty i artylerii polowej. Szkołę lotniczą dzieliło od stacji trzy kilometry. Aby tam dojechać najlepiej było skorzystać z usług dorożek, których woźnice – sądząc po długości ich wąsów – co najmniej stuletni, zapraszali do jazdy, zachwalając szybkość swych suchych szkap. Prowadząca z dworca na lotnisko, dokumentnie rozjeżdżona droga prowadziła z Dęblina przez wioskę o imieniu Irena, zamieszkałą w większości przez Żydów. Uliczki jej, oświetlone przez kilka krzywych i zardzewiałych latami, robiły wrażenie, że składają się wyłącznie z błota, w zimie zapewne przybierającego konsystencję mazi, latem zaś kurzu. Wydawało się, że z tego samego materiału zbudowane są i domy Ireny. Myślałem, że trafiłem na koniec świata.

Bez wątpienia, gdybym, idąc pieszo, podjął nocą próbę znalezienia drogi przez ten labirynt nędzy, nigdy bym nie trafił do pięknych, stojących kilometr dalej nowych budynków szkoły. Po drugiej stronie otoczonego hangarami lotniska widać było śliczne domy; przez chwilę miałem nadzieję, że w nich właśnie zostanę zakwaterowany. Zostałem jednak szybko sprowadzony z chmur na ziemię – były to pomieszczenia dla podoficerów i oficerów. Mnie skierowano do znacznie skromniejszych koszar żołnierskich. Następnego dnia zmieniłem mój piechociński mundur khaki na inny tego samego koloru, ale z kołnierzem ozdobionym kanarkowymi naszywkami rekruta-lotnika.

Nauka zaczęła się od razu. Na początku słuchaliśmy wyłącznie wykładów teoretycznych, ponieważ sroga zima w Polsce nie sprzyja lataniu. Od ósmej rano do pierwszej po południu dziewięćdziesięciu szczęśliwców uczyło się fizyki, mechaniki, wiedzy o uzbrojeniu,

nawigacji, czyli krótko mówiąc wszystkiego, tylko nie pilotażu. Po obiedzie odbywaliśmy ćwiczenia sportowe, po których wracaliśmy do sali wykładowej, aby tam pisać zadane prace. Do łóżek szliśmy o dziewiątej wieczorem, po kolacji. W soboty i niedziele mogliśmy wychodzić ze szkoły, ale nie dalej niż do Ireny, w której jedyną rozrywkę stanowiło obskakiwanie jednej z wielu panienek, przychodzących tam w końcu tygodnia oczywiście z myślą o nas.

W szkole panowała bardzo ostra dyscyplina. Najbardziej łagodną karą, stosowaną przy najmniejszym wykroczeniu, był zakaz opuszczania szkoły w końcu tygodnia. Dowódcy nasi wiedzieli bardzo dobrze, że pozbawiają nas w ten sposób jedynej rozrywki, jaką zapewniała Irena – alkoholu i dziewczyn. Szybko nauczyliśmy się jednak jak z trudnością tą sobie radzić. Kumpel, mający akurat nocną wartę, wysyłał kolegę do Ireny, skąd ten przywoził jedną z dziewczyn. Umieszczano ją w pomieszczeniu wartowni, które zwyczajowo nie było oświetlane; tam, w kompletnej ciemności, można było ugasić żądze, nie widząc w ogóle partnerki.

Z niecierpliwością czekaliśmy na nadjeście wiosny i na początek pierwszych ćwiczeń w nauce latania. Były one dla nas bardzo ważne, gdyż wiedzieliśmy, że spośród całej grupy dziewięćdziesięciu kandydatów – którzy, aby zostać lotnikami, przeszli przez czyściec mozołów i udręki żołnierskiej służby w piechocie – może zdać egzaminy i zostać pilotami tylko czterdziestu pięciu. Pozostali musieli pogodzić się z tym, że będą tylko strzelcami pokładowymi, mechanikami, radiotelegrafistami, obserwatorami, bombardierami lub nawigatorami. Rok egzaminów minął dla mnie szczęśliwie i znalazłem się w grupie przyszłych pilotów.

Teraz dyscyplina wzrosła o jeden stopień. Wstawaliśmy o czwartej rano i do południa wykonywaliśmy loty szkolne. Po obiedzie mieliśmy krótki czas na odpoczynek, po czym znów wracaliśmy do kabin. Dopiero w wiele lat później stało się dla mnie jasnym, że to właśnie ta dęblińska szkoła – wyczerpujący tryb życia, w połączeniu z żelazną dyscypliną – pozwoliła łatwiej pokonywać napotykane trudności i nawet śmiać się, wzruszając ramionami, w obliczu przykrości. Wierzę głęboko, że owe cztery lata, jakie spędziłem w Wojsku Polskim, opancerzyły mnie na całe życie.

Żołd, jaki otrzymywaliśmy, należał do małych; można było za niego, raz w tygodniu, wypić parę kuflów piwa lub trzy kieliszki wódki. Wyłaniało się pytanie – jak zdobyć pieniądze? Ja starałem się matki nie prosić o zbyt wiele. Nie dlatego, aby była biedna, ale z tego powodu, że przecież nie mogłem od niej wymagać, aby finansowała karierę, od której mnie tak twardo odwodziła.

Gdy już bytem podchorążym-pilotem, przyjechałem pewnego razu do domu na urlop. Gdy opowiedziałem matce co ja robię w dęblinńskiej szkole, zadrżała i powiedziała:

– Synu, przysiagnij mi przynajmniej, proszę, że latać będziesz nie za wysoko i nie za szybko...

Nie mogąc liczyć na matkę, zwróciłem się więc, podobnie jak większość moich kolegów, do znanego w Irenie bankiera, pana Cholewy. Był to człowiek niezwykły. Gdy zjawiłem się pierwszy raz w jego sklepie i powiedziałem, że chciałbym od niego pozyczyć sto złotych, spojrzał na mnie dobrze, ale i przenikliwie, a następnie powiedział:

– Jesteś na pierwszym roku, prawda?

Zdumiony, że jest on tak dobrze poinformowany, potwierdziłem.

– No to pięknie – powiedział. – Masz tu weksel na sto złotych, podpisz go, a ja wypłacę ci za to czterdzieści złotych.

Rozzłosiłem się.

– Jak to? Tylko czterdzieści za weksel na sto złotych?

– Oczywiście – odparł ze śmiechem. – Jesteś jeszcze, jak na pilota, bardzo młody. Kto mnie zapewni, że się nie zabijesz? Gdy będziesz na drugim roku, pożyczę ci pięćdziesiąt procent, a na ostatnim roku otrzymasz sześćdziesiąt procent. Oczywiście, jeśli nie będziesz latać dobrze...

Tak też było. Pan Cholewa stał się jednym z najlepszych środków dopingujących nas do robienia w lataniu postępów. Gdy przyszedłem do niego drugi raz, powiedział mi:

– Chłopcze, robisz postępy. Wkrótce będziesz nosić stalowy mundur prawdziwego podchorążego-pilota. Musisz tylko poprawić trochę swoje starty, wciąż nie są najlepsze...

Skąd o tym wiedział? Okazało się, że dla klasyfikowania swych

dłużników prowadził w głowie prawdziwy rejestr naszych wyczynów. Gdy otrzymywaliśmy jakąś karę, wszystko jedno, czy za uchybienie w służbie, czy za jakiś skandaliczny wybryk w knajpie w Dęblinie, a nawet Warszawie, w związku z którym wkraczała do akcji żandarmeria, pożyczki odmawiał. Orientował się znakomicie w bieżących problemach szkolenia. Raz, siedząc w swym wiklinowym fotelu, zrobił mi wykład, dlaczego za pętle, które akurat wykonywał nad nami jeden z kolegów, otrzymał złe noty. Ze swym wydatnym nosem skierowanym ku niebu kreślił wyciągniętą ręką prawidłowy kształt figury, jaki, jego zdaniem, można było uzyskać lecąc na Pezetelce, najlepszym w owym czasie myśliwcu polskiej produkcji.

– Nie, nigdy nie byłem pilotem – odpowiedział na pytanie, które nasuwało mi się na usta, jeszcze zanim je wypowiedziałem. – Po prostu całe życie spędziłem w tym miejscu, lotnictwa nauczyłem się przez lata istnienia tutaj szkoły...

Prowadzenie dłuższej, i w dodatku przyjacielskiej rozmowy z Żydem, i to bynajmniej nie w sprawie pożyczki, nie było w owym czasie w Polsce rzeczą normalną, mogło mi to nieprzyjemnie zepsuć reputację. Nie mogłem więc w pełni zaspokoić swej ciekawości co do tego tak lotnictwem zainteresowanego człowieka. A przecież ten lichwiarz w jakiś sposób przyczyniał się pozytywnie do szkolenia polskich pilotów. Był tyranem, który przez swój finansowy, tak fachowo stopniowany nacisk wywierał może nawet silniejszy wpływ na nasze postępy niż czyniła to bezlitosna dyscyplina egzekwowana przez naszych przełożonych. Nie ulega jednak wątpliwości, że obie metody, ekonomiczna i dyscyplinarna, działały wspólnie na rzecz utworzenia nienagannie zdyscyplinowanego lotnictwa wojskowego – szkoda tylko, że niedostatecznie licznego, o czym, niestety, mieliśmy się przekonać, gdy wybiła godzina wielkiego konfliktu. Jakość reprezentowana w tym lotnictwie przez pilotów była dobra, ale gdy przyszło stawić czoło przygniatającej przewadze niemieckiej Luftwaffe było ich za mało. Z faktów tych zdałem sobie sprawę dużo, dużo później.

Przed promocją oficerską

Wiosną 1938 roku twardą monotonię naszego życia przerwał wylot na kurs doskonalący, zorganizowany w szkole pilotów myśliwskich w Grudziądzu.

Po powrocie do Dęblina przeżyliśmy w maju interesujące spotkanie z naczelnym dowódcą armii francuskiej, generałem Gamelinem, który zaszczycił szkołę swą wizytą. Francja była najważniejszym sojusznikiem Polski, toteż z przyjemnością słuchaliśmy słów generała, gratulującego nam nienagannej postawy na ziemi i w powietrzu. Komplement ten sprawiłby nam z pewnością większą przyjemność, gdyby nie ogólnie złe wrażenie, jakie zrobił na nas generał. Twarzyszący mu polscy oficerowie i generałowie byli wszyscy rośli i barczyści; przerastali Francuza co najmniej o głowę. W naszych oczach był figurą wysoce komiczną. Trzeba wiedzieć, że służący w polskiej armii ludzie małego wzrostu byli często przysłowiowymi chłopcami do bicia, dlatego najczęściej kwaterowano ich w oddzielnych sypialniach.

W lipcu zostaliśmy powiadomieni, że w następnym miesiącu zostaniemy rozesłani, w stopniu podoficerów-podchorążych, do różnych eskadr w pułkach lotniczych. Był to ostatni etap naszego szkolenia, poprzedzający promocję. Wydarzenie to, na które czekaliśmy z niecierpliwością od tygodni, zostało naturalnie odpowiednio uczczone.

Ja, wraz z moimi kolegami z kursu, zostałem przydzielony do 111. eskadry myśliwskiej 1. pułku lotniczego w Warszawie. Pękaliśmy z dumy.

Wcześniej uprzedzony, wiedziałem jak mam się zachować po przybyciu do jednostki. Trzeba było mianowicie postępować według pewnego, dokładnie określonego ceremoniału. Tak więc najpierw należało złożyć kurtuazyjną wizytę komendantowi brygady myśliwskiej podpułkownikowi Leopoldowi Pamule – dowódcy zgrupowania lotniczego, po nim szefowi mojej eskadry, a w końcu przedstawić się wszystkim pilotom czterech eskadr pułku, będącym dla mnie starszymi w służbie, choć wielu z nich przybyło tu zaledwie rok przedemną.

Największym z moich nowych bogów, przed którym jako pierwszym

musiałem paść na kolana, był słynny podpułkownik Pamuła, którego czyny i sława głośne były we wszystkich pułkach Polski. Wizyta u niego pozostanie mi na zawsze w pamięci. Spotkanie wyznaczył w swoim pokoju. Gdy do niego wkroczyłem, pomyślałem, że chyba przez pomyłkę wszedłem do celi zakonnika. Całe wyposażenie stanowiły trzy kufry, pomiędzy dwoma z nich znajdowało się proste łóżko połowę. Dekorację ścian stanowiły tylko dwie rzeczy: oprawiony regulamin służby i mała, miniaturowa fotografia młodej, ślicznej kobiety – czy była to żona, czy przyjaciółka pułkownika, nie dowiedziałem się nigdy.

Jeden z kufrów pełnił rolę stołu barowego, innymi słowy stało na nim kilka butelek wódki, a obok na tacy leżało kilka plasterków salami. Przybyłem z wizytą razem z kilkoma kolegami z Dęblina, którzy również otrzymali przydział do tej samej brygady. Nasz nowy szef spostrzegł nasze zmieszanie, wywołane widokiem tak nieoczekiwanej ascezy. Twarde i zimne początkowo rysy jego twarzy zmiękkły. Stał się nagle wymowny, zaprosił nas, abyśmy jedli i pili. Wypuścił nas od siebie, gdy opróżniona została ostatnia butelka.

Nastecnego dnia rano obudziłem się z głową ciężką jak młyński kamień i totalnie zakorkowanym żołądkiem. Ruszyłem na spacer ku hangaram. Nagle dobiegi mnie metaliczny głos szefa:

– Podchorążego Zumbacha! Wydaje mi się, że trochę świeżego powietrza dobrze panu zrobi. Niech więc pan weźmie samolot, RV i za dziesięć minut będzie gotów do startu. Pięć minut później ma być pan na trzech tysiącach metrów i bez przerwy, przez dwadzieścia minut, kręcić akrobację! Za trzydzieści minut oczekuję pana ponownie przed hangarem!

– Chyba – kontynuował – że czuje się pan niezbyt dobrze? W takim przypadku przekażę pana chętnie do naszych sąsiadów, obserwatorów. A więc?

Na tę obrazę krew napłynęła mi do twarzy. Co? Tak mnie, z miejsca, wykosić? Odesłać do bombowców lub powietrznych fotografów? Z miny szefa widziałem wyraźnie, że dla niego towarzystwo to było gorsze niż nieuleczalna choroba.

Jestem pewien, że akrobacji wykonanej tego dnia nie zapomnę nigdy.

Choć do samolotu wsiadłem z na wpół zamkniętymi oczyma i na chwiejnych nogach, to w powietrzu starałem się wykonać, co tylko umiałem. Pełną skalę klasycznych figur przyozdobiłem nawet manewrami własnego pomysłu, zakończyłem korkociągiem odwróconym. O nakazanym czasie dotknąłem ziemi kołami samolotu i zatrzymałem się przed podpułkownikiem Pamułką. Do płatowca podbiegły stary mechanik i pomógł mi wydostać się z kabiny. Klepnął mnie przyjaźnie w ramię i szepnął:

- Może tym razem szef będzie pobłażliwy.
- Dlaczego? Czy było aż tak źle?
- Nie, nie. Całkiem do wytrzymania.

Ale Pamuła był innego zdania:

– Podchorąży Zumbach! To, co pan pokazał, było zaledwie na trójkę. Jeśli pan będzie nad sobą więcej pracować i mniej pić, to może kiedyś będzie pan wyglądać jak cień pilota myśliwskiego!

Koledzy moi przyglądali mi się z osłupieniem. Oczywiście, wyglądałem fatalnie. Od dwóch dni byliśmy niemal bez przerwy pod gazem; kondycja ich była niewiele lepsza od mojej. Próba ogniosa, jaką przeszedłem tego ranka, zaoszczędziła im podobnych przeżyć. O tym jednak, abyśmy mogli się położyć i odpocząć mowy być nie mogło.

Godzinę później staliśmy w hangarze i ziewaliśmy nieprzerwanie. Nagle ogłoszono alarm numer 1!

- Będzie latać podpułkownik!

Znieruchomiliśmy w pełnej szacunku postawie na bacznosć. Gdy zobaczyliśmy szefa, osłupieliśmy. Nadchodził bowiem w futrzanym kombinezonie, takiej samej pilotce i w naszpikowanych futrem buciorach. Był początek sierpnia i panował taki upał, że w gołych dloniach można było gotować jajka. Gdyby tylko pozwalał na to regulamin, chodziłyśmy najchętniej w koszulkach gimnastycznych. Tymczasem zakutany w futra Pamuła, wraz z towarzyszącym mu adiutantem i mechanikiem, przeszedł przed nami równo odmierzonym krokiem i zrobił to z takim namaszczeniem, jak monarcha odbierający hołd. Następnie – nowa niespodzianka! – podpułkownik zamiast do samolotu myśliwskiego

wsiadł do starego dwumiejscowego R-XIII, który służył do szkolenia w lotach bez widoczności. Wystartował. Chwilę później na tym starym pudle wykonał nad hangarami niewiarygodną wiązankę akrobacji, z figurami plecowymi i na żyletkę włącznie. Oczekiwaliśmy, że w każdej chwili samolot się zwali, albo, że pilot wyskoczy z niego na spadochronie. Ale dwadzieścia minut po starcie płatowiec boga wylądował.

Na jego pokazanie się czekaliśmy przed hangarem w pozycji na bacznosć. Jeszcze dziś jestem przekonany, że wtedy chyba śniliśmy. Z kabiny samolotu wynurzył się Pamuła – kompletnie nagi! Rozebrał się podczas lotu! Cesarskim krokiem, z eskortą, za plecami niosącą wyciągnięty z samolotu futrzany strój, przemaszerował dostośnie przed naszym frontem, nie obdarzając nas w ogóle spojrzeniem. Takiej lekcji sztuki pilotażu, ani nic co by z tym fantastycznym pokazem dało się porównać, nie zobaczyliśmy nigdy więcej.

Bezpośredni podwładni podpułkownika Leopolda Pamuły starali się nie być od niego gorsi. Szef mojej eskadry, kapitan Gustaw Sidorowicz, był olbrzymem, który nie pomijał żadnej okazji, aby dawać nam przykład. Nigdy nie zapomnę mojego pierwszego z nim lotu zespołowego. Rozkazał mi, abym podczas ćwiczeń ataku na cele naziemne i ćwiczeń lotu nurkowego cały czas zajmował pozycję numer dwa, czyli z jego prawej strony. Z wysokości 3000 metrów rozpoczęliśmy pionowe nurkowanie – na spotkanie ze śmiercią.

Wiedziałem, że objawienie jakiekolwiek słabości może mnie kosztować miejsce w eskadrze. Ale byłem też prawie pewien, że przy tak przerażającej prędkości, jaką osiągnęliśmy, nasze samoloty muszą się rozsypać, i że z tego nurkowania już nie wyjdziemy. Mimo to nie puszczałem drążka, wciąż utrzymywałem samolot w pionie, ale starałem się nie patrzeć na ziemię, o którą i tak musieliśmy się rozbić. Mój prowadzący rozpoczął manewr wyprowadzania, który ja w ułamku sekundy powtórzyłem, tuż nad czubkami drzew. Ponownie wznieśliśmy się na wysokość, po czym wylądowaliśmy. Ponieważ jeszcze przed paroma minutami byłem przekonany, że nadeszła moja ostatnia chwila, teraz rozpierała mnie radość, że udało mi się utrzymać miejsce w szyku.

Z niecierpliwością oczekiwaliem komentarza Pamuły, który lot nasz obserwował.

– Podchorążego Zumbacha! Mam nadzieję, że następnym razem zrobi pan to lepiej! – powiedział sucho.

Jeszcze dziś pytam siebie – jak?

Adiutant mojego kapitana, porucznik Januszkiewicz, był znany z przebiegłości, jaką objawiał w walkach powietrznych. Typowym, wykonywanym z nim zadaniem był lot we dwójkę, z takim programem, że na określonej wysokości samoloty się rozdzielały, aby następnie, z prędkością czterystu kilometrów na godzinę, lecieć ku sobie przeciwnymi kursami. Ten, kto ze strachu przed zderzeniem z samolotem Januszkiewicza odskakiwał zbyt wcześnie w bok, był nie wart nic. Ja ten odskok robiłem w ostatniej dziesiątej części sekundy, kiedy niemal zaglądałem już w oczy porucznika.

– Wciąż za wcześnie! – brzmiał suchy komentarz Pamuły.

Tak pojmował on szkolenie pilota myśliwskiego. Pochwał od niego nie słyszał nikt. Ponieważ jednak żadnego ze swych pilotów nigdy nie przeniósł do bombowców lub obserwatorów, można było wnioskować, że w kręgach myśliwców ta oschła metoda jest tolerowana. To zaś brzmiało już jak komplement.

Po tym okresie adaptacji z moją jednostką otrzymałem dwa tygodnie urlopu. Najpierw odwiedziłem matkę w Bobrowie, a potem przez kilka dni pływałem żaglówką po romantycznych jeziorach w północno-wschodniej Polsce.

2 listopada 1938 w dęblińskiej Szkole Orląt odbyło się wielkie święto, będące ukoronowaniem mojej i kolegów, ciężkiej pracy Kończyło ono cykl naszego szkolenia. Oczekiwali nas nowuteńkie stalowoszare, uszyte na miarę mundury z pierwszą gwiazdką podporucznika na naramiennikach.

Nieszczęsna wojna obronna

Miałem dwadzieścia trzy lata, byłem dyplomowanym pilotem myśliwskim, co napawało mnie szczególną dumą, nosiłem z godnością

swoją gwiazdkę podporucznika i odbywałem służbę zawodową w – co było najwyższym zaszczytem - 111. eskadrze. Mimo drwin i szyderstw podpułkownika Pamuły, dzięki zawziętości i zimnej krwi, udało mi się postawić na swoim i z tego byłem dumny w nie mniejszym stopniu. Czy mogłem być szczęśliwszy? Chyba nie, bo czyż nie jest szczęśliwy człowiek, który mimo wiatru i zimy, mimo przeszkód stwarzanych przez rodziców i kaprali, mimo strachu przed sobą samym i ironią przełożonych – urzeczywistnił swój sen?

Matka moja rzuciła mi kiedyś w twarz: – Wszyscy lotnicy to pijacy i wariaci! – i trochę racji miała. Piliśmy oczywiście jak smoki, a nasze ćwiczenia myśliwskie odbywały się nie tylko w powietrzu; kontynuowane były i na warszawskim bruku.

Wiosną 1939 rozwój sytuacji międzynarodowej pozwalał domniemać, że nabycie przez nas umiejętności będą, być może, wykorzystywane nie tylko do demonstracji i walk pokazowych przed gronem panów w cylindrach i frakach. Hitler opanował właśnie Czechosłowację, ale zamiast w spokoju strawić tę zdobycz, rozglądał się za nową. Tym razem szło mu o Wolne Miasto Gdańsk i Pomorze, zwane przez Niemców polskim korytarzem, czyli o teren, który zapewniał Polsce dostęp do Bałtyku, jak również o Poznań i Wielkopolskę. To, co czytaliśmy w prasie i słyszeliśmy w radiu i w rozmowach kawiarnianych utwierdzało nas w przekonaniu, że już wkrótce będziemy mieli okazję potwierdzenia swej dzielności w warunkach prawdziwej walki z odwiecznym wrogiem. Byliśmy na to przygotowani, nasza wiara we własne siły nie miała granic.

Oczywiście, samolotami, na których lataliśmy, nie byliśmy specjalnie zachwyceni. Nasze PZL-11 były samolotami myśliwskimi polskiej produkcji (wyposażonymi we francuskie silniki i angielskie oprzyrządowanie elektryczne), które jeszcze przed kilkoma laty, po zdobyciu w 1933 roku w Stanach Zjednoczonych na międzynarodowej wystawie w Cleveland Złotego Medalu, uchodziły za najlepsze myśliwskie samoloty świata. Od tego jednak czasu zestarzały się. Najnowszy wariant tego typu, PZL-24, znacznie lepszy, był przeznaczony na eksport do Turcji, Rumunii, Grecji i Bułgarii. Tak więc, w tym samym czasie, gdy bułgarskich

pilotów szkolono i trenowano w Polsce na PZL-24, my musieliśmy zadowalać się naszymi staruszkami PZL-11. Trzeba jednak podkreślić, że z tego powodu nie odczuwaliśmy do naszych gości żadnej trwałej urazy. Od niepamiętnych czasów w polskiej duszy żyje bowiem coś, co można nazwać pyszałkowatością lub chełpliwością. Czyż to nie my wynaleźliśmy taką technikę używania karabinu maszynowego, która zapewnia trafienie jednym strzałem? Gdy wróg zostanie zaskoczony obecnością przeciwnika dysponującego tak oszczędną bronią, można będzie wykorzystać jego zdumienie, aby go wykończyć...

W końcu kwietnia 1939, gdy eskalacja nazistowskiego zagrożenia szybko narastała, eskadra nasza została skierowana na ćwiczenia zwane szkołą ognia w Brześciu nad Bugiem. Spędziliśmy tam upalne dwa tygodnie. Każdego dnia wystrzeliwaliśmy setki pocisków z naszych karabinów maszynowych do worków wleczonych przez samoloty lub do tarcz strzelniczych na ziemi. Wieczorami spędzałyśmy małe godziny w towarzystwie żeńskiej części ludności miasteczka.

Następstwem zbyt gorliwego sposobu spędzania wolnego czasu było to, że program naszego szkolenia nieco się opóźnił. Dowodzący pułkownik, gdy to stwierdził, w dniu naszego powrotu do Warszawy 10 maja, wlepił nam niezwykle oryginalną karę.

– Start nastąpi w ciasnym szyku! Każdy z was do końcówek swoich skrzydeł przymocuje sznurki z chorągiewkami; każdy sznurek ma mieć długość trzech metrów i być przywiązanny do skrzydła samolotu sąsiada. Lecimy wszyscy połączeni tymi sznurkami! Jeśli podczas startu, w locie lub przy lądowaniu choćby jeden sznurek zostanie zerwany, cały zespół zostanie surowo ukarany! Rozejść się, panowie!

Nie wiem, czy na świecie jest wielu pilotów, którzy próbowali tej sztuki. Zalecam ją jako próbę nerwów. My, spocenici od stóp do głów, trzymaliśmy odległości między samolotami z centymetrową dokładnością i udało nam się dolecieć do Warszawy, nie zrywając ani jednego z przeklętych sznurków.

Leciałem jako numer drugi, czyli w pozycji pierwszego z prawej strony szefa eskadry. Gdy rozpoczęliśmy podejście do lądowania, wszystko

wydawało się być w porządku, z wyjątkiem tego, że według mojej oceny szef leciał trochę za nisko. Byliśmy zaledwie kilka metrów od kaczeńców rosnących na brzegu lotniska, gdy podwozie mego samolotu zahaczyło o budy samochodu, którego kierowca w tym miejscu rozstawiał właśnie oświetlenie do nocnych lotów

Wywinąłem strasznego kozła. Samolot mój rozpadł się na dwie części. Przytomność odzyskałem dopiero kilka godzin później w szpitalu. Byłem cały obandażowany, lewą nogę miałem złamaną w kilku miejscach. Dwa miesiące przeleżałem w gipsie. Gdy mi go wreszcie zdjęto, zostałem skierowany na rekonwalescencję do Zaleszczyk, przepięknego uzdrowiska na granicy polsko-rumuńskiej.

Noga moja funkcjonowała już jako taka kiedy, jak grom z jasnego nieba, usłyszałem z radiowego głośnika wiadomość o wybuchu wojny. Niemcy wkroczyli do Polski!

Podpierając się na kulach pokuštykałem na dworzec i kupiłem bilet do Warszawy. Byłem zdecydowany natychmiast zgłosić się do mojej jednostki. Bałem się, że tu, w Zaleszczykach, do których nagle zwalił się ponury tłum zdezorientowanych kuracjuszy, zostanę zapomniany.

Pociąg, w którym jechałem do stolicy, był dwukrotnie bombardowany i ostrzeliwany z karabinów maszynowych. Pokonanie odległości sześciuset kilometrów zajęło, z dwiema presiadkami, dwie doby. Wojna trwała dopiero trzy dni, a już zapanował niewiarygodny chaos. Gdy wreszcie znalazłem się w Warszawie dowiedziałem się, że eskadra moja była poza stolicą, gdzieś na linii frontu. Ale gdzie? Tego nie wiedział nikt. Co więcej, pisarz w kancelarii oficera, który przyjął mnie w komendzie miasta, zażądał przedstawienia lekarskiego świadectwa zdatności do pełnienia służby.

– W przeciwnym razie nie otrzyma pan dokumentów! Odeślę pana z powrotem do Zaleszczyk, których bez rozkazu nie wolno było panu opuścić!

Myślałem, że ze złości trafi mnie szlag.

– Nie jestem z piechoty! Do latania zdolność maszerowania nie jest mi potrzebna! Moje stopy, głowa i ręce funkcjonują bez zarzutu! Pan nie ma

pojęcia o lataniu!

Nie dał się jednak przekonać. Powlokłem się więc do szpitala, gdzie na szczęście spotkałem lekarza pułkowego, który wykazał zrozumienie dla moich prośb i wystawił mi świadectwo zdatności do służby, z adnotacją „ważne tylko w lotnictwie”.

Z tym ratującym mnie dokumentem wróciłem do komendy. Tam jednak, ten sam służbista oświadczył, że nie może mnie wysłać do bazy mojej jednostki, gdyż przestała ona już istnieć! Została ewakuowana, a w celu uniknięcia bombowych ataków niemieckiej Luftwaffe wszystkie samoloty i załogi rozproszeno na lądowiska połowę wokół Warszawy. Gdzie się one znajdują? Tego nie wie nikt, nikt zresztą wiedzieć nie chce. Psst, ani słowa, otaczają nas szpiedzy, ściany mają uszy, niemieckie oczy są wszędzie! Miałem ochotę wypowiadającego te slogansy łajdaka stłuc moimi kulami. Gdyby jeszcze trochę dłużej kontynuował w tym stylu, pewnie by do tego doszło. Na szczęście do pokoju wszedł podpułkownik i spytał, czego tu ten lotnik szuka.

Zapominając o wszystkich przepisach, mówiących o szacunku dla przełożonego, ryknąłem:

– Panie pułkowniku, pozwalam sobie prosić pana o natychmiastowe skierowanie na front!

– Proszę za mną, panie poruczniku.

W gabinecie podpułkownika wyłożyłem raz jeszcze swą prośbę. W trakcie rozmowy odpowiedział na pięć telefonów. W końcu powiedział:

– Kieruję pana na rezerwowe lotnisko Mokotów. Tamtejszy komendant powie panu, do czego może się pan przydać.

Godzinę później znalazłem się na zamaskowanym lotnisku. Spotkałem tam kilku lotników, którzy, podobnie jak ja, czekali na skierowanie do walczących jednostek.

– Czy wiecie coś o 111. eskadrze? – spytałem.

– Prawdopodobnie gdzieś walczy... – odpowiedział wymijająco jeden z pilotów. Komendant lotniska rzucił krótko okiem na moje dokumenty, więcej uwagi poświęcił lekturze końcowego zdania świadectwa lekarskiego. Westchnął głęboko i powiedział:

– Poruczniku Zumbach, niech pan weźmie Poteza XXV który znajduje się w hangarze obok, i poleci nim do Dęblina, do szkoły. Obejmie pan stanowisko oficera odpowiedzialnego za tamtejsze operacje bojowe. Dopóki pańska nogą nie będzie w lepszym stanie, będzie pan udzielać pilotom instruktażu na ziemi.

Podziękowałem mu i wdrapałem się, tak szybko, jak mi na to pozwalały przeklęte kule, do kabiny samolotu. To, że znów znalazłem się za sterem, sprawiało mi ogromną radość. Ten jeden fakt przywrócił mi znów radość życia.

Gdy zajmowałem miejsce w kabinie mechanik zameldował mi, że samolot jest całkowicie sprawny. Powiedziałem sobie, że lot do Dęblina posłuży mi za sprawdzian, czy będę w stanie służyć na tej, dotychczas mi nieznanej taksówce. Jednak wkrótce po starcie, gdy już wzniósłem się na przelotową wysokość, zauważałem, że coś nie gra. Silnik zaczął przerywać. Cholera jasna! Ledwo wyszedłem ze szpitala i oto zapowiada się, że znów połamię kości! Byłem zły.

Ale, w ostatniej chwili, szczęście uśmiechnęło się do mnie w postaci boiska piłkarskiego. Wykonałem na nim gładkie lądowanie przymusowe. Przyziemiałem na dalekich przedmieściach Warszawy, nie przeleciawszy nawet dziesięciu kilometrów! Wysiadłem z samolotu i zacząłem się rozglądać, czy nie ma gdzieś w pobliżu jakieś wojskowego posterunku. Gdy go znalazłem, żołnierze zaprowadzili mnie do sztabu dywizji. Stamądż jeden z oficerów zatelefonował do Dęblina, aby ktoś po mnie przyleciał.

– Niech pan pozwoli mi mówić – poprosiłem. – W Dęblinie znam wszystkich.

Oficer jednak nie przekazał mi słuchawki, lecz powiedział:

– Rozmawiałem właśnie z porucznikiem piechoty, odpowiedzialnym za ochronę szkoły w Dęblinie. Powiedział mi, że nie ma tam już ani jednego lotnika. Całą szkołę gdzieś ewakuowano.

A niech to! Załamany opadłem na ławkę.

– Więc co teraz będzie ze mną?

– Zajmiemy się panem.

Podany mi posiłek spożyłem w ponurym nastroju. W tym czasie przyszedł na kwaterę pułkownik. Natychmiast przedstawiono mu mój przypadek.

– Dobrze, panie poruczniku – zdecydował. – Zabierze pan stąd zarekwiowany przez nas i ukryty w stodole samolot turystyczny. Niech pan przedtem sprawdzi, czy nadaje się on do lotu. Jeśli nie, proszę go do takiego stanu doprowadzić. Jeśli w tym czasie dowództwo lotnictwa nie podejmie w pana sprawie innych decyzji, będzie pan wykonywać dla nas loty łącznikowe do tych dywizji w polu, z którymi łączność jest utrudniona lub kompletnie zerwana.

Postanowienie to natychmiast poprawiło mój nastrój. Zapomniałem zupełnie o swoich kulach, spieszycie się zobaczyć samolot. Stwierdziłem, że niczego w nim nie brakuje, tylko paliwa. Gdy uzmysławiałem sobie groteskowość swojej sytuacji, chciało mi się głośno śmiać. Bo czyż nie groził mi podpułkownik Pamuła, że przekaże mnie do sąsiadów, zajmujących się lotami obserwacyjnymi? No i co? Ja, dyplomowany myśliwiec, istotnie wylądowałem u nich!

Następnego ranka na kadłubie mojego nowego samolotu wymalowano, w wielkim pośpiechu, wojskowe szachownice, napełniono zbiorniki i następnie poleciąłem na poszukiwanie tych naszych dywizji, od których nie było żadnych wiadomości.

Leciąłem w nieznane, patrząc raz na mapę, drugi raz na ziemię, nie zapominałem jednak, chcąc uniknąć ewentualnych nieprzyjemnych spotkań, także o obserwacji nieba. Moim latającym dywanem był mały, ładny samolot turystyczny RWD-13, stanowiący rozwinięcie modelu RWD-9, na którym polscy piloci zwyciężyli w międzynarodowych zawodach Challange 1934. W sztabie dywizji nakreślono mi na mapie przybliżony przebieg linii frontu. Ze względów bezpieczeństwa miałem pozostawać cały czas po własnej stronie tej linii, ale chcąc uzyskać wiarygodne informacje musiałem się do niej zbliżyć; zawracałem, gdy na równinie spostrzegałem czarne kolumny niemieckich czołgów. Skoro byli tam Niemcy, nasi musieli być gdzieś niedaleko. Wyteżając wzrok pracowicie krążyłem nad rozległym, na pozór spokojnym sektorem,

rozciągającym się na odległość powyżej dwustu kilometrów na południowy zachód od Warszawy.

W pewnym miejscu dostrzegłem kilka konnych zaprzęgów i zmęczonych ludzi ciągnących na wschód. Mogli coś wiedzieć o naszych wojskach. Ale zanim znalazłem pole, na którym mogłem wylądować, zniknęli. Na temat dywizji, których szukałem, obecni na polu, zdezorientowani i zagubieni chłopi udzielili mi całkowicie sprzecznych informacji; bardziej interesowało ich, czy mają uciekać, czy zostać na miejscu. Więcej, i znacznie dokładniej, o położeniu nieprzyjacielskich straży przednich poinformowali mnie ludzie z jadącej pobliską polną drogą kolumny chłopskich wozów. Informacje otrzymane od nich były dokładniejsze niż te, jakie otrzymałem ze sztabu.

Wtedy właśnie, przez czysty przypadek, spotkałem Stanisława, mechanika lotniczego, który zgubił swoją jednostkę. Prosił mnie usilnie, aby go zabrać. Wtedy nie wiedziałem jeszcze, że zyskuję w nim jakże cennego towarzysza i pomocnika.

Nie mogłem pojąć, jak to się stało, że tak silnie zdyscyplinowana polska armia popadła szybko w chaos. A jeszcze mniej rozumiałem dlaczego te resztki regularnych oddziałów, jakie napotykałem, nie miały ze sztabami żadnej, nawet telefonicznej łączności.

Ponieważ mój turystyczny samolot nie był wyposażony w radiostację, musiałem bez przerwy wykonywać loty wahadłowe między obserwowanymi sektorami i lokalną siedzibą dowództwa. Tam składałem ustny meldunek, który najczęściej zawierał dwa słowa: żadnych sukcesów.

Do sektorów leżących w kierunku północnym, gdzie pod Kutnem wojska polskie stawiały Niemcom zacięty opór, próbując powstrzymać nawałę czołgów Wehrmachtu, nie kierowano mnie nigdy. Największą troskę budził sektor południowy, w którym nastąpiło dramatyczne załamanie obrony. Dla Niemców oznaczało ono możliwość zamknięcia drugiego skrzydła kleszczowego ataku na Warszawę (co rzeczywiście uczynili).

Każdego dnia pytałem o wiadomości z dowództwa lotnictwa. Czy

nadszedł może telegraficzny rozkaz, że mam się stawić w jednostce bojowej? Gdzie była nasza piękna 111. eskadra, gdzie były inne? Milczenie. Kontynuowałem więc swą działalność obserwatorską, której wynikiem były najczęściej meldunki, że ten lub inny pułk maszeruje w nieładzie, najczęściej na wschód.

Czwartego dnia dotarł do mnie wreszcie rozkaz: miałem stawić się w Brześciu nad Bugiem, na wschodzie kraju, trzysta kilometrów za frontem. Poleciąłem tam natychmiast, oczekując, że na miejscu znajdę jednostkę myśliwską, być może w fazie organizacji. Ale na mocno pokieresowanym lotnisku Małaszewicze, które przecież tak dobrze znałem z odbytej na nim przed pięcioma miesiącami szkoły ognia, zastałem tylko około dwudziestu samolotów turystycznych i łącznikowych. Czyżby było to wszystko, co pozostało z naszego dumnego, choć zbyt małego, lotnictwa? Na lotnisku spotkałem około pięćdziesięciu pilotów, którzy wprawdzie otrzymali kiedyś pierwszorzędne wyszkolenie, ale nigdy nie latali na samolotach myśliwskich lub bombowych. Wyrażali nadzieję, że – zgodnie z obietnicą głoszoną przez dowództwo – ruszy niedługo francuska ofensywa, która odciąży walczącą polską armię.

Nie miałem czasu, aby podjąć rozmowę o możliwościach zaopatrzenia w nowe samoloty. Nad nasze lotnisko nadleciał niemiecki samolot myśliwsko-bombardujący który w ciągu kilku chwil zaatakował i zniszczył trzynaście z naszych samolotów turystycznych, przydzielonych do zadań łącznikowych. Z ziemi nie odezwało się ani jedno działo przeciwlotnicze, my natomiast strzelaliśmy z wszystkiego, co mieliśmy pod ręką, karabinów i pistoletów. Udało się nam Niemca trafić, przeszedł na plecy i spadł na ziemię, kosząc co najmniej hektar buraczanych upraw. Ale nieszczęście stało się. Całych pozostało zaledwie kilka samolotów szkolnych. Zaprawdę, pięknie wyglądało teraz nasze lotnictwo, którego „nienaganną postawę na ziemi i w powietrzu” jeszcze tak niedawno podziwiał generał Gamelin!

16 września rozeszła się po lotnisku wieść: Francja dostarcza nam pewną liczbę myśliwców Morane 406. Przypłynąć mają statkiem do rumuńskiego portu Konstanca, skąd będziemy je odbierać. Przy braku

alianckiej ofensywy nad Renem miało to nam pomóc w obronie. W rzeczywistości, wobec uznania, że wojna w Polsce jest przegrana, francuskie statki z samolotami zawrócono do domu. Dowiedzieliśmy się jednak o tym dużo później.

Tego samego wieczoru otrzymaliśmy rozkaz wycofania się do Zaleszczyk.

Gdy mi o tym powiedziano, zdumiałem się.

– Przecież jest to tuż nad granicą z Rumunią. Znam to miejsce, dopiero co stamtąd wróciłem. To tylko uzdrowisko, nie ma w nim najmniejszego obiektu wojskowego, który mógłby służyć do organizacji nowych jednostek. Stamtąd jest bardzo blisko do Czerniowiec, pierwszego miasta po rumuńskiej stronie. Co mamy tam robić?

Kiedy 17 września przybyliśmy do uzdrowiska, zatłoczonego mnóstwem uciekinierów, jak grom z jasnego nieba spadła na nas zaskakująca nowina: oddziały sowieckie przekroczyły wschodnią granicę Polski!

Całymi godzinami zastanawialiśmy się, co za sens ma ten krok, dyskusje trwały bez końca. Wielu wierzyło – lub chciało wierzyć – że Stalin zdecydował się wystąpić przeciw Hitlerowi, że złamał podpisany przed trzema tygodniami niemiecko-sowiecki pakt przyjaźni i teraz śle nam swoje armie na pomoc. Inni, bardziej dalekowzroczni pesymiści, byli zdania, że raczej mamy do czynienia ze zdradą kremlowskiego dyktatora, której następstwem będzie nowy podział Polski między Rosjan i Niemców.

Kierunek – do Rumunii i Bułgarii

Co pozostaje, gdy jest się między młotem a kowadłem? Ucieczka.

Jeszcze tego samego dnia, 17 września, długo przed nadejściem stosownych rozkazów, w stronę wąskiego mostu łączącego polskie Zaleszczyki z rumuńskimi Czerniowcami ruszyła rzeka dziesiątek tysięcy ludzi, pieszo, na furkach, wielu w samochodach, z krową lub bez, z naręczami tobołów i ruchomego dobytku. Na samym moście powstał niewyobrażalny tłum, ludzie i zwierzęta, cywile i żołnierze, piesi i

zmotoryzowani – wszyscy usiłowali za wszelką cenę znaleźć się po drugiej stronie granicy. A za nimi napierały wciąż nowe fale tego obłędnego exodusu.

Dla nas, lotników, problem był prostszy: po prostu nad tym tłumem przelecieliśmy. Wcześniej odczytano nam instrukcję, w myśl której, w przypadku klęski polskiej armii, wszyscy zawodowi podoficerowie i oficerowie mieli szukać schronienia na Węgrzech lub w Rumunii. Problemów miało nie być szczególnie w tym drugim kraju, związanym z Polską przymierzem.

Po drugiej stronie Dniestru, tworzącego granicę, było widać lotnisko, otoczone barwnymi polami. Była to dłuża, trawiasta łąka, wzdłuż której, po jednej stronie, stały hangary. Przed nimi parkowało kilka samolotów. Wylądowałem, mając za towarzysza Stanisława, człowieka, który zdecydował, że chce już być ze mną na stałe. Podkołowałem pod hangar i ustawiłem swój samolot obok dwóch polskich PZL-11 i kilku samolotów obserwacyjnych. Wśród załóg zauważyłem paru przyjaciół; robili wrażenie bardziej zmęczonych i zmaltretowanych niż ja. Było dla nas sprawą oczywistą, że przed dalszą drogą musimy się zameldować u władz kraju, w którym się znaleźliśmy; wydawało się to czystą formalnością.

Kilku rumuńskich oficerów, którzy biegali po lotnisku, robiło wrażenie dziwnie podnieconych. Stanąłem w cieniu swego samolotu i zdecydowałem, że będę cierpliwie przyglądać się rozwojowi wydarzeń – i czekać. Po godzinie przybyła na lotnisku kompania rumuńskich żołnierzy, wyglądających jednak bardziej jak gromada włóczęgów niż wojsko; połowa z nich nie miała butów. Dowodzący oficer, mówiący łamana polszczyzną, zażądał, abyśmy oddali posiadaną broń. Odpiąłem pas i rzuciłem go w stronę Rumuna razem z kaburą pistoletu; wcześniej, niezauważalnie, broń przełożyłem do kieszeni.

– Jeśli tu zostaniemy – zauważył Stanisław, któremu przybycie żołnierzy wyraźnie się nie podobało – wcześniej czy później internują nas jak stado baranów.

– Też tak myślę.

– No to co, panie poruczniku, wiejemy?

Postanowiłem się zastanowić. Z myślą o planie ucieczki podzieliłem się z dwoma przyjaciółmi, myśliwcami tego samego rocznika co ja, których po promocji utraciłem z oczu i spotkałem dopiero tutaj. Idea przypadała im do gustu, byli jednak przygnębieni faktem, że oni sami nie są w stanie podjąć lotu. Zbiorniki ich PZL-11 były puste, a Rumuni paliwa dać nie chcieli. Ponieważ jednak ja miałem w moim RWD-13 dwa miejsca wolne, zaproponowałem kolegom, aby polecieli ze mną. Zgodzili się. Zbiornik mojego samolotu wciąż jeszcze był w połowie pełny. Aby odlecieć, trzeba tylko było wykorzystać moment narastającego na lotnisku chaosu. Korzystnej dla naszych planów chwili można się było spodziewać już niedługo, bo Rumuni, kompletnie zaskoczeni napływem uciekinierów, zdecydowali, że wszystkie pojazdy zostaną zgromadzone na lotnisku, a ich pasażerowie umieszczeni – czytaj internowani – w dwóch hangarach.

- Trzeba zrobić miejsce – zaproponowałem rumuńskiemu oficerowi, który, ogromnie zaaferowany, wielokrotnie przebiegał koło naszej grupy.
- Aby zapewnić swobodny dostęp do hangarów, trzeba samoloty odkołować na koniec lotniska.

Oficer był szczęśliwy, że ktoś chce mu pomóc w jego kłopotach, myśl podchwycił. Ja też byłem szczęśliwy, bo w pięć minut później, mimo protestujących gestów rumuńskich żołnierzy byłem w powietrzu. Byłem zdecydowany lecieć w stronę Czarnego Morza, jak najdalej od przeklętej granicy, w pobliżu której, ze względu na wciąż wzmagający się strumień uciekinierów, groziło wpadnięcie w tarapaty.

Lecąc bez mapy, w nieznane, do wybrzeża Morza Czarnego oczywiście nie dotarliśmy. Po dwóch godzinach lotu zauważylismy linię kolejową i zdecydowaliśmy podążać wzdłuż niej. W pewnym momencie skończyło nam się paliwo. Ostatnie litry pozwoliły mi jednak znaleźć ładne lądowisko na wielkim polu lucerny. W oddali widać było ludzi – czy byli to żołnierze, czy cywile, nie mogłem rozpoznać – którzy wyraźnie zmierzali ku samolotowi.

- Najlepiej będzie się rozdzielić – powiedział jeden z moich kolegów-pilotów. - Samolot już nam nic więcej nie pomoże.

Czyżby bał się pieszej wędrówki z człowiekiem, którego lewa noga

wciąż nie była zdrowa? Tak, czy tak, z propozycją jego się zgodziłem.

Jeśli szło o Stanisława, to on w zdecydowany sposób oświadczył, że zostaje ze mną. Pociągnął mnie w pobliskie pole kukurydzy, gdzie mogliśmy się łatwo ukryć. Po kilkuset metrach marszu po grząskiej ziemi miałem dość i położyłem się. Stanisław postanowił, że dokona krótkiego rekonesansu po okolicy. Gdy odszedł, zasnąłem. Obudził mnie po półgodzinie.

– Niedaleko stąd biegnie droga – wyjaśnił. – Spotkałem na niej polskich żołnierzy i cywili, wędrujących na południe. Odkupiłem od nich trochę jedzenia. Niech pan je, panie poruczniku. Do Bukaresztu jest stąd czterdzieści kilometrów. Od stacji kolejowej dzieli nas godzina marszu. Co pan o tym myśli?

Robiąc krótkie postoje, dotarliśmy po jakimś czasie do stacji. Tam postanowiliśmy czekać na zapowiedź przyjazdu pociągu, który mógłby nas zabrać. Czekając, i aby coś robić, usunąłem ze swojej bluzy wszystkie odznaki posiadaneego stopnia wojskowego; stała się przez to podobna do ubioru cywila. Stanisław – przed opuszczeniem naszego samolotu, w którym pozostawiliśmy nasze wojskowe plecaki – przezornie zabrał pulower, wciągnął go teraz na siebie. Starą wojskową bluzę wyrzucił w krzaki. Potem ponownie ruszył na zwiady. Po powrocie przedstawił mi sytuację:

– Około dwudziestej pierwszej będzie tedy przejeżdżać pociąg towarowy, jadący do Bukaresztu. Z tej stacji będzie zabierać kilka wagonów z pniami drzew. Mamy więc sporo czasu. Móglbym go wykorzystać na wyprawę do naszego samolotu i przytargać z niego trochę naszych rzeczy. Co pan o tym myśli, parnie poruczniku?

– Idź, ale uważaj, żeby cię żandarmi nie zgarnęli w swoje łapy.

Stanisław był zdumiewającym facetem. Ani chwili nie mógł usiedzieć nic nie robiąc. Gdy zapadał mrok wrócił dźwigając pod pachą wielki pakunek.

– Panie poruczniku, zdaje się, że do naszego płatowca nie dotarł jeszcze żaden żołnierz ani urzędnik. Spotkałem przy nim tylko jednego chłopa. Z tego co mówił zrozumiałem, że przy samolocie byli wcześniej jacyś ludzie,

z których jeden miał pójść z meldunkiem na znajdujący się dość daleko od lądowiska posterunek żandarmerii. Miałem więc dość czasu, aby napchać teczkę bielizną, przyborami do mycia i pożywieniem.

Po posiłku poczułem się na tyle lepiej, że nie odczuwając większego bólu mogłem ruszyć w drogę. Przeszliśmy przez tory i ukryliśmy się w baraku, który, zdaje się, pełnił na stacji rolę składu narzędzi. Stąd mogliśmy lepiej obserwować przyjazdy pociągów. Stanisław nie mógł jednak usiedzieć na miejscu, znów ruszył na zwiady.

– Panie poruczniku, na sąsiednim torze, za naszym barakiem, jest właśnie przetaczany towarowy wagon z pniami drzew. Będzie później doczepiony do pociągu, na który czekamy. Najlepiej będzie, jeśli ukryjemy się w nim już teraz.

Genialny Stanisław znalazła gdzieś naręcz siana i urządził w wagonie, między dwoma potężnymi palami, zupełnie wygodne leże. Następnie z wypchanej teczki wyciągnął bochenek chleba, kiełbasę i ostatnią butelkę wódki. W dobrym nastroju, dwie godziny później, znaleźliśmy się na dworcu towarowym w Bukareszcie.

Z wagonu wysiedliśmy zachowując wszelkie środki ostrożności. Wtopiliśmy się w tłum ludzi opuszczających inny pociąg. Gdy zbliżyliśmy się do wyjścia stwierdziłem, że – tak się wydawało — nikt nie kontroluje, czy podróżni mają bilety. Przyspieszyliśmy kroku. Nagle zauważyłem, że z boku strumienia pasażerów, w skąpym świetle jednej z nielicznych latarni, stoi dwóch ludzi; badawczym wzrokiem obserwuje idących. Jeden z nich podszedł do nas.

– Polacy? – zapytał najczystszą polszczyzną. Milczeliśmy.

– Nie bójcie się – kontynuował pytający. – Macie tu trochę pieniędzy. Idźcie prosto do piątej ulicy, potem zakręćcie w lewo. Na drugiej przecznicy po prawej stronie znajdziecie hotel „Balta”, wejdźcie do niego. Tam dostaniecie zakwaterowanie i dalsze instrukcje.

Tej samej nocy dowiedziałem się od polskich oficerów, którzy do hotelu „Balta” trafiли wcześniej, więcej szczegółów o tej zadziwiającej sprawności miejscowych polskich służb ratunkowych. Jeszcze przed tygodniem, w przewidywaniu załamania się sytuacji na frontach i konieczności

ewakuowania przynajmniej części oddziałów. Sztab Generalny wysłał do Rumunii grupę oficerów, którzy mieli przygotować drogi ucieczki. Dla wykonania tego zadania oficerowie ci nawiązali kontakty ze stacjonującymi w Rumunii oficerami francuskimi i angielskimi, ale przede wszystkim z mieszkającymi tu Polakami, którzy doskonale znali miejscowe stosunki.

Pierwszą noc spędziliśmy w zamienionym na sypialnię salonie hotelowym. O dziewiątej rano Stanisław wyrwał mnie z głębokiego snu.

– Pobudka, panie poruczniku. Tu ma pan cywilne ubranie, musimy wyglądać porządnie. Na dziedzińcu czeka na nas fotograf.

– Co? Jaki fotograf?

– Taki, który ma nam wykonać zdjęcia do paszportu, panie poruczniku.

Ubrałem się i zszedłem na dół. Fotografia była potrzebna do przygotowywanych dla nas fałszywych paszportów. Mistrzem obiektywu (który zapewne jeszcze nigdy w życiu, w ciągu jednego przedpołudnia, nie miał okazji do realizacji tylu zamówień) był wędrowny fotograf, którego fizjonomii właściwie nie mieliśmy okazji oglądać; wychylał głowę spod czarnej osłony aparatu tylko na moment, aby powiedzieć:

– Dziękuję, następny.

Przed obiektywem fotografa przeciągali posłusznie wszyscy mieszkańców hotelu „Balta”. Za tło do zdjęć służyły krzewy rosnące na dziedzińcu. Następnego ranka miałem już w ręku fałszywy paszport, w którym jako mój zawód wpisano „Seminarzysta” (!).

Później, podczas śniadania, jeden z oficerów polskiej służby ratowniczej omówił z nami krótko plan dalszych przedsięwzięć.

– Wyjedziecie panowie stąd w małych grupach, maksimum czteroosobowych. Punktem zbornym dla wszystkich jest port w Konstancji. Prawdopodobnie pojedziecie tam przez Eforię, małe uzdrowisko nadmorskie, gdzie otrzymacie dalszą pomoc. Z Konstancji odpłyniecie statkiem francuskim albo angielskim.

Stanisław znalazł w tym czasie źródło pieniędzy.

– Panie poruczniku, jest tu niedaleko mały bank, w którym za okazaniem paszportu lub jakiegokolwiek innego dowodu tożsamości

można wymienić na rumuńskie leje po czterdzieści złotych na osobę.

Natychmiast wykorzystaliśmy tę okazję, a po nas – posiadane, a obecnie już bezużyteczne złotówki – wymienili i wszyscy inni uciekinierzy z naszego hotelu – oczywiście po kursie korzystnym dla bankiera. Nie ulegało wątpliwości, że miał on znakomite rozeznanie w źródłach naglej podaży polskich pieniędzy i wiedział z jakimi klientami ma do czynienia; wielu z nich zjawiało się przed okienkiem kasowym wielokrotnie w ciągu dnia, czasami ze zmienionym wyglądem, legitymując się niewątpliwie fałszywymi dokumentami. Udawał, że nas nie rozpoznaje, i że ściśle przestrzega przepisów; my również, z najbardziej niewinnymi minami, udawaliśmy, że nie wadzimy, że dolicza on dodatkowe dziesięć procent prowizji. Obie strony uczestniczyły w grze pozorów i przestrzegały jej reguł.

Po zamknięciu wieczorem swego interesu bankier stał się bardzo rozmówmy i niezwykle przyjacielski. Zaproponował, że będzie naszym przewodnikiem po zakątkach Bukaresztu, w których można się dobrze zabawić. Dzięki temu ostatnią noc – odjazd nasz miał nastąpić we wczesnych godzinach porannych – spędziliśmy poza hotelem.

Bankier zaprowadził nas do lokalnego domu schadzek. Ponadto, jako prawdziwy przyjaciel, udzielił nam rad na temat metod postępowania w obliczu powszechniej w Rumunii korupcji.

– Gdy czegoś potrzebujecie, miejcie zawsze w ręku kilka lei – pouczał nas. – Zawsze, w każdych okolicznościach i w każdym miejscu, pamiętajcie o tym, że jedynym skutecznym argumentem jest tu bakczysz.
– Później mieliśmy okazję przekonać się, że była to rada niezwykle cenna. Co do podróży, jaką mieliśmy zacząć następnego dnia, przyjaciel nasz dawał do zrozumienia, że domyśla się jej charakteru.

Rankiem opuściliśmy hotel „Balta”, trzeba było zwolnić miejsca dla nowych przybyszów. Rozpoczęliśmy podróż, której pierwszym etapem była Eforia.

W tym samym czasie niemiecka ambasada w Bukareszcie coraz silniej interweniowała u rządu rumuńskiego, aby ten internował wszystkich polskich żołnierzy, uciekających przez terytorium Rumunii. Z drugiej

strony, przedstawiciele naszych sojuszników, Francuzów i Anglików, naciskali dyskretnie na ten sam rząd, aby nas przepuszczał. Musieliśmy więc pomagać władzom rumuńskim w taki sposób, aby nas nie rozpoznało.

Dzięki memu niezrównanemu Stanisławowi, któremu poprzedniego wieczora udało się przekupić dwóch rumuńskich kolejarzy, podróżowaliśmy dość wygodnie na deskach ułożonych na przedniej osi jednego z wagonów towarowych; mieliśmy na nich dojechać do miasteczka Cernavoda na trasie Bukareszt-Konstanca.

Trwająca sześć godzin podróż była koszmarem. Aby nie ześlizgnąć się z desek musieliśmy przymocować się pasami do konstrukcji wagonu, co wprawdzie chroniło nas od spadku, ale mocno ograniczało swobodę ruchu. W lodowatym przeciągu pod wagonem był niemożliwy jakikolwiek ruch rozgrzewający. A metr od nas, poza cieniem rzucanym przez wagon, widzieliśmy ziemię rozgrzaną intensywnym, jesiennym słońcem. Moja niedoleczona nogą zaczęła boleć. Aby odwrócić myśli od bólu próbowałem podziwiać mijane widoki. Czy próbowałaś, Czytelniku, robić to leżąc na deskach pod wagonem? Raz widziałem miękkie, zielone wzgórza, za chwilę zaś tylko tumany kurzu. Po pięciu minutach miałem jego pełne oczy, było to nie do zniesienia, musiałem zamknąć powieki i trzymać je mocno zaciśnięte.

Nagle obudził mnie jakiś hałas. (Właściwie do dziś nie wiem, czy spałem, czy też wtedy, pod wagonem, straciłem przytomność). Pociąg się zatrzymał. Byłem sam. Usłyszałem jednak głos Stanisława. Na tłuczniu obok wagonu dostrzegłem żołnierskie spodnie, otaczające nogi mojego anioła stróża. Odpiąłem się z pasów i wyczołgałem spod wagonu.

W środku grupy złożonej z rumuńskich policjantów, a także kolejarzy Stanisław stał i gestykował. W jednym ręku trzymał mój pistolet, a w drugim plik lei. W chwilę później zaczął je rozdawać, banknoty miały uwiarygodnić prawdziwość naszych papierów. Poskutkowało. W bardzo przyjacielskim nastroju kolejarze zaprowadzili nas do domku odległego od stacji o około pięćset metrów.

Stara chłopka podała mi wiadro z gorącą wodą. Przejrzałem się w

lustrze: sam nie mogłem siebie poznać. W ciągu sześciu godzin spędzonych pod wagonem na moją twarz nakleiła się gruba warstwa kurzu, w środku tej ciemnej maski widać było parę płomiennie czerwonych oczu. Gdy się umyłem stara chłopka posmarowała moją chorą nogę brązową, lepką maścią, która przyniosła ulgę. Potem gospodynia dała mi szklankę zuiki (lokalnej śliwowicy) a następnie kubek gorącego mleka. Po tej terapii natychmiast poczułem się zdrów Zasnąłem jak suseł.

Rano Stanisław powiadomił mnie, że naczelnik stacji Cernavoda zarezerwował dla nas, w mającym wkrótce odjechać regularnym pociągu osobowym, przedział pierwszej klasy.

– Czy zostały ci jeszcze jakieś leje? – spytałem.

– Niewiele – odparł ze śmiechem.

Wagon nasz był pełen Polaków! Wszyscy byli oczywiście przebrani, jeden za murarza, drugi za duchownego, trzeci za chłopa. Pomimo tej maskarady mogłem w nich natychmiast rozpoznać wojskowych, gotów byłem iść o zakład, że ten, na przykład, to oficer kawalerii, a tamten piechoty, i że towarzyszący im ludzie to ich ordynansi.

Konduktor wędrujący korytarzem wagonu robił złoty interes. Z niesionego kosza sprzedawał bułki i kiełbasę, a z wielkiej, co najmniej dziesięciolitrowej butli, rozlewał białe wino.

Pociąg zatrzymał się niedaleko przed Konstancią. Policja, kontrola dokumentów Do naszego wagonu wskoczyło około dziesięciu smagłych, podobnych do Cyganów mężczyzn. W pięć minut później, po sprawiedliwym rozdziale banknotów lejowych, poklepywaliśmy się przyjaźnie po ramionach. *Finis comediae*, nasze papiery były w porządku. Gdy już Cyganie wysiedli, do wagonu chciał wskoczyć jakiś wyraźnie spóźniony policjant. Wyrzuciliśmy go za drzwi. Cyganie odesłali go do lokomotywy, do maszynisty, pociąg musiał odjeżdżać. Łapówki tak, ale pod warunkiem, że biorący się nie spóźnia!

Wydawało się, że przytrafiło nam się szczęście dojechania wprost do Konstancy bez postoju w Eforii. Szybko się jednak okazało, jaką za to szczęście przyjdzie nam zapłacić cenę. Na dworcu już na nas czekano. Na

peronie rumuński oficer nakazał nam ustawić się w szereg w celu policzenia; policzył nas również przybyły nieco później cywil. Ostatnie liczenie dotyczyło... lei, które musieliśmy wpłacić jako opłatę tranzytową! (Oczywiście, był to haracz zarówno dla oficera, jak i cywila, który w rzeczywistości był miejscowym komisarzem policji). Przy wyjściu z dworca czekała na nas ciężarówka. Trzy godziny później dowiozła nas ona do... Eforii!

W tej porze roku, w końcu września, było to bardzo przyjemne, prawie wyludnione uzdrowisko. Rumuński podoficer, który nas tu dowiezł, powiedział wprost:

– Wyszukajcie sobie kwatery sami, możecie mieszkać gdzie chcecie. – Po czym wsiadł do kabiny ciężarówki i odjechał.

Wyszukaliśmy sobie wielką, piękną willę, która wydawała się niezamieszkałą. Brama do otaczającego ją parku była zamknięta wielką kłódką i łańcuchem. Kłódkę załatwiliśmy dwoma strzałami z pistoletu. Dwie dalsze kule wystarczyły do otwarcia wielkich dębowych drzwi wejściowych. W dziesięć minut później cała nasza grupa blisko trzydziestu oficerów wszystkich rodzajów wojsk już się urządała w salonach i sypialniach willi; ordynansi ulokowali się wygodnie w pokojach służbowych.

Prawosławny duchowny, który jechał z nami w wagonie, okazał się pułkownikiem artylerii. Jako najwyższy stopniem objął oczywiście komendę. Wygłosił do nas krótką mowę:

– Moi panowie! Do końca naszej wędrówki jeszcze daleko. Z pomocą naszych sprzymierzonych podejmujemy dalszą walkę dla Polski. Oznacza to, że natychmiast musimy przywrócić dyscyplinę. Każdy otrzyma jakiś przydział służbowy. Być może będziemy musieli stawić czoło próbom szantażu. Musimy trzymać się razem, zapewni to nam lepsze bezpieczeństwo.

Bezzwłocznie zorganizowano zespoły służbowe i brygady robocze, niemal tak jak w koszarach. Jedni zostali obarczeni misją zakupów żywności, inni sprzętaniem, obsługą kuchni itd. Gdy wszystko już zostało zorganizowane, wysoki, szczupły pułkownik, ubrany w wypożyczony z

jednej szaf willi szlafrok, udał się w towarzystwie adiutanta nad morze, aby zażyć kąpieli.

Następnego dnia, oszołomiony dokonanym przez nas bezprawnym zawładnięciem domu, a ogarnięty służbową gorliwością miejscowy policjant usiłował dokonać w willi inspekcji. Przegoniliśmy go, dając kopa w tyłek i dodatkowo oddając w powietrze parę strzałów. W godzinę później zjawił się znów, tym razem w towarzystwie komisarza, który jednak okazał się człowiekiem bardzo wyrozumiałym. Pertraktacje zostały zakończone przekazaniem mu stu lei.

Gdy spędzaliśmy w willi drugą już noc, zostaliśmy nagle obudzeni przez francuskiego oficera. Kazał nam jak najszybciej udać się do miejscowości Balćik, uzdrowiska leżącego po drugiej stronie granicy rumuńsko-bułgarskiej. Wyjaśnił nam, że inni Polacy zostali zaokrętowani w Konstancy, i że na pokładzie tamtego statku nie ma już miejsc. Teraz szło o zmylenie narastającej ciekawości rumuńskich policjantów, ciekawości pobudzanej między innymi obfitym strumieniem niemieckich łapówek. Czekanie na następny statek z Konstancy nie miało sensu, musieliśmy więc podróżować przez Bułgarię. Konieczne stało się zachowywanie jeszcze bardziej niż dotychczas dyskretne, bo wszystko zaczęło wskazywać na to, że Niemcy o naszej odysei są poinformowani aż nazbyt dobrze.

W następstwie niemieckiego zwycięstwa w Polsce rząd rumuński znalazł się w' kłopotliwej sytuacji. Tych Polaków, którzy w Rumunii już byli, musiał się pozbyć jak najszybciej, choćby dlatego, aby zrobić miejsce dla tysięcy wciąż napływających następnych żołnierzy, oficerów i podoficerów, których internowanie nie wchodziło w rachubę. Alianci wiedzieli bardzo dobrze, że Niemcy wywierają na Rumunów silny nacisk, aby uchodźcom zezwolić na powrót do ojczyzny. Tymczasem nasi sprzymierzeńcy potrzebowali Polaków dla kontynuowania wojny.

Przyznać trzeba, że ucieczka polskich wojskowych z Rumunii została perfekcyjnie zorganizowana przez polskich, francuskich i brytyjskich oficerów. Oczywiście, wielką rolę odegrało tu także szerokie poparcie udzielane alianckim oficerom przez ludność rumuńską i lokalne władze.

Niemcom udało się jednak zablokować wypłynięcie statku z Konstancy, na pokładzie którego znajdowało się kilkuset naszych kolegów. Zmusili rząd rumuński do wydania nakazu opuszczenia statku, załadowania Polaków do bydlęcych wagonów i przetransportowania ich do obozu jenieckiego. Do miejsca przeznaczenia wagony dojechały puste. Koledzy nasi, oswobodzeni podczas podróży, znaleźli się wkrótce na Bliskim Wschodzie.

Do Bałciku dojechaliśmy po nieskończenie długiej i bardzo niewygodnej, całodziennej podróży pociągiem. Dla potrzeb władz bułgarskich, które obawiając się niemieckiego *démarche* chciły mieć w ręku dokument-alibi, złożyliśmy, na druku Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, oświadczenie, że jesteśmy ranni lub kontuzjowani.

W małym porcie dosłownie roiło się od obdartych polskich żołnierzy, albo udających rannych, albo przebranych w najdziwniejsze stroje cywilne. Wielu miało na sobie damskie stroje i kapelusze. Wszyscy byli w dobrych humorach, jedli z apetytem grube, obłożone słońiną pajdy chleba, pilnie popijając *zuiką*. Podzielili się z nami nowiną, że na pokład statku wejdziemy jeszcze tego samego wieczora.

Rzeczywiście, przy nadbrzeżu portowym oczekiwała już nas grecka łajba, służąca normalnie do transportu owiec. Przed naszym wejściem miano statek nieco oczyścić. Nic to nie pomogło. Odór w ładowni zatykał dech – usta i nos trzeba było stale zasłaniać chustką. Zanim pozwolono nam wyjść na pokład i zaczerpnąć świeżego, morskiego powietrza, musieliśmy w tej komorze gazowej tkwić aż cztery godziny, od jedenastej wieczór do trzeciej nad ranem. Okazało się bowiem, że z niewiadomych przyczyn urzędnicy policyjni – którym przecież powinno zależeć, aby się nas wreszcie pozbyć – opóźnili wyjście statku w morze.

Do wszechobecnego w tej płynącej oborze brudu, walka z którym była beznadziejna, dochodził jeszcze obrzydliwy smród zwierzęcych odchodów, którym nasiąknięte były ściany i podłoga statku. Jakby jeszcze tego było mało, nic nie wyszło z planowanego gotowania przez naszych kucharzy obfitych posiłków jednodaniowych z wcześniej zorganizowanych, a ukrytych w łodziach ratunkowych, ćwierci

wołowych. Kiedy kucharze usunęli plandeki przykrywające łodzie, odskoczyli jak opatrzeni. Mięso nasze było pokryte tysiącami robaków grubymi jak sznurowadło! Z miejsca wyrzuciliśmy wszystko do morza.

Nie głód był jednak dla nas największą udręką. Trzystu stłoczonych na pokładzie ludzi miało także do załatwienia sprawy pilniejsze niż jedzenie i picie. Tymczasem dwie pokładowe ubikacje były zajęte bez przerwy – i stan ten nie uległ zmianie, ani w nocy ani za dnia, przez całą podróż do Bejrutu.

Podczas przepływania przez Bosfor grecki kapitan, pragnąc uniknąć kontroli władz tureckich, wywiesił żółtą flagę – na pokładzie zakaźnie chorzy! Do burty statku zbliżyło się tylko kilka łodzi ze sprzedawcami owoców i piwa.

Podróż trwała pięć dni, w czasie których, pomimo warunków, w jakich przyszło nam przebywać, ani na jotę nie pogorszył się nastrój ludzi. Wydaje mi się, że tak zdrowego, beztroskiego śmiechu, jak ten, który rozbrzmiewał na pokładzie owej pływającej latryny, nie słyszałem już nigdy więcej.

Piątego dnia od opuszczenia Bałciku, koło południa, opuściliśmy przy nadbrzeżu w Bejrucie pokład łajby i zeszliśmy na ląd. Przed nami wylądowało tutaj ponad tysiąc polskich żołnierzy.

Z Bordeaux do Plymouth

W Bejrucie, do którego przypłynęliśmy 21 października, bardzo szybko przeprowadzono przegląd i selekcję przybyłych. Podczas, gdy polscy piloci bombowi przydzieleni zostali Brytyjczykom i bez zwłoki zabrani do Wielkiej Brytanii, myśliwców i załogi obserwatorskie przejęli Francuzi. (Podobny podział zastosowano także wobec polskich piechurów i artylerzystów; wiele ich oddziałów zabrano do Francji. Kiedy nieco później generał Sikorski i alianci podpisali odpowiednie porozumienie, Polacy trafiający na Bliski Wschód z Turcją, pozostawali na miejscu. Dodać należy, że w parę lat później wielu z nich znalazło się w oddziałach brytyjskich, walczących w Afryce Północnej).

W libańskiej stolicy zabawiliśmy tylko trzy dni, akurat tak długo, aby wykąpać się, wyprać bieliznę, nabrać sił i podjąć wojnę z pluskwami i pchłami, stanowiącymi istną plagę bejruckich koszar. Po wymianie naszych cywilnych łachów na mundury zaokrątowano nas na śliczny, szybki parowiec „Ville de Strasbourg”. Pod ochroną dwóch niszczycieli dowiózły on nas do Marsylii. Na początku listopada 1939 przewieziono nas stamtąd do bazy lotniczej Salon-de-Provence. Zostaliśmy formalnie przyjęci do francuskiej armii, po czym bez zwłoki przebazowano nas na lotnisko Bron koło Lyonu, gdzie mieliśmy podjąć szkolenie.

Ból w mojej nodze ostatecznie ustąpił.

Mimo tego, że na szkolenie czekaliśmy z wielką niecierpliwością, rozpoczęliśmy je dopiero po dwu miesiącach.

– Jest za zimno – odpowiadali na nasze interwencje francuscy przełożeni.

W końcu stycznia 1940, akurat wtedy, kiedy zapanowały najsilniejsze mrozy, wsiadłem po raz pierwszy od pięciu miesięcy do kabiny samolotu. Był to mały szkolny dwupłat, bardzo podobny do tych i równie stary jak te, na których lataliśmy w Polsce. Potem wykonałem jeszcze dziesięć lotów treningowych na pokładzie samolotu Morane-Saulnier Simoun. Był on dociążony balastem trzystu kilogramów, aby dorównać masą myśliwcowi Morane 406, który był przewidziany dla nas! Ponownie zostałem uznany za zdolnego do służby.

Potem jednak, wobec braku samolotów, jakie miały być nam oddane do dyspozycji, nastąpił okres całkowitej bezczynności. Czas spędzaliśmy w knajpach i domach publicznych Lyonu. Każdego tygodnia zapewniano nas, że zostaniemy przydzieleni do którejś z eskadr bojowych, po czym nie działało się nic. Tylko kilku kolegów spotkało szczęście znalezienia się w eskadrach francuskich. Inni, mający stopnie wyższe niż mój, otrzymali zgodę na sformowanie czysto polskiej formacji, eskadry nr 145. Gdy Rosjanie dokonali ataku na Finlandię, była mowa, że eskadra poleci do tego kraju, pozostała jednak na froncie w Lotaryngii.

Przywykli do surowej polskiej dyscypliny obserwowaliśmy ze zgrozą panującą we francuskiej armii bezetroskę. Gdy wracaliśmy wieczorem do

koszar widzieliśmy zawsze ten sam obrazek: wartownik przy bramie był niedbale oparty o swą budkę, w kąciku ust miał papierosowego peta, karabin z nasadzonym bagnetem zwisał mu żałośnie z ramienia.

Ten długi okres demoralizacji skończył się dla nas, dyszących chęcią odpłacenia Niemcom za napad na Polskę podobną monetą, dopiero 10 maja 1940. Owego dnia przeżyliśmy, bezbronni i kipiący bezsilną złością, pierwszy niemiecki nalot bombowy. Następnego dnia otrzymał rozkaz stawienia się w eskadrze, która jednak okazała się nie do odnalezienia. Składać się miała ona z trzech lub czterech Francuzów, jednego Czechę i czterech Polaków (w tym mechanika). Polecieliśmy najpierw z Châteauroux do Tours, a następnie do Etampes.

W Etampes utworzyliśmy grupę myśliwską 1/55, złożoną z samolotów najróżniejszych typów i roczników, z których zaledwie jeden był wyposażony w radio! Komendant uznał, że w tych warunkach może nam pozwolić tylko na loty w najbliższej okolicy.

O tym, abyśmy podjęli walkę z niemieckimi Ju 87 Stuka, które atakowały bombami i ostrzeliwały nieszczęsne, cofające się do Dunkierki oddziały angielsko-francuskie, nie było mowy.

6 czerwca 1940 siedzieliśmy przy obiedzie, gdy do jadalni wpadł żołnierz z taborów i zameldował komendantowi:

– Zdaje się, że do lotniska zbliżają się niemieckie samoloty.

Ja i moi polscy koledzy zerwaliśmy się z miejsc.

– Chwileczkę – powiedział spokojnie komendant. – Jeszcze nie skończyliśmy obiadu...

Wyskoczyłem z kantyny oknem i ruszyłem biegiem do mojego samolotu, którego silnik mechanik uruchomił wcześniej. Gdy odlatywałem, na drogę startową naszego lotniska zaczęły padać pierwsze niemieckie bomby. Przynajmniej uratowałem samolot. Jednak biednemu mechanikowi, który nie zdążył dobiec do schronu, odłamek bomby urwał lewą rękę.

Później przeniesiono nas do Villacoublay. Tu wreszcie – cóż za cud! – 8 czerwca 1940 przydzielono nam rzeczywiście samoloty myśliwskie Morane 406. Wyliśmy z radości. Zaraz jednak spadł na nas zimny

prysznic: tu też wolno nam było wykonywać loty patrolowe tylko po okolicy, gdyż wyposażenie radiowe naszych samolotów było niekompletne i bardzo zawodne.

Cztery dni później grupa nasza, złożona z czterech polskich pilotów, otrzymała wreszcie prawdziwe zadanie: osłaniania ruchów oddziałów francuskich w okolicy Laon. Pierwszym, co zobaczyliśmy po przybyciu na miejsce, był czarny rój szesnastu Messerschmittów 109, wznoszący się ostro w błękit nieba. Ucieczka nie wchodziła w rachubę, nawet gdyby uzasadnić ją chęcią doczekania przybycia pomocy myśliwców francuskich. Jak szaleni rzuciliśmy się więc na czterokrotnie przeważającego przeciwnika. Nie minęły nawet trzy minuty, jak po krótkiej wymianie ognia z obu stron trzech moich polskich kolegów spadało w płomieniach do ziemi, ja zaś huśtałem się na linkach mojego spadochronu. Skrzydło niemieckiego samolotu, który wcześniej zdołałem trafić, spadało w dół spiralą, mijając mnie tylko o metry.

Na ziemi zobaczyłem podbiegających żołnierzy, krzyczących po francusku: - Spadochroniarz! Spadochroniarz! – i otwierających do mnie ogień, zapewne w przekonaniu, że mają przed sobą Niemca. Przytuliłem się do ziemi i czekałem na koniec strzelaniny.

Wreszcie zjawił się nad mną oficer z rewolwerem w ręku. Wstałem i przez zaciśnięte gardło wydusiłem z siebie jedno tylko słowo:

– Polak!

Oficer rozpoznał francuski mundur i w ten sposób zakończył się mój pierwszy lot bojowy nad Francją.

W Villacoublay koledzy z okazji mojego powrotu urządzyli małe święto, byli bardzo szczęśliwi, że jestem zdrów i cały; w rzeczywistości po twardym lądowaniu na ziemi byłem nieco obolały Naszych biednych kolegów, którzy zginęli podczas swej pierwszej walki powietrznej nad Francją, uczciliśmy chwilą ciszy. Zestrzelonego Messerschmitta 109, którego skrzydło minęło mnie o metry, zapisano na zwycięstwo całej eskadry.

Nie miałem samolotu. Skorzystałem więc z oferty czeskiego pilota, który zaproponował mi przejęcie od niego nowutkiego Curtissa P-36. Zaczął na

nim latać. ale doszedł do wniosku, że lepiej będzie wymienić go na coś innego. P-36 był wspaniałym amerykańskim myśliwcem, nie miałem nic przeciwko wypróbowaniu go w powietrzu.

Dobiliśmy targu. Przekazałem swemu szefowi eskadry decyzję, że jestem ponownie gotowy do walki.

– W tej chwili jest to wykluczone, mój drogi – odparł lekko skonsternowany. – Komendant jest zdania, że nasza łączność radiowa funkcjonuje tak fatalnie, że wysłanie nas przeciw Frycom jest niemożliwe.

Musieliśmy więc stłumić palącą nas złość i podobnie, jak przed nieszczęsną walką nad Laon, zadowalać się tylko lotami patrolowymi w okolicy Paryża. (Wydaje się, że loty te służyły, przede wszystkiem, celom psychologicznym. Z jednej strony miały dawać zajęcie pilotom, z drugiej zaś pokazywać Paryżanom, którzy przecież wiedzieli, że Niemcy znajdują się trzydzieści kilometrów przed stolicą, iż przestrzeń powietrzna nad nią jest chroniona). Oczywiście, nie było mowy o tym, o czym śniliśmy podczas ucieczki z Polski przez Rumunię, czyli o rewanżu.

Nadszedł wreszcie dzień 13 czerwca. Plotka głosiła, że Niemcy stoją już u bram Paryża. Na lotnisku Villacoublay panowała gorączka pośpiesznej ewakuacji. Personel naziemny upychał skrzynie z aktami komendantury i osobiste bagaże komendanta w budach samochodów ciężarowych.

W hangarze montażowym stało kilka samolotów Breguet 691. Nie można było ich wyewakuować, bo były niekompletne. U jednego brakowało sterów, u drugiego całego ogona, u trzeciego podwozie nie miało opon. Stan ten trwał od miesięcy. Komendant lotniska zdecydował teraz, że samoloty zostaną spalone.

Podbiegł do mnie Stanisław i mój polski mechanik-uzbrojeniowiec.

– Panie poruczniku, wymieniliśmy właśnie karabiny maszynowe w pańskim Curtissie. Przed odlotem byłoby dobrze je wypróbować.

– Oczywiście, macie rację. Do roboty!

Przekołowaliśmy samolot na odległy kraniec lotniska, gdzie znajdowała się strzelnica. Oddałem kilka krótkich serii. Stanisław i uzbrojeniowiec dokonali korekty ustawienia broni. Znow oddałem kilka strzałów. Ponieważ uznałem, że teraz jest już wszystko w porządku, i że broń

nadaje się do użytku, pokołowaliśmy ponownie ku drodze startowej. W tym momencie zauważaliśmy, że odrywają się z niej w powietrzu wszystkie niemal samoloty z Villacoublay i odlatują w siną dal.

Podkołowałem pod hangar. Podbiegły do mnie podniecony mechanik i krzyknął:

– Panie poruczniku! Niemcy na lotnisku! Na końcu lotniska strzelali z karabinów maszynowych!

– Bzdury gadasz! – rzuciłem wściekły. – To byłem ja! To ja przestrzeliwałem moje karabiny maszynowe!

Za późno! Na lotnisku, na którym panowała już psychoza ewakuacyjna, i gdzie wszyscy nastawieni byli na ucieczkę, wywołałem, mimo woli, panikę. Tracąc zupełnie głowę, do ucieczki rzucili się nawet ci ludzie, którym powierzono zniszczenie bezużytecznych Breguetów. Musieliszy za nich skończyć tę robotę. Piękne, ale niestety bezużyteczne samoloty obłożyliśmy szmatami nasyconymi benzyną i obstawiliśmy kanistrami, a następnie, z odległości stu metrów, oddaliśmy do nich salwę z karabinów. Wszystko strawiły płomienie.

Teraz i my musieliszy odlecieć. Byliśmy ostatnimi. Przy drodze startowej oczekiwali nas czeski sierżant-pilot, który niedawno odstąpił mi swojego Curtissa P-36 za mały, dwusilnikowy samolot turystyczny typu Goéland.

– Nasze rzeczy załadujemy do twojego płatowca – powiedziałem.

– Właściwie to nie ma co ładować – odpowiedział. – Nasze prywatne bagaże upchano w ciężarówce. Odjechała już do Châteaudun.

– Tym lepiej – powiedziałem. – Lecimy zatem do Châteaudun, na spotkanie z innymi.

Mechanicy i uzbrojeniowiec wskoczyli do Goélanda Czecha. Z nad lotniska odlecieliśmy szykiem, w którym, pilotując mojego jednomiejscowego Curtissa, pełniłem rolę eskorty. W Châteaudun kazano nam lecieć dalej do Clermont-Ferrand. Gdy dotarliśmy tam, następny rozkaz skierował nas do Bordeaux.

Na lotnisku Mérignane panował gigantyczny ścisk. Na trawiastych sektorach otaczających drogę startową było stłoczonych około tysiąca

samolotów wielu typów, wielkości i wieku. Aby wylądować bez kolizji ze stojącymi płatowcami, musielibyśmy użyć wszystkich umiejętności. A po wylądowaniu, aby znaleźć miejsce do zaparkowania, musielibyśmy wykonywać slalom z centymetrowymi odległościami od przeszkód. Jeśli idzie o nasze rzeczy, załadowane w Villacoublay do ostatniej ciężarówki, to już nigdy ich nie zobaczylibyśmy).

Chaosu, jaki oczekiwali nas w Bordeaux, nikt sobie wcześniej nie mógł wyobrazić. Sądziłem, że odbywać się tu będzie ponowne formowanie rozbitych jednostek, że będą one przygotowywane do walki, która przecież dopiero się zaczęła. Zamiast tego byłem świadkiem powtórki żenujących (lub prawie takich) scen, znanych mi z Polski. Przesyłano nas z jednego biura do drugiego, a wydawane w nich rozkazy wzajemnie sobie przeczyły. Panował nastrój nieuniknionej klęski i pełnej rezygnacji.

W mieście, gdzie mieszkaliśmy, napotkałem polskich żołnierzy. W zwartych grupach oczekiwali oni na rozkazy, czekali też ich oficerowie. Na co? Na instrukcje sztabu generalnego dotyczące wymarszu na front.

– Nie po to uciekaliśmy z Polski, aby tu dostać się do niewoli – mówili.

Spotkałem też znajomych lotników: Polaków, Czechów, Francuzów. Uradziliśmy, że na lotnisku Mérignan przejmiemy dwusilnikowy samolot i polecimy nim do Wielkiej Brytanii.

Wieczorem przedostaliśmy się na lotnisko bez większych trudności. Znaleźliśmy wyglądający na nowy, dwusilnikowy bombowiec, w którym, jak ocenialiśmy, miejsca będzie dosyć dla nas wszystkich. Zaczeliśmy właśnie, w skąpym świetle latarki kieszonkowej, sprawdzać stery i oprzyrządowanie kabiny pilota, kiedy zza naszych pleców, odezwał się niezbyt uprzejmy głos:

– Hej, chłopcy, nie marnujcie swego czasu, ten samolot jest już zarezerwowany!

Odwróciliśmy się. Francuski mechanik, z pistoletem w ręku, stojący za nim pilot i kilku jeszcze ludzi, których w ciemnościach nie mogliśmy dobrze rozpoznać, dawali nam jednoznacznie do zrozumienia, że na ten sam pomysł wpadli wcześniej. Przeprosiliśmy ich.

– Tego, czego szukacie, chyba nie znajdziecie – powiedział francuski

pilot. - Wszystkie dobre samoloty są już rozdane.

– A ponadto praktycznie niemożliwe jest zdobycie paliwa – dodał do tego mechanik, który w tym czasie zdążył schować pistolet do kabury.

– No to, cóż, życzymy dużo szczęścia – zakończył rozmowę pilot. – Może zobaczymy się znów w Wielkiej Brytanii.

Mocno przygnębieni zrobiliśmy rundę wokół lotniska stwierdzając, że francuski pilot miał rację. Wszystkie samoloty, które mogły byćbrane pod uwagę dla bezpośredniego lotu – bez międzylądowań w celu pobrania paliwa – z Bordeaux do południowych wybrzeży Wielkiej Brytanii, były pod obstawą. Wróciliśmy do miasta.

Następnego ranka napotkałem polskiego oficera artylerii, który wyznał mi, że bez skutku próbował powrotu na front. Był rozczarowany i zgorzkniał. Marszałek Petain ogłosił właśnie kapitulację Francji.

– Pozostaje nam tylko jedno – mówił. – Musimy dostać się do Wielkiej Brytanii. Wczoraj rozmawiałem z dwoma brytyjskimi oficerami, którzy zapewnili mnie, że ich kraj walczyć będzie dalej.

Opowiedziałem mu o naszym niepowodzeniu na lotnisku.

– No to popłyńcie razem z nami statkiem – zaproponował.

– Chętnie, ale jak to zrobić? – spytałem.

– Ano zabrać się, tak jak my, polskim parowcem, który stoi w porcie Bordeaux i jutro rano rusza do Wielkiej Brytanii.

Pognałem co tchu do moich kolegów-lotników, aby uprzedzić ich o nowej szansie. Uzgodniliśmy plan z artylerzystą. Jego 75. bateria miała być załadowywana o świecie; wcześniej trzeba było dostarczyć na statek żywność na podróż.

Kapitan parowca przekazał bowiem dowódcy baterii, że weźmie na pokład tylko tych ludzi, którzy będą mieli z sobą dość żywności i będą uzbrojeni na tyle silnie, aby, w razie potrzeby, móc się bronić.

Wieczorem wykupiliśmy znajdujący się w pobliżu naszej kwatery sklep spożywczy w dzielnicy Quinconces. Podczas, gdy przedawczyni obliczała puszki sardynek, kiełbasy i sery, żołnierze zaś wynosili ze sklepu naręcza wypchanych toreb, inni dokradali to i owo. Głównie butelki z rozlicznymi rodzajami alkoholu.

Wczesnego ranka 18 czerwca 1940 znaleźliśmy się wszyscy na pokładzie „Kmicica II”. Spotkałem tam również podpułkownika Leopolda Pamułę, mojego poprzedniego, niezapomnianego dowódcę eskadry z Warszawy, mistrza powietrznego strip-teasu. Po przegranej kampanii w Polsce przedostał się na Węgry, a następnie, z fałszywymi dokumentami, do Włoch. Po przybyciu do Francji przydzielony został do jednej z eskadr francuskich, która go jednak mocno rozczarowała. Więcej na ten temat nie chciał mówić. Spokojny jak zawsze, ukrywał swą gorycz za maską chłodu i niedostępności.

Jedno z dział polskiej 75. baterii zostało ustawione na tylnym pokładzie statku z lufą skierowaną prosto w niebo, tak aby udawało działo przeciwlotnicze. Na wszelki wypadek... A my wszyscy, Polacy, Czesi i kilku Francuzów, ubrani, dla uniknięcia francuskiej kontroli portowej, w mundury angielskie, licząc się z tym, że wypłynięcie w morze trzeba będzie, być może, wywalczyć siłą; byliśmy uzbrojeni po zęby.

Na kotwicy obok nas stał piękny angielski parowiec pasażerski „White Star”. Również i on miał wyjść dziś w morze, załadowany ludźmi i działami, zakwalifikowanymi do ewakuacji. Kapitan polskiego statku tak obliczył czas swojego wypłynięcia, aby móc wykorzystać ochronę przez statek brytyjski, na co jego kapitan milcząco się zgodził. „White Star” odbił pierwszy, „Kmicic II” natychmiast podążył za nim.

Niespodziewanie na bezchmurnym niebie zobaczyliśmy niemiecki samolot Junkers Ju 88. Okrążył najpierw port, a następnie obniżył wysokość, do lotu koszącego na wysokości naszych masztów. Wyraźnie chciał przeszkodeć wyjściu statków w morze. Wymierzyliśmy w niego naszych dwieście karabinów i pistoletów maszynowych. Po pierwszym przelocie zwrócił ku nam ponownie.

– Ognia! – krzyknął marynarz obsługujący karabin maszynowy Hotchkiss zabudowany na pokładzie dla obrony przed okrętami podwodnymi.

Cała nasza artyleria przeciwlotnicza skierowała ku samolotowi grad kul. W chwilę później ujrzaliśmy, że niemiecki samolot zaczyna ciągnąć za sobą smugę czarnego dymu. Z trzystu gardeł rozległo się głośne Hurra!

Zanim Junkers Ju 88 spadł do Girondy, zdołał jeszcze zrzucić minę, którą dźwigał pod kadłubem. Spadła ona tuż przed „White Star”, właśnie w momencie, gdy ten zwiększał prędkość. Statek nie miał już czasu, aby zwolnić, zakręcić, czy nawet zupełnie się zatrzymać. Eksplodował na minie!

Z portu wyruszyły natychmiast liczne łodzie i barki, aby wyłowić skaczących do wody brytyjskich marynarzy i pasażerów. Nasz kapitan wykorzystał zamęt, zmienił kurs i opuścił port.

Cztery dni później marynarz z wachty przeciwpodwodnej przy starym karabinie maszynowym Hotchkiss ryknął pełnym głosem:

– Wielka Brytania na horyzoncie!

Parę godzin później zawinęliśmy do Plymouth w Wielkiej Brytanii. Tam trzystoma głodnymi, spragnionymi, zarośniętymi i brudnymi mężczyznami zajął się brytyjski Czerwony Krzyż. Oczywiście, żywności, jaką wzięliśmy w drogę, na cały czas nie stało się, podobnie bardzo szybko skończyła się podczas rejsu słodka woda. Parowiec, który zasadniczo był przeznaczony do transportu węgla, stanowczo nie nadawał się do podróży przyjemnościowych. Wyglądaliśmy bardziej na galerników, niż na żołnierzy jakiekolwiek armii. Ludzki wygląd odzyskaliśmy dopiero po kąpieli, wizycie u fryzjera i obfitym posiłku.

Nas. polskich, czeskich i francuskich lotników, pilotów, mechaników, uzbrojeniowców i radiowców, była setka. Natychmiast oddzielono nas od piechurów oraz artylerzystów i przetransportowano do Blackpool, gdzie pozostaliśmy przez trzy tygodnie kwarantanny. W tym czasie byliśmy poddawani kontroli i przesłuchaniom przez funkcjonariuszy brytyjskiego kontrwywiadu i badaniom medycznym.

W chwili przybycia do Wielkiej Brytanii większość z nas znała niewiele więcej ponad dwa angielskie słowa: *yes* i *no*. Ba, gdyby tylko było wiadomo, jak je poprawnie używać...!

Ponieważ wciąż dochodziło do nieporozumień, przesłuchaniom nie było końca. Brytyjscy pracownicy kontrwywiadu zdecydowali w końcu, że zatrudnią tłumacza. i od tej chwili wypełnianie akt poszło szybciej.

Brytyjscy lekarze wojskowi w czasie badań nie zatrudniali tłumacza.

Jednemu z moich kolegów, któremu cała procedura zaczęła już oddziaływać na nerwy, któryś z badających zadał rutynowe pytanie:

– *Have you a VD?*⁷ Wi-Di? Co to może być?

W najlepszej wierze odpowiedział: – Yes.

Po tej odpowiedzi zabrano go na intensywne badania podbrzusza, po których był siny z wściekłości. Skąd niby miał wiedzieć, że był pytany o to, czy ma chorobę weneryczną? (Kilka tygodni później biedny chłopak już nie żył, ale nie z powodu masażu podbrzusza lub syfilisu, lecz dlatego, że trafiły go nad Londynem pociski Messerschmitta).

Pod niebem Londynu

Po trzech spędzonych w Blackpool tygodniach nadano nam wszystkim kategorię A-1, co oznaczało uznanie za zdolnych do wstąpienia w służbę Jego Królewskiej Mości.

Bo cóż innego mogli zrobić Anglicy?

Wiedzieli przecież dobrze, że Niemcy, w swoich bazach w zdobytej Francji, przygotowywali się do inwazji na Wielką Brytanię. Aby móc się jej przeciwstawić wyspiarze potrzebowali żołnierzy. Jestem głęboko przekonany, że nawet gdybyśmy byli garbaci, Anglicy mieliby tylko jedno na względzie: w zasięgu ręki są młodzi ludzie, zahartowani w walce w kampaniach w Polsce i Francji, ludzie którzy chcą walczyć.

Tak, ale sprawy nigdy nie są proste. Tkwiąca głęboko w głowach polityków i wojskowych nieufność bynajmniej nie zniknęła. Dała ona o sobie znać tym, że kiedy brytyjski sztab generalny rozpoczął rozsyłanie czeskich i polskich lotników na różne lotniska, nikt nie miał złudzeń, że zamysłem umieszczania tych ludzi w dywizjonach brytyjskich było to, iż w nich lojalność cudzoziemców mogła być lepiej kontrolowana, a ewentualna dezercja wręcz uniemożliwiona. (Wyczuwanie, że się jest obiektem takiego braku zaufania, nie jest sprawą przyjemną, zwłaszcza, gdy dyszy się żądzą zestrzeliwania niemieckich lotników).

Naszym oczywistym żądaniem była – ze względu na honor – możliwość formowania własnych, polskich jednostek.

Minęła już pierwsza połowa lipca i był na to najwyższy czas. Dopiero wtedy, z pewnymi zastrzeżeniami, Anglicy uznali nasze racje za uzasadnione. Choć więc pierwsi nasi koledzy z kategorią A-1 zostali włączeni do jednostek brytyjskich, to jednak tych, którzy weryfikację przeszli później – miałem szczęście należeć do tej właśnie grupy – pewnego pięknego dnia wysłano do bazy Northolt, w której miało powołać polskie dywizjony.

Ponieważ zostaliśmy wcieleni do brytyjskiej Royal Air Force, przełożonymi naszymi byli, oczywiście, Anglicy. Jednostka moja, Polish Sąquadron 303 (polski dywizjon) RAF, pozostawał pod dowództwem Sąquadron Leadera (majora) R. G. Kelletta. Oficerowie niższego stopnia, Flight-lieutenant John Kent i R. S. Forbes, dowodzili obu Flightami (eskadrami) z jakich składał się dywizjon.

Równolegle do trzech dowódców brytyjskich funkcjonowali polscy oficerowie analogicznych stopni. Była to organizacja skomplikowana, usprawiedliwiona jednak nietypowymi okolicznościami przyjęcia do brytyjskiej armii cudzoziemców. W niczym nie przeszkodziła ona naszemu Dywizjonowi 303 w dokonaniu, już na samym początku istnienia, sławnych, do dziś niezapomnianych czynów bojowych.

Przybycie nasze do Northolt nie oznaczało jednak, że od razu zaczniemy harcować po niebie i ostrzeliwać z karabinów maszynowych kandydatów do najazdu na Wielką Brytanię. Raz jeszcze, posłano nas do szkoły. Każdego ranka autobus zabierał nas do oddalonej o piętnaście kilometrów małej miejscowości Uxbridge, gdzie musieliśmy wkuwać angielskie słówka, jakie później miały brzmieć w naszych słuchawkach. Musieliśmy też nauczyć się liczyć do dwunastu, aby kurs lotu wskazywać według podzielonej na dwanaście części tarczy zegara, potem przyswajaliśmy sobie proste kody: *angel* (anioł) oznaczał wysokość, *pancake* (ciasto) – lądowanie, *bandits* (bandyci) – nieprzyjaciela itd. W końcu pokazano nam Hurricane, samoloty myśliwskie, na których mieliśmy latać. *Cockpit drill* (układ sterów i przyrządów w kabinie) początkowo nas peszył.

W porównaniu z wszystkimi płatowcami, z jakimi mieliśmy dotychczas

do czynienia. na brytyjskich samolotach wszystko było urządzone inaczej. W Polsce, jak i we Francji, aby zwiększyć moc silnika, trzeba było dźwignię obrotów silnika ciągnąć na siebie, w Wielkiej Brytanii natomiast odpychać od siebie; oznaczało to konieczność przestawienia o 180 stopni tych w pełni zautomatyzowanych czynności, które każdy miał zakodowane głęboko w podświadomości. Prędkość lotu była wskazywana nie w kilometrach, ale w milach na godzinę, prędkość wznoszenia w stopach na minutę (a nie w metrach na sekundę), sama zaś wysokość w stopach. Ilość paliwa była mierzona nie w litrach, lecz w galonach, jeszcze dziwniejsze były wskazania ciśnień. Naprawdę, Anglicy robili wszystko inaczej niż reszta świata!

Wszystko to o czym piszę odbywało się na ziemi, a tymczasem każdemu z nas mijał już szósty tydzień przerwy w lataniu. Dopiero 5 sierpnia 1940 mój angielski przełożony, kapitan Forbes, zabrał mnie do kabiny szkolnego samolotu Miles Magister, aby sprawdzić co umiem. Po dwóch lotach pozwolił mi wykonać na Hurricane kilka lądowań. Dopiero wtedy, po pomyślnym przejściu tych wszystkich egzaminów i zaspokojeniu wymagań kapitana, zostałem oficjalnie dopuszczony do pilotowania samolotów myśliwskich!

Nie oznaczało to jeszcze, że natychmiast będę dopuszczony do aktywnej obrony nieba nad brytyjską twierdzą, po którym – co było widać – buszowały swobodnie samoloty nieprzyjaciela. Paliła mnie niecierpliwość, moich kolegów też. Wszyscy mieliśmy przecież za sobą twardą szkołę, w której klasa podpułkownika pilota Leopolda Pamuły wcale nie należała do najłatwiejszych, a mimo tak wspaniałego wyszkolenia przez cały rok nie danym mi było zestrzelenie – nie tylko zresztą mnie! – ani jednego agresora.

Biedny Pamuła! W czasie badań lekarskich przeprowadzonych w Blackpool odkryto mu w jamie ustnej dawno nie leczony, chory ząb.

– Czy nie boli to pana? – zapytał zdumiony lekarz.

– Yes, sir – odpowiedział lakonicznie Pamuła; po angielsku umiał tylko tyle. Brytyjski lekarz wojskowy zarządził natychmiast usunięcie zęba. Wrzód, który utworzył się pod nim, wywołał jednak zakażenie. W trzy dni

później podpułkownik zmarł. Biedny, niezrównany nauczyciel akrobacji i sztuki panowania nad nerwami! Był jednym z niewielu polskich asów lotniczych, który zwycięstwa dające mu ten tytuł odniósł pod polskim niebem. Co nie udało się niemieckim snajperom niemieckiej Luftwaffe, zdołał uczynić jeden chory ząb; pogrzebał w ziemi człowieka, którego jedynym marzeniem było, aby śmiertelnym całunem były dla niego chmury.

Przy okazji wspomnienia twardej szkoły, jaką przeszliśmy u podpułkownika Pamuły, zaczęło mnie dręczyć istotne pytanie: skoro Anglicy marnotrawią tyle czasu na wykonywanie z nami – w pełni kwalifikowanymi pilotami bojowymi! - dziecięcych ćwiczeń, ile czasu będą potrzebowali na wyszkolenie od podstaw swych młodych rekrutów? I czy w tej sytuacji zobaczę kiedykolwiek w celowniku nieprzyjacielski samolot, zanim wróg wygra tę wojnę?

Nic jednak nie można było zrobić, Anglicy byli zdecydowani całkowicie ignorować nasze dotychczasowe umiejętności. Po szkoleniu w Uxbridge musieliśmy jeszcze stracić ileś bezcennych dni na obserwację z powietrza przydzielonego nam sektora, bo tylko w nim wolno nam było latać! Potem kazano nam ćwiczyć, naszą kulawą angielszczyzną, korespondencję radiową oraz metodę *homingu*, czyli sprowadzania samolotów na lotnisko. Według mojego dziennika lotów, który teraz nazywał się *log book*, nasze pierwsze loty zespołowe wykonaliśmy w dniu 16 sierpnia.

Tego dnia cała nasza, złożona z sześciu samolotów, eskadra wzniósła się wysoko nad chmury, aby pohasać trochę w akrobacji. Hurricane nie były zwykłymi konikami, były to naprawdę świetne samoloty, toteż wszystko poszło jak z płatka. Rozgrzani wspaniałą zwrotnością Hurricanów daliśmy małe przedstawienie kręcącego się w pionie „młyńskiego koła”, czyli pętli, do której poszczególne samoloty naszej szóstki wchodziły gęsiego, zajmując w niej pozycje co sześćdziesiąt stopni. Nasi angielscy instruktorzy byli tak tym zachwyceni (Pamuła byłby zapewne bardziej krytyczny), że już bez zwłoki uznali nas za zdolnych do latania operacyjnego. Nareszcie!

Był najwyższy czas. Według meldunków oficerów wywiadu Niemcy

szykowali się do zniszczenia RAF. Gdyby miało dojść do inwazji, początkiem jej musiałoby być niemieckie panowanie w powietrzu, a nie na morzu, bo tam Niemcy, wobec przewagi marynarki brytyjskiej, byli bez szans. Aby wyeliminować angielskie lotnictwo myśliwskie, Niemcy ściągnęli nad Kanał ponad 3500 samolotów, rzucając je przeciwko 600 Hurricane'om i Spitfirom, jakimi dysponowały Królewskie Siły Powietrzne. (Według ówczesnych informacji niemiecka armada powietrzna, która miała zaatakować Wielką Brytanię, składała się z 500 bombowców nurkujących Junkers Ju 87 Stuka, 1500 bombowców Dornier Do 17, 215 bombowców

Heinkel He 111 i 300 Junkers Ju 88, 850 jednomiejscowych myśliwców Messerschmitt 109 i 300 dwumiejscowych Messerschmitt 110!).

Nasza przyszłość przedstawiała się więc w barwach raczej mrocznych. Oczekując ofensywy przeciw Londynowi i naszym lotniskom oraz samolotom, każdego dnia trenowaliśmy pozorowane ataki na stare angielskie bombowce Bristol Blenheim. Kipieliśmy złością. Zmuszano nas do niewinnego ostrzeliwania markowanych celów, podczas gdy z dostępnych informacji wiedzieliśmy, że prawdziwe walki już się rozpoczęły. Co więcej, mieliśmy też informacje, że naszych dwudziestu kolegów, którzy walczyli w angielskich dywizjonach, miało już wiele zwycięstw! Wieczorem 24 sierpnia 1940 dowiedzieliśmy się o wyczynie najwspanialszym ze wszystkich. Owego dnia, jeden z Polaków, służący w 501 Dywizjonie RAF sierżant Antoni Głowacki, zestrzelił pięć nieprzyjacielskich samolotów! Mieliśmy już naprawdę po dziurki w nosie brytyjskiego uporu, który kazał nam bawić się z Blenheimami, zakazując jak najbardziej surowo opuszczania wyznaczonego odcinka.

Do pierwszego powietrznego boju naszego Dywizjonu 303 z Niemcami doszło nareszcie! – 30 sierpnia, czyli wtedy, gdy walki, nazwane później Bitwą o Wielką Brytanię toczyły się już co najmniej od miesiąca. Zgodnie z rutyną ostatnich dni eskadry A i B znajdowały się na wysokości 10 000 stóp (3000 metrów) polując na niewinnego Blenheima. Była godzina 16.15, gdy porucznik Ludwik Paszkiewicz, jeden z naszych najbardziej doświadczonych pilotów, zauważył po swojej prawej stronie jakieś

powietrzne zamieszanie. Nie czekając na rozkaz lub zezwolenie dowódcy eskadry odłączył się od formacji i poleciął zobaczyć z bliska co się dzieje. Ku swemu zdumieniu natrafił na walkę toczoną przez dwa niemieckie Dorniery Do 17 z jednym angielskim Hurricane'em. Rzucił się natychmiast na jednego z Niemców i z odległości dwustu metrów otworzył do niego ogień z ośmiu karabinów maszynowych. Prawy silnik Dorniera zaczął płonąć, dwie sekundy później cała załoga wisiała na spadochronach.

Paszkiewicz nie miał nawet czasu wznieść przez radio triumfalnego okrzyku, bo nagłe usłyszał w słuchawkach natłok podnieconych głosów. Dowódcy eskadr, po polsku i angielsku, przywoływali go w pobliże Blenheima, któremu nieoczekiwane zaczęła zagrażać krążąca na wysokości pięciu tysięcy stóp silna formacja Messerschmittów 109. Alarm okazał się, na szczęście, nieuzasadniony. Czy niemieccy lotnicy nas nie zauważą, czy też mieli zbyt mało paliwa? Nie dowiedzieliśmy się tego nigdy. Zniknęli na południu, nie niepokojąc nas...

Dopiero po powrocie na lotnisko Paszkiewicz mógł wyrazić swoją radość ze zwycięstwa, a my naszą. Mimo tego, że we Francji brał udział w wielu powietrznych walkach z Niemcami, dopiero teraz odniósł pewne zwycięstwo. Nigdy nie pił – wstrzemięźliwość Paszkiewicza była tak przysłowiowa, że dawała niektórym impuls do poddawania w wątpliwość jego polskiej narodowości – tym jednak razem, chyba po raz pierwszy w życiu, nasz Ludwik podpił sobie zdrowo. Przy tej okazji poznaliśmy po raz pierwszy smak napoju nazwanego Scotchem...

Zwycięstwo Paszkiewicza spowodowało w naszym życiu nagły zwrot. Już następnego dnia dowódca powiadomił nas, że szkolenie dobiegło końca. Dywizjon 303 otrzymał status jednostki całkowicie zdolnej do lotów operacyjnych i postawiony w stan *readinessu*, czyli pełnej gotowości do alarmowego poderwania w powietrzu. Oczywiście honor uczestniczenia w pierwszej bojowej operacji chciał mieć każdy z pilotów. Skład poszczególnych grup określiło losowanie. Ku mojej radości wyciągnąłem krótką słomkę. Był dzień 31 sierpnia 1940, wigilia rocznicy pierwszych walk w Polsce. Należało okazać, że się jest godnym uczczenia

tej rocznicy.

Była piękna pogoda, bez najmniejszej nawet chmurki na niebie. Eskadra A znajdowała się od pół godziny w stanie gotowości bojowej, co oznaczało, że każdy z jej pilotów siedział w kabinie swego samolotu z radiostacjąłączoną na odbiór, do samolotów dołączone były baterie rozruchowe, uruchamiające silniki na pierwszy sygnał. Rozbrzmiał on niemal równocześnie z momentem wystrzelenia w niebo czerwonych rakiet, zabraniających na lotnisku wykonywania jakichkolwiek ruchów innych niż start samolotów.

Dziesięć sekund później nasze Hurricane toczyły się z dużą prędkością za samolotem dowódcy dywizjonu. Po wkołowaniu na drogę startową natychmiast rozpoczęły start, aby nie tracić czasu, z tylnym wiatrem (normalnie startuje się pod wiatr, co ułatwia znalezienie się w powietrzu przy mniejszej prędkości i po krótszym rozbiegu). Ja byłem również gotów do startu, ale należąc do eskadry B musiałem czekać na rozkaz dla nas.

Szczęściorze z eskadry A byli już od kilku minut w powietrzu, gdy sierżant Stanisław Karubin zauważył nieprzyjaciela i powiadomił o tym dowódcę. Był to zespół około sześćdziesięciu do siedemdziesięciu bombowców, zbliżających się z południowego wschodu, eskortowany przez blisko sto Messerschmittów 109. Chłopcy nasi zaatakowali od słońca, uderzając w tylną straż nieprzyjacielskich myśliwców. Sytuacja była tym korzystniejsza, że uwaga Niemców była całkowicie zaabsorbowana dywizjonem Spitfire'ów, który zabierał się właśnie do zaatakowania bombowców. Zanim otrząsnęli się z zaskoczenia, trzy płonące Messerchmitty spadały już do ziemi. Za chwilę doszło do nieopisanego zamieszania. Mimo swej liczebnej przewagi Messerschmitty zmuszone były zrezygnować z walki z Hurricane'ami i rzucić się na Spitfiry, które wpędzały bombowce w największe kłopoty. Dla naszej młodzieży było to zaproszenie do prawdziwego szaleństwa.

Gdy chłopcy znów znaleźli się nad lotniskiem, kręcząc beczki zwycięstwa, rozpierała nas duma. Dywizjon 303 otworzył wspaniałą listę zestrzałów: nasz angielski dowódca major R. G. Kellett i nasi rodacy, porucznik Zdzisław Henneberg i sierżant Stanisław Karubin, zestrzelili

po jednym Messerschmiecie, podczas gdy Kazimierz Wünsche i Eugeniusz Szaposznikow osiągnęli po jednym zestrzale prawdopodobnym. To zastrzeżenie było wynikiem niezbyt przekonującej czytelności zdjęć fotograficznych, wykonywanych synchronicznie ze strzelaniem. Najważniejszym jednak osiągnięciem dywizjonu było to, że wraz ze Spitfire'ami innych dywizjonów uniemożliwi! wykonanie przez armadę Luftwaffe bombardowania Londynu, bohaterskiego miasta, od tygodni nękanego nalotami niemieckimi.

Następnego dnia napłynęły na lotnisko oficjalne gratulacje. Brytyjczycy przekonali się nareszcie do naszej wartości bojowej. Chcąc sprawić nam przyjemność przyznali dywizjonowi dzień odpoczynku, co spotkało się oczywiście, z gwałtownym protestem. Widocznie jednak wolny dzień dobrze zrobił, bo już 2 września Dywizjon 303 odniósł następne zwycięstwa, tym razem nad Dover: dwa samoloty zestrzelone, dwa inne uszkodzone. 3 września zestrzeliliśmy pięć Messerschmittów. Rozsadzała nas duma.

W pierwszych dniach września Niemcy zmienili taktykę. Teraz swój wysiłek ukierunkowali na niszczenie myśliwskich baz RAF. 5 września z naszego lotniska zdołało wystartować tylko pięciu pilotów. Wiele samolotów było uszkodzonych, sporo było w ciężkich bojach niemal totalnie zużytych. Nie przeszkodziło to nam powiększyć listę zestrzałów dywizjonu o cztery myśliwskie Messerschmitty 109 i trzy bombowce Junkers Ju 88! Również i Angliści byli zmuszeni ustąpić nieco od sztywnych reguł dotychczasowej taktyki, które mówiły, że Hurricane miały atakować tylko bombowce, podczas gdy walkę z niemieckimi myśliwcami podejmować miały nieco szybsze Spitfiry. Tymczasem nasze doświadczenie wyraźnie wskazywało, że aby dobrać się do samolotów dwusilnikowych musieliśmy stawić czoło jednosilnikowym Messerschmittom.

Wszystko to było piękne i podniecające, ale mój osobisty stan ducha był fatalny. Jeszcze przy żadnym z wykonanych lotów bojowych nie miałem szczęścia, aby w celowniku moim pokazał się choćby jeden nieprzyjacielski samolot. Przeciwnik był zawsze albo za daleko, albo za

wysoko. Tu należy przypomnieć, że lecąc Hurricane'em trzeba było pamiętać o posiadaniu w czasie walki przewagi wysokości, inaczej z przechwyceniem tak szybkiego przeciwnika jak Messerschmitt 109 były problemy. Na rozwiązywanie tego typu problemów zazwyczaj nie było czasu. Dygotałem więc z niecierpliwości, będąc bliski bliźnierskiej myśli, że Bóg o mnie zapomniał.

Nadszedł wreszcie 7 września 1940. Był upał, z nieba lał się żar. Od dwudziestu minut byłem w gotowości bojowej do natychmiastowego startu i smażyłem się w kabinie jak ryba na patelni; po moich plecach pot spływał strumieniem. Nagle usłyszałem w słuchawkach sygnał, na który tak zawsze czekałem:

– 303, *Scramble! Scramble!* - Start alarmowy!

W tej samej chwili wystrzelono czerwone rakiety Trzydzieści sekund później byliśmy w powietrzu. Operator z ziemi skierował nas najpierw na północ, potem polecił zmienić kurs na południowo-wschodni. Nakazana wysokość – 25 000 stóp '8000 metrów;.

Wznosiliśmy się na pełnej mocy silników. Wkrótce zauważyłem obłoczki wybuchów pocisków brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej nad londyńskimi dokami, a zaraz potem Niemców. Nieco na prawo i trochę niżej od nas ogromna liczba Messerschmittów 109 eskortowała dużą formację niemieckich bombowców. Zamiar ich był przejrzysty: nalot na doki i przystanie na Tamizie, zrzut bomb i ucieczka kursem na północ.

Sądziłem, że bezzwłocznie ruszymy na nieprzyjaciela, aby zapobiec zrzuceniu przez niego bomb. Nic takiego jednak się nie stało. Nasz angielski dowódca wyraźnie nie rozpoznał kierunku lotu niemieckiej wyprawy. Zacząłem się już niepokoić, gdy nagle usłyszałem w słuchawkach wydaną po polsku komendę:

– Do ataku! Za mną!

Był to Paszkiewicz, który kiwnięciem skrzydeł zachęcał innych do lotu za nim. Sam odłączył od formacji i lotem nurkowym ruszył do ataku. Za nim podążyli inni, jak również i angielski dowódca, który wreszcie zrozumiał jaki jest cel manewru. Kątem oka zauważyłem, że prócz nas do ataku na Messerschmitty ruszają także dwie eskadry Spitfire'ów.

Poczułem, że nadeszła moja godzina. Serce waliło mi młotem, z trudem oddychałem. Rozpoczął się obłędny taniec, myśliwce, niczym w jakiejś piekielnej karuzeli, to wznosiły się, to nurkowały, a cały ten chocholi taniec odbywał się na tle krzyżujących się z sobą błyszczących śladów pocisków smugowych. Przed sobą widziałem dwa palące się Dorniery i wiele kołyszących się spadochronów. Czarna masa bombowców była coraz bliżej. Po jej ostrzelaniu wykonaliśmy zakręt i ponownie zaatakowaliśmy od tyłu. Mój prowadzący leciał po lewej stronie, widziałem jak strzela. Teraz miała być moja kolej. Nacisnąłem na spust swoich karabinów maszynowych – i nic! Cholera jasna! Co się stało?

Pociski smugowe nadbiegały z wszystkich stron, aby uniknąć trafienia musiałem wykonać ciasny zakręt. W tym dopiero momencie zauważyłem, że zapomniałem zwolnić zabezpieczenie spustu mojej broni! Gwałtownym zwrotem wróciłem na plac boju. Wcisnął siłą odśrodkową, pochylony nad drążkiem, wróciłem na tył mojej eskadry. I wtedy wyłonił się przede mną Dornier Do 215. Sylwetka jego w celowniku powiększała się z każdą sekundą, aż w końcu wypełniła cały świetlny krąg. Widziałem, jak niemiecki tylny strzelec zaczyna do mnie strzelać. Nacisnąłem więc spust, samolot zadygotał, osiem karabinów maszynowych plunęło ogniem. Z lewego silnika Dorniera buchnął dym. Jeszcze jedna salwa. Tym razem pokazał się ogień. Cóż, jakie to okazało się proste!

W słuchawkach słyszałem mieszaninę okrzyków po angielsku i polsku. Spojrzałem w prawo i ujrzałem drugiego Dorniera Do 215 wyraźnie spóźniającego się za swoją formacją. Znurkowałem i uchwyciłem go w wizjer celownika. Widać było, że tym razem zestrzelenie będzie łatwiejsze, gdyż strzelec tylny nie przeszkadzał, był prawdopodobnie wcześniej trafiony przez któregoś z kolegów. Samolot zapalił się po mojej pierwszej salwie, przeleciałem, jakimś cudem bez szwanku, z lekkim tylko uszkodzeniem Hurricane'a, przez dym eksplozji i chmurę odłamków rozlatujących się na wszystkie strony.

W słuchawkach rozległ się nagle ostrzegawczy krzyk:

– Uwaga! Messerschmitt!

W tym samym ułamku sekundy spostrzegłem Hurricane'a uwiklanego

w walkę. Ruszyłem mu na pomoc. Za późno. Samolot kolegi spadał w płomieniach, pilot kołysał się na spadochronie. Podziwiałem szybkość, z jaką opuścił kabinę.

Powietrzny pojedynek trwał dalej. Wokół siebie widziałem pół tuzina Messerschmittów, które nadleciały, widząc moją próbę odsieczy. Wystrzeliwane przez nie pociski smugowe nadlatywały z wszystkich stron. Wyjątkowo brutalnie zakręciłem w lewo – i straciłem przytomność.

Na szczęście mój Hurricane leciał pełną mocą silnika i z nosem lekko skierowanym ku górze. Zanim oprzytomniałem, stracił 12 000 stóp wysokości. Byłem sam. W moim lewym skrzydle spostrzegłem kilka dziur. Przyjąłem kurs na zachód, wkrótce zobaczyłem Londyn, zakręciłem w stronę Northolt. Mając do lądowania jeszcze trochę czasu, postanowiłem dokonać sprawdzenia stanu wyposażenia. Dopiero wtedy zauważałem, że nie był dołączony do instalacji pokładowej przewód mojej maski tlenowej; jasne się więc stało, dlaczego wcześniej straciłem przytomność – po prostu z głodu tlenowego. Doleciałem do naszej bazy, lotniska Northolt. Kilka haustów tlenu przywróciło mi pełną sprawność. Zanim wylądowałem, wykonałem, najpiękniej jak tylko umiałem, moją pierwszą beczkę zwycięstwa.

Na lotnisku panował nastrój radości i dumy. Były ku temu powody. Uzyskana w tym dniu liczba zestrzałów była sensacyjna: jedenaście bombowców Dornier zestrzelonych, trzy uszkodzone, dwa Messerschmitty zestrzelone i trzy uszkodzone!

Jakimi stratami opłaciliśmy to zwycięstwo?

Mój dowódca, R. S. Forbes, zniszczył dwa Dorniery, ale sam też został zestrzelony i ranny w nogi, zdołał jednak uratować się przy użyciu spadochronu. Porucznikowi Kazimierzowi Daszewskiemu pocisk Messerschmitta ciężko zranił plecy; to jego właśnie podziwiałem, jak szybko opuścił płonący samolot. Porucznik Marian Pisarek, który wcześniej zestrzelił Messerschmitta, sam został zestrzelony przez innego. Przy opuszczeniu spadającego samolotu jeden z lotniczych butów Pisarka zakleszczył się w kabinie, ciągnąc pilota ku zgubie. Udało mu się w końcu uwolnić nogę z buta; wylądował w różanym ogródku prywatnego domku

na przedmieściach Londynu, z jedną nogą w skarpetce. Właściciel powitał go tam lakonicznym stwierdzeniem: – Chciałbym zwrócić uwagę, sir, że znajduje się pan na terenie prywatnej posiadłości...

Następnie zaprosił Pisarka na szklankę herbaty. Trzy godziny później, gdy samochód dowiózł go do bazy, pilot opowiadał, iż w czasie gościny u Anglika czuł się trochę zakłopotany, ponieważ skarpetka jego miała na pięcie ogólną, zacerowaną dziurę!

Straty Dywizjonu 303 wynosiły tego dnia trzy samoloty i jeden but. 7 września 1940 nastąpił w moim życiu pilota myśliwskiego decydujący zwrot: odniosłem dwa zwycięstwa powietrzne.

9 września dywizjon nasz miał mniej szczęścia – musiałem zadowolić się tylko jednym zwycięstwem. Alarm ogłoszono około południa, kontrolerzy z ziemi skierowali nas w kierunku Dover. Tym razem leciałem w składzie eskadry A dowodzonej przez kapitana Kenta, gdyż Forbes, wódz eskadry B, leżał w szpitalu. Mieliśmy uderzyć na nadlatujące bombowce.

Cała eskadra zaatakowała Niemców od przodu. Kiedy po oddaniu strzałów wznosiłem się na pełnych obrotach silnika, widziałem dwa spadające Dorniery. Lecący przede mną Hurricane zdołał jeszcze zestrzelić trzeciego. Ale w tej samej chwili, gdy buchnęły z niego płomienie, nadleciał nagle Messerschmitt, który rzucił się na kolegę. Byłem za nim nie dalej niż sto pięćdziesiąt metrów. Oddałem długą serię z moich ośmiu kaemów – i widziałem jak lewe skrzydło niemieckiego D 215 odlatuje od niego jak obcięte nożem. Mimo tego zwycięstwa przybyłem zbyt późno. Zaatakowany przez Niemca Hurricane spadał już w korkociągu do ziemi. Zdołałem jeszcze odczytać litery na kadłubie: RFK. Jak dowiedziałem się później, był to samolot Paszkiewicza, bohatera naszego pierwszego powietrznego boju. W tej walce poniósł śmierć.

Teraz rzuciliły się na nas Messerschmitty. Ile ich było? Bardzo dużo! Widziałem tylko samoloty z czarnymi krzyżami. Wiłem się jak w ukropie, wykonując szaleńcze zwroty, aby tylko zgubić dwa Messerschmitty siedzące mi na ogonie. W pewnej chwili inny Messerschmitt pokazał mi się na moment w celowniku. Instynktownie nacisnąłem spust. Moich

osiem karabinów plunęło ogniem, z samolotu Niemca buchnął dym, w jednej chwili zwalił się w dół. Drugi Messerschmitt pokazał się przede mną w odległości nie większej niż pięćdziesiąt metrów. Ponownie nacisnąłem spust, ale tym razem z karabinów nie padł ani jeden strzał. Skończyła się amunicja. Zmniejszyłem obroty silnika i lecąc ku ziemi granicznie ciasną spiralą (chwała niech będzie szkole Pamuły!) umknąłem, na wysokości czubków drzew, z tego gniazda szerszeni.

Doleciałem do Northolt. Dwie minuty po mnie lądowały jeszcze dwa Hurricane. Potem nie wrócił już nikt. Musieliszyśmy czekać około dwu godzin, zanim zamknięty został bilans dnia. Czterem naszym zestrzelonym pilotom udało się uratować na spadochronach, wśród nich naszemu polskiemu dowódcy eskadry majorowi Zdzisławowi Krasnodębskiemu. Miał on niewyobrażalne szczęście: ciężko poparzony wylądował na spadochronie prosto na dziedzińcu szpitala, specjalizującego się w leczeniu oparzeń. Przebywał w nim trzy miesiące i został uratowany.

Lądowanie na minach

11 września 1940 był dniem, w którym Niemcy podjęli wyjątkowo duży wysiłek, aby zniszczyć angielską stolicę. Był także dniem, w którym stracił życie jeden z naszych pilotów – porucznik Arsen Cebrzyński.

Radiowe komendy z centrum dowodzenia skierowały nas nad rejon południowych przedmieść Londynu. Tam natychmiast spostrzegliśmy – jak się później okazało – ogromną masę pięciuset nieprzyjacielskich bombowców, ochranianych przez nie mniejszą liczbę myśliwców. Zmierzały ku nam z niewiarygodnie dużą prędkością. Nas było tylko dwunastu.

Rzeczywiście, to co było na trzeciej godzinie, robiło wrażenie. Z kierunku tego zbliżała się do nas rój co najmniej stu pięćdziesięciu Messerschmittów 109. Czwórka, którą zauważył Cebrzyński, była to tylko straż przednia.

W chwilę później rozpoczęło się piekło. Niczym szaleńcy rzuciliśmy się

na bombowce, aby za wszelką cenę rozproszyć ich szyk. Strzelaliśmy z każdej pozycji, z jakiej tylko mogliśmy, strzelcy nieprzyjacielskich bombowców odpowiadali nam pięknym za nadobne, z tyłu atakowały nas Messerschmitty; na nie z kolei, nacierały przybyłe nam z odsieczą Spitfiry. Na tle nieba migły znaki przynależności państwowej, niemieckie czarne krzyże i brytyjskie barwne kokardy, krzyżowcy się płomienie i smugi pocisków, trwał dziki taniec skrzydeł i napełniających się spadochronów, a wszystko to przy akompaniamencie piekielnej symfonii wybuchów' i hałaśliwej kakofonii w słuchawkach, w której z mieszaniny krzyków po polsku i angielsku nie można było nic zrozumieć.

Wściekłość i zimna krew, strach i radość, atak i ucieczka, chłód i gorąco, wszystko to, w ciągu nie kończących się minut walki, było udziałem każdego jej uczestnika. I nagle, ku zaskoczeniu wszystkich, mieliśmy przed sobą tylko lazurowo czysty błękit bez granic. Mogło się wydawać, że jesteśmy w innym świecie, i że lecimy do raju.

Po powrocie z tej szalonej walki podsumowaliśmy jej wynik: zestrzelonych trzynaście nieprzyjacielskich samolotów, w tym siedem bombowców i sześć myśliwskich. Jeden zniszczyłem ja. Po naszej stronie straciliśmy Cebrzyńskiego, który w tym piekle poniósł śmierć w płomieniach. Trzy dni później uczestniczyliśmy w jego pogrzebie.

Jednym z naszych najlepszych pilotów był sierżant Józef František; opracował on dla siebie swoją własną, oryginalną taktykę walki. Po udziale w pierwszym ataku na Niemców, wykonywanym przez cały dywizjon, wykorzystywał następujące po nim zamieszanie, odłączał się od zespołu i leciał nad Dover. Tam czekał cierpliwie na powrót nieprzyjacielskich samolotów. Zawsze były wśród nich takie, które po wystrzeleniu całej swojej amunicji lub z powodu kończącego się paliwa leciały do domu samotnie. František z zimną krwią dokonywał ich egzekucji. Dowódca wielokrotnie udzielał pilotowi nagany, ponieważ odłączenie się od formacji było surowo zabronione. František nie przejmował się tym i zabawę swą kontynuował, stale powiększając osobistą listę zestrzelonych samolotów Luftwaffe.

Pewnego dnia uszkodził dwusilnikowego Messerschmitta 110, który

kiwaniem skrzydeł i wypuszczeniem podwozia dał do zrozumienia, że chce się poddać. Eskortowany przez naszego myśliwca zaczął podchodzić do lądowania w Manston. František doszedł jednak do wniosku, że zamiar Niemca nie jest szczerzy, i że w ostatniej chwili rzuci się do ucieczki, więc na wszelki wypadek zestrzelił go sto metrów przed progiem pasa. Wylądował następnie koło szczątków ofiary i z pistoletem w garści zaczął wśród nich szukać pamiątek należnych zwycięzcy Anglicy byli oburzeni. W odpowiedzi na ich zarzuty František rozerwał czaszę spadochronu zabitego Niemca i poprosił obecnych, aby na kawałku tkaniny złożyli swoje podpisy Wyjaśnił, że zbiera autografy głupków... Nie bardzo rozumiejąc łamaną angielszczyznę pilota, podpisali!

15 września uczestniczyłem w gigantycznej bitwie powietrznej, w której po naszej stronie udział brały dwadzieścia dwa dywizjony Spitfire'ów i Hurricane'ów, i jakimś cudem wyszedłem z niej cało. Kiedy zestrzeliłem w bitwie jednego Dorniera, zaraz potem zostałem otoczony przez całą eskadrę Messerschmittów, od której uwolniłem się ucieczką w chmurę. Po raz pierwszy w życiu miałem autentycznego, potężnego stracha. Mój nastrój się jednak wyraźnie poprawił, kiedy po wylocie z chmury zobaczyłem niespodziewanie przed sobą jednego z mych prześladowców i udało mi się go trafić; do ziemi poszedł płonąc. Aby uniknąć zemsty jego kolegów wolałem raz jeszcze dać nurka w gęstą warstwę chmur.

Ta podniecająca zabawa w chowanego sprawiła, że straciłem rachubę czasu. W pewnej jednak chwili zorientowałem się, że nie mam już amunicji, i że za chwilę puste będą też moje zbiorniki paliwa. Nie pozostało nic innego, jak wylądować w Redhill, na lotnisku, które akurat wyłoniło się pod moimi skrzydłami. Napełnienie zbiorników i uzupełnienie amunicji trwało dwie minuty! Obsługujący samolot personel naziemny poinformował mnie, że na trasie między Londynem i Dover wałęsają się pojedynczy Niemcy. Ha, powiedziałem sobie, jest to chyba właściwy moment do wypróbowania taktyki Františka. I zacząłem krążyć nad brytyjskim brzegiem Kanału.

Po około dwudziestu minutach zauważający się zespół około

dwudziestu dwusilnikowych Messerschmittów 110. Jak na trzysta pocisków, jakie miałem dla każdego z moich karabinów, było to trochę za dużo szczęścia, skryłem się więc w wielkim, wypiętrzonym cumulusie i tylko co jakiś czas z niego wyglądałem.

Ujrzałem w końcu pojedynczego nieprzyjaciela. W duchu zatarłem ręce z zadowolenia. Nic nie podejrzewający Dornier Do 215 wracał spokojnie do bazy, zapewne z poczuciem dobrze wykonanej bombardierskiej roboty. Nie mogło być wątpliwości – ten samolot był mój. Oczyma wyobraźni widziałem już, jak oficer administracyjny w biurze w Northolt dopisuje Do 215 do innych samolotów odnotowanych w moim log booku. Nigdy wcześniej nie przypisuj sobie zwycięstwa, jeśli nie rozpoczęłeś strzelać do nieprzyjaciela – to była jedna z dewiz ppłk. Pamuły, o której zapomniałem.

Obraz Dorniera w wizjerze celownika robił się coraz większy – samolot był jednak wciąż trochę za daleko... Poczekaj, Janku, jeszcze chwilkę – jeszcze troszeczkę...

Nagle – ogłuszający huk, straszna eksplozja! Kabina mego samolotu zniknęła, znalazłem się w próżni, zupełnie sam, wciąż trzymając w ręku drążek sterowy, jak czarownica kij miotły. Nie musiałem wyskakiwać – samolotu nie było – przed otwarciem spadochronu należało tylko uwolnić się z resztki fotela, która wciąż była przy mnie. Dokonałem tego spadając w zawrotnym tempie.

Przypomniałem sobie, że Niemcy mają bardzo paskudny zwyczaj strzelania do bezbronnych nieprzyjacielskich lotników opadających na spadochronach. Dlatego też swój spadochron otworzyłem dopiero wtedy, gdy, jak kamień, przeleciałem przez warstwę chmur. Dygocąc z zimna opadałem ku wodom Kanału. Jeszcze w powietrzu napełniłem swoją kamizelkę ratunkową Mae West, dzięki której można było utrzymywać się jakiś czas na wodzie w oczekiwaniu niemieckiej lub angielskiej łodzi ratunkowej. Miałem nadzieję, że któraś z nich wyłowi mnie, zanim zamarznę.

Zagłębiony w tych rozważaniach nie spostrzegłem, jak zostałem nagle wessany do wnętrza dobrze wypiętrzonego cumulusa, który utworzył

się nad Kanałem. Wewnętrzne wznoszące prądy chmury wyniosły mnie ponownie w górę o sto lub więcej metrów – dokładna ocena zysku wysokości była oczywiście niemożliwa. Po wyrzuceniu z chmury zaczął się mną bawić wiatr. Kierunku w jakim mnie znośił nie byłem w stanie ocenić, gdyż mój spadochron i ja kręciliśmy się w powietrzu jak bąk. W pewnej chwili zauważałem brzeg. Ale jaki? Francuski czy angielski? I jeszcze jeden cud – zanim wylądowałem, przemknąłem, nie dotykając ich, nad liniami wysokiego napięcia. Uniknąłem zamaznięcia w morzu, a tu mogłem zostać elektrycznie usmażony! (Przez myśl przemknęły mi obrazy wszystkich możliwych rodzajów śmierci). W następnych sekundach uderzyłem o piasek plaży. No cóż, powiedziałem sobie, jesteś Janku z całą pewnością we Francji. Innymi słowy znajdziesz się wkrótce za drutami obozu jenieckiego. Na razie zająłem się zwinięciem spadochronu, konstatując z dumą, że nie zgubiłem linki otwierającej, był to dowód, że w czasie skoku zachowałem zimną krew.

Widziałem zbliżających się z oddali ludzi. Gdy tylko zaczynałem ruch w ich stronę, strzelali. Wyciągnąłem więc z kabury swój pistolet, pokazałem go nadchodzącym w wyciągniętej ręce i odrzuciłem jak najdalej od siebie. Chciałem w ten sposób przekonać zbliżających się, że nie zamierzam stawiać żadnego oporu.

Ludzie zatrzymali się, tylko jeden z nich zaczął się do mnie zbliżać, ale nie po prostej, lecz wzduż dziwacznie łamanej trasy. Wielki Boże, pomyślałem, zalany w trupa! W tym momencie rozpoznałem mundur: był to Anglik! Nie oszczędzając gardła wrzasnąłem:

– *Allied fighter! The Polish pilot!*⁸

Człowiek podszedł, wciąż jednak trzymając swój pistolet maszynowy wymierzony we mnie. Gdy był tuż przy mnie rozpoznałem, że mam przed sobą podoficera służby obrony wybrzeża. Powiedział:

- Proszę mi wybaczyć, że strzelałem. Nie celowałem jednak w pana.
- Dlaczego więc pan strzelał? Odrzuciłem przecież swój pistolet.
- Po to, aby nie wykonał pan żadnego ruchu – odparł. – Wylądował pan w samym środku pola minowego...

Dobry Boże! Z przerażenia straciłem mowę. Trzy kroki w bok i byłbym

trupem!

Kierowany przez podoficera zdolałem, krocząc po łamanej trasie, wydostać się z pułapki. Do siebie wróciłem po łyknięciu ogromnej szklanki szkockiej.

Gdy wróciłem do naszej bazy dowiedziałem się, że w tym świetnym dniu 15 września zestrzeliliśmy szesnaście nieprzyjacielskich samolotów przy stracie sześciu własnych, z których uratowało się tylko trzech pilotów, w tym ja. Kent, mój dowódca, udzielił mi ostrej reprezentacji.

– Ma pan w pełni rację, sir - odpowiedziałem. – Takie postępowanie nie ma żadnego sensu. Taktyka i triki Františka są nie dla mnie.

26 września lotnisko nasze odwiedził Jerzy VI, król Wielkiej Brytanii. Przeszedł przed frontem polskiego Dywizjonu 303, którego piloci stali wyprężeni jak struna. Do każdego z nas skierował kilka słów, z których nie zrozumieliśmy nic. Porucznikowi Wojciechowi Januszewiczowi zadał jakieś pytanie. Ten, zamiast, całkiem po prostu, podziękować monarsze za jego wizytę, zachował się tak, jakby siedział w kabinie swego samolotu i rozmawiał z kontrolerem ruchu; zgodnie z radiową frazeologią proceduralną, stosowaną przy nie pełnym rozumieniu korespondencji, powiedział:

– Say again, sir.⁹

Na obecnych zadziałało to jak grom z jasnego nieba, świta króla była wyraźnie poruszona. Na szczęście w tym samym momencie zabrzmiął sygnał alarmu i Jego Królewskiej Mości mogliśmy dać pokaz wyścigów do samolotów i błyskawicznego startu do akcji.

Nie tylko wizyta króla sprawiła, że dzień ten był dla nas świętym: do naszej listy zestrzeleń zostało dopisanych jedenaście nieprzyjacielskich samolotów, w tym jeden bombowiec Heinkel He 111 i jeden myśliwiec Messerschmitt 109 dla mnie.

Gdy słynna Bitwa o Wielką Brytanię w ostatnich dniach października w końcu wygasła, nasz Dywizjon 303 mógł się z dumą wykazać stu dwudziestoma sześcioma pewnymi i dwudziestoma prawdopodobnymi zwycięstwami powietrznymi, osiągniętymi kosztem straty sześciu własnych pilotów. Zestrzelony co najmniej jeden raz był każdy z nas.

Szczęściarze skakali po dwa razy.

Przestrzeń powietrzna wokół Londynu była dobrze broniona. To między innymi dzięki tej obronie Niemcy musieli zrezygnować z inwazji na Wyspy Brytyjskie.

Opowiedziałem tu tylko niektóre z moich wspomnień z owego czasu. Bardziej wyczerpująco opisali go inni autorzy. Wtedy, w 1940 prasa angielska była pełna opisu bohaterskich czynów polskich pilotów, stanowiących 15 procent całego personelu latającego RAF. Artykuły te przyczyniły się do tego, że otworzyły się dla nas i serca wielu angielskich dam. Rozumiesz, przecież, Czytelniku: gdyby wojskownik w nagrodę otrzymywał wyłącznie laury...

Intymne pojedynki

Urlupy otrzymywaliśmy bardzo rzadko. Wolne dni, jakie trafiały nam się po wyczerpujących walkach powietrznych, mogliśmy spędzać wyłącznie w naszych ładnych i wygodnych domach, w których mieszkaliśmy po dwóch w jednym pokoju i gdzie razem się nudziliśmy. W tym czasie mechanicy dokonywali przeglądów lub napraw naszych samolotów, podziurawionych pociskami wroga lub nadwerężonych wysiłkiem do jakiego je zmuszaliśmy.

Piloci byli wycieńczeni, nerwy doprowadzone do stanu krytycznego, efektem była powszechna bezsenność, nadpobudliwość, przewrażliwienie. Często, aby nas czymś zatrudnić, zlecano dywizjonowi ochronę z powietrza zakładów Hawker-Siddeley, produkujących myśliwce Hurricane znajdujących się w odległości około trzydziestu kilometrów od miejsca naszego zamieszkania. Dla nas, lotników bojowych, nie było to żadne wytchnienie.

Nie upłynęło wiele czasu, a znaleźliśmy wreszcie miejsce, zapewniające odpoczynek według naszego gustu – „Orchard Inn”. Prawdopodobnie znajdował się tu kiedyś ogród, uzasadniający nazwę domu, ale do miejsca tego nie przyciągnęły nas bynajmniej stosunki agrarne. Pierwszą zaletą gospody było to, że łatwo dochodziło się do niej piechotą. Znajdowała się

w miejscowości Ruislip, dwa kilometry od bazy, nie istniał więc w ogóle problem transportu.

Żydowski gospodarz „Orchard Inn” był niezmiernie przyjacielski. Ceny napojów ustala! na poziomie dla nas dostępnym, podobnie jak i odpłatność za usługi dziewcząt przewijających się przez jego lokal. I jeszcze jedna zaleta dla nas: oficerowi kontrwywiadu, który nadzorował nasze wyjścia, gdy wymienialiśmy nazwę „Orchard Inn”, nigdy nawet nie drgnęła powieka... Kiedy jednak ktoś wspomniał w jego obecności o wypadzie do pobliskiego Londynu, natychmiast rozpoczynał się wykład o niebezpieczeństwach jakie kryją się w tym mieście. Gdyby mu wierzyć, w Londynie aż się roiło od szpiegów, zwłaszcza w spódnicach. Niech więc będzie raczej „Orchard Inn” i serwowane przez niego uciechy.

Gospodarz lokalu był o naszych czynach i zaniechaniach doskonale poinformowany. Gdy tylko zjawialiśmy się, natychmiast rozlegały się gratulacje dla zwycięzców dnia i wygłasiane były komentarze podsumowujące sukcesy ostatniego okresu. Wisząca na ścianie lista zwycięstw dywizjonu była aktualizowana *à jour*, oklaskiwana przez podpitych gości, a w szczególny sposób czczona przez przedstawicielki płci pięknej, które, im lista była dłuższa, tym bardziej słabły w naszych ramionach.

Wszyscy piloci i mechanicy polskich dywizjonów, które stacjonowały w Northolt, tego gospodarza, który nigdy nie zapominał o przesyłaniu kosza owoców dla każdego naszego rannego kolegi, zachowali we wdzięcznej pamięci. Jest oczywiście prawdą, że główną siłą armii jest dyscyplina, ale troska o jej bojowe morale jest niemniej ważna. Potwierdziła to obserwacja, że odkąd odkryliśmy „Orchard Inn”, zniknęły nagle męczące wszystkich stany depresji. Jestem najgłębiej przekonany, że gospodarz „Orchard Inn”, ten Żyd z wielkim sercem, lekarz naszej psychiki, zasłużył sobie na honorowe miejsce w historii polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii. Tę moją opinię podzielało wielu. Gdy w dwadzieścia lat później zgromadziliśmy się na pogrzebie tego naszego przyjaciela, jako wyraz wdzięczności złożyliśmy, na świeżej mogile, wielki wieniec z kwiatów.

„Orchard Inn” była to mała, typowa angielska gospoda. Wyposażenie jej

stanowiły wypolerowane na lustrzany połysk naczynia z miedzi i cyny, firanki w kwietne wzory, wypastowany parkiet i doniczki z kwiatami pelargonii lub azalii na parapetach okien. Był to dokładnie ten typ lokalu, do którego, od niepamiętnych czasów, mieszkańcy małego miasteczka, ubrani w smokingi i długie suknie, lubili zachodzić wieczorami, aby spożyć posiłek przy stole nakrytym nieposzlakowanie białym obrusem. Zwyczaj ten był utrzymywany jeszcze długo po rozpoczęciu działań wojennych, zmienił się jednak stopniowo w czasie wojny, w efekcie ograniczeń i niedostatków.

Gdy przybywaliśmy do gospody, byliśmy zawsze przyjmowani wiwatami i obowiązkowymi kolejkami drinków. W owych, tak dla historii Wielkiej Brytanii ponurzych dniach, walczący pilot RAF był legendarnym archaniołem, uskrzydlonym świętym Jerzym, który pokonuje smoka ze swastyką na ogonie. Dla wszystkich klientów, wszystkich stałych gości, nie byliśmy już spragnionymi i zapalczystymi junakami ani barbarzyńcami, mówiącymi jakimś niezrozumiałym językiem; wyrażana nam, obcym, sympatia była nieraz aż wzruszająca. Gospodarz restauracji, przyjmując naszą hałaśliwą, pełną życia gromadę, z pobłażaniem pozwalał na burzenie panujących w niej starych obyczajów i pielęgnowanej atmosfery. Wiedział równie dobrze jak my, że każda chwila była na wagę złota, wielu z nas następnego ranka już mogło nie żyć.

Tym oczywiście, co najbardziej przyciągało nas do „Orchard Inn”, były dziewczyny, ładne, przystępne i przyjazne. Znały każdego z nas po imieniu, gdy któregoś z nas los wyrwał z szeregu, płakały szczerymi łzami.

W większości były to młode urzędniczki z różnych biur, ale zdarzały się także córki z dystyngowanych rodzin, służące w ciągu dnia w którejś z kobiecych wojskowych służb pomocniczych, utworzonych dla zastąpienia zmobilizowanych mężczyzn. Wieczorem odkładały na bok mundury, wełniane skarpetki i wojskowe buty i każdego wieczoru oczekiwali nas ubrane w barwne stroje, jedwabne pończochy i pantofle na wysokim obcasie. Miejscem spotkań był wielki bar, zwany *saloonem*, znajdujący się po lewej stronie wejścia; w środku błyszczął maleńki parkiet do tańców.

Po prawej stronie szło się do jadalni, w której, w miarę postępującego racjonowania środków żywności, karty menu wyglądały coraz bardziej smutno. Mimo to atmosfera jadalni była bardziej przyciągająca, niż ta, jaka panowała w naszej mesie w Northolt; tam, choć jedzenie lepsze, było raczej ponuro.

Każdego wieczora do podgrzewania hałaśliwego nastroju przyczyniała się orkiestra taneczna, nie reprezentująca wprawdzie zbyt wysokich kwalifikacji muzycznych, ale za to pełna dobrej woli. Dziewczęta tańczyły i pieściły się częściej z lotnikami-cudzoziemcami niż ze swoimi. Czasami gestykulacja rąk obcego była bardziej pożądana niż standardowy zwrot partnera angielskiego:

– *We have a very fine evening, haven't we?*¹⁰?

Trzeba jednak przyznać, że z angielskimi pilotami naszej bazy nigdy nie dochodziło do żadnych sporów. Byli bardzo rycerscy i godzili się z tym, że uściski, jakimi obdarzały nas dziewczęta są następstwem powabu roztaczanego przez nas, cudzoziemców. Wszystkie wojny i związane z nimi przypadkowe spotkania zawsze przyczyniały się do tego, że kobiety nieco inaczej zaczynały pojmować życie. Ja osobiście jestem najgłębiej przekonany, że kobiety Wielkiej Brytanii, które tak długo były krępowane wiktoriańskimi nakazami moralności, tym więcej starały się dochodzić swojego, im bardziej była uwalniana ich zmysłowość. Staliśmy się dla nich przyjemną, i przecież nie zabronioną, odmianą pruderyjnego na co dzień stylu życia

Być jednak tak blisko Londynu i nie móc obejrzeć go inaczej niż tylko przy okazji obrony przestrzeni powietrznej nad nim – to było nie do zniesienia. Wprawdzie wszystko, czego potrzebowaliśmy, mieliśmy w sąsiedztwie, w „Orchard Inn”, ale Londyn, wielkie miasto, musiał przecież być czymś innym! Od mojego przybycia do Wielkiej Brytanii nigdy jeszcze w nim nie byłem. Czyż nie miałem prawa odwiedzić stolicy kraju, którego byłem obrońcą?

Tak więc, pewnego dnia zdecydowałem się. Do porządku przechodząc nad naszym oficerem kontrwywiadu i jego ewentualnymi zastrzeżeniami, wetknąłem, na wszelki wypadek, pistolet do wewnętrznej kieszeni bluzy

mundurowej, wziąłem trochę funtów szterlingów i udałem się do tej przerażającej dżungli, w której na każdym rogu, oczekując mnie miały wszechobecna piąta kolumna i różne odmiany Maty Hari. Wyszedłem przy Picadilly Circus. Koledzy, którzy figlarną wycieczkę do Londynu mieli już za sobą, dali mnie pewne wskazówki co do tego miejsca: najbardziej fantastyczne dziewczyny były do znalezienia w czasie herbatek tańczących w hotelu „Picadilly” lub w klubie „Wellington”!

Zwiedzanie Londynu zacząłem od małego spaceru i do sali tanecznej hotelu „Picadilly” trafiłem dopiero późnym popołudniem. Sala była zatłoczona; większość mężczyzn ubrana była w mundury. Wyglądało na to, że nie objawiają najmniejszego strachu przed szpiegami w spódnicy, nasyłanymi przez admirała Canarisa, wielkiego szefa niemieckiego wywiadu... Uspokoiło mnie to.

Już jednak od progu widać było, że niemal wszystkie dziewczęta są zajęte i znajdują się w silnych męskich rękach. Dopiero gdzieś po kwadransie wałęsania się po barze odkryłem pierwszą wolną – pulchną, dobrze zbudowaną blondynkę z buzią aniołka. Gdy zaczęliśmy tańczyć, przytulała się do mnie mocno, bez żadnych kompleksów. Po półgodzinie zdecydowaliśmy się opuścić zatłoczony lokal i trochę pospacerować. Szybko pojęła, że ruchy moich rąk mają zrównoważyć braki w znajomości angielskiego.

– Na imię mam Berryl – wyznała.

Pomimo niebezpieczeństwata ataków bombowych i tego, że wiele ulic było zasypanych gruzem, snuło się po nich wielu ludzi. Kolację zjedliśmy w małej, taniej restauracji na Regent Street – i podczas niej doszliśmy do porozumienia, że dla spędzenia wspólnie nocy najlepszy będzie dla nas hotel „Picadilly”. W drodze do niego moja podniecająca zdobycz nalegała, abym kupił winogrona.

Hotelowy portier, obłudnie i z typową brytyjską powagą, zaproponował wzięcie przez nas dwu pokoi. Gdy się wahałem, dodał:

– ...z drzwiami łączącymi.

Ta uspokajająca informacja uczyniła moją portmonetkę jeszcze lżejszą. Berryl się nie spieszyła. Najpierw podziwiała nasze dwa pokoje,

następnie luksus łazienki. Stwierdziła, że ciepła woda ma temperaturę właściwą dla jej gustu i postanowiła wziąć kąpiel. Czekałem, skubiąc winogrona i próbując rozszyfrować tekst angielskiego magazynu ilustrowanego. Na jednej ze stron zobaczyłem odcinek komiksu opowiadającego o bohaterskich czynach pilota w walce przeciw niemieckiej bandzie szpiegów, której głównym agentem była demoniczna blondynka. Berryl nuciła w kąpieli. Wyciągnąłem pistolet i włożyłem go pod poduszkę. No cóż, nigdy nie wiadomo...

W końcu ukazała się moja piękność, gotowa do zrzucenia z siebie płaszczu kąpielowego – zażądała jednak, bym przedtem zgasił światło. Był to dla mnie warunek dziwny, ale powiedziałem sobie, że pewnie idzie o resztki pruderii... Gorące ciało Berryl i jego pulchne zaokrąglenia kazały mi szybko zapomnieć o jakichkolwiek obawach. Byliśmy właśnie w środku upojnej zabawy, gdy wyczułem, że prawa ręka dziewczyny wysuwa się z łóżka, za chwilę do niego wraca, by za moment cały manewr powtórzyć.

Natychmiast przemknęły mi przez głowę ostrzeżenia oficera kontrwywiadu i obrazki z komiksu w magazynie. Uwaga! Piąta kolumna! Czy przypadkiem ręka Berryl nie szuka w torebce, po omacku, sztyletu, którym pchnie mnie w plecy w chwili, gdy zaangażowany w miłosnej zachciance nawet nie zauważę, że jestem mordowany?

Zdecydowałem działać. Lewą ręką złapałem za prawą kiść Berryl, energicznie ją unieruchamiając, prawą ręką zapaliłem światło i wyciągnąłem pistolet spod poduszki.

Biedna dziewczyna wydala z siebie okrzyk przerżenia. Ja byłem zaskoczony nie mniej niż ona. W prawej ręce, zamiast sztyletu, trzymała kulę winogrona, zabraną z talerzyka na nocnym stoliku. Ogłupiali i czerwony ze wstydu pojałem nagle powód dziwnych ruchów jej rąk. Biednemu dziecku bardziej smakowały winogrona niż miłość!

Gwałtownie szukałem odpowiednich angielskich słów – myliły mi się one z polskimi i francuskimi – przy pomocy których mógłbym dziewczynę przeprosić. Gdy jednak, po tym, jak groziłem jej pistoletem, usłyszała niezrozumiałą szwargot, doszła do przekonania, że ma do czynienia z

wariatem. Zerwała się z łóżka, pobiegła do swego pokoju, zatrzasnęła za sobą drzwi, przekręciła klucz w zamku. Nie widziałem jej nigdy więcej.

Po tej przygodzie bardziej swojskie uroki „Orchard Inn” nabraly w moich oczach jeszcze większej wartości. Tutaj przynajmniej moich zmysłów nie zatrzuwali żadni szpiedzy w spódnicach.

Ponadto, nadzwyczajną dziewczyną okazała się Ann. Była śliczna i łagodna, naturalna, promieniała wesołością, a równocześnie powściągliwością. Nigdy nie starała się stanowić ośrodka zainteresowania ani gromadzić wokół siebie kręgu wielbicieli, następowało to samo przez siebie. Nigdy nie spała w hotelu. Pewnego wieczoru, po szczególnie wymownym tańcu, spytała mnie, czy nie sprawiłoby mi przyjemności spożycie kolacji u niej w domu.

– Naturalnie, droga Anno – odpowiedziałem. – Będzie to dla mnie ogromna przyjemność.

Następnego wieczora Anna powitała mnie u wejścia do naprawdę pięknego domu. W salonie oczekiwali nas urocza starsza para o typowym wyglądzie zasobnych mieszkańców.

– To jest moja mama, a to tata – przedstawiła.

Mój Boże, pomyślałem, jestem przedstawiany jej rodzicom! Przecież to prawie jak zaręczyny!

Starałem się być gościem jak najmniej krępującym i wymagającym. Mimo mej wciąż bardzo chropowatej angielszczyzny, udało mi się to dość łatwo. Miałem nadzieję, że zrozumieją, iż głupia próba usidlenia mnie nie ma szans. W przypadku, gdyby jednak sprawy zaczęły układać się źle, byłem zdecydowany natychmiast umknąć do „Orchard Inn”.

Ale zaraz po kolacji – w owym czasie w Wielkiej Brytanii, o bardziej prymitywnym zestawie dań niż normalnie – rodzice wycofali się do swojej sypialni.

Gdy zniknęli, Ann nałożyła na gramofon płytę, objęła mnie i rozpoczęliśmy taniec jeszcze bardziej namiętny niż w „Orchard Inn”. Pięć minut później, po gorącym pocałunku, oświadczyła, że idzie do łazienki. Byłem lekko zdezorientowany. Pułapka, czy co? A niech to, raz się żyje! Szybko się rozebrałem i wskoczyłem do łóżka, które wcześniej, w

sąsiednim pokoju, przygotowała Ann.

W łazience słyszać było pluskanie. Na stoliku nocnym zauważylem gruby zeszyt. Otworzyłem go i rzuciłem okiem na pierwszą stronę. Gdybym już nie leżał w łóżku, pewnie bym padł. Był to sekretny pamiętnik Ann, w którym, z najdrobniejszymi szczegółami opisywała wszystkie swe przygody miłosne. Nawet gdyby mój angielski był na poziomie początkowym, zrozumiałbym wszystko bardzo dobrze. Choćby dlatego, że na stronach pamiętnika znalazłem nazwiska wielu swych kolegów z dywizjonu. Ann wystawiała im wszystkim oceny bardzo dobre, podczas gdy na temat miłosnych wyczynów swych rodaków wypowiadała się raczej krytycznie. Lista jej zestrzeleń, jak mogłem ocenić z szybkiego przeglądu, liczyła około trzydziestu nazwisk. Brakowało tylko fotografii. Wszystko to wprawiło mnie w świetny nastrój.

Anna, anielska Anna, pokazała ze swej strony, że rzeczywiście z prowadzonych studiów porównawczych nauczyła się bardzo wiele.

Następnego dnia, na szczęście, nie miałem żadnych niebezpiecznych lotów. Niemcy ze swojej strony, w obliczu zbyt wielkich strat ponoszonych za dnia, wzmacnili ataki nocne. Staliśmy się, niechcący, myśliwcami nocnymi, to zaś było o wiele mniej wesołe. Bowiem za dnia Anna nie przyjmowała.

Eskortowanie samolotów bombowych

Z początkiem listopada w „Orchard Inn” odbył się niezapomniany wieczór: żegnaliśmy się. Tańczyliśmy bardziej swawolniej niż do tej pory, dziewczęta były bardziej czułe niż kiedykolwiek wcześniej, whisky płynęły strumieniami, zmieszana z potokiem łez. Następnego ranka przelecieliśmy, z miękkimi nogami i głowami ciężkimi jak młyńskie kamienie, z Northolt do Leconfield, dokąd skierowano nas na odpoczynek. Brytyjski sztab generalny miał wszelkie podstawy do założenia, że Bitwa o Wielką Brytanię już się skończyła, i że Niemcy zaangażują się raczej w innym miejscu – a więc RAF może zacząć zbliżniać rany i przygotowywać swoje jednostki do nowych,

strategicznie ważniejszych zadań bojowych.

Na szkockie lotnisko w pobliżu Hull sława nasza dotarła jeszcze przed nami. Polskie czyny bojowe zapewniły więc nam wyjątkowo gorące przyjęcie – z Very Old Scotch Whisky, jako że nasi nowi gospodarze doszli do wniosku, iż ta, którą do tej pory piliśmy, w najlepszym razie nadaje się do płukania gardeł staruszków.

Rano, gdy w końcu obudziłem się i ku swemu zdumieniu stwierdziłem, że leżę sam w przytulnym i dobrze ogrzewanym pokoju, pomyślałem, że wojna jest zdecydowanie bardzo niebezpiecznym wydarzeniem dla kogoś, kto wciąż żyje.

Drzwi mego pokoju otworzyły się i wszedł starszy pan. W lewej ręce trzymał tacę z dzbankiem herbaty i grzanką posmarowaną masłem.

– Czyżbym był w szpitalu? – zadałem sobie pytanie, usiłując przypomnieć sobie jakiemu wypadkowi uległem. Nie, nie mogło być żadnego wypadku; wszystkie moje członki były całe, nie miałem na sobie żadnych bandaży. Dziwne.

Starszy pan postawił tacę na stole, przyjrzał mi się z uśmiechem i powiedział:

– Jestem tutejszym majordomusem, *sir*

Patrzyłem na niego, nic nie rozumiejąc. Majordomus? To przecież znaczy kamerdyner. Czy jestem więc w hotelu? Co tu robię? No, pięknie. Najpierw wypiję herbatę, potem zobaczymy. Podziękowałem więc i starszy pan się oddalił. Tonąc w myślach zacząłem chrupać grzankę, gdy wszedł Stanisław.

– Co się tu dzieje? – spytałem.

– Jesteśmy w Leconfield, panie poruczniku. Czy czuje się pan lepiej?

A więc tak. Stopniowo zacząłem sobie wszystko przypominać. Strumienie Very Old Scotch... Ale co potem? Nagle usłyszałem warkot silników lotniczych. Byliśmy więc blisko lotniska. Rozejrzałem się po swoim pokoju: w żaden sposób nie przypominał mieszkań, w których dotychczas przebywałem. Było to coś pośredniego między pokojem hotelowym i szpitalnym.

Stanisław wyjaśnił mi:

– Mieszka pan w jednej z willi na skraju lotniska; każdy z nas ma swój oddzielny pokój. Do każdej willi należy cywil-emeryt, spełniający funkcję majordomusa. Przygotowuje panu poranną herbatę, dba o bieliznę, prasuje spodnie i tak dalej. Jeszcze nigdy nie spotkałem się na lotnisku z takim komfortem – zakończył.

– Ja też nie.

Gdy wracam myślami do tygodni spędzonych w Leconfield, wydaje mi się, że byliśmy w raju. Od czasu do czasu wznosiliśmy się w powietrzu na misje ochronne, które miały odstraszać Niemców od podejmowania nalotów, ale w rzeczywistości były dla nas tylko ćwiczeniem i spacerem. Nigdy bowiem nie natrafiliśmy na choćby jeden niemiecki samolot. Pozostały czas zużywaliśmy na wycieczki po okolicy albo na odwiedzanie knajp w Hull, w których zawieraliśmy znajomość z tutejszą ludnością. Ludzie w tym portowym mieście byli po prostu uroczy, uprzejmi i gościnni.

Byliśmy jednak niewdzięczną bandą. Po sześciu tygodniach tego nic nie robienia doszliśmy do wniosku, że ta północna kraina jest nie do wytrzymania! Zaczęła nam się wydawać smutna i męcząca. Stwierdziliśmy, że jeśli stąd się nie wyniesiemy, pomrzemy z nudów. Zaczęliśmy tęsknić za Northolt – naturalnie i za „Orchard Inn” – i za lotami związanymi z bezpieczeństwem. Jestem przekonany, że to właśnie w Leconfield doszedłem ostatecznie do przekonania, że brak trosk i spokojne, mieszkańców życie działa mi strasznie na nerwy. Ach, cóż za szczęście, być zmuszonym co jakiś czas skakać ze spadochronem...

W styczniu 1941 życzenie moje się spełniło. Powróciliśmy do Northolt – do nowo wzniesionych tam budynków koszarowych – i natychmiast wzięliśmy kurs na „Orchard Inn”. Owację, jaka nas tam spotkała, trudno opisać słowami. Gospodarz odśpiewał kilka biesiadnych, pikantnych pieśni, nasze małe przyjaciółki szlochały ze wzruszenia. Podczas naszej nieobecności miały wprawdzie do czynienia z pilotami podobnie jak my polskiego Dywizjonu 302, ale teraz robiły nam wyrzuty za to, że zostały opuszczone, były zazdrosne! Dążenie do pojednania z nimi było tym bardziej zrozumiałe, że szło przecież o to, aby wszystko zostało w

rodzinie. Jeśli szło o wciąż uroczą Ann, podejrzewałem, że swój pamiętnik zaczęła prowadzić w drugim już grubym zeszycie.

Niestety, tym razem moje szczęście trwało krótko.

Ponieważ pogoda była okropna, aby drążyć powietrze bojowo – zapewne z tego samego powodu nie było widać także Niemców – skierowano mnie do bazy pomocniczej jednostki transportu powietrznego ATA, Air Transport Auxiliary, pilnie potrzebującej wykwalifikowanych pilotów. Nie była to specjalnie podniecająca robota, przyjąłem ją jednak. Uznałem, że lepsze to, niż siedzenie na lotnisku i oczekiwanie na prognozę pogody, dającą szansę na lot bojowy.

Piloci ATA byli, ogólnie biorąc, zbyt wiekowi, aby posyłać ich w ogień, zajmowali się więc przebazowywaniem samolotów na różne lotniska. W normalnych warunkach liczba ich była wystarczająca, teraz jednak angielskie fabryki produkowały tak dużo samolotów, że na lotniskach przyczółkowych zaczynało już dla nich brakować miejsca. Trzeba więc było przerzucać je, jak najszybciej, na lotniska operacyjne, wykorzystując przerwę w walkach spowodowaną złą zimową pogodą. W końcu dnia, gdy samoloty zostały rozprowadzone do najdalszych zakątków Wielkiej Brytanii, specjalny samolot-autobus wykonywał rundę po lotniskach i zwoził pilotów z powrotem do bazy ATA. Następnego dnia wszystko zaczynało się od nowa.

W tym czasie otrzymałem awans, ale nie było to dla mnie żadną pociechą. Wśród tych dzielnych starszych panów, którzy faktycznie byli już u końca swej lotniczej kariery i dla których jedyną rozrywką było picie piwa, gra w karty i przeglądanie czasopism ilustrowanych, nudziłem się setnie. Byłem już gotów przekląć swój los, gdy w czasie jednej z codziennych odpraw poznałem pilota, równie młodego jak ja, i jak ja wypożyczzonego, który w nieukrywany sposób również przeżuwał swą złość. Był to francuski porucznik o nazwisku Jacques Andrieux (był później generałem Francuskich Sił Powietrznych). Dogadaliśmy się, że jeszcze tego samego wieczoru dokonamy zwiadu w okolicy.

– Na mój węch powinny tu być gdzieś galeze – powiedziałem.

Przemaszerowaliśmy piechotą sześć kilometrów, odkrywając w końcu

mały pub, w którym panowała wesoła atmosfera i gdzie dwie powabne Angielki wzbogaciły naszą wiedzę o tym, do czego bywają zdolne upadłe anioły.

Od tej nocy starzy piloci ATA patrzyli na Andrieux i na mnie krzywo. Pewnie byli trochę zazdrośni o to, że po całym dniu pracy byliśmy w stanie odbyć, tam i z powrotem, dwanaście kilometrów marszu, zdrowo popić, przespać się z dziewczynami – a przy porannym apelu demonstrować świeżość i rześkość! Natomiast w czasie odpraw kierownik transportów i jego adiutant, meteorolog, z trudem taili złość, słysząc nasze chrapanie podczas ich wykładów.

Gdy wreszcie powróciła stosunkowo ładna pogoda, skończyła się moja delegacja i znów znalazłem się w Dywizjonie 303, w którym w tym czasie wymieniono nasze stare Hurricane na nowiutkie Spitfires. Po przebrojeniu na nowe samoloty, jakże różne od starych, w lutym 1941 podjęliśmy nareszcie loty bojowe. Ale i wiatr zmienił kierunek. Rok wcześniej to Niemcy wdzierali się do brytyjskiej przestrzeni powietrznej – teraz to my robiliśmy wyprawy na niemiecką stronę i ostrzeliwaliśmy tam stanowiska obrony przeciwlotniczej. Byłoby jednak przesadą, gdyby ktoś sądził, że było to nasze jedyne zajęcie. Częściej musieliśmy eskortować małe grupy lekkich bombowców Blenheim, które dokonywały wyprawy nad Saint-Omer, Hazebrouck i inne miasta Francji, w których według danych wywiadu znajdowały się duże koncentracje wojsk niemieckich.

Piloci brytyjskich bombowców bardzo lubili, kiedy eskortę stanowiły polskie myśliwce, wiedzieli bowiem, że mają za partnerów ludzi, którzy w czasie kampanii w Polsce i Francji mieli okazję nauczyć się skutecznych technik takich lotów. Przyklejaliśmy się dosłownie do naszych podopiecznych, lecąc dwójkami po obu stronach każdego z bombowców i biorąc całe zagrożenie na siebie. Oczywiście, niosło to z sobą ryzyko zestrzelenia bez żadnej możliwości przeciwdziałania. Ale właśnie ta nasza świadoma rezygnacja z obrony umożliwiała innym dywizjom myśliwskim podejmowanie zadań czyszczących, podczas których, bez przeskódeł, powiększały one zestrzelenia czarnych krzyży. Zwolnienie z obowiązków eskorty przyjmowaliśmy z ulgą. Za swoją sławę godnych

zaufania eskortowców zapłaciliśmy wysoką cenę; w tych lotach polską metodą formacja nasza straciła kilku weteranów.

Dla uzupełnienia strat otrzymywaliśmy młodych i oczywiście niedoświadczonych pilotów, którzy sprawiali nam dużo trosk. Niestety, nigdy nie mieliśmy dość czasu, aby zapewnić im taką samą twardą szkołę, jaką my otrzymaliśmy w przeszłości.

Często widziałem rano jak, wprost po przybyciu ze szkoły, meldowali się u dowódcy dywizjonu. Wykonywali z nim krótkie loty, w których demonstrowali co umieją – a następnego dnia biedni chłopcy byli już uznawani za zaginionych. Doszło nawet do tego, że przy podpisywaniu dokumentów dotyczących strat dowódca przypominał sobie o kogo chodzi, gdy pokazano mu fotografie.

Podczas brytyjskiego szkolenia tych młodych ludzi wbijano im do głów zasadę bezwarunkowego ścisłego trzymania się prowadzącego, bez patrzenia na cokolwiek inne niż końcówka skrzydła jego samolotu, nic więc dziwnego, że dawali się zestrzeliwać niczym pisklęta, niedostrzegające rzucającego się na nie jastrzębia. Pewnego razu jeden z tych dzielnych junaków spytał mnie dlaczego, gdy byłem z nim nad wybrzeżem Francji, kazałem mu trenować cały możliwy zakres figur akrobacyjnych. Biedak w ogóle nie zauważył, że stoczyliśmy tam pojedynek z Messerschmittami – trzy z nich zostały zestrzelone – tracąc dwóch naszych pilotów! Musieliśmy całkowicie zmieniać nawyki, jakie im wpajano w trakcie szkolenia.

Innym razem jeden z naszych pilotów wpadł w panikę, kiedy dostrzegł przelatującą pod nim w stronę morza grupę Messerschmittów 109. Prawdopodobnie chciał nam o tym zameldować przez radio, zapomniał jednak, sparaliżowany strachem, wyłączyć urządzenie – i usłyszeliśmy jak modli się po polsku. Była to jedna z tych modlitw, jakich w Polsce uczyono dzieci – Aniele Boży, stróżu mój.... Nasz angielski dowódca dywizjonu był przekonany, że chłopak zwariował. Dla biednego młodzieńca – który dołączył do nas po dramatycznej ucieczce z kraju, podjętej w imię włączenia się do walki przeciw nazistowskim Niemcom – była to modlitwa ostatnia.

Jeśli idzie o mnie, to eskortowanie bombowców 9 maja 1941 dało mi okazję do kolejnego skoku ze spadochronem, tym razem nad Dover.

Wszystko wskazywało na to, że upajający okres bohaterskich,kończonych zestrzeleniem nieprzyjaciela walk został zamknięty wraz z końcem Bitwy o Wielką Brytanię. Podczas dwóch miesięcy jej trwania w 1940 zestrzeliłem trzynaście niemieckich samolotów, pięć innych miałem odnotowanych w moim *log booku* jako zniszczonych prawdopodobnie. Od tego czasu nie przybyło do tej listy nic. Teraz zapisy dotyczyły wprawdzie lotów bojowych, niewątpliwie bardzo potrzebnych, ale dla pilota myśliwskiego, nastawnego na zbieranie trofeów, mało podniecających.

W sierpniu 1941 posłano mnie ponownie na odpoczynek, tym razem do Speke w pobliżu Liverpoolu. Wszystko tam było szare i smutne. Mroczne były nawet knajpy w mieście. Gdy wreszcie minęły dwa tygodnie tego odpoczynku dowództwo posłało nas nad Morze Północne, gdzie latać mieliśmy jako ochrona konwojów kierowanych, wzduż Skandynawii i Laponii, z zaopatrzeniem dla Związku Radzieckiego, napadniętego niedawno przez Niemcy. Torpedowym samolotom Luftwaffe udawało się zatapiać alianckie statki najczęściej wtedy, gdy niebo nad nimi było puste. Gdy nadlatywaliśmy, Niemcy wiali aż się kurzyło. Nigdy nie udało mi się złapać choćby jednego w wizjer celownika – byłem wściekły. Trwało to do października 1941 roku.

W miesiącu tym wróciliśmy do Northolt, gdzie raz jeszcze skierowano nas do eskortowania bombowców. Później, w grudniu, przydzielono mnie do stacjonującej w Grangemouth 58. OTU (58. Jednostki Wyszkolenia Bojowego) jako instruktora walk myśliwskich. Tam miałem okazję zająć się tuzinem młodych pilotów. Starałem się przekazać im choćby niektóre z szalonych zasad, które w Warszawie tak dogłębnie wpoił nam podpułkownik Pamuła.

Wymienione wędrówki dawały okazję wypadów do Londynu. Tym razem nasz surowy oficer kontrwywiadu już ich nie nadzorował – czynili to inni, bardziej dyskretni, dysponujący za to znacznie większymi możliwościami.

Do rytuału każdej z tych krótkich wypraw do stolicy należała

przyjemność odwiedzenia pewnego prywatnego klubu przy Hannover Street 10. Znajdowała się tam mała restauracja, nosząca dumną nazwę „The Ambassadors”. Właścicielem był dwumetrowy drągal, brytyjski obywatel polskiego pochodzenia, który swe nazwisko, nie do wymówienia przez tubylców, zmienił na brzmiące bardzo brytyjsko John Mills. W latach sześćdziesiątych był kierownikiem jednego z najbardziej ekskluzywnych londyńskich klubów i międzynarodowym biznesmenem. W lokalu swym zatrudniał byłego kucharza z transatlantyku „Batory”, który umiał przygotowywać wspaniałe dania – co w owym czasie w Londynie, w którym posiłki były z zasady pitraszone bez minimalnej nawet znajomości sztuki kulinarnej, stanowiło rzadkość. Zapewniało to Millsowi wierną klientelę, złożoną z najrózniejszych osobistości świata polityki i sztuki, oraz oficerów brytyjskich i – co było naturalne – polskich; ci ostatni cieszyli się w lokalu szczególnymi względami. Od czasu do czasu można było tu zaszaleć na kredyt. Miało to szczególne znaczenie, gdy przybywaliśmy z damami, co do których byliśmy wprawdzie pewni, że chcą być uwiedzione, ale którym przedtem należało zapewnić przyjemność godnej obsługi przy stole.

W tym to prywatnym klubie można było bez trudu zauważać obecność całej falangi mniej lub bardziej tajnych agentów i oficerów kontrwywiadu. Swe posterunki obserwacyjne zajmowali najczęściej przy zastawionym stole, spoza którego mogli mieć oko na nasze ruchy. Czasami starali się zawiązać z nami znajomość, aby uzyskać lepszą orientację na temat naszych rozmów i podróży odbywanych po Wielkiej Brytanii. Oczywiście, agentom najbardziej przypadało do gustu, gdy cudzoziemscy oficerowie zachowywali się zgodnie z regulaminem Jego Królewskiej Mości; ułatwiało to im zadanie.

Kiedy restaurację Johna Millsa przeniesiono z Hannover Street na Mayfair Place, gdzie została połączona z nocnym lokalem, przeprowadziliśmy się tam i my – ku wielkiemu zadowoleniu strażników naszej cnoty. Pozwalaliśmy im tkwić w głębokim przekonaniu, że my o ich działaniach nic a nic nie wiemy, i że nic a nic się nie dziwimy widząc, jak każdego wieczoru punktualnie zajmują swe miejsca przy stołach wokół

parkietu. Zadawałem sobie tylko długo pytanie, czy damy, które bez wątpienia składały agentom raporty o naszych chłopcach, okraszały je demonstracjami polskich technik miłosnych, tak im się podobańcy?

23 marca 1942 zostałem awansowany do stopnia Flight-lieutenanta (kapitana) i wróciłem do mojego Dywizjonu 303 w Northolt. Liczba naszych lotów nad Francję stale rosła – straty również. Bywało często, że wykonywaliśmy po dwa loty bojowe dziennie, ostrzelując niemieckie stanowiska i linie komunikacyjne. Spośród moich przyjaciół z czasu Bitwy o Wielką Brytanię większość nie żyła i chyba dlatego w czerwcu 1942 mianowano mnie Sąquadron-leaderem (majorem); w wieku dwudziestu siedmiu lat zostałem weteranem. Dowodzony przeze mnie dywizjon składał się już w całości z nowych ludzi.

Zostaliśmy przeniesieni do Kirton w Lindsey, niedaleko od Lincoln. W zasadzie oznaczało to okres odpoczynku, ale przeplatany od czasu do czasu lotami operacyjnymi, celem których było przekazanie mym nowicjuszom choćby odrobiny doświadczeń bojowych. Powierzono mi też wyszkolenie w dywizjonie grupy pilotów amerykańskich. 19 sierpnia braliśmy udział w alianckim rajdzie na Dieppe. Był to rodzaj próby operacji inwazyjnej przed atakiem na kontynent. Że operacja taka była przygotowywana, nie mieliśmy wtedy pojęcia.

W grudniu 1942 nastąpała znów, już prawie klasyczna, przerwa w operacjach lotniczych, wymuszona złą pogodą. W tym czasie mianowano mnie oficerem łącznikowym przy mającej siedzibę w Preston kwaterze głównej 9. Armii Powietrznej. O służbie na tym stanowisku mogę tylko powiedzieć dwa słowa: śmiertelna nuda. Nieco rozrywki zapewniały tylko wizyty w bazującym w Woodward polskim dywizjonie, którego wesoły personel niecierpliwie czekał na zrobienie czegoś pożytecznego.

Mój awans w hierarchii RAF zaowocował po powrocie do Northolt w styczniu 1943; w niecały miesiąc później otrzymałem stopień Wing-Commandera (podpułkownika) i funkcję dowódcy dywizjonów stacjonujących w Karton i Woodwale. W tym czasie przeprowadziliśmy bardzodogłębne przeszkolenie personelu w boowej akrobacji taktycznej, strzelaniu i bombardowaniu z lotu nurkowego - było to przygotowanie do

inwazji, o której zaczęto wreszcie przebąkiwać. Nasze Spitfiry zostały w tym czasie zastąpione znacznie szybszymi amerykańskimi Mustangami. W kwietniu 1943 byłem słuchaczem kursów doskonalących w Wyższej Szkole Wojennej, po powrocie z których powierzono mi w Coltishal kierownictwo szkolenia moich dywizjonów w prowadzeniu tzw. operacji połączonych.

Gdy 6 czerwca 1944 alianci wylądowali wreszcie na kontynencie europejskim, zadaniem naszym stało się zapewnianie desantowi osłony powietrznej. Przez cztery tygodnie, wspólnie z australijskimi i belgijskimi dywizjonami, polowaliśmy w dzień i w nocy na nieliczne niemieckie samoloty. Oczywiście te, które odważały się pokazać w przestrzeni powietrznej nad przyczółkami. Podczas lotów koszących nad Normandią i Bretanią czyściliśmy drogi z wszystkich pojazdów z czarnym krzyżem. Utrudnialiśmy w ten sposób dostawę zaopatrzenia i ludzi do Wału Atlantyckiego.

W owym czasie dowodzone przeze mnie 133. Skrzydło składało się z czterech dywizjonów: trzech polskich i jednego brytyjskiego. W powietrzu przebywaliśmy niemal bez przerwy, niezmiernie jednak rzadko spotykaliśmy samoloty niemieckie, które mogliśmy wpisać na listę zestrzałów. Co do mnie, to byłem wtedy już całkowicie pozbawiony prawa do zestrzeleń, gdyż musiałem, przede wszystkim, dowodzić Skrzydłem Myśliwskim; jeśli nawet trafiała się jakaś zdobycz, pozostawała dla moich kolegów. Była to cena mojej sławy; za awans trzeba płacić – nie tylko kolejkami whisky przy barze.

W tydzień po otwarciu drugiego frontu w Europie, mającego odciążyć dotychczas samotnie walczący Związek Radziecki, spokój londyńskiego nieba został brutalnie naruszony przeraźliwym wyciem pocisków sterowanych (latających bomb) V1. Natychmiastową koniecznością stało się opracowanie sposobów zwalczania tej nowej lotniczej broni, mającej postać bezpilotowych samolotów, wypuszczanych masowo przez Niemców z wyrzutni na kontynencie. Razem z wieloma innymi moje dywizjony myśliwskie zostały przerzucone na południowe wybrzeże Wielkiej Brytanii. Startowaliśmy z lotnisk gęsto położonych tuż przy

brzegu natychmiast po nadaniu meldunku radiowego o zbliżaniu się chmary V1. Były one dla nas latającymi tarczami strzelniczymi; nurkowaliśmy na nie i zestrzeliwaliśmy zanim osiągały Londyn lub inne cele.

Była to zabawa wprawdzie wesoła jak na odpustowej strzelnicy, ale i niebezpieczna. Wielu z moich pilotów zebrało przy tym gorzkie doświadczenia, zwłaszcza, jeśli przed zestrzeleniem V1 zbytnio się do niego zbliżali. Gdy eksplodował, bywało często tak, że detonacja dosięgała i mojego myśliwca. Dopiero po dwóch dniach walki z V1 opracowaliśmy prawidłową taktykę: wystarczało ostrzelać pocisk ogniem karabinów maszynowych z odległości około dwustu metrów, zapewniającej pełne bezpieczeństwo. Później wynaleźliśmy metodę znacznie zabawniejszą. Po przechwyceniu V1 należało zbliżyć się do niego i podważyć lekko końówką własnego skrzydła koniec skrzydła pocisku. Wytrącało go to z równowagi. traciła kierunek i zaczynała kręcić beczki; z ciągle pracującym silnikiem wpadała do Kanału, gdzie szkodę wyrządzała tylko rybom.

Ten sposób walki z V1 bardzo szybko dotarł do wiadomości Niemców. Pod końówkami skrzydeł V1 zaczęli umieszczać małe ładunki wybuchowe. Dwóch moich pilotów znalazło się niespodziewanie u świętego Piotra; kiedy dotknęli końówki skrzydła V1 eksplodował nie tylko pocisk, ale i ich samoloty. Musieliszy wrócić do pierwotnej metody strzelania z odległości dwustu metrów Nasze strzeleckie zabawy dobiegły końca, kiedy odkryto w końcu położenie ramp startowych V1 w Normandii i Pas-de-Calais i zniszczono je nalotami bombowymi.

Gdy dziś przeglądam mój *log book* znajduję w nim wiele stron, w których nie ma żadnego oficjalnego potwierdzenia zestrzelenia przeciwnika. Panowanie w powietrzu oznaczało, że my, myśliwcy, już nie mieliśmy na co polować. Cztery lata po piekielnych, ale jakże podniecających dniach września i października 1940 kontentowaliśmy się już tylko powierzonym nam zadaniem ochrony z powietrza lądowania jednostek spadochronowych na zapisu Niemców w Arnhem w Holandii. Na dole szalała bitwa, spadochroniarze skakali w piekło. Później

eskortowaliśmy dywizjony ciężkich bombowców, zrzucających swój ładunek bomb na resztki przemysłu w zagłębiu Ruhry.

Sądziłem, że te loty z bombowcami stworzą, raz jeszcze, okazję do toczenia walk z Focke-Wulfami niemieckiego lotnictwa myśliwskiego – podobnie jak cztery lata wcześniej Messerschmitty, które towarzyszyły niemieckim bombowcom w atakach na Londyn, musiały odpierać nasze rozpaczliwe ataki. Ale świetna Luftwaffe marszałka Rzeszy Göringa miała już zwichnięte skrzydła – rozbita została zarówno w Rosji, jak i na froncie północnoafrykańskim i we Włoszech – a odbudowa jej potencjału była systematycznie utrudniana bombardowaniem fabryk samolotów i – co ważniejsze – rafinerii produkujących dla nich paliwo.

7 października 1944 miałem okazję, po raz pierwszy w moim życiu, zobaczyć wreszcie swoją legalną ojczyznę – Szwajcarię. Owego dnia otrzymałem rozkaz, aby wraz z jednym z dywizjonów eskortować dwanaście ciężkich bombowców, które miały za zadanie zbombardowanie zapór na Renie w miejscowości Kembs, odległej zaledwie dwanaście kilometrów od Bazylei. (Rutynowe zadanie, jakich miałem za sobą już trzysta. Siedzenie przez pięć godzin na niewygodnym spadochronie. Jakże często bohaterstwo wojskowników polegało na cierpieniu owego niewymownego miejsca!). Gdy przybliżyliśmy się do celu, bombowce zmieniły szyk i po ustawnieniu się gęsiego rozpoczęły atak na zaporę, zrzucając do wody beczkowe bomby. W tym samym czasie my, myśliwcy, staraliśmy się uciszyć niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Nastąpiło to dość szybko, wystarczyło kilka ataków z lotu nurkowego na dobrze widoczne baterie. Niestety, nie byliśmy dostatecznie szybcy. Jednemu z niemieckich kanonierów udało się trafić jedną z naszych grubych kruszyn. Spadła w płomieniach do ziemi. No cóż...

– Strzelać bez litości! – krzyknąłem w mikrofon. – Na dole mają zostać tylko ruiny i zgłiszczka!

Na wciąż jeszcze zionące ogniem działa rzuciliśmy się jak furie. W chwilę później nie było po nich śladu. W pobliżu baterii, wszystko co tylko się poruszało, zostało rozstrzelane i rozsiekane. Wokół zapory zapanowała grobowa cisza.

Bombowce, po zrzuceniu swych bomb, poleciąły w stronę Bazylei, aby przypatrzyć się naszej robocie. Wreszcie dowódca ich wystrzelił zieloną rakietę: zadanie wykonane. Wracamy do domu.

Wtedy właśnie, gdy moja formacja zbierała się na wysokości 3000 metrów do powrotu, odłączyłem się od szyku, aby choć krótko rzucić okiem na moją ojczyznę – której przecież zupełnie nie znałem. Nie miałem jednak czasu podziwiać jej uroku, gdyż powitany zostałem salwą pocisków artylerii przeciwlotniczej. Konfederacja Szwajcarska broniła zajadle swej neutralności i ostrzeliwała każdego, kto naruszał jej przestrzeń powietrzną, nawet jeśli był to obywatel szwajcarski, dowódca polskich myśliwców, lecący na samolocie z brytyjskimi znakami. No cóż, powiedziałem sobie, do zobaczenia w późniejszym terminie, gdy będę cywilem...

W lutym 1945 objąłem nudną służbę, jako oficer dowództwa operacyjnego w sztabie 84. Skrzydła Myśliwskiego RAF. Wędrowałem monotonnie między Wielką Brytanią, Belgią i Holandią, dokonując inspekcji polskich dywizjonów i ich lotnisk polowych. Robota dobra dla dekownika! I właśnie zajmując tak bezpieczne stanowisko – dostałem się do niewoli!

Wszystko zaczęło się niewinnie. Jeden z moich dywizjonów, stacjonujący w Holandii w Gils-Rijen, obchodził jakieś święto – a może celebrował po prostu uzyskanie dostępu do pewnego napoju, który od czerwca 1940 widywaliśmy tylko w snach: wódki. Sprawę uczczono, naturalnie, w godny sposób, czyli wysuszając do dna wszystkie butelki. W czasie tej uroczystości spotkałem swego starego kolegę z kursu w Dęblinie, kapitana Tadeusza Kawalewskiego. Całą wojnę spędził w sztabie generalnym i tam – stał się pacyfistą. Mnie, dekownika, ubawiło to setnie. Wypiliśmy za pokój – i za wojnę, która przecież sprawiła, że mój przyjaciel był osobą tak ważną. Za wszelką cenę chciał mnie przekonać do swych poglądów. Przystałem na to. Dyskusja wywołała, naturalnie, wzmożone pragnienie, więc wychylaliśmy jedną wódkę za drugą.

Wkrótce potem, gdy uroczystość zakończyła się z powodu braku płynnego zaopatrzenia, mój drogi kolega z kursu zapytał zatroskany:

- Jaaak mam teraz znaleźć drogę do mojej bazy?
- A gdzie ona jest? – spytałem, gotów pomóc.
- W tej chwili www... Redhill.
- No to ja cię tam doprowadzę.
- Lecisz www... tamtą stronę?
- Naturalnie. Czy mogę ci zaproponować coś jeszcze?

I on i ja. pilotowaliśmy Auster, łącznikowe samoloty sztabu generalnego. Powiedziałem mu, że będę lecieć przodem, a on za mną. Wystartowaliśmy, ale kiedy już byliśmy w powietrzu, przyjąłem kurs idealnie odwrotny niż trzeba, w stronę Renu, którego prawy brzeg wciąż jeszcze znajdował się w rękach Niemców. Było to 15 kwietnia 1945 roku. Kawalewski, siny i niezbyt jeszcze przytomny, miał oczy wlepione tylko we mnie i sterował swoim samolotem mechanicznie, nie zauważając, że nie lecimy bynajmniej nad kanałem La Manche! Na myśl o niespodziance, jaką mu zgotowałem, chciało mi się śmiać. I oto nagle uzmysłowiałem sobie, że prawdopodobnie wtedy, gdy zachwycałem się kawałem, przelecieliśmy Skaldę, i że oddalam się od mojego lotniska w Antwerpii. Powiniensem z tego powodu pęknąć ze śmiechu, ale to nie ja pęklem, lecz mój zbiornik paliwa - dzięki pociskom niemieckiej artylerii przeciwlotniczej.

Kapitulacja Terschelling

Wieść o tym niespodziewanym zdarzeniu przekazałem Tadeuszowi przez radio: – Musiałem pomylić się w nawigacji. Ostrzeliwuje nas szkopska artyleria przeciwlotnicza. Tracę paliwo.

- To co mamy teraz robić? – zapytał żałośnie.
- No cóż, leć dalej za mną. Spróbujemy wylądować. Musimy być gdzieś w pobliżu Nimwegen.

W beznadziejnie płaskiej holenderskiej okolicy znalazłem wkrótce stosowną ląkę. Wylądowałem, a Tadeusz za mną. Był przekonany, choć już nieco bardziej przytomny, że znajdujemy się gdzieś w pobliżu mojej kwatery w Amsterdamie. Zaczęła zapadać ciemność i równocześnie

tworzyć się gęsta mgła. Z jednej strony było to szczęście, bo Niemcy, być może, jeszcze nas nie zauważyl: gdyby zaś tak było, wciąż mieliśmy możliwość odlotu Austerem Tadeusza, który był nieuszkodzony Mnie nie pozostawało nic innego, jak swój samolot pozostawić na polu.

– Jesteśmy za niemieckimi liniami – wyjaśniłem wreszcie memu przyjacielowi-pacyfiście. – Aby stąd odlecieć jest zbyt ciemno, no i ta mgła... Poczekamy do świtu. Teraz poszukajmy jakiejś stodoły dla przenocowania.

W odpowiedzi wymruczał coś o pewnej uroczej damie, która oczekuje go tego wieczoru w Londynie...

– Wielka miłość jest cierpliwa – pocieszyłem go.

W pobliżu naszej łąki przebiegała droga. Zdecydowałem, że pójdziemy wzduż niej, ale w pewnej odległości, aby uniknąć niepożdanego spotkania z niemieckimi oddziałami. Przy znaku kilometrowym, do którego zbliżyłem się dla orientacji, znalazłem kosz z żywnością: chlebem, konserwami, serem i piwem. Był najprawdopodobniej przeznaczony dla patroli piechoty niemieckiej, strzegących tej drogi. Splądrowaliśmy go. Gdy jedliśmy, powiedziałem do Tadeusza:

– Jestem pewien, że w najbliższej wiosce znajdziemy jakiegoś holenderskiego chłopa, który nas na tę jedną noc ukryje.

Ruszyliśmy dalej w ciemność, którą daleko za naszymi plecami rozjaśniały ognie toczącej się bitwy. Pierwsza wioska, do której weszliśmy przeskakując przez płoty ogrodów, była zupełnie pusta. Pustka ta dawała się, naturalnie, wytłumaczyć bliskością frontu.

Wślizgnęliśmy się do stodoły z sianem. Zasnąłem natychmiast. Tadeusz był tak zatroskany, że nie zmrużył oka. Kilkakrotnie budził mnie w nocy, aby powiedzieć, że moje chrapanie może zdradzić Niemcom naszą obecność.

O świcie pomaszerowaliśmy ku łące, gdzie zaparkowaliśmy nasze samoloty. Gdy doszliśmy i zobaczyliśmy Austery, okazało się, że Niemcy już je odkryli: stał przy nich patrol.

– No, teraz jesteśmy załatwieni – stwierdził Tadeusz.

– Jeszcze nie, mój drogi – powiedziałem do niego. – Pomaszerujemy

w kierunku Nimwegen, a tam przebijemy się do naszych... – (Zamysłem moim było, aby po dotarciu w pobliże mostu koło Nimwegen, którego zbombardowanie i zniszczenie było naszym dziełem, przepłynąć rzekę Waal).

Ruszyliśmy więc wzdłuż torów kolejowych, prowadzących w tamtą stronę, przemykając jak Siouxowie, od krzaka do krzaka. Widziałem już ruiny mostu - gdy nagle rozległ się donośny głos:

– *Halt!*

Natychmiast przeskoczyliśmy na drugą stronę torów i stoczyliśmy się po nasypie w krzaki – gdzie wpadliśmy w otwarte ramiona obsługi mającego tam swe stanowisko niemieckiego karabinu maszynowego. Zostaliśmy natychmiast obezwładnieni i rozbrojeni, po czym odprowadzono nas do nienagannie zamaskowanego schronu, gdzie niemiecki oficer, już w drugim wypowiedzianym zdaniu, oskarżył nas, że jesteśmy szpiegami! (Których należy niezwłocznie rozstrzelać).

Zaprotestowaliśmy:

- Jesteśmy alianckimi lotnikami, którzy zagubili się we mgle, nikim więcej!
- Wiem! – powiedział Niemiec. – Zajęliśmy już wasze samoloty. Ale miejsce na radiostacje jest w nich puste! Dlaczego? Ponieważ przekazaliście je szpiegom ukrytym za naszymi liniami!

Roześmiałem się do łez i wyjaśniłem:

– Austerity są samolotami służącymi do korygowania ognia artylerii. Ostatnio zostały zastąpione innymi i teraz służą tylko do lotów łącznikowych. Dlatego zdjęto z nich radiostacje; nam wystarcza łączność głosowa.

Mimo tych wyjaśnień oficer wydał swym ludziom kilka rozkazów, w następstwie których postawiono nas twarzami do ściany z drewnianych bali.

Żołnierze, którzy przechadzali się za nami, rozmawiali językiem, który w żaden sposób nie brzmiał jak niemiecki. To przecież język słowiański, powiedziałem sobie, ale ani polski, ani rosyjski, ani ukraiński. Zacząłem się zastanawiać i szukać we wspomnieniach. Nagle przyszło mi do głowy,

że prawdopodobnie jest to język serbsko-chorwacki. Ci żołnierze w niemieckich mundurach, to jugosłowiańskie oddziały pomocnicze!

Nie odwracając się, odezwałem się do nich po polsku, starając się używać zwrotów, które we wszystkich słowiańskich językach brzmią mniej więcej podobnie:

– Czy chcecie nas rozstrzelać, chociaż jesteśmy żołnierzami w mundurach?

– Nie – po chwili zastanowienia odpowiedział jeden z żołnierzy. – Porucznik telefonuje.

Odetchnąłem. Kilka minut później usłyszałem, że w schronie dzwoni telefon. Potem wyszedł z niego niemiecki oficer, wydał rozkaz, i żołnierze powiedzieli nam:

– Siadać!

Przeszło następne pół godziny po czym na miejscu zjawił się klekocący złom na kółkach: stary Fiat. Wtłoczono nas do niego razem z naszymi strażnikami.

W Arnhem, które Niemcy, po rzezi alianckich spadochroniarzy, odzyskali ponownie, wziął nas na przesłuchanie młody, bardzo surowy niemiecki oficer.

– Proszę mi opowiedzieć o polskich jednostkach lotniczych i ich bazach – zażądał.

Odmówiłem odpowiadania na jakiekolwiek pytania niedotyczące moich wojskowych danych personalnych. Zabawa w jego pytania i moje milczenie trwała kwadrans. W końcu siedzący naprzeciw mnie porucznik powiedział:

– Właściwie po co stawiam panu te wszystkie pytania? Proszę na chwilę się skupić, sam panu powiem, gdzie znajdują się wasze jednostki...

Po czym zrobił mi tak szczegółowy wykład, że opadła mi szczeka. Na zakończenie rzekł, niespodziewanie bardzo uprzejmie:

– Powiedziałem panu to wszystko nie dlatego, aby na panu zrobić wrażenie. Chciałem przekonać się, jakim jest pan oficerem. Odsyłam pana i kolegę do oflagu

Trzy dni później zabrano nas samochodem z Arnhem do małego obozu

jenieckiego w tej części Holandii, którą Niemcy wciąż jeszcze okupowali. Trzymani w nim byli kapitan Fernand Fuchs (późniejszy pułkownik, francuski attaché wojskowy w Indiach), dwie załogi amerykańskich latających fortów, dwóch kanadyjskich pilotów i jeden holenderski oficer policji, który został aresztowany za pomaganie ukrywającym się alianckim spadochroniarzom; wydawał się być zadowolony, że wylądował w obozie jeńców wojennych.

– Mogli mnie przecież przekazać do Gestapo – powiedział. – Bądź co bądź, tu mnie nie torturują.

Wśród nas znajdował się też angielski generał korpusu łączności. Wzięcie go do niewoli – jak mi objaśnił – było tylko rezultatem godnego ubolewania pomylenia dróg. Jechał dżipem przez swój belgijsko-holenderski odcinek, dokonując inspekcji łącznych telefonicznych, gdy nagle natknął się, nos w nos, na niemiecki patrol rozpoznawczy. Ani on, ani kierowca, nie mieli czasu, by stawić choćby najmniejszy opór.

Obóz był mały, składał się z około dziesięciu, przeważnie pustych baraków. Ze względu na bliskość frontu służył wyłącznie dla tranzytu. Generała zabrano do rezydencji stosownej do jego rangi, natomiast nas, szesnastu lotników i holenderskiego oficera policji, przewieziono do starej, nieużywanej fortecy w porcie, którego nazwy nigdy wcześniej nie słyszałem. Tam przebywaliśmy, całkowicie odcięci od świata, przez dwa dni, po czym mały niemiecki kuter przybrzeżny przetransportował nas nocą na wyspę Terschelling, leżącą u północnego wybrzeża Holandii.

Przyjął nas tam kapitan piechoty morskiej Kriegsmarine. Staliśmy na nadbrzeżu zaspani, głodni, nieogoleni i brudni, i gawędziliśmy; ja rozmawiałem z holenderskim oficerem policji, który akurat stał przy mnie.

– Hej, panie, stulić gębę! – ryknął na mnie kapitan. Spokojnie zwróciłem się do sąsiada:

– Chciałbym pana prosić, aby był pan naszym tłumaczem. Zgoda?

– Oczywiście – odpowiedział Holender. Tymczasem kapitan ryczał dalej:

– Jeśli pan nie zamknie gęby, zostanie pan ukarany!

Holenderski policjant przetłumaczył ryk (który i tak rozumiałem).

Starając się zachować zimną krew powiedziałem:

– Chce pan, to mu odpowiem: jeśli to pan nie zamknie swojej jadaczki, wówczas ja, jako najwyższy stopniem oficer tej grupy alianckich lotników, która tylko przejściowo znajduje się w niewoli, każę pana powiesić na najwyższym drzewie tej wyspy!

Gdy niemiecki kapitan usłyszał tę odpowiedź, skamieniał – i zamilkł.

Godzinę później, do baraku, w którym rozdzielano nam chleb i namiastkę kawy, dotarło zapytanie kapitana – był on komendantem niemieckiej załogi wyspy Terschelling – na temat mojego stopnia. Gdy przekazano mu, że jestem podpułkownikiem, przyszedł do mnie i bardzo się usprawiedliwiał, że przez moment zapomniał o obowiązujących między oficerami regułach uprzejmości.

Odpowiedziałem mu z godnością, wybaczającym tonem:

– Sprawa jest załatwiona.

Ale w duchu sobie pomyślałem: Tobie, mój chłopcze, tobie to ja jeszcze pokażę...

Nazajutrz w południe, pod pozorem kontroli, czy oficerskie baraki są przepisowo posprzątane, przyszedł do mnie raz jeszcze. Łatwo było zauważyc, że jest ogarnięty strachem przed zbliżającą się klęską. Wiedział przecież, że alianckie armie wchodzą do jego Niemiec jak nóż w masło, i że Rosjanie kończą zdobywanie Berlina.

Przekazałem mu przez tłumacza:

– Daję panu sześć godzin na przeniesienie nas do najlepszego hotelu na wyspie! – (Wewnętrznie chciało mi się śmiać, ale równocześnie odczuwałem obawę, czy zanadto nie drażnię bestii. Moja zuchwałość mogła przecież wywołać u niego napad morderczej furii. Miałem jednak wrażenie, że człowiek ten dojrzewa do kapitulacji).

Trzy godziny później samochód ciężarowy zabrał szesnastu lotników-jeńców i wysadził ich przed lakierowanymi drzwiami żadanego hotelu. Gdy już się w nim wygodnie urządzyliśmy, przy drzwiach stanął niemiecki strażnik; kapitan wydał mu rozkaz uniemożliwiania wszelkich kontaktów jeńców z mieszkańcami. (Starał się zachować pozory – albo przynajmniej to, co z pozorów jeszcze zostało).

Bawiłem się wspaniale. Wymyśliłem, między innymi, cały plan, jak mamy wypełniać sobie krótki czas, pozostający jeszcze do spędzenia w niewoli. (Zwykle, gdy zbliża się koniec, następuje polaryzacja zachowań; jest ono albo ryzykancko aktywne, albo bierne, z myślą o przyszłości; skłaniałem się do poglądu, że niemiecki kapitan już zdecydował się na to drugie). Nasz więzienny klawisz wykonał przecież pierwszy krok; byłem zdecydowany skłonić go do drugiego i następnych.

Dzień po naszej przeprowadzce do hotelu kapitan zjawił się na inspekcję. Według mnie – aby złożyć mi wizytę. Powiedziałem mu, że wprawdzie nowe warunki bytowe nie w pełni nas zadowalają, ale na razie na nich poprzestaniemy. Po czym dodałem:

– Żądam, aby zapewnił nam pan pełną swobodę poruszania się w zachodniej części miasta Terschelling. Dowiedziałem się, że znajduje się tam cmentarz, na którym są pogrzebani lotnicy RAF. Jest naszym obowiązkiem oddanie im hołdu i zadbanie, aby stan grobów był godny!

(O cmentarzu powiedział mi właściciel hotelu).

Kapitan podjął ostatni wysiłek, by zademonstrować swoją władzę, i powiedział:

– Panie pułkowniku, pańskie stanowisko przynosi mu zaszczyt. Z tego względu, i tylko dlatego, udzielam panu zezwolenia na opuszczenie hotelu, pod warunkiem jednak, że zagwarantuje pan oficerskim słowem honoru, że o godzinie dziewiątej wieczorem wszyscy będziecie tu z powrotem.

Oczywiście przystałem na to, dodając jednak jeszcze jedno, ostatnie żądanie:

– Pański żołnierz, który trzyma wartę przed hotelem, zaniedbuje się w okazywaniu nam, oficerom, należnego szacunku! Żądam, aby każdorazowo, gdy któryś z nas wychodzi z kwater lub na nią wraca, przyjmował przepisową postawę i oddawał honory!

Wyglądał, jakby raził go piorun, przełknął jednak dławiącą go wściekłość i żądanie przyjął. Od tego momentu koledzy moi i ja wychodziliśmy z hotelu i wracaliśmy do niego tak często, jak się tylko dało. Biedny wartownik aż kipiał ze złości; prawie cały czas musiał stać

na bacznosć i prezentować broń, a gdy na krótko przyjmował pozycję spocznij, zaraz znów musiał się wypreżać. Z drugiej strony ulicy zabawę przy wejściu do hotelu obserwował niemiecki podoficer. Sądzę, że jego też skręcało z bezsilnej złości.

W towarzystwie amerykańskiego pilota, holenderskiego oficera policji i tłumacza powędrowałem do ratusza. Burmistrz Terschelling dosłownie rzucił się nam na szyję. Podzieliłem się z nim swym pragnieniem odbycia przy grobach naszych kolegów z RAF małej uroczystości ku ich czci.

– W uroczystości weźmiemy udział i my, panie pułkowniku – powiedział. – Niech pan jednak pozwoli, abyśmy mogli najpierw groby uporządkować. Jeśli pan się zgodzi, robotę tę wykonają nasi pracownicy miejscy.

Podziękowałem mu za jego ofertę, dodałem jednak, że w tej smutnej pracy niektórzy z nas również chcieliby wziąć udział. Zgodził się, dodając z chytrym mrugnięciem okiem:

– Czy pozwoli mi pan przedstawić jeszcze jedną prośbę? Moi radni i ja chcielibyśmy odwiedzić pana w hotelu, aby poinformować kiedy będziemy gotowi do uroczystości.

Przebiegłość faceta zaimponowała mi! Taka wizyta, tuż pod nosem naszych wartowników, i im na złość, była przecież pomyślana jako czyste szyderstwo. Rzeczywiście, następnego dnia panowie przybyli do hotelu, a ich marsz z ratusza zostałauważony, czego się można było spodziewać, przez wszystkich chyba mieszkańców Terschelling. Gdy radni tej rybackiej wioski skończyli wizytę i odeszli, żegnaliśmy ich stojąc na hotelowym balkonie – a zgromadzony przed hotelem tłumek powitał ich oklaskami.

W parę dni później, w obecności około trzystu mieszkańców i zgrzytającego zębami niemieckiego komendanta, odbyły się zaplanowaną małą uroczystość. Na pokrytych kwiatami sześciu grobach nieznane ręce umieściły również małe brytyjskie chorągiewki – Union Jack.

Tego samego wieczora powiedziałem do hotelarza:

– Zapewne ma pan radio?

Spojrzał na mnie przerażony: – Tak, to wie pan choćby z tego, że przekazuję wam codziennie aktualne wiadomości. Ale wie pan też, że jeńcom wojennym słuchanie radia jest zabronione.

– Pięknie – odpowiedział mu. – Gdyby więc niemiecki komendant czynił panu choćby najmniejszy zarzut, zobowiązuję pana do poskarżenia się na nas i złożenie oświadczenia, że aparat zabraliśmy panu siłą.

Na pocieszenie dodałem:

– Oczywiście, pańskiego aparatu wcale nie zamierzamy zabierać, chcemy tylko u pana słuchać co nadaje BBC z Londynu. Wystawimy straż, która będzie nas ostrzegać, gdyby Niemcom przyszła ochota na niezapowiedzianą wizytę.

W ten sposób dowiedzieliśmy się, gdzie 4 maja 1945 znajdowały się armie alianckie. Berlin padł, Rosjanie oraz Brytyjczycy i Amerykanie zbliżali się do Łaby, aby tam podać sobie dlonie. Niemcy poddawali się masowo, przede wszystkim armiom mocarstw zachodnich. Pod wpływem tych wiadomości najbliższej nocy przyszedł mi do głowy pomysł dokonania najbardziej zabawnego wyczynu wojennego w całej mojej karierze żołnierza.

Podobnie jak każdego poprzedniego ranka przybył do hotelu komendant, aby dokonać inspekcji swych jeńców, uzasadnionej naszymi skargami na wyżywienie. Aby wyjaśnić dlaczego każdego dnia jest zmuszony zmniejszać i tak już chude racje, powołał się na klęskę głodu, jaka spadła na wyspę i żałosne zapasy żywności jakimi dysponuje. Rzeczywiście (i tu miał rację), od prawie tygodnia, żaden statek nie dostarczył nic na wyspę.

– Proszę mi wierzyć, my też głodujemy – dodał.

Do czego się nie przyznał, bo sądził zapewne, że ja to i tak wiem, było to, że od wielu już dni garnizon jego nie miał już z nikim – z wyjątkiem admiralicji – żadnej łączności i był praktycznie porzucony.

Owego ranka żołnierz, który dostarczał nam z kwatermistrzostwa żywność, przyniósł tylko jeden jedyny bochenek chleba (na szesnastu ludzi!) i to bez jednej choćby zwyczajowej kostki margaryny. Kawa była tak blada, jak napar z herbacianych fusów, a jej trudny do zdefiniowania

smak zdradzał, że do produkcji użyto chyba liści kapusty.

Dokonując swej rutynowej wizyty u nas kapitan obniósł się z tak źle odgrywanym dostojeństwem, że wywoływało to efekt komiczny; z powagą obwieścił nam kolejną amputację naszego przydziału chleba.

Z naszej strony przygotowaliśmy coś zupełnie innego. Gdy kapitan wszedł do hotelu, zdumiał się. Staliśmy wszyscy naprzeciw niego starannie ogoleni, ubrani w nienagannie odprasowane mundury, z butami wyczyszczonymi na wysoki połysk. Oczekiwaliśmy go w hallu niemal tak, jak w czasie przeglądu przed wyruszeniem na akcję.

Mając po bokach kanadyjskiego porucznika, naszego holenderskiego policjanta i tłumacza powiedziałem do Niemca:

– Panie kapitanie, musimy z panem odbyć poważną rozmowę.

Spojrzał na mnie ze zdumieniem, ale i z przestrachem. Uprzejmym gestem poprosiłem go o przejście do mojego pokoju, zaproponowałem zajęcie wygodnego miejsca w fotelu i rozpoczęłem mój wykład.

– Wiemy, równie dobrze jak pan, że Niemcy już wkrótce skapitulują. Dla uniknięcia niepotrzebnego przelewu krwi proponuję zatem panu wydanie garnizonowi wyspy rozkazu o – naturalnie honorowej – kapitulacji.

Kapitan zbladł. Wymuszony uśmiech zamienił się w żałosny grymas.

– Panie pułkowniku, niemiecki żołnierz nigdy nie poddaje się bez walki – powiedział głosem tak zdecydowanym, że sam był chyba nim zaskoczony.

– Może mi pan wierzyć, panie kapitanie, że miałem wielokrotnie okazję przekonać się o wojskowych cnotach Niemców. Mówią pan, że pańscy rodacy nigdy nie poddają się bez walki. No cóż, jest prawda, że walczyliście prawie pięć lat. Ale teraz to już koniec. Swoim przełożonym może pan przekazać, że otrzymał pan ultimatum od przeciwnika, mającego przewagę liczebną i w uzbrojeniu.

Starając się nie wybuchać śmiechem, dodałem jeszcze:

– Ultimatum to przekazuję panu ja, podpułkownik Royal Air Force! W imieniu naczelnego dowództwa aliantów jesteśmy gotowi przyjąć pańską kapitulację jutro o świcie!

Patrzył na mnie nie oddychając, podniósł się bez słowa – i zasalutował! Po czym oddalił się sztywny i pełen godności.

Dzień wcześniej przypadkowe spotkanie pozwoliło mi przekonać się o tym, jak bardzo spadło bojowe morale jego oddziałów. Podszedł do mnie niemiecki żołnierz. Przepisowo oddał honory, a następnie odezwał się po polsku:

– Panie pułkowniku, jest nas tu kilku, którzy do niemieckiej armii musieli wstąpić pod przymusem. Chcielibyśmy, aby alianci o tym wiedzieli.

– Kim pan jest i skąd? – spytałem człowieka, którego błagalny ton wypowiedzi budził u mnie nieufność.

– Jest nas około dziesięciu Ślązaków, Polaków, których ochrzczono Volksdeutschami. Wie pan przecież czym się różnią od Reichsdeutschów, prawda? Chcielibyśmy, aby wystawił nam pan zaświadczenie, że nie jesteśmy prawdziwymi żołnierzami niemieckimi...

Po powiedzeniu tego oświadczenia roześmiał się i dodał szybko, jak gdyby usprawiedliewiąc się:

– Ja i moi koledzy zebraliśmy parę groszy, aby zmniejszyć pańskie koszty...

– Dobra – powiedziałem – niech pan przyjdzie z jednym ze swych kolegów, też Ślązakiem, po południu do mnie do hotelu.

Gdy się zjawili, opowiedzieli mi, że żołnierze garnizonu bardzo chętnie by się oddali.

Przedpołudnie spędziliśmy w napiętym oczekiwaniu, które próbowaliśmy zamaskować grą w domino i karty. Nagle spostrzegliśmy, że przed drzwiami hotelu nie ma już wartownika. Wybuchnęliśmy śmiechem i poszliśmy na miasto. Na ulicach nie napotkaliśmy ani jednego niemieckiego żołnierza, tylko dwóch holenderskich żandarmów, którzy oddali nam honory. Zapytałem jednego z nich gdzie zniknęli okupanci.

– Siedzą w swoich kwaterach – odpowiedział. – A dziś w nocy wypłynęła z portu w kierunku na wschód jedna łódź torpedowa z ludźmi na pokładzie. W Terschelling nie ma już żadnych niemieckich marynarzy, tylko może, co najwyżej, pół kompanii piechoty morskiej – zakończył.

– Zechce więc pan – powiedziałem, prosząc o przetłumaczenie na holenderski – przekazać swojemu szefowi, że od dziś to my przejmujemy odpowiedzialność za bezpieczeństwo wyspy. Proszę mu też powiedzieć, że oczekujemy go w hotelu, w celu ustalenia przedsięwzięć niezbędnych dla zachowania porządku.

Żandarm, wyraźnie szczęśliwy, zasalutował i oddalił się. My zaś udaliśmy się na ratusz, gdzie zostaliśmy przyjęci przez rozpromienionego burmistrza, który przy okazji odkorkował butelkę Genever. Opróżniliśmy ją z radością podobną do tej, jaką odczuwa rozbitek na Saharze, kiedy trafia na źródło wody. Opowiedziałem burmistrzowi o ultimatum, jakie postawiłem biednemu niemieckiemu kapitanowi i zaprosiłem go na konferencję na szczycie, jaką w południe zamierzaliśmy zorganizować w hotelu:

– Konferencja odbędzie się w kwaterze głównej alianckich sił zbrojnych na wyspie Terschelling – dodałem z całą powagą.

Po powrocie do pokoju rzuciłem się na łóżko, rżąc ze śmiechu. Tadeusz, który przez cały czas naszej niewoli doradzał mi, zawsze cichutko i po polsku, abym zachowywał ostrożność, teraz zaczął się martwić, jaka ma być treść raportu, który powinniśmy złożyć sztabowa głównemu RAF.

– Człowieku – odpowiedziałem mu – przecież to jeszcze nie koniec. Niemców może przecież ogarnąć szal, mogą tu przyjść i nas zmasakrować. Jesteśmy przecież niesfornymi jeńcami!

– Wierzysz w to naprawdę? Dlaczego więc żądasz, aby się stąd wynieśli? Omal nie udusiłem się od śmiechu: – Dlatego, drogi Tadziu, bo chcę się przekonać czy jest prawdą, że Niemcy słuchają tylko tych, którzy krzyczą głośniej niż oni!

Odszedł do swego pokoju, bynajmniej nie uspokojony i nadal pełen trosk i niepokoju. W gruncie rzeczy ja martwiłem się też.

Koło południa sierżantowi żandarmerii i burmistrzowi wyłożyłem swój plan: w obecnej chwili zostawiamy Niemców, na ich kwaterach, w spokoju, ludności zaś wyperswadujemy jakiekolwiek demonstracje, które mogłyby Niemcom dać pretekst do interwencji i strzelania. Zachowanie Niemców musi być jednak nadzorowane, w związku z czym należy kilku

zaufanych ludzi uzbroić.

– ...tymi kilkoma karabinami i pistoletami, które, jestem najgłębiej przekonany, ukryliście, jeszcze przed przybyciem tu oddziałów okupacyjnych, w miejscu wam tylko znanym – dodałem, patrząc obu mężczyznom prosto w oczy

Roześmiali się i pokiwali głowami na znak zgody.

Dodałem jeszcze:

– Wierzę głęboko, że jutro przed południem garnizon Terschelling złoży broń w porcie. Trzeba będzie roztoczyć nad nią ochronę, a następnie starannie zmagazynować w siedzibie żandarmerii.

Rozstaliśmy się w dobrym nastroju. Dziesięć minut po odejściu burmistrza i sierżanta żandarmerii hotelarz przekazał mi wiadomość, że jacyś ludzie z miasta przynieśli dla nas dziesięć funtów ziemniaków i słoik wieprzowego smalcu. Dodaliśmy do tego daru jeszcze trzy cebule i urządziliśmy sobie pierwszą prawdziwą ucztę od tygodnia. Żona hotelarza dodała do niej wyciągniętą z piwnicy dużą butelkę Genever.

Gdy wieczorem 5 maja 1945 poszliśmy spacerować po nadbrzeżu portowym, ujrzałyśmy nagle na horyzoncie silne błyski świeateł. Spoza horyzontu strzelały w ciemne niebo kolorowe rakiety, rozpryskując się następnie na kształt ognistych kwiatów. Na holenderskim wybrzeżu odbywał się festyn ogni sztucznych. Na ten widok otaczający nas mieszkańcy Terschelling zaczęli klaskać, tańczyć z radości i ściskać serdecznie każdego z nas.

– Nareszcie! Wojna się skończyła! – krzyczeli.

Wróciliśmy jak najszybciej do hotelu, aby posłuchać wiadomości radiowych. Były pełne optymizmu, ale o kapitulacji nie mówiono ani słowa. Byliśmy zdezorientowani.

Przez całą noc siedzieliśmy, na zmianę, przy radiu hotelarza. Wschodziło właśnie słońce, gdy wbiegł do hotelu zdyszany młodzieniec i powiedział:

– Na wieży ciśnień nie ma niemieckiej flagi!

Natychmiast zrozumiałem powód wczorajszych fajerwerków. Widocznie skapitulował któryś z izolowanych niemieckich garnizonów

okupujących wybrzeże Holandii i ludność świętowała to wydarzenie. Czy dla komendanta Terschelling nie był to cios ostatecznie go dobijający? Tak, był nim w istocie. Dlatego właśnie, jeszcze w nocy, tak aby nikt tego nie zauważył, kazał zdjąć z wieży ciśnień, najwyższego punktu na wyspie, znienawidzoną niemiecką flagę. W ten sposób dał do zrozumienia, że Trzecia Rzesza tutaj już nie panuje.

O szóstej rano kapitan zjawił się u mnie w pokoju i powiedział uroczyście:

– Panie pułkowniku, jesteśmy gotowi.

– Proszę zatem, aby zechciał pan oddać mi swą broń – odpowiedziałem. Opuścił głowę, wyjął pistolet z kabury, starannie ją zapiął, położył broń na stole, obciągnął bluzę mundurową i wyszedł bez słowa.

Tego samego dnia, o dwunastej godzinie, przekazałem wszystkie moje pełnomocnictwa burmistrzowi, sierżantowi żandarmerii i holenderskiemu oficerowi

policji. Następnie szesnastu alianckich byłych jeńców wojennych z Terschelling – w towarzystwie niemieckiego kapitana i jego adiutanta – zaokrętowało się na pokład dwóch niemieckich ścigaczy, które przetransportowały ich do portu Den Helder. Tam, w miasteczku świętującym zakończenie wojny, przekazaliśmy jeńców brytyjskim władzom okupacyjnym. Potem zarekwirowałem ciężarówkę, która przewiozła mnie do mojej starej kwatery w Antwerpii.

Między ziemią i niebem

Zanim zostałem odesłany do mojej jednostki sztab generalny RAF zapragnął dowiedzieć się czegoś więcej o okolicznościach, w jakich dostałem się do niewoli. Kazano mi, w związku z tym, porozumieć się ze specjalną komisją dochodzeniową. Dla oficerów wszystkich armii świata jest to rzecz normalna. W wielu krajach. na przykład w Związku Radzieckim, posuwano się jednak dużo dalej: uwolniony z niewoli żołnierz bywał dręczony nie kończącymi się policyjnymi przesłuchaniami, gdyż sam fakt dopuszczenia do tego, że żołnierz – żywy!

– dał się wziąć do niewoli był dowodem zdrady. Wśród społeczeństwa szerzono psychozę pogardy dla tych ludzi. Oczywiście, w Wielkiej Brytanii o niczym takim w ogóle nie było mowy, mogłem więc bez trudu przedstawić komisji moją wersję błędu nawigacyjnego, spowodowanego wieczorną mgłą; potwierdził ją Tadeusz, który nie miał żadnego interesu w zaprzeczaniu tej wersji, jak również w ujawnieniu, że wszystkiemu była winna moja chęć zrobienia mu psikusa.

Kto zresztą śmiałby kwestionować wersję przedstawioną przez bohatera przestworzy? Czyż nie uwiarystniała jej moja lista zestrzałów i moje odznaczenia? A miałem ich sporo. Prócz polskich: Virtuti Militari, Krzyża Walecznych nadanego czterokrotnie i Medalu Lotniczego, były też brytyjskie, order Battle of Britain with Bar i Zaszczytnego Krzyża Lotniczego nadanego dwukrotnie (Distinguished Flying Cross and Bar). (Gwiazdę za wojnę 1939-1945 nadano mi później; szarfę, na której odznaczenie to wisiało nazywaliśmy sałatką owocową, pogardliwie. gdyż w większości przypadków zdobiła piersi polityków, którzy nigdy w życiu nie słyszeli żadnego huku poza klekotem maszyn do pisania w swoim biurze).

Dzięki obowiązującemu od 8 maja 1945 zawieszeniu broni na lądzie, morzu i w powietrzu mogłem, w atmosferze powszechnego pojednania, powrócić do swego dywizjonu w pobliżu Londynu. Teraz na naszych Mustangach wykonywaliśmy już tylko wycieczki krajoznawcze po Wielkiej Brytanii.

Obraz pokoju stanął mi w całej wspaniałości przed oczyma, gdy pewnego wieczora wracałem do bazy: nad stolicą, która przez całe lata spowita była w ochronnych ciemnościach, zapadająca noc budziła miliony świateł. Z ciemnej ziemi wyłaniała się, jakby wznosząc w górę, połyskująca feeria. Leciąc zawieszony pomiędzy naszpikowanym złotymi gwiazdami nieboskłonem i płomieniście połyskującym dywanem...

Zagalopowałem się. Nie byłem przecież żadnym poetą. Nad tym miastem przeżyłem piekło nocnych walk, w których z każdej strony czaiła się śmierć. Zawsze istniały niebezpieczeństwa: kolizji z zawieszoną nad

Londynem zaporą balonową i nieuniknionej eksplozji. W ciemnościach trudno było rozróżnić własne Hurricane i Spitfires od nieprzyjacielskich Messerschmittów, mogli do ciebie strzelać i przyjaciele. Z dołu chwytały człowieka oslepiające snopy światła reflektorów obrony przeciwlotniczej – wypuszczali ze swych macek dopiero wtedy, gdy obserwatorzy z ziemi rozpoznali kokardy RAF. Ale jak długo wielkie białe oczy były w ciebie wpatrzone, tak długo mogłeś być – oczywiście w sposób przez nikogo niezawiniony – zestrzelony przez setkę wystrzelonych z ziemi pocisków.

Teraz pozostało już tylko zabijanie czasu. Pod pozorem konieczności kontynuowania lotów treningowych i ćwiczeń nawigacyjnych wypadano, beztrosko i bez sensu, paliwo tak potrzebne samochodom. W biurach kwatery głównej zaczęto gorączkowo drapać się w dostoje głowy. Co zrobić z zagranicznymi lotnikami, na przykład z Polakami? O tym, aby posłać nas na Daleki Wschód, abyśmy pomogli skończyć z japońską hydram – o tym, że Amerykanie wykończą ją bombą atomową nikt nie wiedział – w ogóle wtedy jeszcze nie mogło być mowy.

Kiedy w sierpniu 1944 wybuchło w Warszawie powstanie, personel polskich dywizjonów RAF wyraził spontanicznie wolę lotu do Warszawy, aby wesprzeć tam powstańców, walczących w wypalonym rumowisku, w jakie przekształcona została stolica. Było naturalne, że jako dowódca Polskiego Skrzydła włączyłem się do tej szaleńczej idei. RAF potraktował jednak tę demonstrację jako przejaw niezdyscyplinowania – życzenie Polaków uznano za sentymentalną utopię, pozbawioną, co gorsza, trzeźwości politycznej. Osiem dni wcześniej zostałem rekomendowany do nowo ustanowionego odznaczenia, Zaszczytnego Orderu Zasługi (Distinguished Service Order), potocznie zwanego DSO; dwa dni po warszawskiej aferze rekomendację z moich akt usunięto.

Dzisiaj, trzydzieści lat później, jednym krawatem jaki noszę, jest błękitny z drobnym złotym haftem przedstawiającym mapę Anglii i rozetę uczestnika Bitwy o Wielką Brytanię. Wciąż jeszcze można taki krawat kupić (jako substytut egzemplarza już znoszonego) w jednym z londyńskich sklepów, ale sprzedawca zawsze sprawdzi w oficjalnym rejestrze, czy ma do czynienia z rzeczywistym weteranem owego

bohaterskiego czasu.

Wtedy, latem 1945, nie mieliśmy żadnych problemów z ubieraniem się, ani protokolarnych, ani żadnych innych. Nosiliśmy nasze stalowobłękitne mundury RAF z naszywkami POLAND na ramieniu. Tymi, którym się spieszyło, abyśmy przestali wreszcie w tych mundurach paradować, byli różni szpakowaci i siwi politycy. Pod ich wpływem przełożeni nasi coraz częściej zaczęli z nami rozmawiać o powrocie do Polski. Nawet bez tej zachęty większość moich pilotów myślała o tym od dawna; w marzeniach widzieliśmy, jak wracamy do kraju triumfalnie na pokładach naszych samolotów, na co sobie, jak sądziliśmy, zasłużyliśmy.

Niestety, wielcy manipulatorzy spraw tego świata figury na szachownicy międzynarodowej polityki rozstawili inaczej. Wracać możecie – ale zdobyte laury macie zostawić w kantynach. Była to, oczywiście, cyniczna gra odbywająca się między Londynem, Moskwą i Warszawą w imię utrzymania kulejącego wojennego przymierza. My, rzecz jasna, nie wiedzieliśmy nic o targach, jakie w gabinetach, przy akompaniamencie ukwieconych słów, toczono na nasz temat. Ja w tym czasie często podróżowałem między Wielką Brytanią i Niemcami, gdzie w Celle stacjonował jeden z moich dywizjonów. Nie było tam nic do roboty, więc zazwyczaj po kilku spędzonych tam dniach wracałem do Londynu, gdzie ponownie oczekiwana mnie bezczynność.

Wieści napływające z Polski nie dodawały otuchy. Różne, wyłonione podczas wojny skrajne polityczne siły, od skrajnej prawicy do najbardziej radykalnej lewicy, toczyły z sobą bezpardonową walkę, nawet z użyciem broni. Tuż pod okiem sowieckich oswobodzicieli dochodziło do najbardziej okrutnych morderstw. Po wojnie przeciw Niemcom przyszła wojna o władzę. Nie mieliśmy najmniejszej ochoty być wmieszanymi w sprawy, których do końca nie rozumieliśmy. (Mimo to wielu z moich kolegów wróciło do ojczyzny. Początkowo byli witani entuzjastyczni e. Do odznaczeń, jakie przywieźli z Wielkiej Brytanii, dokładano im nowe. Ale już po roku siedzieli wszyscy w więzieniu, oskarżeni o to, że są brytyjskimi agentami. Po kilku latach odsiadki te same władze, które były winne bezprawnych aresztowań, wypuściły ich na wolność, ogłaszając

niewinnymi i rehabilitując).

Dowiedziałem się, że matka moja niedawno umarła. Nasz majątek w Bobrowie już do nas nie należał. Siostra wyszła za mąż, bracia wyjechali do Szwajcarii. Warszawa była tylko stosem gruzów i doliną nędzy.

– Johnny, czy myślał pan o tym, co będzie pan robić po wojnie?

Pytanie to słyszałem z uśmiechniętych ust angielskiego generała, mojego dowódcy, już chyba dziesiąty raz. Za każdym razem było wypowiadane bardzo po przyjacielsku, ale już sam fakt jego wielokrotnego powtarzania sygnalizował zniecierpliwienie. Pytanie oznaczało ponadto, że moje skrzydło, złożone w trzech czwartych z Polaków, zostanie zapewne rozwiązane już wkrótce. Wspomnienia rozniesie wiatr.

Nie mając nic do roboty pojechałem do Londynu. W klubie Wellington, przy stoliku stojącym w mrocznym, skąpo oświetlonym narożniku odbywała się międzynarodowa narada. Podczas wojny towarzyszyły nam tu zazwyczaj piękne, czule nas obejmujące damy. Teraz po apetycznych pupciach, prężących się ku naszym głodnym rękom, ani śladu. Dawni weseli bohaterowie teraz mieli kłopoty.

W pewnej chwili wyznałem jednemu z obecnych, brytyjskiemu generałowi:

– Nie wiem, czy panu o tym wiadomo, sir, ale jestem obywatelem Szwajcarii.

– Oooo!

Zdumienie swoje wyraził tylko tym „Oooo!”. Po takim wyznaniu było mu poniekąd trudno zachować flegdę. Działać jednak zaczął niezwłocznie.

Dwa dni po spotkaniu w klubie otrzymałem rozkaz natychmiastowego stawienia się w Dunholme Lodge. Tamtejsze lotnisko utraciło swoje pierwotne, nikomu już niepotrzebne bojowe przeznaczenie, podobnie jak i służący w RAF cudzoziemcy Ci grali w karty albo w bilard i czekali na dokumenty zwolnienia ze służby, jak również na kartonowe pudła z odzieżą cywilną. Szewiotowy garnitur, dwie bawełniane koszule w paski, para półbutów, płaszcz deszczowy. I z wyrazami podziękowania ze strony

państwa brytyjskiego – dwieście funtów szterlingów.

Oficerom, którzy chcieliby zostać w Wielkiej Brytanii, proponowano udział w różnych kursach – wtedy zwany mi konwersyjnymi – uczących np. zawodu księgowego. Inna propozycja, dla tych, którzy chcieli nadal latać, dotyczyła zatrudnienia za pokojowym wynagrodzeniem, o wysokości odpowiadającej, mniej więcej, żołdowi amerykańskiego kaprala. Na decyzję miało się trzy dni; tylko tak długo zapewniano jeszcze gościnę. Nawet dla bohaterów było to więcej niż trzeba, aby zrozumieć, że doszliśmy do cmentarza sławy. Doszliśmy żywi, ale już bez wyposażenia, pistoletu, hełmofonu i spadochronu – bo to trzeba było oddać. Dla dekoracji pozostawiono nam tylko mundury.

Poszedłem do londyńskiego konsulatu Szwajcarii i wypełniłem cały plik formularzy i kwestionariuszy; w dwa tygodnie później urodził się tam mój paszport z białym krzyżem na czerwonym tle. Brytyjskie władze wojskowe zaopatrzły mnie w kombinowany, kolejowo-okrętowo-kolejowy bilet do granicy Szwajcarii. Dołączyły do niego sympatyczną informację: terytorium Wielkiej Brytanii musi być opuszczone w ciągu najbliższych trzech dni.

Data: 10 listopada 1946.

Wniosłem sprzeciw:

– Od sześciu lat jestem w Wielkiej Brytanii. Mam tu wielu przyjaciół. Czyżby panowie chcieli mi zabronić pożegnania z nimi?

– Ależ skąd! Na to właśnie ma pan trzy dni – odparł urzędnik. – Poza tym może pan być pewien, że za każdym razem, kiedy przyjedzie pan ponownie do Wielkiej Brytanii i zechce odwiedzić swych przyjaciół, zostanie panu wystawiona krótka wiza turystyczna.

Złożyłem mu serdeczne podziękowanie.

Serię pożegnalnych wizyt zacząłem od Boba Bettsa, angielskiego szwagra jednego z moich polskich pilotów. Był to fajny chłop.

– Słuchaj, Johnny – powiedział – mówiliśmy niedawno o możliwości założenia lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego.

– My, to znaczy kto? – zapytałem.

– Graham Pearson i ja.

Graham Pearson był jednym z moich poruczników. Betts opowiedział mi, że wśród sprzętu z demobilu znalazła czteromiejscowego Proctora w zaskakującym dobrym stanie. On sam, Bob, zamierzał kupić na kredyt Alera. Pierwszą szklankę wypiliśmy za mój odjazd, drugą zaś z życzeniem: – ...za zdrowie i pomyślność przyszłej firmy...

- A właściwie, jak ma się ona nazywać?
- Myślałem o nazwie Flyaway Limited – odparł Betts.
- No to za szczęście i sławę przyszłego przedsiębiorstwa Flyaway! – powiedziałem, raz jeszcze zwilżając gardło.
- A może byśmy pracowali w nim razem? – zaproponował nagle Bob Betts.
- Nie miałbym nic przeciwko temu – odparłem – ale, niestety, na razie jestem zmuszony twoją rozkoszną wyspę opuścić. Muszę w końcu zobaczyć jaki to ze mnie Szwajcar. Zjawię się tu znów, jak tylko zdecyduję o swoim miejscu między ziemią i niebem, wtedy pogadamy o sprawie.

Opuściłem Boba z ciężkim sercem.

W Paryżu spędziłem dwa tygodnie. Później, 30 listopada 1946, urodzony w Polsce podpułkownik Jean Zumbach, ubrany w okryty chwałą mundur angielskiego lotnika (do noszenia którego wciąż był uprawniony) przedstawił swój paszport do kontroli granicznej w Saint-Louis koło Bazylei.

Szwajcarski funkcjonariusz graniczny przestudiował starannie podany mu dokument, a następnie zaczął mnie przepypywać. Z nieukrywaną podejrzliwością słuchał mojej francuszczyzny, silnie zabarwionej polsko-angielskim akcentem, tak bardzo różnej od używanej w Szwajcarii. Wy tłumaczyłem mu swoje pochodzenie – i dlaczego moje życie było aż tak bardzo skomplikowane.

Otworzył paszport, wbił do niego pieczęć. Oddając dokument powiedział:

- *Monsieur*, ma pan wiele dusz w piersi!
-

⁷Czy pan nie choruje wenerycznie?

⁸Myśliwiec aliancki! Polski pilot!

⁹Co proszę?

¹⁰Czyż wieczór ten nie jest piękny?

KSIĘGA TRZECIA

Diamenty dla Antwerpii

Doręczenie malej paczuszki

Szczęście jest dziełem przypadku. Tak przynajmniej twierdził Adam Schulmann podczas swych częstych odwiedzin w klubie „Wellington” w Londynie. Był to kuriozalny facet: żwawy pięcdziesięciolatek, zawsze czujny, z hojnym gestem, nieustannie gotów do stawiania kolejek whisky.

Opierałem się o bar, patrząc z zadumą w moją pustą szklankę; w rzeczywistości nie myślałem o niczym, a już z pewnością nie o stanie mego pustego portfela, gdyż był to stan normalny. Z zapisków w moim dzienniku lotów wynika, że był to dzień 12 grudnia 1944.

– No to co, panie pułkowniku, napije się pan podwójnej szkockiej?

Odwróciłem się. Człowiekiem, który zwracał się do mnie w nienagannej polszczyźnie, był oczywiście Adam Schulmann. Skinąłem głową.

– Wojna się kończy. Co zamierza pan robić po wojnie? – zapytał mnie pozornie obojętnym tonem, takim samym, jakim Anglicy wymieniają uwagi o tym, że dziś jest pogoda dobra lub zła. Chciał zapewne odgadnąć powód mej markotnej miny.

Wzruszyłem ramionami.

– Jak na razie to mam jeszcze dość czasu, aby zostać zestrzelonym – odpowiedziałem.

Adam Schulmann zaśmiał się.

– Czy typ, który panu doradziłem, okazał się dobry?

– Tak, naturalnie. Serdeczne dzięki.

Sprawa dotyczyła mojego i dwóch kolegów udziału w wyścigach psów w White City; zawsze elegancki Adam Schulmann był tam też i spotkał się z nami (czyż nie przypadek?). Doradził nam, abyśmy obstawili kundla z numerem 6. Za stawkę jednego funta otrzymałem osiemnaście.

– Często umiem wskazać dobre typy – kontynuował Schulmann.

– Czy na jutrzejszy poranny wyścig też?

Przez chwilę milczał, po czym powiedział cicho: – Nie, tym razem chodzi o coś zupełnie innego. Coś dużo bardziej interesującego.

Wspomniałem już, że to, czego nam najbardziej brakowało, to były pieniądze. Mój żołd jako podpułkownika w służbie czynnej wynosił czterdzieści cztery funty szterlingi miesięcznie. Jeden wieczór w towarzystwie laleczki kosztował dziesięć funtów. Podwójnej księgowości nikt nie prowadził, rachunki były proste.

Adam Schulmann był, tak się przedstawiał, handlarzem diamentów. Nikt z nas tego nie sprawdzał, ale mieliśmy informacje, że rzeczywiście ma wstęp do „Hattons Garden”, ekskluzywnego klubu tych handlarzy. Chętnie korzystaliśmy więc z hojnych gestów naszego, od lat zamieszkałego w Anglii rodaka; byliśmy zgodni co do tego, że na pewno nie może on być żadnym z tych makiawistycznych nieprzyjacielskich agentów, którzy przyklejają się do podchmielonych oficerów.

Opowiadam dziś tę historię dlatego, że życie, które wygląda pięknie jako ciąg zdarzeń uporządkowanych chronologicznie, często składa się z powrotów do przeszłości. Spotyka się starych kumpli, utraconych na całe lata z pola widzenia, odnawia stare związki, komponuje zaprzęgi dla wspólnego pokonania, raz jeszcze, kawałka drogi.

Tak więc, owe wielce obiecujące spotkanie z Adamem Schulmannem odbyło się 12 grudnia 1944.

– Czegoż dotyczy ta bardzo interesująca sprawa? – spytałem, połykając zarzuconą przez niego przynętę.

– Czy lata pan często do Brukseli? – odwzajemnił się pytaniem Adam Schulmann.

– Bardzo często.

– Czy przy okazji któregoś z lotów nie mógłby pan załatwić dla mnie pewnej sprawy?

– O co chodzi?

– O nic szczególnego. Zadaniem pana będzie tylko doręczenie małej paczuszki mojemu kuzynowi, który mieszka w Brukseli.

– A co będzie zawierać ta paczuszka? – spytałem, teraz pełen podejrzeń.

– Kilka małych diamentów. W zamian *Monsieur* Mada, ów mój kuzyn, przekaże coś dla mnie z prośbą o doręczenie mi tu w Wielkiej Brytanii. Wręczy panu też pieniądze, jeśli będzie pan ich potrzebować. Widzi pan, rozmawiam z panem zupełnie otwarcie, mam do pana zaufanie.Więcej, zdradzę panu coś, co ułatwi pańskie zadanie.

Spojrzałem na niego z zaciekawieniem.

– A więc – powiedział śmiejąc się – Mada nie jest oczywiście żadnym nazwiskiem mojego kuzyna, tylko po prostu moim imieniem czytanym wspak. Nie musi go więc pan notować i łatwo je pan sobie przypomni, gdy w brukselskim hotelu odezwie się do pana przez telefon...

– Zapewniam pana – kontynuował – wszystko będzie bardzo proste i nie będzie pan żałować... Po wszystkim będzie pan mógł spokojniej patrzeć w przyszłość i czasy pokoju... Pięćset funtów, zgoda?

Zatkało mnie. Pięćset funtów! Dla mnie to był majątek. Tyle wynosił mój żołd za cały rok. I to wszystko za akcję bez udziału nieprzyjacielskiego myśliwca, czyniącego tylko, by umieścić ciebie na liście zestrzałów. Byłem jak ogłuszony. Uporządkować myśli pomogła mi druga szklaneczka Scotcha.

Następnego dnia lądowałem w Brukseli z małą płaską paczuszką w kieszeni.

W hotelu „Palace” dzieliłem pokój z chorowitym angielskim majorem, który całą niemal swoją wojskową karierę spędził w Indiach; skóra na jego twarzy przypominała kolorem zmieloną cegłę. Stał przed bidetem.

– Czy to wanienka dla dziecka? – spytał.

Wyjaśniłem mu przeznaczenie tego ceramicznego urządzenia. Podziękował mi za delikatność, z jaką poinformowałem go o pewnych szczególnych zwyczajach europejskich, wyciągnął z walizki i postawił na stole ogólną flaszkę whisky zapraszając do wspólnego jej opróżnienia. Dopiero gdy to nastąpiło, zmorzył go sen.

Gdy następnego dnia terkoczący telefon wyrwał mnie z wanny, majora już nie było; na moim stoliku nocnym pozostawił na pamiątkę drugą, mniejszą butelkę whisky.

Zgłaszał się portier z dołu.

– Panie pułkowniku, jest tu *Monsieur* Mada. Chciałby z panem rozmawiać.

– Za dziesięć minut będę w hallu – odpowiedziałem.

Na dole, skulony w fotelu, oczekiwali mnie mały człowiek z trójkątną twarzą, przez którą co jakiś czas przebiegał nerwowy tik. Pomyślałem, że wygląda jak mysz zdenerwowana bliskością kota. Na mój widok wyskoczył z fotela. Miał na sobie bardzo nędzny płaszcz, który sięgał mu aż do pięt; futrzany kołnierz płaszcza musiał wykarmić wiele pokoleń moli. Gdy człowiek nałożył na głowę kapelusz, widać było spod niego tylko połowę jego oczu, dalsze opadanie uniemożliwiały ogromne uszy.

Przyjrzał mi się uważnie.

– Jestem Mada, kuzyn Adama – powiedział w końcu po polsku. – Chodźmy stąd. Proszę za mną, panie pułkowniku.

Przestrzeń placu przy Dworcu Północnym pokonał niemal biegiem; starałem się zgrać rytm ruchu moich długich nóg z jego truchtem. Zaprowadził mnie do dzielnicy wąskich i szarych uliczek, wielokrotnie zakręcając, raz w lewo, raz w prawo. Miałem wrażenie, że dąży do tego, abym w nieznanym mi mieście całkowicie utracił jakąkolwiek orientację. Chwyciłem go za klapy zjedzonego przez mole kołnierza.

– Panie Mada – wyrzuciłem z siebie. – Niech pan nie próbuje ze mną żadnych sztuczek. Mogę panu dać kulę w łeb! – I pokazałem mu kolbę swego pistoletu.

Jego drżący głos miał brzmienie błagalne.

– Panie pułkowniku, niech się pan nie martwi. Idziemy do mnie, tylko tam będziemy mogli rozmawiać bez przeszkód. To już tylko dwieście metrów.

Weszliśmy do bardzo starego, zdezelowanego i brudnego domu. Było to dla mnie o tyle zadziwiające, że zawsze uważałem Brukselę za czyste miasto. Weszliśmy na czwarte piętro; smród panujący na klatce schodowej przywołał w mojej pamięci wspomnienie podróży do Bejrutu statkiem do transportu owiec, teraz jednak zapach uryny był dodatkowo wzmacniony zapachem gotowanej kapusty. Drzwi mieszkania Mady otworzyła kobieta nieokreślonego wieku, trzymająca w ramionach małe

dziecko. We wnętrzu do kolekcji zapachów doszedł jeszcze czosnek i pot. Wąski korytarz prowadził do małego pokoju ukrytego za zasłoną.

– Niech pan się rozgości, panie pułkowniku – powiedział mysz-Mada i podsunął mi krzesło. Wewnętrzną stroną rękawa płaszczu przetarł pokrytą ceratą powierzchnię stołu i postawił na niej flaszkę sznapsa i dwie szklanki. Stuknęliśmy się.

– Czy mój kuzyn coś dla mnie przysłał? – zaczął Mada.

– Tak, oto owe coś – powiedział i pokazałem mu połówkę banknotu dziesięcioszylingowego. Chciałem jak najszybciej zakończyć sprawę i wyjść na świeże powietrze.

Na widok połówki banknotu Mada wstał i zaczął odsuwać od ściany pokrytą kocem, wytartą sofę; po uchyleniu wiszącego na ścianie kilimu pokazała się ni to nisza, ni to wbudowana w ścianę szafa. Człowieczek zniknął w jej wnętrzu, widziałem, jak unosi wieko znajdującego się tam pudła. Ścisnął mocno uchwyt pistoletu, odchyliłem bardziej kilim i zerknąłem do wnętrza. To co zobaczyłem było zdumiewające. Na prawo od Mady leżał stos sztuk złota, suwerenów i dolarów. W kącie widać było aparaty fotograficzne i wiele innych przedmiotów, których nie rozpoznałem ze względu na ciemność. Ubogi kuzyn eleganckiego Adama Schulmanna gmerał i szukał czegoś w starym pudle po butach, wypełnionym biżuterią.

Wreszcie znalazł – drugą połówkę banknotu dziesięcioszylingowego. Wyszedł z niszy. W świetle dziennym sprawdziłem, czy numer na obu połówkach banknotu się zgadza. Zgadzał się.

– Tu pan ma swoją paczuszkę – powiedziałem.

Mada natychmiast otworzył przesyłkę i podbiegł do okna, aby nacieszyć oczy widokiem kamieni. Widoczne dotychczas na jego twarzy napięcie zastąpił wyraz zadowolenia. W chwilę później napisał kilka słów na świdku papieru, który wsunął do koperty, zakleił ją i wręczył mi z mocnym uściskiem dłoni. Wypiliśmy jeszcze po szklance postawionej przez niego lury i poszedłem.

Jeden z moich dywizjonów stacjonował koło Antwerpii. Inspekcja tego dywizjonu stanowiła uzasadnienie lotu do Belgii. Była to, oczywiście, lipa.

Następnego ranka poleciąłem znów do Londynu i jeszcze tego samego wieczora w klubie „Wellington” spotkałem się z Adamem Schulmannem. Przekazałem mu kopertę od kuzyna. Przeczytał uważnie zawartą w niej krótką wiadomość. Z wyrazem zadowolenia na twarzy wyciągnął z kieszeni grubą kopertę.

– Oto pańskich pięćset funtów, panie pułkowniku – powiedział, śmiejąc się cicho. – W banknotach pięciofuntowych. Jak pan widzi, zdarzają się małe podróże, które mają większą wartość niż wielka wojna...

Byłem oszołomiony. Pięćset funtów! Wprawdzie obiecywał mi taką kwotę, ale nie śmiałem nawet myśleć, że może to być prawda. A teraz pięćset funtów było rzeczywistością, spoczywały w mojej kieszeni, czułem je. Nigdy jeszcze nie byłem tak bogaty. Szybko łyknąłem, jednego za drugim, podwójnego Skotcha.

– Gdyby pan chciał, panie pułkowniku, mógłby pan wykonać dla mnie jeszcze kilka małych podróży – powiedział Schulmann. – Mówiłem panu przecież wczoraj, że od teraz będzie pan mógł patrzeć spokojnie na perspektywę pokojowego życia w cywilu...

W ten sposób w końcu 1945 r. miałem w banku tajny kapitał trzech tysięcy funtów – efekt lotów wykonanych między Londynem i Brukselą po moim powrocie z niewoli na wyspie Terschelling. Schulmann, za pośrednictwem Mady i z pomocą zakontraktowanych polskich pilotów, zapewniał zaopatrzenie antwerpskim szlifierzom diamentów. Proceder ten trwał do czasu, kiedy klienci jego nie nawiązali ponownie normalnych kontaktów ze swymi dostawcami sprzed wojny.

Wysiłek jest potrzebny rzekomo tylko przy wykonaniu pierwszego kroku. Kosztem moich pierwszych kroków jako przemytnika były mdłości, jakie mnie ogarniały przy każdej wizycie w domu *Monsieur Mady*.

Przedsiębiorca każdej branży

Jeśli idzie o Fryderyka Ebela, to poznałem go jeszcze wcześniej, w październiku 1944 r., w Paryżu.

Wyszedłem właśnie ze stacji metro Madeleine i zatrzymałem się na chwilę, aby nacieszyć oczy pięknem placu położonego między Rue Royal i wielkimi bulwarami. W tym pięknym mieście, nad którym przelatywałem wielokrotnie, jako urlopowicz bawiłem po raz pierwszy.

Obok mnie stanął młody, niezbyt wysoki mężczyzna z włosami i wąsami blond (zapewne utlenionymi), z wyglądu niewątpliwie Żyd. Po chwili odezwał się do mnie po polsku:

– Przepraszam, co to za ranga?

Wyjaśniłem mu swój stopień i następnie zapytałem:

– A kim jest pan?

Podał mi rękę i przedstawił się:

– Fryderyk Ebel. Przedsiębiorca.

– W jakiej branży?

– Każdej. Aktualnie sprzedaję długopisy Parkera – ściśle mówiąc ich podróbki. Zaprosił mnie na kieliszek w pobliskiej knajpie. Opowiedział o deportacji całej swej rodziny. On sam zdołał jej uniknąć i ukrył się. Okupację niemiecką przeżył dzięki fałszywym dokumentom, pozwalającym mu żyć i pracować otwarcie. Głównym jego zajęciem był handel na czarnym rynku. Zaoferował się pokazać mi Paryż. Było to wtedy w Paryżu bardzo powszechne. Alianccy oficerowie i żołnierze, lądujący w tym mieście, wciąż jeszcze oddychającym powietrzem świezo odzyskanej wolności, napotykali na każdym rogu całe rzesze ochotników-przewodników. Młodzi mężczyźni i dziewczęta czynili to całkowicie bezinteresownie.

Idąc, rozmawialiśmy z Fryderykiem o różnych sprawach. Na Champs-Elysée wstąpiliśmy do „Café Le Triomphe”.

– Tu znajduje się moja główna kwatera – powiedział Ebel z wielkopańskim gestem.

– Całkiem niezła – powiedziałem z uznaniem. – Czy pan ma jeszcze inne?

– Tak, na przykład „Select”, też na Champs-Elysée. – odparł. – Jeśli będzie pan znów kiedyś na urlopie w Paryżu i będzie mnie pan potrzebować, wie pan już gdzie mnie można znaleźć... A jeśli któregoś dnia pan wystąpi z

armii i będzie pan szukać pracy...

Po tak sympatycznej wymianie zdań rozstaliśmy się.

To spotkanie przypomniało mi się, kiedy po moim zwolnieniu z RAF, 14 listopada 1946 znalazłem się w Paryżu w drodze do Szwajcarii. Ebela znalazłem w Select, tryskającego dobrym samopoczuciem i objawiającego swą przyjaźń dla mnie jeszcze bardziej spontanicznie niż przy pierwszym spotkaniu. Zapewnił mnie, że z obecnego spotkania cieszy się bardzo, ale to bardzo, i spytał jakie są moje plany na przyszłość. Gdy powiedziałem, że na razie wybieram się do Szwajcarii, wiadomość ta bardzo go zainteresowała.

– Tam można zrobić najróżniejsze interesy... – powiedział.

– Jakiego rodzaju? – spytałem.

Fred unikał jednak odpowiedzi, co miał na myśli.

– Gdy pan będzie znów w Paryżu, porozmawiamy – powiedział ostrożnie.

Opowiedziałem mu również o planach moich przyjaciół Bettsa i Persona w Londynie, dotyczących utworzenia w przyszłości lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego. Gdy to Edel usłyszał, nadstawił uszu, a spojrzenie jego się wyostrzyło. Zamówił następną kolejkę aperitifów.

– Może byśmy zjedli razem obiad? – zaproponował.

Zaprowadził mnie do restauracji w centrum czarnego rynku, w której wszyscy goście świetnie się znali. Gdy podano zakąski, powiedział:

– Pański mundur i złote wylogi onieśmielają mnie. Gdyby nie one, zaproponowałbym, abyśmy mówili sobie po imieniu.

– Dobrze – odwzajemniłem się. – Jutro odchodzę do cywila, zapraszam więc pana na jutrzysz obiad, wtedy przejdziemy na ty. OK?

Gdy wracałem ze Szwajcarii Fred Edel wyłożył sprawę jasno.

– Johnny, są tu w Paryżu ludzie, którzy mają przedwojenne banknoty szterlingowe. Dręczy ich to, bo zapomnieli we właściwym czasie przedstawić je, tu we Francji, do wymiany na nowe... Co o tym myślisz?

– Sądzę, że wystarczy te banknoty przetransportować do Wielkiej Brytanii. Tam każdy bank wymieni je na nowe po wartości nominalnej.

– A czy wiesz, Johnny, że podczas wojny naziści zasypali Francję i inne

kraje okupowanej Europy fałszywymi funtami szterlingami? Że są ludzie, którzy dali się oszukać i teraz są w ogromnych kłopotach?

– W tej sprawie nie wiem, co można uczynić. Może spróbować w Londynie?

– A czy znasz w Londynie ludzi, którzy byliby w stanie tym się zająć?

Od razu przyszedł mi na myśl Adam Schulmann.

– Owszem, znam. Wszystko jednak zależy od kursu, jaki twoi klienci z kłopotami zaproponują za pomoc w wyciągnięciu ich z tarapatów!

Następnego dnia Ebel pokazał mi w swym mieszkaniu całą walizkę wypełnioną banknotami o nominałach pięciu, dziesięciu, dwudziestu, stu, pięciuset i tysiąca funtów.

– Są wśród nich i fałszywe, i prawdziwe – objął Fred. – Ponieważ dobre i złe banknoty są nie do odróżnienia, właściciele gotowi są odstąpić je za pół darmo.

Ściśle mówiąc, pięćdziesiąt procent poniżej oficjalnego kursu. Jasne?

– Jasne dla mnie jest tylko to, że o ile wiem banknoty, jakie produkowali naziści, nigdy nie miały większych nominałów niż pięćdziesiąt funtów. Dlatego - stwierdziłem - wszystkie twoje banknoty opiewające na sto, pięćset i tysiąc funtów muszą być prawdziwe.

– Tak jest – zgodził się ze mną Fred – ale problem jest w tym, że we Francji i Szwajcarii nie przyjmują do wymiany żadnego banknotu funtowego, na którym figuruje przedwojenna data emisji. Wszystko to ze strachu przed fałszywkami. Wystarczy więc, Johnny, jeśli ty z tymi prawdziwymi przedwojennymi banknotami poleciszesz do Londynu i wymienisz je na nowe. Przy proponowanej marży ponad pięćdziesięciu procent musi to być, nawet przy założeniu strat na banknotach fałszywych, dobry interes, prawda?

– I ty wierzysz, Fred, że ja wezmę tę walizkę pod pachę, zjawię się na brytyjskim cle, a tam zostanę powitany słowami: „Ach, co za radość widzieć pana znów, Sir. Oczywiście nie ma pan nic do ocenia? Prosimy bardzo, zechce pan przejść...”. Wierzysz w to?

Fred popatrzył na mnie rozweselony.

– A twoi kumple z lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego?

Oczywiście! Genialny pomysł!

– Jasna sprawa – odpowiedziałem. – Do Londynu poleczę z nimi. Reszta ostrożności skłoniła mnie jeszcze do powiedzenia: – W pierwszej podróży zadowolę się tylko tymi twoimi banknotami, które są naprawdę autentyczne, czyli mającymi nominały stu, pięciuset i tysiąca funtów. Najpierw trzeba teren rozpoznać.

Myślami byłem już u Adama Schulmanna, którego rady mogły mnie uchronić od popełnienia błędów typowych dla nowicjusza w branży. Wciąż przecież nim byłem.

Flyaway & Airspan Travel Ltd.

W początku 1947 roku Graham Pearson miał swoją główną paryską kwaterę w hotelu „La Trémoille”. Przede wszystkim przyjmował tam kolegów, podobnie jak i on sam, byłych pilotów, którzy obiecywali mu organizować klientelę dla prowadzonego przez niego lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego. W rzeczywistości przychodzili oni bardziej po to, aby popić na koszt gospodarza, poopowiadać pieprzne historyjki z dawnych dobrych czasów – i towarzyszyć Grahamowi w czekaniu na klientów.

Rozumiałem dobrze cierpienia kolegi. W czasie wojny prześladował go nieustanny pech, nauczył się jednak śmiać z niepowodzeń. Zetknęliśmy się z nim po raz pierwszy, kiedy w wyniku przegrupowań dywizjonów znaleźliśmy się na lotnisku Andrewfield. Chyba z tego powodu, że był wielkim, barczystym chłopem, wyglądającym bardziej na kowboja niż lotnika, obarczono Grahama funkcją oficera barowego. Do jego wyjątkowo odpowiedzialnych obowiązków należało dbanie o to, aby po lotach nigdy nie brakowało w mesie żadnych napojów służących gaszeniu pragnienia. Był więc, jakby powiedzieć, miejscową damą barową, do której angielscy i polscy piloci mieli regularnie pretensje. Mizerne zapasy różnych trunków, jakimi dysponował, były bowiem przez nas wypijane bardzo szybko i ci, którzy do mesy przychodzili później, często musieli siedzieć ze smętnymi minami tylko nad szklanką z wodą sodową

przyprawioną miętą. Trzeba jednak przyznać, że Graham znosił nasze wyczyny ze stoickim uśmiechem – a my go lubiliśmy.

Pech nie opuszczał go do końca wojny, o czym świadczy wyjątkowo przykro zdarzenie z jej ostatnich dni. W owym czasie widok Niemca na niebie był już rzadkością, toteż kiedy pewnego dnia na krawędzi chmury Graham zauważył pojedynczy czarny punkt, pognął w jego stronę ucieszony, z odbezpieczonymi karabinami maszynowymi i wzrokiem wlepionym w celownik. Typ samolotu, który zaczął mu szybko wypełniać żółte koło celownika, z pewnością nie był brytyjski. Dosłownie w ostatniej chwili przed naciśnięciem spustu Graham uświadomił sobie, że ma przed sobą Rosjanina! Prawdopodobnie znalazł się on w strefie działań RAF przez pomyłkę, bo na widok brytyjskiego samolotu zaczął machać skrzydłami, aby pokazać swoje gwiazdy na skrzydłach. Katastrofa – zestrzelenie sojusznika – została uniknięta w ostatniej chwili. Graham wracał do swego dywizjonu wściekły; wojna się kończyła, a on nie miał nic na liście zestrzeleń.

Pewnego wieczora we wrześniu 1944 wracaliśmy naszymi szybkimi Mustangami z Berlina; mój brytyjsko-polski dywizjon eskortował tam ciężkie bombowce wykonujące nalot na obiekty w stolicy III Rzeszy. W trakcie lotu postrzelaliśmy trochę do baterii artylerii przeciwlotniczej, aby je uciszyć, po czym wzięliśmy kurs na północny zachód. I wtedy, w pobliżu wybrzeży Morza Północnego, gdy praktycznie już można było nie obawiać się żadnego niebezpieczeństwa, samolot Grahama Pearsona, jako jeden jedyny z wszystkich lecących, trafiony został pociskiem artylerii przeciwlotniczej! Sądziłyśmy, że wyskoczy ze spadochronem - ale nie, mimo uszkodzenia udało mu się wyprowadzić samolot z rejonu kontrolowanego przez nazistów; awaryjnie wylądował – w Szwecji. Lądowanie było perfekcyjne, na kołach, z pełnym wyhamowaniem dobiegu. Na ziemi okazało się, że artyleria zrobiła w krypie tylko kilka dziur.

Zgodnie z regulaminem, pilot – lub dowolny członek załogi – po przymusowym lądowaniu za granicą, obojętnie, czy w kraju neutralnym czy też nie, musi swój samolot zniszczyć. Graham wyciągnął zatem swój

pistolet i wymierzył w zbiornik benzyny. Klik, klak, klik... Nic! Żadnego strzału! Pistolet nie działał. Wściekły, sprawdził stan broni i odkrył, że iglica kurka spustowego pistoletu, którego nigdy wcześniej nie używał, była złamana. Ale przecież stalowa iglica sama z siebie w kaburze złamać się nie mogła! Okazało się później, że uszkodzenie tej istotnej dla działania pistoletu części było dziełem kolegi dowcipnisia kolegi.

Graham, zanim wrócił do ojczyzny, był internowany w Szwecji przez dwa miesiące – w całkiem przytulnym hotelu, na koszt ambasady brytyjskiej. W Londynie bezlitosne dowództwo RAF udzieliło mu poważnej – w dodatku podwójnej - reprimendy! Po pierwsze za to, że wykazał niedostateczną dbałość o utrzymanie w nienagannym stanie swego pistoletu, po drugie zaś za to, że pozwolił na przejęcie przez obce mocarstwo praktycznie nieuszkodzonego samolotu!

Gdy odwiedziłem go w hotelu „La Trémoille” przyjął mnie ze swym rozbrajającym, chłopięcym uśmiechem na twarzy.

– Witaj, Johnny. Spotkanie z tobą oznacza, że i pechowiec może mieć odrobinę szczęścia.

– Grahamie, pozwól sobie powiedzieć, że nasze spotkanie oznacza, iż ciąg twoich pechowych przygód wreszcie się skończył – zapewniłem go.

– Musimy to oblać!

Promieniał nadzieję.

Pojechaliśmy do Toussus-le-Noble, gdzie trzymał swojego Proctora, i polecieliśmy do Londynu. Tam wymieniłem stare, przedwojenne banknoty Ebela na nowiutkie: razem piętnaście tysięcy funtów. Tysiącfuntowy banknot – własny! - Pearson miał w swoim ręku po raz pierwszy w życiu. Właściwy adres do dokonania wymiany wskazał mi telefonicznie Adam Schulmann: paczka starych banknotów powędrowała, bez jednego pytania, do wskazanego okienka kasowego, aby wrócić po chwili cudownie odmłodzona!

Od tego dnia lotnicze przedsiębiorstwo taksówkowe Flyaway Ltd. miało pełny portfel zamówień na transporty wszelkiego rodzaju (i to jakie!) – i własny dom na Oxford Street. Dokument założycielski firmy, który zgodnie z wszystkimi wymogami prawa został zarejestrowany w Izbie

Handlowej, potwierdzili Bob Betts, który dołączył do nas ze swym Austerem, Graham Pearson z Proctorem i Jean Zumbach ze swymi trzema tysiącami funtów. Graham, jako dyrektor, księgowy, szef prasowy, pilot, radiowiec, nawigator i mechanik firmy, nie był już sam. Teraz było nas trzech. Trzech ciężko pracujących wyrobników.

Pewnego razu Ebel przekazał mi wielką, grubą kopertę ze znaczkami, które po prostu zakupiłem w paryskim urzędzie pocztowym. Londyński zbieracz odkupił je ode mnie za pięćset funtów. Trzysta z nich to był mój zarobek. W porównaniu z nami Rockefeller był biednym amatorem.

– Aby zmylić węch celników trzeba interesy gmatwać – powiedział Ebel.

Na gmatwaniu Ebel się znał. Po znaczkach pocztowych przyszła kolej na wielką teczkę ze starymi banknotami funtowymi, z których część była prawdziwa, a część fałszywa. O tym, aby londyński nabywca się na tym połapał, nie było mowy! Dwa dni później Fred przekazał nam w Paryżu dwie walizki, w których coś tykało. Przez chwilę myślałem, że to anarchistyczna bomba, ale było to po prostu trzy tysiące zegarków, które Fred zakupił w Szwajcarii za dostarczone mu świeżo z Anglii funty szterlingi. We Francji zostały one natychmiast sprzedane zegarmistrzom – za stare funty szterlingi, które uważali oni za pozbawione wartości. Koło ponownie zamknęło się w Londynie, kiedy stare banknoty przemieniły się w nowiutkie, prosto z drukarni.

Pewnej soboty Proctor wylądował w Toussus-le-Noble ze świeżo poślubioną parą; i on i ona byli młodymi blondynami, podnieconymi i tryskającymi dobrym humorem. Byli to nasi pierwsi płacący pasażerowie, zakontraktowani przez angielskie biuro podróży, z którym kontakt miał Betts. Podczas, gdy celnicy dokonywali kontroli bagażu naszych turkawek, pod pozorem napełniania zbiorników samolotu paliwem, doszło do szybkiego i niezauważalnego wymienienia toreb podróżnych między Proctorem i stojącym obok Austerem Boba. Po tej operacji Auster, z ładunkiem złotych suwerenów, natychmiast odkołował i wystartował. Między Londynem i Szwajcarią każda sztuka złota nabierała czterokrotnej wartości. Wystarczało to na realizowanie dalszego ciągu wiązanej operacji: zamienienia szlachetnego metalu w zegarki, zegarków

w bezwartościowe stare funty szterlingi, a tych wreszcie w nowe funty. Wracaliśmy w ten sposób do punktu wyjścia.

– Ekonomiści nazywają to recyrkulacją środków pieniężnych – wyjaśnił mi Ebel.

Po dwóch miesiącach działalności Flyaway Ltd. mogło już sobie pozwolić na zakup trzeciego samolotu. Teraz jednak chciałem, abyśmy weszli w posiadanie czegoś bardziej wytwornego: samolotu dwusilnikowego. Tego samego zdania był Fred, według niego płatowiec miał być duży i nowoczesny.

W Wielkiej Brytanii, w hangarach lotnisk, na których były zgromadzone płatowce z demobilu, było pełno pięknych samolotów, oferowanych po przystępnych cenach. Wędrowaliśmy między tymi lotniskami robiąc wybredne miny, w rzeczywistości jednak widok tylu wspaniałych samolotów, czekających na szansę, że ktoś je jeszcze przywróci do życia, ściskał za serce! Płatowce przypominały mi młode samotne wdowy.

Gdy otwierano drzwi hangaru roztačzał się przed nami widok starych samolotów-przyjacioł, poustawianych w szeregu jak buty w sklepie z obuwием, ze ścisłym podziałem według typów i ceny, skrzydło w skrzydło, z pustymi, smutnymi nosami. Wydawało się, że chcą się rzucić nam na szyję. Było w tych hangarach tak, jak w schronisku dla psów, gdzie wszystko – pyski, oczy i całe ciała biednych zwierząt – wyraża tęsknotę za tym, by do kogoś należeć.

Naszą wybrankę, piękną bestię z marzeń, znaleźliśmy w postaci smukłego, dwusilnikowego Consula, po którym było widać, że nigdy jeszcze nie był obiektem przekleństw mechanika. Samolot był obszerniejszy, szybszy, większy i bardziej wygodny niż nasz mały Auster i Proctor. Po zakupie samolotu zatrudniliśmy też czwartego pilota, pochodzącego z Owernii André Chavorasse'a, który podczas wojny latał w lotnictwie Wolnej Francji, a teraz nudził się śmiertelnie w swoim ponurym jednopokojowym mieszkaniu w Paryżu.

Kiedy André, podczas wojny, miał przed frontem swego dywizjonu otrzymać wysokie odznaczenie, nie mógł się powstrzymać od zrobienia pewnej złośliwości dostoijnym brytyjskim oficerom i wywołania z ich

strony uczucia zgrozy i zgorszenia. Wiedział, że Brytyjczyków ogromnie drażni francuski zwyczaj, według którego wręczający odznaczenie generał i odznaczany żołnierz wzajemnie się obejmują.

– Mężczyźni, którzy się całują! I to jeszcze na widoku publicznym! *Shocking!* – wołali.

Gdy doszło do odznaczania André, pocałował generała prosto w usta! Uczestniczący w ceremonii Brytyjczycy z oburzenia omal nie padli trupem. Natomiast Francuzi i Polacy śmiali się do rozpuku.

Sześć miesięcy po swej demobilizacji André próbował przestawić się na tradycyjny w jego rodzinie handel winem i spirytualiami, szybko jednak z tej branży uciekł. Gdy go spotkałem, robił wrażenie smutnego i zagubionego. Już po moim drugim zdaniu przerwał mi i zapytał:

– Kiedy zaczynamy?

Ile będzie zarabiać zainteresowało go dużo później. Teraz miał tylko jedno pragnienie: latać!

Zakup Consula okazał się, niemal natychmiast, niezmiernie pożyteczny. Betts rozszerzył swoje kontakty na wiele biur podróży pragnących zaspakajać pragnienia klienteli bogatej i wygłodzonej pięcioletnim wojennym odcięciem od rozkoszy Morza Śródziemnego. Po wojnie te bogate damy i zamożni panowie musieli czekać w swych zamglonych zamkach jeszcze dalsze dwa lata, zanim kilku szczawnym lisom udało się znaleźć drogę obchodzenia drakońskich przepisów dewizowych. Ludzie ci byli niecierpliwi i gotowi do zapłacenia każdej ceny za to, aby ryzyko łamania obowiązujących w podróżach zagranicznych ograniczeń dewizowych (dla szanującego prawo gentlemana było to działanie haniebne) brał na siebie ktoś inny (niż oni). Betts i jego pomocnicy w biurach podróży znaleźli naturalnie możliwość napełniania klientowskich kieszeni francuskimi frankami...

Tak więc zaczęliśmy przewozić angielskich turystów na Korsykę, aby po czternastu dniach zabierać ich, opalonych i zadowolonych, choć biedniejszych o spore pieniądze, z powrotem do domu. Brytyjskie cło nie miało nic przeciw temu. Consul latał praktycznie bez przerwy tam i z powrotem między Londynem i Ajaccio, wykonując często

międzyładowania w paryskich nocnych lokalach - w zależności od życzenia klientów. Przy okazji zabierał trochę dodatkowego, niewidocznego ładunku.

Niezaspokojony apetyt Freda Ebela nie pozwalał mu nigdy na spokojne konsumowanie owoców tak pomyślnie rozwijającej się działalności przedsiębiorstwa. Kiedyś, weszając w kręgach finansowych, dowiedział się, że w szufladach u wielu słabo poinformowanych ludzi znajdują się całe pakiety zapomnianych angielskich akcji giełdowych sprzed wojny. Ich właściciele – którzy nie byli w stanie jednoznacznie wyjaśnić w jaki sposób, podczas niemieckiej okupacji, udało im się wejść w posiadanie tych papierów wartościowych – pragnęli pozbyć się ich, nawet z minimalną stratą. Fred bardzo współczuł ich losowi.

Z naszej strony dowiedzieliśmy się od Adama Schulmanna, że papiery te są nadal notowane na londyńskiej giełdzie. Należało więc sprawić, aby ponownie znalazły się w Wielkiej Brytanii. Resztę obiecał załatwić sam. Podczas wielu lotów te papiery wartościowe stanowiły wypełnienie tapicerskich obić naszych foteli. Wszystkie loty dały w sumie przychód dziesięciu tysięcy funtów. Gdy w końcu 1947 świętowaliśmy Boże Narodzenie, każdy z współwłaścicieli Flyaway Ltd. był już milionerem. Byliśmy jednak zbyt młodzi, aby spocząć na tych miłych, wyściełanych pieniędzmi laurach.

Jedną z przyczyn, dla których nie mogliśmy rozpocząć spokojnego życia, było to, że w Genewie dał nam dyskretnie znak o sobie niejaki doktor Silberstein. Był to prawnik prowadzący – oczywiście lipną – firmę importowo-eksportową, w rzeczywistości zaś obarczony tajną misją przedstawicielstwa konsularnego: był reprezentantem interesów nowo tworzonego państwa, które wkrótce miało przybrać nazwę Izraela. Fred Ebel podzielił się z nami radosną wieścią, że program na rok 1948 zapowiada się bardzo pracowity.

Było jednak oczywiste, że motane przez niego interesy nigdy jeszcze nie były tak skomplikowane jak teraz. Doszło do tego, że nawet ja, wspólnik i zaufany Freda, orientowałem się w nich tylko po łebkach. Gdybym został wtedy aresztowany, to jedyny wniosek, do jakiego doszli by śledczy po

dwu tygodniach przesłuchiwania mnie brzmiałby: ten człowiek stracił zmysły.

Bowiem żaden z nas w owym czasie już nie wiedział z jakich operacji pochodzi ten lub inny zysk przedsiębiorstwa. Do księgowości Freda mieliśmy pełne zaufanie. Byliśmy pracownikami i współwłaścicielami bardzo zdrowej, dobrze się prezentującej, francusko-brytyjskiej firmy, regularnie płacącej podatki i zajmującej się transportem powietrznym na żądanie.

W tym czasie przedsiębiorstwo Flyaway Ltd. powołało do życia drugą, siostrzaną firmę lotniczo-taksówkową, nazwaną Airspan Travel Limited. Również i ona zawdzięczała swoje powstanie niewyczerpanemu geniuszowi Freda Ebela, mistrza w organizowaniu handlu równoległego (potocznie zwanego przemytem).

Przekonywał nas, że nie wolno wozić wszystkich jaj w jednym koszu. Airspan wystartował z imponującym parkiem maszyn: dwoma samolotami dwusilnikowymi, jednym typu Airspeed Consul (takim samym jak pierwszy) i jednym Beechcraft D-18.

Gdy pytania celników zaczęły wyraźnie wskazywać na ich rosnące zainteresowanie wahadłowymi lotami samolotów Flyaway, niedeklarowany fracht został przeniesiony na powietrzne taksówki Airspan. Ale kiedy tylko zmiarkowaliśmy, że zainteresowanie cła osłabło, Airspan znów skupił się na zapewnianiu w swych kabinach luksusu przede wszystkim turystom.

W pewnym momencie doszło jednak do tego, że samoloty Flyaway znalazły się, po obu stronach kanału la Manche, na celowniku coraz bardziej dociekiowych funkcjonariuszy celnych. Wtedy firma zniknęła – przejęta przez Airspan.

Z początkiem roku 1948 mieliśmy siedem samolotów, pilotowanych przez pięciu doświadczonych lotników. Dwa płatowce znajdowały się zawsze w rezerwie lub przeprowadzano ich przegląd. Staliśmy się naprawdę dużym przedsiębiorstwem.

Każde stulecie miało swych poszukiwaczy przygód. Dawniej byli to przemierzający morza żeglarze, często brutalni korsarze. Dziś – postęp

przecież zobowiązuję – są to ludzie, którzy niepewnym czynią niebo, powietrzni kontrabandziści. Demokracja i cywilizacja sprawia, że nie zajmują się, jak ich sławni morscy poprzednicy, pływający pod banderami z liliami lub lwami, rabunkiem. Dziś robią biznes, a zamiast bander wystarczają im znaki rozpoznawcze i numery licencji. Może – nie jestem przecież zbyt stary – dożyję czasów, w których ludzi tych, szmuglujących np. cenne metale, zobaczę na pokładach rakiet, robiących gigantyczne przeskoki z kontynentu na kontynent?

Czas szwajcarskich zegarków

Po Londynie i Paryżu naszymi bazami stały się Genewa i Zurych. Stało się tak dlatego, że w coraz większym stopniu frachtem przewożonym w tajnych schowkach naszych samolotów były szwajcarskie zegarki.

Wydziały sprzedawały wielu szwajcarskich fabryk – ale nie tych, w których wytwarzane były najbardziej kosztowne chronometry, lecz tych, które wykonywały zegarki dla przysłowiowego Kowalskiego z ulicy — znały nas dobrze. Nie było wątpliwości, tak wiele wytwórnii musiałoby popaść w bezrobocie, gdyby nie istniał przemysł ich wyrobów – my nie byliśmy jedynymi klientami tego typu. Robiliśmy więc dobre interesy. A mimo to – zauważałem to wyraźnie – Freda coś dręczyło. Kiedyś zaprosił mnie na kolację do restauracji na wybrzeżu Jeziora Genewskiego, znanej z tego, że podawano w niej znakomite pieczyste, ale gdy znalazło się ono na naszym stole, siedział nad talerzem głęboko zamyślony.

W Nyon wynajmowaliśmy wspaniałą willę. Czasami krótko w niej wypoczywał. Zadawałem sobie pytanie – co mogło leżeć mu na wątrobie? Byłem szczególnie zaniepokojony, kiedy na moje pytania dawał odpowiedzi wyraźnie wymijające. Czyżby ogarnął go strach przed celnikami – albo może pochłonął go jakiś nowy plan? Przecież nie mogły być źródłem trosk nasze pierwsze transporty do Palestyny? Powierzyliśmy je innemu przedsiębiorstwu, którego brytyjscy piloci, ale na naszych dwóch, wypożyczonych im samolotach, dostarczyli adresatowi czeskie pukawki bez żadnych trudności; zabawki te nadeszły

z Pragi w skrzyniach zadeklarowanych jako różne narzędzia rolnicze.

– Czyżbyś miał jakieś kłopoty z laleczkami, Fred?

Roześmiał się głośno.

– Słabo mnie jeszcze znasz, Johnny!

Przez chwilę milczał, aż wreszcie powiedział:

– Wyjaśnię ci, co mnie dręczy. Na rynku zegarków we Francji zaczyna być coraz ciaśniej. Szukam po prostu nowego rynku zbytu. Jak sądzisz, czy w Londynie dało by się coś zrobić?

– Zbadam to – odpowiedział z ulgą.

Po dwóch dniach dokonywania wywiadów w określonych miejscach Londynu dokonałem odkrycia najbardziej zadziwiającego rynku zbytu całego roku 1948.

O amerykańskich zegarkach, nadsyłanych do Wielkiej Brytanii całymi kontenerami, Brytyjczycy w ogóle nie chcieli słyszeć; pragnęli zegarków ze Szwajcarii. Dlaczego te osły nie powiedziały nam o tym wcześniej? Przecież mogli, ale... Okazało się, że szło o zobowiązania władz brytyjskich wobec USA – swego Wielkiego Ratownika z czasów wojny – że import zegarków szwajcarskich zostanie mocno ograniczony. Była to wspaniała wiadomość! Byliśmy przecież specjalistami od zaspakajania pragnień dotyczących zakazanych owoców!

Jedyną trudnością było to, że londyński korespondent, który mnie poinformował o sprawie, był zainteresowany dostawą zegarków wyłącznie w znacznej ilości. Modne były wtedy chronometry o dość dużych wymiarach. Jak miałyby być one dostarczane, w niewidoczny sposób, samolotami przecież nie frachtowymi?

Po głębszym zastanowieniu udało mi się znaleźć na to sposób. Należało po prostu doprowadzić do tego, aby realizowane przez nas transporty brytyjskich turystów i transporty zegarków odbywały się równolegle. Najprostsza rzecz pod słońcem

Jak ’wyglądało to w praktyce?

Bob Betts wiózł z Korsyki do domu dwie angielskie pary. Po drodze lądował jednak w Lyonie i stamtąd dzwonił do mnie do Genewy.

– Johnny, jeden z moich silników coś przerywa.

– Dobrze, poczekaj trochę, zaraz do ciebie przyleczę – odpowiadałem.

Rzeczywiście, godzinę później byłem już w Lyonie – lecąc Consulem, identycznym z tym, jaki pilotował Bob. Zachowane były wszystkie pozory awaryjnej pomocy. Pasażerów prosiliśmy, aby zechcieli się przesiąść. Bob, z pasażerami, leciał moim samolotem dalej, lądując w Lympne, gdzie angielscy celnicy rejestrówali tylko powrót turystów z Korsyki. Po ostemplowaniu lege artis papierów (zwanych manifestem celnym) Bob startował ponownie i leciał do Redhill, będącego lotniskiem przeznaczonym specjalnie dla małych samolotów, na którym już żadnych nowych formalności celnych załatwiać nie musiał. Tam oczekiwali na niego, z samochodem, nasz londyński korespondent, który przejmował od Boba dwie walizki, jakie w moim samolocie zostały ukryte w Genewie. Zawierały one pięć tysięcy zegarków.

Przy przemycie obowiązuje uczciwość. Gdy za towar daje się gwarancję, musi być on w porządku; przeliczanie towaru na ogół nie wchodzi w rachubę. Można i należy mieć do siebie zaufanie. Toteż gdy nasz londyński partner nam płacił – a czynił to natychmiast – z liczenia banknotów rezygnowaliśmy. Typowym dla naszych wzajemnych relacji było zdarzenie, kiedy to podczas jednej z dostaw zwrócił się do Boba:

– W zrealizowanej w zeszłym tygodniu dostawie dostarczyliście panowie nie cztery tysiące zegarków, jak uzgodniono, ale cztery tysiące osiem. Oto pieniądze za dodatkowe osiem sztuk.

Wszystko odbywało się tak, jak na gentlemanów przystało. Nikt nie wykorzystywał na swoją korzyść błędów strony przeciwnej.

Nasz importer rozbudował cały kryjący nas system licencji. Najpierw zakupił, całkowicie legalnie, na podstawie przydzielonego mu kontyngentu, sto szwajcarskich zegarków. Później ten sam dokument służył mu przez co najmniej trzy miesiące do legalizacji obrotu pozostałymi zegarkami. Po tym czasie występował o nowe pozwolenie i całą operację powtarzał. System ten funkcjonował bez pudła przez dwa lata. Zawiódł dużo później; jak to się stało, opowiem dalej.

W roku 1948, i jeszcze dużo później też, żadna państwowa linia lotnicza, wszystko jedno, francuska, angielska, belgijska, szwajcarska czy inna, nie

była w stanie zaspokajać zapotrzebowania na przewozy lotnicze. Aby zdobyć miejsce w samolocie wykonującym regularne rejsy trzeba było rezerwację załatwiać z bardzo dużym wyprzedzeniem. Dla ludzi, którym naprawdę się spieszyło, była do sytuacja wysoce niewygodna. My natomiast, Airspan Travel Ltd, byliśmy gotowi do startu w każdej chwili: na Lazurowe Wybrzeże, do Szwajcarii, na Korsykę, do Włoch, w każdym kierunku i do każdego miejsca, dokąd klient sobie życzył zalecieć. A ceny nasze były przystępne (co miało swoje uzasadnienie)...

Następnego dnia po przylocie do Redhill Bob Betts, Graham Pearson, André Chavorasse lub któryś z naszych nowych angielskich bądź polskich pilotów startowali do kolejnego lotu z klientami. Było to lekkie, łatwe życie.

W fabryce kupowaliśmy zegarki za cenę czterech i pół franków szwajcarskich; naszemu londyńskiemu hurtownikowi były one następnie odsprzedawane za cenę jednego funta szterlinga, czyli dziesięciu franków szwajcarskich (po ówczesnym kursie). Po odliczeniu wszystkich naszych wydatków (które w znacznym stopniu były pokrywane przez naszych pasażerów) czysty zysk wynosił 100%. Każdy z nas zarabiał miesięcznie około trzech tysięcy funtów. Były to duże pieniądze, a przecież dochodziła do tego jeszcze przyjemność latania na naszych samolotach-taksówkach, o perfekcyjny stan których dbali mechanicy, wyszukani przez nas na lotniskach Francji i Szwajcarii.

Nieszczęście przydarza się zawsze, gdy panuje największa euforia. Przytrafiło się mi podczas jednego z transportów. Przewoziłem wtedy zegarki droższe niż zazwyczaj, bo były to automatyczne chronometry najnowszego typu. Kiedy startowałem z Genewy wszystkie one miały mechanizmy unieruchomione, dzięki czemu nie wydawały żadnego dźwięku. Gdy jednak wylądowałem w Lympne, gdzie przeprowadzana była kontrola celna i zazwyczaj dosiadali się do samolotu nowi pasażerowie, i wyłączyłem silniki, z wnętrza tapicerki mojego fotela doszedł do moich uszu piekielny hałas. W sześciu tysiącach zegarków – tych małych gówienek! – które w czasie lotu otrzymały odpowiednią porcję wstrząsów i drgań, zostały pobudzone do życia automatyczne

mechanizmy, tykające teraz jak najęte. Jak długo byłem w powietrzu hałas silników dźwięk zegarków tłumiał. Teraz jednak, na ziemi, musiał on – nie było na to rady! – zwrócić na siebie uwagę celników, którzy już zmierzali ku mojej latającej taksówce.

No to wpadliśmy – i to, tym razem, przeze mnie. Pociąłem się jak rozbeł na grillu. Nie było przecież żadnej możliwości, aby te przeklęte zegarki zatrzymać!

W ostatniej chwili przyszedł mi do głowy pomysł, który mógł sytuację uratować – włączyłem do pracy przetwornicę pokładową! Kiedy urzędnicy stanęli przy moich drzwiach i wręczyłem im papiery celne, przekrzykując powodowany przez nią hałas, powiedziałem:

– Cholera, silniki wyłączyłem, a przetwornica pracuje sama z siebie! Muszę mieć gdzieś zwarcie w instalacji...

– Ooo, cóż za przykrość! – zauważył dzielny rudzielec, który zresztą znał mnie dobrze. – Nie ma rady, musi pan jak najszybciej przelecieć na Redhill, tam panu awarię usuną od ręki. Niech pan nie traci czasu! Czy ma pan coś do oclenia?

– Nie – odkrzyknąłem. – Wkrótce przylecę, bo mam przecież pasażerów, którzy już pewnie czekają w salonie. Czy byłby pan tak uprzejmy i powiedział im, że wrócę za dwie godziny?

– Załatwione! – odpowiedział i nie tracąc ani chwili przybił na dokumencie celnymi swą pieczętkę. – Niech się pan pośpieszy!

Jak się śpieszyłem!

W Redhill przekazałem naszemu korespondentowi, że jest to pierwsza i ostatnia dostawa zegarków automatycznych.

– Słyszy pan, dlaczego?

Piekielny tik-tak sześciu tysięcy zegarków zdenerwował i jego. Głośno zadał sam sobie pytanie, jak ma teraz tak hałaśliwe walizki przewieźć do Londynu, bez budzenia podejrzenia, że transportuje maszyny piekielne?

– Jak długo trzeba czekać, aż te przeklęte mechanizmy wreszcie staną? – spytał mnie.

– Sądzę, że minimum dziesięć godzin.

Po tej przygodzie stało się dla mnie jasne, dlaczego przez długi czas

automatyczne szwajcarskie zegarki były w Wielkiej Brytanii taką rzadkością i dlaczego były tak drogie. Bez wątpienia również i udziałem naszych konkurentów były piękne chwile panicznego strachu.

Ludzie dla Izraela, złoto dla Palestyny

Doktor Silberstein nie wyróżniał się w tłumie. Był niewysoki, lat miał chyba nieco ponad czterdzieści. W żadnym razie, ani twarzą ani ruchami nie mógł inspirować antysemickiego karykaturzysty. Tytuł doktora, jedyny, jakim się posługiwał, uzyskał na jednym ze szwajcarskich uniwersytetów. Emanował z niego taki autorytet, że spontanicznie nazywaliśmy go konsulem – w rzymskim znaczeniu tego słowa. Za pełną opanowania powierzchownością wyczuwało się u doktora coś niepokojującego. Gdy spotkałem się z nim pierwszy raz wiosną 1948 nie zauważyłem, aby kiedykolwiek się uśmiechał.

My, czyli Fred Ebel i ja, domyślaliśmy się, dlaczego Silberstein szuka z nami kontaktu. Był to przecież czas, w którym rzesze mężczyzn, kobiet, dzieci i starców, zaopatrzonych w środki żywności i inne materiały, wędrowały całymi karawanami przez Alpy nad Morze Śródziemne, aby z jego wybrzeża ruszyć, najczęściej na pokładach absolutnie przeładowanych łajb, a bardzo rzadko samolotami, do nowo powstającego państwa Izrael. Ten gigantyczny przemysł trwał już od trzech lat i mimo angielskiej blokady oraz morderczych zamachów ze strony arabskiej wciąż przybierał na sile.

W wielu europejskich i amerykańskich państwach emisariusze Tel Awiwu kupowali broń i samoloty, a dla ich obsługi przyjmowali do służby pilotów, którzy w wielu miejscowościach świata, w Rzymie, Madrycie, Paryżu czy Panamie, czekali, aby ktoś zapalił im zielone światło. Wszyscy chętnie byli werbowani, bez rozróżniania czy są Żydami czy też nie, jak również czy są idealistami czy też cynicznymi żołdakami. W roku 1948 Izrael dysponował zbiorem najbardziej niewiarygodnej, różnorodnej broni – ale potrzebował ludzi znających się na jej obsłudze. Aby zaś wszystkich tych ludzi przetransportować do Ziemi Obiecanej emisariusze gotowi byli,

gdyby nic już innego nie było w dyspozycji, zaopatrywać ich choćby we wrotki! Genewa była jednym z punktów przerzutowych. Niespożyta energia i duch walki, jakimi odznaczali się organizatorzy pracy tych punktów, w niczym nie przypominały zachowań małych, nieśmiałych Żydów, jakich wielu znałem w mojej polskiej ojczyźnie.

Do tej kategorii nieśmiałych synów Izraela nie należał z pewnością doktor Silberstein. Wyrażone przez niego życzenie spotkania – jak mi opowiedział Fred, jego ziomek-współwyznawca – brzmiało bardziej jak wezwanie niż zaproszenie. Wyjaśniało to w jakimś stopniu dlaczego Fred prosił mnie, abym na spotkanie z doktorem poszedł sam, bez niego.

– Przedstawiłem ciebie jako dyrektora naszego lotniczego towarzystwa przewozowego – powiedział. – Gdy skończycie rozmowę, będę na ciebie czekać w „Café du Globe”.

Silberstein w mig przejrzał intencje Freda: zrozumiał, że jeśli idzie o mnie, nie ma co liczyć na ochotniczą solidarność. Fred był Żydem, choć nie syjonistą; ja nie byłem ani tym, ani tym. Byłem biznesmenem rozmawiającym o interesach – nikim więcej. Oczywiście, z najbardziej przyjaznym uśmiechem na twarzy.

Nawiasem mówiąc – myślałem patrząc na rozmówcę – Silberstein podjął kontakt z nami zapewne z tego względu, że my, jako prywatne przedsiębiorstwo zwracamy na siebie znacznie mniejszą uwagę władz niż osoba, nagle zakładająca firmę, kupująca samoloty i zatrudniająca pilotów.

Już na samym początku spotkania, które odbyło się po spartańsku, bez whisky ani jakichkolwiek innych napojów, konsul wyłożył kawę na ławę.

– Musimy dostarczyć jak najszybciej cztery osoby do Tel Awiwu. Czy pan może się podjąć ich przerzutu i zagwarantować, że przelot odbędzie się bez problemów?

– Wszyscy nasi pasażerowie są zawsze dostarczani na miejsce bez problemów - odpowiedziałem.

– Do Palestyny też? – zapytał Silberstein metalicznym głosem.

– Do Palestyny jeszcze nie lataliśmy, ale nigdy nie baliśmy się trudności – wyjaśniłem.

– Muszę pana uprzedzić, że idzie o ludzi, w paszportach których może brakować pewnych wymaganych wiz. Czy potrzeba panu czasu na zastanowienie?

Zimna krew i determinacja faceta podobały mi się coraz bardziej. Gdyby to zależało tylko ode mnie, zgodził bym się od ręki. Sprawa, proponowana w tak otwarty i zdecydowany sposób, zawsze uruchamiała u mnie wewnętrzny napęd. Ale w „Café du Globe” czekał Fred, który odebrał ode mnie przyrzeczenie, że do niczego się nie zobowiązuję bez uprzedniego zapytania go o zdanie.

– Wie pan, potrzebuję zgody moich partnerów. Jesteśmy przedsiębiorstwem, w którym piloci są współwłaścicielami – wyjaśniłem.
– Zwłaszcza, że pańska propozycja jest nieco nietypowa.

Oczywiście, słowa te wypowiedziałem w charakterze sondy. Oznaczały one – ile?

Silberstein zanurzył rękę w głąb szuflady. Gość, który natychmiast pojmuje o co chodzi i nie udaje hipokryty, zawsze przypadał mi do serca. Ręka wynurzyła się z plikiem banknotów.

– Oto dolary – powiedział takim głosem, jakim spacerowicz komunikuje, że jest ładna pogoda – na koszty przejazdów.

Doskonale. Teraz sprawa zaczęła nabierać rumieńców.

– Gdy tylko pogadam z moimi partnerami – powiedziałem – natychmiast przekażę panu moją odpowiedź. Nastąpi to bardzo szybko.

(Ostatnie zdanie dodałem na wszelki wypadek, żeby, broń Boże, nie zwrócił się do kogoś innego).

W kawiarni nad brzegiem jeziora Fred zdecydował natychmiast:

- Lecimy.
- Polecisz z nami? – spytałem zaskoczony.
- Pewnie! Może uda się tam na miejscu coś namotać na przyszłość.
- Na razie motanina tam dość często odbywa się za pomocą kul – zauważyłem.

– To wiem.

Czyżby Fred, wszystko jedno, syjonista czy też nie, miał mieć zadatki na ryzykanta a la Dziki Zachód? Ludzie nigdy nie przestaną wprawiać mnie

w zdumieniu. Przecież Fred mógł spokojnie trochę odczekać, aż sprawy, które właśnie nagrywaliśmy staną się nieco mniej niebezpieczne. Mój szacunek dla niego gwałtownie wzrósł.

– Powiedz Silbersteinowi, że w sprawie jego propozycji między nami jest zgoda. Przy okazji spróbuj zorientować się, czy będą dalsze zamówienia na podobne transporty.

Starorzymski konsul przyjął moją odpowiedź z wyraźnym zadowoleniem. Wydawało mi się nawet, że przez ułamek sekundy na twarzy jego zagościł uśmiech. Natychmiast jednak wrócił do planowanej operacji.

– Pod znakami rejestracyjnymi jakiego kraju będzie pan lecieć?

– Pod francuskimi lub brytyjskimi, zależnie od życzenia. Jesteśmy przecież towarzystwem brytyjsko-francuskim, samoloty nasze są zarejestrowane zarówno we Francji, jak i w Wielkiej Brytanii.

– Wolałbym samolot z brytyjskimi znakami i brytyjskimi dokumentami – powiedział.

– W porządku.

– Proszę zatem pana, aby zechciał pokazać się tu u mnie jutro przed południem, chciałbym przedstawić panu pańskich pasażerów.

– Zgoda. Będę jutro u pana.

– Tu są pieniądze za lot. Jestem pewien, że swego trudu nie będzie pan żałować. Zobaczy pan piękny kraj.

– Będzie to dla mnie przyjemnością – odparłem, chowając plik banknotów do teczki.

– Czy będę mógł liczyć na pańskie usługi również w przyszłości? (Chłop był jasnowidzem!).

– Jeśli znów zaszczyci mnie pan swym zaufaniem, nowe zamówienie przyjmę z przyjemnością – odpowiedziałem.

Następnego ranka poznałem moich czterech pielgrzymów. Dwóch z nich, mających niemal białe włosy, ale zaskakująco młode twarze i junacki sposób bycia, wyraźnie starało się robić wrażenie, że mają mniej niż około pięćdziesięciu lat. Dwaj pozostali z pewnością nie przekroczyli trzydziestki; cały ich wygląd zdradzał Amerykanów.

– Moi panowie – powiedziałem – chciałbym zaproponować, abyście panowie udali się ze mną do bazy firmy w Nyon. Spokój, jaki w tej wiejskiej okolicy panuje, jest dla przygotowania naszej podróży bardzo korzystny. Spodziewam się, że odleciemy jutro lub najpóźniej pojutrze rano.

Cała czwórka skierowała swe spojrzenia w stronę Silbersteina.

– Zgoda – powiedział.

W Nyon oczekiwali nas Fred. Nie chciał, aby w Genewie widziano go w towarzystwie naszych puszczyków. Wyraźnie zdążył już wywieszyć, że prawdopodobnie są to grube ryby organizacji Irgun lub Haganah.

Między sobą pasażerowie nasi rozmawiali wyłącznie po hebrajsku, natomiast te nieliczne słowa, które zamieniali ze mną, były wypowiadane po angielsku. Obaj młodzi mężczyźni byli Żydami amerykańskimi, w tym przypadku nie było żadnych wątpliwości. Natomiast dwaj starsi, czułem to przez skórę, pochodzili z Europy Środkowej, a bardziej precyzyjnie – gotów byłem przysiąć – z Polski. Potwierdzenie tego domysłu było początkowo niemożliwe, bo w czasie całej drogi do naszej willi goście milczeli jak spiskowcy w czasie pogrzebu swego ukochanego szefa.

Jednak gdy znaleźliśmy się w towarzystwie Freda, atmosfera uległa całkowitej zmianie w ciągu dziesięciu minut. Jeden ze starych był istotnie Polakiem. Z Fredem bardzo szybko dogadali się w jidysz i przeszli na ty. Patrząc na obu można by sądzić, że spotkało się dwóch kuzynów. Wzruszajaco sentymentalni byli ci terroryści! Po obiedzie, podczas którego stopniały ostatnie lody, sporządziłem plan naszego lotu i pojechałem następnie na genewskie lotnisko Cointrin, aby przygotować samolot do podróży. Następnego ranka przyjęliśmy naszym Airspeedem Consulem kurs południowo-wschodni ku Neapolowi.

Kłopoty zaczęły się już podczas policyjnej kontroli w neapolitańskim porcie lotniczym. Wizy w paszportach naszych pasażerów nie całkiem odpowiadały przepisom. Fred i jego kumpel, Polak, rozpoczęli z włoskim *Commandante* dłuższy dyskurs w żargonie, którego zrozumienie ułatwiło mu znalezienie wśród stron paszportów obrazka przedstawiającego pięćdziesiąt dolarów. Początkowa nieufność przekształciła się

natychmiast w poklepywanie po ramionach i udzielenie zezwolenia na spędzenie przez nas nocy w mieście.

Następnego dnia rano przyjąłem z moimi babilońskimi obywatełami kurs wschodni – do Aten. Tam sprawy się skomplikowały. Naszych podopiecznych zamknięto w poczekalni a w tym samym czasie Fred biegał od biura do biura, aby uzyskać ich zwolnienie. Komedia trwała co najmniej godzinę. Widziałem jak Fred wychodził z pewnych drzwi w towarzystwie gburowatego policjanta trzymającego go mocno za ramię, ale w pięć minut później to on prowadził byczka pod pachę i obaj zataczali się ze śmiechu z opowiadanych sobie wzajemnie dowcipów (konia z rzędem temu, kto by odgadł w jakim języku?). W końcu przyszedł brzuchaty komendant portu lotniczego, który rozpoczął z Fredem tak serdeczną rozmowę, jak gdyby spędzili całe dzieciństwo razem pasąc gęsi w Galicji.

– Lecimy dalej, ale przedtem wspólnie zjemy obiad – zakomunikował mój nieoceniony szef. A wskazując na komendanta i uśmiechając się słodko do niego dodał po polsku:

– Ten wieprz kosztował mnie pięćdziesiąt dolarów.

Za jedzenie zapłaciliśmy kilka milionów drachm. Ówczesna inflacja w Grecji była horrendalna, a kurs wymiany dolara zależny od chwilowego humoru wymieniającego.

Teraz do pokonania mieliśmy — kursem wschodnio-południowo-wschodnim - przedostatni etap podróży, kończący się na wyspie Rodos, w połowie drogi między Atenami i Haifą. W paszportach naszych komicznych ptaszków figurowały greckie stemple; mieliśmy nadzieję, że dzięki nim ostatnią przeszkodę pokonamy bez trudności. Nasz optymizm trwał jednak tylko do lądowania na Rodos. Pięć minut po dotknięciu ziemi nasi Polacy i Amerykanie – według danych w paszportach, studenci i profesorowie archeologii śródziemnomorskiej na belgijskim uniwersytecie – siedzieli w poczekalni komisariatu policji. Tym razem jednak naprzeciw był mur. Kompletny klops, nic nie skutkowało. Biedny Fred gestykulował rękoma, czarował uśmiechem, argumentował pocieraniem kciuka o palec wskazujący – nic! W końcu nas obu, to jest

mnie i Freda, odesłano do miasta, do hotelu „Pod Różami”, gdzie ze wspaniałego balkonu mogliśmy obserwować widok morza. Mieliśmy tam czekać, aż do wyjaśnienia sprawy.

Gdy wchodziliśmy do hotelu zauważylem, że Ebel bystrym okiem dokonał błyskawicznego oszacowania personelu pracującego w hallu wejściowym. Gdy tylko bagaże nasze znalazły się w pokojach, ruszył z powrotem na dół. Widziałem jak zaczął rozmowę z lewantyńskim umundurowanym portierem; bardzo szybko stała się ona ożywioną wymianą zdań. Po krótkim czasie portier wezwał hotelowego boyę, aby go zastąpił przy wejściu a sam, razem z Fredem, zniknął.

Było gorąco. Cóż pozostało mi lepszego do zrobienia poza zejściem do baru? Na powrót ekspedycji ratunkowej czekałem tam dwie godziny. Serwowana oranżada była nie do picia, gdy zamówiłem whisky barman chciał mi wcisnąć amerykańskiego bourbona, ale cofnął się, gdy wyjaśniłem mu, że wyrosłem w Szkocji. W końcu kupiłem New York Times przed dwóch dni, zapadłem w miękki fotel i zagłębiłem się w lekturze.

Zacząłem się zastanawiać: jak można było wyjaśnić nieprzejednane stanowisko władz na Rodos, gdy w Atenach analogiczni funkcjonariusze tak pięknie reagowali na szelest banknotów dolarowych? Czyżby przyczyną tego była bliskość Cypru, gdzie Brytyjczycy internowali bezlitośnie wszystkich przechwyconych na morzu żydowskich imigrantów, a także ludzi, którzy pomagali im w przełamywaniu blokady? Czy też może przyczyną był silniejszy niż na kontynencie wpływ wywierany na tutejszych Greków przez współpracującą z Brytyjczykami siatkę arabskich informatorów? A może, po prostu, wbijając nam w Atenach do paszportów greckie stemple, ktoś chciał nam zrobić fatalnego psikusa? I co miałem robić, skoro dotychczas tak przekonywująco działająca muzyka dolarowa tu trafiała do głuchych uszu? Starałem się czytać, ale nie uwalniało mnie to od zgryzoty.

W pewnej chwili podszedł boy, aby zakomunikować mi, że jestem proszony. Telefonował urzędnik miejscowej policji, który po angielsku poprosił o potwierdzenie, że moi belgijscy pasażerowie istotnie lecą do

Bejrutu w ramach podróży studyjnej.

– Oczywiście! – wyjaśniłem. – Jest to zresztą wyraźnie zaznaczone w planie lotu.

Podziękował i na tym rozmowa się skończyła.

Kwadrans później w hallu zjawili się: umundurowany portier, Fred i naszych czterech klientów. Siedliśmy przy stole.

– Następnych pięćset dolarów diabli wzięli – szepnął mi do ucha Fred. – Dwieście dla portiera, a reszta dla buhajów.

Odetchnąłem z ulgą. Nie popełniłem żadnego nawigacyjnego błędu, znajdowaliśmy się przecież w samym środku obszaru śródziemnomorskiego, tu zawsze bakczysz łagodził obyczaje. Istniała tylko jedna obawa, że jeśli sprawy będą szły tak dalej, cała nasza robota obróci się w działalność charytatywną.

Atmosfera zaczęła być coraz bardziej napięta. Do czorta, cóż to byli za pasażerowie na gapę, którzy wyruszyli w podróż z papierami tak nieudolnie podrobionymi, że nadawały się raczej do prowadzonej przez dziesięciolatka kolekcji świętych obrazków?

Polak odgadł, nad czym się zastanawiam.

– Mówiłem już panu w Genewie, że bardzo nam się spieszy. Przyjaciołom naszym po prostu zabrakło czasu na przygotowanie wszystkiego tak jak trzeba - wyjaśnił.

– Tak też myślałem – zamruczałem.

W rzeczywistości myśli moje krałyły już wokół innego niebezpieczeństwa, jakie następnego dnia mogło nas spotkać podczas lotu z tymi uroczymi chłopcami: spotkania w powietrzu patrolu brytyjskich samolotów. Myśl, że musielibyśmy lądować w Famaguście, działała mi na nerwy.

Na szczęście Cypr udało nam się ominąć, lecąc daleko nad otwartym morzem. Teraz zacząłem oddychać nieco swobodniej. I wszystko może byłoby już bułką z masłem, gdyby w ostatniej godzinie naszego lotu, przy zbliżaniu się do Ziemi Obiecanej – nie przyszło nagle moim pielgrzymom do głowy, aby wyprowadzić mnie z równowagi. Do tej pory, przez cały czas kiedy byliśmy w powietrzu, zachowywali się spokojnie. Byli spokojni,

bo zapewniłem ich, że znaki rozpoznawcze naszego brytyjskiego przedsiębiorstwa stanowią pewną ochronę przed jakąkolwiek interwencją Brytyjczyków. I oto teraz nagle cała piątka wstała ze swych foteli i zaczęła się na gwałt dopypywać, czy jeszcze daleko. Ja w tym momencie byłem dość zajęty, jednym okiem czytałem mapę, drugim obserwowałem, co się dzieje poza samolotem. Zniecierpliwiony rzuciłem młodemu Amerykaninowi na odczepne:

– Za dziesięć minut jesteśmy w Bejrucie!

Lepiej było nie powiedzieć nic. To, co się w chwilę później zaczęło działać trudno opisać: omal nie doszło do samosądu, cała czwórka pasażerów krzyczała, wygrażała mi pięściami, gestykulowała. Biedny Fred próbował pasażerów uspokoić, wyjaśniając, że z mojej strony był to tylko głupi dowcip. Tłumaczył, że ponieważ pilotowałem bez asysty drugiego pilota mogłem być nieco podenerwowany i zmęczony, ale przecież nie miałem najmniejszego zamiaru oddawać ich w ręce Arabów!

Aby zmusić całą gromadę do powrotu na miejsca w kabinie wprowadziłem, bez uprzedzenia, samolot w ostre, niemal pionowe wznoszenie; moi terroryści zsunęli się na plecach na swoje fotele, z których już się więcej nie ruszali. Dochodził do mnie tylko głos jednego z nich:

– *Monsieur*, do Haify, tylko nie do Bejrutu... *Monsieur*, tu są dolary dla pana...

Tego tylko brakowało. Myślałem, że mnie szlag trafi, przywołałem Freda:

– Sam widzisz! Ci dranie bez zmrużenia powieki patrzyli jak my ponosimy wszystkie wydatki, płacimy kolejne łapówki i bakczysze, a sami mieli w swych marynarkach zaszyte skarby nowojorskiej synagogi!

W tym samym momencie wyłonił się przed samolotem port w Haifie, a za nim lotnisko. Najpierw, na niedużej wysokości, zatoczyłem obszerny krąg, aby nieufni ludzie na dole mogli odczytać nasze znaki rozpoznawcze, i wylądowałem.

Moi pasażerowie wciąż nie byli pewni, gdzie są. Wybuch radości nastąpił dopiero wtedy, kiedy przez otwarte drzwi usłyszeli pierwsze

Shalom!

Uśmiechy, obejmowania się, uściski dloni. Ubrani w angielskie uniformy policjanci i nasi przybysze robili wrażenie, jak gdyby znali się od kołyski. Fred i ja trzymaliśmy się na uboczu czekając, co będzie dalej.

Usłyszeliśmy klaksony samochodów, które podjechały, aby zabrać nas do Tel Awiwu. Po drodze piękne widoki, natomiast samo miasto raczej szpetne, ozdobione rozłożonymi wśród palm workami z piaskiem i zasiekami z drutu kolczastego. Na każdym rogu widać było mnóstwo zbudowanych atletycznie młodych ludzi. U patrolujących miasto angielskich żołnierzy widok ten nie budził żadnego zdziwienia. Moi pasażerowie nie umieli ukryć radości.

Zamieszkaliśmy z Fredem w hotelu „Park”. Wieczorem nasi pasażerowie zaprosili nas na skromną kolację w hotelowej restauracji, po której bardzo szybko się z nami pożegnali i zniknęli – aby poświęcić się swej robocie. (Jaki był jej charakter nie dowiedziałem się nigdy. Podobnych do nich ludzi było wielu, mieli tak różne nazwiska...).

Od następnego rana byliśmy praktycznie bez przerwy wzywani do telefonu lub do recepcji. Nieznani nam rozmówcy pragnęli dowiedzieć się czegoś o swych krewnych we Francji. Czy nie dali oni dla nich żadnej paczki lub listu? Nie miałem odwagi odmawiać rozmowy z tymi ludźmi, nie śmiałem proponować, by z pytaniem udali się na pocztę. Środowisko, w którym żyli, stanowiło niewiarygodny splot bogactwa i nędzy. Mówili wszystkimi językami świata, młodzi najczęściej po angielsku, starzy po polsku. Na przedramionach wielu widziałem wytatuowane niebieskie numery, pamiątkę wyniesioną z niemieckich obozów koncentracyjnych. Zastanawiałem się, co też może powstać z tej rzeszy ludzi, jaka przybyła do Ziemi Obiecanej? Przecież ta mieszanka nieszczęścia liczącego sobie setki lat, nieszczęścia nowego, butnej radości życia, twardego zdecydowania i determinacji – musiała stanowić materiał wybuchowy, eksplodujący, gdy tylko ktoś rzuci iskrę. Zadawałem sobie pytanie, dlaczego Arabowie nie chcą pojąć, że ludzi, którzy tyle wycierpieli, należy zostawić w spokoju?

Fred sobie takich pytań nie zadawał. On zajmował się upływaniem

trzydziestu zegarków, które przywiózł w swej teczce! On budował fundament pod przyszłe interesy, jednym zegarki sprzedawał, innym darował. Ja chciałem wracać do Genewy albo Paryża – przecież zamówienie wykonane, więc co tu siedzieć? – on nie.

– Poczekaj jeszcze trochę. Przecież nic tutaj jeszcze nie widzieliśmy – odpowiadał.

– Chcesz zostać prezesem kibucu, czy co? – denerwowałem się.

Każdego ranka – z braku jakichkolwiek innych zajęć – chodziłem na plażę w pobliżu naszego hotelu. Opłaciło się wypowiadanie zdania o urodzie obecnych tam dziewcząt. Plotkowanie na ten temat z szatniarzem sprawiło, że już drugiego dnia byliśmy przyjaciółmi. Miał około sześćdziesięciu lat i szpakowane włosy. W przeszłości był adwokatem w Warszawie i, jak się okazało, dobrze znał mojego wuja, który również wykonywał ten sam zawód. Dziś pilnował garderoby i strzegł kabin w pomieszczeniach „Comrade's Club”. Napiwki były mizerne. Długo rozwodził się nad pogardą okazywaną Żydom z Europy Środkowej i Wschodniej przez Żydów z Azji i Afryki, zwanych Sabrami, nie mogących pojąć jak europejscy Żydzi mogli się dawać Niemcom wyrzynać niczym barany. Razem ze swym bratankiem mieszkał w pokoju odnajmowanym w – jak mówił – luksusowym mieszkaniu przedsiębiorstwa budowlanego.

Tego bratanka przedstawił mi trzeciego dnia. Niewysoki, stał mocno na swych krótkich nogach i miał przenikliwe spojrzenie. Nie owijając rzeczy w bawełnę, zapytał mnie wprost:

– Czy pan ma coś ze złota?

– W tej chwili nie – odparłem lekko zaskoczony.

– Czy przyleci pan tu jeszcze znów?

– Jest to bardzo prawdopodobne.

– Jeśli do tego dojdzie, niech pan przywiezie z sobą jak najwięcej złota. Sprzedam go panu po dobrej cenie. Zapłacę w funtach lub dolarach, jak pan woli.

– Załatwione.

Wieczorem, w hotelu, Fred oświadczył:

– Możemy odlatywać. Znalazłem dobre możliwości zbytu.

- Czego?
- Praktycznie wszystkiego, pod warunkiem, że towar będzie w dobrym gatunku. I że zapłata nastąpi w Amsterdamie.

Dwa dni później byliśmy znów w Genewie. Konsul powitał nas z wielką serdecznością. Wiedział już o kłopotach, z jakimi mieliśmy do czynienia podczas realizacji naszego pierwszego zlecenia i o tym jak pomyślnie zostały one pokonane. Uzgodniliśmy kolejny przerzut osobistości.

– Są to ludzie równie ważni jak pierwsi, a kto wie, czy nie ważniejsi – podzielił się z nami Silberstein. – Tym razem ich amerykańskie paszporty będą w idealnym porządku – dodał z szelmowskim, trwającym zaledwie ułamek sekundy uśmiechem.

Cena za przelot pozostała niezmieniona, zażądałem jednak, aby leciał ze mną drugi, stosownie opłacony pilot. Zrozumiałe, załatwione.

W Paryżu, jako chętny do odbycia ze mną lotu, zgłosił się André Chavorasse. Fred, który przygotowania do lotu załatwiał oddziennie, dodał do zestawu pasażerów pewną damę, przyjaciółkę jego przyjaciela, która w Genewie miała do załatwienia pilną sprawę zakupu w jednym z szwajcarskich banków czeków podróżnych opiewających na dolary. Pięknie.

Spotkaliśmy się z nią, roztaczającą woń drogich perfum, w pewnej kawiarni na Champs-Elysée. Poinformowała nas, że lecieć może dopiero następnego dnia. W porządku.

I wsiadzie na pokład w czasie międzylądowania samolotu w Dijon. W porządku. A co będzie jeśli będzie zła pogoda? Przylecimy, czy tak czy tak, *Madame*. (Piękna dama, ale nieco działająca na nerwy).

W Dijon, gdzie rzeczywiście zjawiła się zgodnie z umową, rozpoczęła z nami targi o cenę przelotu.

- Dijon-Genewa przecież kosztuje chyba taniej niż Paryż-Genewa?
- Nie, *Madame*. Miejsce dla pani leci od Paryża. Ale żeby okazać dobrą wolę opuścimy pani pięć procent. Zgoda?

Uznała, że proponowany rabat jest niewystarczający. Mnie baba zaczęła stopniowo działać na nerwy. Wreszcie skapitulowała.

Natychmiast po znalezieniu się w samolocie podeszła do mnie,

wyciągnęła z torebki dwa zwitki po około pięć tysięcy dolarów każdy i bez żadnego wstępu powiedziała:

– Muszę to gdzieś schować. Gdzie mogłabym to zrobić?

Ziryutowany wskazałem jej palcem, gdzie znajduje się schowek akumulatorów. Chwilę później byliśmy w powietrzu. Po bezproblemowym przejściu przez kontrolę celną w Coinrin opuściła nasze towarzystwo z miną obrażonej królewny, jeden Bóg wie dlaczego.

Następnego dnia André Chavorasse i ja zabraliśmy na pokład naszych dwóch Amerykanów i przyjęliśmy prosty kurs na Neapol. Tym razem żadnych zmartwień nie było, nie musieliszy fałszować planu lotu ani pieczęci potwierdzających przybycie do portu lotniczego w Bejrucie. Obywatele USA mogli udawać się do Tel Awiwu, gdy tylko mieli na to ochotę, bez żadnych nagabywań. Lądowaliśmy tam w dwa dni po odlocie z Genewy. Nasi pasażerowie byli bardzo zadowoleni i niezmiernie rozmowni, tematem tabu rozmów był tylko rodzaj wykonywanej przez nich misji.

Celnicy w Tel Awiwie wciąż pamiętały zagranicznych pilotów, którzy przed dwoma tygodniami przełamali blokadę. Rozpoznali, że to my, w związku z czym w ogóle nie przeszukiwali samolotu i mogłem spokojnie wyjąć ze schowków woreczki z pięciuset złotymi suwerenami, które obiecałem Henrykowi, bratankowi warszawskiego adwokata, a teraz szatniarza i strażnika kabin klubu „Comrade’s”.

Woreczki przejął ode mnie jeszcze tego samego wieczora i obiecał, że dolarową opłatę za zawartość otrzymam następnego dnia.

Ten pierwszy wieczór André i ja spędziliśmy w małej restauracji, gęsto obsadzonej przez żydowskie i arabskie prostytutki, siedzące obok siebie bez najmniejszego śladu wrogości. W wesołym nastroju opróżniliśmy kilka butelek wódki z Judei, zdecydowaliśmy jednak ograniczyć się tylko do tego.

Mimo ciekawości, popychającej nas do podjęcia próby zaznajomienia się z orientalną sztuką miłości, nie mogliśmy zapomnieć, co nam ku przestrodze powiedzieli wcześniej nasi izraelscy przyjaciele:

– Rozmawiając i bawiąc się musicie stale mieć na uwadze, że

wywiadowcza służba muftiego Jerozolimy ma swe piekielne macki wszędzie...

Następnego wieczora w hotelu pojawił się Henryk. Miał bardzo niewyraźną minę.

– Większość z przywiezionych przez panów suwerenów jest nic nie warta – powiedział.

Podskoczyłem do niego i złapałem za ramię.

– Co takiego szczebioczesz, młodzieńcze?

– Wyjaśnię to panu – powiedział. – Ale sprawa jest nieco dziwna. Prawie na wszystkich przekazanych mi suwerenach znajduje się wizerunek królowej Wiktorii.

Spojrzałem na niego zdumiony.

– No to co? Czy przez to suwereny przestały być złote?

– Nie, są nadal złote. Tyle tylko, że Arabowie ich nie chcą.

Co też on knuje?

– Arabowie? Dlaczego Arabowie? – spytałem.

– Już wyjaśniam. Tymi, którzy potrzebują wyrobów ze złota, są oni właśnie. Zabierają je ze sobą, gdy odbywają pielgrzymkę do Mekki, tam składają jako wota i ofiary. Ponieważ jednak do świętych miejsc Islamu kobiety nie mają wstępu, żaden pielgrzymujący Arab nie odważy się mieć przy sobie także i kobiecego wizerunku. Nie chcą w związku z tym takich suwerenów kupować!

Aha, to oto idzie! O mało nie umarłem ze śmiechu. Odebrałem woreczek, który lżejszy był tylko o trzydzieści monet. Wyłonił się jednak problem: co miałem teraz z tym woreczkiem zrobić? Jak upłynnić go po przystępnej cenie? Tutejsi Żydzi zainteresowani złotem nie byli. Postanowiłem rozwiązańe problemu odłożyć na później. Razem z André postanowiliśmy, że do Europy polecimy rano następnego dnia.

W hallu wejściowym podszedł do nas hotelowy portier i powiedział, że chcą z nami rozmawiać dwaj oficerowie Haganah. Przedstawili się bardzo uprzejmie i poprosili, abyśmy, nie stawiając żadnego oporu, udali się wraz z nimi do głównej kwatery tej organizacji. Coś mi zaczęło się nie podobać. Czy miała nam spaść na kark historia ze złotem i handlu, jaki Henryk

uprawiał z wrogimi Arabami?

W kwaterze głównej Haganah rozmawiał z nami trzeci, również niezwykle uprzejmy oficer: – Czy panowie w swoim samolocie przypadkiem czegoś nie zapomnieliście?

– Nie, nic – odpowiedział lekko zdumiony.

– Jest pan tego całkowicie pewien? – powtórzył pytanie oficer. André i ja wymieniliśmy spojrzenia. Odpowiedzieliśmy chórem:

– Tak, jesteśmy całkowicie pewni.

Oficer chwilę milczał, a następnie powiedział:

– A więc te dziesięć tysięcy dolarów, które znaleźliśmy ukryte w schowku akumulatorów, nie należy do panów?

Gdyby wpadła mi do zupy planeta Merkury byłbym nie mniej zaskoczony. To ta dama z zadartym nosem, która leciała z nami z Dijon do Genewy! To były jej dolary! Zapomniała o nich!

Powiedziałem oficerowi: – Może mi pan wierzyć, że bardzo ubolewamy, że pieniędzy tych nie znaleźliśmy sami...

Oświadczenie to oficer przyjął bez komentarza.

André i ja podpisaliśmy oświadczenie, że z pieniędzmi, jakie zostały znalezione w naszym samolocie, nie mieliśmy nic wspólnego. (Okazało się, że nieufni bracia z Haganah, bez naszej wiedzy, ale za to z pomocą mechaników, których prosiliśmy o podładowanie akumulatorów, bardzo szczegółowo przeszukali naszego ptaszka).

– Pieniądze zostają skonfiskowane w imieniu państwa Izrael – zamknął sprawę oficer.

W Genewie czekała nas jednak miła niespodzianka. Doktor Silberstein wypłacił nam dziesięć procent tej kwoty jako premię.

KSIĘGA CZWARTA

Kleśki

Fałszywy wicekonsul kosztuje 47 tysięcy funtów

Adam Schulmann zmienił osobowość.

Teraz miał gęste, brązowe włosy, pod nosem cienki wąsik a lá egzotyczny hochszapler i nazywał się Don Antonio del Sores. Swoje zajęcie handlarza diamentów zamienił na godność honorowego wicekonsula Puerto Rico w Szwajcarii.

Ktoś dał wiarę danym z jego paszportu. A ten pochodził z jednego z wyspecjalizowanych warsztatów fałszerzy w Zurichu. Nie zmieniona pozostała tylko namiętność Adama do hazardu.

– Jeśli jest coś, co cię kiedyś zdradzi, będą to twoje odwiedziny na torach wyścigowych i w kasynach z ruletką – ostrzegałem go. – Bo w tych miejscowościach Don Antonio del Sores zawsze był, jest i będzie Adamem Schulmannem.

– Masz rację – odpowiadał. – Powinno się, na całym świecie, pozamykać wszystkie tory wyścigowe koni i psów oraz zlikwidować wszystkie stoły z ruletką!

Pełen szczerego oburzenia dodawał:

– To jest przecież hańba tak wodzić porządnego ludzi na pokuszenie!

Gdy celnicy otrzymywali do ręki dyplomatyczny paszport honorowego wicekonsula Puerto Rico, salutowali. Nie poddawali też żadnej kontroli jednego z naszych samolotów, który został przez Adama wynajęty dla wykonania pilnego transportu – oczywiście bardzo specyficznego towaru.

Ze źródła, nazywanego umownie stare funty, czerpaliśmy już tak długo, że zaczęło stopniowo wysychać. Wiosną 1949 postanowiliśmy z Fredem, że nadszedł czas, aby ten rozdział naszej działalności wreszcie zamknąć.

Ostatnim transportem miały być dwie walizki zawierające 47 tysięcy funtów.

Don Antonio del Sores był z nami zgodny:

– Do Wielkiej Brytanii zostało dostarczonych już tyle trefnych banknotów, że liczyć się trzeba ze wzmożoną czujnością władz brytyjskich. Czas, aby z tym skończyć.

I przedstawił swój plan:

– Z moimi papierami mogę bez najmniejszych trudności w kasie dowolnego banku wymienić każdorazowo plik pięciu tysięcy funtów. Powtarzając to dziesięć razy załatwimy sprawę, śpiewająco, w ciągu dwóch dni.

Aby zrealizować tę operację wylądowaliśmy pewnego dnia, Fred, Adam i ja, w Croydon. W Londynie zamieszkaliśmy w hotelu „Marble Arch”. Tam, w apartamencie nr 420 Fred rozpakował walizki, a następnie w jednej ulokował swoje koszule, w drugiej zaś banknoty. Wydawało mi się, że w tym momencie we wzroku Adama pojawił się jakiś dziwny błysk, ale nie wywołało to u mnie żadnego niepokoju. W końcu człowieka znałem już od prawie czterech lat.

Wszelako powiedziałem:

– Najlepiej, jeśli będziemy działać następująco. Ja wracam teraz do Croydon, aby wypróbować samolot; proszę tamtejszych ludzi o sprawdzenie radia. Nie potrwa to długo. Podczas mojej nieobecności pójdziesz do banku z pierwszym plikiem starych pięciu tysięcy i wrócisztu z nowymi banknotami. Fred będzie na ciebie czekać tu w pokoju. Potem powtórzycie operację z drugim plikiem, ale przedtem napiszecie mi na kawałku papieru adres trzeciego banku, tak abym mógł spotkać się z Adamem i odebrać od niego efekt trzeciej wymiany. Ty, Fred, wrócisztu do hotelu; tam będziemy się kolejno zmieniać, aby zawsze ktoś był na straży walizki. Zgadzacie się?

– Zgadamy się – odpowiedzieli unisono.

Uspokojony pojechałem do Croydon. Tam wykonałem małą rundę nad lotniskiem, w czasie której krótki dialog z wieżą kontroli utwierdził mnie w przekonaniu, że naprawa radia w naszym Beechcrafcie została

rzeczywiście dokonana. Potem wróciłem do hotelu. Jazda w obie strony trwała ponad dwie godziny.

Pierwsza niespodzianka czekała mnie w hallu hotelowym. Stał tam Fred, spojrzenie jego wyrażało zatroskanie.

– Nie widziałem, żeby Adam wychodził z banku – wyszeptał do mnie.
– A siedziałem przecież na ławce na wprost wejścia do gmachu Bank of England.

– Przecież uzgodniliśmy, że będziesz na niego czekać w pokoju w hotelu, a nie, że przy pierwszym wyjściu będziesz mu towarzyszyć – powiedziałem.

– To wiem, ale Adam nalegał, abym poszedł z nim. Wydawało mi się, że coś go gnębi.

– Jak długo już na niego czekasz?

– Od co najmniej półtorej godziny. Najpierw przed bankiem, teraz tu, ale bezskutecznie.

– O, mój Boże.

Zachowując, na ile to było możliwe, zimną krew poszedłem do recepcji i spytałem:

– Przepraszam, czy *Señor Antonio del Sores* jest w tej chwili w hotelu?

– Nie, sir. Wprawdzie niedawno wrócił, ale potem oddał klucz i znów wyszedł.

– Dawno?

– Och, nie, sir. Może godzinę temu – odparł szef recepcji uśmiechając się przymilnie.

– Niech mi pan da ten klucz od apartamentu 420 – powiedział Fred, który już zdążył zblednąć jak papier.

Aż do chwili opuszczenia kabiny windy udawaliśmy niewzruszony spokój, ale zaraz potem pogalopowaliśmy do drzwi nr 420. Pokój był pusty. Nie było też walizki z pieniędzmi!

– Ty superdupo! – wyrzuciłem z siebie. – Czterdzieści siedem tysięcy funtów! Powinieneś przecież wiedzieć, że z taką sumą Adama nie wolno było pozostawić samego nawet na pięć minut! Teraz widzisz, jak nas wykijał?

Moja wściekłość była tym większa, że nie mogłem przecież nie postawić samemu sobie zarzutu nie wyciągnięcia natychmiastowego wniosku z zauważonego przecież przeze mnie błysku oczu Adama, kiedy ujrzał tę masę banknotów. Kontrola naprawy radia Beechcrafta mogła spokojnie poczekać.

– Naprzód! – zakomenderowałem. – Jego tropem!

W Bank of England charakter szwindla stał się dla nas jasnym niemal natychmiast. Kiedy Fred, trzymając zgodnie z umową gazetę w ręku, czekał na niego przed wejściem głównym, Adam wyszedł z banku wyjściem bocznym i do hotelu wrócił taksówką. Odebrało mi mowę. Do siebie wróciłem dopiero po połknięciu podwójnego Scotcha.

W biurze Airspan na Oxford Street zapytałem Grahama Pearsona, który w lokalu firmy znalazła się przypadkiem, czy wie, gdzie w Londynie można zazwyczaj spotkać Adama.

– Na torach wyścigowych – odpowiedział natychmiast.

– A prócz tego – w jakim klubie? W których barach, restauracjach i nocnych lokalach?

– Tego nie wiem, bo odkąd przestał handlować diamentami, zmienił zwyczaje – dodał Graham, czym tylko umocnił nasze wzburzenie.

– Spróbuj dowiedzieć się w biurach podróży, czy w którymś nie kupił biletu. Informację na ten temat przekaż nam bez zwłoki – poprosiłem go.

Po tym spotkaniu dokonałem – *sicher ist sicher* – rundy po knajpach i klubach, w których Adam bywał w przeszłości. Barmani dostali napiwki, aby powiadamiali mnie, gdyby znów go zauważyl. W tym samym czasie Fred penetrował tereny wszystkich możliwych wyścigów i kasyn. Ja jednak nie miałem złudzeń: ta Świnia Adam tym razem pieniadze z pewnością gdzieś odłożył. Ale wyrzutów sumienia z tego powodu, że pozwoliłem na nabicie durnia Freda w karafkę, nie miałem.

Przetrząśnięcie wielkiego Londynu zajęło mi i Fredowi sześć dni, zużyliśmy przy tym całą naszą energię i dokumentnie zdarliśmy zelówki. Adama nie znaleźliśmy, cel ten był chyba osiągalny tylko przy zaangażowaniu bardzo dobrze zorganizowanej grupy poszukiwawczej. Wciągnięcie do pomocy w tej akcji pilotów Airspan nie było możliwe; z

naszymi klientami latali gdzieś po świecie. Poza tym trzeba by im się z wszystkiego wyspowiadać. Zupełny klops! Adam z pewnością pozbył się już banknotów u któregoś ze znanych sobie oszustów. Nawet, jeśli zrobił to za połowę ceny, zostało mu dostatecznie dużo, aby urządzić się w Honolulu.

- Z pewnością jest już za górami, lasami – uważał Fred.
- Nie widzę uzasadnienia, abyśmy tkwili dłużej w tym szambie – dodawałem smutno od siebie. – Tu można się udusić. Ruszajmy znów na świeże powietrze.

Powróciliśmy do Paryża. Fred polecał do Szwajcarii, aby kupić zegarki. Ja zająłem się przygotowywaniem interesów związanych ze szmuglem złotych sztabek. Minął tydzień – i oto nagle zadzwonił kolega z jednego z biur podróży, który podrzucał nam klientów.

- Twój klient polecał do Rio de Janeiro.
- Kiedy?
- Przedwczoraj. Samolotem Panair.

Zaalarmowałem Freda w Genewie. Jeszcze tego samego wieczora wylądował, wzburzony, w Paryżu. W następnych dniach zaczął się najbardziej idiotyczny pościg, jaki można sobie wyobrazić.

W Rio de Janeiro dowiedzenie się, że *Señor Antonio del Sores* odleciał do São Paulo zajęło nam tydzień. W tym momencie miałem ochotę powiedzieć Fredowi:

– Słuchaj, mój drogi. Tej świni nie schwytamy nigdy. Będzie się z nami bawić w kotka i myszkę od jednego końca pampy do drugiego. A my będziemy za nim gonić z wywieszonym językiem i trwonić nasze pieniądze.

Ale nie powiedziałem nic, milczałem z obawy, że weźmie mnie za sentymentalnego faceta, który nie potrafi się zdobyć na wymierzenie sprawiedliwości przewrotnemu łobuzowi. Istotnie, gangsterskie metody nie podobały mi się nigdy, ale niechęć do nich nie sięgała aż tak daleko, żebym szubrawcowi miał odmówić zasłużonych przez niego cięgów. Niechęć do przemocy był to po prostu pogląd, który teraz próbowałem w sobie stłumić. Czyż nie można się mylić? Zwłaszcza, że Fred zamienił się

dosłownie w psa gończego, którego nosa, tropiącego ślady, nie można już było oderwać od ziemi.

W gigantycznym São Paulo, kawowej stolicy Brazylii, której nie znaliśmy zupełnie, nie wskóraliśmy nic. Za królewskie napiwki obiecywano nam wprawdzie, że będą dzwonić, gdyby...

Trzeciego dnia zatelefonował do nas funkcjonariusz biura odpraw w porcie lotniczym:

– *Señor* Antonio del Sores odleciał do Recife.

– Kiedy?

– Wczoraj w południe. W tym czasie miałem wolne.

Zawsze wczoraj lub przedwczoraj! Zanim udało nam się zdobyć dwa miejsca w samolocie, minął znów jeden dzień. Kiedy wreszcie zobaczyliśmy Recife, czyrakowatą karykaturę miasta, jego gigantyczną dzielnicę nędzy i ubóstwo rozgrzanych tropikalnym słońcem osiedli, doszliśmy do zgodnego wniosku.

– To nie może być prawdą. Adam nigdy by tu nie osiadł – wymruczał Fred.

– Znów daliśmy się oszukać! – stwierdził.

Czekając na dwa miejsca w samolocie do Rio odwiedziliśmy, prawie z naukową precyją, wszystkie bary, hotele, nocne lokale i restauracje miasta. Miły Boże, cóż z tego mieliśmy? Na kwaterę wracaliśmy późną nocą zupełnie sini po degustacji różnych piekielnych mieszanek tequili i whisky, pełni szewskiej pasji.

W Rio de Janeiro, a dokładniej mówiąc w jednym z hoteli przy plaży Copacabana, dowiedzieliśmy się, że pan i pani Schulmann przed tygodniem odlecieli do Panama City! Wiadomość tę potwierdził urzędnik biura rezerwacji Panair.

Łobuz raz jeszcze zrobił z nas idiotów!

Ściągnął do Brazylii żonę, która przywiózła mu prawdziwe dokumenty – tym samym wrócił do swej wcześniejszej tożsamości – po to, aby pozostawić za sobą fałszywy ślad! W oczywisty sposób korzystał z pomocy przekupionych wcześniej pracowników hotelu i biur podróży, którzy, biorąc całkiem niemałe napiwki równocześnie wywodzili nas w pole.

Drań wiedział równie dobrze jak my, że nie zwrócimy się do żadnej policji, ani oficjalnej, ani prywatnej. Poza tym znał nas na tyle dobrze, aby wiedzieć, że nigdy nie naślemy na niego płatnego mordercy. Jedyne, czego mógł się obawiać to, że przez czysty przypadek spotkamy się kiedyś na jakimś rogu ulicy. A nawet gdyby do tego doszło mogliśmy przecież, w najgorszym razie, zmusić go do zwrotu tylko tych pieniędzy, których jeszcze nie roztrwonił.

Dokonałem bilansu. Za ukradzione nam czterdzieści siedem tysięcy starych funtów od swojego londyńskiego pośrednika mógł uzyskać w nowych banknotach nie więcej niż trzydzieści tysięcy. Podróże lotnicze i wszystkie łapówki musiały pochłonąć około dziesięciu tysięcy. Umiłowana grenlandzka różyczka, bez której, jak wynikało z faktu ściągnięcia jej do Brazylii, nie mógł żyć, też go coś kosztowała. Gdybyśmy podjęli dalszy pościg do Panamy, kosztowałoby nas to więcej niż wszystkie dotychczasowe loty. W tym samym czasie nasze interesy w Paryżu, Genewie i Londynie byłyby narażone na szwank.

Wniosek był prosty. Opuszczamy kurtynę. Wracamy do domu. Zrezygnowani, z godnością – i pustymi rękoma.

Trzy lata później jeden z moich przyjaciół, bawiący przejazdem w Paryżu, powiedział przy lampce wina:

- Wiesz, w Sydney spotkałem Adama Schulmanna. Ruina człowieka.
- Och, biedak – powiedziałem obojętnie. – A cóż mu się wydarzyło?
- Pracuje jako robotnik w portowych dokach. Jego los jest nie do pozazdrosczenia. Opowiadał mi, że w Panamie, w jednym z kasyn, poznał dwóch Australijczyków, którzy przekonali go do otwarcia w Melbourne przedsiębiorstwa organizującego wyścigi psów.

W rzeczywistości byli to oszuści, którzy wyłudzili od niego wszystkie oszczędności. Co więcej, jeden z tych Australijczyków dodatkowo uwiódł mu jego piękną Nelly, wiesz, tę ślicznotkę z Północy

Gdy Adam szedł na dno, ja otworzyłem dyskotekę w pobliżu Champs-Elysées. To jednak już zupełnie inna historia.

- *Ciao!* – powiedział mój przyjaciel po wychyleniu kieliszka.
- *Ciao!* – odpowiedziałem.

120 kilogramów złota dla Camp César

Po izraelskim epizodzie i wpadce ze złotymi suwerenami musiałem w końcu przyznać, że rację miał Fred Ebel, który zawsze skłaniał się do zajmowania się, jeśli złotem, to tylko w sztabkach. Przemyt takich sztabek przynosił wprawdzie mniej niż interes z zegarkami, bo zaledwie dwanaście do piętnastu procent zamiast stu, ale towar był łatwiejszy do transportu. Przeszkadzała wprawdzie trochę masa ładunku, lecz z drugiej strony wymagał on mniej miejsca na schowanie.

Opowiadałem już wcześniej, że staraliśmy się, aby na naszych samolotach istniały schowki. Szczególnie łatwe było ukrywanie złota w samolocie Beechcraft. Jeszcze z czasów swej służby w wojsku samolot ten był wyposażony w radiokompas o dużych wymiarach. Miejsce, jakie przyrząd ten zajmował pod tablicą przyrządów pokładowych aż się prosiło, aby znaleźć dla niego sensowne zastosowanie. Myśleliśmy o tym od pierwszej chwili, gdy samolot przeszedł do demobilu.

Jeden z naszych polskich mechaników, który po odejściu do cywila stał się maniakiem elektroniki, zastosował genialne rozwiążanie. Z tablicy przyrządów wybudował starego, skomplikowanego grata, pozostawiając na niej tylko wskaźnik. Zamiast potężnych, starych bebechów podłączył do niego mały, nowoczesny radiokompas cywilny. Po odpowiedniej przeróbce sieci połączeń przyrząd działał tak, że nawet najbardziej podejrzliwy szpieg, nie będący fachowcem-elektronikiem, mógł uwierzyć, że w samolocie funkcjonuje stary radiokompas. W rzeczywistości wskazujące kierunek lotu lampki starego wskaźnika dostawały impulsy będące fektem pracy małego urządzenia cywilnego.

Mieliśmy dzięki temu pod tablicą przyrządów schowek, do którego można było wetknąć zawartość walizki średniej wielkości. Jako dodatkowy środek zabezpieczający całą zabawkę użyliśmy śrub mocujących o lewym gwincie. Gdyby ktoś chciał próbować ją odkręcać standardowo, czyli w lewo, dokonywałby czynności akurat odwrotnej, a więc dokręcania – albo urywania śrub w ogóle.

Pewnego grudniowego popołudnia w roku 1948 przyleciałem z Brukseli

z pięcioma sztabkami złota ukrytymi we wspomnianym schowku. W Toussusle-Noble poczułem lekki ucisk w żołądku: na lotnisku oczekiwali mnie grupa cywilnych i umundurowanych celników, przybyła tu specjalnie, na spotkanie ze mną, z Wersalu.

Przez bite trzy godziny przeszukiwali każdy zakątek mojego Beechcrafta; wymontowali fotele, zdjęli podłogę, zdemontowali koła podwozia. Przejrzeli wszystko do najmniejszego szczegółu – tylko nie miejsce zajmowane przez stary radiokompas. Ja, pełen niepokoju, przestępowałem w tym czasie z nogi na nogę, a w gardle miałem sucho. Celnicy nie znaleźli jednak nic i wycofali się, dukając słowa przeprosin.

Kiedy obserwowałem celników, wykonujących drobiazgową rewizję samolotu, zauważylem pewną rzecz. Otóż kiedy – choć tym razem nadaremnie – rozkręcili oni płytę podłogi, odsłonili komorę, przez którą biegły popychacze sterowania. Dopiero teraz zobaczyłem, jaka była ona wielka i ile w niej istniało niewykorzystanej pojemności.

W ciągu następnego tygodnia kazałem więc tak przebudować komorę, aby można było pomieścić w niej dwie małe walizeczki. Tu również poleciłem założyć śruby z lewym gwintem, ocechowane ponadto datowanym stemplem – aby stworzyć wrażenie, że w miejscu tym okresowa techniczna kontrola fabryczna przeprowadzona była dawno temu, i że od tego czasu nikt do komory nie zaglądał. W ten sposób niespodziewana wizyta celników przyniosła zupełnie nieoczekiwany efekt.

W tym samym czasie stwierdziliśmy, że dla sprawy transportu złota będzie korzystniejsze, jeśli będziemy dokonywać pewnych wariacji planów lotu, przeplatając lewe z najzupełniej legalnymi, dającymi nam wiarygodną przykrywkę. Postępowanie takie stało się rutyną.

Pewnego wiosennego dnia 1948 w Brukseli Graham Pearson załadował do swego samolotu sto kilogramów złota. W prostej skrzynce, umieszczonej na podłodze kabiny między fotelami. Nie było potrzeby ukrywania czegokolwiek, bowiem złoto było wykazane w manifeście celnym. Zarówno w tym dokumencie jak i w planie lotu zawarte były w pełni wiarygodne dane, mówiące, że – przed oddaniem ładunku bankowi

w Tangerze – na lotnisku w Dinard na pokład zostanie zabrany jeden pasażer, udający się do Barcelony; zostanie tam wysadzony na drodze do Tangeru.

Aby sprawy skomplikować jeszcze trochę bardziej, na dzień owego międzylądowania w Dinard wybraliśmy dzień, w którym na tamtejszym lotnisku odbywał się mityng lotniczy. Można było logicznie założyć, że lekko zaabsorbowani pokazami celnicy nie zauważą pewnej kombinacji, którą chcieliśmy tam zrealizować. Szło o to, że podczas wsiadania, wraz z bagażem, pasażera (który w rzeczywistości był naszym pomocnikiem) do samolotu miała zostać wyładowana skrzynka ze złotem. Bowiem jej faktyczny odbiorca znajdował się we Francji.

Plan był piękny, ale niestety, nie wszystko poszło tak, jak przewidywaliśmy.

Zaledwie Graham osadził swego Consula na ziemi w Dinard i wkołowały pomiędzy samoloty przybyłe na mityng, ujrzał, że kieruje się ku niemu czterech celników. Wpadka! Widać było, że żadne, kręcone na niebie pętle nie zmniejszają ich czujności. Ktoś musiał ich przekupić, pomyślał Graham.

– Czy ma pan coś do ocenia? – zapytał szef celników tonem, który memu angielskiemu kumplowi wydał się coś nazbyt słodki.

Graham zachował spokój.

– Tak jest. Mam na pokładzie sto kilogramów złota, które wiozę tranzytem, przez Barcelonę, do Tangeru. Tu zabieram na pokład tylko jednego pasażera.

Nieufny braciszek sprawdził przedstawione mu papiery. Wszystko było w nich w porządku, manifest celny zawierał wzmiankę o tranzytowym złocie. Mimo to szef miejscowego urzędu celnego nakazał wyładowanie frachtu i odesłanie go na lotnisko Le Bourget, gdzie sprawdzenia dokonać miała celna placówka w Paryżu, czy nie jest to przypadkiem przedmiot przemytu.

Dowodu na to, że złoto jest przedmiotem przemytu (przynajmniej jawnego) nie znaleziono, więc celnicy francuscy skrzynkę zwolnili i przesłali ją, na pokładzie normalnego rejsowego samolotu Air France, do

oficjalnego (choć w rzeczywistości fikcyjnego) odbiorcy w Tangerze.

Oczywiście, w Tangerze złoto natychmiast przechwyciliśmy — i zajęliśmy się organizacją jego ponownego przetransportowania do Francji. Wiadomo było przy tym, że poniesione przy tym dodatkowe koszty zmniejszą nasz zysk. Komiczną sprawę trzeba jednak było zakończyć.

Tanger był zabawnym miastem. Po przylocie przeleciałem nad jego płaskimi dachami, tuż nad rzędami rozwieszonego, suszającego się prania, dwukrotnie przemknąłem nisko nad Place de France. Wszyscy stali goście kawiarni „Café Normandie” wylegli na dwór; wiedzieli, że oto przybywam ja, latający przemytnik. machali do mnie przyjaźnie. Pół godziny później siedziałem wśród nich w chłodnym cieniu, z kufllem duńskiego piwa w ręku, smakując cierpki smak piany.

Pytania, jakie mi zadano, dotyczyły najpierw tego, co słychać u starych kumpli, ale zaraz potem rozmowa zeszła na interesy. Marokańczycy w tym czasie nie uzyskali jeszcze niepodległości – nadal nie zdusili też przemytu. Wszyscy lub prawie wszyscy ludzie w Tangerze z niego żyli i stale rozmawiali o szmuglu. Można powiedzieć, że w operacjach zaangażowany był każdy mieszkaniec Tangeru, i nie robiło im różnicy, czy partner jest z bliska czy z daleka. Bogaci, a przez to najbardziej zacni obywatele miasta kupowali statki i wynajmowali je z kolei, wraz z załogami, miłośnikom tajemniczych interesów (dotyczących najczęściej amerykańskich papierosów, broni, penicyliny, zegarków, złota, whisky, platyny, pończoch nylonowych itp.). Każdego dnia popijali w „Café Normandie” z kapitanami statków, sprzedawcami lub nabywcami kontrabandy. Prowadzono przy tym otwarte dyskusje na temat kursów obowiązujących w Genui, Hamburgu, Marsylii i Londynie, oraz o wysokości prowizji maklerów okrątowych.

Ja regularnie zatrzymywałem się w hotelu „Ile de France”; wszyscy zainteresowani moimi transportami wiedzieli, że tam znajduje się moja skrytka pocztowa i druga kwatery główna. Ilekroć tam przybywałem, znajdowałem w skrytce liczne oferty.

Ludzie z mojej załogi woleli raczej przesiadywać w kawiarniach „Petit

Socco", które choć znajdujące się w środku dzielnicy arabskiej były położone blisko uliczek z najlepszymi domami publicznymi.

W porcie przez cały czas odbywał się intensywny ruch statków, jedne wpływaly, drugie wypływały. Przy nadbrzeżach odbywał się nieprzerwany załadunek i wyładunek towarów, obserwowany z obojętnością przez celników. Zainteresowani byli oni tylko tym, co stanowiło przedmiot wwozu. A że prawie wszystko było deklarowane jako tranzyt albo wywóz, nie mieli zbyt wiele pracy.

Celników nie obchodziło też zupełnie czym są dziwne, okryte plandekami narośle na dziobach wielu statków. Oczywiście, wiedzieli dobrze, że są to karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm, których zgodnie z przepisami na pokładzie cywilnych jednostek być nie powinno – ale przecież trzeba było mieć coś na obronę przed piratami, prawda? Na morzu dochodziło bowiem dość często do nieprzyjemnych spotkań. Jeśli miały one formę napadu bandy marsylijskiej na korsykańską – lub odwrotnie – z wody wyławiano ciała. Korsarstwo nie umarło.

Znałem wielu spośród kapitanów tych statków. Często prosili mnie, abym w czasie, gdy musieli czekać na załadunek lub remont, latał z nimi do Hiszpanii lub Maroka, gdzie mieli spotkania z klientami. Na interesach znali się po mistrzowskiu, ale choć mówili dużo, byli dyskretni. Rozmawialiśmy wiele, ale po dwu godzinach lotu wiedziałem o ich manipulacjach tyle samo co i na początku, czyli nic. Nota bene to samo mogliby oni powiedzieć o swoim pilocie. Bo o mnie moi klienci wiedzieli tylko tyle że mam szczęście w interesach, i że jestem współwłaścicielem kwitnącego lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego. No i to, że mam kilka działek w Tangerze. Oraz kieszenie pełne forsy.

Rzeczywistość była znacznie mniej krzepiąca. Rok 1949 był bowiem jak wiejska droga – pełen wybojów i zasrany.

Najpierw była ta cholerna sprawa 47 000 funtów Adama Schulmanna. Zaraz potem André Chavorasse stracił w Brukseli setkę złotych dwudziestodolarówek, odkrytych przez celników w podeszwach i cholewkach pary jego jeździeckich butów.

– Czy to buty dla zbyt lekkiego dżokeja? – spytały ze śmiechem.

Wreszcie na dokładkę: milionowa kara!

Było to w czasie, kiedy postanowiliśmy nieco odbudować stan bankowego konta firmy Airspan.

Okazja ku temu znalazła się w postaci bardzo eleganckiego i dystyngowanego, sześćdziesięcioletniego biznesmena, nazywającego się *Monsieur Robert Lapacan*. Poznałem go w kawiarni „Globe” w Genewie. Paszport szwajcarski, pochodzenie niejasne. Bardziej przejrzyste były jego informacje:

– Mam w Tangerze sto dwadzieścia kilogramów złota, które chciałbym przekazać klientowi we Francji. Czy możecie panowie podjąć się jego transportu?

Co za to otrzymam? – zapytałem.

– Cztery procenty wartości towaru – odpowiedział krótko. To była normalna stawka, nic ponad to.

– No i zwrot kosztów – postawiłem żądanie.

– Jakich kosztów? – spytał.

– No, cóż – odparłem. – Kosztów dokonania rozpoznania.

W pierwszej chwili nie pojął, co miałem na myśli. Dodałem mu więc dodatkowy komentarz:

– Przecież przed operacją transportu musimy znaleźć we Francji nieczynne lotnisko, bo tylko na takim będziemy mogli lądować z pańską przesyłką. To właśnie stworzy te koszty.

– Rozumiem, zgadzam się. Towarzyszyć będzie panu mój pełnomocnik – zakończył rozmowę. – On też skontaktuje pana z odbiorcą towaru.

Przed odlotem do Tangeru konieczne było, oczywiście, naszkicowanie planu całej operacji, czyli wykoncepcjonowanie takiego planu lotu, w którym żadna oficjalna kontrola nie byłaby w stanie znaleźć najmniejszego nawet nieobciążonego odcinka czasu. Z nosem wetknietym w rozłożone mapy i z kalkulatorem nawigacyjnym w ręku wypracowałem następującą trasę:

Odlatujemy z Tangeru i po trwającym dwie i pół godziny locie wykonujemy między lądowanie w Madrycie; tam przeprowadzamy właściwy przeładunek złota, startujemy ponownie i przyjmujemy kurs na Barcelonę. Nie dolatując do niej, zakręcamy w lewo, przelatujemy

Pireneje i wykonujemy lądowanie na tajnym lotnisku, które powinno znajdować się w okolicy Tuluzy. Stamtąd lecimy prosto do Genewy. Czas lotu Madryt-Genewa musi się dokładnie zgadzać z podanym w planie lotu.

Najważniejszą więc sprawą było wyszperanie nieczynnego lotniska.

W Paryżu miałem starego kompana, byłego lotnika wojskowego, który swoją karierę zakończył w zarządzie sił powietrznych. Pożądaną ląkę znalazł dla mnie w ciągu dwu dni: miejscowością, w której się znajdowała, nazywała się Camp César i była położona w odległości około stu kilometrów na południe od Tuluzy. Lotnisko było używane podczas II wojny światowej, w latach 1939-1945 roku, Później odstawiono je do rezerwy jako zapasowe na wypadek wojny.

W towarzystwie odbiorcy, który przedstawił mi męża zaufania Roberta Lapacana, ruszyłem samochodem w podróż przez malowniczą okolicę Périgord. Istotnie, to co znalazłem we wskazanym miejscu w okolicy Tuluzy, było ucieleśnieniem marzenia każdego latającego przemytnika. Lotnisko było ukryte w lesie, leżało obok wąskiej, polnej drogi, do najbliższej wioski było trzy kilometry. Spokój, zapach kwiatów i śpiew ptaków. Próby drogi startowej, dla dokonania kontroli stanu zarastającej ją trawy, dokonałem samochodem Citroën z napędem na przednie koła, którym przyjechałem. Z maksymalną prędkością przejechaliśmy cały teren wzduż i wszerz, odnotowując tylko umiarkowaną wyboistość, z czego wynikało, że nie było tam ani dziur, ani kretowisk. Na polu znajdowały się za to markery znakujące pas!

Odbiorcy wyłożyłem przebieg operacji:

– Gdy zjawi się pan tutaj po odbiór towaru, urządzi pan sobie piknik między lasem i drogą startową. Na trawie rozłoży pan możliwie duży biały obrus. Gdyby zaistniało jakieś niebezpieczeństwo złoży pan obrus w trójkąt. Zrozumiał pan? Jeśli zobaczę z powietrza obrus trójkątny, nie wyląduję, natomiast obrus kwadratowy będzie dla mnie znakiem, że wszystko gra. Zgoda?

– Zgoda – powiedział.

– Na wszelki wypadek obok któregoś z markerów przy drodze startowej wykopie pan dół, do którego, zaraz po naszym lądowaniu, zakopie pan

przywiezione sztabki. Wyciągnie je pan z niego w dowolnym, dogodnym momencie.

Facet zgodził się i z tym.

– Aby jednak wykluczyć jakikolwiek nieoczekiwany przypadek, radzę panu nad tym dołem, po jego zasypaniu, rozsypać trochę karbidu.

– A to w jakim celu? – zapytał zdumiony.

– Jesteśmy na wsi – odpowiedziałem. – Jest tu pełno wałęsających się psów, które węszą wokół świeżo rozkopanych miejsc i rozgrzebują je swymi łapami. Rozumie pan? Niech pan sobie wyobrazi, że taki pies przyprowadzi tu swego pana! Jeśli jednak rozsypie pan tu trochę karbidu, nawet policyjny pies nie zechce unieść nad tym miejscem łapy.

Wróciliśmy do Paryża. Stąd poleciąłem do Genewy, aby sprowadzić samolot i pasażera. Wykonaliśmy międzylądowanie w hiszpańskiej Walencji, gdzie spędziliśmy noc. W południe następnego dnia, w mięej, przyjacielskiej atmosferze piliśmy aperitif na tarasie kawiarni „Normandie” w Tangerze.

Monsieur Robert Lapacan znał miasto tylko ze słyszenia. Gdy zapoznałem go z rozgadaną, wielojęzyczną fauną Place de France najpierw go ona rozbawiła, ale niedługo potem napełniła troską:

– Czy nie uważa pan, że powinno się jednak być nieco bardziej dyskretnym?

– Kiedy to jest właśnie najbardziej skuteczny sposób na zachowanie dyskrecji – odpowiedziałem mu. – Dużo się mówi, dużo plotkuje na wszystkie tematy, bo jest na to czas, a czyni się to głośno, bo tu nikt nie ma nic do ukrycia. Mówią się o wszystkim, oczywiście z wyjątkiem własnych interesów. Przecież i tak wszyscy wiedzą, że nie przybył pan tu na spacer, *Monsieur* Lapacan. Ale ma się pan zachowywać tak, jakby to właśnie było pańskim celem – i śmiać się.

Drugiego dnia, gdy *Monsieur* Robert stopniowo się odprężył, zostaliśmy powiadomieni przez bank, że złoto dla nas jest już gotowe. Natychmiast pognałem na lotnisko, zabierając ze sobą Carla, mojego tutejszego pomocnika, mechanika-złotą rączkę.

Sto dwadzieścia kilogramów złota jest to pokaźna masa o sporej

objętości. Sztabki, popakowane w worki po dwadzieścia kilogramów, musiały być ukryte w samolocie i umocowane w sposób bardzo solidny, w zmyślnej konstrukcji z przekładkami z deszczułek, aby uniknąć niebezpieczeństwa, że w czasie lotu w turbulencji lub podczas głębokich zakrętów wyrwą się z mocowania i przebiją ścianę kabiny. Obawiać się tego należało zwłaszcza podczas przelotu nad Pirenejami. Aby zapewnić przebieg lotu w zgodności z planem, jaki został przedłożony władzom kontroli ruchu lotniczego, ale równocześnie zaoszczędzić możliwie dużo minut, wytypowałem na mapie pewną ilość dolin, mogących się w czasie przelotu przydać. Wszystkie były dość wąskie i kręte. Lecąc nimi trzeba było sterować bardzo dokładnie. To była sprawa przesądzająca o wszystkim. Dokładniej mówiąc: karkołomny hazard. Tym bardziej nie wolno było dopuścić do żadnego tańca złotych sztabek.

Carlo był typowym mieszkańcem Tangeru. Urodził się na pokładzie greckiego frachtowca, kiedy ten zawinął do Genui. Jego ojcem był maltański marynarz, matka zaś Włoszką. Władze – w owym czasie reżimu Mussoliniego – odmówiły wpisania dziecka do rejestru urodzeń, uzasadniając to rzekomą trudnością ustalenia jego narodowości. Statek odpłynął w dalszy rejs. Matkę i niemowlaka wysadzono na ląd w Tangerze. Tam żadnych historii nie robiono: Carlo Marcona został przyjęty w poczet obywateli Tangeru. Dziś jest on cieślą okrętowym, mistrzem robót wykonywanych bez używania gwoździ: potrafi połączyć wszystko.

Ponieważ Carlo był zmuszony do porozumiewania się z marynarzami wszelkich narodowości, opracował dla swych potrzeb dziwny żargon, którego słuchanie było ciężkim doświadczeniem nawet dla moich, jakże odpornych, uszu.

– Biznesmen, błękitnoczapnik – powiedział mi pewnego razu.

Po głębszym zastanowieniu zrozumiałem, o co mu chodzi: według Carla *Monsieur Robert Lapacan* służył wcześniej w karnym batalionie w Afryce.

– Skąd to wiesz? – spytałem.

– Z oczu – brzmiała prosta odpowiedź Carla. Po przetłumaczeniu: ktoś go tu rozpoznał.

Zaśmiałem się. A więc tak wygląda *Monsieur* Robert Lapacan, szanowany szwajcarski przedsiębiorca, noszący wyłącznie jedwabne koszule z monogramami Tangerska giełda nie dawała się wyprowadzać w pole takimi oszukańczymi chwytami. Doskonale. Dzięki Ci, Carlo.

Podczas przycinania i dopasowywania deszczułek uważały za swój obowiązek ostrzec mnie raz jeszcze:

– Niech pan nie zapomni odebrać swoją zapłatę jeszcze przed zatrzymaniem silników.

Wystartowaliśmy następnego ranka. Dwie i pół godziny później koła podwozia mojego samolotu dotknęły powierzchni drogi startowej lotniska w Madrycie. Pogoda była idealna *Monsieur* Robert? Tylko spokój. Podczas kontroli oddałem do ostemplowania swoje papiery: plan lotu i manifest celny zawierający adnotację *złoto w tranzycie*. (Poniżej pozostała jedna linijka wolna dla późniejszego dodania słowa *przeladunek*). Po uzupełnieniu paliwa wystartowałem i przyjąłem kurs na Barcelonę; wszystko razem trwało tylko półtorej godziny.

Co jednak dręczyło mojego, tak dyskretnego żołnierza karnego batalionu, że niespokojnie wiercił się na swoim miejscu?

– Toaleta jest z tyłu, małe drzwiczki w końcu kabiny – powiedziałem mu.

– Nie, dziękuję – odpowiedział potrząśnięciem głowy.

A więc, mój elegancki skarbie, skąd ta nerwowość? Przecież w Madrycie nikt cię nie rozpoznał. Dziś wieczór znajdziesz się znów w swojej eleganckiej willi w Lozannie. Za trzy godziny podpiszesz mi czek – albo wysadzę cię w Lyonie. (Jeszcze raz, dziękuję ci, Carlo. Widać, że ten czcigodny przedsiębiorca za żadną cenę nie chce znaleźć się we Francji; im bliżej do lądowania w tym kraju, tym bardziej mrozi mu to krew).

Na horyzoncie pojawiły się szczyty Pirenejów. Barcelonę pozostawiłem z prawej, na godzinie drugiej, i skierowałem się, co chwilę kontrolując mapę, ku wytypowanej wcześniej dolinie. Za godzinę miała mi pokazać urok swoich stoków. Dobra pogoda sprzyjała orientacji, na dolinę trafiłem bez pudła. Rzeczywiście, była piękna – tyle że, ku memu zdumieniu, wąska jak korytarz. Wlot do doliny widziałem dobrze, ale co dalej – nie.

Mocno rozczarowany kontrastem wyglądu doliny na mapie i w rzeczywistości zacząłem ostro wzrosnąć się na pułap samolotu: 15 000 stóp (4 500 metrów). Na tej wysokości samolot coraz słabiej reagował na sterowanie, przy oddychaniu odczuwałem ból w płucach – niestety, Beechcraft nie był wyposażony w instalację tlenową.

Zerknałem na mojego biznesmena. Leżała skulona w fotelu, jego pierś pracowała jak miech kowalski. *Merde!* Przecież chyba ten zahartowany facet teraz mi nie kipnie? Na wszelki wypadek zdecydowałem jednak, że zejdę niżej, w głąb doliny. Miałem bowiem do wyboru: albo lecieć wysoko i bezpiecznie, ale na ziemię przywieźć zwłoki, albo lecieć niżej i ryzykować, że końówką skrzydła zaczepię o skały. Machnałem ręką na bezpieczeństwo i w miejscu, w którym dolina wykonywała łagodny zakręt, zniżyłem się na 10 000 stóp (3 000 metrów). Niemal natychmiast wleciałem w watę snujących się po dolinie postrzępionych chmur!

Co teraz robił pasażer? Był spokojniejszy. No to dobrze.

Rzadko zdarzało mi się, abym poświęcał tyle uwagi sterowaniu co tego dnia.

Z nosem przyklejonym do przedniej szyby kierowałem samolot raz w lewo, raz w prawo, podrywałem go do góry, by za chwilę zanurkować w dół, omijając nagle wynurzające się spoza chmur skały. Teraz to już naprawdę nie miałem czasu, aby ryzykować zerkanie na biednego, zmiętoszonego *Monsieur Roberta*.

Dwa razy byłem niemal pewien, że wylądujemy wśród kozic i z nimi dopiero zejdziemy na dno wąwozu. Kilka razy końówką skrzydła omal nie otarłem się o skały. Śmiertelne pieszczyty – tyle że bez Poli Negri.

Myślę, że chyba nigdy myśl o widoku płaskiego kawałka ziemi nie była mi milsza niż wtedy. W wysokich górach latam zawsze z przyjemnością – ale nie samolotem Beechcraft Bonanza A-36. Piloci mnie zrozumieją.

Wreszcie wylecieliśmy z tej diabelskiej pirenejskiej doliny, przed nami widać było płaskie pola, rzekę i linię kolejową. Nareszcie miałem czas, aby spojrzeć na mapę. Z wcześniejszymi wyliczeniami wszystko zgadzało się co do minuty!

– Za cztery minuty – powiedziałem do *Monsieur Roberta* – jesteśmy na

lotnisku.

Całkiem oklapnięty pasażer w ogóle się nie poruszył i nie dał żadnej odpowiedzi. Stuknął go delikatnie w bok. Nie, nie umarł, żył.

– Lądujemy! – krzyknąłem do niego.

Dopiero to sprawiło, że zaprawiony w bojach żołnierz z karnego batalionu wydał wreszcie z siebie głos. Był tak słaby, że słyszałem go jak ćwierkanie zięby w czasie kanonady.

Zakręt drogi, las. Przeleciałem nad tymi znakami rozpoznawczymi. Po chwili przed samolotem wynurzyła się łąka Camp César, bardziej zielona i piękniejsza niż kiedykolwiek. Obrus miał kształt kwadratu.

Jeszcze tylko jeden ciasny zakręt, aby wyjść prosto na kierunek lądowania pod wiatr. Wypuściłem podwozie, klapy otworzyłem do pozycji lądowania i kilka sekund później zatrzymałem się przed obrusem obu piknikowiczów. Komedia zobowiązuje, a więc w oczekiwaniu na nas urządzili sobie tu rzeczywiście sutą wyżerkę. Ja niestety – choć z wielkim żalem – musiałem się zmusić do rezygnacji z tych uciech ziemsiego życia. Nie mogłem sobie pozwolić na stratę nawet sekundy. Przez otwarte drzwi kabiny zawałałem do obu facetów, którzy wciąż jeszcze oblizywali sobie palce:

– Zostawiamy wam cegły w prezencie!

Szczyciami przeciąłem drut, zwolniłem deszczułkę unieruchamiającą i osłaniającą fracht; pod wpływem silnego uderzenia złożyły się osłony boczne (cieśle okrętowi znali się na swej robocie). Nie upłynęła minuta, gdy wszystkie worki wraz z niepotrzebnymi już deszczułkami wylądowały na trawie. Zamknąłem drzwi kabiny, uruchomiłem silniki i wystartowałem.

Już miałem wciągnąć podwozie, kiedy *Monsieur* Robert chwycił mnie za ramię wołając:

– Zapomniałem jednego worka! Musimy natychmiast zawrócić!

Niewiele myśląc położyłem maszynę w ciasny zakręt. Nie trwało nawet minuty, jak znalazłem się ponownie nad lotniskiem. Ale!

W ułamku sekundy zdałem sobie sprawę, że scena na ziemi uległa zmianie. Z naszymi odbiorcami rozmawali dwaj żandarmi!

Opony kół podwozia dotykały już trawy, kiedy zwiększyłem obroty silników i wciągnąłem klapy; ostro ściągnąłem na siebie drażek, bardziej niż przy poprzednim starcie. *Monsieur* Robert był zielony na twarzy:

– Ktoś nas zdradził, zdradził! – jęczał.

Leciałem zyzakami, aby uniemożliwić żandarmom odczytanie naszych znaków rejestracyjnych. Potem, nurkując do ziemi, schowałem się za las, błogosławioną tarczę ochronną. Gdy dolatywaliśmy do wioski znów poszedłem ostro w górę – wnętrznościom *Monsieur* Roberta nic nie mogłem pomóc! – i wbiłem się w skupisko białych cumulusów, które ostatecznie osłoniły naszą pośpieszną ucieczkę.

Była to jednak katastrofa. Jeszcze jedna.

Powrót, jeszcze tego samego wieczora, do Genewy nie był słodki. Wciąż dręczyło mnie pytanie – kto nam podłożył świnę?

Nieco więcej dowiedziałem się następnego dnia z prasy, która na pierwszych stronach przyniosła informacje pod tytułem: *Aresztowanie dwóch przemytników złota*.

Według danych zawartych w artykule dwóch żandarmów wykonywało rutynowy objazd okolicy; było w ich zwyczaju, że zagładali również na opuszczone lotnisko (o tym nie mieliśmy bladego pojęcia). Zauważyli, że na skraju zazwyczaj wyludnionego lotniska stoi Citroën 15 CV z napędem na przednie koła; potem zauważali naszych piknikowiczów. Ci wyjaśnili im, że zmęczeni długą podróżą postanowili tu, na łące, urządzić sobie posiłek. W tym czasie nadleciał niezidentyfikowany (w tym momencie odetchnąłem z ulgą!) samolot, który podjął próbę wylądowania na lotnisku, lecz zaraz umknął. Dzielni żandarmi – którzy już wcześniej słyszeli dźwięk silników lotniczych – uznali to za rzecz dziwną, w związku z czym przeszukali samochód i znaleźli w nim worki z około stu kilogramami złota. Artykuł kończył się informacją, że śledztwo w tej sprawie jest w toku.

A więc obaj amatorzy własnoręcznie upieczonej gęsi nie ukryli worków, jak to było uzgodnione, w dole wykopanym koło markera! A *Monsieur* Robert zapomniał podzielić się ze mną ostatnim workiem.

Przeklęty pech.

Mając na uwadze toczące się śledztwo Fred uznał za stosowne, abym się przez jakiś czas nie pokazywał w Genewie. W celu zapoznania się z urokiem norweskich fiordów wyjechał również *Monsieur Robert*.

Pływające papierosy

Powróciłem do Tangeru.

Hotel „Ille de France” to nie był „Hilton” – ale był przyjemny, wygodny, panował w nim ruch i spotkać można było wielu interesujących ludzi. Tam starałem się zebrać informacje o ewentualnych międzynarodowych akcjach poszukiwawczych i śledczych, podejmowanych przez władze celne w związku z nieszczęsną aferą w Camp César. Wszystko wskazywało, że sprawa nie wyszła poza Francję. *Monsieur Lapacan* wciąż podziwiał piękno fiordów Norwegii.

Nie znaleziono również mojego samolotu – w prasie był on nazywany tajemniczą dwusilnikową maszyną – wiadomo było jednak, że lepiej się z nim nie afiszować. Sprzedałem go; razem z właścicielem samolot zmienił też znaki rejestracyjne. Ja natomiast kupiłem sobie inny samolot, zarejestrowany i dopuszczony do lotu w Tangerze. W ten sposób stałem się czysty.

Niestety, równie dobrze nie wyglądały sprawy finansowe.

W Tangerze miałem piękną działkę ziemi. Powstał dylemat: mam ją sprzedać, czy raczej zbudować na niej dom, przez co przybierze ona wielokrotnie na wartości? W Tangerze zaczął się właśnie obłędny boom budowlany. Posiadacze fortun zbitych podczas wojny i w pierwszych latach powojennych budowali sobie piękne wille nad morzem. Każdego dnia można było obserwować jak wyrastają nowe rusztowania; piękne posiadłości i domy czynszowe przesłoniły wkrótce dachy starego miasta. W betonowych ścianach błyszczały ogromne kryształowe okna. (Dziś, gdy Tanger znów znalazł się we władzy Maroka, ten ruch budowlany ustął; w mieście widać domy, których budowa od lat zatrzymała się na pierwszej kondygnacji – forsą gdzieś uciekła).

Miałem jeszcze dość pieniędzy, a przede wszystkim kredytu, aby zacząć

się budować. Tak. tylko po co? Czy mam zostać tangerskim filistrem z grubym brzuchem? Mając trzydzieści pięć lat? Janku, na to masz jeszcze czas! Masz trochę czasu, aby poszaleć!

Pomału jednak zacząłem mieć tego swojego przymusowego urlop dość. Wybrałem się więc do Cannes, aby tam spotkać się z Fredem Ebelem. Przedwczesny – pozornie – rentier spacerował po Croisette.

Spytałem go, szczerze zatroskany:

– Czy długo jeszcze będziemy się tak nudzić?

– Drogi Johnny, musimy przeczekać burzę – odparł.

W czasie, gdy w małej knajpce jedliśmy obiad, weszło do niej dwóch facetów z kartonami amerykańskich papierosów pod pachami. Obu nam nasunęło się natychmiast to samo skojarzenie. W porcie, w łagodnych powiewach bryzy, kołysała się cała flota jachtów i małych motorówek.

Po skończeniu posiłku Fred rozparł się w fotelu, zwrócił na mnie swój wzrok i spytał:

– Czy to wszystko przywożą z Tangeru?

– Mówiłem ci już przecież. Znam tam gości, którzy każdego dnia przerzucają całe tony tego towaru. Jak krążą słuchy, sprzedaż idzie najlepiej we Włoszech.

Kiedy Fred zaczynał rozważać jakąś zawikłaną sprawę, jako środek pomagający mu myśleć stosował kawę. Ani kropli alkoholu. Ten stan skupienia, w którym wzrok Freda ciemniał i jakby zapadał w głąb, zwykle nie trwał zbyt długo. Tak było i teraz. Burza myślała się skończyła, nagle powiedział:

– Firmę Airspan musimy zostawić na jakiś czas w spokoju. Dalsze wmanewrowywania przedsiębiorstwa w ryzykowne interesy byłoby idiotyzmem. Przynajmniej przez jakiś czas niech latają wolni od obciążenia naszymi historiami. Zamówienia, jakie mają na przewóz turystów wystarczą na pokrycie ich wydatków. My natomiast zajmiemy się czymś innym, przestawimy się. Mówisz, że interes najlepiej kręci się w Italii?

– Podobno.

– Czy spróbujemy to sprawdzić?

– Zrobione.

Fred wyprostował się, wypił trzecią filiżankę mocnej kawy i powiedział:

– Wyobrażam to sobie tak. Bierzesz samolot i wracasz nim do Tangeru.

Tam wyszukujesz statek, załogę i fracht. Kierownictwo Airspan przekażę Grahamowi Pearsonowi, sam natomiast zajmę się tu finansami. André Chavorasse będzie latać między mną i Tangerem, aby we wszystkich szczegółach zapewnić bezproblemowy przebieg operacji. W razie konieczności będzie on towarzyszyć towarowi aż do naszego odbiorcy we Włoszech. W Genui znam faceta, który zajmuje się upływnianiem amerykańskiego demobilu. Byłoby dobrze, gdyby to właśnie on mógł od nas odbierać towar, spróbuje go odnaleźć. Co o tym myślisz?

– Lecieć oczywiście mogę, ale rozumiem, że aby w Tangerze sprawy załatwić konkretnie, będę musiał czekać na zielone światło od ciebie.

– Tak – odparł Fred.

Jeszcze tego samego wieczora Mario Caruzzi, Tunezyjczyk i kapitan, któremu można było z pełnym zaufaniem powierzyć dowolną jednostkę pływającą – od jednomasztowej łodzi rybackiej do transatlantyckiej „Queen Mary” – potwierdził, że rejsami, przewidywanymi na bezksiążycowe noce, zajmie się ze szczególnym upodobaniem.

W tym samym czasie André Chavorasse kończył właśnie długą kłótnię z pewną praczką, która w Cannes wynajęła mu urlopową garsonierę z widokiem na morze.

– Zapomniała mi pani powiedzieć, *Madame*, że mieszkanie to wcześniej było wynajmowane towarzystwu opieki nad zwierzętami! – krzyczał.

– Co z tego? Po ich odejściu rozpyliliśmy w lokalu cztery funty DDT, *Monsieur!* – odparowała dumna gospodynia.

– Bardzo możliwe, *Madame*, bardzo możliwe. Ale pchły, które przywykły do posilania się w tym miejscu, gdy jeszcze stanowiło ono azyl dla bezpańskich psów, te pchły o tym nie wiedzą! Obyczajów swych nie zmieniły!

– Wyobraź sobie, że miała jeszcze czelność żądać ode mnie odszkodowania w wysokości trzech tysięcy franków! – opowiadał mi André po przylocie do Tangeru.

Później, gdy już odparował złość, opowiedział mi jak stoją sprawy:

– W Cannes zakontraktowałem pewnego Belga, który jest właścicielem pięknego, małego jachtu. Na pokładzie ma zabudowaną bardzo silną ultrakrótkofalową radiostację UKW z fonicznym urządzeniem nadawczym. Jest radiowcem-hobbystą, któremu sprawia ogromną frajdę, jeśli może podsłuchiwać meldunki nadawane w eterze, od wysp Bahama do Arabii Saudyjskiej. Jacht jego to zdemobilizowany MHDL12, który przebudował na super luksusową jednostkę – musisz to zobaczyć! Narzędzie rozkoszy, remedium na samotność. Gość jest rodzajem pajaca, ale niezmiernie sympatycznego. Myślę więc, że wraz ze swoim radiem mógłby być przydatny dla zapewnienia nam niezbędnej łączności. Fred facetowi się już przyjrzał i nie zgłasza zastrzeżeń.

Po drugie, Fred jest obecnie w Genui. Wynik swoich tamtejszych działań przetelefonuje naszemu belgijskiemu maniakowi radiotelefonii, ten zaś przekaże je nam. OK?

Po trzecie, gdy tylko łajba z towarem wyjdzie w morze, wypłynie również nasz Belg, który poda nam informacje, gdzie najprawdopodobniej spodziewać się można obecności pływających i weszących celników.

Po czwarte, ze względu na to, że Belg przez swoje igraszki na falach eteru, jest wszystkim dobrze znany, rozmowy jego z nami i czólnem, które ma naszemu blondynowi udzielić na morzu pomocy, nikogo nie zdziwią.

Jeszcze nie wyszedłem ze zdumienia z powodu ujawnionego przez André Chavorasse'a geniuszu organizacyjnego, kiedy boy hotelu Ille de France powtórzył mi przekazaną przez telefon wiadomość od kapitana Boitarda. Oczekiwali nas w barze „Des Deux Mers” przy plaży Tangeru. Posłaliśmy do niego uliczkami starego miasta.

Bar „Des Deux Mers” był prowadzony przez bardzo z nami zaprzyjaźnionego człowieka, który tylko przyjaciołom zdradzał, że w czasach swej młodości należał w Chicago do współpracowników Ala Capone'a. Aby wynagrodzić to zaufanie, my z naszej strony zdradziliśmy mu, oczywiście pod przysięgą zachowania tajemnicy, że wytwarzamy latające spodki. Gospodarz, elegancki pięćdziesięciolatek, miał wydatny

brzuszek i wypukłość pod lewym rękawem marynarki, nie budzącą wątpliwości, co się pod nią kryje. Wyznał nam, że z szefem urzędu celnego jest w przyjaźni i gotów byłby całą sprawę z nim zaaranżować.

Najbardziej zadziwiające było to, że ten dobry człowiek nigdy nie mylił się, gdy szło o rozdzielanie wiadomości, jakie wpływały do jego skrytki pocztowej, zawsze znajdował właściwego odbiorcę. Ja mu przypadłem do serca, bo zawsze, ilekroć miałem w samolocie wolne miejsce, zabierałem go – całkowicie gratis – do Malagi albo Walencji, gdzie miał do załatwienia nie cierpiące zwłoki sprawy. W rzeczywistości chodziło o to, że miał właśnie ochotę na nową damska-męską przygodę i chciał, po prostu, poderwać nową Cygankę. Lokal jego odwiedzali, przede wszystkim, specjaliści w dziedzinie sprzedaży, zakupu i transportu amerykańskich papierosów.

Boitard był solidnym człowiekiem. Zupełne zaprzeczenie korsarza. Był kapitan Legii Cudzoziemskiej teraz przestawił się na pracę w – jak ją zwano w Tangerze – marynarce handlowej. Słynął z rzadkiej cnoty: punktualności – nigdy się jej nie sprzeniewierzył. W biurze jego, na biurku, stała emaliowana tabliczka z napisem: Louis Boitard – Transakcje Morskie.

Statek, który nam zaoferował, miał wszystkie wymagane prawem dokumenty. Był czysty, silnik miał wypolerowany na wysoki połysk, kadłub w nienagannym stanie, bez jakichkolwiek usterek. Ryzyko było minimalne. Ale też twardsze były warunki: pięćdziesiąt procent. Cóż, za gwarancję trzeba było zapłacić. Na tym człowieku można było jednak polegać.

Boitard kupował i sprzedawał statki, tak jak ja kupowałem i sprzedawałem używane samoloty. Kiedyś jednak, w minionych latach, i ja uczestniczyłem w znakomitym interesie nielotniczym: jacht, który kupiłem za trzy tysiące funtów, sprzedałem w Monte Carlo pewnemu Anglikowi za piętnaście. Przy okazji tej morskiej transakcji nauczyłem się co nieco o podróżowaniu na czymś innym niż latający dywan, opanowałem też sztukę trzymania za wodny ster.

Jednostka, jaką przedstawił nam Boitard, był to stary ścigacz,

przebudowany brytyjski okręt obrony wybrzeża, który dopiero co opuścił stocznię, gdzie przeszedł kurację odmładzającą. Nazywał się „Wild Star”. Jego komory amunicyjne były dostatecznie duże, aby pomieścić dwa tysiące opakowań, zawierających po pięćdziesiąt kartonów amerykańskich papierosów każdy; komory były wodoszczelne i łatwo dostępne, zapewniające możliwość szybkiego przeładunku.

To, co było najpilniejsze, dotyczyło zapewnienia łączności radiowej ścigacza z moim samolotem, lecącym na wysokości 600 metrów. Wybudowanie mojej lotniczej radiostacji pokładowej i przeniesienie jej do jednostki pływającej nie wchodziło w rachubę. Boitard zapewnił jednak, że lódź jego będzie mieć wyposażenie radiowe już następnego ranka. Zostawiłem mu więc pięć tysięcy funtów i razem z Chavorassem pojechałem na lotnisko, aby zapytać o Freda i powiadomić go, że nasze morsko-lotnicze przedsięwzięcie jest gotowe do startu. Belg odpowiedział, że wiadomość natychmiast przekaże, i że zatelefonuje do mnie jeszcze tego samego wieczora około dziesiątej.

Pozostało nam więc tylko załadowanie papierosów. To już nie była domena Boitarda. W barze „Des Deux Mers” dostawców było mnóstwo; wolałem dokonać zakupu u nich niż za pośrednictwem Mario Caruzzisa, mojego tunezyjskiego kapitana. Po czorta było płacić jeszcze dodatkową prowizję? Pamiętajmy, że była to moja pierwsza tego typu eskapada, przy jej załatwianiu wciąż czułem się trochę jak nowicjusz i nie chciałem w żadnym razie dać się wykiwać.

O dziesiątej wieczór ti-ti-ta-ti z radiostacji Belga przekazało mi zaskakującą wiadomość od Freda: mam niezwłocznie spotkać się z nim w Genui. Natychmiast polecieliśmy tam z André. Umówiony przez Freda tak zwany nabywca był zażywnym, uśmiechniętym, ale trochę podejrzranym Lewantyńczykiem.

– Są następujące komplikacje – wyjaśnił mi Fred. – Facet jest gotów zapłacić naszą cenę, ale tylko pod warunkiem, że będzie mógł zaoszczędzić sobie przeładunku na pełnym morzu. Proponuje, abyśmy wynajęli jego ludzi, dwóch marynarzy, którzy zaprowadzą statek do właściwego portu. Co o tym myślisz?

– Mowy nie ma – odpowiedziałem natychmiast. – Po pierwsze, Mario Caruzzi i jego marynarze są już zakontraktowani. Po drugie, facet chce dokonać oszczędności naszym kosztem, bo musielibyśmy jego ludzi przewieźć do Tangeru oraz zapewnić im tam kwaterę i utrzymanie. Po trzecie, kto mi zagwarantuje, że kiedy dostaną statek do ręki, nie skierują go w jakieś niewłaściwe miejsce? A jeśli wpadną w ręce celników? To nasz statek zostanie wtedy skonfiskowany, nie ich. Nie, nie, zostańmy przy przeładunku na morzu. Przecież my też ryzykujemy, czyż nie? A poza tym, co nas obchodzi dokąd on chce fracht dostarczyć. Sprzedajemy towar na morzu, o innym rozwiązaniu nie ma mowy!

Brali mnie diabli, nie mogłem wprost poznać Freda, był tak miękki. Jednak dyskusja z umówionym przez niego nabywcą naprowadziła mnie na pewną myśl: aby naszemu statkowi zapewnić ochronę z powietrza. Na razie jednak nie podzieliłem się nią z nikim.

Następnego ranka doszło do zakończenia dyskusji i ugody z Lewantyńczykiem: towar będzie przejęty na pokład jego szybkiej motorówki na pełnym morzu, piętnaście mil na południe od Savony.

Polecieiśmy z powrotem do Tangeru, wkrótce zaczął się rejs. Morze było spokojne. André Chavorasse zaokrątował się wraz z awansowanym do stopnia admirała Mario Caruzzim i jego mechanikami okrętowymi. Kiedy jednak nasz „Wild Star” zniknął za horyzontem nastąpiło coś dla mnie nieoczekiwanej: znalazłem się nagle na marginesie spraw, zmuszony do nic nie robienia. Statek to obiekt poruszający się bardzo wolno – a ja w samolocie przywykłem do operacji odbywających się szybko. Dwóch dni czekania – co najmniej tyle musiało to trwać – nie musiałem przecież spędzać koniecznie w towarzystwie stałych bywalców kawiarni „Normandie”, grając z nimi w brydża, kanastę czy pokera. Sześć godzin po odpłynięciu „Wild Star” wystartowałem i dla zabicia czasu połączyłem się z powietrza przez radio z Belgiem. Ten żeglował spokojnie na pełnym morzu na wysokości Cannes. Przekazał mi: nic nowego. W pobliżu Balearów przeleciałem nad naszym czółnem, które dziarsko pruło fale. Chavorasse rozpoznał mnie i przyjaźnie pomachał rękoma. Wszystko w porządku. Zapadła noc.

Zdecydowałem, że wyląduję w Cannes. Po pozostawieniu samolotu na lotnisku Mandelieu zatelefonowałem do Freda; w hotelu go nie było. Pozostawiłem więc mu wiadomość wraz z numerem mojego hotelu w Cannes, aby w razie potrzeby mógł mnie złapać telefonicznie. Poszedłem do łóżka i zasnąłłem. O czwartej nad ranem obudził mnie nagły hałas. Trzasnęło otwarte okno, posypała się szyszka. Rozpętała się burza. Natychmiast pomyślałem o naszym statku. Może ta burza jest tylko przejściowa, lokalna? O szóstej rano ogarnął mnie jednak niepokój. W parku hotelu „Grand” nawałnica poszarpała liście palm, po morzy przewalały się bałwany. Szybko zapłaciłem za hotel i pognałem na lotnisko. Po starcie natychmiast zacząłem wywoływać przez radio André Chavorasse'a. Nic, tylko wściekłe trzaski. A niech to cholera! Co za szmelc zabudował nam na pokład Boitard? Wywołałem Belga. Odbiór był znakomity, gość potwierdził, że i on nie może nawiązać łączności ze statkiem.

– Jeśli takie będzie pańskie życzenie – powiedział spokojnie i po przyjacielsku – to po tym rejsie zajmę się pańskim radiem.

– Dziękuję.

Postanowiłem odnaleźć tę naszą papierosową karawelę. Poszukiwanie to przypominało pod pewnymi względami wykonywane podczas wojny loty bojowe nad Morzem Północnym, kiedy to ochranialiśmy brytyjskie konwoje podążające z dostawami do Związku Radzieckiego i usiłowaliśmy wśród fal zauważać nieprzyjacielskie peryskopy. Morze Północne jest nieprzyjemne, to wie każdy, ale nigdy nie sądziłem, że rajskie Morze Śródziemne może być tak do niego podobne. Fale były wzburzone, spienione, szalał sztorm. Musiałem ciężko pracować sterami, aby nie ulec gwałtownym podmuchom, które usiłowały rzucić samolot o wodę.

Wreszcie dostrzegłem nasz były okręt ochrony wybrzeża. Na tle rozszalałego morza wyglądał jak mała skorupka; kołysał się to na lewo, to na prawo, za każdym przechyłem przez pokład przelewały się masy wody. Mój Boże, to nie podobało mi się wcale! Przeleciałem nad „Wild Star” parę razy. Oczywiście, z pokładu już nikt mi nie machał, André

prawdopodobnie miał morską chorobę. Ładnie się zaczynało to nasze pierwsze przedsięwzięcie morsko-lotnicze!

Poleciałem do Genui i tam lądowałem.

– Lewantyńczyk mocno się waha, czy wysłać swój ścigacz na spotkanie z „Wild Star” – powiedział mi Fred. – Sam widzisz, przy takim sztormie.

– Ale przecież nasz statek niedługo tam będzie – powiedziałem. – Widziałem go. Pływał z pewnym opóźnieniem, ale zgodnie z zaplanowanym kursem. O świecie będzie naprzeciw Savony. Co mają wtedy robić?

– Trzeba im wysłać wiadomość, że mają czekać. Rzucić kotwicę i czekać!

- krzyknął bardzo wzburzony Fred.

Przedstawiłem mu jak wygląda sytuacja z radiem na naszym statku, które nie działa. W milczeniu wymieniliśmy spojrzenia pełne niepokoju. Całkiem spokojny był tylko Lewantyńczyk. No tak, wobec groźby utraty wszystkiego staliśmy tylko my, on nie. Czuł się prawdopodobnie szczęśliwy, że nie skorzystaliśmy z oferty wypożyczenia sobie załogi. Święty Kleofasie, błagałem w duchu, ratuj nas z tych tarapatów!

– Jak długo na morzu panuje taki sztorm, nie ma mowy, abym mógł wysłać swój statek – powiedział Lewantyńczyk. – Ale mam jeszcze drugą jednostkę w Cannes. Jeśli w tym czasie morze się trochę uspokoi, zarządzę, aby przeładunek odbył się na nią. W takim jednak przypadku musielibyście panowie przekazać swym ludziom, żeby wzięli kurs na Cannes.

No, oczywiście. Czyżbyś przemówił, święty Kleofasie? Ale przecież nie działa to przeklęte radio! O czym więc mówić?. Fred milczał.

– Biorę mój samolot – powiedziałem – i spróbuję przekazać na „Wild Star”, że mają płynąć w stronę Cannes.

Fred spojrzał na mnie zdumiony. Szepnął do niego:

– Nie martw się. Pomacham skrzydłami.

Ponownie poleciałem nad wciąż wzburzone morze. Godzinę później, wśród wysokich fal, zauważylem nasz statek. Zakräżyłem nad nim, a kiedy upewniłem się, że André i Mario mnie zauważyli, kilka razy przeleciałem nad ich głowami zawsze tym samym kursem 270°, czyli

wschód-zachód, aby wskazać im kierunek w jakim mają sterować. Zrozumieli co chciałem im przekazać i przyjęli kurs zachodni.

Pomyślałem sobie: najwyższy czas. Ta moja krzatanina nad morzem mogła przecież zwrócić uwagę służb ochrony wybrzeża.

W dalszej kolejności poleciąłem nad jacht Belga, wywołałem go przez radio i powiedziałem:

– Proszę pana o pomoc w przekazaniu moim chłopcom wiadomości, że mają zatrzymać się na pełnym morzu naprzeciw Cannes. Ja mogę im wskazać tylko kurs, jakim mają płynąć, ale oczywiście nie punkt, w którym mają się zatrzymać. Jasne?

– Dobrze, zrobię jak pan sobie życzy – odpowiedział Belg – chociaż nie mam zbyt wiele czasu. Muszę już wracać.

– Bardzo dziękuję.

Ten belgijski radiohobbysta to było nasze błogosławieństwo. Mógł przecież już dawno znaleźć sobie bezpieczne schronienie w jakimś spokojnym miejscu w Cannes. Pozdrowiłem go trzykrotnym machnięciem skrzydłami, ale prawdopodobnie przesłania tego nie zrozumiał.

Poleciałem jeszcze raz nad moich żeglarzy, aby pokierować nimi z powietrza. Bohatersko trzymali prawidłowy kurs. Ale wszystko odbywało się straszliwie powoli! Miałem już serdecznie dość morza i floty. Niech żyje moja mateczka, samolot!

Wylądowałem w Mandelieu, całkowicie skonany. W hotelu w Cannes zaczęło się znów czekanie na telefon. Była to sprawa zupełnie mnie wykańczająca, mimo tego, że początkowo podtrzymywały mnie na duchu szklaneczki dubeltowego Scotcha. A wszystko przez to, że papierosy zajmowały zbyt wiele miejsca, aby opłacało się do ich transportu użyć samolotu.

Z Genui zadzwonił Fred:

– Nabywca dotrzymał słowa – powiedział. – Uprosił swojego korespondenta w Cannes zwanego rybakiem, aby ten przyjął towar. Idzie więc już tylko o godziny Ja zostaję tu w celu przypilnowania, żeby facet – po wyładunku towaru – nie zapomniał nam zapłacić. Ty bądź tam na miejscu i powiadom mnie, kiedy paczki zostaną przejęte.

Pod podanym przez Freda adresem znalazłem rybaka i jednocześnie korespondenta kupca z Genui. Był to gość około pięćdziesięcioletni, krępy, o podejrzliwym spojrzeniu. Początkowo sztywny, pomału zmięękł i zapewnił mnie, że z niecierpliwością czeka chwili, kiedy będzie mógł wypłynąć w morze.

– Wyruszam tej nocy – wyjaśnił. – Oczywiście tylko wtedy, gdy morze trochę się uspokoi – zastrzegł.

Zabrał mnie do swego domu na małą przekąskę – tam przemytnik ujawnił się jako miły człowiek, wysoko ceniący życie rodzinne. Syn jego zajmował się naprawianiem sieci, żona przygotowywaniem posiłków, mocno, jak zauważyłem, przyprawianych czosnkiem.

Z tyłu domu, w szopie, na transport czekał cały stos skrzyń i worków. Po posiłku gospodarz załadował je bez pośpiechu na platformę ciężarówki i odjechał do Villefranche. Ponieważ nie miałem nic do roboty, wróciłem do portu, aby odetchnąć trochę morskim powietrzem.

Sztorm nic nie tracił na swej gwałtowności. Co w tej sytuacji mogłem robić? Może sprawdzić, czy Belg wrócił na swoje miejsce kotwiczenia między łodziami kołyszącymi się przy nadbrzeżu? Nie znałem jednak jego jachtu ani numeru łodzi. Nie chciałem ryzykować zadawania pytań na lewo i prawo. Poza tym w żadnej ze stojących w porcie łodzi nie było widać ludzi.

Dujący od morza mistral nie tracił na sile, bez przerwy niósł z sobą potężne czarne chmury. Start w tych warunkach nie miał sensu. Aby cokolwiek widzieć musiałbym lecieć bardzo nisko. A przecież już wielokrotnie tego dnia, gdy tylko z największym trudem udawało mi się utrzymywać samolot na jakiej takiej wysokości mimo działających na niego gwałtownych podmuchów, byłem przekonany, że zażuję kąpieli. Jaką więc korzyść mógł dać nowy lot w tych warunkach?

O czwartej wróciłem do hotelu. Nie zastałem w nim żadnych wiadomości dla siebie. Tym lepiej – miałem już zgryzot powyżej uszu. Ponownie udało się do rybaka.

– Moim zdaniem już niedługo nastąpi zmiana pogody – powiedział, prawdopodobnie bardziej z litości nade mną niż z przekonania. – Wkrótce

zacznie padać. To sprawi, że morze się trochę uspokoi. Przyjrzymy się ponownie sprawie koło północy.

W tym momencie zdałem sobie sprawę, że szopa za domem mojego rozmówcy będzie zbyt mała, aby pomieścić dwa tysiące kartonów papierosów. Powiedziałem mu to. Podrapał się po głowie.

– Hm, nie wiedziałem, że tego jest aż tyle. Tego tylko brakowało!

– Co więc zrobimy z tym towarem, który do szopy się nie zmieści? – zapytałem.

– Powieziemy je do Bułgara – odpowiedział.

Człowiek, o którym mówił, był takim samym Bułgarem jak ja; narodowości tej był może tylko jego ojciec lub dziadek. Ale zamiast po nazwisku zwracano się do niego chętniej jako do Bułgara. Należąca do niego szopa była istotnie dużo większa. Rybak przedstawił mnie i wyjaśnił o co chodzi.

Bułgar przyjrzał mi się uważnie i powiedział:

– Dobrze, *Monsieur*, chętnie panu pomogę. Ale jak długo będzie miało trwać przechowanie towaru?

– Tego dokładnie nie wiem. Myślę, że najwyżej parę dni – odparłem, zerkając na rybaka, który dyskretnie milczał.

– A ile pan mi zapłaci? – ciągnął usłużny Bułgar.

– Ile pan będzie żądać? – brzmiała moja odpowiedź.

– No, jak już powiedziałem, chętnie panu pomogę, *Monsieur*. Za przechowanie całości przez cztery dni – pięćdziesiąt suwerenów. Zgoda?

O cholera! Zaschło mi w gardle. To nie był Bułgar, to był Ormianin! Pięćdziesiąt suwerenów! Wysoko mnie wycenił! Z mojej gęby wywnioskował zapewne, że jestem chłopcem nadzianym twardymi dewizami. Rybak zwijał skręta i nos miał wetknietym w bibułkę. W zaistniałej sytuacji powiniensem skonsultować się z Fredem, ale na to nie miałem czasu; decyzję musiałem podjąć szybko i sam. Udawałem, że dokonuję szybkich obliczeń w głowie. W rzeczywistości powiedziałem sobie: zastanowienie się nad bilansem będzie możliwe, gdy towar będzie na miejscu. Przecież i Bułgar nie będzie zainteresowany długim trzymaniem przemytu u siebie. Pięćdziesięciu suwerenów też przy sobie

nie miałem, musiałem ściągnąć je z Paryża. Spróbujemy rozliczyć te koszty z Lewantyńczykiem z Genui.

– Zgoda – powiedziałem.

Uścisnął dloni, szklaneczka sznapsa. Klamka zapadła. Miałem uczucie, jakbym kroczył przez śliskie błoto. Tego nigdy nie lubiłem. Ci ludzie z basenu Morza Śródziemnego są wprawdzie bardzo szarmanccy – ale przy robieniu interesów dużo bardziej wolę Brytyjczyków. Trzeba było z tej kałuży wydostać się jak najszybciej.

Wróciłem raz jeszcze do hotelu, zatelefonowałem do Freda i opowiedziałem mu całą sprawę z przygotowaniem do składowania towaru.

– Do diabła! – wrzasnął. – Oni chcą nas wykończyć! A ja już myślałem, że telefonujesz po to, aby mi przekazać, że towar dotarł na miejsce. Zamiast tego dowiaduję się, że odparowuje nam dalszych pięćdziesiąt suwerenów! To jedna czwarta tego, co w ten interes włożyliśmy!

(Fred przesadzał. Wiedziałem przecież, że dwa tysiące paczek kosztowało około dwudziestu milionów. Ale pozwoliłem mu się wykrzyczeć). Gdy w pewnej chwili przerwał dla zaczerpnięcia oddechu, zapytałem go spokojnie:

Czy w Genui pogoda się poprawiła? Może lepiej skierować statek do ciebie?

– Nie, oczywiście nie. Pogoda jest dalej świńska – odpowiedział załamany. – Co do tego składowania towaru załatwisz sprawę jak należy. Później zobaczymy, czy z tych pięćdziesięciu suwerenów coś się da odzyskać.

Ledwo odłożyłem słuchawkę, telefon zadzwonił znów. Zgłaszał się portier hotelowy:

– Tu, w recepcji, jest pewien pan, który pyta o pana, *Monsieur Zumbach*. Przez sekundę byłem jak sparaliżowany. Kto miałby mnie tu szukać? Policja? Spokojnie zapytałem:

– Kim jest ten człowiek?

– Jakiś Belg.

Odetchnąłem.

– Zaraz zejdę na dół – odpowiedziałem.

W hallu oczekiwali mnie mężczyzna w wysokich gumowych butach, ubrany w mokry płaszcz przeciwdeszczowy. Miał szczupłą, opaloną na brąz twarz. Przedstawił się: – Jeff Hader. Mam wiadomość od André Chavorasse'a.

Facet był ogromnie sympatyczny, co nie przeszkadzało, że patrzyłem na niego ze zdumieniem.

– Chodźmy, napijmy się czegoś – powiedziałem i pociągnąłem go do baru. Gdy pojawiły się przed nami szklaneczki Scotcha, powiedział:

– Kim jestem, to pan oczywiście wie, prawda? Dopiero co przypłynąłem do portu. Po drodze udało mi się ponownie nawiązać przerwaną łączność z pańskim statkiem. André powiadomił mnie, że wreszcie udało mu się naprawić radiostację. Podał mi pańskie nazwisko i adres hotelu prosząc, abym skontaktował się z panem.

Stałem się czujny. Czy on to wszystko robi dla przyjemności?

– Nie miał pan szczęścia – powiedział z żywym błyskiem w oczach i łagodnym uśmiechem na brązowej, pooranej tysiącem zmarszczek twarzy. – W tym roku równonocne przebiegają bardzo burzliwie.

O, do diabła! O tym nie pomyślał nikt! Nawet nasz admirał, stary lew morski Mario Caruzzi.

– Stanęli na kotwicy i czekają – kontynuował Jeff. – Może chciałby pan sam porozmawiać z André z pokładu mojej łodzi?

Propozycję przyjąłem z wielką ochotą. Dopiliśmy do końca nasze Scotche kiedy przyszedł hotelowy boy i powiedział mi, że jestem proszony do telefonu.

Był to wartownik z lotniska. Ponieważ, jak mówił, pogoda wciąż jest okropna, proponował, aby mój samolot schować do hangaru. Przed zrobieniem tego chciał mieć ode mnie zezwolenie. Jeszcze jeden, który mi dobrze życzył. Dzień zdecydowanie nie był taki zły; jak się okazało w Cannes istnieli nie tylko Bułgarzy i Ormianie. Podziękowałem wartownikowi serdecznie i upoważniłem go do wepchnięcia mojego Beechcrafta do hangaru. Potem pomaszerowałem z Jeffem Baderem do portu.

Jacht Belga spodobał mi się ogromnie. Obszerna, wyłożona mahoniem kabina, skórzane siedzenia i fotele. Brakowało tylko skóry niedźwiedzia na podłodze i białego, marmurowego kominka. Z czasów wojny pamiętałem, że takie łodzie, Motor Harbour Defence Lounges, przeznaczone były do obrony portów od strony morza i do wyławiania z niego tych pilotów, którzy byli zestrzeleni nad kanałem la Manche w pobliżu brytyjskiego brzegu. Tamte MHDL miały gołe, byle jak pomalowane metalowe ściany, które zupełnie nie przypominały tych, jakie zobaczyłem w wytwornym salonie belgijskiego bogacza.

– Kolacji to pan pewnie jeszcze nie jadł? – zapytał Jeff.

– Nie, ale zapraszam pana do knajpy w... – zacząłem.

– Bardzo dziękuję, ale zostawmy to sobie raczej na następny raz – przerwał mi Jeff. – Proponuję małą przekąskę na miejscu, dzięki czemu będzie pan mógł pozostać w stałej łączności z „Wild Star”. Zgoda?

Otworzył drzwi. To, co uważałem za szafę, okazało się kuchnią. Gospodarz postawił patelnię na propanowo-butanowym palniku gazowym i otworzył puszkę konserwy. Przez głowę przemknęła mi myśl, czy przypadkiem, okrężną drogą, przez demonstrowanie swoich szerokich możliwości, Jeff nie deklaruje chęci wstąpienia do naszego interesu?

– Nie sądzę, abym mógł być dla panów użyteczny, chyba że w takich sytuacjach jak wczorajsza i dzisiejsza – usłyszałem od Jeffa, przyrządzającego posiłek w kuchennej niszy. (Dobry chłop chytrze przejrzał moje podejrzliwe myśli).

– W każdym razie jest pan naszym dobrym Samarytaninem, prawdziwym bernardynem – powiedziałem. – Czy pan jest tu często?

– Czyżby André panu nie opowiedział? Na tym przebudowanym okręcie urządziłem sobie dom, aby, na ile jest to możliwe, pożyć trochę przyjemniej niż na lądzie. Moją firmę, zajmującą się produkcją płaszczów deszczowych, przekazałem żonie. Mieszka w Knokke-le-Zoute. Jest przedsiębiorcą całą gębą, wie pan.

Roześmiał się. Na jego ogorzałej twarzy ponownie pokazały się setki zmarszczek.

– Do domu jeżdżę rzadko. Częściej zjawia się tu moja żona, ale czyni to głównie aby wypocząć na słońcu.

– Prawdopodobnie André, kiedy mi o panu opowiadał, również o tych sprawach nie wiedział – rzekłem.

– Bawię się jak mogę, *Monsieur* – powiedział ze śmiechem. – Moją namiętnością zawsze było radio. Kiedy sprawię sobie jacht oceaniczny, urzędzę na jego pokładzie warsztat wytwórczy aparatów o najwyższym stopniu czołości.

Pomogłem gospodarzowi przy nakrywaniu stołu. Na gazie smażyły się frytki, konserwowa pieczeń wieprzowa była już pokrojona w plastry; Jeff otworzył słoik ogórków Skromny posiłek, w sam raz dla dwóch starych kawalerów. Kołysanie się jachtu na falach zupełnie nie przeszkadzało. Jeff wręczył mi klamry do mocowania talerzy i szklanek na stole.

– Pomyślone urządzenie – pochwaliłem. Bez wątpienia klamry mocujące były jego oryginalnym wynalazkiem.

– Czekając, aż ziemniaki nam się usmażą, powiadomię „Wild Star”, że pan tu jest i czeka na wiadomość od nich – powiedział Jeff.

Stosunkowo mała kabina radiowa znajdowała się na końcu wąskiego korytarza; była wyposażona w aparaty krótkofałowe i ultrakrótkofałowe oraz w instalację foniczną. Dwie osoby w kabinie się nie mieściły, pozostałem więc na korytarzu. Jeff nastroił skalę nadajnika i rozpoczął wywoływanie:

– „Wild Star”, 215, wołam was. 215, czy mnie słyszycie? „Bataclan” woła „Wild Star”. 215 zgłoś się.

Przestawił na odbiór. Rozbrzmiały gwizdy i szумy, przez które można było usłyszeć chropowaty głos. Jeff przerwał połączenie, nałożył słuchawki i starannie wyregulował strojenie. Następnie ponownie przeszedł na nadawanie i powtórzył swoje wywołanie. Gdy skończył, przełączył stację na odbiór i czekał – przypominał przy tym pomnik beznamietnej cierpliwości. Nagle jego prawa ręka zaczęła coś bazgrać w notatniku. Przeszedł znów na nadawanie:

– 215, wszystko przyjąłem. Zostań na odbiorze.

Podał mi notatnik. Czytałem: W przybliżeniu dwadzieścia mil w

kierunku południowo-południowo-wschodnim. Na kotwicy. Silnik zatrzymany dla zaoszczędzenia paliwa. Proszę o przeładunek.

Jeff przyglądał mi się pytającym wzrokiem. Odpowiedziałem:

- Statek zjawi się koło północy. Może o pierwszej w nocy.
- Czy macie jakiś szyfr? – zapytał Jeff.
- Nie – przyznałem żałośnie. (Czy ta dupa, nasz admirał, nie mógł tego przewidzieć? To już był szczyt wszystkiego! Pieniłem się ze złości).

Jeff nadał wiadomość, potem przerwał, aby usłyszeć odpowiedź, w końcu znów przeszedł na nadawanie.

– Wszystko zrozumieli – powiedział. – Będą czekać na statek i za to trzeba ich pochwalić – dodał z uśmiechem, ale i zadumą. (Prawdopodobnie miał ochotę dodać: Zabawni są ci przemytnicy-amatorzy).

Słuchając tej niezaszyfrowanej rozmowy, prowadzonej otwartym tekstem, uzmysłowiłem sobie, że przecież każdy jołop ze służby ochrony wybrzeża może w tej chwili zarobić na awans. Zabawy tej nie wolno było dłużej ciągnąć. Z drugiej strony, to właśnie zaszyfrowany tekst mógłby wzbudzić podejrzenia podsłuchujących celników. Czy tak, czy tak, z tą aferą papierosową należało skończyć jak najszybciej. Gadaniny było już dość!

– Czy na falach radia słyszać służbę ochrony wybrzeża? – spytałem Jeffa mimochodem, podczas spożywania zimnej pieczeni wieprzowej z gorącymi frytkami.

– Przy zlej pogodzie dużo mniej niż normalnie – odparł uspokajająco. Miał przy tym taką minę, jak gdyby czuł się tego współwinny.

Czas płynął, fale rytmicznie biły w burty zakotwiczonych jachtów, wiatr wył w olinowaniach masztów sasiadujących z nami łodzi. Wszystko toczyło się strasznie powoli. Jeff przygotował kawę. Zapadłem w jeden z jego miękkich, głębokich foteli. Na zewnątrz sztorm smagał opuszczone molo. Radio Monte Carlo nadawało lekką muzykę i informowało swych drogich, nie wy stawiających nosa poza dom słuchaczy o źle działającym na samopoczucie niskim ciśnieniu atmosferycznym. Cygaro w zębach pomagało mi zachować zewnętrzny spokój, wewnątrz jednak cały

dygotałem. Gdzieś tam niedaleko, zaledwie dwadzieścia mil na południowo-południowy wschód, huśtało się na falach dwadzieścia milionów, czekających na rybaków Lewantyńczyka z Genui! Ja zaś siedziałem tu jak głupi, w fotelu-leniwcu, ze szklanką koniaku w garści!

– Jutro rano – powiedział Jeff – cały pański fracht będzie już na miejscu i odleci pan do słonecznego Tanger u.

Zamruczałem coś w odpowiedzi i spojrzałem na zegarek. Godzina 22.15. Słowa Jeffa były bardzo miłe, ale moja cierpliwość już się wyczerpała. Postanowiłem, że rybaków, którzy będą wyławiać moje miliony, pobudzę trochę do działania. Podziękowałem więc Jeffowi, informując go równocześnie, że ponownie przyjdę trochę później, aby dowiedzieć się ewentualnych nowin.

W pierwszej kolejności pojechałem do hotelu „Grand”. Żadnych wiadomości dla mnie. Pojechałem więc dalej na stare miasto do rybaka.

– Jesteśmy gotowi do wyjścia w morze – powiedział. – Czy może mi pan podać możliwie dokładną pozycję pańskiego statku? Przy takiej pogodzie i w nocy, sam pan rozumie, nie ma czasu na zabawę w chowanego.

Podałem mu pozycję „Wild Star”.

– A jakie mają być sygnały? – zapytał stary.

O, do diabła, sygnały! Nikt o tym nie pomyślał. Belg miał rację, gdy szyderczo się uśmiechał. Naprawdę byliśmy amatorami!

– Dwa światła czerwone, jedno białe i znów dwa czerwone – powiedziałem. - W odpowiedzi będą trzy światła białe.

– Zrobione.

Była jedenasta. Moim wynajętym samochodem pojechaliśmy do portu.

I tam ujrzałem po raz pierwszy pojazd dobrego człowieka. W pierwszej chwili me mogłem uwierzyć oczom. Mój Boże, to nie mogła być prawda! Aby przetransportować nasz towar ta łupina musiałaby obracać co najmniej trzy razy! Przy tak psiej pogodzie nie starczyłoby na to całą nocę!

Rybak domyślił się z mojej miny, co mnie dręczy.

– Możemy przecież wszystko odwołać – zauważył spokojnie. – Tylko że wtedy należałoby też powiadomić Bułgara, żeby na próżno nie jeździł

swoją ciężarówką

Jednym słowem, pułapka! Zachowałem jednak, na pokaz, olimpijski spokój i odparłem:

– Nie. Widzę tylko, że będzie pan musiał odbyć rejs co najmniej dwa razy.

– No cóż – powiedział lekko zaskoczony stary. – Dwa razy. Czy ruszać? Tak jak uzgodniliśmy?

– Naturalnie – potwierdziłem z przekonaniem.

O 23.15 syn starego zwolnił cumy i łódź oddaliła się powoli w ciemność. Ja pojechałem z powrotem do przystani jachtowej.

– Jeff – powiedziałem. – Poprzednio zapomniałem panu podać jakimi znakami ma sygnalizować swą obecność „Wild Star”. Trzeba by to teraz im przekazać.

Jeff, jak zawsze gotów do pomocy, odłożył książkę, którą czytał siedząc wygodnie w fotelu-leniwcu, podniósł się, przeszedł do radiowej niszy, wywołał „Wild Star”, przez chwilę nasłuchiwał odpowiedzi, powtórzył wywołanie raz jeszcze – aż wreszcie uzyskał kontakt z André Chavorasse.

– OK – powiedział. – Teraz już wszystko pójdzie jak z płatka.

Nareszcie! Jasiu, znów na twojej uliczce świeci słońce. Dzielny chłop, ten Jeff, zesłał go chyba sam Pan Bóg, łódź dostarczy towar, ty sam siedzisz sobie w ciepłej kabinie ze szklaneczką świeżej whisky. Dwadzieścia milionów jest wartych nieprzespanej nocy i trochę zimnego potu.

Jeff, z książką w ręku, wyciągnął się na swoim łożu, ja po swojej stronie kajuty zrobiłem to samo. Choć może to brzmieć nieco idiotycznie, ale jeszcze nigdy wcześniej nie czułem się tak zbawiennie odpreżony. Przeczytałem zaledwie parę kartek i zasnąłem.

Krótko po pierwszej w nocy zbudził mnie z drzemki głos Jeffa. Wołał do mnie z kabiny radiowej:

– „Wild Star” melduje, że pierwszy załadunek już się odbył.

– Czy wszystko u nich jest w porządku? – spytałem ucieşzony.

Jeff zaczął ponownie manipulować przy gałkach strojenia. Po chwili zdjął słuchawki i zwracając się do mnie powiedział:

– Na razie tak, ale mówią, że mają dość. Caruzzi powiada, że jeśli do

rana nie zostanie wszystko przeładowane, bierze kurs na Tanger. Koniec.

– Ooo – to byłoby nieprzyjemne.

Otrzymana wiadomość przytłumiła trochę moją radość. Kierując się ku schodkom prowadzącym na pokład powiedziałem:

– Do rychłego zobaczenia, Jeff. Muszę chłopców nieco pogonić.

Padał rzęsisty deszcz, wiatr roznosił jego krople. Pobiegłem do samochodu zaparkowanego na nadbrzeżu i powoli odjechałem do miasta. Rybaka, którego chciałem prosić, aby się trochę pośpieszył, nie znalazłem. Dopiero teraz zdałem sobie sprawę, że przecież właściwie nie znam adresu jego siedziby i składu. Wiedziałem jednak, że muszę podjąć próbę zrobienia czegoś na rzecz naszych tytoniowych Wikingów. Postanowiłem pojechać do Bułgara, ten powinien mnie zaprowadzić do miejsca, gdzie miało nastąpić przejęcie towaru. Gdyby jednak nie chciał tego miejsca ujawnić, mógłby przynajmniej przekazać wiadomość.

Dom mojego zarządcy magazynu był pogrążony w głębokim śnie. Zadzwoniłem. Przez długi czas nie było żadnej odpowiedzi. W końcu drzwi się otwarły i wychyliła się z nich rozczochrana głowa zaspanej kobiety. Spojrzała na mnie podejrzliwie i rzekła:

– Męża nie ma! Proszę przyjść rano!

Zamknięciu drzwi towarzyszył brzęk łańcucha.

Wsiadłem do swego samochodu i czekałem z wyłączonymi światłami. Jeśli Bułgar był jeszcze w domu i wychodziłby dopiero teraz, powiniensem go zobaczyć; mógłbym z nim porozmawiać. Gdyby to nie nastąpiło w ciągu godziny, byłem zdecydowany wrócić – choć z pustymi rękoma – na jacht Jeffa.

Nikt się nie pokazał, ani śladu odjeżdżającej lub przyjeżdżającej ciężarówki. Rozczarowany wróciłem do portu.

Jeff nie spał. Wyglądało na to, że na mnie czekał. Po jego minie natychmiast zorientowałem się, że coś zaszło.

– Coś nie w porządku? – spytałem.

– Z portu wypłynęła w morze łódź straży ochrony wybrzeża – odparł Jeff.

– Dawno temu? – wpadłem mu w słowo.

– Krótko potem, jak pan odjechał, przechwyciłem przypadkowo wiadomość nadaną przez radiostację tej straży. Meldowała ona nietypową wymianę depesz radiowych. Wysuwali przypuszczenie, że być może depesze te dotyczą statków potrzebujących pomocy. Krótko potem usłyszałem jak odpływa łódź.

– Wielki Boże! Trzeba powiadomić „Wild Star”! – powiedziałem.

– To już zrobione – z prostotą powiedział Jeff.

– Wielkie dzięki.

– Mam nadzieję, że pańscy przyjaciele będą wkrótce na pełnym morzu
– zamruczał pod nosem.

– Nie udało mi się odnaleźć mojego człowieka – wyjaśniłem. – Nie było nikogo w domu.

Spojrzenie Jeffa wyrażało niepokój.

– Czy istnieje niebezpieczeństwo, że zostanie pan zidentyfikowany? – spytałem.

Zaśmiał się głośno.

– Martwi się pan o mnie? Mnie nikt nic nie może udowodnić.

Odkorkował butelkę whisky i napełnił dwie szklanki.

– Z lodem, czy bez?

– Z lodem, proszę.

Namyśliłem się.

– Myślę, że byłoby lepiej, żeby mnie nikt nie widział na pańskim statku

– powiedziałem. – Musiałbym czynić sobie ciężkie wyrzuty, gdybym sprowadził panu na kark jakaś inspekcję. Wracam do hotelu. Może zobaczymy się rano w lepszym nastroju.

– Johnny, powtarzam, niech się pan mną nie przejmuje.

Dwadzieścia minut później leżałem w swoim łóżku w hotelu „Grand”. Nie mogłem jednak zmrużyć oka. Po głowie biegało mi zbyt wiele niespokojnych myśli. Od wczoraj wiedziałem już, że my wszyscy, ja, Fred i André, działaliśmy jak początkujący nowicjusze. Byliśmy nimi! Przy każdym kroku trafialiśmy na rzeczy, których nie umieliśmy przewidzieć. Sprawy nie do przewidzenia są jednak tylko dla amatorów, dla nowicjuszy stanowią realne niebezpieczeństwo. My byliśmy takimi

ludźmi – nowicjuszami zaczynającymi zabawę z wkładem dwudziestu milionów!

Nagle obudziłem się. Przerażony. Więc jednak zasnąłłem? Była siódma. Świeciło słońce. Spojrzałem przez okno. Morze było spokojne! Święty Kleofasie!

Szkoda tylko, święty Kleofasie, że wkroczyłeś tak późno! Powinieneś uspokoić fale przed północą!

Sen mnie jednak zmógl. Co się działo w tych godzinach?

Błyskawicznie ogoliłem się, umyłem, ubrałem i pognałem do portu. Wokół jachtu Belga nie było widać nic podejrzanego. Czyżby Jeff jeszcze spał? Przy nadbrzeżu rybackim spostrzegłem łódź mojego rybaka. Tam też nie było widać nic niezwykłego. Wskoczyłem szybko na pokład łajby.

Rybaka na pokładzie nie było, podobnie też jak i jego ciężarówki w pobliżu. W uliczce, przy której miał swoją szopę, dostrzegłem jego syna. Spojrzenie jego było zimne i posępne.

– No? – zapytałem – Jak poszło? Czy towar jest tu? Gdzie jest pański ojciec?

– Ojciec odjechał samochodem.

– Kiedy wróci? Jak przebiegła operacja? – powtórzyłem pytanie, zły na małomówność faceta.

Nagle zdecydował się mówić.

– Bardziej szczegółowo opowie panu ojciec. Musieliszy towar wyrzucić za burzę.

Był to grom z jasnego nieba. Zamurowało mnie. Zanim otrzeźwiałem gość odwrócił się do mnie plecami i odszedł ze zwieszonymi ramionami.

Pomknąłem do Bułgara. Jego też nie było w domu. Żona jego wzbraniała się przed otwarciem mi drzwi szopy.

Wskoczyłem do samochodu i pojechałem na lotnisko. Tam wytoczyłem samolot z hangaru i poleciałem na poszukiwanie „Wild Star” na morzu. Gdy znajdowałem się około dziesięciu mil od brzegu spostrzegłem coś, co zaparło mi dech w piersi: na spokojnej teraz jak lustro powierzchni morza płynąły setki paczek – naszych paczek z kartonami papierosów! W jednym miejscu tworzyły skupiska zwarte, w innych, rozciągniętych

na dwie lub trzy mile, widać było rozproszone tuziny. Widziałem, jak niektóre z paczek powoli tonęły.

Po około dwóch godzinach lotu przechwyciłem wreszcie „Wild Star”. Były okrąg ochrony wybrzeża ciął fale kursem na Tanger. Na pokładzie było widać mechanika. Kilkakrotnie pomachał do mnie zmęczonym ruchem ręki.

Uruchomiłem radio.

– André – spytałem – co się stało? Dlaczego nasze papierosy pływają w morzu?

– Mieliśmy wizytę celników – odpowiedział. – W środku nocy, tuż po pierwszym przeładunku. Od Belga dostaliśmy ostrzeżenie, ale było już za późno. Potem nie mogliśmy już tam zostać, bylibyśmy niczym koza u płota. Ryzykowalibyśmy odholowanie. Admirał zdecydował, że najważniejsze jest bezpieczeństwo jednostki, kazał więc wszystko wyrzucić za burzę i dać drapaka. Wracamy do Tangeru.

Całkowicie zdruzgotany wyłączyłem radio. Miałem dość. Przez krótką chwilę krążyłem jeszcze nad statkiem, następnie wziąłem kurs na Cannes. Po drodze stwierdziłem, że wiele z naszych kartonów wyłowiły przepływające łodzie, ale sporo, robiących wrażenie nietkniętych, pływało dalej, prawdopodobnie dzięki temu, że były szczerle opakowane w nieprzemakalny papier. Zbierało się mi na płacz.

Nie miałem tu już nic do zrobienia. Zdecydowałem, że i ja wrócę do Tangeru. Rzuciwszy ostatnie spojrzenie na dwadzieścia milionów franków, jakie podarowaliśmy francuskiemu cłu, do Francji odwróciłem się ogonem.

Nastecnego dnia przygoda nasza stała się czołowym tematem żartów w prasie. *Nice-Matin* zamieścił artykuł pod tytułem: *Cudowny połów w zatoce Cannes: rój amerykańskich blondynek*.

Trzecia ciężka strata w ciągu sześciu miesięcy! Przy pomocy straconych pieniędzy można by wkrótce założyć National Chase Bank.

Szwajcarska precyzyjna sałata

47 tysięcy funtów Adama Schulmanna, złoto z Camp César i teraz ten ładunek papierosów.

Brak mi było odwagi, aby zliczyć straty. Sto milionów? Dziura w finansach firmy była zawrotna i nasza Company stawała się rzeczywiście coraz bardziej *limited*.

Tydzień po morskiej klęsce naszych nadziei w Cannes i po pośpiesznej sprzedaży „Wild Star”, będącego przedmiotem coraz bardziej kompromitującym, udałem się do Genewy do Freda Ebela. Straty jeszcze nie przeboleliśmy, nie mieliśmy więc i ochoty na sporządzanie bilansu ostatnich przedsięwzięć. Przysłowie wprawdzie mówi, że złote rany nie są śmiertelne, ale ja miałem świadomość, że takimi one są dla Freda.

Spodziewałem się, że będę musiał go pocieszać. Gdy jednak przybyłem do niego demonstrował przynajmniej na pokaz, stoicki spokój. Spacerowaliśmy wzdłuż nadbrzeża Quai de Bergues i rozmawialiśmy o tym i owym, niczym turyści podziwiający widoki.

– Piękna pogoda – powiedział Fred.

Rzeczywiście, słońce prażyło, powierzchnia Lemanu była gładka i błyszcząca jak błękitna satyna. Czyżby pech przemieniał człowieka w poetę?

Fred kroczył powoli ostrożnie stawiając stopy. Zszedł na psy, pomyślałem. Ale nagle odwrócił się ku mnie i powiedział:

– Wszystko przeliczyłem. Zagwarantować wam mogę tylko po stu tysięcy franków miesięcznie. I to nie na dłujo.

Twarz mi się wydłużyła. (Przecież sto tysięcy starych franków mogło wystarczyć zaledwie na pokrycie moich wydatków hotelowych). To pachniało likwidacją.

– I cóż, nie widzisz żadnych możliwości na przyszłość? – spytałem.

– Mój drogi – odparł spokojnie Fred – w Brukseli i w całym basenie Morza Śródziemnego mają na nas oko. Szukają nas reflektorami. Musimy wziąć na wstrzymanie.

– Sądzę, że od tego ducha nie wyzionaemy – odparłem. – Poza tym,

przecież firma Airspan wciąż funkcjonuje?

– W tej chwili jest ona wszystkim, co mamy. I nie jest to właściwa chwila, aby doprowadzić Airspan do kompromitacji – odpowiedział.

– Zwołajmy zatem generalne zgromadzenie właścicieli firmy – zaproponowałem.

Fred milczał zamyślony. Gdy pada wniosek o zwołanie generalnego zgromadzenia oznacza to, że szef firmy ma trudności.

– Każdy z nas ma przecież trochę odłożonej forsy – kontynuowałem – i w związku z tym istnieją dwie możliwości. Albo każdy z nas mówi do widzenia, bardzo dziękuję i zaczyna żyć z posiadanego kapitału, albo uczestniczy jakąś niewielką kwotą w zrzutce dla ponownego stanięcia na nogi.

– O tym też myślałem – zamruczał w końcu Fred. – Musimy się nad tym zastanowić.

Po tych nic nie mówiących słowach rozstaliśmy się.

Następnego ranka Fred jednak do mnie zadzwonił. Głos jego znów nabrął znanego z przeszłości tonu pewności.

– Przemyślałem sprawę. Polecimy do Paryża i tam urządzymy zebranie akcjonariuszy Airspan.

Wewnętrznie ogarnął mnie śmiech. Gdy Fred używał tak uroczystych zwrotów jak „akcjonariusze Airspan” przybierał pozę hiszpańskiego granda, ulegającego gwałtom niesprawiedliwości tego świata.

– No to lecimy – odpowiedziałem.

Wystartowaliśmy o jedenastej. Fred był zadziwiająco małomówny. Po półgodzinie, w czasie której nie odezwał się ani słowem, nie wytrzymałem.

– Do diabła! Obrażoną dziewczę, na ile tylko chcesz, możesz odgrywać wobec celników lub przy brydżu, ale nie wobec mnie! Tu idzie przecież o życie!

Dopiero po tych moich słowach otworzył usta.

– Masz jakiś pomysł? – zapytał.

– W tej chwili, nie – odpowiedziałem ostrożnie. – Ale ty, na ile cię znam, już masz. Nie chcesz się jednak z nim wychylić, bo też nosisz w sobie

poczucie pewnej winy.

- Trzeba się było trzymać zegarków – wymamrotał.
- Ale bez angażowania Airspan – zauważyłem. – Sam powiedziałeś to wczoraj.
- O sposobie i rodzaju transportu nie mówiłem – odparł Fred ze złością. I znów zapadł w swoje ponure milczenie.

Jeszcze tego samego popołudnia rozpoczęłem w biurze Airspan przy Rue Lavoisier rozsyłanie listów do wszystkich naszych siedmiu pilotów, z zaproszeniem do wzięcia udziału w generalnym zgromadzeniu udziałowców firmy.

W pewnej chwili do biura wszedł jeden z nich i mimochodem powiedział:

- W knajpie naprzeciwko siedzi pewien Brytyjczyk, który ma do sprzedania statek. Twierdzi, że jest on w doskonałym stanie, a żąda za niego tylko tysiąc pięćset funtów.

Fred aż podskoczył. I oto na moich oczach nastąpiło jego zmartwychwstanie. Wstał szybko z fotela i razem z pilotem pobiegł na drugą stronę ulicy. Po pięciu minutach wrócił razem z osobnikiem, który chciał sprzedać statek. Człowiek ten nie był jego właścicielem, tylko przyjacielem, czyniącym przysługę – jednym słowem: pośrednikiem. Fred przyciągnął go do biura, abym mógł wyrobić sobie o nim opinię.

– Pięknie, ale jak wygląda ten statek, który sprzedaje pan za jedyne tysiąc pięćset funtów? – spytałem gościa, który nie budził mojego zaufania, gdyż, jak na mój gust, był zbyt powściągliwy w mowie. Nieufność pogłębiała też fakt żądania za statek niezwykle niskiej ceny i to, że ujawnione przez Freda zadziwiające upodobanie do spraw morza, na gościu nie zrobiło żadnego wrażenia.

– Gdzie ten parowiec jest do obejrzenia?

Osobnik podał adres w Londynie i zaprosił nas do kawiarni na małego drinka.

Zatelefonowałem do londyńskiego biura Airspan przy Oxford Street, podałem Bobowi Bettsowi uzyskany adres i poprosiłem, aby sprawdził prawdziwość podanych informacji.

– Zwróć również uwagę, czy przypadkiem transakcja nie ma dotyczyć galeonu z czasów wojny karaibskiej – dodałem.

Najnowsza idea Freda dotyczyła zaopatrywania Wielkiej Brytanii w szwajcarskie zegarki drogą morską. Przy tej operacji Airspan – nasze jedyne zdrowe i cieszące się nienaganną opinią zaplecze – miało nie być angażowane w najmniejszym nawet stopniu. O naszej ostatniej klęsce na Morzu Śródziemnym Fred zdążył już zapomnieć. Ja osobiście nie miałem nic przeciwko temu, by odgrywał on rolę armatora, prosiłem tylko, aby był bardziej rozważny. W tej sytuacji zwołanie generalnego zgromadzenia zostało odłożone. Nie trzeba też było, dla uformowania kapitału zakładowego, sięgać do książeczek oszczędnościowych.

Następnego dnia zatelefonował Bob.

– Widziałem łajbę. Jest trochę wiekowa, ale w zupełnie niezłym stanie. Jest to dawny statek zaopatrzeniowy o wyporności trzystu ton i z napędem węglowym. Jego kapitan, stary marynarz, zapewnia, że może pływać przez Kanał przy każdej pogodzie. Karek, mój szwagier, obejrzał też maszynownię. Są tam, jak powiada, maszyny stare, ale bardzo solidne.

– A jak brzmią warunki przejęcia jednostki na własność? – spytałem.

– Tak jak się umówiono: tysiąc pięćset funtów. Właściciel godzi się na transakcję Croum.

– Croum? A co to takiego? – rzucił Fred.

– To znaczy – na raty. Statek pozostaje jego własnością, dopóki nie zostanie zapłacony w całości – wyjaśnił Bob.

Freda już nic nie mogło powstrzymać.

– Powiedz mu, że statek bierzemy. Zjawiam się jak najszybciej, aby rzecz podpisać – zakończył. Znów był w swoim żywiole.

Owego dnia Fred ponownie zaczął tryskać wewnętrzną energią i ruchliwością. Rzucił się – a my za nim – w wir najbardziej zawiłego interesu w całej naszej historii. W tym momencie, oczywiście, nie mieliśmy jeszcze bladego pojęcia, że takim on będzie, ponieważ dotarło ono do nas dużo później.

Dzień po swoim powrocie z Londynu Fred zaprosił mnie na obiad do restauracji „U Fouqueta”. Tam przedstawił mi swój plan.

– „Merry Mary” – bo tak nazywa się statek – będzie zaopatrywać Wielką Brytanię w sałatę i świeże warzywa.

– Dobry pomysł – zgodziłem się, z pewną dozą ironii. – Brytyjscy zegarmistrze zawsze potrzebowali dużo witamin.

– Słuchaj mnie uważnie – kontynuował Fred – Po pierwsze, naszym portem macierzystym jest Dieppe. Tam zakładam firmę zajmującą się eksportem owoców i świeżych warzyw. Towar kupujemy gdziekolwiek, w halach paryskich lub na wolnym rynku w Normandii, to nie ma znaczenia. Zielenina jest tylko przykrywką, rozumiesz? Pokład statku zniknie pod warzywami. Po drugie, twoje samoloty dostarczają ten towar do Dieppe, razem z zegarkami, które ściągniecie z Genewy. Wiem, wiem, że dla Airspan to ryzyko, ale bardzo małe. Po trzecie, w zasadzie wyładowujemy nasze kosze w porcie londyńskim nawet wtedy, gdy na naszą sałatę nie będziemy mieli prawdziwego odbiorcy. Jeśli będziemy mieć, tym lepiej, ale jeśli nie, to też nie tragedia. Nabywca zegarków otrzyma towar jako dodatek do transakcji. Mówiąc krótko: szwajcarska precyzyjna sałata! Jeśli jednak nabywca zegarków tej sałaty nie zechce, to w drodze powrotnej wyrzucimy ją do morza. Zegarki jednak cło ominą. Poza tym może jeszcze coś uda się przewozić z Londynu? Co o tym myślisz?

– Wszystko to da się zrobić. Jedyny problem stanowi to – odparłem – że niezbędna będzie niezwykle precyzyjna synchronizacja w czasie tych wszystkich przedsięwzięć. Jeśli idzie o pasażerów, jacy mają być zabierani z Londynu lub Paryża do Zuriku lub Genewy, i dokonywany po ich przybyciu przeładunek zegarków, to się da zrobić. Ale, o ile dobrze zrozumiałem, zgrać to wszystko trzeba z dostawą rzodkiewek. Wiesz, równie dobrze jak ja, że taksówki powietrzne nie mogą latać puste. Takimi durniami to celnicy nie są. Gdy zobaczą nas, że latamy bez pasażerów, natychmiast zaczną węszyć i powstanie niebezpieczeństwo, że pewnego dnia zegarki znajdą. Ale teraz zjedzmy te smażone pstrągi, dyskutować możemy potem.

Nalegałem z naciskiem na szczegółowe omówienie planu Freda, bo doświadczenie nauczyło mnie, żeby nie ufać zbytnio jego spontanicznym

pomysłom i próbować odnajdywać w nich słabe punkty. Kontynuowałem więc:

– Dla uniknięcia podejrzeń celników, gdy nie znajdziemy na każdy lot klientów płatnych, będziemy musieli zabierać jednego lub więcej pseudopasażerów. Wiesz przecież, że podniesie nam to koszty.

Fred gniewnie milczał.

Wypiłem moją szklankę chablis i powiedziałem:

– Aby zatem nasz Airspan nie nęcił celników, tak jak padlina muchy, w sytuacji gdy nie będziemy mieli klientów, towar będziemy przewozić samochodami, a nie samolotami.

Fred w milczeniu przytaknął. Zajął się podaną mu właśnie chrupiącą perliczką. Nie protestował, gdy kontynuowałem:

– Jest coś jeszcze. Ewentualnego fałszywego pasażera możemy na przykład brać na pokład w Zuriku, a wysadzać w Genewie, albo na odwrót. Zawsze zmniejszy nam to wydatki. Na dalszy lot zapiszemy jednego pasażera oraz ładunek świeżych warzyw, do zabrania w Lyonie. Wtedy wszystko będzie wiarygodne. Ale nawet stosując ten trik, przemiennie trzeba będzie stosować samochód i samolot.

Fredowi taka skala możliwości spodobała się bardzo. Dwa dni później pojechaliśmy do Dieppe.

"Merry Mary" była rzeczywiście dobrą, starą balią; zobaczyłem ją, kiedy dla nas skończyła swój pierwszy próbny rejs. Fred i Graham Pearson wykorzystali go aby przy tej okazji przetransportować kilka kilogramów platyny i trzysta złotych suwerenów, pilnie potrzebnych dla ożywienia wtórnego rynku w Paryżu. Nasza Wesoła Mary robiła tak pobożne wrażenie, że doprawdy trzeba było być głęboko perwersyjnym, aby podejrzewać ją, że swe wydatne biodra udostępni przemytnikom. Szczególne wrażenie na podziwiających robiła „Merry Mary” kłębami dymu buchającymi niewinnie z jej krótkiego komina. Poza tym w tłoku panującym w porcie nie wyróżniała się niczym szczególnym.

W przeciwnieństwie do statku, przedsiębiorstwo Société des fruits et légumes française było spartaczone w sposób niemal komiczny. Nawet dziecko mogło zauważyc, że pachnie ono przemytem. Fred po prostu

wynajął szopę na tyłach podwórza zapełnionego śmierdzącymi, starymi warzywami.

– Tę stajnię Augiasza należałoby przynajmniej wyczyścić – wyjaśniałem – aby lepiej wyglądał wiszący przy wejściu napis magazyn. Nie można przecież pokazywać każdemu, że jest dla ciebie całkowicie obojętne, czy towar jest świeży - przecież to natychmiast ujawni, że z eksportem nie masz nic wspólnego.

Nie ulegało wątpliwości: kamuflaż musiał być wiarygodny. Tymczasem Fred, w swym pośpiesznym dążeniu do ponownego znalezienia się w wirze interesów, zupełnie nie liczył się z tak oczywistym faktem, że także i handel owocami i warzywami wymaga fachowej wiedzy i kwalifikowanego personelu. Ale dla prowadzenia uczciwych interesów brakowało mu po prostu talentu.

– Twoja firma, Société des Fruits et Legumes Française, musi funkcjonować na poważnie – wyjaśniałem mu. – Księgowość musi być bez zarzutu, prowadzona ściśle według zasad obowiązujących w eksporcie, dysponującą nadającymi się do kontroli fakturami dostawców i tak dalej. To nie jest tak proste, jak ci się wydaje.

Fred oczywiście wyczuwał, że mam rację, ale złościło go to tym bardziej.

– No, dobrze, więc załatw to dla mnie, wiesz przecież lepiej niż ja, jak to zrobić.

– Ja też o tych sprawach nie mam pojęcia – odparłem – ale właśnie dlatego nie chcę, żeby znów rzadziły nami przypadki.

Co miałem robić? Wróciłem do Paryża i zaprosiłem na obiad Daniela Morabeau. Był to dzielny młodzieniec, którego zatrudniliśmy w biurze Airspan na Rue Lavoisier po zorientowaniu się, że rosnący zakres interesów uczynił konieczną obecność w firmie osoby księgowego. Daniel okazał się bardzo przydatny i zręczny. Matka jego była dozorcynią w domu sąsiadującym z biurem. Zapewnił nam w nim schowek, w którym mogliśmy przechowywać różne paczki, nie nadające się do pozostawiania na lotnisku Toussus-le-Noble na noc, rozdzielającą dwa przeładunki; zabieranie paczek do biura Airspan mogłoby mieć niepożądane następstwa. Sam Daniel – bardzo dyskretnie, nawet bez formalnego

wtajemniczenia – miał w ten sposób wgląd we wszystkie nasze sprawy.

– Danielu – powiedziałem mu, gdy zabieraliśmy się do ostryg – potrzebujemy kogoś, kto w Dieppe zajmuje się owocami i warzywami.

– Dopiero teraz na to pan wpadł? – powiedział, szczerząc zęby.

– Co masz na myśli? – spytałem zdumiony.

– No przecież – rzekł swym szyderczym paryskim tonem – aby zamaskować statek, nie wystarczy tylko zakup czosnku i sałaty.

– A co, według ciebie, należałoby jeszcze zrobić? – spytałem z rosnącym zainteresowaniem.

Daniel napełnił sobie szklankę anjou i wyjaśnił mi:

– *Monsieur* Johnny, mój ojciec był księgowym. Wiele razy widziałem, jak wieczorami w domu fryzował księgi swojego szefa. A była to zupełnie duża firma, nazwy nie wspomnę, bo nic panu ona nie powie. Sprzedawała do Ameryki kapelusze. W pana przypadku sytuacja jest podobna, a równocześnie nie podobna.

– Jaki rodzaj księgowości masz teraz na myśli?

– A więc, *Monsieur* Johnny, jeśli wypożyczycy mi pan Georges Rossiego, możemy we dwójkę stworzyć coś prima. Jestem bowiem zdania, że Société des Fruits et Legumes Française musi być przedsiębiorstwem bez zarzutu. Wcale nie trzeba, żeby było duże. Nie, nie, ma to być zupełnie mała firma, zaczynająca powoli prawie z niczego. Załadunek tylko niekiedy, przecież nie jesteśmy takim gigantem jak Messagieres Maritimes, nieprawdaż? Ale właśnie dlatego wszystko musi grać tip top, księgi handlowe muszą być prowadzone wzorowo. Ponieważ jednak ja mam tu na miejscu mnóstwo pracy z Airspan, nie będę w stanie rozdzielić się między Paryż i Dieppe i dlatego proszę o wypożyczenie mi Rossiego. Zajmowałby się załatwianiem spraw biurowych w Dieppe według moich wskazań i pod moim kierownictwem.

Georges Rossi był młodzieńcem z Paryża, który pracował u nas jako goniec. Pomagał nam czasami w Toussus-le-Noble, gdy przeładunki wymagały pośpiechu. Jakoś trudno mi było wyobrazić go sobie za biurkiem, dostojnie porządkującego faktury i wnoszącego liczby do ksiąg.

– Wie pan – kontynuował Daniel – Rossi, choć może na to nie wygląda,

ma łeb na karku. Na niego i na nim może pan polegać. Kasa będzie się zgadzać, bo przecież musi.

Zabawni byli ci chłopcy! Dobrze dbają o swój awans; będą tupać, spierać się z taksówkarzami, walczyć z wszystkimi wokół, a wszystko po to, aby zgadzała się kasa, bo tylko wtedy będą mogli rozciągnąć nad „Merry Mary” welon niewinności, niczym nad panną młodą. Daniel powoli żuł swój stek, spokojnie czekając na moją odpowiedź.

– W porządku – odpowiedziałem. – Jutro rano jedziecie, ty i Rossi, ze mną do Dieppe. Prawdopodobnie pojedzie z nami też *Monsieur Ebel*. Razem z Georgesem przyjrzycie się sprawie i potem powiecie mi, czy się włączacie i na jakich warunkach. Zgoda?

– OK – odparł Daniel z prostotą. – Dziś jeszcze pójdę do jednego z mych kumpli, który tu, w Halach, pracuje w handlu owocowo-warzywnym. Ten mnie ostatecznie oświeci.

Widok, jaki następnego dnia oczekiwali nas w Dieppe był żałosny: na pokładzie „Merry Mary” kłębił się stos koszy ze starymi, już zupełnie zszarzałymi kalafiorami. Marek, szwagier Boba Bettsa, mój stary kolega ze szkoły pilotów w Polsce, teraz główny mechanik naszego statku, pokazał mi to ze wstrętem.

– Słuchaj, Janku, przecież to jest kryminal. Ten towar, który Fred kupił na rynku po zniżonej cenie, natychmiast ściągnie ci na głowę cło. Najwidoczniej jest on przekonany, że na maskowaniu jego szmuglu można robić oszczędności. Ja się z tego wyłączam! Wracam do Anglia, jest to mój ostatni rejs na tej pływającej sławojce!

Gotowało się we mnie ze złości. Daniel Morabeau i Georges Rossi byli zdruzgotani.

– Można by to podarować tutejszym kurom – wyraził swe zdanie Rossi, przesuwając czubkiem buta kosz po śliskim pokładzie.

– Gdzie jest Fred? – spytałem Janka.

– Starego wilka morskiego i jego brytyjskich marynarzy zaprosił na posiłek do eleganckiej restauracji. Odjechali Buickiem.

Tego tylko brakowało! W najbardziej eleganckim kabriolecie Freda! Aby tylko nie rzucić się nikomu w oczy, nieprawda? Przecież tego faceta

trzeba by ukatrupić! Za co? Ano za to, że wyobraził sobie z góry, że „Merry Mary” już w czasie pierwszej podróży przewiezie dwa kilogramy platyny i trzysta suwerenów bez najmniejszych problemów, że wszystko przebiegnie jak po maśle, i że nie trzeba będzie nawet czyścić pokładu po załadunku zgniłych warzyw!

Po południu, w moim pokoju w hotelu, w obecności Marka, Daniela i Georges'a, zrobiłem Fredowi taką scenę, że mu poszło w pięty. Oświadczyłem mu jasno i wyraźnie:

– Mam już zupełnie dość twoich głupot i twojego kapuścianego sknerstwa! Od dziś o twoje kalafiory i szparagi martwić się będą Daniel i Georges. Ty ograniczysz się tylko do kupowania towaru w Szwajcarii – to jest w końcu rzecz najważniejsza. Inaczej zabieram swoje zabawki i szanownej firmie mówię cześć!

– Przecież nie będziemy się rujnować karmiąc ryby czosnkiem i rzodkiewkami! – zaprotestował Fred.

– A właśnie, że tak! Czy nie rozumiesz, Fred, że to są wydatki na nasz szyld? Wyjaśniam ci to po raz ostatni. To nas nie rujnuje – ale przez twoją głupotę, wyrażoną zakupem zgniłych warzyw, narażamy się na niebezpieczeństwo, że nas wszystkich złapią!

– Zresztą piękne, świeże warzywa można w Londynie sprzedać bez problemu. – ostrożnie dorzucił Georges Rossi, który do tej pory stał nieśmiało w kącie. – Ja w każdym razie mogę się o to postarać, naturalnie bez zbytecznej straty czasu.

Fred w końcu skapitulował. Zgodził się na moje warunki, Rossi otrzymał wszystkie pełnomocnictwa do prowadzenia w Dieppe operacji maskujących. Aby nas przekonać, że Wielki Człowiek do nikogo nie czuje urazy, Fred zaprosił nas na kolację do dobrej normandzkiej oberży, którą odkrył ostatnio dziesięć kilometrów od miasta. Później pozostawiliśmy Rossiego i Marka z angielskimi marynarzami w Dieppe, a sami wróciliśmy do Paryża. Stamtąd André Chavorasse zabrał Freda do Zurichu w celu przejęcia tam ładunku zegarków.

Tydzień później mały lot okrężny wykonałem sam: najpierw zabrałem dwóch regularnych pasażerów z Paryża do Genewy, potem przejąłem trzy

tysiące zegarków, i wreszcie wykonałem międzylądowanie w Lyonie, aby załadować tam dwieście kilogramów pomidorów i cukinii. Wszystko to zostało wyładowane na lotnisku aeroklubu w pobliżu Dieppe.

Daniel Morabeau często przybywał do Dieppe, aby pomagać Georges'owi w prowadzeniu księgowości i informować go o planowanych na najbliższą przyszłość dostawach. Z kolei Rossi pojawiał się na krótko w biurze na Rue Lavoisier między kolejnymi rejsami „Merry Mary” do Wielkiej Brytanii. Ze swymi obowiązkami radził sobie bardzo dobrze, zawsze miał załatwione punktualnie wszystkie niezbędne pieczętki celne w dokumentach, jak i dokumentację bankowca.

W kwietniu 1951 nasz okręt flagowy wykonał pięć transportów w obie strony.

– Wygląda na to – triumfował Fred – że znów jesteśmy na fali. Widzisz, ten mój pomysł wcale nie był głupi.

Freda trzeba było brać takim, jaki był; bardziej genialnego biznesmena niż on ziemia wcześniej nie nosiła.

Dyrektorem w Londynie był Bob. Informował on naszych klientów, uwzględniając przypływy i odpływy, o terminach przybycia „Merry Mary”, tak aby byli obecni na czas. Informował nas dokładnie o przesyłkach zwrotnych, opłacał rachunki za węgiel i dokonywał wypłat załodze. Magazyn w Dieppe był napełniany i opróżniany w ciągu dwudziestu czterech godzin. Kopie rachunków, które należało uregulować, Rossi wysyłał do Daniela. Ponieważ w sprawie autentycznego handlu warzywami – zysk który dzielony był ze starym wilkiem morskim i jego marynarzami – nie wymagaliśmy przedkładania nam żadnych rachunków, było oczywiste, że Rossi nalicza przy tym należną sobie prowizję. Krótko mówiąc, wszystko przebiegało zgodnie z planem i wszyscy byli zadowoleni.

Istniało tylko jedno niebezpieczeństwo: że złoty sukces nas uśpi.

– Wiesz, Fred – powiedział krótko przed szóstym rejsem „Merry Mary” – to wożenie zegarków pod koszami z sałatą wiecznie trwać nie może.

– Wiem, wiem – odpowiedział lekceważąc. – Jeszcze tylko kilka

podróży, potem interes zwijamy i koncentrujemy się wyłącznie na lotniczej działalności Airspan i jak najbardziej normalnym transporcie.

Jednak już następnego dnia Fred, jak gdyby zapominając o elementarnej ostrożności, dał się ponieść emocjom.

– Szlag by to trafił, zapomniałem przekazać Rossi'emu paczuszkę z trzystu zegarkami. Musimy przesunąć wyjście statku w morze. Niech na mnie czekają, zaraz wrócę.

Chciałem go powstrzymać.

– Fred, to tylko trzysta zegarków, przecież szkoda sobie tym zawracać głowę. Statek i bez tego jest dostatecznie obciążony.

Nic nie można było zrobić. Gdy szło o pieniędze Fred był nienasycony. Kazał powiadomić Daniela o tym, że wkrótce przybywa, wskoczył do swego Buicka, samochodu zbyt pięknego jak na Dieppe, i pognał do miasta.

W mniej niż dwadzieścia cztery godziny później byliśmy zrujnowani.

Aby móc powiadomić Boba Bettса o czasie przybycia „Merry Mary”, Daniel, jak zwykle, zatelefonował do Dieppe i zapytał, kiedy statek wypłynął w morze. Rossiego nie zastał, w domu była tylko jego gospodyn. Nie mogąc jeszcze złapać tchu z wrażenia, przekazała mu, że panowie z cła zrewidowali cały dom. Natychmiast mnie zaalarmował – ja zaś, bez zwłoki, wysłałem do Dieppe naszego adwokata. Po swoim powrocie opowiedział szczegółowo, jak doszło do całego nieszczęścia.

Tego dnia po porcie wałęsał się cywilny funkcjonariusz celny. Wydało mu się nieco dziwne zachowanie pewnego bardzo eleganckiego pana, który w pewnej chwili wyskoczył ze śnieżnobiałego samochodu amerykańskiego – nie wyłączając nawet radia – i ruszył biegem na taras pobliskiej knajpy, gdzie siedzieli popijający aperitif marynarze. W ręku trzymał walizeczkę, którą przekazał jednemu z obecnych. W tym momencie celnikowi przypomniało się, że przed dwoma godzinami odłożone zostało wypłynięcie z portu „Merry Mary” z ładunkiem sałaty i poziomek. Według niego było to trochę dziwne: załoga nie wykorzystała przypływu, opóźnienie nie sprzyjało też świeżeści sałaty i poziomek. I oto nagle wszystko uległo zmianie po zjawieniu się człowieka z walizeczką.

Teraz wszystkim zaczęło się spieszyć.

Pół godziny później na „Merry Mary” odbyła się rewizja. Oczywiście, niemal natychmiast pod zielonym przykryciem znaleziono zegarki. Do czasu zapłacenia grzywny kończącej postępowanie celne – załoga i Rossi zostali zaaresztowani. Statek skonfiskowano.

Rozmiary katastrofy poznałem dopiero kilka dni później, kiedy razem z adwokatem udaliśmy się do ministerstwa finansów, aby tam podjąć negocjacje w sprawie wysokości kary: osiemdziesiąt milionów franków!

Był to ostateczny nokaut.

Sprzedaliśmy wszystkie samoloty Airspan. Oczywiście za bardzo niską cenę. Wyskroballiśmy wszystkie nasze zasoby. Po zawarciu ugody z dyrekcją służb celnych zapłaciliśmy sześćdziesiąt milionów. Zwolniliśmy angielskiego kapitana, jego marynarzy i Rossiego. Nienasycona żądza Freda kosztowała nas bardzo drogo.

Jeśli pominąć moją działkę w Tangerze i pewne oszczędności w Szwajcarii, byłem biedniejszy niż w końcu roku 1946 – czyli wtedy, kiedy schowałem do szafy mój piękny mundur podpułkownika RAF. Teraz nie miałem nawet samolotu.

Marokańska penicylina

Rok wcześniej Fred Ebel przedstawił mi w Genewie pana André Spirsa; sprzedałem mu wówczas, dla jego prywatnego użytku, samolot Beechcraft Bonanza. Pierwszym pilotem Spirsa był wypożyczony przez nas Graham Pearson.

Spirsz był człowiekiem o fascynującej osobowości: dystyngowany, bardzo przyjazny, niezmiernie inteligentny – i szczodry. Znano go we wszystkich nocnych lokalach i najdroższych restauracjach wybrzeża. Gdy tylko się w którymś z nich pokazał, natychmiast z powitaniem przychodzili: szef kelnerów i właściciel lokalu; zapewniali wówczas najlepsze przyjęcie. Obok pana Spirsa Fred wyglądał jak ubogi krewny; wiedział o tym dobrze i dlatego, z obawy przed wpadnięciem w – kompleks niższości, raczej unikał jego towarzystwa.

Nasze nieszczęście w Dieppe zaprowadziło mnie znów do Genewy. Pana Spirsa spotkałem przypadkowo w pewnym barze. Z doniesień prasowych wiedział on o rewizji na naszym statku, nie miał jednak pojęcia o tym, że sprawa ta zakończyła definitywne biznesowe kontakty między panami Fredem Ebelem i Jeanem Zumbachem. Zaprosił mnie serdecznie do stołu, ale widać było, że powstrzymuje się od próby zaspokojenia swej nienasyconej ciekawości. Zapytał mnie tylko, czy dysponowałbym czasem, aby zająć się jego samolotem. Wtedy nie miał żadnego pilota. Ponieważ nie miałem nic lepszego do roboty, z radością przyjąłem jego ofertę.

– Proszę więc pana o pokazanie się w moim biurze jutro rano – zakończył rozmowę *Monsieur André*. – Podpisze pan kontrakt z EFISA.

EFISA – Etudes Fiduciaires Intercotiales S. A. – było to poważne genewskie przedsiębiorstwo. André Spirsz był jego prezesem i generalnym dyrektorem.

Kontrakt był sprawą poważną, to znaczy dobrze płatną – ale trudno powiedzieć, aby był dla mnie zbyt interesujący. Jedno tylko było pewne: po raz pierwszy od sześciu lat miałem stałą posadę. W pierwszym tygodniu pracy w EFISA moje obowiązki jako pilota obejmowały tylko dwie pozycje. Po pierwsze – gruntowne sprawdzenie Bonanzy, wykonanie jej oblotu i doprowadzenie do gotowości do startu, po drugie zaś – transport wyrobów cukierniczych z Genewy do Cannes, gdzie *Monsieur André* wynajmował luksusową willę i urządzał w niej przyjęcia. Przelot Alp z kremowymi tortami na pokładzie, z ominięciem stref burzowych i turbulencji, która mogłaby zniszczyć misterne dekoracje tych słodkich dzieł, wymagał niezwykłej techniki pilotażu.

Nie zawsze jednak sprawy w biurach EFISA miały taki księżycowy charakter. Nie wszyscy klienci *Monsieur André* byli zadowoleni z załatwianych przez niego transakcji finansowych.

Pewnego ranka, kiedy sekretarka pojechała do miasta, aby zamówić tam bukiet kwiatów dla żony ważnego klienta z Holandii, szef zwrócił się do mnie, abym otworzył drzwi biura i zajął się, prosząc go o odrobinę cierpliwości, klientem, który właśnie zapowiedział telefonicznie swoje

nadejście.

Zaledwie uchyliłem nieco drzwi, gdy wpadł w nie, jak burza, facet z oliwkową twarzą zdradzającą mieszkańców Ameryki Południowej. Nie zważając na moje protesty, ruszył w stronę gabinetu pana Spirszsa. Warczał przy tym:

– Jeśli nie odda mi moich pieniędzy, zabiję go, zakatrupię z zimną krwią! Jeśli nie dostanę mojej forsy, zamorduję jak psa! -I z kieszeni wyciągnął rewolwer.

Poczuwszy się zaimprovizowanym ochroniarzem szefa chciałem już rzucić się na intruza, aby go rozbroić, kiedy powstrzymał mnie spokojny głos pana Spirszsa. Powiedział on:

– *Monsieur* John, czy zechciałby pan być tak dobry i podać nam dwie porcje whisky?

Gdy po chwili wkraczałem do gabinetu szefa z tacą, na której pobrzenikały szklanki, butelki i pojemnik z lodem, agresor już żadnych gróźb nie wygłaszał.

Pan Spirsz, na którym nie robiła żadnego wrażenia broń trzymana przez przybysza na kolana, przemierzał swój gabinet w tą i z powrotem i mówił, mówił łagodnie, ale i zdecydowanie, mówił nie przerywając nawet na sekundę. Wymieniał nazwy miejscowości i osób, cytował liczby, ilustrując je wymownymi gestami rąk, zaglądał do notatek na swym biurku, przerzucał sterty papierów, co jakiś czas pociągał dostarczony przeze mnie napój – i kontynuował swój monolog. Latynos słuchał z otwartymi ustami, w pewnej chwili wlał do gardła pierwszą szklankę whisky. Natychmiast mu ją napełniłem znów. Mnie też zaparła dech elokwencja i przytomność umysłu szefa. W tym momencie zjawiła się sekretarka.

– Och, *Mademoiselle* Edwige! Nareszcie pani jest! – zawała pan Spirsz, jak gdyby wszystko zależało właśnie od obecności młodej, ładnej i eleganckiej damy. – Zechce pani przynieść akta firmy COMACO. I czy pani już przygotowała pokwitowanie na nazwisko *Monsieur* Antonio del Mores?

Tymi słowami i promiennym uśmiechem szef skończył swój potok

wymowy. Szeroko uśmiechał się też zachwycony Latynos. Rewolweru widać już nie było, zniknął w teczce.

Dziesięć minut później drzwi gabinetu *Monsieur André* otworzyły się. Szef, trzymając gościa pod pachę, odprowadził aż do wyjścia. Przed rozstaniem obaj czule poklepali się po plecach.

Na biurku pana Spirsa chłopaczyna pozostawił następny czek – na ponad pięćdziesiąt tysięcy dolarów!

Pan Spirsz już się więcej nie uśmiechał, był jak poprzednio nieporuszony, wsunął czek do swej aktówki i powiedział:

– No cóż, teraz czas, abyśmy coś zjedli.

Tak właśnie załatwiał sprawy. Latynos nie tylko, że nie otrzymał zwrotu swoich pieniędzy, ale zainwestował jeszcze następne, gdyż *Monsieur André* przekonał go do przedsięwzięcia, które miało przynieść mu bogactwo.

W restauracji *Monsieur André* spokojnie zamówił smażone rybki prosto z morza, do tego butelkę Arbois, i dopiero wtedy odezwał się ze śmiechem:

– Mój drogi Johnny, zanim znów nam przeszkodzi jakiś szalony chłopiec, chciałbym pogadać z panem o interesach. Idzie o zakup penicyliny w Tangerze. Czy chciałby się pan tym zająć?

– Z pewnością. I z przyjemnością.

– Zatem wspaniale. Kiedy po posiłku będziemy pić kawę, dołączy do nas pewien dżentelmen. Objaśni panu szczegóły sprawy. Jest on tutejszym przedstawicielem nabywcy i specjalizuje się w handlu produktami farmaceutycznymi.

Szczegółami pan Spirsz się nie zajmował. Zainteresowany był tylko sprawami finansowymi. Po wypiciu kawy i koniaku pozostawił mnie samego z panem Müllerem, wspomnianym wcześniej specjalistą od farmaceutyków.

– Mój klient – zaczął – jest szefem handlowej misji Czechosłowacji w Szwajcarii. Kraj jego potrzebuje penicyliny. Jednak, jak pan wie, znajdujemy się w środku zimnej wojny, a produkt ten figuruje na amerykańskiej liście embarga, a tym samym i na czarnej liście wszystkich krajów NATO. Ale pan zapewne wie również, że w Tangerze penicylina

jest praktycznie do nabycia bez ograniczeń?

– Wiem. Idzie więc o bardzo prostą transakcję handlową? Czy pan Spirsz ma w Tangerze zapewniony wystarczający kredyt, aby pokryć koszty zakupu tranzytowego?

Monsieur Muller zaśmiał się.

– Niestety, tak całkiem proste to nie jest. W przeciwnym razie nie zarobiliśmy ani feniga. Rozumie pan?

Czy ja rozumiem? Dobre sobie! A więc szło o zaoszczędzenie opłat celnych.

Trzy dni później startowałem z Genewy. Kabina Beechcrafta EFISA była aż po sufit wypełniona kartonami ze szwajcarskimi wyrobami farmaceutycznymi, przeznaczonymi dla nabywcy w Tangerze. W towarzyszących towarowi dokumentach nie było jednak wspomniane ani słowem, że są to medykamenty wybrakowane – mówiąc bardziej precyzyjnie takie, których termin ważności miał upływać w najbliższym czasie.

W Tangerze klient usunął z kartonów szwajcarskie specyfiki i zastąpił je amerykańską penicyliną, przeznaczoną dla Maroka; zamianę zamaskował pozostawieniem na wierzchu w każdym kartonie jednej warstwy medykamentów ze Szwajcarii tych, które wkrótce miały stracić ważność. W ten sposób opakowanie kartonów zachowało nienagannie oryginalny wygląd. Na dokumentach przewozowych naniesiona została uwaga: *Odmowa przyjęcia towaru. Zwrot do nadawcy.*

Z ładunkiem, który wyglądał identycznie jak w chwili mojego odlotu, wróciłem do Genewy. Dla postronnego obserwatora wykonałem daremny lot. Daremny to on jednak nie był – prowizja EFISA za tę operację wyniosła okrągłe sto tysięcy szwajcarskich franków. W krótkim czasie przeprowadziłem jeszcze dwie podobnie zaaranżowane podróże. Czechosłowacja otrzymała potrzebną jej penicylinę, zaś moje konto bankowe – porządky, mieszczański wygląd.

Więcej akrobacji lotniczej wymagały operacje, w których mieliśmy do czynienia z marokańskimi dirhamami. Problemem nie była sama wymiana tej waluty w naszym banku w Tangerze, ale sposób zbierania

worków z nią z różnych ustronnych gniazd na terenie kraju.

Wszystko zaczęło się od tego, że pan Spirsz od pewnego czasu zaczął się bardzo interesować wahaniem kursu dirhamów. Doszedł do wniosku, że trzeba kupić w Maroku, za dolary, ale oczywiście po kursie niższym od oficjalnego, kilka milionów dirhamów. Zakup ten był o tyle łatwy do zrealizowania, że wielu kupców w Casablance było bardzo radych mogąc pozbyć się tych swoich pieniędzy, które były brudne, a więc nie kwalifikujące się do wywozu. Natomiast za otrzymane za nie dolary mogli przed nosem swych władz importować piękne, drogie towary. Po drugie, banki w Tangerze skupywały te dirhamy, choć też nie po oficjalnym kursie, ale po wyższym niż możliwy do uzyskania w Casablance, a to zapewniało zysk co najmniej piętnastoprocentowy. Istotą więc operacji finansów równoległych było: wykorzystywanie obniżki kursu, korzystanie z jego wzrostu, zgarnianie zysku, obniżanie, zawyżanie, zgarnianie. Przy pomocy uzyskiwanych w ten sposób dirhamów banki tangerskie mogły znacznie taniej finansować marokański import.

Gdy się obraca wielkimi kwotami, opłaca się w sprawę wkładać nie tylko wysiłek, ale i latać kosiakiem. Tylko w ten bowiem sposób – z lotu tuż nad ziemią, wykonywanym zazwyczaj o świcie w odludnym miejscu – możliwe było przejmowanie dirhamów.

Triku z przechwytywaniem woreczków meldunkowych nauczyłem się jeszcze w Polsce, gdy służyłem w piechocie. Bardziej ściśle: podpatrzyłem wtedy, jak robią to piloci, którym tej umiejętności bardzo zazdrościłem. Polskie oddziały armii lądowej nie miały zbyt wiele sprzętu łączności radiowej. Aby temu brakowi zaradzić stosowano metodę przekazywania meldunków za pomocą lotnictwa. W odległości około dwudziestu metrów, w płaskim terenie, wbijano w ziemię dwa słupki; między nimi rozpinano sznur, na którym zawieszano woreczek z wiadomością. Woreczek był przechwytywany przez nisko lecącego lotnika, który dostarczał go do sztabu generalnego. Aby usprawiedliwić żołnierzom brak nowoczesnego wyposażenia, wyjaśniano, że ta prymitywna technika została wynaleziona, aby w razie wojny wróg nie mógł podsłuchiwać łączności radiowej!

W Tangerze o tym wojennym fortelu opowiedziałem memu przyjacielowi Philippe'owi Tonterlinowi, byłemu marynarzowi jednego ze statków pływających pod banderą Szwajcarii.

Po dwu dniach treningu, jaki odbyłem na terenach posiadłości zaprzyjaźnionego z *Monsieur Spirszem* tangerskiego bankiera, Philippe był bliski choroby morskiej. W czasie operacji leżał w otwartej komorze bagażnika, przez zasłaniające mu pół twarzy motocyklowe gogle widział tylko przemykającą pod samolotem kamienistą powierzchnię ziemi i zbliżające się w szalonym tempie do samolotu dwa słupy z wiszącym między nimi workiem. Za pomocą stalowego haka musiał ten worek złapać; aby mu to umożliwić, samolot zbliżał się do słupków na zmniejszonej prędkości, w konfiguracji prawie jak do lądowania, z klapami wychylonymi do połowy i wypuszczonym podwoziem. Był to manewr z pogranicza akrobacji, ale był to jedyny trik, jakiego wówczas jeszcze nie znali marokańscy celnicy. Aby podczas treningu stworzyć dla Philippe'a zachętę, do worka, jaki przechwytywał, wkładałem flaszkę Scotch. Gdy złapał worek bezbłędnie, zdobycz należała do niego. Gdyby w worku była woda mineralna postępy z pewnością byłyby wolniejsze.

Korespondent pana Spirsa w Casablance pracował bardzo pilnie. Tydzień po wypróbowaniu metody przejmowania ładunków napisał krótki i prosty list handlowy; liczby, jakie znajdowały się w fikcyjnym zamówieniu, określały geograficzne położenie słupków i worków. Rzeczywiście, krótko przed wschodem słońca w zaznaczonych na mapie punktach zauważyliśmy dwa białe, wznoszące się wysoko nad pustynią słupy. Choć była to nasza pierwsza ekspedycja tego typu, Philippe sześć milionów dirhamów przechwycił po mistrzowsku. Na wszelki wypadek przeszukałem okolicę – bez efektu. Najmniejszego śladu choćby jednego burnusa. Allach był rzeczywiście wielki.

Podczas lotu powrotnego coś mi jednak nie dawało spokoju. W dwa dni później, kiedy startowałem do drugiej kosiakowej operacji, niepokój mój jeszcze się wz mógl. Ale worek wisiał jak należy, dokładnie w środku między słupami. Kiedy Philippe przechwycił go bez problemu i po chwili zjawił się z workiem w kabinie dokonałem dokładnej obserwacji nieba,

jak również prawie niewidocznych w porannej mgle ścieżek wydeptanych przez kozice. Nic. Żadnego śladu jakiekolwiek obserwacji z powietrza, żadnej obecności łowców przemytników, ani w powietrzu. ani na ziemi. Bardzo mnie to zdziwiło.

Granica była bardzo blisko. Przelecieliśmy ją w dziesięć minut później, przyjęliśmy kurs na Atlantyk, a następnie w stronę Tangeru. W ciągu całego lotu nie zauważaliśmy nic podejrzaneego. Również w banku wszystko przebiegło całkowicie normalnie. Nikt się nie dziwił, że wpłacamy tak wielką ilość waluty, zabronionej do wywozu z kraju. Pan Spirsz wrócił do Genewy; pozostawił mi tylko piękny czek i wiadomość, że operacje mam kontynuować aż do odwołania.

Kilka dni później urzędujący w Casablance korespondent napisał kolejny list. Ponieważ – jak pisał – jego zamówienie (tylu a tylu) sztuk towaru po (takiej a takiej) cenie; liczby te odnosiły się do współrzędnych pierwszego lotu – nie zostało przyjęte, zapytuje, czy mogłoby być zaakceptowane zamówienie innych towarów w ilości (nowych tylu a tylu) sztuk w cenie (liczba). Nasza odpowiedź ograniczyła się do potwierdzenia otrzymania pytań i obietnicy ich bardziej szczegółowego rozpatrzenia.

W ten sposób ja i Philippe jeszcze dwukrotnie przejmowaliśmy na pustyni ładunki dirhamów, choć w nowych, podanych w ostatnim liście miejscach. Zmiana ta wskazywała, że trzeba się mieć na ostrożności. Mój niepokój nie był więc nieusprawiedliwiony. To pustkowie, tajemnicze odludzie, któremu nie można było ufać (bo chyba dlatego korespondent zmieniał miejsca odbioru towaru), cała ta pustynia nakazywała mieć oczy stale szeroko otwarte. Nie wolno było pozwolić zaskoczyć się, narazić na przykrości i dać zaatakować, ani z ziemi, ani z powietrza. Ale znów nie zdarzyło się nic. Pełny sukces.

W kawiarni „Normandie” spotykaliśmy ludzi, do których docierały szeptane plotki o naszej działalności i opinie, że dopisuje nam szczęście; musieliśmy je dementować i dawać wymijające wyjaśnienia. Nie pomagało, wciąż zasypywali nas lawiną najbardziej fantastycznych pomysłów i rad. Odprężony czułem się tylko w „Café des Deux Mers”, gdzie można było swobodnie pohulać pod ojcowskim okiem gospodarza,

ekstwarzysza Ala Capone'a.

Po raz pierwszy w życiu odczuwałem, że tym, co mi psuje radość zabawy, jest prosty strach. W żaden sposób nie umiałem swych obaw przenieść na Philippe'a. A starałem się mu wytlumaczyć:

– Zrozum, kochany, jeśli w ciągu dwóch lat ma się czterokrotnie pecha i cztery razy przeżywa ciężkie klęski, to nachodzą niekiedy na człowieka straszne myśli.

W odróżnieniu ode mnie Philippe nie miał żadnych złych przeczuczeń, promieniał zadowoleniem i szczęściem. Wysokie czeki przyprawiały mu skrzydeł. Tymczasem ja po prostu się bałem nadejścia trzeciego listu od korespondenta w Casablance. Trwanie szczęścia po takiej porcji pecha – to nie mogło być prawdą!

Gdy pewnego ranka, po całonocnej hulance ze stałymi bywalcami „Café des Deux Mers”, powróciłem do hotelu „Île de France”, w skrytce znalazłem wiadomość.

A więc, jednak! Krach!

Ale nie, to tylko był liścik od pana Spirsa z dobrą radą – abym wziął urlop!

W Tangerze było zbyt gorąco, więc poleciłem z powrotem do Genewy.

Pan Spirsz wypożyczył na kilka dni swój samolot przyjacielowi z Fryburga. Ten do płatowca zaprosił wesołe towarzystwo hulaków. Lot miał być jednym z elementów zabawy, ale pas okazał się za krótki. Start skończył się w szpitalu - a Beechcraft, w kawałkach, został zdeponowany na cmentarzysku samochodów.

Moje piękne narzędzie pracy zmieniło się w kupę złomu.

Nabrałem nagle ochoty, aby pożyć trochę jak spokojny mieszczanin. Stan mojego konta na takie marzenie pozwalał. Przygoda to przecież nie tylko fikanie koziołków. Poza tym miałem po dziurki w nosie mieszkania w hotelach. Od chwili opuszczenia rodzinnego domu w Polsce, a więc od więcej niż dziesięciu lat, żyłem nieustannie z jedną nogą opartą na ziemi, z drugą zaś uniesioną w powietrzu. Teraz zapragnąłem obie mieć oparte o twardy grunt. Zatęskniłem za mieszkaniem w pięknej dzielnicy. Zacząłem marzyć o godnej pozycji w świecie biznesu.

Muzyka pop i whisky á gogo

Pewnego ranka przeczytałem w gazecie krótką wiadomość, że u stóp lodowca w Alpach Sabaudzkich odnaleziono – martwego – niejakiego Freda Ebela, kupca. Jak podano, w towarzystwie dwóch przewodników. Był on uczestnikiem górskiej wyprawy do Białej Doliny – Vallée Blanche – czyli w kierunku Wioch. Fred alpinistą! Mogłoby to być powodem do śmiechu – ale teraz było raczej do płaczu.

W Genewie od wspólnych przyjaciół dowiedziałem się prawdziwego przebiegu zdarzeń. Fred był poszukiwany przez władze celne, w związku z czym postanowił zbiec do Włoch. Wiedział jednak, że na każdym przejściu granicznym znajduje się wystawiony przez prześladowców list gończy z jego danymi, wymyślił więc górską metodę umknięcia pogoni. Aie że był wspinaczem o znikomym raczej doświadczeniu, więc wynajął do pomocy dwóch nieszczęśliwych przewodników z Chamonix. Zabrał ich ze sobą na tamten świat.

Głęboko zgnębiony tak tragicznym końcem człowieka, który mimo wszystko był przecież moim przyjacielem, wróciłem do Paryża. André Chavorassse zatrudnił się jako drugi pilot w prywatnych liniach lotniczych (wiele lat później miałem się z nim raz jeszcze spotkać w Afryce Północnej), natomiast Bob Betts i Graham Pearson powrócili do Wielkiej Brytanii, gdzie otworzyli szkołę pilotów-amatorów. Jeden z moich polskich współtowarzyszy walk w czasie wojny w Wielkiej Brytanii wrócił tam również i był instruktorem w szkole jeździeckiej.

Nigdy nie rozumiałem, jak można organizować sobie tak zwane spokojne wakacje. Po dwu dniach spędzonych na plaży w Bretanii byłem zanudzony na śmierć. Zatrudniłem się więc jako dyrektor fabryki w Chartres, zajmującej się produkcją ręczników kąpielowych i innych artykułów służących higienie.

Stanowiska tego nie znalazłem, oczywiście, w kolumnie ogłoszeń drobnych. Wszystko zaczęło się od tego, że jeden z moich starych kumpli, którego spotkałem przypadkowo w kasynie w Dinan, opowiedział mi, że kupił niedawno w Niemczech patent; dzięki zastrzeżonej w nim

technologii można było wytwarzać piękne ręczniki kąpielowe – i to tanio. Rozglądał się za kimś, kto jako dyrektor mógłby sprawować nadzór nad budową i uruchomieniem fabryki, a później nad produkcją. Dobry Samarytanin chciał wprzegnać mnie do porządnego kieratu. No dobrze, niech będzie.

W Chartres pozostawałem ponad rok. Najpierw na terenie budowy, później zaś wśród maszyn, robotnic i kolorowych kwiatów, jakie niewidoczna czarodziejska ręka drukowała na kilometrach śnieżnobiałych ręczników. Na szczęście zatrudnieni w fabryce inżynierowie znali się na robocie znacznie lepiej niż ja. Poza tym miasto leżało zupełnie blisko Paryża, mogłem więc do niego często jeździć i rozglądać się za sprawami odpowiadającymi mi lepiej ze względu na zainteresowania i uzdolnienia – i bardziej intratnymi. Bo wprawdzie nasze ręczniki, płaszcz, prześcieradła i kapcie kąpielowe były rzeczywiście bardzo piękne, ale mój stosunek do nich był wprost proporcjonalny do poziomu posiadanej przez mnie, bardzo wątpliwej, fachowej wiedzy o przemyśle.

Z początkiem 1955 spotkałem Jamesa Mallory'ego, dawnego konkurenta na polu latających taksówek. Wahałem się właśnie, czy nie pójść do kina na Champs-Elysées, kiedy poczułem klepnięcie w plecy. Wypiliśmy po szklaneczce, kolejkę powtórzyliśmy i wtedy zaproponował mi otwarcie dyskoteki. W USA lokale tego typu od jakiegoś czasu robiły furorę; za sprzedaż płyt tanecznych płynął też strumień whisky. James był udziałowcem w dużym sklepie samoobsługowym, którego przestronna piwnica – jak sądził – mogłaby się wspaniale nadawać na tego typu lokal, w którym młodzi ludzie godzinami słuchaliby swych idoli, przy okazji popijając.

– Im piwnica bardziej mroczna, im gorzej przewietrzana, im bardziej zadymiona, tym bardziej się tym szczawikom podoba – objaśnił mi James.
– Rozumiesz coś z tego? Ja nie, ale to stwierdzony fakt, a więc musimy się z nim pogodzić. Sprawa musi zagrać!

– No dobrze, ale przecież wiesz, że ja tkwię po uszy w kąpielowych ręcznikach – odparłem. – Mam poza tym świadomość, że w Paryżu

piwnice z muzyką, wprawdzie graną przez orkiestry, istniały od niepamiętnych czasów. Czy przyjmą się tu dyskoteki pokaże czas.

W rzeczywistości do proponowanej działalności nadmiernie się nie paliłem, bo była ona dla mnie równie obca jak wytwarzanie artykułów kąpielowych. Było mi bardzo trudno zdecydować się na zainwestowanie oszczędności w nieznaną branżę.

Pomimo wahań ostatecznie otworzyłem razem z Jamesem bar-dyskotekę o nazwie „Club Saint-Florentin”.

Patrząc na interes z punktu widzenia czysto handlowego, klientela nasza była pierwszej klasy. Ludzie ci pochodzili z lepszych dzielnic, zachowywali się dość poprawnie, a jedyną ich wadą było to, że dużo bardziej woleli prowadzić między sobą spory niż coś konsumować. Mimo to przedsięwzięcie było niewątpliwym sukcesem. I byłby to sukces pełny, gdyby nie to, że jak muchy do miodu zaczęli ściągać liczni przyjaciele. Ludzie ci, okrężną drogą, wykorzystując łatwości Jamesa, stali się po jakimś czasie współudziałowcami firmy. Mój Boże, cóż to był z nich za sejmik! Ledwo gość włożył w interes swoje dwa grosze, a już wydawało mu się, że ma prawo weta. Kiedy James zauważył swój błąd i dostrzegł, że w firmie ster przejmują współudziałowcy, był wściekły. Męczarnia moja z ogłuszającą kakafonią, nieustannymi kłótniami i nigdy nie zgadzającymi się rachunkami trwała dwa lata.

W końcu 1956 nadarzyła się okazja, którą musiałem wykorzystać. Za pośrednictwem Paula Rocheya, również byłego lotnika, poznałem pana Maurice'a Bataille'a, właściciela firmy Potel et Chabot, utrzymującej w Paryżu sieć najbardziej znanych sklepów delikatesowych. Zamierzał właśnie otworzyć restaurację przy placu Etoile. Zaproponowałem mu, aby w świetnie się do tego nadającej piwnicy urządził dyskotekę. W ten sposób, nawet bez większych finansowych strat, przeniosłem się z „Saint-Florentin” do „Club de l'Etoile”, aby tam upowszechniać tak zwaną muzykę whisky. Otworzyłem lokal na początku 1957. Interes okazał się od początku sukcesem – i to przebojowym. Przeniosła się do mnie nawet część klienteli „Saint-Florentin”. Widocznie mnie i Jamesowi było pisane być konkurentami nie tylko w powietrzu, ale i na ziemi.

Przedsięwzięcie kwitło i przynosiło zadowolenie – ale nie Maurice'owi Bataille'mu, który doszedł do wniosku, że zarabiam zbyt wiele. Prawdopodobnie rzuciło mu się w oczy, że talię moją zaczął stopniowo zaokrągląć brzuszek.

– Tracisz pomału swą piękną sylwetkę lotnika – powiedział kiedyś po przyjacielsku.

– Istotnie – odparłem – zawód, który wykonuję u ciebie, jest bardzo niebezpieczny. Zarywam noce i muszę pić zbyt wiele. Grozi mi marskość wątroby i otyłość. Powinienem otrzymywać dodatkowe odszkodowanie za pracę w szkodliwych warunkach, które umożliwiłyby mi leczenie,

W tym samym czasie otworzyłem przy ulicy Quentin-Bauchart własną restaurację.

W ten sposób koło prawie się zamknęło. Moi klienci i przyjaciele, po zjedzeniu posiłku u mnie, resztę wieczoru mogli spędzić w „Club de l'Etoile”.

Aby powstrzymać tycie znalazłem chińskiego masażystę, który otrzymał zadanie przywrócenia moim mięśniom ich dawnej sprawności. Co jakiś czas opuszczałem moją hałaśliwą piwnicę i odbywałem krótkie spacery na świeżym powietrzu. Wynajmowałem też samolot turystyczny i podziwiałem z powietrza wspaniałe wieże kościołów w Poitiers, Angouleme, Périgueux i innych malowniczych miejscowościach. Potem znów zanurzałem się w noc, muzykę pop i strumienie whisky – życie rujnujące siły.

Martyrologia ta trwała cztery lata. Aż do pewnego grudniowego wieczora roku 1961, kiedy zadzwonił do mnie nieznajomy człowiek.

– Hallo? Czy pan Johnny Zumbach?

– Przy aparacie.

– Nasz wspólny przyjaciel, pan Pierre Follorey, powiedział mi, że nadal nie stracił pan zamiłowania do przygód i nie miał by nic przeciw temu, żeby znów zacząć latać. Czy to prawda?

– Prawda – powiedziałem. – Ale kim pan jest?

– Wkrótce pana odwiedzę.

I odwiesił słuchawkę.

Pierre Follorey? Kiedyś spotkałem go przypadkowo na Champs-Elysées, ale nie widziałem go od miesięcy. Czego ode mnie mogą chcieć? Ciekawość została zaspokojona po dwóch tygodniach, bezpośrednio po Świętach Bożego Narodzenia i Nowym Roku.

KSIEGA PIĄTA

Latające straszydło

Afrykański prezydent w Genewie

Tajemniczy partner do interesów przybył do mojej restauracji wieczorem 4 stycznia 1962 w towarzystwie Pierre'a Folloreya. Nazywał się Renaud Desners i był, podobnie jak ja, pilotem-weteranem wojny; przybywał z Indochin, gdzie w ciągu ostatnich trzech lat prowadził lotnicze przedsiębiorstwo taksówkowe. Rozmowa zaczęła się, co było naturalne, od lotnictwa. Ja byłem oczywiście zainteresowany szczegółami proponowanej oferty, ale ku mojemu zaskoczeniu rozmówca do pytania postawionego mi przez telefon nie nawiązał ani słowem. Gawędziliśmy o tym i owym – i nic więcej. Gdy wraz z Pierre'em opuścił lokal, pomyślałem sobie – facet przybył tu wyłącznie na zwiady. Odchodząc powiedział:

– Pokażę się u pana za kilka dni.

Zachodziłem w głowę kim był. Człowiekiem przygotowującym jakieś plany? A może naciągaczem szukającym partnera do mętnego interesu? Co miało znaczyć pytanie, czy znam Afrykę i czy byłbym chętny do pracy tam? Nie powiedziałem – nie. Odparł na to:

– No to cóż, zobaczymy.
– Co zobaczymy?

Choć jednak wypróchniliśmy butelkę dobrego trunku, na moje pytanie nie otrzymałem jasnej odpowiedzi. Po bytności faceta, poza okrągłym śladem na stole po kieliszku, nic nie zostało.

W dwa dni później Renaud pokazał się znów, tym razem w towarzystwie jakiegoś Szwajcara, który przedstawiając się wymamrotał pod nosem niezrozumiałe nazwisko.

– Sprawy przybierają konkretny kształt – powiedział. – Musi pan pojechać do Genewy.
– To się da zrobić – odparłem. – Tylko po co?

– Aby spotkać się z panem Moise Czombé, prezydentem Katangi – wyjaśnił Renaud. – Chyba pan o nim słyszał?

Byłem przygotowany na wszystko, tylko nie na to. Odpowiedziałem więc lekko zdumiony:

– Wiem o nim tyle, ile można przeczytać w gazetach. O czym mam z nim rozmawiać?

– O lotnictwie – odpowiedział Szwajcar.

– O lotnictwie? To bardzo szeroka tematyka. O co chodzi konkretnie?

– O utworzenie nowego towarzystwa lotniczego, zadaniem którego byłoby dostarczanie samolotów do Elisabethville. Wynagrodzenie wynosi trzy tysiące dolarów miesięcznie – wyjaśnił Renaud. – Więcej o sprawie na razie powiedzieć panu nie mogę. Musi to być przedyskutowane z prezydentem w Genewie.

– A na kiedy jest ta dyskusja przewidziana? – spytałem, będąc sprawą coraz bardziej zainteresowany.

– Wkrótce pana o tym powiadomię – zamknął rozmowę Renaud.

Owego wieczoru było to wszystko. Trochę się dziwiłem tajemniczości, jaką gość przykładał do tak prozaicznej sprawy, jak utworzenie w Afryce towarzystwa lotniczego. W czasie rozmowy, bo przecież gadanie na próżno nie miało sensu, wspomniałem nawet o tym, że byłem już dwukrotnie współwłaścicielem lotniczego przedsiębiorstwa taksówkowego; sądziłem, że skłoni go to do zdradzenia czegoś więcej o projekcie. Nic z tego. Zacząłem podejrzewać, że albo chodzi o coś nadzwyczajnego, albo gość puszcza bańki mydlane. Postanowiłem czekać cierpliwie. W tym czasie byłem zdecydowany nadal sprzedawać swoje steki z frytkami.

Nagle, następnego ranka, alarm! Wciąż jeszcze półśniący usłyszałem w słuchawce czysty głos Renauda Desnersa informujący mnie, że muszę wyjechać jeszcze tego samego dnia. Rozmowa z prezydentem Czombé wyznaczona została na godzinę dziesiątą 8 stycznia w hotelu „Des Bergues” w Genewie.

– Przyjadę pana zabrać – zakończył rozmowę.

Punktualnie, prawie jak w wojsku, stawiliśmy się o podanej godzinie

w sławnym genewskim hotelu, w którym, w czasach istnienia świętej pamięci Ligi Narodów, rezydowało wielu szefów państw i rządów, prowadzących w nim historyczne rokowania o wojnie i pokoju, zmianach granic i przemieszczeniach całych narodów. Prezydent Czombé i jego świata – biali i czarni – zamieszkiwali cały ciąg apartamentów na trzecim piętrze. Doprowadzono nas do salonu, w którym, gdy zajęliśmy miejsca, śliczne młode czarne sekretarki podały nam whisky. Czekaliśmy.

Po około dziesięciu minutach wszedł do salonu niezmiernie dystyngowany biały dżentelmen i przedstawił się:

– Jean-Claude Boraz...

Z miejsca wyraził radość z poznania mnie – i wraz z Renaudem Desnersem zniknął w głębi korytarza.

Urocze czarne sekretarki nie pozwalały, aby szklanka moja była choć przez chwilę pusta. Renaud wrócił o jedenastej, przeprosił, że tak długo go nie było, musiał jednak załatwić pewną bardzo pilną sprawę. Zapewnił mnie jednak, że przyjęty zostanę lada moment.

Ten najbliższy moment nastąpił krótko przed dwunastą w południe. Jedna z licznych perel prezydenckiego haremu podeszła do mnie z promiennym uśmiechem. Zakomunikowała, że prezydent mnie oczekuje.

– Ach tak, oczekuje mnie... – zamruczałem. – Byłem pewien, że to ja czekam na niego...

Wszedłem do salonu Jego Majestatu, służącego mu jednocześnie za biuro. Szeroki uśmiech, badawcze spojrzenie, ujmujące zachowanie, przeprosiny za to, że musiałem czekać, niestety, sprawy państwowego... Serdeczny śmiech, przyjacielski i rozbrajający; prezydent Katangi był raczej mały, miał wielką głowę, ubrany był bardzo elegancko.

– Mój drogi pułkowniku – zaczął – opowiedziano mi o panu wiele dobrego. Wie pan o co chodzi. Katanga potrzebuje porządkowych sił powietrznych. Pragnę wierzyć, że co do tego jesteśmy zgodni.

– Oczywiście, panie prezydencie – odpowiedziałem. – Oczekuję jednak, że zostaną mi udostępnione dokładniejsze dane...

– Tak, tak, rozumiem – przerwał mi. – Pan Boraz przygotował kontrakt z panem w ścisłej zgodności z tym, co zostało już z panem uzgodnione...

Czyż nie tak, Boraz? – zapytał dystyngowanego jegomościa, zwracając się ku niemu.

(Luźne, wymienione w mojej restauracji uwagi prezydent nazywa! uzgodnieniami? Czy nie jest trochę zbyt szybki?....).

Również i ja obróciłem się ku rosłemu, dystyngowanemu blondynowi, który krótko przedtem uprowadził mi Renauda Desnersa. Siedział w kącie salonu. Teraz zbliżył się do mnie.

– Czy moglibyśmy, panie pułkowniku, zjeść dziś razem obiad? – zapytał.

– Z największą przyjemnością – odparłem.

Czombé wyciągnął swą krótką, mocną rękę, uścisnął moją prawicę, twarz jego ozdobił szeroki uśmiech.

– Wkrótce znów się zobaczymy... i wierzę, że nie tylko raz, panie pułkowniku – zapewnił mnie. – Poznanie pana sprawiło mi ogromną radość.

Spotkanie dobiegło końca, nie trwało nawet pięciu minut. Łagodnie zaćwierkał telefon. Powabna sekretarka podniosła słuchawkę. Razem z panem Borazem opuściliśmy salon.

Tak zaczęła się moja przygoda w Katandze.

Podczas gdy kelnerzy serwowali liczne przekąski, Jean-Claude Boraz przedstawił mi kontrakt.

– Prezydent z podpisaniem tego dokumentu czeka tylko na pański podpis – powiedział.

Uważnie przeczytałem podany mi papier – i omal nie spadłem z krzesła. Według brzmienia kontraktu – nosił on nagłówek prezydenta Katangi – miałem być odpowiedzialny za bezpieczne dostarczenie do Katangi wszelkich samolotów, jakie rząd tego kraju zakupi za granicą, za zorganizowanie werbunku i zatrudnienie wysoko kwalifikowanego personelu lotniczego z gruntownym doświadczeniem wojennym i za zorganizowanie wyszkolenia pilotów katangijskich. Po utworzeniu lotnictwa wojskowego Katangi, na podstawie ostatnich dyspozycji udzielonych na miejscu, miałem przejąć jego operacyjne dowodzenie.

Wynagrodzenie moje miało wynosić trzy tysiące dolarów miesięcznie, z tym, że wynosząca trzykrotną wartość tej kwoty zaliczka za trzy pierwsze

miesiące miała być wpłacona na wskazane przeze mnie konto natychmiast po podpisaniu kontraktu.

Był to kontrakt najemnika!

Nie wyjąłem swego wiecznego pióra z kieszeni. Jasiu, zastanów się! Tu idzie o coś dużo więcej, niż tylko transport samolotów! Cały przebieg sprawy dawał zresztą dużo do myślenia. Jeśli przez cały czas tytułuły człowieka panem pułkownikiem, to dają tym samym do zrozumienia, że rozmawiają z wojownikiem, czyż nie tak? Delikatna sprawa, nieprawda? Z drugiej strony – ta klauzula o ostatnich dyspozycjach, z którymi miałem zetknąć się na miejscu... Tak, ta klauzula jest na tyle niejasna, że ciągle stwarza możliwość, w razie potrzeby, powiedzieć dziękuję i wycofać się. A więc, porozmawiamy najpierw z Jeanem-Claudem Bo razem. Wygląda przecież sympatycznie.

Wykorzystałem czas, kiedy kelner ustawiał na naszym stoliku butelki, kieliszki, talerze i sztućce, i możliwe dłujo trzymałem nos wetknietym w kontrakt. Skończywszy przedstawienie z dogłębnym studiowaniem dokumentu udało mi się, że sięgam po wieczne pióro, ale w pewnym momencie jakbym zorientował się, że na stoliku nie ma miejsca na rozłożenie papierów i ich wygodne podpisanie. Nadal robiąc wrażenie, że sprawa jest właściwie już załatwiona, odłożyłem kontrakt na bok i powiedziałem:

– Niech mi pan, drogi panie Boraz, opowie coś więcej o Katandze. Wie pan, o tym kraju wiem na razie tylko tyle, co można przeczytać w gazetach...

– Ależ oczywiście, panie pułkowniku, z największą przyjemnością – zapewnił mnie Boraz.

I zaczął wykład o sytuacji Katangi, oszczędzając mi – na szczęście – paplaniny ideologicznej, z góry słusznie zakładając, że i tak by mnie ona nie przekonała.

– Jak pan wie, od 1960 roku Kongo nie należy już do Belgii – zaś Katanga, poprzednio prowincja Konga, nie chce nadal być jego częścią. Monsieur Czombé wygrał wybory, w lipcu 1960 ogłosił secesję prowincji od Konga i niepodległość Katangi. Z początkiem 1961, aby zgnieść rebelię i

przywrócić jedność kraju, kierowany przez Lumumbę centralny rząd w Leopoldville zaatakował Katangę. Ponieważ jednak siły rządu centralnego okazały się zbyt słabe, zwrócił się on, korzystając z poparcia wielkich mocarstw, o pomoc do ONZ. Armia żandarmów *Monsieur Czombégo* i sprzymierzone z nim plemiona pokonały jednak tak zwanych nordystów (zwolenników panów Lumumby i Kasawubu); następstwem tego było to, że panowie z ONZ zostali zmuszeni do podpisania w stolicy Katangi, Elisabethville, porozumienia z rządem *Monsieur Czombégo*. Tak wygląda, w *największym* skrócie, przebieg spraw do dziś, czyli do stycznia 1962 r.

– Teraz mamy pokój, a raczej zawieszenie broni. Ponieważ jednak, zdaniem prezydenta, sytuacja jest daleka od stabilizacji, uważa on, że musi mieć w dyspozycji siły powietrzne, zdolne do utrzymania agresorów z północy w szachu. Każdy jest bowiem świadom, że z zamiarów swoich nie zrezygnują. Rozumie pan, panie pułkowniku, Katanga jest bogata, Kongo zaś biedne. W Katandze znajdują się złoża minerałów o wielkiej wartości, a nade wszystko kopalnie miedzi. Bogactwa te Kongolańczycy z północy chcą odzyskać. Chcą oni zmusić Katangę, aby finansowała budżet całego kraju. Jest to chyba sprawa jasna, nieprawda?

– O, tak, bezspornie – zgodziłem się z Borazem. – Jak rozumiem, *Monsieur Czombé* bierze pod uwagę ryzyko wojny z Kongiem – i z ONZ?

Boraz z uśmiechem potrąsnął głową:

– Na szczęście sytuacja nie jest aż tak poważna. W chwili obecnej jesteśmy przekonani, że armia Katangi, wspierana pomocą kilku tuzinów, może setki, europejskich techników będzie w stanie wzbudzić wobec siebie respekt.

(Pomyślałem sobie – facet jest niewątpliwie sympatyczny, ale ma mnie za durnia. Szef jego kupuje samoloty bojowe, a ja mam uwierzyć, że nie są one przeznaczone do wojny).

Ciągnąłem dalej:

– Czytam w gazetach, że w Katandze odnotowano już dziesiątki tysięcy zabitych, i że w chwili obecnej ma się tam do czynienia tylko z pewnego rodzaju zawieszeniem broni, nota bene respektowane w buszu przez mało kogo. Czytam również, że w Katandze jest obecnych bardzo dużo

oficerów belgijskich, którzy mają tam chronić interesy Union Miniere i innych wielkich organizacji przemysłowych. Czy to prawda?

Na twarzy Boraza pojawił się szeroki uśmiech. Odpowiedział: – Prezydent Czombé jest zdania, że w kategoriach gospodarczych bezpieczeństwo i przyszłość Katangi zależą od współpracy z tymi przedsiębiorstwami Europy, które gotowe są respektować niezawisłość kraju. Jest to wspólna polityka parlamentu, rządu i prezydenta. Tak więc, jak długo Union Miniere, inne przedsiębiorstwa i belgijscy doradcy będą Katangę popierać, porozumienia z nimi nie zakłóci nic... Jako finansowy doradca rządu katangijskiego – bo w tym właśnie charakterze jestem przydzielony do prowadzonego przez *Monsieur Dominique'a Diura* szefa ministerstwa finansów – uważam ten układ za całkowicie prawidłowy. My, europejscy specjaliści, jesteśmy w Katandze bardzo wysoko cenieni – powinien pan o tym wiedzieć. Jeśli pan zechce, będzie się pan mógł o tym przekonać osobiście...

(Niech się pan nie martwi, panie Boraz, że do tej pory jeszcze nie podpisałem kontraktu... Już się zdecydowałem. Odbędę małą wyprawę do Afryki... Za trzy tysiące dolarów miesięcznie to się opłaci. Poza tym, będzie to dla mnie mała odmiana – po codziennych kontaktach ze śledziami z sałatką ziemniaczaną i ogłuszającą muzyką pop...).

– Sądzę – powiedziałem – że okazję do tego stworzy dostawa samolotów.... Pozwoli pan jednak, panie Boraz, że zadam mu dwa czysto praktyczne pytania: po pierwsze, jaki typ samolotów będzie przedmiotem transportu, gdzie w tej chwili znajdują się te samoloty i ile ich jest?

(W rzeczywistości, drogi panie doradco finansowy, typ płatowców, ich liczba i obecnie miejsce ich pobytu zupełnie mnie nie interesują, żadna z tych spraw nie stanowi problemu. Latam na wszystkim co ma silnik, skrzydła i fotel, na którym mogę oprzeć swój tyłek. To co mnie interesuje zawarte jest w drugim pytaniu).

– Po drugie: kto będzie odpowiedzialny za finansowanie przelotu i za opłacanie mojej pracy w Katandze? To samo pytanie odnosi się również do pilotów, których mam zwerbować.

(Chyba nie myślisz, przyjacielu, że koszty hoteli, podróży i innych spraw

będę pokrywać z własnej kieszeni? O tych sprawach w kontraktie nie ma ani słowa, będziesz więc musiał go uzupełnić. A w dalszej kolejności porozmawiamy jeszcze o ryzyku wypadkowym, i to w kategoriach bardzo okrągłych liczb...).

Twarz Boraza rozjaśniła się uśmiechem zadowolenia.

– Sprawia mi radość, panie pułkowniku, że przeszedł pan do omawiania rzeczy praktycznych. Czasu pan nie trwoni. A więc, co do samolotów: kupiliśmy właśnie sześć Harvardów T-6. Dwa z nich znajdują się na lotnisku w Genewie, inne doleżą tam w najbliższym czasie. Samoloty te należy przerzucić tu jak najszybciej. W Elisabethville będzie pan mieć do dyspozycji samochód i willę. Co do sposobu pokrywania wydatków ponoszonych przez pana i jego pilotów, ustalimy to przy okazji organizacji transportu. Zgoda?

(Ten biały brat katangijskich czarnych wcale nie jest taki głupi. Płacić będzie, ale na raty).

– Zgoda – potwierdziłem. – Z Genewy do Elisabethville jest ponad dziesięć tysięcy" kilometrów. Będziemy musieli lecieć etapami. Harvardy T-6 znam bardzo dobrze. Są to wspaniałe samoloty szkolne, które dostosować można również do różnego typu działań bojowych. Dla startów i lądowań potrzebują krótkich pasów. nie można od nich jednak wymagać wykonywania długich lotów.

(Jedno pytanie nasuwało mi się nieodparcie na usta: czy prezydent Czombé przybył do Genewy wraz z całą rzeszą doradców i haremem tylko po to, aby kupić tu sześć amerykańskich szkolnych samolotów z demobilu? Nie odważyłem się jednak sondować w tej sprawie Boraza, ani otwarcie postawić tego pytania).

– Co się tyczy technicznych szczegółów transportu, panie pułkowniku, powinien je pan rozstrzygnąć w bezpośrednich rozmowach z panem Renaudem Desnersem. Sposób realizacji transportu pozostawiamy więc do decyzji pana. Na sfinansowanie kosztów podróży, gdy tylko przedstawi pan jej plan, zostanie wypłacona niezbędna zaliczka. Oczywiście – dodał szybko – po zatwierdzeniu planu przez prezydenta.

(Ten Boraz to jednak bystra głowa. Widać przecież, że do tej pory nie

myślał ani przez moment o złożoności transportu samolotów na tak wielką odległość, ale odpowiada tak . jakby do dyskusji na ten temat był dogłębnie przygotowany. Odpowiedzialność za sprawę przerzuca na nas, Renauda i mnie, a co do forsy, zasłania się prezydentem...).

– Myślałem – odparłem z miną niewiniątko – że plany lotu ze Szwajcarii do Katangi są już dawno gotowe. Szkoda, że tak nie jest. Z pewnością opóźni to odlot.

(Mam cię, mój kochany doradco! Powiedz swojemu szefowi, tej małpie, że jeśli nie uruchomi swojego długopisu, samoloty pozostaną tu na dłużej. Ja jestem gotów sprawę załatwić, ale nie w oparciu o obietnice, nawet jeśli będą zakrapiane Chambertinem najlepszego rocznika. Przysłano cię tu przecież, abyś osiągnął określony cel, czyż nie?).

Boraz uniósł się.

– Opóżnić odlot? To w ogóle nie wchodzi w rachubę, panie pułkowniku! Sprawa jest bardzo pilna!

– Jestem o tym w pełni przekonany – odpowiedziałem z całą powagą. – Będziemy starali się rzecz przyspieszyć, ale i pan musi nam w tym pomóc.

Na czole męża stanu pokazały się zmarszczki zatroskania, widać było, że problem, jaki mu zaprezentowałem, przerzuciłby chętnie na kogoś innego. Postanowiłem pognębić go jeszcze bardziej.

– Wie pan, panie Boraz, gdy dzisiaj rano znalazłem się u prezydenta, sądziłem, że odbędziemy z nim poważną naradę. (*Twój szef odprawił mnie po pięciu minutach, a czekałem na audiencję dwie godziny. Tego bardzo nie lubię...*). Zaprezentowałem mu w skrócie problem i odniósłem wrażenie, że decyzję podjął od razu, na miejscu. Teraz zaś widać, że opóźnienie jest nieuniknione, bo, jak sam pan mówi, niezbędne jest przedłożenie prezydentowi planu transportu, który opracować mamy ja i Renaud Desners. Ponieważ dotychczas w jego biurze o tym mowy nie było, odniósłem wrażenie – dodałem obłudnie – że pan ma to już wszystko dawno opracowane, a nam pozostaje tylko realizacja.

(Naprzód, dzielny urzędniku, broń swego szefa, przeproś za niego, podaj wasze motywы...).

Boraz dał się złapać na lep.

– Wie pan, panie pułkowniku, pan prezydent Czombé nie może się zajmować takimi detalam. Co więcej, nie możemy i my, którzy tu z nim jesteśmy... Dlatego zwróciliśmy się do pana, do jednego ze specjalistów... My tu jesteśmy zajęci prowadzeniem pertraktacji z bankami szwajcarskimi; pochłania to nasz cały czas.

(Brawo, młody człowiek. Teraz wreszcie wiem, co przygnało tu Wielkiego Czarownika. Pertraktacje z bankami Szwajcarii. No tak, Czombé dystansuje się od Belgów, nie ma zamiaru pozwalać im na wszystko... Dlatego między innymi nie żąda od nich, aby zajęli się jego flotą powietrzną... Jeśli ja wezmę to do rąk, w belgijskich kręgach nie będę notowany zbyt wysoko... Jeszcze jeden powód, aby podejmowane przezem mnie ryzyko było lepiej opłacone).

– Niech mi pan wierzy, panie Boraz – zakończyłem – że pojmuje pana problemy doskonale. Zajmiemy się tym transportem, ale pan, dla przyspieszenia sprawy postara się o szybkie uruchomienie niezbędnych środków finansowych. Zgoda?

– W porządku – odpowiedział młody technokrata skwapliwie i z wyraźną ulgą; zdawał sobie sprawę, że groziły mu tarapaty, z których nie bardzo wiedział jak miałyby wybrnąć. – Wystarczy, jeśli dostarczy mi pan z wyprzedzeniem kalkulację kosztów transportu.

Ogólnie biorąc spotkanie przy obiedzie było bardzo udane. Po południu spotkałem się ponownie z Renaudem Desnersem; Boraz już go wcześniej poinformował o poczynionych ze mną uzgodnieniach.

– Miał pan w pełni rację, potrząsając trochę tą jabłonią – powiedział ze śmiechem. – Ci ludzie wyobrażają sobie, że my dwaj, jeden za drugim, będziemy wskakiwać w kupione przez nich sześć samolotów, że następnego dnia znajdą się one na lotnisku w Elisabethville, i że na ten widok przerażony nieprzyjaciel umknie panicznie do dżungli! Musimy ich sprowadzić z chmur na ziemię. Jeśli idzie o transport: proponuję, abyśmy najpierw przerzucili samoloty do Lizbony, tam załadowali je na statek płynący do Angoli, a dopiero stamtąd przelecieli do miejsca przeznaczenia. Zgoda?

– Bardzo rozsądnie – zgodziłem się. – Zaczniemy realizować sprawę,

gdy tylko otrzymamy zaliczkę. Co do transportu samolotów na pierwszym odcinku to możemy go załatwić sami, nie czekając na zwerbowanie dalszych pilotów, jeśli po pokonaniu trasy Genewa-Lizbona na T-6 na powrót z Lizbony do Genewy wykorzystamy normalne linie lotnicze. Pozostali piloci będą mogli dołączyć do nas w Angoli, to wystarczy.

– Zgoda – powiedział Renaud. – Każę więc przepisać na czysto opracowany przeze mnie plan. Potem obejrzymy samoloty i, zanim wyruszmy do Lizbony, wypróbowujemy je w locie.

Na lotnisku zaczęły się jednak trudności. Służby kontroli ruchu lotniczego nie dały nam zgody na jakikolwiek lot, nawet próbny. Wyczuwało się wyraźnie, że władze szwajcarskie coś podejrzewają. Opowiedzieliśmy o zaistniałej sytuacji Borazowi: przyznał się, że też ma obawy.

W tym czasie na lotnisku Cointrin wylądowały kolejne cztery Harvardy; pochodziły z amerykańskich magazynów demobilowych w Belgii, w których zostały zakupione przez niejakiego Jean-Jacquesa Golina.

– Na dwóch pierwszych samolotach nie możemy odlecieć, Czombé wciąż nie podpisuje czeku z zaliczką, a teraz jeszcze spadają nam na głowę następne cztery graty' Co za kretyństwo! – piekliłem się.

Nastecnego dnia dowiedzieliśmy się, że uśmiechnięty prezydent, który prawdopodobnie zakończył swoje pertraktacje ze szwajcarskimi bankami, odleciał z całą świętą do Brukseli! W kieszeni miałem wprawdzie kontrakt, który po obiedzie z Borazem ostatecznie podpisałem i na którym widniał opatrzony malowniczym zawijasem podpis pana Moise Czombégo – ale bez czeku na trzymiesięczną pensję i bez zaliczki na koszty transportu. Renaud Desners był umoczony podobnie jak ja. Można było mówić o szczęściu, że nie zmobilizowałem jeszcze innych pilotów. Dobrze się zaczynało!

Wróciliśmy do Paryża. Renaud uważały, że załatwili nas Belgowie, rozgniewani, że ich podopieczny zwrócił się o pomoc do kogoś innego. Ponad szukanie prawdy przełożyliśmy dobrą kolację w mojej restauracji przy Rue Quentin-Bauchart. Potem przez trzy tygodnie nie usłyszeliśmy o sprawie ani słowa. Cisza trwała aż do pewnego lutowego wieczora w 1962

roku, kiedy znów pokazał się u mnie Renaud, tym razem z radosną miną i policzkami zaróżowionymi bardziej niż kiedykolwiek.

– Wyobraź sobie, Boraz mieszka w hotelu „George V”. Pragnie z nami pilnie porozmawiać i zaprasza do siebie. Przekazałem mu co myślę o niepoważnym postępowaniu pewnych katangijskich mężów stanu, którzy z zasługujących na szacunek ludzi interesu robią sobie kpiny. Odpowiedział na to, że ma dla nas dobre nowiny. Spytałem go wtedy, czy tym dobrym nowinom towarzyszą czekи, czy też nie? Odparł na to, że tym razem wszystko jest gotowe. No to co, idziemy?

Teraz rzeczywiście dla sprawy zostało zapalone zielone światło – czekи były też. Ponownie pojechaliśmy do Genewy. Sześć blasznych ptaków wciąż stało na lotnisku, ustawionych w równy rząd przed hangarem firmy Pilatus, zajmującej się zarówno produkcją samolotów, jak i obsługą techniczną sprzętu latającego na wielkich lotniskach Szwajcarii. Renaud i ja przystąpiliśmy niezwłocznie do wypróbowania samolotów w powietrzu – tym razem bez jakichkolwiek trudności ze strony kontroli ruchu lotniczego.

Samoloty były całkowicie sprawne, ale naturalnie bez uzbrojenia, zdemontowano z nich również przewody elektryczne służące sterowaniu karabinami maszynowymi, Nasi nic nie przeczuwający katangijscy przyjaciele, którzy o samolotach bojowych nie mieli zielonego pojęcia, tego oczywiście nie wiedzieli. Później na Harvardach musieliśmy montować po dwa karabiny maszynowe i mechanizm zrzutowy dla 100-funtowych bomb.

Mogliśmy więc odlecieć. Ponieważ zmarnowano już dosyć czasu, postanowiłem udać się na krótko do Londynu, aby rozejrzeć się tam za polskimi pilotami i mechanikami. Na razie, w pierwszej kolejności, zaangażowałem Wanowskiego i Bucika. Umówiłem się z nimi w Lizbonie.

Zaledwie znów znalazłem się w Genewie odwiedziło mnie, bardzo dyskretnie, dwóch panów z Berna. Przedstawili swoje legitymacje policji związkowej i powiedzieli:

– Musi pan swoje samoloty zabrać bezzwłocznie ze Szwajcarii! Ma pan na to czterdzieści osiem godzin!

Zaprotestowałem.

– Przecież to jest niemożliwe! Nie jesteśmy w stanie odlecieć równocześnie wszystkimi samolotami!

– Jak to panowie zrobicie, to wasza sprawa! My przekazujemy tylko rozkaz departamentów sprawiedliwości i policji. Jeśli w ciągu czterdziestu ośmiu godzin wszystkie samoloty nie odlecią, wtedy te, które pozostaną w Szwajcarii, zostaną skonfiskowane!

Ton, w jakim były wypowiadane te słowa, wykluczał jakikolwiek sprzeciw.

Na to, aby w ciągu dwu dób katapultować się do Lizbony i stamtąd wrócić, nie było oczywiście czasu, nie pozostało więc nic innego, jak niechciane samoloty przerzucić z powrotem do Belgii. Zadzwoniłem do naszego dostawcy, Jean-Jacquesa Colina. Przysłał nam jako posiłki dwóch pilotów – i w ten sposób samoloty znalazły się ponownie na lotnisku w Antwerpii, tym samym z którego odleciały miesiąc wcześniej. Tam byliśmy zmuszeni rozebrać je na części, zapakować do skrzyni i poszukać statku, który chciałby je przewieźć do Lizbony. W portugalskiej stolicy musieliśmy następnie wyczarterować statek pływający na trasie do Luandy w Angoli. Zawód najemnika jest jednak dużo łatwiejszy, gdy jest się piechurem...

Okrężna droga transportu miała pochłonąć, w zasadzie, tylko miesiąc straconego czasu; w rzeczywistości straciłyśmy dwa. Prowadzenie restauracji powierzyłem moim wspólnikom, bo w kwietniu 1962 ciągle jeszcze siedziałem w hotelu w Lizbonie, przebierając z niecierpliwości nogami. Skrzynie opatrzone napisem *Części maszyn rolniczych* wreszcie dotarły, w porcie stały statki gotowe do podróży, ale na pieniądze na opłacenie frachtu musieliśmy – znowu – czekać. Tymczasem naszych zakonserwowanych ptaszków nie chciał bez zapłaty przyjąć na pokład żaden statek. Gdy była mowa o tworzeniu sił powietrznych, to panu Czombému bardzo się spieszyło, miał jednak zadziwiająco dużo czasu, gdy szło o opłacanie transportu sprzętu dla tych sił. Później dowiedziałem się, że prezydenta zwano w pewnych kręgach Pan Kasa, ale przydomek ten prawdopodobnie odnosił się tylko do umiejętności pobierania

prowizji za pewne transakcje. Czombé, ten – podobno bardzo uzdolniony – absolwent brukselskiej akademii handlowej, obliczał je po mistrzowsku. W przeciwnym kierunku – wydatkowania pieniędzy – Pan Kasa działał dużo bardziej opieszale.

Ponieważ dyktator Katangi zapewnił mi sporo wolnego czasu, postanowiłem się ożenić. Giselę poznałem przed dwoma laty w Alliance Française, gdzie uczyłem się francuskiego. Była śliczną, bardzo młodą blondynką. Moje życie poszukiwacza przygód bardzo ją pociągało. Z radością chciała je ze mną dzielić.

– Powędrujesz ze mną do Afryki, czy wolisz wrócić do Genewy? – spytałem ją pewnego dnia.

– Wolę być z tobą w Afryce – odparła bez sekundy wahania.

– No to pięknie. Gdy tylko będzie to możliwe, dam ci znać, wtedy przyjedziesz.

Byliśmy właśnie, ja i moja młoda żona, w środku naszego, spędzanego w Lizbonie, miesiąca miodowego. Było rzeczą zupełnie zrozumiałą, że nie miałem nic przeciwko temu, aby trwał on jak najdłużej, ale właśnie wtedy zjawił się wędrujący płatnik *Monsieur Czombégo*.

W ciągu trzech dni wszystkie należności zostały uregulowane. Poleciłem do Luandy w Angoli z zadaniem przekonania tamtejszych władz portugalskich, aby nie interesowały się zbytnio odbywającym się pod ich nosem procederem przekształcania części maszyn rolniczych w samoloty. Na pokład tego samego frachtowca załadowano zresztą w Lizbonie również inne skrzynie, noszące oznaczenie *Sprzęt wiertniczy*. Zawierały one przedmioty wprawdzie o kształcie rur, które jednak nie były przeznaczone do robienia dziur w ziemi. Raczej w pancerzach... Transport samolotów i szmugiel broni były ze sobą nieroziłącznie związane...

Katangijski kocioł

Luanda to był mały Tanger. Hotel „Continental” przypominał nieco „*Ile de France*” – przez swoją faunę. Grecy, Francuzi, Belgowie, Libańczycy,

Brytyjczycy, Portugalczycy, wszyscy tu rozumieli się wzajemnie doskonale. Było to możliwe dzięki językowi dolara, franka (szwajcarskiego, belgijskiego i francuskiego) i escudo; waluty te przy kupnie i sprzedaży stanowiły najlepszy słownik. Wszystko tu kręciło się wokół handlu ciężarówkami i diamentami przemysłowymi; największe korzyści zapewniali sobie w nim, i to z góry, Portugalczycy, będący skrytymi współpracownikami służb celnych.

Miasto z ponad dwustu tysiącami mieszkańców i europejską architekturą, przy panującym nieznośnym upale, było przyjemne tylko w części położonej blisko brzegu morza. W jego ochładzających nurtach zapominało się trochę o interesach; te były załatwiane najczęściej w porze porannej lub wieczorem. W dziedzinie kulinarnej dość monotonna kuchnia Luandy do tego, co zapewniał Tanger, nawet się nie umywała. Angola zdecydowanie mi się nie podobała; pociechę stanowiła świadomość, że jestem tu tylko przejazdem.

Zaledwie przybyłem do Luandy, gdy odwiedził mnie Pierre Follorey. Towarzyszył mu brat dureń z żoną nimfomanką. Jedyną ich zasługą było to, że budzili zainteresowanie licznie obecnych w barze hotelu „Continental” oficerów portugalskich służb bezpieczeństwa i zapewniali im rozrywkę. Pierre natychmiast zabrał się żwawo za robotę. Już następnego wieczora zaprzyjaźnił się blisko z komendantem lokalnego lotniska wojskowego. Przy jego pomocy udało mu się wypożyczyć kombinezony stosowane w portugalskim lotnictwie wojskowym, dzięki którym nasze wizyty na lotnisku nie zwracały praktycznie niczyjej uwagi. W następnej kolejności zatrudniliśmy pewną liczbę miejscowych robotników, którzy mieli pomagać naszym mechanikom przy montażu samolotów T-6.

Rozmachowi przygotowań trochę się dziwiłem, ale Pierre Follorey wprowadził mnie w sedno spraw – i zrozumiałem, dlaczego się tu zjawił.

– W oparciu o przyjęte w ONZ uchwały Belgom nie wolno dostarczać broni Czombému, przynajmniej bezpośrednio. Podobnie nie mogą tego otwarcie czynić Portugalczycy. Deklarują oni, że pragną być neutralni, niezbędnie jest więc we wszystkim stosowanie pewnego kamuflażu. Z

drugiej jednak strony wielkie dostawy dla Katangi muszą iść przez Angolę, kolonię portugalską. Rozumiesz zatem, dla nas to znakomita okazja...

Zatarł swe mięsiste ręce i kontynuował:

– Za pośrednictwem Boraza i przy aprobatie Dominique'a Diura, katangijskiego ministra finansów, innymi słowy z błogosławieństwem Czombégo, zakładamy firmę. Paul Grosbras, Renaud Desners i ty, jeśli będziesz mieć ochotę na współczestnictwo, uruchomimy przedsiębiorstwo zajmujące się zakupami, przedsiębiorstwo absolutnie czyste... Jest oczywiste, że trzeba będzie Portugalczykom dać trochę łapówek. Sam przecież widzisz, jak na nie czekają!

– Tak – powiedziałem – to jest jasne. Nie pojmuje jednak jeszcze, dlaczego Portugalczycy są tak nieostrożni. Sam przecież zauważłeś, że w mieście i okolicy jest pełno żołnierzy. Tu, w Angoli, muszą oni stawać czoło rewolcie tubylców. Jeśli wojsko udzieli pomocy czarnym sąsiadom Czombégo w ich działańach przeciw białym z ONZ i wesprze w ten sposób niepodległość Katangi, czyż nie będzie to dawaniem miejscowym rebeliantom zachęty i przykładu? Przykładu, który może łatwo uderzyć obuchem w samo wojsko? I kto zagwarantuje, że skrzynie z przeznaczonymi dla Katangi karabinami maszynowymi, podczas tranzytu przez kraj, nie zostaną przechwycone przez komanda angolańskich powstańców? Jest to gra bardzo niebezpieczna.

– Zagadkę tę wyjaśniono mi jeszcze w Lizbonie – kontynuował Pierre.
– Portugalczycy wolą, gdy jest bardziej głośno o konfliktach w innych afrykańskich krajach, czyli mówiąc inaczej o wojnach u sąsiadów, niż o tym, co się dzieje u nich samych. Rozumiesz? Dochodzi do tego fakt popierania angolańskich powstańców przez Lumumbę i jego kongolański rząd. Pomagając Katangijczykom Portugalczycy działają więc przeciw Kongolańczykom Lumumby! Dla nas jednak najważniejszą sprawą jest to, że tutejsi chłopcy, przy okazji tranzytu towaru, bez żenady nabijają sobie kabzy. Ale musimy się śpieszyć, bo istnieje niebezpieczeństwo wmieszania się w sprawę ludzi z Rodezji i Południowej Afryki – innymi słowy, konkurencji.

– A czy Czombé, będący uznanym szefem państwa, nie może załatwiać tych swoich wszystkich zakupów oficjalnie, bez korzystania z okreżnej drogi i naszej oraz portugalskiej, rodezyjskiej i południowoafrykańskiej pomocy? – zapytałem.

– Chyba słońce za bardzo ci przypiekło głowę, Johnny. Gdyby wszystko przebiegało oficjalnie, Czombé nie mógłby przecież trzymać ręki na kasie, nie mógłby doliczać sobie dziesięć, piętnaście czy dwadzieścia procent od każdego zakupionego towaru! Nie mógłby tego robić również jego główny spec od finansów, Diur Czombé jest biznesmanem, rozumiesz, czarnym biznesmanem, bardzo przy tym chciwym. Czy znasz jego życiorys?

– Nie.

– Ojciec Czombego był właścicielem plantacji i sklepów w Elisabethville. Otworzył również pierwszy w tym mieście wielki hotel dla białych. Wychowanie syna powierzył Belgom, chłopak uzyskał nawet dyplom ukończenia wyższych studiów w Brukseli. Stary Czombé był dzielnym człowiekiem; teraz nazywa się takich czarną burżuazją. Syn jego, Moise, po powrocie ze studiów na wyższej szkole handlowej w Brukseli, wpadł na genialny pomysł założenia partii politycznej. Było to jeszcze przed uzyskaniem przez Kongo niepodległości. Nazwał tę swoją partię Conacat – Confédération des Associations Katangaises. Przy pomocy swej partii zwalczał występującą o totalną, wspólną dla wszystkich prowincji niepodległość Konga partię Balubakat Patrice'a Lumumby. Ponieważ teraz od Lumumby już się uwolnił, Czombé może w Katandze robić praktycznie wszystko co zapragnie. Oczywiście pod warunkiem, że nie poróżni się z Union Miniere, i że uda mu się skłonić ludzi z ONZ do wycofania się. Do tego potrzebuje nas...

Nie wiem, czy to w następstwie udaru słonecznego, czy z innego powodu, ale zdecydowanie nigdy nie miałem żadnego pociągu do polityki. Pierre Follorey jakieś związki z polityką miał, ale trzymał się zazwyczaj w cieniu. W tej jego działalności najbardziej nie podobało mi się, że współpracował blisko z niejakim Paulem Grosbrasem, prostackim typem, samochwałem z wydatnym brzuchem, gotowym w każdej chwili oszukać nawet najlepszego kumpla. Typ ten był właścicielem restauracji przy Rue

Marbeuf. Utrzymywał, że ma, mniejsze lub większe, dojścia do różnych ministerstw. W czasie wojny schronił się w Casablance – co nie przeszkadzało mu opowiadać po wojnie wszem i wobec o swych bohaterskich czynach w ruchu oporu. Według Pierre'a Grosbrasa łączyły go dobre stosunki z Diurem, mistrem finansów Katangi. Jako ostrożny i ważny człowiek pozostawał naturalnie w Paryżu, w pobliżu banków – w bezpiecznym oddaleniu od wojny – w kotle dusić się mieliśmy my.

W barze „Continentalu” spotkałem również Rogera Plessa i Jean-Marca Pignona, których Renaud Desners zakontraktował w Szwajcarii. Przyprowadzili niedawno pasażerski samolot de Havilland Dove. Z dwójki tej przynajmniej Pignon był pilotem z prawdziwego zdarzenia, na którym mogłem polegać. Razem z Wanowskim i Bucikiem, którzy przylecieli regularnymi liniami lotniczymi, obsadę mojej przyszłej katangijskiej eskadry miałem prawie pełną.

W końcu maja 1962 wydano nam wreszcie, bez robienia większych trudności, skrzynie z naszymi T-6. Pomogło, że w każdym pliku dokumentów, jakie przekazywałem celnikom, znajdowała się koperta z banknotami dolarowymi. Teraz można było przystąpić do zasadniczej pracy. Niestety, zaangażowani przeze mnie w Londynie polscy mechanicy wciąż nie przybywali, z nieznanych mi przyczyn gdzieś utknęli. Na wyjaśnienie sprawy nie miałem czasu, czekać dłużej nie mogłem, musieliśmy zatem montaż samolotów powierzyć portugalskim mechanikom z lotniska w Luandzie. Mój Boże, to był koszmar! O T-6 nie mieli bladego pojęcia!

Choć Jean-Marc Pignon i ja nadzorowaliśmy prace, w skrzyniach wciąż pozostały części, o których niedoświadczeni mechanicy nie wiedzieli do czego mogłyby służyć i gdzie powinny być zabudowane w samolocie. Po denerwującej, długotrwałej szarpaninie samoloty stanęły wreszcie kompletne; pozornie nadawały się nawet do prób w locie – ale trudno powiedzieć, aby bardzo nam było do tego śpieszno. Jedno wiedzieliśmy: wobec Portugalczyków, których przy okazji montażu wielokrotnie besztaliśmy, trzeba było zachować twarz. Jean-Marc, Renaud i ja zmobilizowaliśmy więc całą naszą odwagę i postanowiliśmy polecieć.

Pierre'a Folloreya – naszego wielkiego politycznego organizatora – porządnie jednak rozłościliśmy, żądając kategorycznie, aby dostarczył nam spadochrony. Uruchomił swoje chody w wysokich kręgach portugalskich, wyłożył całkiem ładną kwotę, ale spadochrony otrzymaliśmy. Nie było rady, musieliszy wystartować, choć z duszą na ramieniu i spocenii ze strachu od stóp do głów. Szczęśliwie, wszystkie pudła latały jak trzeba! Zauważone usterki były bardzo drobne, co zaliczyć można było do kategorii cudów. Pamiętaliśmy jednak, że w lotnictwie kark łamie się tylko wtedy, gdy wszystko funkcjonuje idealnie.

Renaud i ja doszliśmy do wspólnego wniosku, że musimy, choć wciąż zachowując ostrożność, zacząć realizować dalszą część naszej misji. Pierwszym krokiem miało być przygotowanie trasy przelotu, ale mimo gorączkowych poszukiwań nigdzie w Luandzie nie mogliśmy zdobyć mapy lotniczej pokrywającej obszar Angoli i Katangi. Zdecydowaliśmy więc, że nawigować będziemy tak jak pierwsi pionierzy lotnictwa, to jest za pomocą zegarka i obserwacji terenu, wspomagając się obserwacją linii kolejowej Lobito-Vila Luzo-Teixeira de Souza-Kolwesi.

– Słuchaj, ty wspaniały nawigatorze, Vasco da Gama czasów nowożytnych – powiedziałem do Renauda Desnersa – będziesz naszym obserwatorem i przewodnikiem. Lecisz Dove, my za tobą. Jeśli na trasie coś się nam przytrafi wróćisz i zabierzesz nas.

Piloci stwierdzili zgodnie, że przez moje usta przemawia geniusz. Mogliśmy zaczynać transport. Kiedy przygotowano do lotu dwa pierwsze T-6, przelecieliśmy nimi krótkimi etapami najpierw do Malanje, potem do Vila Luzo i w końcu do Teixeira de Souza przy granicy z Katangą. Z tego miejsca Dove zabrał nas z powrotem do Luandy, tak abyśmy mogli przejąć następne samoloty. Wszystkie te loty były po prostu turystyczne. Pozwoliły nam lepiej poznać przelatywany teren, pokryty lasami, ciągnącymi się w nieskończoność i tylko gdzie niegdzie przerywanymi połaciami sawanny. Na początku trasy za oś skierowaną na południowy wschód służyła nam rzeka, ale od pewnego miejsca musieliszy przechodzić na lot według znacznie mniejszych punktów orientacyjnych. W czasie lotu pomyślałem sobie, że nawet gdybyśmy mieli na pokładzie

przyrządy do radionawigacji, korzystanie z nich nie byłoby możliwe, bo przecież nigdzie na trasie nie było radiolatarni.

Gdy wykonywaliśmy ostatni lot, byliśmy już w buszowej nawigacji biegli niczym skauci. Trudności techniczne miał tylko Jean-Marc: w czasie lotu, co jakiś czas, otwierało mu się częściowo podwozie, jak gdyby zapraszając do lądowania na mijanych plantacjach trzciny cukrowej.

Gdyby nie to, że wokół widać było wszędzie prastarą dżunglę, będąc w Teixeira de Souza można by sądzić, że jest się w jakiejś, szumnie zwanej miastem, choć liczącej zaledwie koło trzydziestu domów, osadzie amerykańskiego Dzikiego Zachodu w czasie gorączki złota. Różnica była tylko ta, że rolę pionierów z tkwiącymi w kaburach Coltami grali tu obecni w wielkiej liczbie portugalscy żołnierze i oficerowie – było ich więcej niż stałych mieszkańców. Przyczyną tego była aktywność, jaką w okolicy przejawiały grupy tubylczych powstańców.

W jedynym hotelu miasta przyjęcie było chłodne, natomiast piwo ciepłe. Barman uspokajał mnie, mówiąc ze śmiechem:

– Ochłodzi się pod wieczór!

Poszedłem do swojego pokoju i postanowiłem wziąć prysznic. Zdjąłem przepoconą koszulę i spodnie, otworzyłem kran. Z natrysku na moją rozpaloną skórę spłynął niewielki, orzeźwiający strumień wody. W tym samym momencie spostrzegłem, że ze znajdującego się w podłodze łazienki otworu odpływowego wyczołguję się między moje stopy ogromne karaluchy. Rozdeptałem je piętą, odpływ zakorkowałem, namydliłem starannie całe ciało. Ponownie otworzyłem kran. Z sitka natrysku kapnęło jednak tylko parę tuzinów kropli, w rurze coś zabulgotało – i to było wszystko. Odczekałem chwilę, znów obróciłem pokrętło. Na próżno. Goły jak święty turecki, nie mając na skórze nic poza wyschniętą już warstwą mydła, wypadłem na korytarz i zacząłem wołać jakąś dobrą duszę, by mi pomogła. Po chwili nadszedł ponury służący.

– Wody! Wody, do diabła! – krzyknąłem po angielsku.

– Po szóstej godzinie! Po szóstej godzinie! — odpowiedział ponurak, zły z powodu hałasu wywołanego z tak błahej przyczyny. Nie wyjaśniając nic więcej, zniknął.

Teraz na korytarzu zaczęły się otwierać drzwi, pokazały się znajome, przyjazne twarze Wanowskiego i Bucika. W przeciwnieństwie do mnie, któremu udało się chociaż namydlić, im nie udało się z prysznicu uzyskać nawet dziesięciu kropli wody. Po otrzymaniu wyjaśnienia, jakie są tego przyczyny, los swój przyjęli ze stoickim spokojem. Przy pomocy mokrych od potu koszul starli z mojej skóry zaschniętą warstwę mydła.

– Woda jest dostępna tylko po godzinie szóstej wieczorem – wyjaśnił Bucik – bo dopiero wtedy jest uruchamiana na tutejszym dworcu stara, wysłużona lokomotywa. Przez sześć godzin, do północy, napędza ona generator elektryczny, który zasila prądem pompę pompującą wodę ze studni. Cysterny w mieście zostają napełnione, lodówki wytwarzają zapas lodu, mieszkania mają zapewnione oświetlenie.

– A więc odczekać jeszcze trzeba tylko dwie godziny – podsumował Wanowski. – Utnę sobie krótką drzemkę.

Renaud Desners, lecący w klimatyzowanej kabinie swego eleganckiego Dove'a najwyraźniej nie miał za sobą takiego piekarnika, jaki był udziałem nas, pilotów T-6. Nie było więc niczym dziwnym, że komendant lotniska w Teixeira za szefa naszej grupy wziął właśnie jego, zaprosił do swego baraku i tam poczęstował zimną whisky. W oczekiwaniu na przybycie Renauda zasnąłem – i zostałem obudzony szumem wodospadu. Zostawiłem otwarty kran natrysku; minęła właśnie szósta i teraz z sitka prysznicu radośnie sikała woda.

Czysty, uczesany i przebrany w świeże ubranie udałem się na dół do baru.

– Lodówka wprawdzie już pracuje, ale piwo wciąż jeszcze nie jest zimne – złożył mi ze smutkiem meldunek Wanowski.

Bucik, Pless i Pignon poszli na spacer do miasta.

– Na dworcu stoi cały pociąg z dostawami dla Katangi – opowiedzieli po powrocie.

– Jest tu, wypisz – wymaluj, jak w bazie zaopatrzeniowej na zopleczu frontu w czasie wojny. Poza tym w mieście wcale nie jest wesoło. Jedyną znośną knajpą jest ta, w naszym hotelu. To mówi ci chyba wszystko.

– Mam nadzieję, że nie będziemy musieli tu zapuszczać korzeni na

dłużej – mruknął Pless. – Naprawdę zaczynam tęsknić za szwajcarskim komfortem!

Czyżby w głowach moich lotniczych legionistów zaczęły kiełkować zarzewia buntu? Jak każdy wie, najgorszym wrogiem żołnierza jest pragnienie. Myśl taka naszła mnie, gdy pojawił się Renaud, świeży i uśmiechnięty, w towarzystwie – jak wskazywały pagony – wysokiego oficera portugalskiego.

– Komendant przyjął nasze zaproszenie na kolację – obwieścił Renaud, jeszcze zanim przedstawił nas gościowi.

– Niestety, piwo do kolacji nie będzie zbyt zimne – powiedziałem obłudnie, wskazując na bar.

Portugalczyk zrozumiał, zaśmiał się i wykonał gest nakazujący nam odrobinę cierpliwości. Sam wyszedł na dwór, przywołał kierowcę swego dżipa, powiedział mu kilka słów, powrócił do nas i rzekł:

– *Just a moment!*¹¹

W oczekiwaniu na skrzynkę zimnego piwa wypiliśmy w barze, w wesołym nastroju, po szklance czystej, letniej whisky. Desners i komendant już wszystko uzgodnili. Nad naszymi T-6 na lotnisku roztoczono sumienną ochronę, pod tym względem nie potrzebowaliśmy się o nic martwić. Także podczas wszystkich naszych przyszłych tranzytowych przelotów przez Teixeira de Souza kontrola lotniskowa miała nie sprawiać nam żadnych trudności. Trzeba było być przezornym: mogliśmy na przykład potrzebować jakichś części zamiennych bez czekania zanim do bazy Kolwesi w Katandze dotrą one za pośrednictwem kursującego tylko raz na tydzień pociągu.

Kolacja przebiegła w bardzo miłej i przyjaznej atmosferze. Komendant opowiedział nam historię samolotów Fouga Magister belgijskiego porucznika Deulina i wypadku Daga Hammarskjölda, szwedzkiego sekretarza generalnego ONZ, który, gdy zapragnął porozmawiać z Czombém o zakończeniu działań wojennych, zapłacił za to życiem.

– Hammarskjöld i Czombé, w celu przeprowadzenia pertraktacji pokojowych, mieli spotkać się w Ndoli w Rodezji, w pobliżu granicy rodezyjskiej. Spotkanie miało być oczywiście tajne. Wprawdzie Czombé

zapraszał Szweda do Elisabethville, ale Hammarskjöld wolał spotkać się z nim na neutralnym gruncie. Dlatego właśnie wybrana została Ndola. Samolot sekretarza generalnego ONZ przybył tam z Leopoldville nocą.

Jego pilot, również Szwed, wiedział, że Czombé dysponuje jednym lub dwoma samolotami Fouga Magister, i że operacje ich odbywają się w sposób mało zdyscyplinowany, najczęściej według widzi mi się pilotów. W tym czasie ani Kongolańczycy, ani ludzie z ONZ, nie mieli żadnych samolotów bojowych. Tak na prawdę to zdatny do lotu był tylko jeden z tych dwóch samolotów odrzutowych. Drugi był czymś w rodzaju stracha na wróble, nigdy nie opuścił lotniska w Kolwesi. Była to obciążniona płótnem makietą ze sklejki i rurek, wykonana na tyle wiernie, że z góry można ją było wziąć za samolot myśliwski szukający się do startu, ha, ha!

Drugi natomiast Magister, pilotowany przez porucznika Deulina, przebywał w powietrzu bardzo dużo. Od czasu do czasu pilot pozwalał sobie na dowcip i ostrzeliwał irlandzkie oddziały ONZ, złożone z biednych chłopców, znających wojnę tylko z kina. Wywoływanie paniki przychodziło mu o tyle łatwiej, że obecność samolotu, na którym leciał – był bardzo szybki – sygnalizowano równocześnie z kilku miejsc. Można było więc sądzić, że latają co najmniej dwa płatowce.

Pilot sekretarza generalnego ONZ wiedział więc, że musi uniknąć spotkania z tym fantomem. Postanowił lecieć bardzo wysoko i po okrężnej, odchylonej na zachód, trasie. Gdy jednak zbliżył się do Ndoli wydarzyło się coś, co dotychczas nie znalazło wyjaśnienia ani oficjalnie, ani w jakikolwiek inny sposób. Wkrótce po nawiązaniu łączności z wieżą w Ndoli samolot Hammarskjölda nagle znurkował i rozbił się w lesie! A Fouga Magister właśnie wałęsał się w tamtej okolicy.

Komisja badająca wypadek nie znalazła we wraku żadnych śladów po pociskach wystrzelonych z lotniczego karabinu maszynowego! Ale wszyscy ludzie na pokładzie samolotu ONZ zginęli, nie było więc żadnych świadków. Nikt zatem nie wie – zrobił to Deulin, czy też nie?

Ponura historia skłoniła mnie do zastanowienia.

– Gdzie znajduje się teraz ta Fouga? – spytałem.

– Już nie lata – odpowiedział portugalski komendant. – Zapewne stoi

na lotnisku Dilolo po drugiej stronie granicy. Czeka tam na nowy silnik. Wnioskujemy z tego, że rząd francuski nie ma zamiaru zezwalać na dostawę do Katangi części zamiennych.

– A pilot? Co z Belgiem? – spytałem zaciekawiony.

Oficer wykonał gest, z którego można było odczytać odpowiedź; ramionami poruszał jak skrzydłami: ptaszek odleciał.

– A czy teraz oddziały ONZ mają lotnictwo wojskowe? – spytał Pignon, nagle ogarnięty złymi przeczuciami.

– Jeszcze nie – odparł komendant. – Poza tym w tej chwili w Katandze nie ma żadnej prawdziwej wojny. Oczywiście, w buszu dochodzi od czasu do czasu do krwawych potyczek – ale to praktycznie wszystko.

(Za mniej więcej tydzień miałem okazję poznać znaczenie terminu krwawe potyczki w buszu: za każdym razem efektem było co najmniej tysiąc zabitych...).

Następnego ranka start nasz uniemożliwił deszcz przypominający potop. Odlecieliśmy do Kolwesi dopiero krótko po dwunastej, gdy ulewa ustąpała. Mapy, jakimi dysponowaliśmy, nie dawały informacji o żadnych punktach orientacyjnych, które byłyby pomocne w nawigacji, lecieliśmy więc wzduż linii kolejowej. Kiedy jednak dolecieliśmy do jej rozwidlenia, wyłoniło się pytanie, którą z linii wybrać? Zdecydowałem się na tą, której szyny bardziej błyszczły, bo oznaczać to mogło tylko jedno – po tej linii jeździło więcej pociągów. O popełnionym błędzie przekonaliśmy się dopiero po dolocie do stacji końcowej: znajdowała się przy ogromnej kopalni. W okolicy nie było widać żadnego terenu przypominającego lotnisko. Zawróciliśmy – i wpadliśmy w złą pogodę. Drobny, ale gęsto padający deszcz bardzo ograniczał widoczność. Zdecydowałem zatem, że przerywamy poszukiwanie drogi do Kolwesi i wracamy do Teixeira de Souza. Liczyłem, że następnego dnia widoczność będzie lepsza, a więc lecąc z widzialnością ziemi nie będziemy mieć trudności z trzymaniem pod pachą właściwej linii kolejowej.

Następnego dnia puściliśmy się w drogę po torodromie (wzdłuż linii kolejowej); dodatkową orientację zapewniała nam biegąca w pobliżu energetyczna linia wysokiego napięcia, łącząca górniczy kompleks

Kisenge z Kolwesi (gdybyśmy poprzedniego dnia kontynuowali lot we mgle, z całą pewnością zderzylibyśmy się z nią). Tu i tam dostrzegaliśmy na zagubionej w lesie polanie wioskę: tuzin chat.

W końcu dotarliśmy do Kolwesi, wielkiego centrum górnictwa i – jak się miałem przekonać nieco później – operacyjnej bazy białych najemników w Katandze. Do Elisabethville, położonego trzysta pięćdziesiąt kilometrów na południowy wschód, lecieć nie mogliśmy, gdyż jego port lotniczy był pod kontrolą oddziałów ONZ Znajdowało się tam wprawdzie małe, prywatne lotnisko należące do Union Miniere, ale na jego użycie nie mieliśmy jeszcze zezwolenia.

Kolwesi zobaczyliśmy już z daleka: ochronną żółć jego kopalni i kominy białawych fabryk było widać z góry doskonale; wznosiły się dumnie ponad wszechobecną zieleń. Zaledwie wylądowaliśmy na długiej, szerokiej i bardzo gładkiej drodze startowej lotniska, zauważyliśmy od razu różnicę w stosunku do smutnego obrazu Teixeira de Souza; tu panował wzorowy porządek. Przyjął nas oddział czarnych mechaników, dowodzony przez białego, mającego na sobie dziwny uniform, na wpół cywilny, na wpół wojskowy. Zaskoczyła nas też panująca na miejscu przyjemna, orzeźwiająca temperatura; po upałach z jakimi mieliśmy do czynienia na równinach Angoli powietrze w Kolwesi położonym na wysokości tysiąca pięciuset metrów nad poziomem morza było niczym zastrzyk dodający sił.

Mechanicy skierowali nas na miejsce postoju, gdzie ustawiliśmy samoloty w równej linii, jak do parady. Zaledwie opuściliśmy kabiny, a już podszedł do nas człowiek, którego braliśmy za dowódcę mechaników i pozdrowił po wojskowemu.

– Major Curren – przedstawił się. – Jestem komendantem tutejszego portu lotniczego. Domyślam się, że pan jest *Mister John Brown*?

Przesstraszyłem się. O, do diabła! Domyśla się pan prawidłowo, majorze. O zawartych z emisariuszami Czombégo w Lizbonie porozumieniach już zdążyłem zapomnieć: istotnie, po przybyciu do Katangi trzeba było zmienić osobowość - dotyczyło to nie tylko mnie, ale i wszystkich moich ludzi.

Major zauważył moją konsternację, lekko się uśmiechnął i kontynuował w tej samej tonacji:

– Witam panów w imieniu rządu Katangi i jej prezydenta. Czekaliśmy na panów od dawna.

Chciałem opowiedzieć historię z montażem samolotów, ale major znów wykrzywił twarz w uśmiechu (był to zdaje się nerwowy tik) i przerwał mi w pół słowa:

- *Mister John Brown, pan i jego adiutant jesteście na jutrzejszy wieczór zaproszeni na kolację u prezydenta. Teraz chciałbym panów zawieźć do waszych kwater w mieście.*

Miasto okazało się prawdziwą oazą europejskiej cywilizacji: proste jak struna, biegnące wśród wielkich drzew ulice, ogrody pełne kwiatów i piękne, białe, otoczone trawnikami willi. Zadawałem sobie pytanie, czy mieszka w nich choć jeden krajowiec, bo jadąc wśród tych willi miało się wrażenie, że jest się w Sussex. Przydzielone nam pokoje znajdowały się w wielkiej, starannie utrzymanej willi. Trudno było się dziwić, że europejscy najemnicy za bazę obrali sobie właśnie Kolwesi. Tu mieli warunki pobytu znacznie lepsze, niż gdziekolwiek indziej – i tu też miał jedną ze swych rezydencji Czornbé. Inne znajdowały się w Kipushi i w stolicy Elisabethville. Te trzy miasta stanowiły dla prezydenta trójkąt bezpieczeństwa, którego nigdy nie opuszczał; z miasta do miasta podróżował samolotem, na podróż dalej, na północ kraju, nigdy się nie ważył.

Pierwszym gościem na naszej kwaterze był miejski komisarz policji, Grek imieniem Ericos. Urządził nam coś w rodzaju odprawy.

– Po mieście możecie się panowie poruszać swobodnie. Bezpieczeństwo wasze jest w pełni zagwarantowane. Zadanie jednak, jakie panowie tu wykonujecie, musi pozostać absolutnie tajne. Oficjalnie jesteście technicznymi doradcami działającymi na rzecz organizacji linii lotniczych. Nikt oczywiście się na to nie nabierze, ale trzeba zachowywać pozory i o istocie waszej misji nadmiernie nie trąbić – dodał uśmiechając się przymilnie. – A więc za wasze zdrowie, panowie!

I wychyliliśmy nasze szklanki whisky.

Potem przyszli trzej czarni służący; przybyli, aby zabrać do prania nasze ubiory i zająć się kuchnią. Jeszcze tego samego wieczora spodnie, koszule, bielizna, skarpetki i chustki do nosa wróciły czyste i starannie uprasowane. Posiłki, które przyrządzali z podobną zwinnością, smakowały wybornie. Pless, który jeszcze niedawno wzdychał za szwajcarskim komfortem, teraz mruczał z zadowolenia jak stary kocur:

– Jeśli tak ma wyglądać życie najemnika, pozostaję w firmie przez najbliższych piętnaście lat.

Spotkanie, jakie następnego wieczora odbyło się w luksusowej willi Czombégo, było niczym przyjęcie dyplomatyczne. Starszy kelner i kelnerzy w białych rękawiczkach, czerwony dywan na schodach wejściowych. Najwyższy Szef, w otoczeniu całej grupy swoich ministrów, oczekiwali nas – Renauda Desnersa i mnie - w wielkim salonie. Kilka godzin wcześniej dokonali na lotnisku oględzin T-6; wydawało się, że dygnitarze są zadowoleni. Nie mogłem jednak oprzeć się wrażeniu, że naszego przybycia do Kolwesi oczekiwano dlatego z takim utęsknieniem, gdyż dawało ono Czombému możliwość przekonania dostoynych ministrów jego gabinetu, że zdeponowane w Szwajcarii pieniądze zostały rzeczywiście wydane na zakup wyposażenia wojskowego...

Nieco ceremonialna atmosfera przyjęcia szybko odtajała. Czombé przyjacielsko klepał mnie po plecach. Podobnie czynił Evariste Kimba, wymowny i uprzejmy, nienagannie ubrany minister o dość mętnie zdefiniowanym zakresie obowiązków; byłem przekonany, że w tej całej farsie jest on jedną z najważniejszych osób. W przeciwieństwie do niego, wystarczyło tylko na moment popatrzeć na przejmującą grozą twarz Godefroya Munongo, pełniącego w gabinecie Czombégo funkcję ministra spraw wewnętrznych, aby człowiekowi zrobiło się zimno na plecach. (Jak wyjawiono mi nieco później, miał on osobiście zamordować Lumumbę. Nie było trudno w to uwierzyć). Trzecią z najwyższej postawionych osobistości, obecnych owego wieczoru na przyjęciu u Czombégo, był generał Muké, facet z prymitywną gębą, noszący z idiotyczną dumą napuszony tytuł naczelnego dowódcy sił zbrojnych Katangi. (W dawnej, belgijskiej armii kolonialnej w Kongo był on podoficerem prowiantowym,

a mówiąc bardziej precyzyjnie – głównym kucharzem). Galerię przedstawianych nam osobistości zamykał bardzo wytworny i małomówny Belg, co do którego przypuszczałem, że jest to dyrektorem Union Miniere w Kolwesi.

– Wie pan – szepnął mi do ucha Curren – tu, w Kolwesi wydobywa się połowę miedzi Katangi. Tu znajduje się osiem procent całkowitych zasobów miedzi świata...

Przy stole siedziałem między Czombém i Muké. Prezydent był w wyśmienitym humorze Opowiadał dobre dowcipy. Reakcja generała, tłustego pajaca, była po każdym taka sama: wybuchał głośnym śmiechem, rżał, piszczał z zachwytu i opróżniał jeden kieliszek po drugim. Nagle jednak nastrój przy stole stał się poważny. Zabrał głos Munongo.

– Jak długo jeszcze będziemy musieli czekać – zapytał – na wyrzucenie z Katangi znienawidzonych nordystów i ludzi ONZ? – Gdy to mówił, wyraźnie zwracając się do mnie, głos jego był ostry jak brzytwa i twardy jak stal.

– Proszę pana – odpowiedziałem – lecąc tu widzieliśmy w Teixeira de Souza cały wielki konwój przeznaczonego dla Katangi materiału wojennego. Zakładam, że zawiera on dobre uzbrojenie, także takie karabiny maszynowe, które będą się nadawały do zabudowania na dostarczonych właśnie przez nas samolotach T-6.

Widziałem, że Munongo zadrżały. Teraz głos jego brzmiał jak skrzypienie deski.

– Czy to ma oznaczać, *Mister Brown*, że pańskie samoloty przyleciały tu bez uzbrojenia? Że nadają się tylko do wykonywania lotów spacerowych?

– Kochany Godefroy – wtrącił się Czombé – gdyby było możliwe kupowanie latających fortów z pełnym uzbrojeniem i bombami, z pewnością byśmy to uczynili. Niestety, prawo międzynarodowe na coś takiego nie zezwala. Samoloty, które *Mister Brown* i jego przyjaciele, pokonując wszystkie niebezpieczeństwa, nam tu dostarczyli, zostaną w najbliższym czasie uzbrojone. A panowie postarają się jeszcze o to, abyśmy weszli w posiadanie i innych samolotów, czyż nie tak, panie pułkowniku?

(Chytry lis, ten Czombé! Kłamie jak najety. Samoloty z pełnym uzbrojeniem mógł przecież kupić, ale musiało by to odbyć się oficjalnie, a więc bez jakiekolwiek prowizji dla niego. Co do sprowadzenia innych samolotów, ależ tak, oczywiście... Dominique Diur też ma przecież w tym interes...).

– Ma pan rację, panie prezydencie – odpowiedziałem. – Samoloty będą wkrótce uzbrojone. Trzeba jednak pilnować, aby wraz z samolotami było zakupywanecale pasujące do nich wyposażenie.

– Ale to, co już macie – wtrącił generał Muké, wyraźnie zły, że Munongo zwrócił się wprost do mnie i to w tonie, nie dopuszczającym żadnego sprzeciwu – pozwala przecież na rozpoczęcie kampanii!

Ten generał – tu wcale nie żartuję – zaczął mi wyraźnie działać na nerwy. Czombé to zauważył i wtrącił się znów:

– Drogi Muké, operacje militarne będą przedmiotem narady, jaką odbędziemy w najbliższym czasie. To jest przecież sprawa kwalifikująca się do omówienia wyłącznie przez nas trzech: pułkownika, pana i mnie.

Muké uśmiechnął się zadowolony i atmosfera znów stała się swobodna. (Pomyślałem sobie, że ten cwaniak Czombé miał niewątpliwy talent dyplomatyczny. Schlebiał swemu generałowi wmawiając mu, że najpoważniejsze zagadnienia dotyczące wojny omawia tylko z nim).

Gdy podano kawę, Czombé odciągnął mnie jednak na stronę.

– Pułkowniku, musi się pan postarać, żeby pierwsza operacja została przeprowadzona jak najszybciej. Nawet, gdyby w tej chwili miała to być tylko demonstracja... Rozumie pan, co mam na myśli?

– Rozumiem pana doskonale, panie prezydencie.

(No, jasne. Pragnie przeprowadzenia operacji, aby zatkać gęby najbardziej napastliwym, nieoswieconym i natrętnym ministrom swojego gabinetu).

– A więc uzgodnione. Proszę pana jutro rano o przybycie na naradę. Zostanie pan na niej poinformowany o obecnej sytuacji militarnej – zakończył nagle Czombé i to na tyle uroczyście i głośno, aby mogli usłyszeć wszyscy goście.

Teraz naszej rozmowie zaczęli się przysłuchiwać niemal wszyscy

dostojni panowie ministrowie. Choć podejrzliwie strzygli uszami, z dalszej mojej rozmowy z prezydentem nie usłyszeli jednak nic, co by zaspokoilo ich ciekawosć. Na przemyślenie planu operacji, tak niezbędnej dla jego prestiżu, Czombé dał mi całą noc...

Wojna w buszu oraz interesy

Następnego ranka dzień nie zaczął się źle: musiałem się powstrzymywać, aby nie pęknąć ze śmiechu. Na wielkim stole w salonie swej willi w Kolwesi Czombé rozłożył mapy – samochodowe, takie jakie wydaje słynne wydawnictwo Michelin! Z marsową miną, ręką w której trzymał ołówek, kreślił koła w powietrzu. Obok niego, odziany w piękny belgijski uniform, stał Muké, marszcząc tłuste, głupie czoło. Czubkiem oficerskiej trzcinki wskazywał pewne punkty na turystycznej mapie, rzucając równocześnie pełne wymowy, ważne spojrzenia ku otaczającym go osobom. Ten dowodzący katangijską armią generał nawet nie wiedział, że białe plamy na mapie, przypominające niewinne jeziora, wskazują na obszary nierozpoznane, dotychczas kartograficznie nieopracowane! Nie miał pojęcia, że można się w nich natknąć zarówno na wysokie góry jak i na piaszczyste pustynie! Postanowiłem wielkodusznie włączyć się do zabawy.

– Panie generale, czy informacje, że nieprzyjacielskie koncentracje znajdują się właśnie tam, ma pan z meldunków państwowego wywiadu?

– Tak – odparł zdecydowanie.

– Czy to znaczy, że przybyli z północy? Przecinając rejon zamieszkały przez plemię Baluba?

– Z całą pewnością – potwierdził z przekonaniem.

– A jaką siłą ognia dysponuje nieprzyjaciel? Mam tu na myśli ciężką broń piechoty – dodałem, siłą powstrzymującą się od zwrócenia generałowi uwagi, że czubek jego trzcinki uparcie wskazuje białą plamę.

Honor głównodowodzącego siłami zbrojnymi uratował Czombé, wracając pytaniami:

– Zdaje się, że wcześniej mówił mi pan, generale, nie tylko o kolumnach

piechoty?

- Tak jest, panie prezydencie – odparł Muké.
- Wspomniał pan, zdaje się, o okolicy Kongolo, prawda?
- Tak, Kongolo jest zagrożone – powiedział Muké – ale zarządziłem już wysłanie tam dwóch batalionów strzelców spadochronowych.
- Czy nie potrzebuje więc pan tam wsparcia z powietrza? – wtrąciłem zapytanie.
- Oczywiście, że potrzebuję – stwierdził nagle rozpromieniony katangijski strateg.
- A więc, dobrze, będziemy wspierać z powietrza pański marsz na Kongolo – zapewniłem z pełnym przekonaniem Muké'go; spojrzałem przy tym na Czombégo. (A więc, mój grubasie, masz ją, tę swoją prestiżową operację). Robił wrażenie zadowolonego.
- Musicie ruszać natychmiast! – zażądał Muké, uderzając pięścią w mapę.
- Zrobimy to natychmiast po tym, generale, gdy tylko otrzymam od pana co najmniej jeden karabin maszynowy, amunicję i bomby – powiedział łagodnie.

– Tym zajmie się mój szef sztabu – zakończył wspaniałomyślnie generał.

Ów szef sztabu, noszący epolety majora, był to były podoficer-płatnik w Force Publique Konga, dziesięciotysięcznej armii utworzonej w 1960 przez Belgów.

W przeciwnieństwie do Mukégo umiał czytać i pisać, o czym nie omieszkał mnie dyskretnie poinformować. Renaud Desners, który zjawił się u szefa sztabu w sprawie kontroli podwozia Dove'a, gdy zobaczył przydzieloną mi broń, zwijał się ze śmiechu. Karabinem maszynowym była stara broń piechoty typu Hotchkiss, bomby zaś – to dziwne rury bez jakichkolwiek oznakowań fabrycznych. Wanowski oglądał je z wszystkich stron z miną pełną wątpliwości.

– Czy to, co jest wkładane do obu końców tych rur, to są granaty ręczne? – spytał w końcu katangijskiego zbrojomistrza, demonstrującego broń.

– Tak jest. Granaty wyskakują z rur i eksplodują jak szrapnele w powietrzu - objaśnił zbrojomistrz. – Ten miotacz i granaty zostały

wyprodukowane w warsztatach Union Miniere – dodał z dumą.

– Więc dobrze, w porządku – zamknąłem dyskusję. – Karabin maszynowy zabudujemy w kabinie pilotów Dove, strzelać będzie przez otwór wymontowanych drzwi. Tamtedy też będziemy wyrzucać wasze petardy.

Przed wysłaniem jednak bezbronnego Dove'a na front postanowiłem przyjrzeć się terenowi operacji. Gdy w samolocie rozpoczęto montaż Hotchkissa na odpowiednim statywie, ja i Pignon, każdy na swoim T-6, polecieliśmy w kierunku Kongolo na rozpoznanie.

Pod nami rozciągał się malowniczy, całkowicie spokojny busz. Plantacje belgijskich kolonistów można było rozpoznać z oddali: regularne, ciągnące się kilometrami rzędy drzew, białe prostokątne zabudowania, trawniki otaczające domy mieszkalne, dobrze utrzymane drogi dojazdowe. Widać jednak było, że obszary te od czasów ogłoszenia przez Kongo niepodległości i odbywających się potem mordów białych kolonistów, stoją zaniedbane. Belgowie opuścili Katangę, choć w ilości znacznie mniejszej niż na całym pozostałym terenie Konga.

– Na tych ich trawnikach można by z powodzeniem lądować – zauważył Pignon. Na krawędzi lasu albo w jego przecinkach dostrzegaliśmy co jakiś czas tubylcze wioski z typową chaotyczną zabudową domkami z drewna lub słomy. Żadnych koncentracji oddziałów wojskowych nie zauważaliśmy. Gdziekolwiek pasły się stada bydła, czarni grzebali motykami w ziemi w poszukiwaniu ziemniaków. Nie odkryliśmy też żadnych batalionów strzelców spadochronowych, które według Muké'go podążać miały do Kongolo. Pomyślałem sobie – tak oto wygląda prywatne kino generała!

Pignon i ja lecieliśmy jak na paradzie, skrzydło w skrzydło. Sapostrzeżenia przekazywaliśmy sobie przez radio. Teren śledziliśmy w ten sposób, że on obserwował stronę prawą, ja lewą. Długa i szeroka równina prowadziła mniej więcej w stronę koryta rzeki Kongo.

Do miasta Kongolo mieliśmy jeszcze dwadzieścia minut lotu, gdy nagle Pignon zwołał do swego mikrofonu:

– Popatrz, tam w dole, na pierwszej godzinie, na ścieżce przed

skrzyżowaniem!

We wskazanym miejscu wąska ścieżka łączyła się z drogą, nad którą lecieliśmy.

Znurkowaliśmy i zaczeliśmy krażyć nad odkrytym przez Pignona miejscem podejrzanej ruchu. Na nasz widok mała kolumna uzbrojonych czarnych natychmiast się rozproszyła. Aby rozpoznać kim są, nordystami czy Katangijczykami, zeszczyliśmy tuż nad ziemię. Tych kilku, których mogliśmy jeszcze zobaczyć zanim, podobnie jak około pięćdziesięciu innych, zniknęły w lesie, mądrzejszymi nas nie zrobiło. Mieli na sobie albo kolorowe okrycia, albo białe szorty.

– Kilku z nich miało na sobie bluzy mundurowe – powiedział Pignon.
– Ale jeśli idzie o uzbrojenie, to według mnie składało się ono, przede wszystkim, z proc, maczet i kilku *pupus*.

Owe *pupus* były to stare samopały z obciętą lufą, które, jak mi wyjaśniono, zamiast kulami strzelały gwoździami. Stanowiły one typową broń plemion mieszkających w dżungli. Do Afryki dostarczali ją szmuglerzy, którzy z kolei uzyskiwali ją z zapasów magazynowych pochodzących jeszcze z czasów amerykańskiej wojny secesyjnej. Te prymitywne urządzenia powodowały straszne rany. Powstawało pytanie: czy ci zauważeni czarni byli członkami plemienia zaprzyjaźnionego z Czombém, czy mu wrogiego? Z wysokości stu metrów, bez dłuższej rozmowy z tymi ludźmi, uzyskanie odpowiedzi na to pytanie było niemożliwe.

– Polećmy jeszcze kawałek dalej – powiedziałem do Pignona. Wznieśliśmy się wyżej aby ominąć wysokie drzewa, na których nie mieliśmy bynajmniej ochoty zawisnąć. Ścieżka pod nami była pusta. Do Kongolo jeszcze piętnaście minut. Przeszukiwanie lasu w locie ze zmniejszoną prędkością, było zajęciem przeklęcie męczącym.

Dla zachowania wysokości co jakiś czas zwiększałem moc silników. Wywołany tym ryk rozchodził się szeroko w panującej w okolicy ciszy. On to prawdopodobnie sprawił, że do panicznej ucieczki rzuciła się, podobnie jak poprzednia, jeszcze jedna dotychczas przez nas niezauważona, grupa czarnych; ludzie rozbiegli się na wszystkie strony,

szukając schronienia pod rosącymi wzdłuż ścieżki drzewami. A przecież my naszymi, wciąż jeszcze nieuzbrojonymi T-6 nic im zrobić nie mogliśmy. Ale kim w ogóle byli ci ludzie i co tu robili? Okrążyliśmy kilkakrotnie miejsce, ale dowódca czarnych najwyraźniej nie miał ochoty dać się rozpoznać.

Miejscowość Kongolo, osiedle bardzo ładnie położone nad brzegiem rzeki, zrobiło na nas wrażenie skrajnie pokojowego. Na głównym placu widać było zgromadzony tłum kobiet, dzieci i mężczyzn. Wszyscy oni, osłaniając rękoma oczy od promieni słonecznych, obserwowali nas z pełną obojętnością. Z werandy wielkiego domu machał do nas szeroko rozpostartymi ramionami jakiś biały.

- Wyraźnie nas pozdrawia – powiedział ze śmiechem Pignon.
- Może to tutejszy misjonarz – rzekłem ja.
- Albo knajpiarz – wysunął przypuszczenie Pignon.

Gesty pozdrawiającego nas białego nie wskazywały na to, żeby chciał nam przekazać coś alarmującego. W pobliżu widać było kawałek wykarczowanego i wyrównanego terenu, który prawdopodobnie służył jako pomocnicze lądowisko miasta.

– Wylądujemy tu innym razem – zdecydowałem. – Teraz zużyliśmy już tyle paliwa, że czas do domu.

Wracaliśmy tą samą trasą jaką przylecieliśmy. Czarni, których poprzednio zaskoczyliśmy na ścieżce, musieli biec bardzo szybko. Ich rozwiane białe koszule zauważaliśmy dobrych parę kilometrów od miejsca pierwszego spotkania. Prawdziwi maratończycy!

Tak wyglądała moja pierwsza wojenna operacja nad dżungłą. Satysfakcji nie dała mi żadnej, Pignon miał odczucie podobne.

– Jak myślisz, czy nie trzeba było ich zaatakować? – spytałem go, kiedy byliśmy już na ziemi.

– Byli uzbrojeni, a poza tym wydaje mi się, że byli dowodzeni przez faceta w mundurze. Skąd wreszcie mieliśmy wiedzieć, jakie były ich zamiary? – mruczał pod nosem Pignon.

– Może taki skład grupy w Afryce coś oznacza? Przyjmijmy więc, że była to myśliwska wyprawa na słonia.

– Cholera, lepiej żeby siedzieli w swych wioskach i sadzili ziemniaki – podsumował rozważania Pignon. – Nie musielibyśmy wtedy łamać sobie głowy. Albo walić ich po głowach...

W Kolwesi raport o locie rozpoznawczym przedłożyłem Muké'emu.

– Wróg wycofał się do Albertville! – stwierdził.

– Przekonamy się o tym jutro rano – powiedziałem, przekręcając przy okazji o 180 stopni trzymaną przez generała mapę odwrotnie (do góry nogami).

– Tym razem trzeba wroga rozbić doszczętnie! Zabić wszystkich! – wrzeszczał Muké. – Nikt nie może ujść z życiem! – Jego grubo ciosane rysy twarzy wykrzywiał grymas dzikiej nienawiści. – Teraz macie już karabiny maszynowe i bomby! – warknął.

– Jeden jedyny karabin maszynowy, panie generale, jeden jedyny – sprostowałem jego stwierdzenie. I dodałem obłudnie: – Jeśli zechciałby pan polecieć z nami, przygotujemy panu wygodne miejsce w Dove. Zobaczy pan na własne oczy jak pracujemy...

Twarz generała nagle poszarzała.

– Moje miejsce będzie na czele kolumny zmotoryzowanej ! – wykrzyknął gniewnie.

– Bardzo dobra taktyka, panie generale – przyznałem mu rację, starając się zachować maksymalną powagę. – Pan atakuje z lądu, ja z powietrza.

Na twarzy Muké'go pojawił się szeroki uśmiech zadowolenia. (A ja pomyślałem sobie, jak to dobrze, że ujawniłeś swój paniczny strach przed lataniem. Przynajmniej zostawisz nas w spokoju w powietrzu).

General klepnął mnie potężnie po plecach i rozstaliśmy się jak dobrzy przyjaciele.

Atak na kolumny maszerujące na Albertville pozostanie na zawsze tym epizodem mojej lotniczej kariery, który jest w niej zapisany jeśli nie złotymi, to z pewnością miedzianymi zgłoskami.

Zaczęło się od tego, że Renaud Desners wyjaśnił mi, że nigdy w życiu nie pilotował samolotu bombowego, dlatego uważały, że będzie lepiej, jeśli sterowanie Dove'a przekaże mnie.

– Ja przecież też nie byłem nigdy pilotem bombowym! – wyjaśniłem

ze śmiechem. – Nie chcesz pilotować, to trudno. Wystarczy, że będziesz z nami, a ja już ci wytlumaczę co masz robić. – Ach, gdyby pan de Havilland wiedział, że jego ślicznego Dove'a awansowano do rangi samolotu bombowego!...

Podobnie jak poprzedniego dnia w czasie lotu do Kongolo nie widzieliśmy początkowo nic poza wzorcowymi plantacjami, pustymi ścieżkami i lasem. W samolocie Dove leciało nas czterech: ja siedziałem za sterami, zaś Renaud nadzorował dwóch Katangińczyków, pełniących obowiązki strzelca karabinu maszynowego i bombardiera. Obaj czarni lecieli po raz pierwszy w życiu. Z dumą zgłosili się ochotniczo... aby zostać lotnikami. Obaj trzęsli się jednak ze strachu, twierdzili, że samolot leci za szybko. Renaud starał się ich uspokoić.

Nagle, gdy do Kongolo pozostało nam jeszcze dziesięć minut lotu, ścieżka, prowadząca do innej, znacznie większej, ożywiła się. Dostrzegłem co najmniej kilkuset czarnych, rozbiegających się na wszystkie strony i wskakujących za byle krzak.

- To oni! To oni! – zawyli Katangińczycy.
- Co to oznacza oni? – zapytałem kładąc samolot w zakręt.
- Wrogowie!
- Ale przecież nieprzyjaciela mieliśmy znaleźć maszerującego do Albertville! - odparłem.
- Nie, nie, to jest właśnie nieprzyjaciel! – upierał się podniecony strzelec pokładowy, ściskający kurczowo uchwyt Hotchkissa.

Renaud uspokoił obu Katangińczyków i nakazał im, aby z rozpoczęciem jakichkolwiek działań czekali na jego rozkaz. Ja nad lasem wykonałem jeszcze jedno okrążenie i skierowałem samolot ponownie na kurs równoległy do osi ścieżki prowadzącej do Kongolo. Nie schodziłem zbyt nisko, gdyż nie miałem zamiaru zawisnąć na którymś z wyższych drzew. Nagle poczułem, że całym Dove'em wstrząsają głośne wstrząsy: to Katangińczycy otworzyli ogień z kaemu i strzelali jak szaleni. Do czego? Ja nie widziałem w dole nic, tylko bussz.

Wykonałem nad lasem ósemkę, aby drugie przejście nad nim odbyło się przeciwnym kursem. Historia się powtórzyła, Katangińczycy strzelali ile

wlazło.

– Teraz wyrzucimy resztę! – krzyknął do mnie Renaud.

Po raz trzeci wykonałem nalot na podzielony ścieżką las, wciąż nie widząc, aby się tam coś ruszało. Żandarmi wyrzucili swoje bomby przez otwór drzwi, w których stał karabin maszynowy. Granatnikowe rury Made in Union Miniere po upadku na ziemię podskakiwały ponownie do góry, jakby miały sprężynę, podczas kolejnego upadku eksplodowały rozsiewając rozdrobniony złom na wszystkie strony świata.

I to było wszystko. Wróciliśmy do Kolwesi.

Komisarz Erikos przekazał natychmiast rządowi depeszę z sensacyjną wiadomością. Obaj czarni członkowie załogi, którzy zdążyli już siebie awansować do rangi pilotów-uczniów, nafaszerowali swoje sprawozdanie bohaterskimi szczegółami akcji, podając nawet liczbę zabitych nieprzyjaciół – choć przecież nikt ich nie liczył.

Następnego dnia otrzymałem telegram podpisany przez Czombégo i Mukégo; przekazywali mi w nim, że... nieprzyjacielski atak na Kongolo został rozbity połączoną operacją katangijskich sił lądowych i powietrznych. Niech żyje zwycięstwo!

Dokonana przez nas masakra drzew w doniesieniach miejscowej prasy i radia przekształciła się w sprawioną wrogowi krwawą łaźnię. Brzmiało to szczególnie komicznie, jeśli wziąć pod uwagę, że ani gazety, ani radio nie poświęciły nawet jednego słowa mającemu wcześniej miejsce starciu w buszu, zakończonemu spaleniem wioski, która nie chciała dostarczyć rekruta do armii Czombégo. No, ale przecież wszyscy bohaterowie Kongolo byli to czystej krwi Katangijczycy, dowodzeni przez Muké Zwycięzcę... Renaud i ja cieszyliśmy się z tego ogromnie.

Drugą wiadomość otrzymałem od samego Czombégo. Pragnął ze mną porozmawiać i wzywał mnie do Elisabethville.

Poleciałem na pokładzie Pipera Comanche'a, który przydzielony został służbie łącznikowej sztabu generalnego – czyli mnie – ale lądowałem nie w Elisabethville (dla wtajemniczonych – E'ville) lecz w Kipushi. Powód był prosty: dla nas, białych najemników, stolica była, przynajmniej oficjalnie, niedostępna; kręgi rządowe z uporem zaprzeczały kategorycznie

naszemu istnieniu. Z tej przyczyny (i jeszcze kilku innych) w Kipushi, poza strefą kontrolowaną przez prostoduszne irlandzkie jednostki ONZ, założono pośpiesznie pełnowymiarowe lotnisko. Teraz na nim czekał na mnie samochód Czombégo. Kierowca-wyścigowiec pomknął do miasta trasą przecinającą park szkoły prowadzonej przez belgijskie zakonnice. Do biura Czombégo w jego rezydencji w E'ville wkroczyłem niecałą godzinę od lądowania.

W rezydencji zgromadził się chyba cały rząd. Czombé przedstawił mnie każdemu z obecnych ministrów i dowódców wojskowych (większości z nich jeszcze nie znałem) jako pewną odmianę Supermana. Widać było, że mit zwycięstwa pod Kongolo podziałał na nich jak narkotyk. Byłem zaskoczony. Blefując, zastawiali na ufającą im ludność pułapkę propagandową, a teraz sami w nią wpadli!

Dyktator Katangi nie zaprosił mnie jednak do siebie po to, aby mi winszować. Prosił, abym obecnym panom przedłożył listę materiału wojennego potrzebnego dla zrealizowania strategicznego zadania – uczynienia z wojskowego lotnictwa Katangi niezwyciężonej armady. Powiedziałem mu, że jako uzupełnienie T-6, ciągle jeszcze czekających na uzbrojenie, będziemy potrzebować dodatkowo około dziesięciu samolotów różnych typów, wraz z pasującym do nich wyposażeniem wojskowym. Nade wszystko jednak konieczne będzie utworzenie zespołu wykwalifikowanych mechaników, wspierających działania nowo zwerbowanych pilotów.

Niektórzy członkowie rady ministrów byli wyraźnie strapieni. Wierzyli, że dla tego celu wystarczą mechanicy miejscowi. Spytali mnie, czy kwalifikacje ich rodaków i czarnych braci są rzeczywiście tak godne politowania? Innymi słowy - zostałem podejrzany o rasizm.

– To jest bardzo proste – odpowiedziałem, zerkając jednocześnie w bok w stronę Czombégo i Dominique'a Diura – jeśli panowie chcecie mieć więcej samolotów, musicie być przygotowani również na to, że będzie tym samym potrzeba więcej mechaników, uzbrojeniowców, radiowców, nawigatorów, strzelców pokładowych i bombardierów. Ponieważ, jak panowie mówią, konieczny jest pośpiech, potrzebni będą ludzie bardzo

dobrze wyszkoleni; w czasie swej służby będą oni prowadzić szkolenie katangijskich specjalistów. Ja na to, aby zostać pilotem, potrzebowałem trzech lat.

Nie przekonałem ich. Siebie też nie. Miałem jednak świadomość, że cała ta historia z najróżniejszym sprzętem wojskowym i wyposażeniem jest interesująca przede wszystkim dla Pana Kasy, no i, oczywiście, dla jego ministra finansów Diura. Tylko bowiem takie transakcje stwarzały możliwość wyciągnięcia z państwownej kasy, którą zarządzali, znaczniejszych kwot – i uzyskania prowizji od jakże mi dobrze znanych dostawców z Paryża, Genewy, Antwerpii i Lizbony. Prezydent ściągnął mnie tu tylko dlatego, aby mój świeżo zdobyty prestiż wykorzystać dla poparcia jego projektów. Jakiekolwiek by zapadło postanowienie, to była w końcu ich sprawa, nie moja.

Czombé wymyślił jednak fortel, którym przeciągnął na swoją stronę wahających się ministrów.

– Moi panowie, jeśli nie podejmiemy niezbędnego wysiłku, zrobią to nasi wrogowie w Leopoldville! Są przebiegli jak mało kto, sprzątną nam specjalistów przed nosa, jeśli przezornie nie zapewnmy sobie ich wcześniej! I w ten sposób demonstrowane tu niezdecydowanie może, w godzinie niebezpieczeństwwa, przynieść zgubę naszej ojczyźnie!

O tak, pomyślałem sobie, sztuka wygłaszaania wielkich słów jest bezcenna. Na zakończenie narady podano drinki. Gdy ministrowie już się pożegnali, Czombé poprosił mnie, abym jeszcze chwilę pozostał. Powiedział:

– Mój drogi pułkowniku, ma pan tutaj czek na siedemdziesiąt pięć tysięcy dolarów. Niech pan zaangażuje wszystkich potrzebnych pilotów i mechaników. Oczywiście z zachowaniem najwyższej dyskrecji... Proszę przekazać również swoim przyjaciołom, że na zakup sprzętu wojskowego dysponuję nowymi kredytami. Pańskie wystąpienie było bardzo pozytyczne. Niech pan przyjdzie do mnie ponownie jutro rano, samochód zabierze pana stąd do Lusaki w Rodezji. Następnie poleci pan z Salisbury liniowym samolotem do Paryża. Te wyścigi musimy wygrać. Mam nadzieję, że pan rozumie, co mam na myśli?

– Rozumiem pana doskonale, panie prezydencie – odpowiedziałem. –

Ale skoro rozmawiamy już o najbardziej poważnych interesach, chciałbym pana o coś zapytać.

– Słucham uważnie, panie pułkowniku.

– W moim kontrakterze, który podpisaliśmy w Genewie, figuruje klauzula mówiąca o... ostatnich dyspozycjach udzielonych na miejscu... Jesteśmy na miejscu. Chętnie bym się dowiedział, czy mam być szefem państwowego lotnictwa wojskowego, czy też nie?

Swoje zakłopotanie Czombé ukrył natychmiast za szerokim uśmiechem.

– Wie pan, panie pułkowniku, trzeba niestety uwzględnić pewne delikatne okoliczności. Generał Muké jest głównodowodzącym naszych sił zbrojnych, zaś pan Munongo ministrem spraw wewnętrznych... Muszę brać pod uwagę ich opinie... Poza tym wie pan przecież, że jesteśmy bacznie obserwowani przez ONZ; przedstawiciel tej organizacji w Elisabethville, pan O'Brien, domaga się wyjazdu wszystkich naszych europejskich współpracowników. Jestem więc zmuszany do nieustannego lawirowania...

– No to, krótko mówiąc, kim ja tu jestem? – naciskałem.

– Pan jest po prostu *Mister Brown*. Jest pan szefem misji doradczej, pracującej na rzecz komunikacji lotniczej. Zajmuje się pan organizacją towarzystwa przewozowego Air Katanga. Gdy tylko pan tu wróci i gdy towarzystwo zostanie założone, otrzyma pan swą oficjalną nominację – z odpowiednim wynagrodzeniem i willą dla państwowego osobistego użytku.

Trzy dni później byłem w Paryżu.

Angolańska kolej

W Paryżu musiałem zlikwidować swoje interesy – restaurację i „Club de l'Etoile” – ale przede wszystkim rozwikłać dręcząą mnie zagadkę. Co się stało z moimi polskimi mechanikami, którzy jeszcze w ubiegłym miesiącu mieli przybyć do Luandy? Był już lipiec 1962 r., a wciąż nie miałem od nich najmniejszej wiadomości.

Prosto z lotniska Orly skierowałem się na Rue Marbeuf, do prywatnej skrzynki pocztowej, jaką Pierre Follorey założył w restauracji Paula

Grosbrasa. Boraz zostawił również u niego pieniądze na opłacenie kosztów podróży moich mechaników. Jak mogłem zauważyć, moje przybycie nie ucieszyło Grosbrasa.

- Gdzie są moi polscy mechanicy? – zapytałem wprost.
- Tego nie wiem... Zdaje się, że mieli jakieś kłopoty ze swoimi dokumentami... – odpowiedział Grosbras.

Ta wymijająca odpowiedź wyraźnie mi się nie spodobała. Facet kłamał i to bezczelnie. Z pewnością pieniądze sobie zatrzymał, a mówiąc bardziej precyzyjnie, sprzeniewierzył. Czy miałem dać mu w mordę? Aż świerbiło moje duże i silne pięści... Ale zamiast tej małej, tłustej kreaturze dać w pysk, wycedziłem tylko słowa:

- Niech pan słucha, Paul, ci mechanicy to są moi kumple... Zwerbowałem ich dla państwa przyjaciela Czombégo. Pańscy przyjaciele, Czombé i Diur zobowiązali mnie, abym tych specjalistów jak najszybciej dostarczył do Katangi. Czy pan to rozumie? No to, gdzie więc oni są? W Paryżu? W Lizbonie? .

W oczach Grosbrasa, które starannie unikały moich, malowało się teraz przerażenie. Rzucając mu w twarz nazwiska Czombégo i Diura oczywiście blefowałem, ale wiedziałem co robię. Paul poczuł nagle strach o swoje zdrowie i swoje interesy...

- Wydaje mi się, że jeden z nich jest w hotelu „La Pérouse”... – wyrzucił z siebie,

- No to pięknie. Do rychłego zobaczenia!
- Chwileczkę! Czy to jest wszystko, co miał mi pan do powiedzenia? Nie ma pan dla mnie żadnych innych wiadomości?

Odwróciłem się.

- Owszem, jest jedna – powiedziałem. – Ale o niej pogadamy dopiero wtedy, gdy znajdę moich chłopców. I kiedy w końcu otrzymają pieniądze na swoją podróż...

Rzeczywiście, w hotelu „La Pérouse” znalazłem Witolda Kurowskiego. Potwierdził on to, co podejrzewałem. Potrzebne do podróży dokumenty, portugalskie wizy ważne na Angolę i świadectwa szczepień, wszystko to mieli w ręku już od dwóch tygodni. Nie mieli tylko czeków podróżnych.

Naturalnie, z czeków Grosbras nie mógł sobie nic ściągać, toteż z wypłatą nazbyt się spieszył. Ludzie dla niego nie znaczyli nic, byli mu całkowicie obojętni; interesowały go tylko dostawy materiałowe.

- Witku, a gdzie są pozostali?
- Mieli po uszy czekania tutaj, wrócili do Londynu – odpowiedział Kurowski, szczęśliwy, że nareszcie może pogadać po polsku.
- Zostań na razie tutaj, ja ich ściągnę z powrotem. .

Czek Czombégo na siedemdziesiąt pięć tysięcy dolarów był pomyślany na sfinansowanie takich właśnie działań. Zdecydowałem, że Grosbrasowi nie wspomnę o nim ani słowa. Wolałem, żeby facet wcześniej zwrócił pieniądze, powierzone mu w związku z moimi ludźmi. Miałem świadomość, że będzie to dla niego większym cierpieniem niż parę ciosów pięścią w jego miękki pysk. Sakiewka była u niego ważniejsza niż jakiekolwiek zniewagi.

Następnego dnia odnalazłem w Londynie wszystkich moich ludzi. Jeszcze tego samego dnia zaangażowałem dodatkowo dwóch pilotów, wszystkim członkom wyprawy wypłaciłem pokaźne zaliczki i wręczyłem bilety lotnicze do Lizbony. Zdecydowałem, że do Kolwesi – oczywiście na koszt Katangi – poleci również moja żona.

Do świetnego lokalu *Monsieur Grosbrasa* na Rue Marbeuf wmaszerowałem w otoczeniu moich ludzi. Przybył tam również Pierre Follorey, zaalarmowany przez tłustego tchórza. Grosbras przyjął nas z wylewną radością – jak gdyby nic się nie wydarzyło.

– Teraz, drogi przyjacielu, musi pan doręczyć im czeki podróżne! – powiedziałem rzeczowo. Demonstracja przyjaźni i zawarta w przymilnych zapytaniach troska o moje zdrowie nie zrobiły na mnie żadnego wrażenia. Pozostałem chłodny.

– Ależ oczywiście. Naturalnie – powiedział Pierre. – Wszystko zostanie uregulowane zgodnie z instrukcjami, jakie w tej sprawie pozostawił Boraz...

Wyciągnął z teczki sześć tysięcy dolarów i położył je na stole. Przy sąsiednim stole Grosbras, z dopitą do połowy szklanką whisky w ręku, gaworzył przyjacielsko z jakimś gościem, jak gdyby całe zdarzenie w ogóle

go nie obchodziło. Aby nie patrzeć na bolesne upuszczanie krwi, odwrócił się nawet do nas plecami.

– Boraz telefonował do mnie wczoraj – zauważył Pierre Follorey, gdy uregulowaliśmy już rachunki. – Chciałby potwierdzenia, że przybyłeś tu również w misji handlowej, w kwestii zakupów.

– Tak jest. Mam ze sobą listę najróżniejszych materiałów – rzuciłem niedbale. I zamilkłem.

– Każ swoim ludziom, aby sobie poszli, potem pogadamy między sobą – szepnął mi do ucha Pierre, wskazując wzrokiem pilotów i mechaników.

Mając czek i po opróżnieniu swoich szklanek moi ludzie byli jak najbardziej gotowi do odejścia. Umówiliśmy się, że w wieczór poprzedzający wylot do Lizbony spotkamy się raz jeszcze w hotelu.

Potem zaczęła się, rozgrywana w trójkę, partia pokera. – Renaud upoważnił mnie do stania na straży jego interesów – oświadczyłem na wstępie.

– To jest jasne – przyznali chorem i ze wzruszającą szczerością Paul oraz Pierre.

– Wobec tego nie owijajmy spraw w bawełnę – ciągnąłem. – Chcę wiedzieć, jak ustalacie ceny.

Grosbras ogromnie się zdumiał. Zdaje się, że był przekonany, że ma przed sobą dającego się dowolnie kiwać naiwniaka, bezwiednie pomagającego mu w ubijaniu tłustych interesów. Na takie podejście byłem przygotowany, dlatego też podczas podróży powrotnej z Londynu całą sprawę gruntownie przemyślałem, dochodząc do następujących konkluzji:

Po pierwsze, ponieważ wdepnąłem już tak głęboko w katangijskie gówno, że znaczna część zamówień materiału wojennego zależała od mojej decyzji, byłbym ostatnim durniem, gdybym z tego nie starał się wyciągnąć określonych korzyści.

Po drugie, aby otrzymać mój udział w zamawianych przeze mnie (z prokurą Czombégo i Diura) dostawach, zakup musiałby być realizowany za pośrednictwem paryskich przyjaciół, ci jednak byliby zobowiązani udzielić mi na to gwarancji.

Po trzecie, aby tym cwaniakom nie dać się oszukać, musiałbym znać ceny i mechanizm ich ustalania i zamówienia wypuszczając z rąk dopiero wtedy, kiedy na moje bankowe konto wpłynęłaby należna mi prowizja.

Po czwarte, zakupy samolotów byłyby zastrzeżone dla mnie; zaangażowani przeze mnie w Londynie piloci poinformowali mnie mianowicie, że ogromny wybór używanego sprzętu, w bardzo dobrym stanie i dostępnego po cenach podobnych do europejskich, istnieje w Johannesburgu w Afryce Południowej. Te samoloty mógłbym sprowadzać sam i sam wystawiać na nie rachunki.

– No więc, jak to jest z tymi cenami? – zapytałem jeszcze raz.

– Wie pan przecież, Johnny, że ceny są płynne... – zaczął Paul, przeciągając słowa.

– Mam tego świadomość – odpowiedziałem. – Ale to wy robicie je płynnymi. Niech tak będzie. Na ile więc wyliczacie na przykład cenę dwóch pancernych wozów piechoty wraz z uzbrojeniem?

Pierre Follorey westchnął głęboko, sięgnął do aktówki i wyciągnął z niej gruby katalog.

– Niech pan tu popatrzy – powiedział i gniewnie wykrzywił usta, wyraźnie zdegustowany podejrzliwością swego kumpla.

Katalog liczył około sześćdziesięciu stron. Obejmował zadziwiający inwentarz całego asortymentu używanej broni, od rewolwerów i bagnetów, aż do wyrzutni torpedowych, jaki znaleźć można było na rynku. Szczwany lis był przekonany, że przy czytaniu tego wysoce interesującego zbioru dam się zmylić zastosowanemu w nim kluczowi literowemu. W tym przypadku jednak się omylił. Zauważyłem od razu, że na przykład pistolety Mausera są w katalogu umieszczone pod literą A, natomiast urządzenia do poszukiwania min pod F. Dlaczego?

– Faktury przygotowujemy według cen firmy – włączył się Grosbras, który teraz przybrał zmęczoną minę nauczyciela, tłumaczącego po raz setny tępemu uczniakowi, ile jest jeden razy jeden. – Do tego dochodzą oczywiście wydatki na pokrycie kosztów usług maklerskich, transportowych i związanych z przekazaniem towaru – dodał.

Pod przekazaniem towaru rozumiał on kosztorys ewentualnych strat

podczas transportu. Mówiąc szczerze, byłem pełen podziwu. Pod każdym względem towarzystwo tych braci zasługiwało na szacunek; umieli stworzyć idealną wprost organizację szachrajstwa bronią. Potwierdzał to ich katalog. Zawierał wszystko, nawet litery rozpoznawcze magazynów, w których znaleźć można było m.in. aparaty łączności, granatniki czy też ładowniki łańcuchowe. I oto nagle pojąłem znaczenie klucza literowego, A, B, C itd. A oznaczało jedynkę, B dwójkę, C trójkę i tak dalej, a więc 1 = 100%, 2 = 200%, 3 = 300% aż do F = 6 = 600%! Porównując artykuły z różnych grup zauważałem, że literą A są zawsze oznaczane materiały najpopularniejsze i dla nich też obliczano najniższe prowizje, natomiast literą F oznaczano broń i elementy wyposażenia, które było najtrudniejsze do znalezienia i dlatego były obłożone prowizją najwyższą. Tak więc moi przyjaciele nie zajmowali się małymi sprawami! Ceny mnożyły od dwu do sześciu razy. W ten sposób wszyscy, od paryskiego werbownika do nabywcy Czombégo, z pożywnego tortu wycinali dla siebie po grubym kawałku.

- Czy masz nadal konto bankowe w Genewie? – zapytał Pierre.
- Owszem, mam. A o co chodzi?
- O to, że będziemy tam przekazywać należne ci prowizje – powiedział Pierre. – Podaj mi tylko numer konta.

Numer podałem – i dodałem:

- W Luandzie założyliście również lotnicze przedsiębiorstwo taksówkowe i firmę wynajmującą samochody ciężarowe oraz osobowe. Czy tę działalność prowadzicie w oderwaniu od dostaw?

Obaj partnerzy wymienili między sobą szybkie spojrzenia, starając się ukryć zdziwienie. Skąd ja o tym wiem?

Grosbras wdał się w zawiłe fachowe wyjaśnienie:

- To nastąpiło dla uproszczenia transportu towarów. Wie pan przecież, że realizacja przewozów przez Angolę jest niezmiernie trudna. Kursuje tam tylko jeden pociąg na tydzień. Aby więc zapewnić punktualność dostaw, musimy pracować za pomocą samochodów ciężarowych. Leży to przecież w naszym interesie, prawda?

– A restauracja w Luandzie, którą oddałeś do prowadzenia swemu

bratu i twojej szwagierce? Czy to też służy zapewnianiu punktualności dostaw? – spytałem Pierre'a Folloreya.

Tego ubocznego tematu dalej nie ciągnąłem. W tych równoległych interesach, jakie moi rozmówcy prowadzili w Angoli, nie zamierzałem uczestniczyć. Chciałem tylko, aby do ich zakutych łbów dotarło, że ja, nawet wtedy, kiedy nad katangijskim buszem odgrywam rolę myśliwego polującego na armie-zjawy, nie jestem naiwniakiem, za jakiego mnie chcą brać. Przede wszystkim zaś powinni wiedzieć, że dłużej nie zniosę, aby zgarniali wyłącznie dla siebie całość prowizji, z których część przecież należała się Renaudowi i mnie. W końcu wreszcie szło i o to, aby pojeli, że w ich interesie leży także wrycie sobie w pamięć numeru mojego konta bankowego.

Z pomocą katalogu zestawiłem mały rachunek. Następnie przekazałem Folloreyowi i Grosbrasowi moje zapotrzebowanie na materiał wojenny, kontrasygnowany przez Czombégo i Diura. Oddzieliłem tylko kartkę z zamówieniem na samoloty. Mimo tego. ograniczenia lista była bardzo ponętna. Przewidywałem w niej zakup pełnego wyposażenia dla lotnisk polowych, w tym m.in. rozkładanych hangarów, cystern paliwowych, pomp i przewodów paliwowych; nie zapomniałem też o artylerii przeciwlotniczej, pojazdach dla personelu naziemnego, ciężkim i lekkim uzbrojeniu tego personelu wraz z amunicją, osobistym wyposażeniu żołnierzy, barakach i kantynach. Listę zamykał sprzęt łącznościowy i nawigacyjny. Wszystko z bogatym nadmiarem...

Od pamiętnego dnia w styczniu 1962, kiedy mowa była tylko o prostym przerzucie samolotów, sprawy rozwinęły się całkiem pięknie...

Memorandum w sprawie zakupów sporządziłem po posiedzeniu rady ministrów w Elisabethville natychmiast po tym, jak Czombé oświadczył, że dysponuje nowymi kredytami; zużyłem na to cały ostatni wieczór przed wyjazdem do Rodezji. Czombé i Diur podpisali dokument następnego dnia rano.

Na twarzach obu łotrów, Pierre'a i Paula, pojawił się szeroki uśmiech ulgi i zadowolenia. W tym momencie położyłem przed nimi mój prywatny rachunek, obejmujący również postulaty Renauda; był to rezultat moich

małych obliczeń.

– Oto zestawienie moich prowizji.

Uśmiech na twarzach nieco zeszytniał. Patrząc na wypisaną na papierze sumę Paul głęboko westchnął i powiedział:

– Zapewne ma to być płatne po inkasie...

– Tak jest! – potwierdziłem. – I oczywiście moje dalsze zamówienia będą składane dopiero wtedy, gdy z banku otrzymam potwierdzenie wpłynięcia na moje konto pieniędzy za prowizję...

– Twoja nieufność wobec nas jest karygodna! Móglbyś mieć nieco więcej zaufania do nas! – powiedział oburzony Pierre. – Przecież nie możemy brać odpowiedzialności za opieszałość banku.

Roześmiałem się.

– Moje zaufanie do was jest przecież pełne, skoro powierzam wam troskę o interesy zarówno moje, jak i Renauda – odparłem spokojnie. – A co do opieszałości banku to powinnicie pogadać z Jeanem-Claudem Borazem. On potrafi w tej sprawie zaprowadzić porządek.

Na minach obu pojawił się wątły uśmiech. A więc wiem i o tym, że Boraz zarządza katangijskimi pieniędzmi w Szwajcarii? Uznałem za zbędne ujawnienie im, że podróż z Salisbury do Paryża odbyliśmy z Jeanem-Claudem Borazem przypadkowo tym samym samolotem, że podczas długiego lotu mieliśmy okazję do długiej pogawędki, i że się ze sobą zaprzyjaźniliśmy.

Zaproszenia Folloreya i Grosbrasa na wspólną kolację nie przyjąłem; na wieczór byłem umówiony z moim następcą w restauracji przy Rue Quentin-Bauchart. Później miałem jeszcze udzielić ostatnich dyspozycji członkom mojej eskadry i – co najważniejsze – odebrać żonę z lotniska po jej przylocie z Genewy. Zdecydowałem, że mają podróż odbyć razem: z Lizbony do Luandy na pokładzie samolotu portugalskich linii lotniczych, a następnie z Lobito do Teixeira de Souza koleją. Stwarzało to im możliwość obejrzenia kraju, a ja w tym czasie mogłem zająć się w Johannesburgu powiększeniem samolotowego parku Czombégo. Do tej pory, wobec braku pilotów i mechaników, sprawa nie była pilna. Teraz sytuacja się zmieniała. Chciałem również wprowadzić się do willi w

Kolwesi, aby w niej godnie przyjąć żonę.

W danej chwili wojną się zbytnio nie przejmowałem. Z gazet wiedziałem, że na razie ma ona postać potyczek, i że ciągną się w nieskończoność rokowania między Czombém, przedstawicielem ONZ i rządem w Leopoldville. Było to z pewnością zasługą prezydenta – chytry lis czekał tylko na akcje swych białych najemników i na przybycie dodatkowego uzbrojenia dla jego oddziałów.

A moje małżeństwo? W danej chwili trudno mówić, by było ustabilizowane. Na szczęście moja młoda i bardzo wysportowana żona całą sytuacją się świetnie bawiła. Wcale nie wykazywała tęsknoty za spokojem mieszczańskiego życia w miękkich pantoflach. Cieszyła się szczerze z pobytu w Katandze i możliwości dokonywania w Afryce upragnionych odkryć. Patrzyła na sprawy oczami turystki – zapewniając wojownikowi kojący spokój...

Ja też miałem marzenia. Wyobrażałem sobie, że w przypadku – co poważnie zakładali Boraz i wielu innych europejskich ekspertów – gdyby w końcu doszło do pojednania wielkiego politycznego czarownika z Elisabethville z ONZ i z partnerami z Leopoldville i Brukseli, mógłbym rzeczywiście powołać do życia linie lotnicze Air Katanga i stać się ich prezesem i generalnym dyrektorem. Na razie jednak byłem najemnikiem. Z określonym ryzykiem...

– Moje latające straszydło! – zawała do mnie Gisela, gdy spotkaliśmy się na Orly. – Wiesz, początkowo to straszydło mnie drażniło. Dlaczego straszydło? Ale gdzieś natknęłam się na wyjaśnienie. Oto pewnego dnia z buszu wrócił oddział białych najemników: brudnych, nieogolonych, w łachmanach, spragnionych i wygłodzonych. W pierwszym mieście, do którego dotarli, zasiedli w fotelach na tarasie knajpy. Na ich widok żony belgijskich kolonistów miały zawała chorą: – Och, co za straszydła! – Tak się zrodził, podobno, ten przydomek najemników...

– Niezbyt wdzięczne były te matki chrzestne... – zauważyłem.

Następnego dnia na Orly żegnałem się z żoną. Ja wracałem przez Salisbury do Elisabethville; dwa tygodnie później mieliśmy się znów

połączyć w Kolwesi.

W E'velle wpadłem jednak w straszny młyn. Sekretariat Czombégo przekazał mi, że prezydent życzy sobie spotkania ze mną następnego dnia o osiemnastej - i że mam nie opuszczać przydzielonego mi w rezydencji mieszkania. Półtora dnia spędziłem więc w całkowitej bezczynności.

W rezydencji było luksusowo, ale nudno. Byłem rozpieszczany, ale co z tego, kiedy nie byłem w stanie nawiązać łączności ani z Renaudem, ani z moimi, znajdującymi się w Kolwesi w stanie spoczynku ludźmi. Czas zabijałem czytaniem jakiegoś kryminalnego powieścidła i degustowaniem wyrafinowanych dań przygotowywanych przez nadwornego kucharza. Trochę ruchu zapewniałem sobie wędrówką po korytarzach wspaniałego gmachu, w którym znajdowały się zarówno biura, jak i mieszkania. Belgiska sekretarka Czombego wyjaśniła mi, że na razie mam się w mieście nie pokazywać. Powód: wygląda na to, że misja ONZ i zagraniczni dziennikarze są aż nazbyt dobrze poinformowani o przybyciu nowych najemników. Czombé został zmuszony do zwolnienia pułkownika Trinquieria i innych francuskich oficerów – ale, jak mówiła, powszechnie jest przekonanie, że na ich miejsce zaangażował innych. Wyjechać musieli też, choć bardzo niechętnie, również prywatni piloci prezydenta, Anglik Peter Weekstead i Belg Van Rieghem. Nie była więc to chwila, aby uczynić z siebie tarczę strzelniczą...

Pięknie, ale Czombé zapomniał, że się ze mną umówił na osiemnastą. Czekałem nadaremnie do dziewiątej wieczorem! Zły i przesycony najróżniejszymi napojami, jakie mi na pocieszenie podawano bez żadnych ograniczeń, wymknąłem się z pałacu i udałem się, dla zmiany nastroju, do baru w hotelu „Albert I”. Przy zakupie kilku powieści kryminalnych spotkałem tam trzech europejskich ekspertów, którzy również nadaremnie czekali na przyjęcie przez Czombégo. Czekając pochłaniali nieprawdopodobne ilości piwa. Co chcieli tu sprzedawać? Przez dziesięć minut wymienialiśmy różne eufeminizmy, zapewniając się wzajemnie o niewymuszonej dyskrecji, ale w pewnym momencie ta zabawa mnie zmęczyła. Wróciłem do rezydencji, nie spotkawszy na drodze ani jednego patrolu ONZ. Nie pozostało mi nic innego jak pójść do

łóżka i przed snem poczytać kryminał.

Następnego dnia przed południem spotkałem przypadkiem Czombégo w jednym z korytarzy Weszliśmy do biura, które zresztą nie było jego. Tu królował Grek, wspólnik prezydenta w odziedziczym po tatusiu zespole domów towarowych, który genialny syn tak wspaniale rozwinął przed rozpoczęciem kariery politycznej. Bez najmniejszych zahamowań, zupełnie nie przejmując się moją obecnością zawarli na moich oczach porozumienie o importie dziesięciu tysięcy angielskich hełmów. Kupowane były jako demobil w cenie pięciu szyllingów za sztukę, a sprzedawane skarbowi Katangi po funkcji szterlingu sztuka. Po podziale dawało to zysk dla każdego partnera ponad siedmiu tysięcy funtów! Dodać trzeba, że w tropiku hełmy te były praktycznie nie do użycia, chyba że ktoś chciałby mózgi biednych czarnych ugotować na miękko.

Po ubiciu tego patriotycznego interesu Czombé zabrał mnie do swego gabinetu. Przedstawiłem mu raport o przebiegu odbytej misji i wyjaśniłem dlaczego przewidywane samoloty zamierzam kupić nie w Europie, ale w Johannesburgu. Scena, jakiej byłem świadkiem w gabinecie greckiego wspólnika, była dla mnie dobrą lekcją, toteż starannie dobierałem słowa.

– Ceny sprzedażne są w przeważającej większości miejsc, w Antwerpii, Paryżu czy Londynie, identyczne. Natomiast koszty transportu z Afryki Południowej są oczywiście niższe... Dlatego też marża zysku może być znaczaco wyższa...

– No to niech pan leci do Johannesburga! – szybko i z wielkim zainteresowaniem odpowiedział prezydent. I prawdopodobnie z wdzięczności za wskazanie kolejnej możliwości zrobienia dobrego interesu, dodał:

– Każę tam panu otworzyć konto. Diur zajmie się tym natychmiast.

– Panie prezydencie, pozwoli pan, że najpierw polecę do Kolwesi, aby zabrać stamtąd dwóch pilotów, bo będą mi oni potrzebni do pomocy w przerzucie samolotów z Johannesburga. No i bardzo chciałbym wreszcie zobaczyć obiecaną mi przez pana willę, bo wie pan przecież, że oczekuję przybycia małżonki...

– Ma pan oczywiście rację, mój drogi pułkowniku. Do podróży niech pan się szykuje spokojnie. Jak pan zauważyl, obecnie nic się nie dzieje. Respektuję naszą siłę. Na rozbudowę naszej floty powietrznej ma pan więc trochę więcej czasu... Tylko z zachowaniem największej dyskrecji, jasne? Nie chcę, aby wieść o pańskiej misji się rozeszła. Teraz jest pan bardziej cywilem niż kiedykolwiek wcześniej, cha, cha! Czek na bank w Johannesburgu wystawi panu Diur.

Tak właśnie było w Katandze za Czombégo. Sytuacja zmieniała się z dnia na dzień. Od sztormu do pełnej flauty – a zaraz potem znów burza. Bowiem do konfliktu między bonzami z Leopoldville i E'velle dochodziły jeszcze spory międzylemienne. Na przykład historia z Luluasami. Jak miałem rozumieć ich rolę? Żyli w obszarze buforowym między Północą i Katangą, i z całych sił bronili się przed próbami przejęcia ich ogromnego, rozciągającego się aż do jeziora Tanganijska terytorium przez rząd w Leopoldville. Czy byli więc sojusznikami Czombégo i jego plemienia, Lundów? Niewątpliwie tak, ale mimo to poprzez prowincję Luluasów odbywały się słynne infiltracje nordystów. Dlaczego jednak początkowy dialog z nordystami przekształcił się w krwawy spór? Prawdopodobną przyczyną było to, że ci, którzy przychodzili z północy, byli to Balubowie, członkowie plemienia, od bardzo dawna zacieklego wroga plemienia Bayékésów, do którego należeli Muké i Munongo. Efekt: busz zasłany trupami. Teraz jednak Balubowie, w swoim czasie główna podpora zmarłego Lumumby, a więc przeciwnicy Czombégo, byli skłóceni i toczyli bój z wszystkimi, i tymi z północy, i tymi z Katangi. Nie było tak tylko wtedy, gdy naczelniacy kilku wiosek zawierali z sobą zawieszenia broni.

W Kolwesi moi piloci obrastali tłuszczem. Czekali na mnie wylegując się w rozłożonych leżakach, obok których rozstawione były stoliki z napojami chłodzącymi. Jean-Marc Pignon przygruchał sobie bardzo ładną przyjaciółkę z Afryki Południowej. Przed południem chłopcy jednak pracowali. Dla katangijskich uczniów-pilotów prowadzili zajęcia naziemne, nadzorowali też montaż wyrzutników bombowych na T-6. Wszystko to bez zbędnych ceregieli, ale trochę na pół gwizdka. Jeśli szło o najemników-piechurów, to w małych grupkach opuścili oni miasto i

urządzili się w nieco bardziej oddalonych wielkich farmach kolonistów; tak zamaskowani utrzymywali nadzór nad mostami i skrzyżowaniami dróg.

Erikos, komisarz policji, obiecał mi, że zapowiedzianą, opuszczoną przez belgijskiego właściciela willę odda do mojej dyspozycji gdy ponownie przybędę do E'ville. Wziąłem więc z sobą Witolda Wanowskiego i Petera Glaspoola, Brytyjczyka. i polecieliśmy do Johannesburga.

Na małym lotnisku w pobliżu Johannesburga znaleźliśmy transportowy samolot Lockheed Loadstar, cztery Harvardy T-6 i dwie Cessny; uznaliśmy, że będą się nadawać do wzmocnienia sił powietrznych Katangi. Kazałem je dla nas zarezerwować, zabierając na razie tylko T-6 i Loadstara. Na pozostałych samolotach, które miały być odebrane w następnej kolejności, trzeba było dokonać pewnych niewielkich napraw.

W owym czasie jedynym latającym w Katandze samolotem pasażerskim był prywatny DC-3 Czombégo. Wcześniej należał do Môme Moineau i nosił wdzięczne imię Moineau Flyer. Poprzednia posiadaczka, była śpiewaczka kabaretowa, która wyszła za szalenie bogatego Chilijczyka, wszystkim swoim jachtom i samolotom nadawała imię Moineau.

– Latający dywan dla luksusowych kurewek – żartował, śmiejąc się Renaud.

Samolot został sprowadzony z lotniska Cannes-Mandelieu, na którym stacjonował, po tym jak Czornbe go zobaczył i w nim się zakochał – bo wnętrze miał urządzone jak mieszkanie! Na podłodze gruby dywan, w narożach głębokie fotele, w tyle kabiny sypialnia, reszta przestrzeni urządzona jako salon-jadalnia; wyglądało to istotnie po królewsku.

Takie wyposażenie samolotu było jednak wysoce niepraktyczne dla transportowania skrzyń z materiałem wojennym z jednego krańca Katangi – kraju o wielkości Francji – w drugi. Zgodę na to, aby użyć latającego pałacu do strategicznie ważnych zadań, mogłem uzyskać od Czombégo zawsze. Potrzebowaliśmy jednak innego samolotu, specjalnie dostosowanego do transportu. W Johannesburgu pomyślałem sobie, że

dla podróży prezydenta świetnie nadawała by się jedna z dwu znalezionych tam Cessn, podczas gdy druga mogłaby zostać dostosowana do insekcyjnych lotów Muké'go. Wtedy DC-3 mógłby być nasz! Tylko jak na taką zamianę o zyskać zgodę? Mój Boże, jakich nie próbowałem forteli!

Największą trudność stanowiło to, że ów luksusowy DC-3, zabawka i symbol manii wielkości Czombégo, był tym samym co i jego prezydencka gwardia – całkowicie zbyteczną ozdobą. A gwardia ta wyglądała tak: kompania czarnych żołnierzy wystrojonych w uniformy francuskiej Garde Républicaine! W wysokich, sięgających kolan lakierowanych butach, w białych spodniach i ciemnoniebieskich huzarskich bluzach z czerwonymi wyłogami, z słynnymi błyszczącymi hełmami, na szczytach których powiewały końskie buńczuki, z szablamи przy bokach i oczywiście z brzęczącymi ostrogami u pięt. Ponieważ jednak w Katandze nie było koni – nigdy nie udało się adaptować ich do panującego tu klimatu – więc żołnierze gwardii dosiadali albo motocykli albo po prostu dżipów. Będąc bardzo często pod wpływem lokalnego piwa Simba z tych jazd robili sobie zabawę.

Zakup opisanych uniformów u paryskiego dostawcy garderób teatralnych był oczywiście jednym z tych interesów, od jakich w kronice Czombégo aż się roiło. Pieniądzy przecież nie brakowało. Union Miniere i inne zasiedziałe w Katandze przedsiębiorstwa dokonywały na rzecz rządu w Elisabethville odpowiednich opłat. A Czombé był mistrzem w wyciąganiu z nich coraz większych sum, argumentując to koniecznością walki przeciw socjalistom z Leopoldville.

Moje zainteresowanie prezydenckim DC-3 wynikało z tego, że był to wspaniały samolot, i że nadchodził właśnie czas ustalania, z jakich samolotów mają się składać moje siły powietrzne. Te, o których wspomniałem wcześniej, były już ściągnięte z Europy i Afryki Południowej. Gdzieś w Katandze znajdowało się jeszcze kilka samolotów prywatnych, porzuconych przez wcześniejszych belgijskich właścicieli w czasie ich pośpiesznego powrotu do ojczyzny; można było użytkować je dla lotów łącznikowych. Na lotnisku w Albertville przechwyciliśmy ponadto czteromiejscowego Tripacera i jednego starego

Dove'a. Dla moich mechaników, których przybycia oczekiwaliem lada moment, szykowało się sporo roboty.

Mówiąc krótko, z zadań moich jako tajnego szefa katangijskiego lotnictwa wojskowego wywiązałem się solidnie – i dyskretnie. Kolejną rozmowę z Czombé odbyłem krótko po moim powrocie z Johannesburga. Raport mój zadowolił go. Wykorzystałem więc okazję, aby przypomnieć o obietnicy dokonania mojej oficjalnej nominacji.

– Tak, tak – powiedział – rozmawiałem już o tym z generałem Muké. Ma on podpisać odpowiedni dokument. Sprawa się trochę przewlekła, bo musimy mieć na tę okoliczność dekret rządu...

Jak zwykle występowały niespodziewane okoliczności, na których Czombé tak dobrze się znał. W swoim czasie przyrzekł przedstawicielowi ONZ, że nie będzie już więcej angażował zagranicznych doradców wojskowych, co więcej obiecał, że tych, którzy już są w Katandze odeśle do domu. Nie mógł więc podpisać żadnego dokumentu, który mógłby później posłużyć jako dowód jego wiarołomności i niehonorowego postępowania. Ponieważ jednak, z drugiej strony, nie mógł sobie pozwolić na zrezygnowanie z naszej pomocy, odpowiedzialnym za zawieranie z nami kontraktów służbowych czynił Mukégo — w razie gdyby ten dał się złapać! Generał, o niezbyt lotnym umyśle, nie był w stanie przejrzeć wyrafinowanego manewru swego szefa.

Tak więc Komendant Katangijskich Sił Zbrojnych, analfabeta i były kucharz wojskowy, podpisał wielkim M najbardziej zabawny dyplom w mojej karierze. Postanowione w nim było, że katangijskie siły powietrzne podlegają moim rozkazom, i że cały personel tych sił, zarówno biały jak i czarny, latający i naziemny, ma mnie słuchać. Gdy grubas, z widocznym wysiłkiem, malował na tym historycznym dokumencie swoje wielkie M, nie mogłem się powstrzymać, aby mu nie powiedzieć:

– Napoleon też podpisywał się tylko literą N...

Otyła twarz generała rozpromieniła się z zadowolenia, od tej chwili stałem się jego dobrym przyjacielem. Umocnił tę przyjaźń prezent, jaki dla niego kupiłem w Londynie: obciążnięta skórą oficerska trzcinka, zawierająca w środku bardzo delikatną stalową klingę.

Dla mnie najważniejsze było to, że nareszcie miałem w ręku dokument, pozwalający mi trzymać mocno w garści całość sprzętu, i że mogłem skutecznie chronić moich ludzi od następstw nieprzewidywalnych kaprysów różnych pułkowników i komendantów żandarmerii Czombégo. Bowiem chociaż prezydent życzył sobie moich usług, musiałem jednak być zabezpieczony określonymi gwarancjami.

W dwa dni po tej ceremonii, do której doprowadziłem pokonując z wielkim trudem zastrzeżenia Czombégo, otrzymałem z Teixeira de Souza wiadomość radiową, że mechanicy i moja żona przybyli wreszcie do Angoli, i że dalszą drogę odbywają pociągiem. Wskoczyłem do Dove'a i poleciłem na ich spotkanie. Kursujący raz na tydzień pociąg opuścił poprzedniego wieczora swoją bazową stację w porcie Lobito. Planowałem zabranie żony na pokład samolotu z etapowego przystanku na stacji Via Luzo. Towarowo-osobowy pociąg na każdej większej stacji zatrzymywał się na kilka godzin, aby prowadząca go załoga mogła nieco odpocząć, uzupełnić wodę, nabrać zapasu drewna i węgla. Pociąg nocą nie jechał, gdy więc stawał późnym popołudniem, pasażerowie opuszczali go i ci, których na to było stać, spędzali noc w hotelu.

Kiedy dotarłem do Vila Luzo dowiedziałem się w hotelu, że moja żona i lotnicy już odjechali. Radiotelegrafista z Teixeira de Souza przysłał mi wiadomość za późno. Wystartowałem ponownie i przechwyciłem pociąg pięćdziesiąt kilometrów dalej, w środku buszu. Przeleciałem nad nim kilka razy, co spowodowało, że w licznych oknach pokazały się ciekawe głowy. Rozpoznałem wśród nich blondynkę – była to moja żona – energicznie wymachującą obu rękoma. Prawdopodobnie również krzyczała, że mnie rozpoznała. Teraz pozostało mi tylko oczekiwanie na przybycie pociągu do Teixeira de Souza.

To była najdziwniejsza kolej, jaką kiedykolwiek widziałem. Jednotorowa, licząca sobie około pięćdziesięciu lat linia przecinała Afrykę od końca do końca, od wybrzeży Atlantyku do Oceanu Indyjskiego, zaczynając bieg w Lobito w Angoli aż do, tak mi się wydaje, Dar-es-Salaam, stolicy dzisiejszej Tanzanii. Jedno z jej odgałęzień prowadziło do Rodezji, przecinając nowo powstałe państwo Zambię. Inne

odgałzienie miało koniec w Albertville w Katandze.

Pociąg miał cztery klasy. Pierwsza była zadziwiająco luksusowa, z klimatyzowanymi przedziałami – prawdziwe apartamenty na kołach, z salonami, sypialniami i natryskami. Obicia foteli i poduszki z zielonej, miękkiej skóry, kolor której był dopasowany do barwy pokrycia ścian; wyposażenie składało się z mebli z lakierowanego mahoniu. Wystawne wyposażenie uzupełniały błyszczące, wypolerowane miedziane okucia, miękkie dywany i lustra ze szkła kryształowego. Druga klasa była równie wygodna jak pierwsza klasa w Europie, ale w trzeciej klasie istniały już tylko drewniane ławki. Czwartą klasę stanowił otwarty wagon, którego platforma otoczona była balustradą utworzoną przez słupki i rozpiętą między nimi linię. Tu biedni czarni stali stłoczeni jak śledzie w beczce, bo na to, aby mogli usiąść, nie było miejsca. Balustrada z liny była pomyślana jako zabezpieczenie od wypadnięcia z pociągu tych, którzy stojąc zasnęli.

– Kiedy ktoś wypada – objął mi pewien miejscowy – oznacza to przesiadkę do piątej klasy. Trzeba się wtedy uczepić końca pociągu i biec za nim...

Ten bezcenny angolański pociąg jechał bowiem na podjazdach z prędkością najwyższej dwudziestu kilometrów na godzinę, na równinie rozpędzał się do prędkości od trzydziestu do trzydziestu pięciu, natomiast na spadkach osiągał od czterdziestu do pięćdziesięciu kilometrów na godzinę. Zbudowało tę linię kolejową towarzystwo angielsko-belgijskie. Pociągi były ciągnięte przez buchające ogniem lokomotywy z szerokimi, grzybowatymi kominami; w roku 1910 były one dla tubylców potężnymi rumakami ognistymi. Trzeba jednak oddać sprawiedliwość: mała prędkość pociągu brała się i z tego, że oprócz wagonów osobowych lokomotywa musiała ciągnąć również długi sznur wagonów towarowych. A w owym czasie były one załadowane ciężkim sprzętem wojskowym...

Sapiący z wysiłku pociąg dojechał wreszcie do Teixeira de Souza. Od czasu, kiedy w Kongo i w Katandze rozpoczęły się walki, granica w tym mieście była końcem podróży dla ludzi; dalej mogły jechać tylko wagony towarowe.

Gdy moja małżonka zobaczyła „Grand Hotel” w Teixeira de Souza

wpadła w zachwyt i roześmiała się rozradowana.

– Najpierw pociąg, a teraz ten hotel, toż to prawdziwy Dziki Zachód w Afryce! Ale niewiele później nastrój jej się zmienił i trzęsła się z oburzenia. Najpierw z powodu karaluchów. Zauważyła ponadto, że krawędzie wann w łazience są brudne. Następnie z oburzeniem stwierdziła, że bielizna na naszych łóžkach była przed nami wielokrotnie używana. Wściekała się chyba z pół godziny, co w końcu dało taki efekt, że wyrwany ze swej sjeny hotelarz zarządził natychmiastowe wypranie naszych prześcieradeł w wodzie, której – co za cud! – jeszcze trochę pozostało w hotelowej cysternie. Dobry człowiek wyznał, że żadnej bielizny pościelowej na wymianę nie ma.

Po załatwieniu sprawy brudnych prześcieradeł nastąpił znów między nami pokój. Nowy kłopot sprawił za to nasz młody pies, który zawarł znajomość z małpami. Barry, mały bullterier, długą podróż z Paryża do Luandy a następnie jazdę kolejną do Teixeira de Souza zniósł dość cierpliwie. Teraz postanowił się odprężyć. Okno naszego luksusowego apartamentu, które wychodziło na podwórze z kurami, musieliszy zamykać, bo unosił się z niego duszący smród. Do użytku zostało drugie okno, z którego widok roztaczał się na inne podwórze – dające schronienie całej menażerii, zbiorowisku małych zwierząt, które przechowywane były tu po zakupie dla europejskich ogrodów zoologicznych. To naturalnie interesowało Barry'ego szczególnie. Ale tym, co pewnego razu zdenerwowało go specjalnie, były głosy wydawane przez wielką papugę; ze swej poprzeczki komentowała ona sposób mycia się mojej żony, która z braku wody bieżącej używała do tego celu kolońskiej. Ptaszysko skrzeczało na pełne gardło:

– Brawo, *Madame*... Brawo, *Madame*...!

Nagle przybiegła małpa. Do jednej nogi miała przywiązanego długi rzemień, dający jej dużo swobody. Korzystając z niej wskoczyła na parapet okna. Małe psoty wprawiły Barry'ego w złość. W reakcji na to małpa złapała naszego pieska za kark i wyrzuciła go na podwórko. Przeraźliwe wycie zbudziło wszystkich, którzy tradycyjnie w hotelu zażywali popołudniowej siesty. Żona i ja zbiegliśmy na dół, aby ratować

Barry'ego. Hotelarz był rozgniewany, że znów został wyciągnięty z łóżka i kategorycznie nakazał nam, abyśmy natychmiast wynieśli się z jego szanownego zakładu. Uważył również, że musimy uregulować wyrządzone szkody.

- Jakie szkody? – spytałem. – Pranie prześcieradeł?
- Chodź Janku – powiedziała żona. – Opuszczamy ten burdel!
- Co ona powiedziała? Burdel?

To słowo zabolało hotelarza najbardziej. (Nocami odbywały się w budynku hałaśliwe imprezy, zwane kasynem; spać należało raczej w dzień). Chciał złapać mnie za kołnierz. Wystarczył jeden cios pięścią w podbródek i leżał na ziemi.

Z pomocą hotelarzowi nadbiegła jego służba. Do tej chwili toczona przeze mnie walka była tylko zwyczajną bójką jeden na jednego. Teraz, kiedy prócz służących na menażeryjne podwórze przybyli moi mechanicy i obaj piloci, zaczęła się toczyć regularna bitwa.

- Co tu się dzieje? – zagrzmiał nagle tubalny wojskowy głos.

Był to portugalski komendant lotniska. Zupełnie nieoczekiwanie przybył do hotelu dżipem ze skrzynką świeżego piwa, z prostym zamiarem wproszenia się do nas na kolację. Na widok munduru służba się natychmiast ulotniła, hotelarz zaś zaczął lamentować, jak to zbezczeszczony został honor jego firmy.

Z dumnie uniesioną głową, w aureoli zwycięzcy, z wciąż dygocącym Barzym w objęciach mojej żony, opuściliśmy niezapomniany „Grand Hotel” w Teixeira de Souza. Gdy zapadał wieczór lądowaliśmy w Kolwesi.

Nasza willa pachniała jeszcze świeżą farbą. Była zupełnie pusta. Spaliśmy na dmuchanych materacach. Łóżko małeńskie dowiezione zostało dopiero w tydzień po naszym przybyciu; nie oczekiwano nas tak wcześnie. Pozostałe wyposażenie, sprzęt kuchenny i naczynia, dostarczono w kilka dni później, w tym samym czasie przybyła służba, którą stanowiło katangijskie małżeństwo.

Podczas moich podróży do Afryki Południowej, których celem było przejmowanie samolotów, towarzyszyła mi żona, ale zawsze pozostawiałem ją w Salisbury. Kupiła sobie tam Volkswagena Garbusa,

który służył jej do wędrówek po Rodezji, Katandze i Angoli. Do schowka samochodu włożyłem rewolwer kalibru 6,35 mm, który miał stanowić gwarancję jej bezpieczeństwa. Nasi europejscy przyjaciele bardzo się dziwili, że odważa się jeździć sama po drogach, które najczęściej były poszerzonymi ścieżkami, w środku których położony był jeden wąski pas asfaltu o szerokości niewiele przekraczającej szerokość pojazdu.

– Gdyby pani miała jakieś nieprzyjemne spotkanie – doradzał Giseli pewien Belg – niech pani najpierw strzela do faceta, a potem dwukrotnie w dach swojego samochodu. Potem, na policji, będzie pani mogła oświadczyć, że dla ostrzeżenia strzelała pani dwukrotnie w powietrzu, ale później, niestety, zmuszona była pani bronić się przed agresją...

Gisela umiała bardzo dobrze strzelać, ale – na szczęście – nigdy nie miała nieprzyjemnych spotkań.

– Nie wierzę w tę twoją wojnę – mówiła. – Afryka jest urocza.

Gdy w pewnym domu towarowym potrącił ją jakiś Murzin, nazywając plugawą Flamandką, co w Katandze było uważane za obiegę, wrzasnęła na niego:

– Zasranym Flamandem to jesteś ty!
I odepnęła go tak, że aż się potoczył.

Szefom małych posterunków drogowych, którzy często mieli skłonność do nadużywania władzy, obiecywała:

– OK, za godzinę przyleci tu mój mąż i rzuci wam na głowy parę bomb...
I wtedy natychmiast wszystko było w porządku. Śmiały się obie strony.

Znów wojna

Elisabethville było podzielone na strefy okupacyjne. Lotnisko, prowadzące do niego drogi i przylegająca dzielnica, pozostawały pod kontrolą jednostek ONZ. Otoczenie tuneli drogowych na południu miasta również było ochraniane przez posterunki błękitnych hełmów. Panami położenia między tymi odcinkami byli żandarmi Czombégo. Wyczuwało się jednak natychmiast, że ten pozorny spokój był złudny. Ale na razie ludzie z ONZ i uzbrojeni Katangijczycy wzajemnie się unikali i do spotkań

ich raczej nie dochodziło.

Wyjątek stanowiła wymiana papierosów i piwa. Przy wejściu do tuneli irlandzkie kompanie systematycznie wymieniały angielskie papierosy na flaszki Simby.

Każdego ranka kilku żandarmów biegło z butelkami w rękach w stronę pagórka obsadzanego przez irlandzki posterunek i wracało z kartonami paliwa do palenia.

Jednak pewnego dnia Irlandczyków zastąpili Marokańczycy. Gdy ci spostrzegli Katangijczyków zbliżających się z trzymanymi w rękach przedmiotami, które wyglądały jak granaty ręczne, kazali im stanąć. Żandarmi zareagowali na to śmiechem, nie rozumiejąc co się dzieje; jak poprzednio, szli spokojnie dalej. Na to Marokańczycy otworzyli ogień. Nikt ich nie uprzedził o przeprowadzanym w tym miejscu przyjaznym handlu wymiennym, a poza tym nie pijali piwa. Byli za to nastrojeni bardziej bojowo i o wiele bardziej nerwowi niż cisi Irlandczycy.

Jedna strzelanina wywołała drugą. Zanim doszło do spotkania parlamentarzystów i wyjaśnienia nieporozumienia, było wielu zabitych. I temperatura podskoczyła. Udając się do rezydencji Czombégo w Elisabethville musiałem częściej niż kiedykolwiek wcześniej przytulać się do murów. A musiałem tam bywać stosunkowa regularnie, co najmniej dwa razy w miesiącu. Od ostatnich potyczek, a zwłaszcza od chwili, kiedy zostałem mianowany szefem floty powietrznej Katangi – co było pięknym zaprzeczeniem uroczystych zobowiązań w stosunku do ONZ – prezydent zabronił mi jakichkolwiek spacerów po mieście. Nawet do hotelu „Albert I”.

Przydzielono mi apartament w rezydencji. Znów zaczęło się dla mnie życie w odosobnieniu. Nudę przerwało pewnego dnia, 2 września 1962, przybycie Pierre'a Folloreya. Najniewinniej w świecie przyleciał do Elisabethville z Johannesburga samolotem linii SABENA. Chciał skłonić Czombégo do zakupu wielkiej partii przeciwpancernych bazook. Niestety, trafił w najgorszy moment. Do miasta przybyli ponownie najemnicy, skrzyknęci na pomoc przez organizacje samoobrony. Uszkodzili kilka patrolujących miasto dżipów, prowadzonych przez żołnierzy w

błękitnych hełmach. Zareagował na to, naturalnie, delegat ONZ a dowodzący wojskami ONZ indyjski generał wysłał w pole swoje czołgi. Jak zwykle w podobnych sytuacjach, zarówno Czombé jak i Muké, zapadli się pod ziemię. W ten sposób Follorey i ja zostaliśmy na całe dziesięć dni zablokowani w naszej rezydencji.

Zdaniem strażników budynek rezydencji był otoczony. Najwidoczniej nie przeszkadzało to jednak głównemu kucharzowi (generałowi Muké), bo nadal przygotowywał kosztowne, wytworne dania; strzały nie wywierały żadnego wpływu na jego zapasy. Co jednak mieliśmy robić między posiłkami? Najpierw odbywaliśmy spacery wzdłuż korytarzy. Później graliśmy w karty. A gdy już i tego mieliśmy dość Pierre i ja zaczęliśmy czytać wszystko, co tylko wpadało w ręce, zaczynając od dzieł hrabiny de Ségur do utworów Dashiela Hammeta.

Każdego wieczora żołnierze gwardii prezydenckiej przynosili nam kilka karabinów automatycznych. Czy, gdyby Gurkhowie z ONZ zaatakowali rezydencję nocą, mogą oni liczyć na naszą pomoc w strzelaniu? Rano broń zabierali. Szło oto, że ci elitarni żołnierze, jak wszyscy Murzyni w Afryce, byli paraliżowani fizycznym strachem przed ciemnością.

Niezależnie od tego, czy byli chrześcijanami, czy też nie – a wielu z nich w belgijskich szkołach misyjnych przerabiało katechizm – Katangijczycy obawiali się nocnych czarów. Zarówno w buszu, jak i w mieście. Zarówno w wioskowych chatach jak i w miejskich mieszkaniach w Elisabethville, u prymitywnych członków plemion i dokładnie tak samo u postępowych czarnych, zawsze palono małe świetełko odganiające duchy. Jestem przekonany, że w razie czego to Pierre Follorey i ja bylibyśmy jedynymi, którzy zrobiliby z karabinów użytek. Dumni wojownicy z buszu wzajemnie rozpruwali sobie brzuchy tylko w pełnym świetle dnia. Gdy zapadała noc, najnowocześniejsza, zaopatrzona w urządzenia podświetlające broń musiała spać, tak samo jak jej obsługa.

Czombé wiedział doskonale, że bez swych białych najemników jest stracony. Wprawdzie swych żandarmów i ich nieustraszonego generała wychwalał pod niebiosa – ale nie zdawał się na nich.

Stąd właśnie brały się te dyplomatyczne gierki:

- Wycofajcie się, panowie z ONZ!
- Dobrze, ale najpierw musicie się wycofać wy, panowie najemnicy!
- My? Przecież nas tu nie ma!

Prezydent rzucił na szalę to, czego mu nie można było odmówić: talent negocjacyjny.

Przez kilka tygodni odnosiłem wrażenie, że rzeczywiście wojna o niepodległość Katangi będzie mogła być wygrana przy zielonym stoliku a nie w potoku rozlewanej krwi. W tych okolicznościach życie białego najemnika było nawet całkiem przyjemne, prawda?

Niestety, okrutny minister spraw wewnętrznych Godefroy Munongo i jego sławny współplemieniec generał Muké dążyli do zniszczenia autorytetu i sił ONZ w Katandze. Wykorzystywali każdą okazję, aby wykazywać, jakimi to są junakami. Liczyli przy tym przede wszystkim na najemników – odwzajemnili się im później zmieszaniem z błotem.

Rządy w Waszyngtonie, Moskwie, Paryżu i Brukseli przysięgały, jeden po drugim, że nie będą interweniować, zaś dyplomaci ONZ w Nowym Jorku uchwalali kolejne, nie kończące się rezolucje, manewry i kontrmanewry pod adresem rządów w Leopoldville i Elisabethville. Pierwszy, kierowany przez prezydenta Kasawubu i premiera Adoulę, odkąd pozbył się czerwonego Lumumby (wydano go Katangijczykom), był znów w łaskach mocarstw zachodnich, natomiast z tych samych względów poparcie dla niego wycofał Związek Radziecki.

Oczywiście, kolejne zawirowanie w Elisabethville uspokoiło się jak wszystkie poprzednie: Czombé złożył przedstawicielowi ONZ solenne obietnice i zgodził się, aby ten ustanowił nowe punkty kontrolne. W następstwie naszej izolacji z Pierre'a Folloreya uszła cała energia i w końcu, gdy tylko udało mu się uzyskać rezerwację miejsca w samolocie linii SABENA, wyjechał nie czekając na powrót prezydenta.

– Moją partię bazook przekazuję tobie – powiedział na pożegnanie. – Dziesięć procent dla ciebie.

– Czyżbyś proponował, aby Czombé zawarł z ONZ pokój? – spytałem ze śmiechem.

Follorey miał jednak rację. Prezydentowi ani się śniło dotrzymać składanych obietnic. Mnie opowiadał, że oddziały ONZ otrzymują wzmacnienie ciężkimi czołgami i nowymi jednostkami różnych narodowości, i że wkrótce przyleci jako wsparcie szwedzka eskadra lotnicza. Informacje te robiły wrażenie – ale prawdopodobnie były mocno przesadzone. W każdym razie pogłoski te były dla Czombégo korzystne.

– Na zakup bazook zgadzam się – powiedział. – Sprawę z pańskim przyjacielem załatwia Diur z Borazem...

Wykorzystałem dobry nastrój Czombégo i przedstawiłem mu swój wniosek co do przejęcia Moineau Flyer:

– Panie prezydencie, dla zapewnienia zaopatrzenia w materiał wojenny i żywność wszystkich posterunków i baz w buszu samolot Loadstar, którym dysponuję, nie wystarcza. Potrzebuję w związku z tym pilnie pańskiego samolotu. Przyrzekam panu, że całe jego umeblowanie, wszystkie fotele i sofa, zostaną złożone w magazynie, a igłowe dywany w samolocie zostaną tak zabezpieczone, że nic im się nie stanie...

Jeszcze nie skończyłem swego wystąpienia, gdy do gabinetu bezceremonialnie, jakby był u siebie w domu, wkroczył Grieche, wspólnik Czombégo w sieci sklepów z konfekcją, z jakimś papierem w ręku.

– W Salisbury znalazłem piękną partię damskich futer... – powiedział zupełnie nieskrępowany moją obecnością.

Na te słowa prezydent natychmiast odłożył na bok najpoważniejsze sprawy państwowie. Był zdumiony. Pojąłem, że plotki o tym, że ten urodzony handlowiec już w wieku sześciu miesięcy próbował sprzedać biustonosz swojej mamce, mogły zawierać sporo prawdy. Po szczegółowym omówieniu sprawy i ubiciu interesiku Czombé znów zwrócił się do mnie:

– Aha, gdzie to my, pułkowniku, byliśmy? Ooo, już wiem, przy ONZ... A więc muszę panu powiedzieć, że są to niemożliwi ludzie. Jak można uniknąć konfliktu, skoro stawia się mnie wobec coraz nowych żądań? A propos, chce z panem rozmawiać generał Muké...

Podniósł telefon, powiedział kilka słów w języku suahili, odłożył słuchawkę i zakończył z westchnieniem:

– Dobrze, niech pan bierze Moineau Flyer...

– W zastępstwie dam panu Cessnę, oczywiście z eskortą – powiedziałem.

W tej chwili wkroczył z mapą w ręku Muké – ciągle jeszcze z dumnie wypiętą piersią, ale z miną raczej ponurą – i wymruczał:

– Schramme donosi, że w okolicy Albertville znów zaczynają zagrażać nordyści – i, zwracając się gniewnie do mnie, dodał: – Na co pan czeka? Niech ich pan zaatakuje!

Zrozumiałem – przyjemne życie w Kolwesi dobiegało końca. Schramme był to belgijski kolonista, twórca wzorcowych oddziałów najemników. Odpowiedziałem:

– Gdyby tę informację przekazał mi pan wcześniej, koło Albertville nie byłoby już ani jednego nordysty.

Do rozmowy wmieszał się w pojednawczym tonie Czornbe.

– Generał chciał powiedzieć, że Schramme i pan otrzymacie dopiero niezbędne dyspozycje. Czyż nie tak?

– Na rozpoznanie, jak tam naprawdę jest, możemy polecieć przecież razem, panie generale – zaproponowałem przyjacielsko.

Przyniosło to natychmiastowy efekt. Niezwyciężony Muké wycofał się. Gdy szło o zaimponowanie żołnierzom inspekcją dokonywaną przy pomocy samolotu, latać lubił, ale lot operacyjny nie był mu w smak. I nie lubił być w żaden sposób przeciwstawiany belgijskiemu majorowi Jeanowi Schrammowi, gdyż na tle prawdziwie wojskowej sylwetki tego ostatniego musiał wypadać raczej śmiesznie.

– Ma pan rację, panie prezydencie – powiedział. – Z mojej strony zarządzę wysłanie kolumny wojska na wzmacnienie.

Obóz Schramma znajdował się w Kansimbie, na terenie posiadłości belgijskich kolonistów, położonych nad otoczoną wielkimi pastwiskami rzeczką. Poleciłem tam jeszcze tego samego dnia. Już z daleka zauważylem piękny dom mieszkalny w angielskim stylu.

Zaledwie koła mojego T-6 dotknęły trawiastego pola wzlotów w pobliżu domu, wiedziałem już gdzie jestem. Ludzie legendarnego majora Schramma byli prawdziwymi żołnierzami; w niczym nie przypominali niezdyscyplinowanej i rozkrzyczanej zbieraniny żandarmów Mukégo. Ich

mundury były czyste, broń wypolerowana na wysoki połysk. Wystarczyło parę moich słów, a już, niczym spod ziemi, zjawił się oddział żołnierzy, aby ukryć samolot wśród drzew. Wszędzie wokół, na granicy łąk, na których pasły się stada bydła, widziałem stojące posterunki.

Sam major Schramme spodobał mi się od pierwszego wejrzenia. Otwarte spojrzenie, przejrzysty sposób wypowiadania się; rozkazy wydawał spokojnym głosem, wykonywane były one natychmiast i, jak można było zauważyć, z ohoṭą. Był przyjacielski, nie wpadając jednak w familiarność: niekwestionowany szef obszaru o wielkości dwóch departamentów Francji. Dbał o jego bezpieczeństwo, otrzymując za to śmieszne wynagrodzenie; cel swój osiągał, nie oddając ani jednego zbytecznego strzału. Widziałem to naocznie we wrześniu 1962. Nie wierzę dlatego ani jednemu słowu z tego, co później opowiadano o rabunkach i gwałtach dokonywanych przez Schramma.

Wszedłem do małego domku stojącego obok głównego, brytyjskiego zabudowania, które zauważyłem w czasie dolotu. Schramme przyjął mnie w pokoju, w którym głównym meblem był wielki stół z mapami. Wzdłuż ścian ustawione były sterty skrzynek amunicyjnych, obok leżała starannie uporządkowana broń.

Porucznik Burke, który powitał mnie, gdy wychodziłem z samolotu, przedstawił mnie wysokiemu, muskularnemu majorowi o blond włosach. W sąsiednim pokoju trzeszczał aparat radiowy: była to łączność z Kolwesi, E'velle i jednostkami rozproszonymi w buszu – atmosfera stanowiska w pobliżu frontu.

– *Mister* Brown, cieszę się, że mogę pana poznać – powiedział Schramme. – Sztab generalny w E'velle powiadomił mnie o pańskim przybyciu.

Błękitne oczy majora taksowały mnie. Byłem pewien, że pod ubraniem i osobowością cywila bezbłędnie rozpoznał żołnierza.

– To pan jest twórcą katangijskich sił powietrznych, prawda? – ciągnął z mieszaniną powagi i rozbawienia.

Odpowiedziałem mu ze śmiechem:

– Ja również się cieszę ze znajomości z panem. Dziś rano generał Muké

bardzo się zaniepokoił Pańską informacją o przeniknięciu nordystów w okolice Albertville... Przybyłem, aby przekonać się na własne oczy jak wyglądają sprawy.

– To świetnie. Co do Mukégo, to wolałbym, aby mi nigdy nie przysyłał tych swoich band pijaków i rzeźników! – wyjaśnił. – Przejedźmy jednak do stołu, tam panu wszystko objaśnię.

Posiłek podano w dużym domu. Proste, ale smaczne dania serwowane były przez ordynansów w białych bluzach. Murawa przed schodami głównego wejścia była starannie przystrzyżona a grządki z różami przycięte pod sznurek. Po drugiej stronie lasu, na łąkach, które widziałem z powietrza, pasło się dwadzieścia tysięcy zwierząt. Idylliczny obraz pokoju. Raz jeszcze, podobnie jak w Kolwesi, miałem wrażenie, że znajduję się w zielonej Wielkiej Brytanii.

– A więc, o co idzie? – zapytałem między zupą i pieczystem.

– Mieszkańcy pewnej wioski, położonej niedaleko drogi do Albertville, zostali napadnięci przez nieznany oddział zbrojny. Byli to nordyści. Według uzyskanych przez nas informacji maszerują na miasto. Ich dowództwo ulokowało się w małej, opuszczonej farmie w buszu.

– Czy w Albertville nie ma jednostek ONZ? – spytałem.

– Jeszcze nie.

– Muké oświadczył dziś rano, że chce wysłać tam kolumnę wojska.

– Byłoby lepiej, gdybyśmy byli tam wcześniej niż on – zauważył spokojnie Schramme. – Zamierzam wysłać tam dwustu moich ludzi. Będzie łatwiej, jeśli udzieli mi pan wsparcia z powietrza.

– Tak będzie – zapewniłem go.

Natychmiast po wypiciu podanej na werandzie kawy wystartowałem. Orientując się według mapy, jaką dał mi Schramme, bez trudu odnalazłem podejrzane zabudowania farmy. Wykonałem nad nimi kilka okrążeń i spostrzegłem, że wywołało to na ziemi wyraźne poruszenie. Uzbrojeni ludzie skryli się w krzakach i wycelowali w moją stronę karabin maszynowy. Pociągnąłem ostro w górę. Mój T-6, na którym nie było jeszcze karabina maszynowego, nadawał się tylko do zwiadu. To, co zobaczyłem było w pełni wystarczające dla potwierdzenia informacji

Schramma. Wróciłem wprost do Kolwesi. I jeszcze tego samego wieczora zorganizowałem ekspedycję.

Ponieważ nie rozporządzałem jeszcze Moineau Flyerem, bomby kazałem załadować do Dove'a. W drodze do Kansimby bombowcowi towarzyszyć miały dwa T-6, te, które wreszcie były uzbrojone w karabiny maszynowe i miały też wyrzutniki bombowe. Trzeci gotowy do zadań T-6 miał eskortować kolejny transport. Dwa ostatnie samoloty, czwarty T-6, ten, na którym dziś latałem oraz Piper Comanche, przewidziałem jako stanowiska obserwacyjne. Dodatkowo samoloty te miały wykonywać ważne zadanie przeganiania uciekinierów z placu boju i utrudniania im ponownej koncentracji.

Następnego dnia rano cała moja eskadra wylądowała w Kansimbie. Żołnierze Schramma szybko rozładowali Dove'a i złożyli stufuntowe bomby w jednej z chat. Oba towarzyszące T-6 pozostawiłem pod komendą Wanowskiego, a sam wróciłem do Kolwesi, aby zorganizować transport drugiej partii bomb i przyprowadzić do Kansimby trzeciego, przygotowanego do boju T-6. Wczesnym popołudniem cała nasza eskadra wsparcia lotniczego była gotowa do wykonania zadań bojowych. W tym samym czasie dwustu ludzi Schramma, podzielonych na dwie kolumny, maszerowało już ku nieprzyjacielowi.

Wystartowaliśmy do naszej pierwszej poważnej operacji bojowej. Leciałem na czele, mając za sobą z prawej strony Wanowskiego, również na T-6. Trzeci Harvard powierzony został w ręce Jean-Marc Pignona, który atakować miał dopiero po nas.

Mała, odkryta przeze mnie poprzedniego dnia farma w buszu była teraz opuszczona. Wystrzeliliśmy kilka próbnych serii – bez odpowiedzi. Moje wcзорajsze odwiedziny podziałyły więc na nieprzyjaciela ostrzegawczo. Szukaliśmy dalej. Po dwudziestu minutach lotu w stronę Kansimby zauważylismy zabudowania innej farmy, znacznie większe niż poprzednie: okazały budynek nieco z boku drogi, z dwoma bocznymi skrzydłami... Na podwórzu trzy niedbale i w pośpiechu zamaskowane samochody ciężarowe!

– To oni! – krzyknąłem w mikrofon.

Wykonałem lot nurkowy. Wanowski za mną. Nic się nie poruszyło. Nagle z gęstwiny została wystrzelona seria z karabinu maszynowego – przedziurawiła błękit nieba daleko za nami.

Wznieśliśmy się ponownie w górę, zawróciliśmy nad farmą i ponownie, z rykiem silników, runęliśmy w dół. Nasze cztery karabiny maszynowe strzelały ogniem ciągłym. Zrzuciłem swoją pierwszą bombę. Eksplodowała w narożniku podwórka. Za daleko od ciężarówek! Niech to cholera! Ale było to przynajmniej wbicie kija w mrowisko! Gdzie nie spojrzeć, z ukrycia wyskakiwali uzbrojeni ludzie i uciekali na wszystkie strony.

Po ostrym zakręcie obniżyłem lot, a Wanowski tuż za mną, na wysokość czubków drzew. Zaczęliśmy ostrzeliwanie ziemi z broni pokładowej, jak ongiś w 1944 roku, podczas lądowania w Normandii. Zrzuciłem moją drugą bombę, tym razem pięknie w sam środek podwórza; Wanowski ze zrzutem swojej na razie się wstrzymywał. Ciężarówka zapaliła się jasnym płomieniem. Ludzie, którzy się za nią schronili, w panice wybiegli z podwórza.

Ponownie lot w górę, aby uniknąć kolizji z drzewami. Próbę trafienia w nas podjęli strzelcy wyborowi, ale bezskutecznie. Z szopy wyjechał dżip i zygzakiem usiłował wydostać się z dziedzińca. Wskoczyło na niego kilku oficerów. Uciekali nawet i ci dzielni chłopcy! W stronę drogi, ale nie w kierunku Albertville.

- Pilnuj tego dżipa! – krzyknąłem Wanowskiemu przez radio.
- Oni jadą w stronę oddziału Schramma! – odpowiedział.
- Ale o tym nie wiedzą! – wyjaśniłem. – Masz szansę dostarczyć mu jeńców!

Wanowski zaśmiał się głośno.

- OK! Powiadomię Schramma przez radio – przekazał z głębokim zadowoleniem. – Po raz pierwszy w życiu biorę jeńców w ten sposób!

Rozmowę naszą słyszał Jean-Marc Pignon. Krążył nad polem bitwy jako obserwator, a ponieważ się tam w górze potężnie nudził, więc zaproponował:

- Móglbym się rozejrzeć, czy w stronie Albertville nie ma jeszcze paru

interesujących ludzi. Może druga kolumna? OK?

– Nie! – odpowiedziałem. – Zostań ze mną. Musimy tu na miejscu sprawę załatwić do końca. Dopiero potem rozejrzymy się po okolicy.

Pignon w potwierdzeniu wesoło pokiwał skrzydłami, przeszedł do lotu nurkowego i zrzucił bombę. Wybuch wyrwał wielki krater wprost na środku drogi dojazdowej do farmy. Wypełniona ciężarówka po brzegi wystraszonymi nordystami, prawdopodobnie chciała dogonić oficerskiego dżipa. Nie zdążyła wyhamować i swym grubym, zaokrąglonym nosem zaryła się w kraterze. Z uniesionej wysoko w góre skrzyni ładunkowej wysypali się na ziemię żołnierze.

Jean-Marc skierował samolot do lotu koszącego nad drzewami. Obserwowałem scenę. Spomiędzy drzew wybiegali nordyści, rzucali broń, kryli się w zaroślach buszu. Inni wbiegali na drogę, zapewne w stronę dżipa.

– Poczekaj! – rozkazał Jeanowi-Marcowi. – Nie strzelaj jeszcze do nich!

– Ale przecież oni znów się zbiorą! – przekazał mi zmartwionym głosem.

– Co tez ty mówisz! – odparłem ze śmiechem. – Spójrz na nich! Przecież wszyscy biorą nogi za pas i wykonują maratoński bieg z metą w rodzinnej wiosce!

– Masz rację – powiedział Jean-Marc. – Dla nich wojna się skończyła.

– Pozostaje tylko zniszczyć ostatnie ciężarówki. To, co z nich zostanie, zabierze sobie Schramme i jego ludzie.

Jean-Marc leciał teraz z mojej prawej strony. Kurs na Albertville. Z niezbyt dużą prędkością, aby zostawić sobie czas na porządne rozejrzenie się po okolicy. Przeszukiwaliśmy przede wszystkim busz po obu stronach prowadzącej przez niego ścieżki, zwracając równocześnie uwagę – aby w nie nie wpaść – na wzgórza i wyższe drzewa. Pod wpływem hałasu, jaki wywołało bombardowanie i ogień naszych karabinów maszynowych, nieprzyjacielskie oddziały, jeśli na tym odcinku jeszcze jakieś w ogóle były, schowały się bardzo głęboko. Nie widzieliśmy nic. Spokojna była nawet najbliższa okolica miasta.

– Ten spokój jest zbyt piękny, aby mógł być prawdziwy... – powiedziałem.

Nad Albertville przelecieliśmy bez najmniejszych przeszkód. Żadnemu ze stacjonujących w mieście nordystów nie przyszło do głowy, by w nas celować. Zaś z wieży kontroli lotów padło pytanie o moje znaki rozpoznawcze.

– Ty idioto! – ryknąłem do mikrofonu. – Czy nie widzisz moich znaków? Czy mam ci może położyć na dach wizytówkę? Właśnie rozpieprzyliśmy w buszu waszą kolumnę! Daliśmy im ostro popalić! Zrozumiałeś?

– Nie krzycz tak na niego, bo jeszcze narobi w portki! – zauważył dobrze Jean-Marc.

Ja już bomb nie miałem, Pignon miał jeszcze jedną: chcieliśmy wykorzystać ją na kogoś bardziej interesującego, niż ci biurokraci w gołębniku. Wzięliśmy kurs na Kansimbę. Gniewało, że wszystko idzie tak lekko.

Po piętnastu minutach lotu zauważyłem, że na drodze prowadzącej dnem płytkiego wąwozu coś się rusza. Była to straż przednia Schramma. W poprzek drogi stał dżip uciekających oficerów nordystów. Niedaleko od niego, w tumanie kurzu, szła grupa ludzi z ramionami założonymi na głowy. Eskortowani przez dwóch żołnierzy Schramma z pistoletami maszynowymi w rękach, wdrapali się na krawędź wąwozu.

– Świeście – powiedział Jean-Marc. – Wanowski doprowadził chłopców gdzie trzeba. Będą o tym opowiadać.

Po drugiej stronie wzniesienia, przez które prowadził wąwóz, wyłoniła się główna część sił Schramma. Wziąłem mikrofon do ręki. – Tu KT-6. Tu KT-6. Wołam Burke'a. Wołam Burke'a...

Dziesięć sekund później zaćwierkało w moich słuchawkach:

– Do KT-6. Tu Burke. Dzień dobry! Dziękuję za jeńców. Co poza tym? Zapraszam w odwiedziny!

– W farmie na wzgórzu czternaście znajdzie pan jeszcze ciężarówkę w dobrym stanie i trochę sprzętu potowego. Zapraszam w odwiedziny...

– Dzięki za ciężarówkę. A co nowego w Albertville?

– Nordyści otoczyli się tam szańcami. Ale poza nie – nie wychodzą.

Błękitnych hełmów nie widać. Ludzie z około trzystu osobowego rozbitego oddziału nordystów, którzy ukryli się w buszu, wracają pojedynczo do domu... Koniec.

Burke roześmiał się.

– Dziękuję, KT-6. Nie tak dawno przemknął tedy LT-6. Leciał z powrotem do bazy. Najlepsze pozdrowienia. Koniec.

No tak, to był koniec. Miałem już dość krążenia nad kolumną dżipów, Jean-Marc też. Wróciliśmy do Kansimby.

Po zwyczajowych gratulacjach, Schramme powiedział:

– Teraz będziemy mieli tydzień spokoju – a następnie dodał z wyraźnym rozczarowaniem – a potem Czombé nam przekaże, abyśmy Albertville zostawili w spokoju... Bo obiecał to ONZ-owi, który ma tam przysłać wojska... Z błękitnymi hełmami nie będzie mieć żadnych kłopotów...

– Na wszelki wypadek pozwolę sobie zostawić tu u pana mały zapas bomb i amunicji. Może się jeszcze przydać, prawda? – powiedział ze swojej strony.

– Z pewnością. Będę się zawsze cieszyć, ilekroć pan tu przyleci, panie pułkowniku – powiedział Schramme.

– Niech mi będzie wolno nie być tu ani pułkownikiem, ani podpułkownikiem - odparłem ze śmiechem. Trochę mi jednak pochlebiło, że ten człowiek zasięgnął informacji o mojej karierze wojskowej – Obiecałem dyskrecję...

– Ja przecież też... – rzekł Schramme ze śmiechem.

Odprowadziłem całą moją eskadrę do Kolwesi. Na lotnisku oczekiwali mnie komisarz Erikos.

– A więc wysłany przez generała Muké batalion strzelców spadochronowych otoczył i zamknął wroga w Albertville? – spytał mnie z chytrym uśmiechem.

Nie mogłem się powstrzymać, aby nie parsknąć ze śmiechu.

– Ależ *Mister* Brown, niech się pan nie śmieje! – powiedział Erikos z powagą. – Przecież pan tu zajmuje się tylko lotnictwem cywilnym.

– Oczywiście – potwierdziłem.

Następnego ranka w Kolwesi wylądował swoją Cessną generał Muké.

– *Mister Brown*, całość operacji przeciwko Albertville zakończyła się sukcesem. Prezydent bardzo się z tego cieszy. Ale teraz wróg okrąża Kongolo.

– A więc, jak sądzę, wysyła pan tam swoich spadochroniarzy? – zapytałem żartobliwie.

Olbrzym spiorkował mnie wzrokiem. Pomyślałem, że za chwilę walnie we mnie trzcinką, którą mu niedawno ofiarowałem.

– Oczywiście w ramach wspólnej z lotnictwem operacji – podpowiedział mu litościwie.

Gniew generalskiej karykatury nie zdążył jeszcze dojrzeć do wybuchu, gdy go rozładowałem Zachowując zewnętrznie pełną powagę kontynuowałem pyszną zabawę.

– Operację przeciw Kongolo możemy rozpocząć w każdej chwili, gdy tylko pan sobie tego zażyczy. Czy zaznaczył mi już pan na mapie pozycje nieprzyjaciela? – spytałem z demonstracyjną gorliwością.

Księgowy, będący równocześnie szefem sztabu, podał mi rulon map. Udaliśmy się do biura, noszącego dumną nazwę pokoju narad operacyjnych. Na rozłożonej mapie Muké wskazał trzcinką drogi, farmy i wioski.

– Tu i tu! Wróg przeniknął wszędzie! – wrzeszczał.

– Nordysi – spytałem – czy oddziały ONZ?

– I ci i ci! – ryczał generał. – Dla nas to bez różnicy! Ma pan zniszczyć ich wszystkich!

(Ach, tak – dla mnie to jednak różnica... Powiedz tylko, ty tłusty bohaterze wojenny...).

– Czy ma pan informacje o trasie ich marszu? – spytałem, zwracając się ostentacyjnie do szefa sztabu.

Wyraźnie pochlebiony tym, że pytanie skierowałem właśnie do niego, otwierał już usta do odpowiedzi, ale w słowo wpadł mu generał:

– Wiemy wszystko! Do Elisabethville przybyły świeże jednostki ONZ. Etiopczycy! I mają czołgi!

Nad mapą pochylił się Renaud. Z troską w głosie spytał:

– Czyżby ONZ urządziło most powietrzny?

Muké'go zamurowało; prawdopodobnie usłyszał ten termin pierwszy raz w życiu i jest zapewne przekonany, że z niego drwimy...

Ale generał wyprostował swą potężną postać i spojrzał na nas władczym wzrokiem.

– Czyżbyście nie byli w stanie zbombardować mostu?

Niestety, nie był to najlepszy moment, aby zwalić się ze śmiechu pod stół.

– Operacja Kongolo rozpoczęcie się natychmiast! – krzyknąłem z dziką determinacją. Bo cóż innego mogłem uczynić, aby stłumić narastającą we mnie eksplozję śmiechu?

– Renaud! – ciągnąłem rozkazującym tonem. – Start alarmowy dla wszystkich załóg! Panie generale, dziękuję panu za okazane nam zaufanie!

Zasalutowałem przepisowo i spręzystym krokiem opuściłem pomieszczenie.

W sąsiednim pokoju, umeblowanym pojedynczym łóżkiem, służącym wypoczynkowi wartowników, Wanowski, Pignon i dwu mechaników, którym Jean-Marc opowiedział właśnie o przebłysku geniuszu generała, trzęśli się ze śmiechu. Niewiele później urządziliśmy niezwyciężonemu szefowi katangijskiej żandarmerii błyskotliwy pokaz szybkiej i totalnej mobilizacji lotniczej.

Dla potrzeb operacji przeciw Albertville z kabiny-jadalni Moineau Flyera zostały usunięte wszystkie fotele-leniwce, firanki, sofa, stół i krzesła. Na dywanach, których żal nam było zrywać, rozłożone zostały płachty. Pomocniczą brygadę mechaników zobowiązano do wypełnienia kabiny skrzyniami z amunicją i bombami Made in Union Miniere, umieszczanymi w specjalnych, dla nich przeznaczonych, drewnianych koszach. Inni mechanicy obsługi w pośpiechu pompy paliwowe. Moi polscy mechanicy odgrywali, realistycznie niczym artyści, swoje role ludzi gorączkowo przygotowujących samolot do operacji bojowej. Głośno i wyraźnie wykrzykiwali rozkazy (które w rzeczywistości były polskimi przekleństwami), biegali z narzędziami i dosłownie rzucali się na T-6, jak gdyby pragnąc nadać im ostatni szlif przed walką.

W pasażerskim Dove piechociński karabin maszynowy Hotchkiss znów znalazł się na swoim statywie w otworze po zdjętych drzwiach. Przy Piperze Comanche'u pracował w pocie czoło Renaud. Ze śmiertelną powagą zgłosił konieczność wymiany baterii pokładowej. Osobną grupę Katangijczyków skierowałem do natychmiastowego załadowywania Loadstara workami ryżu i mąki, konserwami, cukrem i skrzyniami whisky – przeznaczonymi dla zaprowiantowania posterunków, w ilościach jak dla długotrwałego oblężenia. Muké do niczego się nie wytrącał.

Po skończeniu przedstawienia na ziemi zasiadłem za sterami Moineau Flyera i wraz z sześcioma uzbrojonymi T-6 i Dove wykonaliśmy efektowny start zespołem. Dwie i pół godziny później nasza armada powietrzna lądowała w Kongolo. Erikos opowiedział mi dwa dni później, że pod wrażeniem naszej profesjonalności i sprawności organizacyjnej Mukému z podziwu odebrało mowę.

Ale co mieliśmy zrobić w Kongolo z taką ilością ludzi i materiału? Kiedy wylądowaliśmy na lokalnej ziemnej drodze startowej jako pierwszy pytanie to zadał Francuz, dowodzący na miejscu garnizonem złożonym z czterech najemników.

Powtórzył je żyjący tu od dawna belgijski misjonarz, prowadzący cywilny zarząd miejscowości.

Odpowiedziałem im regulaminowo:

– Rozkaz generała Mukégo, głównodowodzącego katangijskich sił zbrojnych! Będziemy zwalczać przenikających tu i zagrażających panom nordystów! Proszę dać mi kilku silnych ludzi, abym mógł rozładować samolot i złożyć bomby w bezpiecznym miejscu.

Upał panował tu taki, że nie można było oddychać. Pobliska rzeka w najmniejszym stopniu nie chłodziła powietrza, unosiła jedynie ze swym nurtem gorące opary, nasycające okolicę lepkimi wyziewami. Po Kolwesi i jego suchym i zdrowym powietrzu czuliśmy się tu jak w łaźni parowej. Zaledwie wyskoczyliśmy z kabin naszych samolotów, a już byliśmy przepoceni na wylot. Ścieranie potu było czynnością pozbawioną sensu.

Po rozładowaniu Moineau Flyera odesłałem go do Kolwesi i rozkazałem

mojemu nowemu pilotowi brytyjskiemu, Peterowi Glaspoolowi, aby stamtąd przyprowadził Loadstara z jego sklepem kolonialnym. W tym czasie zamierzałem, między innymi po to, aby zaczerpnąć w górze trochę świeżego powietrza, przeprowadzić lot rozpoznawczy nad pozycjami nieprzyjaciela.

– Czy mogą mi panowie wskazać, gdzie się one w przybliżeniu znajdują?
– zapytałem Francuza, weterana wojen w Indochinach i Algerii.

– Jeśli pan chce, poleczę z panem – powiedział. Wskoczyliśmy do Dove'a.

– Macie lecieć pięć minut za mną – przekazałem obu Witoldom, Wanowskiemu i Kurowskiemu oraz Bucikowi. – Może uda nam się chociaż zaczerpnąć trochę chłodniejszego powietrza...

Francuz doradził mi najpierw lot wzdłuż szosy do E'velle, a następnie podążanie wzdłuż odbiegającej od niej polnej drogi, w buszu prawie niewidocznej. Sposób, w jaki podawał mi dane o kierunku, zdradzały piechura. Renaud, który od czasu przelotu przez Angolę wciąż był jeszcze naszym Vasco da Gamą, notował czasy przelotu między nielicznymi punktami orientacyjnymi i nanosił ich położenie na mapę. Następnie podawał mi ich współrzędne, które ja z kolei przekazywałem przez radio Wanowskiemu.

W pewnej chwili szef najemników powiedział:

– Jesteśmy na miejscu. Tam, w dole.

Tam, w dole znajdowało się coś na kształt szopy z dachem z liści palmowych.

– To jest ich stanowisko dowodzenia – wyjaśnił Francuz.

Zrobiłem krąg. Lot koszący nie wchodził w rachubę, bo groził kolizją z wysokimi konarami drzew. Na bezpiecznej wysokości możliwy był lot po prostej i ostrzelanie terenu z karabinów maszynowych ustawionych w otworach drzwiowych. Aby móc to zrealizować niżej, trzeba by z obu stron samolotu mieć trochę wolnej przestrzeni, tej zaś brakowało. Mimo starannej obserwacji wszystkich prześwitów w bardzo gęstej roślinności, nie dostrzegałem w lesie żadnego ruchu.

– Renaud – powiedziałem – przeleć nad domem jeszcze raz. Ty zrzuć, dokładnie na jego dach, jedną albo dwie bomby. Wtedy zobaczymy...

Wykonując ósemkę w celu wejścia na kurs nalotu, obserwowałem niebo. Gdyby pojawiła się na nim trójka moich T-6, robotę przekazałbym im. Swoimi karabinami maszynowymi mogliby ostrzelać cel bezpośrednio z prostego nalotu, nawet nie schodząc zbyt nisko. Ale pięć minut jeszcze nie minęło. Kiedy więc znaleźliśmy się nad szopą, Renaud rzucił na nią dwie rury z granatami. Trafiły prosto w cel i eksplodowały. Dach zaczął się palić.

Wykonałem możliwie ciasny zakręt i zawróciłem, aby zobaczyć następstwa ataku. A niech to! Dopiero teraz zaczął się prawdziwy ruch! Jednak tam w dole nie widać było paniki, przeciwnie, ostrzelał mnie ciężki, dwulufowy karabin maszynowy. Natychmiast ostro skierowałem się w górę.

– Ci tutaj są uzbrojeni niczego sobie, nie można powiedzieć... – rzekł mój pilot zgrzytając zębami. – To już nie jest kilku biednych ziomków z plemienia!

Wznosząc się wysoko dostrzegłem odbłyski słońca w aluminium moich trzech T-6.

– Ostrzelajcie wszystko wokół i zrzućcie bomby! – rozkazałem pilotom.

Krążąc na tysiącu metrach obserwowałem atak. W to, co się działo w dole, trudno było uwierzyć. Tak dotychczas spokojny busz, wzdłuż ledwo widocznej, wiodącej przez niego drogi, teraz zionął ogniem na długości co najmniej kilometra. Na szczęście dla moich T-6 strzelano tylko z broni piechoty. A więc byli tu rzeczywiście nordyści. Oficer najemników miotał się w kabinie od jednego okienka do drugiego, starając się, aby nic nie uszło jego uwadze. Próbował zorientować się, w którym kierunku nieprzyjaciel ucieka i gdzie prawdopodobnie znów się zbierze.

– Czy będzie pan w stanie ich tu dopaść? – spytałem.

– Złapać mógłbym ich zapewne tylko wtedy, gdybym tu dokonał desantu spadochronowego. Ale jutro będą już oni około pięćdziesięciu kilometrów stąd. Biegają bardzo szybko – odpowiedział. – W każdym razie przyślę tu ludzi, aby pozbierali porzuconą broń. Pozostawienie jej w buszu nie byłoby zbyt rozsądne...

– Wie pan – powiedziałem – tu, w buszu, wykonałem już kilka małych

ataków z lotu koszącego. Ale coś mi się wydaje, że teraz rzecz jest poważniejsza. Ci ludzie byli bardzo profesjonalnie zamaskowani.

Po zrzuceniu bomb wszystkie moje trzy T-6 ponownie wznosiły się wyżej. Krały niedaleko ode mnie, formując szyk i oczekując dalszych rozkazów.

– Tak. ma pan rację – powiedział Francuz po chwili namysłu. – To wygląda poważniej niż zazwyczaj. Ale co możemy teraz zrobić? Ja nie jestem lotnikiem. Jutro postaram się ten teren zająć dwoma oddziałami katangijskich żandarmów.

– Dobrze, zatem wracamy – zdecydowałem.

W Kongolo sporządziliśmy radiowy meldunek dla Kolwesi i sztabu generalnego w Elisabethville. Na wyrzutnikach moich trzech T-6 ponownie zawieszono bomby, załadowano amunicję dla karabinów maszynowych i napełniono zbiorniki paliwowe. Wszystkie trzy samoloty wystartowały w ślad za Piperem, który wyleciał z zadaniem rozpoznania rozmiarów nieprzyjacielskiego odwrotu i jego przyspieszenia.

– Kiedy obsadzi pan zdobyty teren, niech pan wytyczy, na przykład obok wioski Babula, miejsca, w których mógłbym dla was dokonywać zrzutów zaopatrzenia – zaproponowałem Francuzowi.

– W porządku. Serdeczne dzięki – odpowiedział.

Po półgodzinie wrócili wszyscy czterej moi piloci. Miny mieli raczej zafrasowane.

– Coś tu nie gra – powiedział Renaud Desners, gdy wyszedł z Pipera.
– Wcale nie rozbiegają się na wszystkie strony świata, ale wycofują się małymi grupami, w całkowitym porządku. I ostrzeliwanie ich jest raczej trudne.

Francuz i ja wymieniliśmy spojrzenia.

– A więc mamy do czynienia z czymś nowym...

Zdecydowałem, że w Kongolo pozostaną dwa T-6 z Witoldem Kurowskim i Peterem Glaepooiem oraz dowodzony przez Renauda Desnersa Piper Comanche. Zadaniem ich było wspieranie działań Francuza, jego najemników i katangijskich żandarmów w celu odzyskania terenu. Obecność samolotów miała, przede wszystkim, służyć

podniesieniu morale bojowego żołnierzy. Miała również zabezpieczać z powietrza zamiar Francuza ustanowienia w buszu posterunków, utrzymujących łączność z wioską Babula, gdzie kwaterowała niezbyt paląca się do walki kompania Katangijczyków.

W ciągu kilku dni doszło rzeczywiście – a nie tylko w fantazji Mukégo – do przeniknięcia nordystów w okolicę Albertville i Kongolo. Wojna rozgorzała od nowa.

Klęska

Wydarzenia przyspieszyły bieg – wynika to z zapisów w mojej książce lotów - po 16 października 1962. Tego właśnie dnia w operacyjnych lotach, po raz pierwszy od naszego przybycia do Katangi, wzięło udział wszystkich moich dziesięciu pilotów. Zbombardowali i ostrzelali kolumny nordystów ogniem karabinów maszynowych. Pozycje ONZ były przy tym starannie omijane.

Po wykonaniu z pomocą Moineau Flyera zadania zaopatrzenia z powietrza licznych posterunków w buszu, musiałem zająć się zapewnieniem pomocy moim ludziom. Należący dawniej do *Madame Moineau* DC-3 przekształcony został w bombowiec, uzbrojony w ładunek rur z granatami i zaopatrzony w dwie katangijskie wyrzutnie. Urządzenia te miały zrzucać pociski na głowy tych plemion w buszu, które minister Munongo podejrzewał, że zamierzają się dołączyć do nordystów, lub już to uczyniły. Dodatkowym zajęciem dla mnie był lot na T-6, z zadaniem ostrzelania z karabinów maszynowych i zbombardowania 100-funtowymi bombami tych oddziałów nieprzyjaciela, które napędziły stracha dzielnym żandarmom Czombégo.

Podobnie nasycony działaniami był dzień 19 października. Tego dnia wylądował w Kolwesi wrzeszczący jak wariat generał Muké.

– ONZ i nordysi atakują! – ryczał.

Podniecony bardziej niż kiedykolwiek wcześniej, obwieścił mi krzykiem, że podjął decyzję o uruchomieniu decydującej kontrofensywy. Przy życiu miał nie pozostać ani jeden żołnierz ONZ, ani jeden nordysta!

Facet dyszał żądzą ludobójstwa! Umilkł dopiero, gdy po serii wrzasków zaschło mu w gardle; nadal machał jednak na wszystkie strony swoją oficerską trzcinką. Tego dnia wykonałem pięć lotów bojowych na bombardowanie.

4 listopada Schramme, aby nie dopuścić do wypadów kolumn nieprzyjacielskich, musiał przeprowadzić kolejne zadanie oczyszczające okolice Albertville. Stosował przy tym partyzancką taktykę Mao Tse-tunga. Działania jego wspierałem dwoma z moich dziesięciu T-6. Potem, 7 i 8 listopada, rozgorzała ponownie walka o Kongolo. Tam moje bombowce – Dove, Moineau Flyer i Loadstar – były wprowadzane do walki aż siedmiokrotnie, a ja sam na swoim T-6 wykonałem dwie operacje na ostrzeliwanie ziemi. 11 listopada latałem na T-6 pięciokrotnie, ostrzeliwując ziemię i bombardując okolice Kongolo, ale też i Kabongo.

(Dziś, gdy piszę tę książkę, nie umiałbym przypomnieć sobie tych wszystkich faktów i dat, gdyby nie były odnotowane w moim dzienniku lotów. Mój stary nawyk metodycznego lotnika, kazał mi każdego wieczora zapisywać – z biurokratyczną dokładnością – każdy lot i wszystkie jego szczegóły).

W ostatnich tygodniach wojna, najpierw stopniowo, a potem coraz wyraźniej, zmieniała swe oblicze. W ramach swej kampanii wyborczej w 1960 roku Czombé kupił sobie głosy katangijskich plemion obietnicami i podarunkami. Taktykę tę, dla zapewnienia sobie militarnego wsparcia przeciwko rządowi z Leopoldville, powtórzył w roku 1961 i na początku 1962. Teraz już mu się to nie udało. Pewnego dnia Evariste Kimba, minister spraw zagranicznych Czombégo wyznał mi w zaufaniu:

– Wie pan, Union Minière coraz rzadziej dokonuje płatności...

Tyle skrzyń i worków z żywnością, kartonów pełnych kapeluszy, koszul, spodni i innych elementów odzieży – kupowanych przez skarb państwa w sklepach Czombégo i jego greckiego przyjaciela, a przeze mnie transportowanych do wiosek Moineau Flyerem – już nie wystarczało... Zresztą towary te nie były wcale rozdzielane między mieszkańców wiosek, ale odsprzedawane dalej ze stosownym zyskiem! Teraz sam Czombé dostał po uszach. Jeśli jest się samemu skorumpowanym liczyć się

trzeba z tym, że przekupne będzie również całe otoczenie.

A sławni żandarmi? Wysyłani, aby przywrócić porządek nie bawili się w subtelności. Zamiast ukarać dwóch lub trzech dostojuńników, winnych sprzeniewierzenia darów, strzelali w tłum. To oni zasłali busz tysiącami zwłok mieszkańców wiosek którzy odmawiali wstąpienia do armii Czombégo. Ci sami jednak bohaterowie rzucali się do ucieczki, gdy napotykali na zdecydowany opór.

W tym samym czasie oddziały ONZ zostały wzmacnione przez jednostki różnych narodowości, ale tym razem kolorowe. Przeciwko Afrykanom kierowano lepszych żołnierzy, ale nie białych. Nie wzbudzali oni tak wiele rasowo ugruntowanych resentymentów; takich samych resentymentów nie było i po ich stronie, walczyli natomiast bardziej walecznie niż biali. To te właśnie oddziały ONZ obsadziły kilka miast utrzymywanych do niedawna przez katangijskich żandarmów. Błękitnym hełmom udało się przy tym odwieść od popierania Czombégo coraz więcej plemion. Od tego momentu rząd w Leopoldville mógł swobodnie kierować do katangijskiej prowincji swoich ludzi, pracujących na rzecz zjednoczenia kraju.

My, najemnicy, ludzie wojny, przywykli do logiki operacji militarnych, o manipulacjach tych nie mieliśmy najmniejszego pojęcia. Stwierdzaliśmy tylko zmianę w zachowaniu nieprzyjaciela. I to, że jest coraz liczniejszy.

Do końca października 1962 obserwowaliśmy, że z zasady w panikę wpadają równie łatwo żołnierze kongolańscy, jak i katangijscy. Zawsze dziwiło mnie, że zupełnie nie przejmują się losem swoich rannych; pozwalali, by konali na miejscu albo patrzyli obojętnie jak, w miarę posiadanych sił, wloką się za uciekinierami. Tradycyjnie czarne wojska nie miały w ogóle żadnych służb medycznych, żadnego kwatermistrzostwa, a nawet i żadnej organizacji zaopatrzenia. Gdy ci wojownicy, niewyćwiczeni – ale bardzo dzielni – żołnierze z wiosek, wkraczali do boju w buszu, nie brali ze sobą żadnego zapasu żywności ani pitnej wody, ani nawet skrzynki z zapasową amunicją. Kiedy stwierdzali, że kieszenie są puste, wracali, aby nowe naboje zdobyć (lub kupić!) – najczęściej odbywało się to przez obrabowywanie poległych – przy czym nie odgrywało żadnej roli, czy szło o przyjaciela czy też wroga. Walka

w buszu to nie był zorganizowany pojedynek, to był morderczy obłęd! Zwyciężeni umierali, zwycięzcy rabowali. A potem wymieniali trofea: rower za pas z nabojami, radio tranzystorowe za worek ryżu i tak dalej.

Strzelcy spadochronowi (którzy nigdy zresztą nie widzieli czaszy spadochronu nad głową i nigdy w życiu nie skakali operacyjnie) i elitarny korpus katangijskich żandarmów – obie te formacje długo podtrzymywały iluzję. Wierzono głęboko, że ten tysiąc dobrze wyszkolonych przez Belgów ludzi potrafi skutecznie stawić czoło dziesięciu milionom Kongolańczyków. Sądzano, że będą oni w stanie – mając przeciw sobie wprawdzie dzielnych, ale niezorganizowanych i prymitywnych ludzi z buszu – zapewnić władzę w utworzonym na europejski wzór czarnym państwie. Wkrótce jednak w Elisabethville utracono wszelkie złudzenia. Okazało się, że gdy tylko jednostki sławnych żandarmów wnikły nieco głębiej w busz, znikły (kierowali się do swych domów) i jedynym po nich śladem były tylko puste butelki po piwie. Belgowie nie wyszkolili ani jednego tubylczego oficera, który mógłby skutecznie dowodzić oddziałami rodaków...

W Kongolo, gdzie czterech białych najemników próbowało zaprowadzić dyscyplinę w dwóch oddziałach katangijskich żandarmów, byłem naocznym świadkiem scen, będących dla Europejczyka wprost nie do uwierzenia. Gdy dyskutowałem z Francuzem, który dowodził żandarmami, jeden z nich stał oparty niedbale o swój automatyczny karabin Fal, przy czym dłonią zakrywał wyłot jego lufy. Z tyłu, na czworakach, podkradł się do niego inny żandarm – i nacisnął na spust. Mimo powtarzanych wielokrotnie ostrzeżeń, także i tym razem broń nie była zabezpieczona. Dłoń biedaka rozleciała się na strzępy! Pozostał z niej tylko kciuk, wiszący na kikucie przegubu, z którego sikała krew. Ryczał z bólu. A autor dowcipu i jego koledzy zataczali się ze śmiechu. No cóż, wyśmienity psikus, prawda?

Jeden z najemników ścisnął nieszczęśnikowi przedramię taśmą, zatrzymał krwawienie i obandażował ranę. Ponieważ akurat miałem wracać do Kolwesi, więc zdecydowałem, że rannego zabiorę do szpitala. Zabawy takie nie należały do rzadkości. Katangijscy żandarmi stracili

przy nich chyba tyle samo ludzi, co w regularnych bitwach.

Miedzy lotami na bombardowanie lub zrzuty zaopatrzenia używałem Moineau Flyera jako samolotu szpitalnego. Naklejałem wtedy na niego wielki znak czerwonego krzyża. Jednorazowo zabierałem na pokład dwudziestu rannych lub chorych i transportowałem ich do szpitala w Kolwesi. Raz była wśród nich Murzynka w bólach porodowych. Była to żona miejscowego, ale bardzo postępowego dostojsnika, który pragnął, aby rodziła w klinice. W rzeczywistości damę gnał do miasta strach przed zbliżającymi się walkami. Dziecko przyszło na świat w samolocie, tuż obok ciężko rannego żandarma, któremu seria pocisków z karabinu maszynowego obcięła obie nogi.

Panował ogólny rozgardiasz, podsycany jeszcze przez głoszoną przez Elisabethville – gdy tylko najemnikom udał się jakikolwiek wypad – propagandę zwycięstw.

I oto pewnego dnia stwierdziłem, że do sił ONZ w E'ville dołączyła eskadra odrzutowych samolotów myśliwsko-bombowych SAAB, pilotowanych przez Szwedów!

Wniosek był oczywisty: jeśli tacy ludzie będą nauczać nordystów, jak prowadzić wojnę, to nam nie pozostanie nic innego, jak tylko mocno uważać!

Teraz nie było już czasu na filozofowanie. Bezzwłocznie pognałem do rezydencji Czombégo i wymusiłem na nim zgodę – oraz czek na sześćdziesiąt tysięcy dolarów – na załatwienie w Johannesburgu naszego ostatniego samolotowego problemu. Szło o zakup dwóch samolotów odrzutowych typu De Havilland Vampire, które gotowi byli nam odstąpić Portugalczycy w Angoli – niestety bez uzbrojenia. Dom wariatów!

Co najmniej od miesiąca wbijałem Mukému do głowy, że samoloty te, pilotowane przez doświadczonych lotników, trzeba jak najszybciej ściągnąć do Katangi, oczywiście po zamontowaniu na nich uzbrojenia. Ponieważ nie miał on najmniejszego pojęcia, jaka różnica dzieli nasze małe, jednosilnikowe, tłokowe śmigłowe samoloty T-6 i myśliwce odrzutowe, nie zgadzał się na to. Teraz o tej różnicy w stosunku do ultranowoczesnych samolotów miał się przekonać naocznie.

(Oczywiście o tym, abyśmy naszymi dwoma Vampire'ami atakowali szwedzkie samoloty SAAB, nie było w ogóle mowy, szło jednak o to, aby umknąć ich pogoni po błyskawicznym rozbiciu jednej lub więcej kolumn nordystów).

Dodatkowe zmartwienie mieliśmy w związku z tym, że kapryśniczą zaczął silnik naszego Pipera Comanche'a. Pilotując tę maszynę Peter Glaspool o mało nie skręcił sobie karku. Moi polscy mechanicy, zadziwiające złote rączki, doprowadzili grata do stanu używalności, ale równocześnie dali mi do zrozumienia, że samolot potrzebuje nowego silnika. Koniecznym stał się więc lot do Johannesburga dla wykonania trzech zadań: uzbrojenia Vampire'ów, zwerbowania dwóch rodezyjskich lub południowoafrykańskich pilotów i wymienienia silnika w Comanche'u – możliwie szybko, a na pewno wcześniej, niż nieprzyjaciel przygotuje nam pogrzebowy całun z liści bananowca.

Pierwsze spotkania ze szwedzkimi odrzutowcami ONZ były w jakimś stopniu zdumiewające. Zanim mogłem odlecieć do Johannesburga musiałem jeszcze dostarczyć środki żywności i amunicję do kilku posterunków w buszu. Siedziałem za sterami Moineau Flyera. W pewnej chwili drogę przecięły mi dwa odrzutówce ONZ. Czas na ostatnią modlitwę, pomyślałem. Całym moim uzbrojeniem był leżący obok w kabинie pistolet maszynowy. Nie było wątpliwości: zestrzelą mnie jak zbłąkanego gołębia.

Widziałem jak po obszernym zakręcie zaczynają lecieć w moją stronę. Ale co to? Kiwają mi skrzydłami! Pozdrawiają mnie! Przez głowę przebiegła myśl - ostatnie pozdrowienie dla skazanego na śmierć... Ale nie, zaraz potem byli za mną, a jeszcze nieco później po obu moich stronach. Przyglądali mi się przez chwilę, raz jeszcze uprzejmie pomachali skrzydłami! Odpowiedziałem im tym samym gestem. Niemal zaraz potem, w ułamku sekundy zniknęli.

Wieczorem Jean-Marc Pignon opowiedział mi bardzo podobną, przeżytą przez siebie historię. Pilotował T-6.

– Przez co najmniej pięć minut Szwedzi siedzieli mi na karku, napędzając potężnego stracha. Potem zaczęli się do mnie wdzięczyć. Są

kopnięci, czy co?

– Najwyraźniej mają rozkaz nie strzelać do nas – odparłem po namyśle.
- Przynajmniej na razie. Dają nam dobrze do zrozumienia, że pozostało niewiele czasu do chwili, kiedy się zdenerwują, lub do momentu, kiedy zostaną zmuszeni do posłania nas na ogryzanie korzonków w buszu. Między białymi nie byłby to zbyt piękny gest, prawda?

– No to, co mamy robić? – zapytał Reanaud Desners, który właśnie nadszedł i był świadkiem naszych rozmów o niezwykłej łaskawości ONZ wobec nas.

– Tego nie wiem – odpowiedziałem. – W tej chwili nie pozostaje nam nic innego jak tylko czekać. Zobaczmy, co nastąpi dalej. Ja w każdym razie, w związku ze sprawą obu Vampir e'ów i silnika dla Comanche'a muszę polecieć do Johannesburga.

Ta wycieczka wypadła w samą porę. Pierwszy przystanek na trasie wypadał w Kalima Mule, tuż za granicą między Rodezją i RPA. W środku buszu znajdowało się tam śliczne małe lotnisko, gdzie można było uzupełnić paliwo i zaznać przyjemności przyjęcia przez mieszkańców w pięknej willi lokalnego zarządcę i rejonowego sędziego. Po moich dwóch poprzednich pobytach w tym uroczym miejscu byłem najgłębiej przekonany, że rudy Brytyjczyk, który miał wyjątkowo piękną małżonkę, i służący mu jako totumfacki podoficer są tu tylko po to, aby zarządzać rolniczymi problemami okolicy. Kiedy jednak lądowałem tu w czasie mojego drugiego lotu powrotnego, zobaczyłem jak na lotnisku Kalima Mule ląduje Dakota z około trzydziestoma czarnymi pasażerami. Na głowach mieli nowe kapelusze, każdy miał rower i tekturową walizkę, byli jednak bardzo wymizerowani i niepokojąco wychudzeni.

– Co to za chorzy? – spytałem bez złych intencji.

– Wracający do domu robotnicy – odpowiedział mi krótko podoficer. Godzinę później zobaczyłem jednak, jak ta sama Dakota zabierała na pokład ładunek pięknych, świeżych i zdrowo wyglądających czarnych. Samolot odleciał na południe.

Okazało się, że nobliwy zarządca i sędzia był werbowaniem siły

roboczej dla południowoafrykańskich kopalni złota. Dakota zabierała czarnych do Pretorii. Po sześciomiesięcznej pracy w kopalni wycieńczeni nieludzkimi warunkami pracy górnicy wracali tym samym samolotem, bogatsi o piękny, nowy kapelusz, holenderski rower, walizkę z tektury i dziesięć funtów szterlingów. Wracali do swych wiosek, w większości, również z gruźlicą nabityą w sztolniach kopalni złota.

Drugie międzylądowanie wykonaliśmy na lotnisku celnym w Peterborough. Posiadaną broń oddaliśmy w depozyt celnikom (miała być nam zwrócona podczas powrotu), którzy po tej formalności zaprosili nas na *English tea*. Po dwóch godzinach dalszego lotu lądowałem, unikając wielkiego międzynarodowego portu lotniczego Johannesburga, na małym lotnisku lotniczej firmy usługowej Rand, zajmującej się naprawami i sprzedażą używanych samolotów.

Na miejscu wyszło na jaw, że grecki przyjaciel Czombégo przejrzał mój podstęp. Koszule, angielskie hełmy, spodnie i damskie futra już mu nie wystarczały. Prawdopodobnie doszedł do wniosku, że bardziej wytworne jest robienie interesów samolotowych! Tu, w Johannesburgu okazało się, że jest ni mniej ni więcej tylko cichym reprezentantem prezydenta Katangi; w ten sposób zostałem zmuszony do podzielenia się z nim moją prowizją. W czasie kiedy mechanicy firmy Rand zajęli się moimi samolotami, pojechałem do Johannesburga do banku, aby sprawdzić tam stan swego konta i dokonać przelewów do Szwajcarii. Załatwiałem również przekazy dla moich pilotów i mechaników w Kolwesi. W banku otrzymałem też potwierdzenia przelewów dokonanych z banku w Genewie, co pozwoliło mi skontrolować uczciwość moich paryskich przyjaciół.

W dwa dni po przybyciu do Johannesburga otrzymałem w hotelu telegram z Kolwesi: *BH i N bardzo rozgniewani. Pożądany jak najpilniejszy powrót. Ojciec się rozchorował*. Otwartym tekstem oznaczało to: błękitne hełmy i nordyści rozpoczęli wielką ofensywę. Ojciec (Czombé) stracił głowę. Wiadomość była podpisana przez Renauda, a więc z pewnością prawdziwa.

Dwaj rodezyjscy piloci, z którymi nawiązałem kontakt, byli do

dyspozycji od zaraz, natomiast nie były gotowe Vampiry. Pracowano jeszcze nad doprowadzeniem do porządku elektrycznych obwodów karabinów maszynowych i wyrzutników bomb. Uzgodniłem więc z obu lotnikami, że, gdy tylko uzbrojenie samolotów będzie działać, mają dolecieć do Kolwesi. Nowy silnik w Comanche'u był już zabudowany, więc zabrałem go i odleciałem.

Gdy tylko przybyłem do Kolwesi, spotkał mnie na lotnisku komisarz Erikos. Trzymał w ręku telegram: Vampiry mają bezzwłocznie uderzyć na myśliwce ONZ. Rozkaz dla wszystkich pilotów: w każdym miejscu niszczyć wroga! Podpis: generał Muké. Przymusowe przedstawienie miało być teraz zatytułowane: Vampiry

– Dlaczego ci goście w E'velle tracą głowę? – spytałem spokojnie Erikosa. Na twarzy komisarza nie było już ani śladu jego triumfującego uśmiechu.

– Przedwcзорaj wylądowały w E'velle dwie następne eskadry ONZ – powiedział. – Drogą powietrzną dostarczono tam też czołgi...

– O, cholera! – jęknałem. — No to w powietrzu będzie trochę zamieszania... Zona moja wróciła właśnie z małej wycieczki po Angoli.

– Na granicy Portugalczycy usiłowali mnie przekonać, żebym nie wracała do Katangi. Mówili, że tym razem Czombé jest załatwiony na amen – opowiadała.

W minionym okresie względnego spokoju, przez ostatnich dziesięć dni, prawie codziennie latałem do Teixeira de Souza, gdzie omawiałem z lokalnymi władzami portugalskimi możliwość przyspieszenia tranzytu naszych dostaw wojskowych. Z wieloma tamtejszymi oficerami nawet się zaprzyjaźniłem. Odnosiłem wrażenie, że przyszłość Katangi oceniają optymistycznie. Kraj ten, oprócz ogromnych zasobów miedzi, posiadał sześćdziesiąt procent złóż uranu zachodniego świata i siedemdziesiąt procent kobaltu. Miał też na swoim terenie złoto, cynk, kadm, mangan, cynę, wolfram i srebro. No i wreszcie w Kasai wydobywano osiemdziesiąt procent przemysłowych diamentów zachodniej półkuli. Takie bogactwo to prawdziwy skandal! – wyjaśniali mi. Uważali więc, że nie może utracić ważności równanie: belgijskie przedsiębiorstwa górnicze + Czombé = zwycięstwo.

A więc co się stało? Oczywiście, mimo mojej częstej bytności w rezydencji w Eville, nie miałem możliwości zdobycia informacji o wszystkim co się działo wokół Katangi i jej bajecznego bogactwa. O czym więc wiedzieli ci tak dobrze poinformowani Portugalczycy, że twierdzili, iż Czombé jest załawniony?

Następnego dnia po moim powrocie z Johannesburga zebrałem swoich pilotów na odprawę operacyjną. Po raz pierwszy usłyszałem od nich o rozpoczęciu rozpadu armii Czombégo. W czasie pięciu dni mojej nieobecności obie półeskadry – Renauda i Wanowskiego – latały wielokrotnie na taktyczne wsparcie oddziałów na ziemi, ale ostatnie operacje trafiały w późnię. Raz było tak ze względu na deszcz, ale drugim razem z powodu chaosu. Rozkazy wykonania lotów otrzymywali od Muké'go, lecz gdy zjawiali się nad podanym obszarem, nie znajdowali tam nawet śladu po katangijskich jednostkach, które mieli wspierać. Gdzie to całe wojsko zniknęło? W tej wojnie nigdy nie było klasycznego frontu, a istniały jedynie, tu i tam, newralgiczne punkty-bazy lub punkty-posterunki. Teraz oddziały ONZ, które likwidowały jeden po drugim obsadzone przez żandarmów punkty, kończyły tę zafajdaną sprawę. Koniec żartów.

Na lotnisku w Kolwesi stały moje piękne siły powietrzne. Kolejny raz patrzyłem na samoloty przez okno pokoju operacyjnego i odczuwałem szczerzy podziw. Byłem dumny widząc, jak już od wczesnego ranka krzatają się przy nich nasi biali i czarni mechanicy.

Nagle ogarnęło mnie przerażenie. O, do diabła! Przecież w istniejących okolicznościach wystarczyłby jeden jedyny, dobrze zorganizowany atak odrzutowej eskadry bombowców ONZ, aby całe moje piękne siły powietrzne w jednej chwili zamienić w kupę złomu!

Zerwałem się ze swego fotela i rozkazałem:

– Wszystkie samoloty mają zostać natychmiast rozdzielone na różne lotniska, jakie jeszcze znajdują się w naszych rękach! Niech lecą do Kongolo, Kansimby przy bazie Schramma, Kipushi, Kisenge i inne małe lądowiska przy posterunkach w buszu! Na rozkazy Muké'go gwiżdzemy! Zrozumiano? Cel nadzwędny – zapewnienie bezpieczeństwa samolotom!

Motywami swej decyzji podzieliłem się z Erikosem:

– Kolwesi pozostaje, w zasadzie, nadal naszą główną bazą i będziemy do niej wracać. Teraz jednak musimy całość naszych sił rozproszyć. Proszę pana o zapewnienie mi łączności radiowej z wszystkimi naszymi lotniskami pomocniczymi...

Erikos błyskawicznie pojął w czym rzecz i podjął się osłaniania mnie przed sztabem generalnym, czyli mówiąc inaczej, przed Mukém. Przebazowanie samolotów i niezbędnego dla ich obsługi sprzętu, zajęło nam, w owym pamiętnym początku grudnia 1962, cały dzień. Były oczywiste, że rozdzielić na poszczególne lotniska musieliszy również i większość naszych polskich i katangijskich mechaników, jak również zadbać o ich zakwaterowanie w nowych miejscowościach.

W Kongolo sytuacja znów stawała się coraz bardziej niebezpieczna. Szefowi tamtejszego garnizonu wyjaśniłem, że stała obecność na jego lotnisku zamaskowanych T-6 wprawdzie potencjału obronnego wobec maszyn ONZ zbytnio nie powiększy, ale przynajmniej podniesie bojowe morale ludzi. O rzeczywistych kierujących mną motywach nie wspomniałem oczywiście ani słowa. Natomiast całą prawdę wyłożyłem Schrammowi a on przyjął to ze zrozumieniem do wiadomości. U niego nie było najmniejszego śladu obniżenia ani morale ani dyscypliny. Dyscyplina może nawet została zaostrzona, czego dowodem mógł być pewien epizod. Zabraliśmy ze sobą kilku katangijskich uczniów, uczestników prowadzonych przez nas szkoleń lotniczych. Między nimi znajdował się jeden, który w kursie dla mechaników brał udział dopiero od dwóch dni. Rankiem trzeciego dnia pobytu w Kansimbie Witold Wanowski wydał mu rozkaz wykonania jakieś pomocniczej czynności. Krnąbny chłopak wykonania polecenia odmówił, zaczął krzyczeć, że jest już pełnoprawnym mechanikiem i zażądał wypłacenia mu żołdu podoficera. Witold próbował, spokojnie jak zawsze, przemówić mu do rozsądku. Czarny przyjął groźną postawę. W tym momencie rzucili się na niego podoficer i dwu ludzi Schramma i zaczęli go okładać pięściami.

Witold krzyczał:

– Dosyć, dosyć! Puście go! Wystarczy!

Musiałem wkroczyć, bo obawiałem się, że żołnierze Schramma pobiją mechanika-ucznia do nieprzytomności.

- My już go nauczymy dyscypliny! – odpowiedział mi podoficer z dumą.
- Z przełożonym bezczelnie rozmawiać nie wolno...

W piwnicy wielkiego budynku w angielskim stylu urządzony był areszt. Czarni żołnierze Schramma zamkali tam swych kolorowych braci, traktując ich znacznie surowiej niż robili by to biali.

Sytuacja w powietrzu okazała się nie tak poważna, jak początkowo się obawiałem. Można powiedzieć, że była nawet komiczna: Szwedzi zachowywali się wobec nas w powietrzu z wyszukaną uprzejmością. Gdy spotykaliśmy się na trzech tysiącach metrów, bardzo grzecznie rozmawiali z nami przez radio po angielsku. Nie dziwiłbym się wcale, gdyby w pewnej chwili powiedzieli:

– Prosimy bardzo, strzelajcie pierwsi, szanowni panowie najemnicy!

Taki stosunek Szwedów do nas stwarzał możliwość, gdy tylko znikali nam z oczu, bombardowania i ostrzeliwania nieprzyjacielskich kolumn nadchodzących z północy!

Ale ta zwariowana sytuacja trwała zaledwie trzy dni. W połowie grudnia wszystko się nagle odmieniło.

Rankiem czwartego dnia nad jednym z naszych lotnisk pokazał się nagle odrzutowiec ONZ. Nie szukając zbyt długo celu skierował się lotem nurkowym w stronę ukrytych wśród drzew dwóch T-6 i ostrzeliwując je ogniem broni pokładowej w ciągu paru sekund zamienił je w stertę złomu! Moi obaj tamtejsi piloci, Peter Glaspool i Bucik, zdążyli na szczęście odbiec od samolotów i rzucić się na ziemię za grube pnie drzew. O zdarzeniu powiadomili mnie dopiero po południu, kiedy ja, zaniepokojony ich milczeniem – bo oczywiście nie mieli już żadnego radia – pośpiesznie przyleciałem, aby naocznie stwierdzić, co z nimi się dzieje.

Jeszcze tego samego wieczora otrzymałem depeszę od Erikosa, że zaatakowane i ciężko uszkodzone zostały dwa następne samoloty: Comanche i Dove, które do Kolwesi przyleciały po części zamienne. Nagłego ataku na lotnisko dokonał odrzutowiec ONZ.

– A ja właśnie dziś wieczór chciałem być w Kolwesi, aby noc spędzić we

własnym domu... – zamruczałem pod nosem.

– To już szczyt wszystkiego! – stwierdził ze śmiechem Renaud. – Nie można już nawet spokojnie dojechać do domu, do swej ukochanej...

Tak więc w ciągu jednego dnia straciłem cztery samoloty. Pozostało mi jeszcze zdatnych do walki osiem T-6, jeden Tripacer dla lotów łącznikowych oraz po jednej Cessnie i Dove (na lotnisku w Kansimbiie zdołano samolotowi ponownie przywrócić sprawność) do krótkich lotów transportowych. Największemu samolotowi, Moineaou Flyerowi, powiedziałem: Cześć! Czombé zażądał jego zwrotu i dostarczenia na lotnisko Kipushi.

– Z miękkimi fotelami, sofą i jadalnią? – spytał z sarkazmem Renaud.
– Czy też samolot ma służyć jemu tylko do tego, aby w przebraniu zakonnicy mógł zwiać do Rodezji?

W porównaniu z latającymi dla ONZ osiemnastoma superszybkimi odrzutowcami SAAB wyglądałem jak ubogi krewny! W powietrzu jednak te budzące grozę latające obiekty zachowywały się wobec nas bardzo przyjaźnie. Wyraźnie na coś czekano, może na dogodny moment, kiedy mucha siądzie na ceracie...

Jean-Marc Pignon wykonywał właśnie ze mną lot patrolowy, celem którego było odnalezienie nieprzyjacielskiej kolumny posuwającej się przez busz. Jednym kątem oka przeszysywaliśmy zarośla na ziemi, drugim zaś obserwowaliśmy niebo, czy nie spada na nas jakiś orzeł. Ale niebo było czyste.

W pewnej chwili usłyszałem jednak okrzyk Jeana-Marca:

– Nadlatują!

Samoloty przyleciały tak nieoczekiwanie, że nawet gdybyśmy byli na tyle głupi, by zdecydować się na podjęcie walki, nie starczyłoby na to czasu.

– Fotografują nas! – wrzasnął Jean-Marc Pignon do mikrofonu.

Lepsze to niż zestrzelenie, pomyślałem, ale powodu do radości nie daje. Nasze portrety, wykonane przez oszklenie kabin T-6, mogły mieć jakość nie gorszą niż wykonane w atelier.

– No to teraz nasze akta są już kompletne... – zamruczałem pod nosem.

Aby sobie nie wyrzucać braku obowiązkowości, gdy odrzutowce odleciały, lot patrolowy nadal kontynuowaliśmy.

– Popatrz na drugą godzinę! – zameldował Jean-Marc. Spojrzałem w prawo; rzeczywiście, w buszu coś się ruszało. Między osłoną z liści, tuż koło ścieżki, mignął tył samochodu ciężarowego. Zawróciliśmy, zakräżyliśmy i zrzuciliśmy posiadane bomby; zaraz potem pognaliśmy do domu rezygnując z ostrzeliwania kolumny ogniem karabinów maszynowych. Nie miało to sensu, mogło tylko wywołać ryzyko nagłego powrotu odrzutowców. Partacka robota! Spadliśmy już na dno... pomyślałem. Jak mali gówniarze: jeden strzał z procy w okno -i w nogi!

Wylądowaliśmy w Kongolo. Oczekiwała mnie tam depesza od Erikosa: Vampire przyleciały właśnie do Kolwesi. Kompletne szambo! Co miałem z nimi teraz zrobić? Dokładnie o to samo pytał Ericos: dokąd ma je wysłać? Do Kansimby? Schramme miał tam dwa ciężkie karabiny maszynowe dostosowane do obrony przeciwlotniczej. Nasze odrzutowce byłyby więc tam niewątpliwie najlepiej chronione – ale było wątpliwe, czy byłyby zdolne do wykonania lądowania na tak krótkim pasie, jaki istniał w Kansimbie. Wiedziałem ponadto, że obaj rodezyjscy piloci nie będą chcieli walczyć przeciw ONZ, uprzedzili mnie o tym lojalnie jeszcze w Johannesburgu. Ja zaś obiecałem im, że będziemy robić wszystko co możliwe, aby nie mylić się w wyborze tarcz strzelniczych. Czy jednak teraz, w oczekiwaniu lepszych czasów, nie należaałoby ich odesłać z powrotem do Salisbury?

Chciałem już przygotować odpowiedź dla Erikosa, kiedy ten uprzedził mnie nartępną depeszą. Donosił w niej:

– Nie musi już pan łamać sobie głowy, co zrobić z Vampire'ami. Lotnisko właśnie zostało zaatakowane. Jeden z samolotów płonie, drugi ma uszkodzone podwozie. Obaj piloci są cali i zdrowi.

Tak więc sprawa została załatwiona. Muké nie będzie już mi więcej grał na nerwach żądając, abym zbombardował port lotniczy Elisabethville, główną bazę wojsk ONZ. Wciąż miał nas za kamikaze, za pilotów-samobójców! Jak długo Vampire nie miały jeszcze uzbrojenia, odpowiadałem mu, że wykonanie takiego ataku przy pomocy T-6 jest

w oczywisty sposób niemożliwe. Teraz, gdy nasze jedyne dwa samoloty odrzutowe zostały zniszczone, miałem jeszcze bardziej przekonującą wymówkę, aby nie prowokować SAAB-ów. Nawet jeden kłopot mniejszy, to już było coś.

Na następne zmartwienie nie trzeba było długo czekać. Z Kansimby zatelefonował do mnie Wanowski.

– Oba T-6, które stacjonowały w Bakongo, można spisać na straty. Koledzy nie ucierpieli.

– Ściągnij ich Tripacerem – powiedziałem mu, teraz już zupełnie pozbawiony złudzeń.

Sytuacja stopniowo stawała się dla mnie jasna. Gdy tylko któryś z naszych samolotów lądował na jakimkolwiek lądowisku w buszu, wiadomość o tym natychmiast docierała do lotnictwa ONZ. Pozycja samolotów była podawana tak szybko i dokładnie, że piloci atakujących samolotów wykonywali na nie nalot z podejścia po prostej, bez bawienia się w przeszukiwanie okolicy. Nawet podczas wojny w Europie nigdy nie udawało się naszym samolotom obserwacyjnym przekazywanie namiarów, które umożliwiałyby ostrzeliwanie niemieckich celów z prostego nalotu. Prawdopodobnie również tu podsłuchiwano nasze rozmowy radiowe. A na ich szyfrowanie nie mieliśmy nigdy czasu...

I jeszcze jedno. Ani w Kongolo, ani w Kansimbie Szwedzi nas nie atakowali. Oznaczało to, że tam nie mieli żadnego szpicla. Wystartowałem, aby odnaleźć Schramma i z nim się naradzić. Wysłuchał mnie, nie okazując najmniejszego podniecenia.

– Wielu z moich rodaków było zdania, i często można było to z ich ust usłyszeć, że z Leopoldville i ONZ należy się porozumieć – powiedział.

– Prawdopodobnie w tym momencie właśnie się dogadują. Inni sprzymierzeńcy Czombégo, gdy zobaczyli jak coraz bardziej traci grunt pod nogami, sprzeniewierzyli się swoim wcześniejszym deklaracjom. – Spokojny głos Schramme'a nie sygnalizował gniewu, co najwyżej dostrzec w nim można było szczyptę goryczy.

– A więc nic już się zrobić nie da? – spytałem.

– No coż, będziemy walczyć za Katangę jak długo będziemy mogli;

ponieważ nie mamy możliwości schwytania działających tu szpiegów, nie pozostaje nam nic innego, tylko to. Na końcu wycofamy się do Burundi.

(W rzeczywistości major Schramme pozostał po wojnie w Kansimbiie jako zarządcą przedsiębiorstw rolnych, tych samych, w których miał swe obozy. Po wzorowym pożegnaniu swych żołnierzy – wszyscy oni wrócili do swych domów bez najmniejszych trudności – przestawił się na życie spokojnego farmera).

Piloci zniszczonych samolotów zostali przez Wanowskiego ściągnięci Tripacerem. Aż do ostatecznego wyjaśnienia sytuacji pozostawiłem ich pod ochroną Schramma w Kansimbiie.

Wróciłem lotem do Kongolo. Czterej najemnicy, wraz ze swym francuskim dowódcą i resztą oddziału katangijskich żandarmów, wyruszyli w pościg za tymi nordystami, których ostrzeliwaliśmy po południu. Wieczorem, w czasie, gdy moskity cięły najgorzej, otrzymałem trzecią tego dnia złą wiadomość: obydwa T-6, które schroniły się w Jadotville, zmieniły się w dymiącą kupę złomu. Bucik był lekko ranny. Był to kompletny pogrom, całkowite załamanie.

Najbliższej nocy podjąłem decyzję. Nie mogłem pozwolić na dalszą rzeź. W pobliżu wielkiej kopalni Kansinge i należącej do niej niewielkiej miejscowości znajdowało się małe lotnisko, nadające się jako miejsce schronienia. Byłoby jednak nieostrożnością skoncentrować tam wszystkie mizerne resztki mojego wojska.

Zdecydowałem więc, że drugą część skieruję na znajdujące się w budowie lotnisko w Dilolo, w pobliżu granicy z Angolą. W najgorszym przypadku zawsze można było stamtąd ratować się ucieczką do Portugalczyków, do Teixeira de Souza. Wcześniej czy później Kansinge też musiało zostać zaatakowane, podobnie jak i Kongolo, a wtedy złapaliby nas jak w sidła. Tak, rozwiązaniem było Dilolo, tym lepszym, że od Kolwesi było oddalone o żabi skok.

Rano wysłałem Petera Glaspoola na starym, naprawionym Dove, aby dokonał ostatecznej inspekcji wszystkich naszych poszkodowanych lotnisk. Posiadane przez nas w Kongolo materiały i sprzęt zostały załadowane do Loadstara. Kierownictwo tej operacji powierzyłem

Renaudowi. Po wszystkim mieliśmy się spotkać w Dilolo.

Wieczorem zadzwonił stamtąd Renaud.

– Wszystko w porządku. Dwóch lotników ONZ leciało z nami aż do Kansinge. Ale nie atakowali nas.

A więc zabawa w kotka i myszkę trwała nadal. Zaczęło to już być męczące.

– Czy zbombardowali lotnisko? – spytałem.

– Nie. Wydaje mi się, że Szwedzi chcą nam życzyć szczęśliwej podróży.

Pięknie. A więc Szwedom idzie tylko o to, abyśmy stąd zniknęli. Tym lepiej dla nas. Nie znałem pilota, któremu sprawiałoby radość bawienie się w produkcję latających pochodni.

– Czy Dilolo i Kansinge nadają się do nocnych lotów? – spytałem na zakończenie.

– Jest tu tylko kilka ręcznych lamp i race sodowe, nic więcej – odpowiedział Renaud

Zrezygnowałem z wcześniejszego planu. Skoro nocny odlot z lotniska był niemożliwy – no to cóż, dokonamy tego wczesnym rankiem. Trzeba się było liczyć z tym ze pokojowy charakter eskorty błękitnych hełmów, z jakim zetknął się Renaud, mógł być tylko kaprysem. Byłoby największą głupotą dać się zestrzelić w buszu i to w ostatnim momencie.

Oszukany na miliony

W E'velle stało się nie do wytrzymania. Główne ulice przypominały pole bitwy. Czombé i Muké wzywali mnie do rezydencji niemal każdego dnia. Docieranie tam było możliwe tylko przy pomocy indiańskich forteli. Na miejscu obaj dygnitarze miewali historyczne napady. Od moich pilotów żądali niewykonalnych bohaterskich czynów.

Pewnego dnia byłem w biurze prezydenta świadkiem jednych z ostatnich rokowań telefonicznych. Czombé przysięgał przedstawicielowi ONZ, zaklinając się na wszystkich bogów swego plemienia, że w ciągu dwudziestu czterech godzin (!)... ureguluje całość spraw na drodze pokojowej i z poszanowaniem interesów zainteresowanych stron....

(Dzień wcześniej żądał ode mnie, abym zbombardował czołgi ONZ!). Delegat ONZ dał jednak Czombému wyraźnie do zrozumienia, że słowo jego nie ma już żadnej wartości.

Po 20 grudnia targi i historyczne sceny w rezydencji znalazły swój koniec. Jeśli idzie o mnie, postanowiłem więcej się tam nie pokazywać. Pod naciskiem ONZ Czombé, Munongo, Muké, Diur – a więc cały rząd Katangi – zbiegli do Kolwesi. Wycofali się tam też wszyscy najemnicy i gwardia prezydencka, zdecydowani bronić miasta.

Oficjalny port lotniczy Kolwesi był już teraz dla nas niedostępny, ale w pobliżu fabryki znajdowało się małe, wciąż nadające się do użytku lotnisko należące do (od dawna niedziałającego) aeroklubu. O brzasku wystartowaliśmy z naszych ostatnich przytułisk w Dilolo i Kansinge. Miałem jeszcze dwa zdatne do lotu T-6. Na lotnisku aeroklubu w Kolwesi zawiesiliśmy bomby – ostatnie egzemplarze Made in Union Miniere – które następnie, jeszcze zanim na niebie pojawiły się smugi kondensacyjne odrzutowców ONZ, zrzuciliśmy na domniemane obozowiska nieprzyjaciela. Operację tę przeprowadziliśmy na wyczucie. Wróciliśmy po niej do Dilolo i Kansinge, aby ukryć tam nasze samoloty. Była to zupełnie idiotyczna gra, przeprowadzona tylko dlatego, aby dodać otuchy i uspokoić katangijskich strategów, zgromadzonych gdzieś w sztabie nad stosem map. Stratedzy ci wierzyli, że pozytywny zwrot w sytuacji nastąpi dzięki działaniom wyposażonego w baterię możdzieży oddziału francuskiego wodza najemników, Boba Denarda; przybyć miał z Teixeira de Souza.

Dla nas lotników wybiła godzina ostatniej walki. Ja wystartowałem z Dilolo, w Kolwesi nabrałem paliwa, zabrałem bomby i poleciałem w siną dal – aby zbombardować most znajdujący się na południe od Jadotville, czyli odległy o około czterysta kilometrów! Całkowicie bezsensowna bzdura! W ciągu czterech miesięcy wykonałem sześćdziesiąt lotów na bombardowanie; moi piloci mieli dorobek zbliżony. Teraz trzeba było wykonać chyba już ostatnie bombardowanie. Wziąłem je na siebie; nie chciałem narażać na szwank życia któregokolwiek z moich pilotów. Miałem szczęście, choć trasa lotu była bardzo długa, samoloty ONZ nie

wykryły mnie. Wróciłem, wylądowałem na lotnisku aeroklubu i zamaskowałem samolot.

W Kolwesi zebrała się rada wojenna, aby przeprowadzić rozprawę przeciwko pewnemu pułkownikowi, który odmówił udania się na front. Oficer ów był szefemdziału operacyjnego w sztabie Mukégo. W obliczu klęski miał odegrać rolę kozła ofiarnego. Na swoje nieszczęście wypowiedział kiedyś głośno opinię, że jakikolwiek opór stał się już niemożliwy, i że w tej sytuacji pomysł wysyłania go do jego plemienia w Babuli i znajdującej się tam kompanii żandarmów, aby skłonić ich do walki, jest bezsensowny. Zawsze popędliwy Muké oskarżył go o zdradę główną. Chciał go na miejscu rozstrzelać. Byłem obecny przy tym sądzie wojennym i widziałem, że biednego faceta oczywiście chciano skrócić o głowę, a przy okazji również pozbawić genitaliów.

Wmieszałem się: – Pułkownik mówi, że wrócić do swego plemienia i podjąć walki nie może, bo nie dysponuje żadnym środkiem transportu, który by go na miejsce dostarczył. Z tego co zrozumiałem, nie powiedział, że nie chce. Deklaruję więc, że mogę go zabrać do Babuli samolotem...

Biedny chłop, który był takim samym pułkownikiem, jak ja arcybiskupem, wolałby oczywiście, żeby po prostu oddano go na łono rodziny – żony i trojga dzieci – którą niedawno, podobnie jak niemal wszyscy dostojnicy Czombégo, ściągnął do swego mieszkania w Kolwesi. Wyraźnie widać było, że pułkownik na powrót do swego rodzinnego buszu nie ma najmniejszej ochoty. W danej chwili była to jednak jedyna możliwość uratowania mu życia.

– Czy podejmiesz ponownie walkę w Babuli i oswobodzisz Kongolo, jeśli *Mister Brown* dostarczy cię tam samolotem? – zapytał z groźbą w głosie Muké.

– Tak! – odpowiedział nieszczęsny pułkownik, starając się opanować drżenie swego głosu.

Tak odbyła się moja ostatnia ekspedycja w Katandze.

Aby nie zostać zestrzelonym przez któryś ze szwedzkich SAAB-ów stacjonujących w Kaminie poprosiłem Czombégo o użyczenie mi Moineau Flyera, na którym wymalowane były znaki czerwonego krzyża.

Wioska Babula leży około pięćdziesiąt kilometrów na północny zachód od Kongolo. Dotarcie tam zajęło mi około dwóch godzin. Mój pułkownik był oczywiście szczęśliwy, że uniknął śmierci, ale im bliżej byliśmy celu lotu, tym silniej dygotał. Było widać wyraźnie, że perspektywa spotkania z współplemieńcami napawała go strachem. Dlaczego? O to go nie pytałem.

Powiedziałem sobie: ląduję, wysadzam faceta i odlatuję. Raz go uratowałem, a teraz musi sam sobie radzić ze swoimi braćmi...

Miałem jednak pecha. Zaledwie koła podwozia dotknęły nawierzchni lądowiska w Bahmli wyczułem, że grzędzą. Szlag by to trafił! Silne deszcze zupełnie rozmiękczyły drogę startową, która normalnie była twarda jak beton! Jak miałem teraz z tego trzęsawiska wystartować?

Dodatkową komplikację stanowił fakt, że bracia pułkownika nie robili wcale braterskiego wrażenia! Zbliżali się do lotniska zwartym tłumem, na żadnej twarzy nie było widać uśmiechu. W oczywisty sposób nasze przybycie nie sprawiło im radości. Czyżby rozpoznali samolot Ćzombégo? Czyżby był on dla nich zwiastunem nieszczęścia?

Już sam fakt, że Moineau Flyer tkwi w blocie, był dostatecznie nieprzyjemny; zniknąć stąd po prostu nie byłem w stanie. A zbliżające się do samolotu, przejmujące grozą gęby, powoli, niczym podczas polowania na słonia, nie obiecywały niczego dobrego. Przyglądałem się im z ręką na pistolecie maszynowym. Tłum liczył około tysiąca ludzi, mężczyzn, kobiet i dzieci. Jeśli ci krępi faceci zorientują się, że mam na nich tylko trzydzieści kul – co powstrzyma ich od rzucenia się na mnie? Zostanę pojmany! Tarzanie, pomóż mi!

Moim Tarzanem okazał się pułkownik. Nie miałem pojęcia, że dysponuje taką umiejętnością przemawiania. Gdy tylko zostały otwarte drzwi samolotu wygłosił z nich do ziomków – zapewne bardzo przejmującą – mowę. Oczywiście, nie zrozumiałem z niej ani słowa, ale mieszkańców wioski wyraźnie ożywiła.

– Oni nie mają zamiaru walczyć – szepnął mi pułkownik po zakończeniu przemowy. – Nie ma wśród nich ani jednego żandarma...

Pięknie. Oznaczało to, że nieustraszeni żołnierze Mukégo wyrzucili w diabły swoje mundury i przebrali się w to, co im było milsze, przepaski na

biodra lub długie koszule i szorty. I zapewne świetny sztabowiec wyjaśnił po prostu swym ziomkom, że jego błyszczący mundur nie powinien budzić u nich żadnych złych skojarzeń, bo i on nie marzy o niczym innym, jak tylko o przebraniu się w cywilny strój...

Rozmowy wokół samolotu trwały jeszcze dobry kwadrans. Potem do samolotu podeszła grupa muskularnych chłopów z grubą, splecioną z lian linią. Przymocowali ją do kółka ogonowego i do roboty przystąpiło około trzystu ludzi. W rytm pokrzykiwania – Ooo, ja! Ooo, ja! – zaciągnęli samolot aż na koniec lądowiska, gdzie grunt był nieco twardszy. Na możliwość wystartowania musiałem jednak cierpliwie czekać w Babuli aż do późnego popołudnia, kiedy słońce osuszyło wreszcie całość lądowiska.

(Tydzień później dotarła do mnie wiadomość o pułkowniku. Wynikało z niej, że jednak próbował zorganizować ekspedycję przeciw Kongolo. Nie znalazł jednak zrozumienia u ziomków – zabili go).

Święta Bożego Narodzenia i ostatnie dni roku przebiegły spokojnie. Większość moich pilotów i mechaników znajdowała się w Kansinge. Bez najmniejszego rozgłosu przygotowywałem, wraz z Wanowskim, Pignonem, Glaspoolem i trzema polskimi mechanikami, ostateczną ewakuację naszego dobytku z Kolwesi. Ekspedycja Boba Denarda nie powiodła się. Wraz ze swoją baterią możdzieży został zmuszony do zawrócenia, zanim jeszcze osiągnął miasto. Więcej lotów już nie wykonywaliśmy. Moja żona spakowała walizki.

W sylwestrowy wieczór w willi moich lotników pokazał się Muké, w stanie wskazującym na obfite użycie piwa i whisky. Był zrozpaczony. Aby uratować skórę, musiał, podobnie jak wszyscy inni wielcy wodzowie niezawisłej Katangi, zrzucić z siebie piękny generalski mundur. Jego błędny wzrok wyrażała strach. Moi ludzie obserwowali go z rezerwą. W jego obecności należało się zawsze liczyć z nagłym wybuchem morderczych instynktów. Tymczasem zwalił się na sofę; aby doprowadzić go do nieprzytomności częstowaliśmy go obficie wszelkimi możliwymi napojami, ale on był jak Rasputin: siła natury, której nic zmoc nie mogło. O pierwszej w nocy zaciągnął mnie w kąt pokoju.

– Czy pan uwierzy, że oskarża się mnie, że to ja zamordowałem

Lumumbę? - zapytał. Jego dudniący głos zmienił się nagle w płaczliwe mruczenie.

– Dlaczego? Czy pan go naprawdę zabił? – spytałem.

– Nie! Przynajmniej nie ja sam! Kiedy go nam przekazano, Lumumba był już ranny. Ostatni strzał oddał Munongo. On też wpadł na pomysł, aby od facetów z Union Miniere zażądać kwasu siarkowego, aby z jego pomocą doprowadzić do zniknięcia ciała. Ja tylko, razem z gościem z Union Miniere, pomagałem w transporcie balonów z kwasem i napełnieniu nim wanną w Jadotville...

Nagle uniósł się, wykrzywił twarz i powiedział z uśmiechem: – O, nie! Nie dostaną mnie!

Słuchając wyznań Mukégo byłem zmieszany. Milczałem, ale jednocześnie nie mogłem opędzić się od myśli, że gdyby okrutnik Godefroy Munongo dowiedział się, że Muké zdradził mi swą tajemnicę, bez chwili wahania wyprawiłby nas na tamten świat.

Tej samej nocy Muké zniknął. Nie widziałem go już nigdy więcej.

Kilka dni później, w nocy z 4 na 5 stycznia, o drugiej nad ranem, zbudził mnie w mojej willi w Kolwesi porucznik gwardii prezydenta. Profil faceta rozpoznałem przez wizjer drzwiowy, odbezpieczyłem swego Mausera i otworzyłem drzwi.

– Musi pan natychmiast zniknąć! Przegrał pan wojnę! – krzyknął mi w twarz.

– Coo? Ja przegrałem wojnę? – zapytałem. – I aby mi to powiedzieć, budzi mnie pan o drugiej nad ranem?

– Tak, przecież wygrać miał ją pan ze swymi samolotami! Teraz już wszystko stracone. Jutro rano będą tu oddziały ONZ! Prezydent nakazał mi pana ostrzec...

Spojrzał na Mausera w mojej dłoni, zaśmiał się, pobiegł do swojego dżipa, uruchomił silnik i zniknął w ciemności.

Natychmiast obudziłem żonę. Z garażu wyprowadziłem dżipa. Załadowaliśmy na niego nasze walizki i naszego psa Barry'ego.

– Weź karabin – powiedziałem do żony. – Na razie wszystko wygląda spokojnie, ale musimy się zabezpieczyć.

Siadłem za kierownicą i pojechaliśmy do willi moich pilotów i mechaników, aby ich zbudzić.

– Kiedy będziecie szykować ciężarówkę – powiedziałem Wanowskemu – pojadę dzipem po Pignona. On pomoże mi w przygotowaniu samolotu do lotu. Czekamy na was na lotnisku aeroklubu. Pospieszcie się!

Jean-Marc i ja usunęliśmy właśnie pokrowce i maskowanie z Loadstara gdy usłyszeliśmy echo salw strzałów z pistoletów maszynowych.

– To odgłosy z ulicy! – krzyknęła moja żona. Odbezpieczyła swój karabin i skryła się za dzipem. Zasadzka w ostatniej minucie?

– Zostań tu – powiedziałem do żony. – Ja i Jean-Marc pójdziemy zobaczyć co się tam dzieje.

W miejscu, gdzie znajdowało się prowadzące do aeroklubu odgałęzienie drogi, wyłoniły się nagle światła reflektorów samochodu ciężarowego. To byli moi ludzie. Odetchnąłem z ulgą. Z powrotem na lotnisko!

– Musiałem zastrzelić czterech pijanych w sztok żandarmów! – wyjaśnił Wanowski. – Zatrzymali nas na skrzyżowaniu i skierowali na nas swoje pistolety maszynowe. Chcieli, abyśmy oddali im samochód. Aby pojechać na front! – mówili. Powiedziałem im, żeby się odsunęli, wtedy będę mógł ich dopuścić za kółko. Kiedy te barany się cofnęły, wyciągnąłem spod siedzenia swój pistolet maszynowy i wpakowałem w nich cały magazynek!

Wystartowaliśmy bez żadnych przeszkód. O szóstej rano byliśmy już w Teixeira de Souza.

Zatelefonowałem do Renauda Desnersa w Kansinge.

– Zabieraj się z wszystkimi do Teixeira. To już koniec, mój drogi. Czombégo z całym dobytkiem zabierze Peter Glaspool Moineau Flyerem.

Trzy godziny później wylądował w Teixeira de Souza Czombé. Sądziłem, że jest całkowicie załatwiony, i że chce starać się tu o azyl polityczny. Gdzież tam! Zaledwie opuścił samolot, wyjaśnił nam z ogromną pewnością siebie, że zamierza ponownie zebrać pod swe dowództwo wszystkie jednostki katangijskich żandarmów, które uciekły przez granicę do Angoli! Pomóc ma w tym zmierzający tu pociąg z bronią. Przed nie

więcej niż sześcioma godzinami przekazał mi, w najbardziej katastroficznym tonie, nakaz natychmiastowego opuszczenia Kolwesi, a teraz chciał znów walczyć! Dom wariatów!

– Zobacz pan, pułkowniku – mówił – że ja nigdy z walki nie rezygnuję!

Portugalczycy zachowywali się przyjaźnie, ale na katangijski temat mieli teraz odmienne niż poprzednio zdanie. Przed miesiącem, w grudniu 1962, Czombé był w Teixeira de Souza na rozmowach, ale od tego czasu sytuacja się zmieniła. Prezydent miał się o tym przekonać już wkrótce. Cały dzień zajęły mu dyskusje z tajemniczymi osobistościami, które przybyły z Luandy; znajdował się wśród nich generał portugalski.

Pewien człowiek, który był świadkiem owych pertraktacji, opowiedział mi później, że Czombé przedkładał następujące argumenty:

– Angola powinna silniej niż dotychczas uczestniczyć w międzynarodowym handlu Katangi... (to było pomyślano jako przynęta...); zakupiłem już wszystko co trzeba, aby wyposażyc pełną zmotoryzowaną dywizję... (Portugalczycy wiedzieli oczywiście doskonale, że pociąg z tym wyposażeniem wędruje przez Angolę w swoim zwykłym tempie żółwia, i że – naturalnie zupełnie przez przypadek! – ma dość znaczne opóźnienie...);

– ... na teren Angoli wycofały się silne jednostki katangijskiej żandarmerii...;

– ... w mojej dyspozycji wciąż znajduje się znaczna liczba najemników, w tym wielu znakomitych oficerów dowodzących żandarmami...;

– ... istnieje możliwość werbunku ochotników z Angoli...;

– ... naród Katangi powstanie jak jeden mąż przeciwko najeźdźcom z północy... (Czombé rzucił oczywiście hasło narodowego powstania, ale nie wywołało ono żadnego echa. Blefował.);

– ... ONZ przekona się w końcu, że podjęta interwencja nie ma podstaw prawnych, i że ja, Moise Czombé, jestem jedynym możliwym do zaakceptowania przywódcą Katangi....

Z wielkim zainteresowaniem czekałem w hotelu „Grand” w Teixeira de Souza na wyniki tych decydujących pertraktacji. Później dowiedziałem się, że portugalscy uczestnicy rozmów byli głusi na argumenty Czombego.

Pociąg z uzbrojeniem, który jechał zresztą podejrzanie wolno, mógł przecież zostać przez kogoś przechwycony, prawda? Zawierał on przecież cenny ładunek: karabiny maszynowe, działa, rozebrane na drobne części i popakowane w skrzynie samoloty (zamówione przeze mnie), dżipy, transportery opancerzone, ciężarówki, prądnice... Co się tyczyło zbiegłych do Angoli jednostek katangijskiej żandarmerii, to Portugalczycy znaleźli już dla nich zajęcie w charakterze oddziałów pomocniczych przy ochronie granic kraju przed ewentualnym przenikaniem niepożądanych elementów, czyli budzących niepokój partyzantów domowego chowu. Co do najemników, to wiadomo było, że już wkrótce zostaną odprawieni...

Niespodziewanie w Teixeira de Souza wylądowały dwie powietrzne taksówki. Ku memu ogromnemu zdumieniu wysiedli z nich Pierre Follorey, Jean-Claude Boraz i Paul Grosbras. Wieści o niepowodzeniach Czombego dotarły już do Paryża. Dzielni dostawcy nie zwlekali. Spadli tu, póki jeszcze nie było za późno, aby uzyskać zapłatę za swe zrealizowane ostatnio dostawy broni.

- Gdzie jest Czombé? – natychmiast spytał Follorey.
- Od trzech godzin pertraktuje z Portugalczykami – odpowiedziałem.
- To czy możemy rozmawiać z Diurem? – zapytał niecierpliwie Paul Grosbras.
- Siedzi obok Czombégo – powiedziałem.

Ostatnie pytanie zadziwiło mnie, wiedziałem bowiem, że dotychczas Boraz miał pełnomocnictwo do płacenia w Genewie dostawcom Katangi wszystkich rachunków. Pojąłem, że Boraz pełnomocnictwo to utracił. Prawdopodobnie od chwili, kiedy – ze względu na wstrzymanie płatności przez belgijskie przedsiębiorstwa – przyszłość stała się niepewna. Aby wyciągnąć pieniądze, niezbędny był podpis Domique'a Diura, ministra finansów.

Jak już o tym była mowa, dygnitarz ten, podobnie jak Czombé, uczestniczył finansowo we wszystkich zakupach sprzętu wojskowego. (Jeden amerykański pistolet maszynowy, fakturowany przez centrum zbytu demobilu w cenie trzydziestu dolarów, wyceniany był dla katangijskiego skarbu na trzysta dolarów. Niezła prowizja, co?) Moi

przyjaciele musieli swą złość starannie maskować; z Diurem udało im się rozmawiać dopiero po południu. Zanim zdołali uzyskać jego podpis musieli go przekonywać całą godzinę. Wyszło przy tym na jaw, że niezbędny był też podpis Czombégo.

Stopniowo zacząłem się martwić i ja. W Johannesburgu pozostawiłem mianowicie uznaną przez siebie, ale jeszcze nie zapłaconą fakturę za uzbrojenie Vampire'ów i naprawę Pipera. Czek na sześćdziesiąt tysięcy dolarów, jakim w tym czasie dysponowałem, był oczywiście niewystarczający, aby przy jego pomocy można było opłacić zaległe i nowe rachunki przedsiębiorstwa Aero-Service, wypłacić zaliczki dla dwóch rodezyjskich pilotów oraz zapewnić prowizje dla Czombégo, jego greckiego przyjaciela i mnie. Jeśliby teraz Diur, albo Banque du Congo Belge faktury nie zapłaciły, firma mogłaby wpaść na pomysł uczeplenia się mnie – blokując moje konto w Johannesburgu! O, nie! Z tego nic nie będzie! Chodziło o siedemdziesiąt tysięcy dolarów, z których musiałem również zapłacić żołd moim dziesięciu pilotom i sześciu mechanikom, jak również pokryć koszty ich podróży do domu. Nie był więc to bynajmniej najlepszy moment do robienia sobie żartów z klęski naszego pana.

Nie śmieli się też Follorey i Grosbras. Ich rachunek (za prowizje) wynosił 5,2 miliona (nowych) franków! Mój udział w tej kwocie wynosił jedną piątą.

W końcu, około piątej po południu, Follorey i Grosbras mogli wreszcie wejść na pokład samolotu Czombégo; stał on w porcie lotniczym Teixeira de Souza, gdzie prezydent prowadził negocjacje z Portugalczykami. Gdy pożegnał się ze swymi rozmówcami moi przyjaciele natychmiast go dopadli, nie chcąc dopuścić, aby zniknął nic nie zapłaciwszy. Kiedy wreszcie wyszli z samolotu pokazali mi triumfalnie piękny czek. W chwilę później wskoczyli do swych samolotów-taksówek, aby jak najszybciej wrócić do Luandy i Paryża.

(Dla ludzi, którzy sądzą, że ja przy tej okazji bezwstydnie się wzbogaciłem, chciałbym zdradzić pewną tajemnicę: pięć lat później, czyli w roku 1968, wspomniany powyżej sławny czek wciąż jeszcze nie był zrealizowany. Najpierw bank w Brukseli, w którym Pierre Follorey chciał

tego dokonać, czek odrzucił, a następnie skierował Folloreya do banku w Szwajcarii, w którym Czombé legalnie - jeśli tak można to nazwać – miał na koncie powyżej miliarda franków. Bank ów stosował jednak wszelkie możliwe wybiegi aby nie dokonać wypłaty, gdyż eksdyktaror Katangi, który w tym czasie zbiegł do Madrytu, na rachunek nałożył blokadę. Tak przynajmniej brzmiały wyjaśnienia, kierowane do mnie przez moich paryskich przyjaciół. W końcu zainkasowałem – w sześć lat po owym sławnym dniu 6 stycznia 1963 roku – zaledwie ułamek sumy, jaka wynikała z uzgodnionego porozumienia).

Diur przekazał mi jednak czek, wystawiony na Banque du Congo Belge i opiewający na siedemdziesiąt tysięcy dolarów, przeznaczony na opłacenie ostatnich rachunków z Johannesburga i wynagrodzeń dla moich ludzi. Teraz byłem już spokojny i mogłem przystąpić do organizowania powrotów mojego personelu do domu. Ja z żoną zostaliśmy jeszcze na czternastodniowych wczasach w Luandzie. Przy tej okazji stwierdziłem, że mała, otwarta w mieście przez braci Folloreyów francuska restauracja w rzeczywistości była imponującym, luksusowym lokalem. Dowiedziałem się też, że oprócz lotniczej firmy taksówkowej założyli też punkt wynajmu łodzi i farmę kurzą.

Dla mojej żony i mnie przygoda w Katandze właściwie nie zakończyła się źle. Wyszliśmy z niej cali i zdrowi, ze środkami pozwalającymi urządzić się wygodnie w dowolnym miejscu, we Francji lub w Szwajcarii. Jednak w czasie walki o słuszną sprawę Katangi nie zarobiłem tyle, co moi przyjaciele. (Byli w stanie zakupić w departamencie Garonne wspaniałą posiadłość). Sumienie moje nie było jednak obciążone żadnymi brudnymi machinacjami ani niczyją krzywdą.

A propos krzywd: w ostatnich tygodniach swego panowania Czombé do lotów na Moineau Flyerze zaangażował pewnego prywatnego pilota z Belgii. Poznałem go w Teixeira de Souza, gdzie wyznał mi z troską:

– Wie pan. mój szef nie zapłacił mi jeszcze ani grosza...

Ponieważ człowiek nie należał do mojego personelu nie uważałem za stosowne, aby mu opowiadać o kłopotach, jakie my, starsi od niego stażem współpracownicy Czombégo, musieliśmy pokonywać, aby wreszcie

otrzymać należne nam pieniądze.

– Ponieważ i tak Czombému nie mogę już pomóc, to przynajmniej zabiorę jego samolot i w ten sposób wynagrodzę sobie poniesione straty...
– zdecydował kolega, (To wcale nie był zły pomysł).

Niestety, w Luandzie władze portugalskie zajęły Moineau Flyera. Biedny chłopak poszedł z torbami. Gdy usłyszałem tę historię zadzwonił mi w głowie dzwonek alarmowy. Sprawy w Johannesburgu muszę wyczyścić bez zwłoki! Poleciałem z żoną do Brazzaville. Gizela tam została, a ja udałem się do Johannesburga.

Przykrości zaczęły się natychmiast po przybyciu do miasta. Bank stwierdził, że przekazany mi przez Diura i podpisany przez Czombégo czek nie ma pokrycia. Oooo! Na drugą nieprzyjemność też nie trzeba było dłucho czekać. Przedsiębiorstwo Aero-Service żądało natychmiastowego uregulowania swojego rachunku. Ludzie w firmach byli naturalnie poważnie zaniepokojeni wiadomościami o ruinie swego katangi jakiego dłużnika. Grek, wspólnik z minionych czasów świetność był nieuchwytny jak i sam Czombé. Do kogo mieli się więc zwrócić? Naturalnie – do *Mister Browna*! Czy mogłem wyprzeć się tej osobowości – i przyznać tym samym, że wielokrotnie przekraczałem granicę pod fałszywym nazwiskiem? Oczywiście, że nie. Na szczęście udało mi się, dosłownie w ostatniej chwili, przetransferować z Johannesburga do Genewy moich ostatnich dziesięć tysięcy dolarów. Ale co dalej? Południowoafrykański adwokat udzielił mi rady, abym dokonał zajęcia ostatniego samolotu, jaki Czombé kazał swemu greckiemu przyjacielowi w Johannesburgu zakupić bez mojej wiedzy. Był to DC-3 w bardzo dobrym stanie, na którym rozpoczęto właśnie zakładanie luksusowego wyposażenia wnętrza. Gdy zaczęliśmy uruchamiać sprawę, szanowny prawnik szepnął mi do ucha, że jego honorarium wyniesie tyle a tyle... (Gdybym zdradził wymienioną kwotę, nikt by mi nie uwierzył). Natychmiast z jego usług zrezygnował i do przejęcia samolotu nie doszło. Moim pilotom musiałem wypłacić należności z moich oszczędności w Genewie.

Wracając do Brazzaville zastanawiałem się, czy Czombé zapomniał przekazać pieniądze na swoje konto w Johannesburgu. Dobrze, złapiemy

faceta w Szwajcarii. Już tam znajdę sposób, aby dotrzeć do moich pieniędzy! Z podobną naiwnością wciąż jeszcze wierzyłem, że wkrótce zostanie mi wypłacony mój udział w czeku na 5,2 miliona franków. Nie wiedziałem jeszcze wtedy, że moi przyjaciele znaczną część moich wcześniejszych prowizji zainwestowali w swoje przedsiębiorstwa w Angoli. W tym samym czasie, gdy ja latałem nad buszem, oni wmanewrowywali mnie w swoją – finansową – dżungłę. W niej zagubić się jest bardzo łatwo...

Diamenty cesarza Kasai

Byłem głęboko przekonany, że całą aferę z Katangą mam za sobą. Byłe Kongo Belgijskie (przemianowane w roku 1971 na Zair) odzyskało swoje niewyczerpane zasoby bogactw naturalnych, dojną krowę gospodarki, źródło pieniędzy. Belgijscy przemysłowcy pojednali się z rządem w Kinszasie (wcześniejszym Leopoldville). Byli jeszcze wprawdzie w kraju biali najemnicy, ale podobno tylko w prowincji Kiwu i w służbie nowego rządu.

Wszystkich tych historii miałem już po uszy. Wraz z żoną szykowaliśmy się do wyjazdu z Brazzaville. Nim jednak do niego doszło, spotkałem przypadkowo w hallu hotelu „Beach” Manuela Bubongo. Poznałem go kilka miesięcy wcześniej w Elizabethville. Reprezentował on tam, przy rządzie Czombégo, interesy Kasai, czyli innymi słowy był on dyplomatycznym przedstawicielem Alberta Kalondshi.

Kalondshi był zadziwiającą osobowością. Po deklaracji niepodległości Konga w roku 1960 należał, jako minister pracy, do pierwszego rządu, utworzonego przez Patrice'a Lumumbę. W owym czasie reprezentował poglądy nawet bardziej lewicowe niż szef gabinetu. Zwano go komunistą. Gdy nieco później gwiazda Lumumby zbladła, Kalondshi zdystansował się od niego i stał się jego wrogiem. Wrócił do swego rodzinnego Kasai, wielkiej prowincji Konga, sławnej z tego, że na jej obszarze znajdowały się ogromne złoża diamentów. (Prowincja dostarczała każdego roku trzydzieści milionów karatów diamentów, pokrywając trzy czwarte

światowego zapotrzebowania przemysłu).

Podobnie jak secesjonista Czombé, który stał się wrogiem Konga, władzę w prowincji Kasai objął Kalondshi, deklarując jej autonomię. Nie nazywano go już więcej komunistą, teraz był obrońcą plemienia. Oznaczało to, że podjął walkę o niezawisłość swego bardzo licznego, dominującego w Kasai plemienia Lulua.

Aby zabezpieczyć zadeklarowaną autonomię i przygotować prowincję do odparcia możliwych ataków oddziałów z Leopoldville, Kalondshi zaangażował francuskiego oficera, pułkownika Gilleta. Ten wkrótce zorganizował plemienną armię Lulua. Pieniądze potrzebne na zakup broni pochodziły oczywiście z płatności, dokonywanych przez Belgów eksploatujących kopalnie diamentów. Wojna z centralnym rządem w Leopoldville – ale też i przeciw rządowi Czombégo - kosztowała dziesiątki tysięcy zabitych.

Potem nastąpił zwrot. Kalondshi akredytował swych dyplomatycznych przedstawicieli przy rządach: centralnym w Leopoldville i Czombégo w Elisabethville. Tak, w skrócie, brzmiała historia opowiedziana mi przez Manuela Bubongo, kiedy poznałem go w rezydencji w E'ville.

Doszło wreszcie do tego, że coraz mniej komunistyczny Kalondshi koronował się, przybierając imię Alberta I, na cesarza Kasai!

Kiedy teraz, w końcu stycznia 1963, ponownie spotkałem Bubongo, diamentowe państwo błyszczalo pełnym blaskiem. Tak przynajmniej sądziłem do chwili, kiedy, z lekko sceptycznym uśmiechem zapytał mnie:

– Czy podjąłby się pan wykonania dla cesarza bardzo poufnej misji?

– Czego miałaby ona dotyczyć? – spytałem.

Na to usłyszałem skrajnie niejasną historię. Pracodawca Bubongo, Albert I, życzył sobie, aby przetransportować w bezpieczne miejsce jego prywatny majątek, mający postać wielkiego worka pełnego diamentów. Jaka była wartość tego majątku? Na ten temat rozmówca mój nie miał precyzyjnych szacunków. Bubongo spytał mnie tylko, czy byłbym w stanie ów cenny worek dostarczyć gdzieś do Europy, na przykład do wskazanego banku w Szwajcarii. Odpowiedziałem, że wydaje się to być wykonalnym, ale musiałby mi jeszcze dostarczyć dodatkowych, dokładniejszych

informacji o sprawie. Od tego Bubongo się jednak uchylił. Przynajmniej na razie. Spytał mnie, gdzie mógłby mnie spotkać w następnym tygodniu. Odparłem, że w Paryżu lub w Genewie. Uzgodniliśmy, że kiedy tylko znajdę się w Europie, przekażemy sobie wzajemnie nasze adresy.

Przez następne dwa miesiące nie słyszałem nic o skarbie Kalondshiego. Wynająłem mieszkanie w Suresnes. Byłem już pewien, że cała historia była tylko orientalną bajką, kiedy pewnego dnia, w końcu kwietnia, otrzymałem od Manuela Bubongo list.

Donosił, że oczekuje mnie w Genewie w „Hotel du Rhône”. Pojechałem tam. Przyjął mnie w towarzystwie upojnej blondynki, którą przedstawił jako swoją sekretarkę. Chyba nie kazał tu przybyć tylko po to, aby pochwalić się wspaniałą laleczką? O, nie, Bubongo chciał doprowadzić do końca sprawę, o której wspomniał mi w Brazzaville.

– Chodzi o ładunek diamentów o wadze dwudziestu dwóch tysięcy karatów, z czego osiemnaście tysięcy karatów to diamenty przemysłowe, reszta zaś to kamienie biżuteryjne – powiedział Bubongo. – Jego Wysokość zapytuje, czy mógłby je pan przetransportować z Kasai do Europy?

– Na jakich warunkach?

– Dziesięć procent dla pana.

Diamenty o wartości dwóch tysięcy dwustu karatów (moja prowizja) musiały, nawet bez dokładnej wiedzy o ich cenie we frankach, funtach lub dolarach, reprezentować zupełnie ładną sumę.

Wyraziłem zgodę, spytałem jednak:

– Rozumiem, że zakup lub wynajem samolotu obciąży panów? Podobnie jak wszystkie koszty przejazdów, paliwa, hoteli i podobnych? Z płatnością z góry?

Bubongo skinał głową. Zakupu samolotu sobie nie życzył, wolał wynajem. OK.

– To będzie kosztować pięć tysięcy funtów szterlingów.

Zapłacił od ręki. Zatem nie blefował.

Zdecydowałem, że samolot ściągnę z Wielkiej Brytanii. Umówiliśmy się, że w tym czasie załatwi mi on niezbędne dla ekspedycji mapy Afryki, a kiedy spotkamy się znów w Genewie, udzieli mi ostatnich wskazówek.

Poleciałem do Londynu. Na lotnisku Croydon znalazłem pasażerski samolot de Havilland Dove'a w doskonałym stanie. Miał on nawet zbiorniki dodatkowe, co było szczególnie ważne przy długich lotach nad afrykańskim buszem. Wypróbowałem Dove w locie. Od pierwszej chwili przypadł mi do gustu. Z właścicielem zawarłem kombinowany kontrakt wynajmu i sprzedaży. Gdyby interes z diamentami się udał byłem zdecydowany samolot kupić. Po dłuższych targach właściciel wyraził gotowość odstąpienia mi samolotu za dwanaście tysięcy funtów, a nie, jak początkowo żądał, piętnaście, pod warunkiem jednak, że trzy tysiące funtów za wynajem zostanie zapłacone natychmiast. OK.

Wróciłem do Genewy. Bubongo był załamany! Upojna sekretarka go okradła! Jak w jakieś spelunce! Pewnego ranka zniknęła, zabierając ze sobą teczkę z pewną ilością surowych diamentów, które miały Manuelowi służyć do wysondowania rynku. Wyjaśnił mi, że z powodu tej haniebnej historii nie był w stanie zakupić obiecanych mi map, tak przecież potrzebnych przy nawigowaniu nad bezkresnymi pustkowiami Czarnego Lądu. Miał jednak dla mnie wielki atlas szkolny! Jedyną precyzyjną informacją, jaką do niego dołączył, było to, że za punkt kontaktowy wyznaczone zostało Kigali w Rwandzie. Otrzymałem adres łącznika, który miał mnie tam oczekwać i przekazać dalsze wytyczne.

Idealny ten plan nie był, ale w końcu... Bubongo odleciał do Kasai, ja zaś do Paryża. Tam zdobyłem mapy Afryki, które wprawdzie też nie były kompletne, ale wystarczające dla zapewnienia ogólnej orientacji. Po powrocie do Genewy poświęciłem trochę czasu na przygotowanie samolotu. W komorach radiowych i pod podłogą toalety wbudowałem schowki. Wielkość ich wydawała mi się wystarczająca dla przechowania cennego frachtu. W zakończeniu przygotowań zakupiłem wreszcie kamerę filmową, aparat fotograficzny i imponujący zapas filmów. Oficjalnie miałem lecieć do Afryki w celu nakręcenia tam filmu dokumentalnego i wykonania serii zdjęć.

Przed swym odjazdem Manuel Bubongo obiecał mi, że gdzieś w środku buszu w Kasai zostanie przygotowana dla mnie droga startowa, na której będę mógł lądować i startować. Szczegółowe koordynaty tego lądowiska

miał mi przekazać po moim przylocie pośrednik w Kigali. Ze względów finansowych, ale też i politycznych, całość transportu cennego worka musiała odbyć się w pełnej tajemnicy. Przecież na ludzie Kasai nie zrobiło by najlepszego wrażenia, gdyby dowiedział się, że jego wódz wywozi swój majątek za granicę, prawda?

Z Genewy wystartowałem w końcu lipca, mając wszystkie dokumenty w największym porządku. Do Rwandy dotarłem w początku sierpnia. Podróż z Genewy przez Lizbonę i Dakar nie była żadną rozkoszą. Bóg mi świadkiem, że latałem zawsze chętnie, ale tym razem pilotowałem solo. Oczywiście, wszystkie cztery etapy przelotu zostały tak zaplanowane, aby ominąć te kraje, w których domagano się bardzo szczegółowych planów lotu. Na punkty międzylądowań wybrałem tylko te porty lotnicze, o których wiedziałem, że miejscowi kontrolerzy dają się łatwiej przekonywać dziesięciofuntowym banknotem niż dokumentami celnymi... Pomimo postojów była to mordercza podróż. Ponad sześć tysięcy kilometrów bez automatycznego pilota, bez możliwości wypuszczenia sterów z ręki nawet dla zaspokojenia naturalnych potrzeb...

W Kigali spotkałem zapowiadanego pośrednika. Był to rwandyjski kupiec, wzbogacony na jakichś ciemnych interesach. Zapewnił mnie, że moje lądowisko jest właśnie wykańczane. Gdzie? Gdzieś w buszu, w trójkącie wyznaczonym wioskami Czofa i Penge oraz nie mającym nazwry punktem w tropikalnym lesie. Facet zachęcał mnie, abym przed lotem pojechał na lądowisko dżipem i dokładnie je sobie obejrzał.

– Dżipem? – powiedziałem. – Lądowisko jest stąd, w linii prostej, sześćset kilometrów. Drogami będzie tego osiemset kilometrów. Stracę więc dużo mniej czasu gdy obejrzę miejsce z samolotu.

W rzeczywistości zacząłem coś podejrzewać. Dlatego właśnie chciałem najpierw przeprowadzić mały lot rozpoznawczy. Wiedziałem przecież, że w wielu rejonach Afryki najemników, nawet tych byłych, niezbyt kochano. Kto mi mógł zapewnić* że ta cała historia z diamentami nie jest tylko zasłoną dymną próby załatwienia eks najemnika Johnny'ego Browna, w swoim czasie nieuchwytnego szefa katangijskich sił

powietrznych? Chciałem więc przekonać się na własne oczy, czy to sławne, tajne lądowisko w ogóle istnieje.

Lecąc nad tymi ogromnymi, tajemniczymi obszarami buszu, bardzo mało przypominającymi punkty orientacyjne – na przykład wąskie koryta rzek, po silnych opadach deszczu, w ciągu jednej nocy zamieniały się w szereg rozlewisk – miałem dużo czasu do przemyśleń. Oceniałem, że przecież gdyby ktoś chciał na mnie zorganizować zasadzkę, nie decydowałby się na tak kosztowną zabawę jak wynajmowanie samolotu za pięć tysięcy funtów szterlingów i dodatkowo na budowę lotniska – czyż nie tak? Te wnioski uspokajały mnie.

We wskazanym miejscu rzeczywiście znalazłem lotnisko w budowie, które jednak wydało mi się trochę wąskie. Aby na nim wylądować należało niezmiernie precyzyjnie wycelować w przecinkę między drzewami. Na wykarczowanym kawałku sawanny widać było około stu czarnych robotników, pracowicie pchających taczkę lub noszących wyładowane worki na głowach. Długość pasa odpowiadała moim potrzebom. W porządku, sprawa jest załatwiana na serio.

Wróciłem do Kigali. Sprawa była oczywiście nadal bardzo tajemnicza. Dlaczego cesarz Kasai uznał za konieczne wywieźć swój skarb za granicę? Czyżby był wśród swych plemion spalony? A może szło o to, że nad jego stosunkami z belgijską firmą Forminière, eksploatującą kopalnie diamentów, zawisły chmury? Nie przypadkiem przecież Albert I zainstalował swoją cesarską siedzibę w Bakwanga, w pobliżu głównej kwatery Forminière, a nie w oficjalnej stolicy Kasai Luluabourgu. Jak można było zrozumieć te wszystkie niejasności?

W Kigali powiedziałem pośrednikowi, że teraz, proszę bardzo, możemy na lądowisko pojechać dżipem. Lotnisko mogło bowiem dobrze wyglądać z powietrza, ale przy lądowaniu samolotu może być nieco inaczej. Nie może być tak, że dopiero wtedy zostanie odkryte, że dziury lub nierówności w nawierzchni zagrażają całości podwozia lub ogumienia. Zgodził się ze mną i wyruszyliśmy na drugą, naziemną, kontrolę lotniska.

Podróż trwała trzy dni. Najpierw, po obfitych deszczach, walczyliśmy z rozmiękłymi drogami, potem tropikalne słońce doprowadziło mózg do

stanu wrzenia, a wodę w chłodnicy do wyparowania. Noce spędzałem, wraz z moimi dwoma czarnymi towarzyszami podróży, w wiejskich chatach. Na zmianę trzymaliśmy wartę. Wróciły moje wcześniejsze obawy. Głowa byłego białego najemnika mogła przecież stanowić całkiem ładne trofeum...

Gdy wreszcie dojechaliśmy na lotnisko stwierdziłem, że rzeczywiście na przygotowanej drodze startowej można było skręcić kark. Miałem rację mając się na bacznosci. Dopiero teraz trzystu czarnych przystąpiło do ubijania nawierzchni swymi piętami! Rytmicznie!

Na miejscu obecny był człowiek przedstawiający się jako sekretarz Manuela Bubongo. Spytałem go o szefa. Zapewnił mnie, że podczas mego lądowania będzie tu obecny. A cesarz? Facet szeroko otworzył oczy; robił wrażenie, że nie rozumie pytania. Dobrze, pomyślałem, nie jest dopuszczony do tajemnicy. Niech tak będzie. Przeszedłem więc do czysto technicznego pytania na temat poprawy jakości pasa i pokazałem miejsca wymagające wyrównania. Bardzo usłużny okazał się kierownik robót. Za cenę rozdanych chojną ręką paczek papierosów załatwiał wyrównanie wszystkich dziur i ich utwardzenie – energicznymi uderzeniami setek pięt! Doprowadził też do usunięcia z pasa zalegających na nim wielkich brył ziemi. Następnego ranka wypróbowałem pas mknąc po nim dżipem z wariacką prędkością. Nierówności mieściły się w granicach tolerancji.

Po dwu dniach pożegnaliśmy się. Trzydniowa powrotna podróż do Kigali była jeszcze bardziej nieprzyjemna. Po przyjeździe odpocząłem trochę a następnie przypilnowałem, by do mojego Dove załadowano i ustawiono na podłodze kabiny dziesięć zapasowych kanistrów benzyny. Nie bardzo wierzyłem bowiem w obietnicę pośrednika, że w czasie lotu powrotnego będzie tu na mnie czekać beczka benzyny.

W tym czasie nastął wrzesień. Chciałem sprawę zakończyć jak najszybciej, do startu po wielki worek diamentów byłem gotów w każdej chwili. Czekałem jednak daremnie. Nie pomagało powtarzane każdego dnia nagabywanie pośrednika.

– No, co u diabła? Jak to jest z tym zielonym światłem? – pytałem.

Pośrednik też czekał. Nie miałem pojęcia, jakim sposobem komunikuje

się ze swym szefem w Kasai. Było przecież jasne, że granica między Rwandą i byłym belgijskim Kongiem jest dla niego lub jego wysłanników tak samo szczerle zamknięta, jak była kiedyś dla mnie. Przyczyny odkładania mojego lotu wciąż były owiane tajemnicą. A przecież kontrakt na wynajem samolotu wkrótce miał stracić ważność! To niezrozumiałe czekanie trwało już dwa tygodnie! Mój Boże, w tym Kingali można się było zanudzić na śmierć!

Zielone światło otrzymał pośrednik, wreszcie, w końcu września. Wystartowałem i po dwóch godzinach, tuż przed zapadnięciem ciemności, lądowałem na lotnisku w buszu. Na miejscu zaskoczenie. Oprócz dwóch czarnych z pobliskiej wioski na miejscu nie było nikogo, kto miałby coś wspólnego z planowanym transportem. Ani Bubongo, ani jego sekretarza, ani – oczywiście – także cesarza. Wkrótce na lotnisku zgromadzili się mieszkańcy, mężczyźni, kobiety i dzieci, z dwóch sąsiadujących wiosek zaciekańi, co się tu dzieje. Próbowałem się z nimi porozumieć. Niestety, nie rozumieli ani słowa, ani po angielsku, ani po francusku. Dzieci przyprowadziły z wioski jedynego człowieka, który mówił kilka słów po francusku. On też nie wiedział nic. Za to był bardzo ciekaw, co ja tu robię. Stopniowo pytanie to zacząłem zadawać sobie i ja sam...

Zapadła noc. Czarni zniknęli. Zostałem sam z samolotem na kawałku wykarczowanej sawanny. Nagle busz wokół mnie zaczął wydawać z siebie zestaw niepokojących dźwięków. Gadał, płakał, jęczał, trzaskał łanymi gałęziami. Zrobiło się zimno, wskoczyłem więc do samolotu, w którym dzwoniąc zębami przesiedziałem w kompletnej ciemności pół nocy, mając gotową do strzału broń w zasięgu reki Wydawało mi się, że o podwozie Dove'a ocierały się węszące zwierzęta.

Nie widziałem jednak nic. Na miejscu wymontowanych siedzeń rozłożyłem materac i zasnąłłem.

Rano zbudziło mnie świecące ostro słońce. Byłem lekko odurzony oparami benzyny, jakie wydostawały się z ustawionych w kabinie kanistrów. Lotnisko było puste. Nawet najmniejszego śladu dostawców diamentów.

Aby jakoś wykorzystać czas zrobiłem porządek w samolocie, potem uruchomiłem silniki, aby odparować z paliwa skondensowaną podczas nocnych chłodów wodę. Podobnie jak poprzedniego dnia odwiedzili mnie znów mieszkańcy pobliskich wiosek. To, co się tu działo budziło ich coraz większe zdumienie. Mieli ku temu powód! Niedawno przybyli tu przecież wysłannicy cesarza, kazali wykarczować kawał sawanny, wykonać na porębie utwardzoną drogę, potem przylatuje samolotem tajemniczy Biały – i zostaje tu, jak gdyby chciał, samotny marzyciel, w tym miejscu spędzić wakacje! Poczułem nagle strach przed nieuniknionym następstwem działania afrykańskiego telefonu, klasycznego tam-tamu. Za jego pośrednictwem wiadomość o mojej tu obecności prawdopodobnie zaalarmuje całą okolicę. I tylko Bóg mógł wiedzieć, jakie byłyby tego skutki...

Aby przygoda była jeszcze bardziej pikantna, niebo nad lotniskiem nagle pociemniało i z chmur spadła gwałtowna ulewa, niemal potop, kompletnie rozmiękczająca ziemną drogę startową. Oczami wyobraźni widziałem już powtórkę mojego startu w Babuli, gdzie błoto skutecznie utrudniło odlot. Zgnębiony przystąpiłem do konsumowania zabranego przezornie zapasu konserw, po śniadaniu zapaliłem papierosa. Zawsze chełpiłem się mocnymi nerwami, ale teraz były one wystawione na ciężką próbę.

Zaczęła się druga noc. Zastanawiałem się, dlaczego nie zdecydowałem się wysłać posłańca na poszukiwanie moich zleceniodawców. Sam sobie odpowiadałem: po pierwsze nikt mnie przecież tu nie rozumiał, po drugie zaś nie wiedziałem, dokąd takiego posłańca skierować...

Miałem już dość. Zdecydowałem, że ta druga noc będzie ostatnią. Z całej afery z diamentami Jego Wysokości Alberta I, cesarza Kasai, nici. Może oddani w tym czasie go zdetronizowali i wsadzili do kotła? Zasnąłem, ale budziłem się co kwadrans. Tuż obok samolotu ryczały dzikie zwierzęta, a gdy ryki ustawały, z lasu dochodziły inne niepokojące odgłosy i krzyki. Spędzenie trzeciej nocy w takich warunkach było niemożliwe – chyba bym zwariował.

Następnego ranka na lotnisku nie zjawił się nikt. Ponieważ poranne

słońce zdążyło już osuszyć drogę startową, wystartowałem. Dwie godziny później, krótko przed dwunastą, pośrednik w Kigali ujrzał zmierzającego ku sobie wściekłego człowieka. Był wysoce zdziwiony opowiedzianą mu historią i próbował przekonać mnie, bym zdobył się jeszcze na odrobinę cierpliwości. Tylko na czas, kiedy wyśle wiadomość i otrzyma odpowiedź.

Ja jednak miałem już wszystkiego dosyć.

Z pustymi rękoma poleciąłem z powrotem do Londynu. Tam zwróciłem Dove'a właścielowi. Po rozliczeniu zostałem na czysto z czterdziestoma funtami szterlingami. Za miesiąc pracy!

Sześć lat później poznałem amerykańskiego pilota o nazwisku Jimmy Shapiro. Zajmował się w Luxemburgu sprzedażą używanych samolotów. Opowiedział mi, jak w roku 1963 w hotelu „Beach” w Brazzaville nawiązał z nim kontakt pewien Francuz. Dokładnie w tym samym miejscu, w którym ja spotkałem Manuela Bubongo. Francuz spytał pilota, czy byłby gotów podjąć się wywiezienia z Afryki worka z diamentami należącymi do pana Alberta Kalondshi, szefa państwa Kasai! Amerykanin też wyszedł na tym, jak Zabłocki na mydle!

Albert Kalondshi nie był jednak postacią mityczną. 3 lipca 1964 przybył ponownie do Leopoldville. Tym razem jako minister rolnictwa w rządzie Czombégo - który przywołany został do kraju, aby objąć jego kierownictwo! Czyżby więc Albert I, cesarz Kasai, oddał swoją koronę w depozyt?

Czombé był premierem całego Konga – a nie tylko Katangi! – nieco ponad rok. Potem raz jeszcze zbiegł za granicę, na emigrację. Kalondshi uczynił to samo. Ten jednak uciekł do Szwajcarii, starając się uniknąć powtórki algierskiej pułapki, która Czombégo kosztowała życie.

¹¹Chwileczkę!

KSIĘGA SZÓSTA

Biafra II Ostatnia przygoda

Komar kasa niszczyciela

30 stycznia 1965 pani Gizela Zumbach wyraziła głośno swą radość. Oświadczyła mianowicie, że... rozpaczliwe starania mojego małżonka zostały wreszcie uwieńczone sukcesem...

Tego dnia w Garches urodził się nasz syn Hubert. Rozesłane przez moją małżonkę powiadomienie o tym zdarzeniu zawierało również ważną informację, że dziecko... wbrew pogłoskom rozpowszechnianym przez złe języki jest karmione przez matkę, a nie przez ojca za pomocą butelki piwa... Dom nasz przeżywał naprawdę szczęśliwe chwile.

Poza domem było jednak trochę inaczej. My, czyli moi przyjaciele i ja, dosłownie oblegaliśmy Czombégo. Tak jak wcześniej go broniłem, teraz go atakowałem. Było to koniecznością, bo wciąż jeszcze sprzeciwiał się uregulowaniu sławnego czeku wystawionego w ostatnich dniach istnienia Katangi. Szczwany lis był mistrzem uników. Niech Bóg ma w opiece jego intrygantką duszę! Naszym dwóm adwokatom, którzy podążali jego tropem od Madrytu do Rzymu i od Paryża do Genewy, z dodatkową okrężną trasą przez Brukselę, zszarpał nerwy na strzępy. Małą pociechą była świadomość, że nie jesteśmy jedynymi naiwnymi, którzy szli śladami dyktatora, żądając swego udziału w półtora miliarda nowych franków, zdeponowanych przez niego w szwajcarskim banku.

Ale to polowanie na dłużnika nie było w stanie wypełnić mi całego wolnego czasu. Zacząłem więc kupować i sprzedawać prywatnym osobom używane samoloty cywilne. I oto pewnego dnia zadzwonił telefon. Rozmówca przedstawił się jako Arab z Adenu. Umówiliśmy się na spotkanie w „U Fouqueta” na Champs-Elysées. Przybył w towarzystwie

dwóch kompanów. W czasie kolacji, za którą łaskawie pozwolili mi zapłacić, zaproponowali mi, abym wybrał się do Jemenu. Spytałem przeciw komu i o co miałbym tam walczyć? Na to usłyszałem długi, miażdżąco-oskarżycielski wywód o tym, jak zły jemeński imam zamierza przywrócić w kraju niewolnictwo. No tak, coś o tym, niezbyt jasnego, słyszałem. W gazetach czytałem też krótki i trochę mętny artykuł o walkach, jakie toczyli między sobą Arabowie republikańscy i ci, którzy byli wierni królowi. Wiedziałem też, że po stronie republikanów zaangażował się prezydent Naser z Egiptu.

Naprzeciw „Fouqueta”, po drugiej stronie Champs-Elysées, znajduje się sławne „Lido”. Moi zagorzali bojownicy o wolność jemeńskiego ludu doszli do wniosku, że rozmowę moglibyśmy kontynuować wieczorem w tym właśnie lokalu, na poznanie którego mieli wyraźną ochotę. Zaprosiłem ich tam. Gdy zobaczyli okrągłe kształty girlasek oczy omal nie wyszły im z orbit, zaczęli gorącą wymianę opinii między sobą – i nasza dyskusja została przełożona na dzień następny. Mimo jednak uzgodnienia sprawy werbunku pilotów i zakupu samolotów niezbędnych dla sformowania eskadry myśliwsko-bombardującej, którą moi rozmówcy chcieli użyć przeciw orędownikom niewolnictwa, nie przedstawiono mi w tej sprawie nigdy żadnego kontraktu. Zapłaciłem rachunek za przyjęcie w restauracji i wieczór w „Lido” – a o Arabach nigdy więcej już nie słyszałem.

Rok później zgłosili się do mnie Sudańczycy. Ci przedłożyli mi propozycję podróży na południe ich kraju, w celu wsparcia walki, którą prowadzili tam ich bracia w celu zrzucenia jarzma mahometańskiego rządu w Chartumie. Wyjechał tam już sławny najemnik, dowódca oddziałów piechoty, Rolf Steiner. Prowadził on w Sudanie wojnę, w której płynęło tyle samo krwi, co i atramentu. Ja pozostałem w Paryżu, bo tajemniczy wysłannicy sudańscy zniknęli równie szybko, jak się pokazali.

W tym czasie absurdalne polowanie na Czombégo trwało nadal. Odbywało się ono na dwu frontach, bo po mojej stronie musiałem również toczyć walkę ze swymi przyjaciółmi, Folloreyem i Grosbrasem. Doszła bowiem do mnie pogłoska, że podobno większość sławnych

milionów udało się im zainkasować, starannie ten fakt przede mną zatajając. Gdy ich w końcu przyparłem do muru, raz jeszcze sprezentowali mi jakieś bardzo mętne wyjaśnienia.

30 czerwca 1967 bezsensowny pościg za Czombé zakończył się. Powód: został porwany! Urowadzenie samolotu eksdyktatora było dziełem francuskiego pilota. Francisca Bodenana, z którym odbywał podróż z Madrytu do Rzymu. Wylądował w Algierze, gdzie pasażera wydał miejscowym władzom. (Dwa lata później, 29 czerwca 1969 roku, Moise Czombé zmarł na atak serca w willi w stolicy Algieru, w której, na mocy postanowienia Organizacji Jedności Afrykańskiej, był przetrzymywany w areszcie domowym. Zegnajcie sny i miliony...).

W tym punkcie muszę wrócić do początku mojej opowieści, czyli do Biafry, której zbawcą zostałem w lipcu 1967 r.

Od czasu sławnego bombardowania Makurdi autobus przywoził codziennie do stolicy Biafry, Enugu, tłumy ciekawskich. Przybywali, aby podziwiać mojego B-26. przyjrzeć się wymalowanej na nosie samolotu paszczy rekina – i wyrazić uznanie dla bohaterowej załogi...

Cady – mój drugi pilot, mieszaniec z połączenia Chińczyka z Afrykanką, Freddy – ślepy strzelec pokładowy, Peter – pierwszy bombardier i Ono – szef mechaników, przyjmowali hołdy, czyniąc to ze szczególnym upodobaniem, gdy były składane przez przedstawicielki płci pięknej...

W czasie gdy załoga była zajęta odbieraniem hołów, ja odwiedziłem *Mister Willy'ego* w jego czarnoksięskim gospodarstwie. Mieszkał w czarnej dzielnicy Enugu. By do niego dotrzeć, przejechać musiałem przez kwartał pięknych europejskich willi, w których zamieszkiwali biali technicy Shella i BP, towarzystw eksploatujących bogactwa Nigerii, tej do niedawna brytyjskiej kolonii. *Mister Willy* nadal dziarsko produkował swoje bomby i maszyny piekielne, wykorzystując do tego celu puszki po konserwach i puste korpusy granatów. Jego szeroko otwarty na ulicę warsztat rozbrzmiewał głośnymi zwołaniami, śmiechem, dźwiękiem uderzeń młotów w blachę – a także, czasami, okrzykami bólu. Bowiem *Mister Willy* obok wytwarzania przedmiotów rozrywkowych zajmował się też usuwaniem zębów. Pacjentom swoim zamiast narkozy aplikował

oślepiające błyski przed oczami. Nie było w tym nic dziwnego, powierzali przecież swe szczećki największemu w Biafrze mistrzowi pirotechniki.

– *Mister* Brown, chciałbym panu pokazać coś nowego – powiedział z dumą mój urzędowo ustanowiony dostawca materiałów wybuchowych. – Proszę popatrzeć, właśnie zbudowałem bombę z zapalnikiem czasowym.

Rozejrzałem się wokół. W przejściu, w garnku ustawionym na palenisku, stara Murzynka mieszała zupę. Przed szopą Willy'ego zatrzymało się paru przechodniów, którzy po wymianie kilku żartów z pomocnikami mistrza poszli ze śmiechem dalej. W warsztacie widziałem tylko stos mniejszy lub bardziej zardzewiałych blach, ogromne nożyce, prasę mimośrodową do robienia wykrojów – nie dostrzegłem jednak żadnej bomby... W kącie stał mniejszy więcej metrowy metalowy słup-totem. Ta pogańska statua, z dwoma rogami przypinanymi po obu stronach ludzko-zwierzęcej twarzy, miała zabawny wygląd. *Mister* Willy, który jak wszyscy Ibowie, jego plemienni ziomkowie, był chrześcijaninem, nosił na swej masywnej szyi wisior z krzyżem ze srebra.

– No więc, gdzie jest ta twoja bomba, Willy? – spytałem. Z szyderczym uśmiechem pokazał na statuę.

Rzeczywiście piekielny pomysł! Jak mógł ten człowiek, nie wiedzący oczywiście nic o rodzajach broni spoczywających w europejskich (lub amerykańskich) arsenałach, wynaleźć taką rzecz? Podstawa statui, będąca dolną częścią bomby, zawierała ładunek fosforu, płynący w izolacyjnej cieczy. Znajdujący się w górnej części lont, przebiegający przez uszczelnioną woskiem przegrodę, tworzył rodzaj knota. Drugi stopień, położony nad tą przegrodą, a więc na wysokości brzucha temu, zawierał proch. Trzecia zaś część była wypełniona pociętym na małe kawałki metalowym złomem. Znad dolnej przegrody wystawały dwie potężne igły.

Artysta-pirotechnik objaśnił mnie jak ten jego wynalazek działa. Statuę zrzuca się w pobliże wioski plemienia Joruba, będącego dla chrześcijańskich Ibo śmiertelnym wrogiem. Przy upadku na ziemię obie igły, lub co najmniej jedna z nich, wbijają się w dolną część bomby. Wywołuje to wypływ cieczy izolacyjnej i dostanie się do wnętrza powietrza. To powoduje zapłon fosforu. Wysoka temperatura topi wosk, a

następnie zapala lont prowadzący do prochu. Całość eksploduje w rękach zabobonnych Jorubów, zbieraczy i czcicieli totemów. Czas, jaki upłynie od chwili kiedy igły (lub igła) zrobią dziurę, izolacyjna ciecz wypłynie, a powietrze wywoła zapłon fosforu!

Wraz z moją, złożoną z Ibo załogą wykonałem dwa doświadczalne bombardowania tymi świętymi statuami. Wyszperaliśmy wioski Jorubów, w których zatrzymały się dwie, maszerujące na Biafrę kompanie nigeryjskich żołnierzy. Trzy dni po tym, jak możliwie niezauważalnie zrzuciliśmy nasze bomby czasowe, wykonaliśmy nad okolicą lot rozpoznawczy. Wioski były całkowicie wyludnione, nie było w nich ani żołnierzy, ani mieszkańców. Trik się powiódł! Totem eksplodował! Tubylcy musieli wpaść w straszną panikę! Wioski były puste jeszcze i po dwóch tygodniach. Na powrót nie zdecydowali się nawet dzielni nigeryjscy wojownicy! Przynajmniej z tej strony Biafrańczycy nie musieli obawiać się inwazji.

Wszystko to jednak było raczej zabawą. Loty rozpoznawcze, jakie przeprowadzałem dwa lub trzy razy dziennie nad północnymi i zachodnimi partiami buszu przekonały mnie, że nigeryjski atak jest kontynuowany. Podobnych danych o przenikaniu niewielkich jednostek z Lagos drogami prowadzącymi przez las dostarczały śmigłowce. Trzy z nich typu Alouette, razem z pilotem-instruktorem, dostarczyła do Nigerii, jeszcze przed wybuchem wojny, francuska fabryka Sud-Aviation. Zostały one przechwycone przez biafrańskich pilotów-uczniów krótko przed początkiem walk. Chłopcy dawali sobie ze śmigłowcami doskonale radę; byli cennym składnikiem systemu rozpoznawania ruchów nieprzyjaciela.

Na szczęście wróg nie miał jeszcze sił powietrznych. Przekonywałem się o tym naocznie, gdy leciałem swoim rekinem, budząc popłoch nad lotniskiem nieprzyjaciela. Nie widziałem na nich żadnych samolotów wojskowych. Jeśli podczas lotu powrotnego pozostawało mi jeszcze kilka bomb Willy'ego, zrzuciałem je albo na most w Makurdi, albo na skrzyżowanie drogowe koło Kaduny. W ten sposób mogłem, choćby o tydzień, opóźnić posuwanie się na południe mahometanowskich regimentów Hausa. Ekspedycje te miały ponadto na celu hartowanie

moich biafrańskich załóg.

Po jednotygodniowym postoju w Enugu zdecydowałem, że konieczne jest wyszkolenie drugiej, pełnej załogi B-26. Przewidywałem, że kwartet Cady-Freddy, Peter-Ono dla obsłużenia wszystkich moich misji może już nie być wystarczyć. Poza tym Ojukwu, który każdego dnia rano pokazywał się na lotnisku, zapewniał mnie, że już wkrótce przybędzie drugi B-26, przyprowadzony przez pilota z USA.

Ojukwu był niezmordowany. Wielokrotnie zadawałem sobie pytanie – kiedy ten człowiek spał? Codziennie odwiedzał fronty, organizował opór i dodawał otuchy wojownikom walczącym w buszu. Wieczorami i w nocy pracował w swoim *biurze* w rezydencji prezydenckiej. Ten człowiek energię czerpał z żarliwego patriotyzmu. Zadał od siebie tyle samo co i od innych. Żadną miarą nie przypominał znanych mi z Katangi nieuczciwych, zadufanych, często aż komicznie niewykształcanych ale za to aroganckich pajaców. Ojukwu rzeczywiście pragnął dla swego kraju niezawisłości. Dążenie do tego wcale nie było środkiem prowadzącym do wzbogacenia się kosztem ziomków i zagarnięcia bogactw kraju. Ach, gdyby obok wszystkich swoich walorów dysponował jeszcze odrobiną przebojowości i przebiegłości – miał je Czombé – pozwalającej na jednanie sobie sojuszników... Co tu dużo mówić, podziwiałem tego człowieka.

Podziwiałem ponadto i jego rodaków. Im lepiej ich poznawałem, tym bardziej ich lubiłem. Pewnego ranka radiostacja w Enugu nadała wezwanie wstępowania do armii. Godzinę później obóz wojskowy był dosłownie oblężony przez tysiące ochotników; często aż do bramy obozu byli odprowadzani przez żony i dzieci. Ponieważ było ich zbyt wielu, aby mogli być załatwieni jednocześnie, biwakowali cierpliwie przed płotem czekając – czasami całymi dniami, byle tylko nie przegapić momentu, kiedy przychodziła ich kolej! – na przyjęcie, a kiedy to już nastąpiowało znów przychodziły rodziny i nowo zaciągniętych żołnierzy zaopatrywały w żywność. Powszechna była wiara w to, że przybędą samoloty i dostarczą dla nich broń. Tej bowiem brakowało najbardziej.

Na placu apelowym w obozie widziałem rekrutów, którzy chwyty

karabinem ćwiczyli – na kijach. To też był obraz zupełnie inny, niż zapamiętany przeze mnie w Katandze. Żandarmi Czombégo byli wyposażeni w najnowocześniejszą broń, arsenaly ich były przeładowane kosztownym materiałem wojennym, ale używali tego wszystkiego jak zabawek. Kiedy Czombé skierował swój sławny apel o narodowe powstanie, efekt był zerowy. Wysłannicy wodza, aby zwerbować żołnierzy z wiosek, musieli w nich zostawiać setki prezentów. Wiedziałem o tym doskonale, bo to przecież ja te prezenty transportowałem samolotem. Ibo byli ludźmi o niebo poważniejszymi; dla nich nawet łuska po pocisku była cenną rzeczą. A przecież kraj ich był tak samo bogaty jak Katanga. Aby uzyskać bomby w Katandze konieczne było zwracanie się do białych techników w Union Miniere w Kolwesi. Tu, w Enugu, swoje cuda *Mister Willy* produkował samodzielnie.

Dwunastego dnia moich operacji w Biafrze przytrafił mi się ciężki pech. Gdy w czasie bombardowania zmotoryzowanej kolumny wojsk nigeryjskich, która podążała do Kano, zszedłem nieco za nisko, seria pocisków z nieprzyjacielskiego kaemu przedziurawiła poszycie mojego B-26. Do Enugu wróciłem bez kłopotów, ale kiedy tylko koła mojego samolotu dotknęły ziemi samolot zaczął komiczny taniec i szlag trafił ogumienie przedniego koła. Okazało się, że pociski przebiły osłonę komory podwozia i przedziurawiły oponę. Podczas przyziemiania rozszarpała się i owinęła wokół obręczy. Do płyty przedhangarowej musiał mnie zaholować techniczny samochód z dźwigiem. Zaraz potem okazało się, że potrzebnej opony zapasowej nie ma w całej Biafrze. Mój B-26 został uziemiony.

Od kilku dni na lotnisku Enugu panował intensywny ruch. Przylatywały i odlatywały samoloty wszelkich odmian. Wszystkie należały do handlarzy broni. Lądowały pod pretekstem uzupełnienia paliwa, ale gdy już były na ziemi oferowały posiadana na pokładzie tandem. Dowódcy samolotów wydawali się być zainteresowani także umowami transportowymi. Przylatywali z Portugalii, Rodezji, Afryki Południowej i Wielkiej Brytanii. Jeden oferował sto bazook, inny rakiety, trzeci karabiny maszynowe pochodzące nota bene z Katangi. Niektórych z tych piratów

znałem. Szwajcar, André Girard, przywiózł dwa tysiące węgierskich sztucerów myśliwskich. Przed dokonaniem zakupu takiej, często budzącej wątpliwości broni, szef zbrojowni w Enugu zwykły pytać mnie o radę. Niezwykle często oferowana mu broń miała liczne wady, na przykład nie pasowała do dysponowanej amunicji, stwarzając problemy eksploatacyjne. Ale zakup węgierskich sztucerów doradziłem, bo były tak łatwe w obsłudze, że nawet wyszkolony w największym pośpiechu rekrut umiał z nich trafić w cel z zamkniętymi oczyma.

Do tych paskarzy zwróciłem się w sprawie zapasowej opony. Potrzebnego mi wymiaru nie mieli. Zatelegrafowałem więc do Pierre'a Folloreya i powiadomiłem Ojukwu, że muszę pilnie polecieć do Paryża aby zdobyć tam tę przeklętą oponę. No cóż, zależało od tego stan biafrańskich sił powietrznych!

13 lipca wsiadłem do samolotu regularnej linii Duala-Paryż. Podróż ta miała również służyć celowi rozpoznania, jak wyglądają u Folloreya sprawy wciąż zaległych pieniędzy z Katangi. Bank mój nie potwierdził bowiem inkasa wielkiej prowizji, jaka przypadała mi z ostatniego czeku Czombégo. Oponę, tak niezbędną dla zapewnienia zwycięstwa Biafry, Follorey oczywiście załatwił, ale co do moich milionów znów ofiarował mi tylko piękne słowa. Mające niedawno miejsce uprowadzenie Czombégo było mu bardzo, przy jego wybiegach, na rękę. Ja sam nie byłem w stanie niczego sprawdzić, bo w afrykańskim buszu po prostu zapomniałem, że w Paryżu 14 lipca, w czasie święta narodowego, pod lampionami tańczą nawet urzędnicy bankowi. Nie miałem też czasu, aby polecieć do Genewy.

Do Enugu, razem z oponą i nowymi obietnicami moich przyjaciół, wróciłem 17 lipca. Follorey i Grosbras postanowili, że wezmą się energicznie za dostawy broni do Biafry. Wyjaśniłem im, że – odmiennie niż w swoim czasie w Katandze – zaopatrywanie Biafrańczyków odbywa się bardzo niemetodycznie; można powiedzieć, od przypadku do przypadku. Obiecałem, że pomówię o tym z Ojukwu. Nie wiedziałem jeszcze wtedy, w jakie gniazdo szerszeni mnie to wpędzi...

W ciągu czterech dni mojej nieobecności militarna sytuacja znacznie się pogorszyła. Biafrańska piechota walczyła walecznie i z powodzeniem

broniąc granic kraju, ale liczbowo przeważający i lepiej uzbrojeni Nigeryjczycy przenikali do jego wnętrza z wszystkich stron. Zaledwie powróciłem do Enugu i zanim jeszcze przywieziona opona została zamontowana na przednie koło mojego rekina, zmuszony zostałem do wykonania jednego lotu na bombardowanie.

Na czym? Ano na jednym z dwóch samolotów, jakie Biafrańczycy przejęli właśnie z rak firmy Shell. Były to Douglas DC-3 i de Havilland Dove, które do tej pory stały na prywatnym lotnisku tego naftowego koncernu w Port Harcourt. Pokazał mi je, na lotnisku w Enugu, Cady.

– Biafrańskie sity powietrzne rosną! – obwieścił mi z dumą.

To on, wraz ze swą załogą, przyprowadził samoloty z Port Harcourt. Pogratulowałem chłopcom i zaapelowałem, aby to oni właśnie wystartowali i zrzucili na nigeryjskich agresorów doniczki Willy'ego. Zwykle tak dziwnie żółta twarz Cady'ego zbladła. Wyznał mi, że bezem nie nigdy się na to nie odważy. Nie jest jeszcze na tyle wyszkolony, aby przeprowadzać bombardowanie z samolotów, które zbudowane zostały przecież dla pokojowego transportowania pasażerów lub frachtu.

Przywróciłem do łask technikę, którą tak skutecznie wypróbowaliśmy w Katandze. Z DC-3 kazałem zdjąć drzwi kabiny pasażerskiej, w powstały otwór ustawić karabin maszynowy, a po obu stronach zamontować wyrzutniki bomb. Po tych przeróbkach wystartowaliśmy.

Podczas gdy byliśmy w drodze na spotkanie Nigeryjczyków, moja zapasowa załoga do stanu gotowości bojowej doprowadzała Dove. 18 lipca byłem w stanie – przemiennie, bo raz na DC-3 a raz na Dove i za każdym razem z inną z dwóch załóg – przeprowadzić aż cztery operacje bombardowania. Wzdłuż zaatakowanych dróg stworzyliśmy cztery czterdziestokilometrowe obszary kraju niczyjego. Naloty miały bowiem taki efekt, że Nigeryjczycy pośpiesznie wycofywali się o dwadzieścia kilometrów – a nasi biafrańscy przyjaciele robili to samo, tyle że w przeciwnym kierunku, gdyż woleli, na wszelki wypadek, znajdować się daleko od naszych bomb i nie narażać na trafienie zbłąkanymi kulami moich dzielnych strzelców pokładowych.

Odciążyło to nieco front i dało powód biafrańskiej propagandzie do

lirycznych wywodów. Na przykład, uratowane tą drogą miało być miasto Onitsza. Przynajmniej na razie. Wystarczyło to, by wyraźnie poprawiły się nastroje.

Pułkownik Ojukwu był zbyt rozsądny, aby upajać się doniesieniami o zwycięstwie, jakie po każdej takiej lotniczej ekspedycji lub jakimkolwiek naziemnym wypadzie komandosów były głoszone przez radio. Pewnego ranka w końcu lipca przybył na lotnisku i powiedział mi:

– U ujścia rzeki w Port Harcourt Nigeryjczycy ustawili na kotwicy niszczyciela. Być może przygotowują wysadzenie desantu. Rozumie pan, jak poważną sytuację to stwarza? Musi pan coś zrobić, abym się tego okrętu pozbył!

Oczywiście, powagę sytuacji pojąłem w mig. Port Harcourt to był przecież główny naftowy terminal Nigerii. Był to też port obsługujący zaopatrzenie kraju. Obrona tego ważnego punktu była jednak zorganizowana niewystarczająco.

Port Harcourt był więc dla Biafry miękkim, wrażliwym na zranienie podbrzuszem. Aby jednak móc dokonać ataku na niszczyciela, potrzebowałem samolotu torpedowego. Wyjaśniłem Ojukwu wielkie ryzyko, jakie niesie przeprowadzenie takiej operacji przy pomocy B-26, nie dysponującego przecież żadnymi prawdziwymi bombami, a tylko zrzucającym wykonane ze złomu wybuchowe doniczki *Mister Willy’ego*.

Wzrok pułkownika wyrażała powagę i smutek. Odpowiedział:

– O tym wiem dobrze, *Mister Brown*. Wymagam od pana rzeczy niemożliwej. Ale musi pan to zrobić! Uderzając w okręt zada pan bolesny cios bojowemu morale wroga!

Odszukałem *Mister Willyego* i wyjaśniłem mu problem.

– Mój drogi wielki czarowniku, tym razem potrzebuję od pana coś o naprawdę dużym kalibrze, coś co będzie mogło uszkodzić okręt wojenny. Tu posiekany złom nie wystarczy. Czy pan może taką rzecz wykonać bardzo szybko?

– Co pan sądzi o beczkach z benzyną? – zapytał Willy. Nowy problem wydawał się go bardzo bawić.

– Jeśli nie masz nic lepszego, zgodzę się i na beczki. Rzecz musi jednak

eksplodować już w chwili uderzenia o wodę – odpowiedziałem.

– Zabudujemy bardzo czuły zapalnik – powiedział Willy. – Próbny egzemplarz będzie pan mógł obejrzeć jutro wieczorem. Zakładając, że go pan zaakceptuje, jak zamierza pan tę ciężką bombę zrzucać?

Rzeczywiście, był to dość drażliwy problem. Moje dotychczasowe, obsługiwane ręcznie wyrzutniki bomb nie bardzo nadawały się do zrzucania z samolotu ciężkich beczek – chyba że ryzykując wysadzenie nas wszystkich w powietrzu. Dla nowej broni Willy'ego musielibyśmy więc zamontować, nad wyrzutową klapą bomb. pewien rodzaj prowadnicy. Oznaczało to dostosowanie B-26, tej naszej dziewczyny do wszystkiego, jeszcze jednej ciężkiej pracy.

Na moje szczęście wylądował właśnie wtedy w Enugu pewien szukający zajęcia niemiecki mechanik lotniczy. Przyciągnął go do Biafry jeden ze sprzedawców nazywanego bronią złomu. Nie dochodziłem, gdzie on tego człowieka znalazł, nie sprawdziłem jego papierów, tylko postąpiłem tak, jak werbownicy do Legii Cudzoziemskiej; przyjąłem go natychmiast do pracy, po tym jak objawił do niej chęć. Od pierwszej chwili było widać, że rozumie się świetnie z Ono. To oni dwaj wymyślili bardzo sprytny system zrzutu wielkich bomb Willy'ego. Teraz mogłem już zaatakować niszczyciela; nazywał się „Nigeria” i był jedynym okrętem wojennym tego kraju.

Rachuby moje mógł przekreślić, co najwyżej, jeden tylko element: skuteczna obrona przeciwlotnicza okrętu. Oficerowie z Port Harcourt, którzy stojącą na redzie „Nigerię” obserwowali przez silne lornetki, nie byli w stanie określić iloma dysponuje ona działami przeciwlotniczymi. To musiałem stwierdzić naocznie.

Wskoczyłem więc do Dove'a i poleciłem na rozpoznawczy lot nad tym potworem. Nad okrętem pojawiłem się z zaskoczeniem, po wykonaniu dolotu nad wybrzeże lotem koszącym tuż nad czubkami drzew. Załoga okrętu prawdopodobnie spala, drzemały też chyba i wachty. Mój przelot zbudził wszystkich na pokładzie, ale nie wywołał żadnej reakcji.

Dove istotnie w niczym nie przypominał samolotu bojowego. Ludzie na pokładzie „Nigerii” mogli więc sądzić, że inżynierowie od Shella

wykonując jeden ze swych lotów rozrywkowych. Pewne poruszenie wywołał dopiero mój powrót nad okręt, kiedy zacząłem nad nim krążyć. Zobaczyłem to, co chciałem. Obsługa działek przeciwlotniczych w pośpiechu zdejmowała z nich pokrowce. Trzycalowe działa były dość archaicznego typu, niezbyt szybkostrzelne. Przy odrobinie szczęścia nie powinny stanowić zagrożenia.

Tego samego wieczora na lotnisko Port Harcourt przywieziono cztery dopiero co wyprodukowane przez *Mister Willy'ego* wielkie bomby. Zadanie to wykonał pilotowany przez Cady'ego DC-3. Dla ataku wymyśliłem następującą taktykę. O świcie miałem przylecieć do Port Harcourt i w jak największym pośpiechu załadować na pokład swojego B-26 dwie bomby. DC-3 miał wystartować zaraz po mnie i lecieć moim tropem. Pierwszego ataku na Nigerię, ogniem karabinów maszynowych i bombami, miałem dokonać ja. Nalatujący zaraz potem DC-3 miał okręt zaatakować ogniem karabinów maszynowych, pokrywając ostrzałem cały jego pokład w taki sposób, aby obsługa działek przeciwlotniczych nie mogła celować na mnie. Po tym ataku DC-3 miał odlecieć, a ja, być może bym uzyskał w tym czasie możliwość zaatakowania okrętu po raz drugi.

Jeślibyśmy ten szturm przeżyli, mieliśmy już go nie powtarzać, lecz zapaść się pod ziemię. Celem tego przyczajenia miałoby być wrażenie, że nie mamy już nic więcej do zrzucenia, i że szło tylko o podrażnienie przeciwnika. Ale jeszcze przed zapadnięciem ciemności zamierzałem, po ponownym załadowaniu bomb w Port Harcourt, wystartować raz jeszcze – tym razem po to, aby przekazać nigeryjskiej marynarce sygnał, że bynajmniej nie zamierzamy zaprzestać wyrządzania jej szkód. Miało to nastąpić jednak tylko wtedy, gdyby pierwszy atak okazał się niewystarczający dla przegonienia niszczyciela z redy portu. Tego, abym z pomocą beczek *Mister Willy'ego* mógł zatopić solidnie opancerzony okręt, w ogóle nie mogłem sobie wyobrazić.

Władze garnizonu Port Harcourt dokonały pełnej mobilizacji swych wojskowych służb specjalnych, aby uniemożliwić przeniknięcie informacji o naszych planach do nieprzyjaciela. Kiedy bowiem mój B-26 znalazł się na lotnisku w Port Harcourt powstało niebezpieczeństwo, że

zaciekawienie wzbuďi cel jego przybycia i cały efekt zaskoczenia diabli wezmą. Gdy prowadzili działania wojenne Ibo byli poważni jak arcybiskupi. Ich oficerowie byli absolwentami sławnych brytyjskich szkół wojskowych, i dostrzegało się to od pierwszej chwili.

Od rana 26 lipca 1967 wszystko przebiegało zgodnie z planem. No, powiedzmy, prawie zgodnie z planem. Zaskoczenie niszczyciela z mojej strony było całkowite, natomiast Cady, który pilotował lecącego za mną DC-3, trochę zawiódł. Ponieważ mój B-26 był szybszy niż jego samolot, podczas drugiego nawrotu o mało nie trafił mnie ogień z jego karabinów maszynowych, w zasadzie przeznaczony dla działań przeciwlotniczych okrętu. Aby tego ognia uniknąć musiałem wykonać gwałtowny unik. Moi, stojący obok otwartej klapy bombardierzy, bardzo zdenerwowani smugowymi pociskami wystrzelianymi przez obronę „Nigerii”, wypchnęli pierwszą bombę trochę za wcześnie, tak, że eksplodowała ona dobrze za rufą niszczyciela. Podczas drugiego ataku, który odbył się również ze zbyt dużej wysokości, bomba spadła do wody około dziesięciu metrów od okrętu. Ale dzięki wspaniałej sztuce *Mister Willy’ego* eksplodowała ona na powierzchni wody z taką siłą, że przerażeni nigeryjscy marynarze szukali schronienia, gdzie który tylko mógł. Prawdopodobnie był to dla nich chrzest ogniomuzyki.

Czułem oczywiście, że żadnych większych szkód okrętowi nie wyrządziłem, ale byłem pewien, że przynajmniej napędziłem załodze porządnego stracha. Wykorzystaj to, Jasiu! Natychmiast zmieniłem swoje plany i krzyknąłem do mikrofonu:

– Cady! Nowe instrukcje! Leć natychmiast do Enugu i przywieź mi stamtąd tyle bomb, ile tylko dasz radę. Czekam na ciebie!

Przełączylem się na Port Harcourt.

– Natychmiast przygotować bomby do załadunku!

I poleciłem nad wraży galeon jeszcze raz! Dobić go! Tym razem pozwoliłem sobie na zaatakowanie niszczyciela z lotu nurkowego! Na B-26 to raczej niecodzienny manewr. Wyrwanie ciężkiego samolotu z nurkowania wymagało dużego wysiłku przy ściąganiu steru.

– Zrzucić wszystko, do diabła! – wrzasnąłem w telefon pokładowy.

Nagle zdałem sobie sprawę z tego, że lot nurkowy mógł przecież, tam w kabinie,完全にotumanić moich nowicjuszy. Żeby tylko zamiast bomb nie wylecieli przez otwartą klapę oni sami...

Odczułem jednak typowe dla zrzutu ciężkiego ładunku nagłe odciążenie płatowca. Peter i jego kolega wykonali wszystko jak trzeba. Moje ostatnie dwie wielkie bomby poleciały w stronę nieprzyjaciela. Zrobiły straszny huk – ale dziury tylko w wodzie... Niech to cholera, niszczyciel to jednak straszliwie wąska tarcza strzelnicza!

Natychmiast po zrzucie zacząłem się ostro wznosić do góry – aby uniknąć ognia kierowanego w moją stronę przez chłopców z obsługi działek przeciwlotniczych. Wprost zawisłem na śmigłach, ale nie mogłem się oprzeć wrażeniu, że jednak któryś z nieprzyjacielskich pocisków przebił mój kadłub. Natychmiast lądowałem w Port Harcourt.

Nie myliłem się. W kabinie panował przeciag: trzyczalowy pocisk przebił kadłub, ocale tylko mijając Petera. Teraz, na ziemi, śmiały się z tego. Swój chrzest ogniomu przeszedł jak najbardziej dosłownie. Przywołałem przez radio niemieckiego mechanika w Enugu i rozkazałem mu natychmiast przylecieć tu samolotem Cady'ego wraz z niezbędnymi dla załatwania obu dziur w moim B-26 materiałami remontowymi. Zamierzałem bowiem jeszcze tego samego wieczora wykonać moje planowane drugie małe nurkowanie. Mechanik przyleciał z Cadym w ciągu dwóch godzin i natychmiast przystąpił do pracy.

Załatał właśnie elegancko obie dziury, gdy nadjechał dżipem oficer łącznikowy, zatrzymał się z piskiem opon i zawała:

– *Mister Brown! Niszczyciel wychodzi w morze! Odpływa!*

Nie mogłem uwierzyć własnym uszom. Już? Wskoczyłem do Dove'a, aby naocznio przekonać się co się dzieje na morzu. Rzeczywiście, była to prawda! Flagowy okręt Nigerii pruł fale, kierując się w stronę otwartego morza. Nie do wiary!

Poprzedniego dnia, jeszcze przed startem na tę ekspedycję, myślałem, że będziemy udawać komara kłującego słonia. Niszczyciel w mig zorientuje się, jak jesteśmy słab... Przecież mogliśmy wykonać tylko akcję pokazową, praktycznie nieskuteczną... Jakże się omyliłem! Komar ukąsił

niszczyciela – a mimo to odniósł sukces. Może nigeryjscy marynarze byli takimi samymi nowicjuszami jak moi biafrańscy bombardierzy?

(W rzeczywistości mój bohaterski czyn okazał się sukcesem jednego dnia. Niszczyciel odpływał bowiem niezbyt daleko od ujścia rzeki. Tam rozpoczął patrolowanie podejść do portu i aż do końca wojny skutecznie utrudniał dostawy do Port Harcourt. To jednak wyszło na jaw dopiero w następnych miesiącach).

Ropa nie śmierdzi

Nigdy jeszcze w życiu nie cieszyłem się taką popularnością jak po owym sławnym dniu 26 lipca 1967 r. To było istne szaleństwo.

Gdy rankiern 27 lipca nadleciałem nad lotnisko w Enugu, zacząłem mieć wątpliwości, czy lądować. Na lotnisku zgromadzili się chyba wszyscy mieszkańców stolicy! Było to naturalnym następstwem ogłoszenia przez radio informacji o... odwrocie nigeryjskiej floty... Bóg jeden wiedział, jakimi słowami...

– Przekaż rozkaz do wieży kontroli lotów, aby przynajmniej oczyściły drogę startową – powiedziałem do Cady'ego, który był cały w skowronkach i z przejmującej go radości bez przerwy tupił nogami – i powiedz im, niech przyślą samochód na koniec pasa. Nie chciał bym, żeby tłum, polujący na relikwie, rozerwał mnie na strzępy! (Co za różnica w porównaniu z Katangą! Tam naród, dla którego prowadziliśmy walkę, właściwie nie znał nas wcale. W najlepszym razie uważały nas za zafajdanych Afrykanerów!).

To nowe zwycięstwo okazało się być dla mnie niczym obosieczny miecz. Pułkownik Ojukwu nakazał natychmiastowe przesiedlenie mnie z hotelu „Presidential” do izolowanej willi. Chciał za wszelką cenę uniknąć zbyt wielkiego szumu wokół obecności teraz już może nawet za bardzo sławnego najemnika...

Był to okres, kiedy chciał robić wrażenie, że działa bez zagranicznych pomocników i doradców. Kładł duży nacisk na to, aby prowadzona przez niego walka o niezawisłość Biafry nie była zapisywana w kronikach, jako

prowadzona *à la katangaise...* Pod tym względem był głupcem.

Przydzielona mi przez Ojukwu willa miała cały szereg udogodnień. Co tu jednak kryć, atmosfera w hotelu „Presidential” podobała mi się bardziej. Wieczorami spotykałem tam ludzi, z którymi mogłem sobie pogaworzyć, z którymi mogłem wypić Scotch. Giseli z sobą do Biafry nie zabrałem, bo miała w domu dość zajęcia z naszym dwuletnim synem i chciałem im obojgu zapewnić europejski spokój. Byłem więc tu sam, a samotność była jeszcze tym bardziej dotkliwa, że pułkownik Ojukwu nie chciał angażować więcej białych najemników, zadowalając się kadrami miejscowych oficerów z plemienia Ibo, którzy w ostatnich latach zostali – rzeczywiście znakomicie – wyszkoleni przez Brytyjczyków. (Sławny Rolf Steiner przybył o wiele później, dopiero wtedy, kiedy położenie Biafrańczyków stało się beznadziejne).

Okoliczność ta skłoniła mnie do tego, że podjąłem starania przekonania Ojukwu do konieczności zaangażowania co najmniej trzech albo czterech europejskich (lub amerykańskich) lotników, którzy mieliby pilotować kolejne, właśnie przez niego zamówione samoloty bojowe (bardzo długo zresztą nie dostarczane).

W czasie mojej bytności w Paryżu Pierre Follorey przedstawił mi francuskiego pilota samolotów odrzutowych. Jean Bonnel był instruktorem na samolotach Fouga Magister i nie ukrywał chęci zarobienia większych pieniędzy. Follorey, na mocy swych uprawnień jako dostawcy sprzętu, zatrudnił go do służby w Biafrze – i odlecieliśmy do Enugu już razem. Przewidywałem, że będzie on pilotem drugiego B-26, który dostarczyć nam mieli do Biafry Amerykanie. Do tego momentu byłem zdecydowany zapoznać go z moim egzemplarzem B-26. Później, po wykonaniu przez Bonnela lotów bojowych, ja mógłbym się zająć bardziej intensywnie szkoleniem miejscowych załóg.

Plan ten przedstawiłem Ojukwu, uzasadniając go faktem posiadania już u swego boku małej grupy chłopców Ibo jako pilotów-uczniów. Były ich siedemnastu, wszyscy bardzo inteligentni i uzdolnieni, lubiłem ich. Jacyż jednak byli oni nieodporni psychicznie!

W czasie praktycznych ćwiczeń w powietrzu umieli zachowywać zimną

krew i przejawiąć wyobraźnię, ale gdy cokolwiek im się nie udawało, kompletnie tracili głowy.

Na ziemi wojownikom Ibo nie zbywało na dzielności. Często wysadzaliśmy ich śmigłowcami w buszu, daleko za liniami nigeryjskim, w celu wykonania przez nich akcji desantowych. Przecinali nieprzyjacielskie linie telefoniczne, gromadzili informacje o ruchach oddziałów z Lagos i przekazywali je przez radio; udawały im się też działania sabotażowe przeciwko instalacjom elektrycznym lub magazynom samochodów ciężarowych. Do *bubity*, wojny prowadzonej na zapleczu wroga, nadawali się doskonale. *Mister Willy*, specjalnie dla nich, wytwarzał *booby trap*, system sprzążonych min przeciwpiechotnych. Te pułapki na idiotów układali na drogach, wzduż których odbywały się dostawy dla nieprzyjaciela. Granaty, połączone między sobą niewidocznym drutem, eksplodowały łańcuchowo, gdy tylko choć jeden został poruszony nogą człowieka lub kołem pojazdu.

Opracowań też nowe formy wojny psychologicznej. Ustawiali tablice z napisami w narzeczu miejscowego plemienia, które ostrzegały, że ten lub ów odcinek drogi jest zaminowany. Na taką drogę nie śmiał wejść żaden nigeryjski żołnierz. Oczywiście szło o miejsca, w których nigdy nie było żadnej miny.

Trik ten nasunął mi pewną myśl. Kazałem wydrukować ulotki w lokalnych narzeczach (w Nigeni żyje około dwustu mniejszych lub większych plemion, z których wiele mówi własnym, specyficznym dialektem), zawierające również tłumaczenie na angielski, w których uprzedzałem miejscowych, że ich miasto lub wioska przewidziane są do zbombardowania. Ulotki te rozrzucaliśmy oczywiście tylko w tych miejscowościach, o których z doniesień biafrańskiego wywiadu wiedzieliśmy, że stanowią dla oddziałów nigeryjskich bazy zaopatrzeniowe i punkty wypadowe do ataków na Biafrańczyków. Aby ostrzeżeniom tym nadać wiarygodności, dokonaliśmy rzeczywiście bombardowania czterech czy pięciu miejscowości – zrzucając następnie ulotki z informacją, że podobny los czeka i inne miasta lub wioski. Mieszkańcy zagrożonych miejscowości uciekali w popłochu – a żołnierze nigeryjscy w opuszczonej miejscowości

kwaterować się nie ważyły.

Za matactwami tymi musiały oczywiście iść działania. W owym czasie dla wywołania niepokoju na ogromnym przecież obszarze dysponowaliśmy raptem trzema samolotami — moim B-26, DC-3 i Dove. Wszędzie więc szaleć nie byliśmy w stanie. Na rzecz wyludniania wiosek, zanim dotarły tam w swym powolnym marszu oddziały nigeryjskie, pracowały również niewinnie wyglądające czasowe bomby *Mister Willy’ego*. W wyludnionych wioskach Nigeryjczycy nie znajdowali ani przyjaznego przyjęcia, ani żywności. Na jakiś czas hamowało to ich marsz.

Później wynaleźliśmy też fałszywe bomby czasowe. W tych okolicach, w których prawdziwe bomby rzeczywiście spowodowały ofiary, mogliśmy zadowalać się zrzucaniem nawet kanistrów po benzynie, napełnionych kamieniami. Nigeryjczycy tak się bali zamaskowanych bomb czasowych, że unikali jak zarazy wszelkich znajdujących się na drodze przedmiotów – nawet porzuconych na niej puszek po konserwach. Naturalnie, takimi trikami nie można było wygrać wojny.

Szło jednak o to, aby za wszelką cenę zyskać na czasie. Armii biafrańskiej, jeśli miała myśleć o skutecznym powstrzymaniu inwazji nigeryjskiej, był on potrzebny na dozbrojenie i wyszkolenie.

Jak już to wspominałem wcześniej, Ibo stanowili w 1967 tylko niewielką część pięćdziesięciuśmiomilionowej ludności Nigerii. Hausów na północy i Jorubów w centrum i na zachodzie było razem dwadzieścia sześć milionów. Już tylko z pomocą tych mahometańskich i animistycznych plemion rząd w Lagos dysponował miażdżącą przewagą. Ponadto Lagos było zaopatrywane w nowoczesną broń zarówno przez Wielką Brytanię jak i ZSRR, podczas gdy Biafra zwracać się mogła tylko do dostawców prywatnych, sprzedających jej broń szmuglowaną z Francją, Portugalii i Czechosłowacji.

Kartą przetargową Ojukwu, szefa rebelianckiego rządu w Enugu, była ropa. Stąd, z regionu Biafry, pochodziło pięćdziesiąt pięć procent rocznego wydobycia Nigerii. Eksplotujące złoża europejskie towarzystwa naftowe należne tantiemy wypłacały zarządowi biafrańskiemu. W zasadzie więc Enugu trzymało w swoim ręku główny nerw tej wojny. Dla Nigeryjczyków

jedyną możliwością zmiany tej sytuacji było przekonanie towarzystw naftowych, że stawiają na złego konia. Aby więc móc uchronić swój naród przed ludobójstwem, pozostawało Ojukwu tylko jedno: musiał utrzymać ropę. Musiał zmusić towarzystwa naftowe, aby nadal płaciły mu należne opłaty. Po pierwsze przez energiczną obronę terytorium biafrańskiego, po drugie przez wywieranie na bonzów naftowych presji, aby nie kumali się z Nigeryj czy kami.

Prawdopodobnie do uszu Ojukwu dotarły wieści o rozmowach, jakie wielcy czarownicy czarnego złota prowadzili skrycie z rządem w Lagos. W końcu lipca wezwał mnie, w środku nocy, na posiedzenie swego rządu. Wydał mi się bardzo zmęczony. Jego basowy głos nadal zdradzał jednak niespożytą energię.

– *Mister Brown, musi pan zbombardować zbiorniki ropy w Bonny* – powiedział mi krótko.

Nie bardzo zrozumiałem. Bonny leżało przecież na terytorium biafrańskim. Dlaczegóż miałbym niszczyć te urządzenia? Prawda, w następstwie działań tego przeklętego niszczyciela, zostały one obsadzone przez wysadzone na brzeg oddziały nigeryjskie a broniąca Bonny słaba biafrańska kompania została pokonana. Czyi jednak nie byłoby rozsądniejsze odbicie miejscowości kontrofensywą lądową? Móglbym jej przecież udzielić wsparcia z powietrza, a uratowałoby to od zniszczenia bezcenne urządzenia do pompowania i przechowywania ropy. Powiedziałem o tym pułkownikowi Ojukwu wprost. Pokręcił głową. Właśnie otrzymał potwierdzenie, jak nieostrożnie rzucił swoje najlepsze oddziały w stronę Beninu, mając nadzieję, że będą one zdolne do kontynuowania marszu na zachód, a może nawet i do wzięcia stolicy Lagos. Jednak elitarne oddziały, uczestniczące w tej szalenie śmiałej ofensywie, utknęły z powodu nadmiernego wydłużenia linii zaopatrzeniowych. Co gorsza, zostały odcięte przez nigeryjski desant dwieście kilometrów za nimi, i nie miały już sił, aby odbić Bonny. Próbowałem jeszcze posłużyć się ostatnim argumentem:

– Gdy zbombardujemy zbiorniki, zrobimy sobie wrogów z towarzystw naftowych – ostrzegłem pułkownika.

– Wręcz przeciwnie, chcę im dać szkołę! – krzyknął rozgniewany Ojukwu. - Niech pan zbombarduje Bonny, *Mister* Brown, wtedy zmądrzeją i z powrotem znajdą drogę do kas państwa Biafra!

(Aha, więc towarzystwa naftowe zalegają z płatnościami? Trzeba na nie nacisnąć? Było to jasne – lecz i ryzykowne. Ale co, w tej nierównej próbie sił, nie było związane z ryzykiem? Zdecydowanie tego człowieka imponowało mi).

Przygotowania do bombardowania rozpoczęliśmy już następnego dnia. Przyszedł do nas, aby zasięgnąć informacji, młody oficer sztabowy, piastujący funkcję komendanta biafrańskich sił powietrznych. Z grzeczności informowałem go zawsze o wszystkich bieżących sprawach. Za każdym razem odpowiadał mi, że wszystko jest w porządku – i zostawał wolną rękę. Stwarzał alibi, aby nikt nie mógł powiedzieć, że biały rozkazuje i ma wpływ na niezależność zazdrośnych Biafrańczyków. Tym, co wyłącznie interesowało tego młodego oficera, który zresztą w ogóle nie był lotnikiem, były materiały wybuchowe. Na podwórzu jego domu wytwarzano bomby napalmowe.

Do Enugu nadeszły właśnie portugalskie stufunkowe bomby lotnicze; zarezerwowałem je dla siebie na potrzeby operacji powietrznej przeciwko Bonny. Razem z niemieckim mechanikiem sfabrykowałem haki, które pasowały do amerykańskich wyrzutników na moim B-26. Wyszukałem też kilka bomb Willy'ego, które nadawałyby się do dodatkowego zrzutu przez otwartą klapę komory bombowej już po przedziurawieniu zbiorników wyrobami Made in Portugal. Znów bardzo niezwykła kombinacja...

Bonnelowi i jednej z moich biafrańskich załóg przekazałem zadanie wykonania serii niewielkich działań dywersyjnych przeciwko odkrytym przez nas w buszu w okolicy Onitshy nigeryjskim kolumnom zaopatrzeniowym. Wykonać je mieli z lotu koszącego, wykorzystując do tego celu DC-3 i Dove'a. Nie mogłem od nich wymagać, aby atakowali jednostki bojowe, bo te mogły przecież dysponować obroną przeciwlotniczą. Mieli więc, aż do chwili kiedy ja, lecąc B-26, załatwię Bonny, ostrzeliwać przynajmniej samochody ciężarowe jednostek

zaopatrzeniowych. Bonnelowi stwarzało to okazję do zapoznania się z właściwościami nawigacji nad afrykańskim buszem, realizowanej głównie tylko przy pomocy czucia i zegarka.

Znajdowaliśmy się wtedy, na początku sierpnia 1967, w środku pory deszczowej. Ekspedycja przeciw Bonny zaczęła się więc przy złych prognozach. W takiej zafajdanej pogodzie, kiedy praktycznie nic nie było widać, nie można było także prowadzić nawigacji wizualnej. Aby znaleźć obiekt przeznaczony do zbombardowania musiałem kierować się wyłącznie obliczeniami i zegarkiem. Precyzji trzeba było szukać gdzie indziej. Cały rejon wybrzeża, około sto kilometrów w głąb lądu, był pokryty grubym, szarym dywanem chmur. Zamieszkały przez Ibo obszar miejski leżał tak blisko atakowanych instalacji przemysłowych, że obawiałem się, czy w czasie bombardowania nie wyrządę więcej szkody przyjaciołom niż wrogom.

Ponownie zdeponowałem w Port Harcourt ładunek bomb, a zaraz potem polecałem do Bonny i obłożylem zbiorniki dwoma rzędami stufuntówek. Zaraz potem powrót do Port Harcourt po nowy ładunek i znowu zrzut przez warstwę chmur. Czysta rutynowa robota. Nigeryjska obrona przeciwlotnicza też strzelała przez chmury – Panu Bogu w okno. Tu i ówdzie na tle szarzyzny chmur widać było czerniące kałuże: czyżbym rzeczywiście trafił w te zbiorniki ropy? Wróciłem do Enugu, nie odczuwając z wykonanej roboty żadnej satysfakcji. Nie miałem żadnej pewności, czy w ogóle osiągnąłem jakiś sukces. W stolicy żadnych informacji o efektach bombardowania nie mieli również. Trafiłem czy nie? Mam tę zabawę kontynuować, czy zawiesić ją na kołku?

Spytałem o radę Ojukwu. Był zdania, że na razie udzielona lekcja powinna wystarczyć. Teraz towarzystwa naftowe z pewnością zadbają, aby ich urządzenia zostawić w spokoju. Innymi słowy: zaczną znów regularnie płacić. Przecież nie tylko pieniądze, ropa też nie śmierdzi.

Doszedłem do wniosku, że moją eskadrę należy przeformować. Jean Bonnel dawał już sobie znakomicie radę z B-26, mogłem mu ten samolot powierzyć bez najmniejszych zastrzeżeń. Przydzieliłem mu też tę załogę, którą miałem wyszkoloną najlepiej, czyli kwartet Cady-Freddy-Peter-Ono.

Od tej chwili mogliśmy się operacjami bombardowania i atakowania nieprzyjaciela z lotu koszącego dzielić. Kiedy on leciał na B-26, ja powoziłem DC-3 lub Dove. Skutecznie wspierali nas w tych zadaniach wyszkoleni przez instruktora z Sud-Aviation biafrańscy piloci śmigłowców Alouette. Opanowali je po mistrzowsku.

Nigeryjczycy swoich odrzutowców MiG-17 wciąż jeszcze nie otrzymali. Ich sowieckim dostawcom nie spieszyło się; prawdopodobnie czekali na spełnienie przez Lagos postawionych politycznych warunków. Z tego mogliśmy się tylko cieszyć, bo w ten sposób przewaga w powietrzu była po naszej stronie. Gdyby tylko nie ten uciążliwy deszcz...

W tej pierwszej fazie wojny w Biafrze wielu ludzi Ojukwu było skłonnych wierzyć, że sprawy układają się dla nich dobrze, większość oddziałów nigeryjskich agresorów została przecież odparta. Ale oddziały z Lagos zaczęły się za poniesione porażki mścić dokonując bestialskich morderstw na nieszczęsnej ludności Ibo; znajdowano często straszliwie zmasakrowane zwłoki cywili.

W tym czasie dotarł do Biafry nasz drugi B-26, oczywiście nieuzbrojony. Amerykański pilot został przez dostawców – Pierre'a Folloreya i jego rodezyjskiego kumpla – zaangażowany tylko dla dokonania tej jednej dostawy i natychmiast wrócił do domu. Dostarczony B-26 był pięknym płatowcem, znacznie od mojego rekina młodszym; jego oryginalny oszkloną nos nie był zeszpecony osłoną wyklepaną z aluminium. Z tego samolotu przedni strzelec nie musiał strzelać na ślepo, co było koniecznością na moim B-26. Niestety, mimo wielokrotnego przeszukania nowego bombowca nie znalazłem w nim ani jednej części zapasowej, nawet jednej zapasowej świecy! Ponownie ujawnił się problem uzbrojenia nowego płatowca – i zapasów części zamiennych. Był on teraz szczególnie ostry, gdyż dwa samoloty potrzebują większego zapasu części niż jeden. Cuda dokonywane przez naszych mechaników też w końcu miały swoje granice. Gdyby jeszcze okazało się, że wojna potrwa dłużej, liczyć się trzeba było i z potrzebą starań o wymienne silniki.

Nie chciałem, aby dostawcą tych części zamiennych był Pierre Follorey, bo straciłem dla niego cały szacunek. Zachował się wobec mnie

haniebnie. A było to tak.

Pewnego dnia w końcu lipca wylądował w Enugu DC-4 należący do jednego z Rodezyjczyków z otoczenia Pierre'a Folloreya. Wysiadł z niego jego brat, Jacques, owe słynne zero. Otrzymał list Pierre'a, w którym prosił mnie, abym dla Jacquesa znalazły jakąś robotę, dzięki której on sam zostałby uwolniony od obecności swego kochanego brata. Sławna francuska restauracja w Luandzie splajtowała Po pierwsze dlatego, że w jej kuchni używano do gotowania masła, podczas gdy Portugalczycy i Angołańczycy używali tylko oleju z oliwek, a tego zakuty łeb Jacquesa nie przyjmował do wiadomości. Po drugie, humory braciszka stopniowo wyczerpały nerwową wytrzymałość gości. I wreszcie po trzecie, żona Jacquesa nienasycona nimfomanka, ciągle wywoływała awantury. Teraz z Jacquesem jej nie było, bo pewnego dnia spakowała swoje walizki i w towarzystwie wprawdzie starego, ale bogatego właściciela kilku statków wróciła do Paryża.

Co miałem zrobić w Enugu z facetem, który się do niczego nie nadawał? Załatwiałem mu ciepłą posadę w zarządzie portu lotniczego. Ale już na drugi dzień po przyjeździe ujawnił on Jeanowi Bonnelowi prawdziwy cel swej misji: przybył tu, aby mnie nadzorować! Brat jego, Pierre, żywił podejrzenie, że za jego plecami robię interesy – jak w Katandze, dodawał! I ten kretyn Jacques wyobrażał sobie, że Jean Bonnel będzie go w brudnej intrydze, mającej na celu skompromitowanie mnie w oczach Ojukwu, wspierać. Jean oczywiście posłał faceta do diabła i całą sprawę mi opowiedział. Nie było na co czekać. Gdy tylko nadarzyła się okazja w postaci ponownego przylotu rodezyjskiego pilota z dostawą amunicji odesłałem mistrza intragi do jego nielojalnego brata.

Aby zdobyć moje części zapasowe, musiałem raz jeszcze polecieć do Paryża. Odszukałem Ojukwu.

– Panie pułkowniku, znów muszę polecieć do Europy. – powiedziałem.
– Brakuje nam pewnych części do samolotów, niezbędnych dla zapewnienia nieprzerwanej ich gotowości do działań. Jeśli idzie o mnie, to mogę spokojnie wyjechać, bo Bonnel i przeszkoleni przeze mnie biafrańscy piloci stanowią zespół zdolny, pod moją nieobecność,

przeprowadzić bombardowania wszystkich wskazanych celów. W tym czasie mechanicy będą mieć też czas zabudować na naszym nowym B-26 wyrzutnie rakietowe i elektryczne urządzenia kontrolne.

Pułkownik się zgodził. Kazał wystawić dla mnie list kredytowy adresowany na zarządzający biafrańskimi pieniędzmi bank w Szwajcarii. Odleciałem w końcu sierpnia, ale przedtem jeszcze zdążyłem wypróbować kilka bomb napalmowych komendanta biafrańskich sił powietrznych. Zostały wyrzucone przez otwarte drzwi Dove w okolicy miasta Benin. Wielkich szkód to one nie wyrządziły, ale dla młodego, zakochanego w chemii kapitana, który wyprodukował je na podwórku własnego domu, najważniejsze było, że zadziałały! Cieszył się z tego jak dziecko.

Biafrańscy historycy

Mojej podróży do Paryża przyświecały w istocie dwa cele: jeden został przedłożony Ojukwu – natomiast o drugim, sporze z Pierre'em Folloreyem, nie mówiłem oczywiście nikomu.

Dręczył mnie niepokój. Z mojego banku w Szwajcarii wciąż nie miałem meldunku, że nastąpił do niego przelew miliona nowych franków, który byli mi winni Follorey i Grosbras z ostatniego czeku Czombégo. Musiałem w tej sprawie interweniować osobiście i facetom dobrać się do skóry, lecz o tym wolałem pułkownikowi Ojukwu nie wspominać.

Moi przyjaciele, gdy ich wreszcie spotkałem, zapewnili mnie oczywiście, że są niewinni jak nowo narodzone baranki. Przecież również oni nie zainkasowali z tego sławnego, wystawionego na 2,5 miliona, czeku jeszcze ani centima. Bank nie mógł dokonać wypłaty, bo Czombé zablokował konto. Postępowanie w sprawie zniesienia blokady jest w toku, trzeba jednak czekać, aż przywołani na pomoc prawnicy i finansisci potrafią zmusić opornego dłużnika do płacenia.

Czombé był rzeczywiście twardym orzechem do zgryzienia. Nawet w ciągu prawie półtora roku, kiedy piastował funkcję premiera centralnego rządu w Kinshasie, nie uczynił nic, aby zapłacić długi. A ja, głupi, wciąż

pamiętałem słowa, jakie skierował do mnie w Teixeira de Souza w dniach kleski Katangi:

– Zobacz pan, jeszcze wrócę do władzy. Wtedy przywołam pana znów... Będzie pan kierować liniami lotniczymi Air Katanga!

Zapomniane obietnice, jak wiele innych! Do ponownej służby u Czombégo wstąpił tylko jeden jedyny mój polski pilot, Bucik. (Niestety, biedak zginął niewiele później w katastrofie lotniczej).

Krótko mówiąc, z tego co się dowiedziałem, mądrzejszy się nie stałem. Ale jakie miałem możliwości weryfikacji prawdziwości otrzymywanych informacji? W rzeczywistości żadne. A uczucie, że moi przyjaciele – których, z braku innych możliwości, musiałem obdarzać zaufaniem – robią mnie w konia, nie opuszczało mnie ani przez chwilę. Udowodnienie tego było jednak bardzo trudne. Świadectwa nielojalności musiałbym zbierać w najróżniejszych miejscach wśród ludzi wiedzących to i owo o manipulacjach duetu Follorey-Grosbras. Wymagało to czasu.

A przecież musiałem wykonać zlecone mi przez Ojukwu zadanie. Początkowo wszystko szło jak z pątka. Części zamienne i zapasowe silniki załatwiałem w cztery dni i bez zwłoki wyekspediowałem je przez Lizbonę, korzystając z pośrednictwa tamtejszego przyjaciela Pierre'a Folloreya, do Enugu.

Ponieważ byłem już w Europie i po załatwieniu spraw służbowych oraz bytności w domu u Giseli i syna miałem w dyspozycji jeszcze trochę czasu, postanowiłem podjąć trud poprawienia zaopatrzeniowej sytuacji Biafry. Odkryłem przy tym zadziwiające rzeczy.

W Paryżu i Zuryczu dosłownie aż się roiło od młodych, eleganckich Biafrańczyków przysłanych tu w różnych oficjalnych misjach. Polegały one głównie na zakupywaniu, na rachunek kraju, najróżniejszych materiałów. Ludzie ci byli początkowo klientami małych hotelików w Dzielnicy Łacińskiej, szybko jednak, bo najczęściej po tygodniu, znajdowali drogę do najdroższych hoteli – w Paryżu były to „Meurice”, „George V” i „Grillon”, zaś w Zuryczu „Baur au Lac” – oraz do najbardziej ekskluzywnych nocnych lokali i barów, w których spędzali czas w otoczeniu przepięknych, uwodzicielskich damulek. Z niektórymi z tych

reprezentantów Biafry spędziłem kilka bardzo miłych wieczorów; bez zmruczenia powieki płacili rachunki opiewające na tysiące nowych franków – a potem cały następny *dzień* spędzali w swych apartamentach w objęciach chwilowych zdobyczy.

Jestem daleki od tego, aby udawać chodzącą cnotę. W życiu trzeba mieć trochę przyjemności. Ale nie wolno zapominać o obowiązkach i powierzonej sobie robocie. Patrząc więc na tych czarnych playboyów myślałem o ich rodakach, którzy z podziwu godnym patriotycznym samozaparciem walczyli w buszu...

Owi, poznani przeze mnie próżniacy w oficjalnej delegacji, mieli swoje biuro w Paryżu, w domu nr 33 przy Rue Galilée. Kiedyś tam zaszedłem. Tabliczka u wejścia nosiła napis Biafran Historical Research Institute! Czyżbym się mylił? A więc nie byli to ludzie oddani uciechom życia, lecz historycy prowadzący w pocie czoło w Paryżu studia nad dziejami swego kraju?

Na podjeździe stały rzędem piękne samochody: Jaguary, Porsche, Triumphy. Te błyszczące chromem sportowe wozy należały do zapracowanych historyków. Ciekawe, jakie materiały, prócz tych luksusowych pojazdów, kupowali jeszcze dla swego kraju? Kilka samochodów ciężarowych, pewną ilość wybrakowanych pistoletów maszynowych, butów wojskowych i plecaków – dla żołnierzy, którzy najczęściej chodzili boso a najcięższe nawet ładunki woleli dźwigać na głowie! Później doszło do mnie, że historycy mieli też udział w pralniach i przedsiębiorstwach taksówkowych. Ci młodzi ludzie, daleko od ojczyzny, wyraźnie myśleli o zabezpieczeniu sobie przyszłości...

Widziałem w moim życiu wielu drani, ale ci budzili we mnie szczególny wstret. Wygłaszały patriotyczne przemowy, tak wzruszając słuchaczy, że ci otwierali przed nimi swe portfele – a następnie urządzali sobie, za uzyskane pieniądze, fikołki z laleczkami w łóżku. Były to koszty uzysku, obciążające konto czarnego państwa. Imponujące cuda miały też miejsce na rachunkach za materiały zakupywane dla Biafry. Używany samochód GMC, nabity za dwieście dolarów, sprzedawany był państwu za dwa tysiące – państwu tak przez tych drani bronionym żarliwą elokwencją!

Opowiedziałem o swych odkryciach Pierre'owi Folloreyowi. I oto nagle, po jego zaskoczonej minie, zorientowałem się, że był on najgłębiej przekonany, iż jestem z tymi rabusiami w zmowie! Wydedukował, że skoro znalazłem się w najbliższym otoczeniu i w łaskach Ojukwu, muszę mieć też coś wspólnego z doborem ludzi na te zakupowe delegacje. Nie mogę powiedzieć, aby po wyjaśnieniu tego nieporozumienia nastąpiło między nami pełne pojednanie, ale w końcu – zaufanie za zaufanie – zdradził mi, że nie najlepsze funkcjonowanie utworzonej przez niego Organizacji dla zaopatrywania Biafry jest następstwem (jak powiedział, nieuczciwej) konkurencji angielskiej firmy Armtac. Dokonała ona majstersztyku, zapewniając sobie zamówienia na dostawy od obu stron, Nigeryjczyków i Biafrańczyków! Zrozumiałem w tym momencie, dlaczego tak często dostarczana była amunicja, niepasująca do broni Biafrańczyków. To były odpady zwracane przez Nigeryjczyków ! Przypomniałem sobie, jak pewnego razu kierownik arsenału w Enugu poinformował mnie, że dostarczono mu trzy działa przeciwpancerne kaliber 37 zamiast bazook, dla których miał zgromadzony na składzie znaczący zapas rakiet; miał nadzieję, że granaty właściwego kalibru dla tych działek przeciwpancernych kiedyś nadejdą – choć nikt ich nie zamawiał.

Dodać jeszcze trzeba, że firma Armtac uprawiała też gierkę według formuły „kto da więcej” – czyli sprzedawała temu, kto zaoferował wyższą cenę. Tu posuwali się tak daleko, że budziło to wstręt nawet u Pierre'a Folloreya.

Nie byłem nigdy ani kaznodzieją, ani moralizatorem. Teraz jednak zadawałem sobie pytanie jak ma wyglądać przedłożone Ojukwu sprawozdanie z powierzonego mi zadania. Czy wstręt do donosicielstwa ma mi zamknąć usta? Myślałem o dzielnym *Mister Willym*, który w swoim skórzanym fartuchu, zupełnie jak ów kowal w mojej rodzinnej wiosce w Polsce, w Bobrowie, zwinnie i żwawo wytwarzał nasze bomby. Przed oczami stawała mi zatroskana, naznaczona zmęczeniem, ale pełna życzliwości twarz Ojukwu, człowieka, który poświęcił się, aby uratować swój naród od groźby ludobójstwa.

Nie byłem też nigdy ideologicznym myślicielem. Wojna to nie jest sprawa uczuć. Ale wojny bywają różne. Mimo zewnętrznego podobieństwa wojna w Katandze była jednak czymś innym niż wojna w Biafrze. I mimo zewnętrznego podobieństwa tu, w Biafrze, nie byłem takim samym najemnikiem jak w Katandze. Nie byłem w stanie zapomnieć dzielnych chłopców Ibo, moich towarzyszy broni, którzy dostrzegali we mnie... białego, nie próbującego odnieść korzyść z naszego nieszczęścia... i... białego, który nadstawał za nas skórę... Słowa te słyszałem od nich wiele razy...

Wróciłem do Enugu. Stałem na biafrańskiej ziemi nie dłużej niż dziesięć minut ,gdy ujrzałem lądujący, pilotowany przez Cady'ego DC-3. Przyleciał z około dwudziestu rannymi. Na lotnisku stały w pogotowiu dwie sanitarki, aby natychmiast zabrać ich do szpitala. Moja przesyłka z materiałami i częściami zamiennymi dla drugiego B-26 dotarła tu już przed paru dniami. Niemiecki mechanik i Ono zabudowali w samolocie wyrzutnię rakiet i elektryczne przewody zapłonu. Wkrótce miały zostać uruchomione karabiny maszynowe na skrzydłach.

Wieczorem poszedłem do Ojukwu. Podziękował mi za szybki powrót i za jakość broni. Następnie zainteresował się innymi dostawami, które, z niejasnych dla niego przyczyn, kazały na siebie czekać. Zdecydowałem, że nie mogę milczeć. Opowiedziałem mu, z czym zetknąłem się w Paryżu i w Zuryczu (pomijając jednak pewne, nazwijmy je prywatne, aspekty sposobu załatwiania zakupów przez biafrańskich wysłanników).

Wzdychając głęboko powiedział:

– *Mister Brown, wszystko to są sprawy, o których wiem. Niestety, nic nie mogę zmienić. Szukający uciech młodzi ludzie, z którymi zetknął się pan w Paryżu i Zuryczu – innych mógłby pan znaleźć w Londynie i Nowym Jorku – to są synowie, szwagrowie, kuzyni i inni krewni kilku naczelników plemiennych. Plemiona ich są mi bardzo potrzebne. Aby zyskać sobie przychylność ich przywódców muszę, proszę mnie zrozumieć, muszę zapewniać im tłuste beneficia! Na szkodę moich Ibo, moich rzeczywistych wojowników... Ale dzięki temu otrzymuję do rąk jakąś broń i do ust jakieś jedzenie... Bowiem plemiona, o których mówimy, są jedynymi, które*

produkuję żywność...

– Teraz rozumiem pana lepiej, panie pułkowniku – powiedziałem – ale mimo to chciałbym przedstawić pewną propozycję. Z dotychczasową partyzantką trzeba skończyć! Należy utworzyć centralną wojskową komisję zaopatrzeniową. Jeśli zostanie ona utworzona z wybranych przez pana lub państka zastępcę kompetentnych fachowców, możliwym będzie opracowywanie racjonalnego programu zakupów. Tą trochę biurokratyczną metodą państcy nietykalni emisariusze zostaną nieco zorganizowani. Będą dostawali precyzyjne zamówienia, skończy się ich niekompetentna samowola... Nie odbierze to im dotychczasowych możliwości uzyskiwania profitów, ale przynajmniej nie będą mogli słać nam nieużytecznych bubli!

– Ma pan rację – rzekł Ojukwu. – Natychmiast zleczę szefowi sztabu, aby razem z prezesem banku w Enugu utworzył taką komisję. Proszę pana, *Mister Brown*, aby również i pan zgodził się być jej członkiem jako doradca do spraw lotniczych. Zgoda?

Zgodziłem się. Choć jednak komisję utworzono, to nigdy nie pracowała w sposób zadowalający. Na tych, co się tuczyli kosztem skarbu państwa, kajdanek nałożyć się nie dało, sam Ojukwu też nie odważył się sięgnąć do drakońskich środków dyscyplinujących. Wszystko pozostało po staremu, historycy nabijali kabzy i słali do ojczyzny rzeczy nikomu nie potrzebne. Jeden taki płomienny mówca polecał do USA z serią wykładów, przy okazji których organizowano zbiórki pieniędzy. Na pomoc Biafrze zebrano setki tysięcy dolarów. Ani jeden do niej nie dotarł.

Po czterech miesiącach mojej służby w Biafrze doszedłem do przekonania, że ten mały kraj bez militarnej pomocy z zagranicy nie ma najmniejszej szansy na powstrzymanie naporu wielkiej Nigerii. Na utworzenie dostatecznie licznej kadry dowódczej dla coraz większej armii ochotników – wciąż napływali tłumnie – brakowało dostatecznej liczby biafrańskich oficerów. Utwierdziłem się też w przekonaniu, że dla wojny prowadzonej w buszu praktycznie nie są konieczne samoloty szturmowe, wystarcza kilka bombowców do niszczenia baz i punktów węzłowych. W wojnie tej najważniejsza jest dobrze uzbrojona piechota, zdolna do

integrowania działań grup partyzanckich i zapewniania im stosownej logistyki. (Wydaje się, że takie doświadczenie zdobyli też Amerykanie w Wietnamie).

Wynikami swych przemyśleń podzieliłem się z Ojukwu. Wyciągnął z nich wniosek, że wykonanie przeze mnie wielkiej liczby operacji bombowych, które przyniosły efekty raczej śmieszne, znużyło mnie psychicznie. Odczytał moje słowa jako pragnienie powrotu do Europy, aby tam na rzecz Biafry rozwiązywać tylko problemy zaopatrzeniowe i związane z ewentualnym werbunkiem najemników. Tymczasem dla mnie perspektywa codziennych kontaktów z chłopczykami z Biafran Historical Research Institute wcale nie była miła. Jeśli już miałbym się zajmować dostawami, wolałbym mieć wolną rękę – oczywiście pod warunkiem przestrzegania życzeń komisji.

Był ponadto problem nigeryjskiego niszczyciela. Kontynuował on blokadę Port Harcourt; do portu nie docierały już żadne statki z zaopatrzeniem. Aby przełamać utworzoną przez okręt blokadę jeden z niezliczonych pełnomocników zakupowych – w Paryżu, czy Zurychu, nie wiem – zlecił firmie Armtac dostarczenie do Biafry trzech szybkich kutrów torpedowych. Brytyjska firma pieniadze zainkasowała – ale na temat wypłynięcia tych jednostek z Lizbony brak było jakichkolwiek meldunków. (Nigdy nie dotarły do Biafry! Jeszcze w sześć miesięcy później wciąż stały na kotwicy w Porto, bo eksperci uznawali, że nie osiągnęły one zdolności do operowania na pełnym morzu! Ponieważ sprawa nie dotyczyła lotnictwa komisja nie zgodziła się, aby mnie właśnie powierzyć wyjaśnienie sprawy. Tak jakby lepiej do tego celu nadawali się historycy, którym do zawdzięczenia były kontakty z firmą Armtac! Ten ponury szwindel kosztował biafrańskie państwo drobiazg – milion dolarów!).

Zdecydowałem, że wracam do Paryża. Moim następcą na stanowisku szefa sił powietrznych Biafry został Jean Bonnel. W tym czasie na frontach nastąpiła stabilizacja. Cisza ta była dla mnie niepokojąca, ale wyczerpany napięciami ostatnich pięciu miesięcy Ojukwu nie objawiał niepokoju; wciąż wierzył, że nawet mimo morskiej blokady, może tę wojnę wygrać. Był zdania, że sztab jego wykorzysta czas spokoju na metodyczną

reorganizację armii. Prosił mnie, w związku z tym, abym jednak w służbie Biafry pozostał. Przyrzekłem, że gdyby sytuacja miała się znów pogorszyć, natychmiast powróćę. Na razie będę pomagać w dostawach sprzętu wojskowego. Rzeczywiście to czynię.

Gdy znowu znalazłem się w Paryżu, moja żona Gisela podzieliła się ze mną zasłyszaną plotką: do przyjaciół jej dotarło, że sławny czek Czombégo został jednak zrealizowany! Gdy kiedyś spotkała Folloreya i Grosbrasa, spytała ich o to otwarcie. Otrzymana odpowiedź była wymijająca. Postanowiłem wobec tego przepytać Pierre'a Folloreya osobiście. Potwierdził, że istotnie wypłacona została jedna piąta wartości czeku i zapewnił, że natychmiast po rozliczeniu wszystkich długów wypłaci mi mój udział. Dokonał tego w następnym miesiącu, ale przy pomocy kroplomierza...

W październiku spotkałem w Paryżu Jeana Bonnela. Był chory, musiał się poddać w Europie leczeniu.

– Powiedz mi – spytałem go – kto wobec tego dba teraz o samoloty?

– No, cóż – odparł. – Twój rekin jest obecnie w remoncie, a na drugim B-26 lata pilot kubański, przybyły w ubiegłym tygodniu. Na innych samolotach doskonale sobie dają radę sami Biafrańczycy.

– Pięknie. A poza tym co tam słyszać nowego?

– Czy dotarło do ciebie, że zginął Langhiaume?

Przeraziłem się. Langhiaume był wybitnym pilotem, byłym kapitanem Air France. Nie wiedziałem, że był w Biafrze. Bonnel opowiedział mi całą historię.

– Ktoś zachęcił Langhiaume'a, żeby przetransportował do Biafry większy ładunek czeskiej broni. Wyczarterowano dla tej roboty stary samolot Constellation.

Do Enugu przyleciał nocą, przy pełni księżyca. W jego świetle odnalazł pas lotniska i zaczął podchodzić do lądowania. Czuwająca na lotnisku obsługa przeciwlotniczych karabinów maszynowych natychmiast skierowała na niego swą broń i otworzyła ogień. Gdy Langhiaume ujrzał otaczające go pociski smugowe, zwiększył obroty silników, przerwał podejście i nabrął wysokości. Dopiero wtedy zdał sobie sprawę z

popełnionego błędu: będąc święcie przekonanym, że jest w kraju dzikusów, nie uważał za konieczne zameldować przylotu wieży kontroli lotów.

– Dopiero po tej refleksji nawiązał łączność z kontrolerami na wieży, którzy dali mu zgodę na lądowanie i uciszyli obronę przeciwlotniczą. Uff! Po lądowaniu okazało się, że samolot poważnie ucierpiał, ale na szczęście ludziom ani ładunkowi nic się nie stało. Trzeba jednak było być Langhiaumem, żeby umieć wylądować na samolocie podziurawionymi jak sito! Problem jednak – ze zrozumiałych względów – stanowiła w tej sytuacji zdatność samolotu do odlotu.

– W czasie, kiedy niemiecki mechanik i Ono naprawiali Constellation Langhiaume'a, trochę sobie z nim pogadałem. W tym czasie przyszedł na lotnisko, rzekomo w sprawie organizacji kilku następnych transportów broni, *Mister Oppenheimer*.

(Oppenheimer był jednym z najstarszych przyjaciół Ojukwu. Znali się jeszcze na długo przed secesją Biafry. *Mister Oppenheimer* był prezydentem i generalnym dyrektorem poważnego przedsiębiorstwa z siedzibą w Madrycie, bardzo dostojnym człowiekiem. Pułkownikowi Ojukwu, gdy ten zdecydował się zerwać więzy z Nigerią, to on właśnie ułatwił nawiązanie pierwszych kontaktów z europejskimi dostawcami zaopatrzenia dla Biafry. Ja sam spotkałem go wiele razy w Paryżu, Lizbonie i Enugu. Grał, bardzo dyskretnie, rolę szarej eminentacji).

– Po upływie tygodnia Langhiaume nudził już się dokumentnie. Kilkakrotnie zgłosił się na pilota DC-3 wykonującego loty transportowe. Pewnego dnia komendant biafrańskich sił powietrznych – wiesz o kim mówię, o tym smarkaczu, który produkował bomby napalmowe – zaczął go namawiać, aby z pokładu Fokkera Friendshipa zrzucił kilku wybuchowych doniczek na Lagos. Pamiętasz chyba ten samolot-cacko, które zostało odebrane liniom Nigerian Airways? Próbowałeś go nawet w powietrzu, ale brakowało w nim płynu hydraulicznego. (Ten bezcenny płyn dostarczyli później Rodezyjczycy). Langhiaume odparł, że jest pilotem transportowym, a nie bombowym. „Eee, pan żartuje” powiedział ze śmiechem Oppenheimer. „No dobrze, niech więc pan poleci ze mną,

zobaczy pan, czy żartuję” odparł Langhiaume. Wszyscy sądzili, że idzie o żart – instruktorzy z Sud Aviation i ich mechanicy powiedzieli nawet swym czarnoskórym przyjaciółkom, że jeśli chcą się zabawić, mogą wziąć udział w nadarzającej się właśnie okazji, spacerowym locie w luksusowym samolocie. Wszyscy wsiedli! Ja, na swoje szczęście, odmówiłem. Powiedziałem sobie, że ten spacerowy lot z bombami Willy’ego i napalmem na pokładzie, potem jak wszyscy wcześniej obficie raczyli się piwem, jest pozbawiony sensu. Poza tym miałem tego dnia w planie dwa loty operacyjne przeciw Onitsha. Gdy pomysł lotu nad Lagos dotarł do biafrańskiego komendanta, potraktował sprawę niezwykle poważnie. Ojukwu był wściekły, gdyż dowiedział się właśnie o dokonanej przez Nigeryjczyków rzezi mieszkańców pewnej dużej wioski Ibo. Pałał żądzą zemsty, a bezpośredni atak na stolicę mógł być do tego dobrym środkiem. Pomyśl, atak na Lagos i zgromadzone wokół niego baterie artylerii przeciwlotniczej ! Friendshipem pełnym rozbawionego towarzystwa! Atak prowadzony – bo tak postanowili – nocą!

– Nigdy nie wrócili. Nigeryjska prasa twierdziła, że samolot został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą. Sądę jednak, że bardziej prawdopodobna jest eksplozja w powietrzu. Następnego ranka wystartowaliśmy na poszukiwanie zaginionego samolotu i szczątki jego znalezliśmy rozrzucone na obszarze wielu kilometrów; były i takie, które pływały w morzu w odległości dziesięciu kilometrów od Lagos. Jest to przecież najlepszy dowód, że musiała mieć miejsce eksplozja na pokładzie. Jakiś idiota musiał manipulować przy bombach Willy’ego. A wiesz przecież, jakiej one wymagają ostrożności... Krótko mówiąc, nikt katastrofy nie przeżył...

Razem z Langhiaumem zginął także Oppenheimer, szara eminencja Ojukwu. Dla przyszłości Biafry była to wielka strata.

Wojna zaczęła się od nowa. Dla Biafrańczyków miała ona teraz coraz gorszy przebieg. Nigeryjskie kolumny napierały z wszystkich stron. Ojukwu przysłał mi rozpaczliwy telegram: *Niech pan uwolni mnie od niszczyciela!* Zaproponowałem nabycie samolotu torpedowego. Odpowiedź wysokiej komisji zakupów brzmiała: *Nie! Sprawę załatwią*

szybkie kutry torpedowe, które nadążą lada chwila. Rozkaz plus kontrrozkaz równa się bałagan. Nie kiwnałem więc palcem w bucie.

Gdy rząd w Enugu zmęczył się czekaniem na sławne szybkie łodzie torpedowe

– nie wiedzieli jeszcze, że przyczyną zwłoki w dostawie była ich niezdatność do operowania na pełnym morzu! Ojukwu przysłał mi drugie polecenie: Proszę ustalić koszt nabycia samolotu torpedowego.

Samolotem takim można było przelecieć do Afryki, tak jak poprzednio, tylko bez uzbrojenia. O torpedy należało więc postarać się w kraju innym niż ten, gdzie kupiono samolot. Były nim Włochy. Gdy już wszystko wydawało się załatwione komisja zakupów stwierdziła, że samolot jest za drogi. Stopniowo zacząłem tracić nerwy: ci faceci sami nie wiedzieli, czego chcą, ale chcieli mieć to natychmiast!

Spotkałem kiedyś przypadkowo byłego oficera francuskiej marynarki wojennej. Opowiedział mi o działaniach wojskowych pletwonurków, ludzi-żab. Eureka! Spytałem go ostrożnie, czy byłby w stanie zorganizować zespół takich podwodnych saperów. Odpowiedział, że czterech to ma zawsze pod ręką, przebywają właśnie na lądzie.

Tak zaczęła się kolejna zwariowana historia. Wyposażenie pletwonurków - kombinezony, hełmy, butle z powietrzem, zegarki, podwodna broń – kosztowało blisko dwa miliony (starych) franków. Do tego dochodziła konieczność kupna sprężarki do napełniania butli. Komisja zakupów – zaczynałem sobie pluć w brodę, przypominając sobie, że powstała z mojej inicjatywy! — dokonała szczegółowej analizy kosztorysu. Dlaczego nie uwzględniono w nim min magnetycznych? Wyjaśniłem, że gdzie je zdobyć wiedzą ludzie-żaby. Nie! – odpowiadała komisja, my musimy kupić wszystko razem. (Innymi słowy: zamówienie zostało zarezerwowane dla któregoś z pełnomocników komisji...).

Wyruszyłem z moimi ludźmi-żabami w podróż do Biafry. W Lizbonie utknęliśmy. Jeden z członków komisji był tak zaabsorbowany studiami historycznymi, że zapomniał gdzieś pieniądze przeznaczone na naszą podróż! Nie było już, niestety, możliwości skorzystania z pomocy Oppenheimera, nie było wiadomo, kto ma załatwić przekaz do Lizbony.

Szarpiące nerwy czekanie w Portugalii. Moich, tak starannie dobranych sabotażystów nigeryjskiej floty musiałem – dla stworzenia im możliwości wypróbowania aparatów do nurkowania – wypożyczyć jako personel do prowadzenia studiów podwodnej flory i fauny w jednej z portugalskich zatok. Pieniądze na podróż wpłynęły dopiero po dwu tygodniach. Z trudem ich wystarczyło, bo w tym czasie wzrosły przecież koszty pobytu w hotelu.

Gdy wreszcie dobiliśmy wraz z czterema płetwonurkami do Port Harcourt, okazało się, że na miejscu nie ma żadnych min magnetycznych!

Znów więc trzeba było zwrócić się do pomysłowości *Mister Willy’ego*. Płetwonurkowie wyjaśnili mu co potrzebują: wodoszczelnych ładunków wybuchowych, które można by przymocowywać do pancernego poszycia okrętu, i zapalników aktywizowanych przez przełamanie. Tym razem jednak biedny mistrz pirotechniki daremnie sobie łamał głowę. Takich cudów dokonać nie umiał. Zaproponował jednak inne rozwiązanie: tratwę naładowaną jego piekielnymi doniczkami. Płetwonurkowie mieliby ją cichaczem podholować do szatańskiego niszczyciela a następnie, po odpłynięciu na bezpieczną odległość, zdetonować klasycznym sposobem.

Zaproponowany trik został wypróbowany w noc ciemną jak oko wykol. Lecz „Nigeria” nie stała w miejscu, stale zmieniała pozycję. Płetwonurkowie, holując tratwę, starali się płynąć jej śladem. Gdy wreszcie doszli do wniosku, że tratwa znajduje się we właściwej odległości od okrętu, zapalili lont, pchnęli tratwę w stronę celu, wskoczyli do przygotowanych ewakuacyjnych pontonów i energicznie wiosłując szybko się oddalili. Mieli szczęście. Tratwa eksplodowała – niestety nie uszkadzając okrętu. Wybuch wywołał natomiast reakcję załogi, która otworzyła ogień z wszystkich luf. Jeden z dwu pontonów został przedziurawiony; dwu znajdujących się w nim ludzi musiało się ratować pływaniem do lądu o własnych siłach. Gdyby kapitanowi „Nigerii” przyszło do głowy puścić się za płetwonurkami w pościg, nigdy bym ich już nie zobaczył na oczy.

A więc, znów się nie udało. Za to teraz dowódca niszczyciela stał się

wyjątkowo ostrożny. Zbliżenie do okrętu stało się niemożliwe. Bo niby jak?

Moi pletwonurkowie znów tkwili na suchym lądzie – aż wreszcie mieli dość czekania na skuteczne rozwiązanie problemu. Wrócili do Paryża. Blokada Port Harcourt trwała dalej.

W najbliższych miesiącach Biafrańczycy, mimo działającego z Abidżanu mostu powietrznego – z organizacją jego nie miałem nic wspólnego – nie mieli już co dać jeść swoim dzieciom. Nigeryjczycy otrzymali czeskie samoloty L-29, pilotowane przez Egipcjan; one to rozstrzygnęły ostatecznie wynik biafrańskiej wojny Masy świetnie uzbrojonych nigeryjskich oddziałów dosłownie zalały bogatą prowincję wschodnią, zrujnowaną nieprzemyślanymi, oszukańczymi zakupami sprzętu wojennego i zdradzoną. W tym samym czasie towarzystwa naftowe dogadały się z rządem nigeryjskim, powtarzając podobny, znamy mi z niedawnej przeszłości, manewr firm wydobywających w Katandze miedź.

Padły Onitsha, a następnie Enugu.

O losach mojego rekina dowiedziałem się z artykułu w „Sunday Times”. Nigeryjski korespondent gazety, Norman Kirkham, donosił, że na dopiero co zdobytym lotnisku w Enugu miał okazję zobaczyć jeden z używanych przez biafrańskie siły powietrzne saunolotów B-26.

...Nos tego dwusilnikowego samolotu był ozdobiony wymalowaną na nim biało-czerwoną paszczą rekina z rzędami zębów. Istnieje przekonanie, że bombowiec ten służył polskiemu lotnikowi, „Kamikaze” Brownowi; wśród zwerbowanych przez rebeliantów najemników Brown zyskał sławę swymi atakami na pozycje wojsk federalnych (nigeryjskich)...

Dla Biafrańczyków był to koniec.

Czy był to koniec i dla mnie? Jeśli idzie o Afrykę, tak. Gdy kończyła się wojna w Biafrze miałem pięćdziesiąt dwa lata. Przez trzydzieści dwa lata toczyłem życie pełne niezwykłych, interesujących przygód; ani minuty tego życia nie żałuję. Z wiekiem przyszło jednak przekonanie – i jest to dla mnie prawdziwa pomoc! – że przygody te lepiej opowiadać niż kontynuować.

Jeśli dać wiarę kolekcji moich odznaczeń (których nota bene nigdy nie

zakładam) jestem niewątpliwie bohaterem, który dopiero później zaczął robić różne (często niebezpieczne) interesy. Nie przyniosły mi fortuny, bogaczem się nie stałem. Taki bowiem rodzaj działalności bogatymi czyni nie kamikaze, lecz tylko drapieżne ptaki, funkcjonujące w barach i biurach.

Nawet dziś, gdy mam sześćdziesiąt lat, wciąż jestem odrobinę innym niż wszyscy pozostali. Jest pewne, że właśnie dochodząc podeszłego wieku każdy człowiek oczekuje z utęsknieniem tego, czego mu w życiu brakowało. W moim przypadku – nieco spokoju w mieszczańskim, rodzinnym kręgu. W moim ogrodzie, z moją żoną, moim synem, moim psem i moimi przyjaciółmi.

Dlaczego więc jestem nadal trochę inny? Ano dlatego, że zamiłowanie do przygód, które przez całe życie było dla mnie największą siłą napędową, każe mi budzić się codziennie o szóstej rano. Każe, co jakiś czas, wynająć, wyłącznie dla przyjemności pohasania po niebie, mały cywilny samolot. Mój refleks pilota jest wciąż jak trzeba. Nie obciążony już żadną troską o towar, szmuglowany przez granice tuż pod nosem celników, latam szukając wrażeń idealnych, sławnego, legendarnego rajskiego ptaka... Bo jeśli miałbym jeszcze przeżyć kiedy przygodę, proszę Boga, by była inna niż dotychczasowe. Bez udziału tak zwanych przyjaciół, którzy zachwyceni byli tylko wtedy, gdy widzieli, że walczę po stronie słabszych – w Katandze, w Biafrze – i czekali tylko na moment, kiedy gdzieś tam, w tym afrykańskim buszu, skręczę kark. Wtedy mogliby, oczywiście ze łzami w oczach, wsadzić sobie do kieszeni mój udział w zyskach.

Myśl o napisaniu tej książki kołatała mi się w głowie przez pięć lat. Skończyłem ją w moim domu w Mesnil-Guyon (Yvelines) 22 sierpnia 1972. Stary zwyczaj prowadzenia książki lotów, tego pamiętnika każdego lotnika, kazał mi zamknąć ją słowem

KONIEC

Załączniki

Z inicjatywy Wydawcy załączniki publikowane są po raz pierwszy w polskiej wersji językowej. W dwóch przypadkach umieszczone kserokopie oryginalnych dokumentów.

Przed bitwą o Wielką Brytanię

23 czerwca 1940 na stateczku holenderskim — po trzydniowej podróży do portu Plymouth w Wielkiej Brytanii – przybyli polscy lotnicy, z których w niedługim czasie, bo 15 lipca 1940 r. sformował się 303 Dywizjon Myśliwski w Blackpool. Jego skład stanowił personel 111. i 112. eskadry myśliwskiej 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. Po zorganizowaniu się 2 sierpnia 1940 dywizjon przeniesiono na pierwszą stację RAF w Northolt.

Piloci

W skład 303 Dywizjonu Myśliwskiego z chwilą jego zorganizowania weszli następujący piloci:

mjr pil. Krasnodębski – dowódca dywizjonu

por. pil. Urbanowicz – Dowódca Flightu A, kpt. pil. Opulski – dowódca Flightu B

Flight A:

Urbanowicz
Januszewicz
Henneberg
Cebrzyński

Flight B:

Opulski
Łapkowski
Żak
Paszkiewicz

Pisarek
Zumbach
Ferić
Karubin
Szaposznikow
Wünsche
Wojtowicz
Brzozowski

Daszewski
Łokuciewski
Radomski
Mierzwa
Krawczyński
František
Grzeszczak

W pierwszym okresie po sformowaniu dywizjonu, stanowisko dowódcy dywizjonu, jak i stanowiska dowódców Flightów były dublowane przez Brytyjczyków, a właściwie polscy dowódcy dublowali Brytyjczyków.

I tak dowódca dywizjonu mjr Krasnodebski podlegał Brytyjczykowi Kelletowi (był on w stopniu S/Ldr-a), zaś we Flighcie A rządził F/O Forbes.

Pierwszym oficerem technicznym 303 dywizjonu był por. inż. Wiórkiewicz, a poza tym w skład personelu technicznego weszli starzy kościuszkowcy ze starej gwardii warszawskiej: Mozół, Sobek, Lemański, Leśniewicz i Bdelek.

Kronika 303 DM

Słońce było na pewno – i alarm też

7 września 1940. Słońce było takie jak dziś. Jego palące promienie wydobywały przedziwny zapach z ziemi, tak odurzający, jak ciało kochanej dziewczyny. Gdzieś ukryty w gąszczu bzu zawodził trele słowik. Nastrój ten w pewnym momencie przerwał ryk syren. Tak by prawdopodobnie zaczął pisarz. Ponieważ ja nim nie jestem, napiszę, jak było naprawdę. Otóż słońce było, ale wcale nie takie jak dziś, bo dzisiaj jest deszcz i chmury. Bzu wcale na lotnisku nie ma, a słowik jest ptakiem zupełnie nieznanym w Wielkiej Brytanii. Zapachu też nie było, w sali pilotów jest zawsze zaduch. Jedno tylko było, a mianowicie zaduch.

Rzuciło się bractwo do samolotów i w dzikim pośpiechu biegło w stronę

lotniska. Pierwszy startował Flight B, za nim nasza piątka z Dzidkiem Hennebergiem, jako naczelnym wodzem sił uderzeniowych Eskadry A. Byłem No. 2. Przez radio podali wysokość 2000 stóp. Po kilkakrotnie branych kursach, zauważałem dymki artylerii plot. Samolotów jeszcze nie widziałem. Dałem znak przez radio. Podano nowy kurs, kierujący nas w stronę npla.

Nad nami były dwa Squadrony Spitfire'ow i jeden Hurricane'ów. Podeszliśmy z lewej strony i z prawego zakrętu posunęliśmy na bombardierów. W ostatnim momencie zauważałem, jak dwa górne Squadrony związały się z osłoną Messerschmittów (typ 109). Pod sobą zobaczyłem Dorniera 17, albo Dorniera 215, który odskoczył od szyku. Wlazłem mu w ogon. W tym momencie adolfiak strzyknął do mnie krótką seryjkę. Krótka, bo zdaje się, że przy pierwszych moich strzałach dusza jego zapychała do Krainy Wiecznych Łowów, w objęcia dobrego Manitou.

Druga seria skutku nie dała. Dopiero trzecia, bardzo długa, zapaliła prawy silnik i Dornier zwalił się. Wyrwałem spod niego i zacząłem lewym zakrętem dochodzić do zgrupowania. W tym momencie zauważałem drugiego Dorniera nieco nadem mną. Widocznie odbił się od szyku, który nasi rozbili. Widziałem, jak się palił Szaposzki (Szaposznikowa) oraz dwa inne samoloty npla, zdaje się, że Paszki i Tola. Zobaczyłem też trzy Messerschmitty typu 109, które waliły do Dzidka. Ryknąłem przez radio, ale wydaje się, że sam zauważyl, bo odskoczył. Do ostatniego pocisku rąbnąłem z 20 metrów, około trzysekundową serię, po której zapalił mu się lewy silnik. Byłem tak blisko, że machnąłem wywrot, po którym wyciągnięciu tak się zblackautowałem, że ocknąłem się 10 000 stóp niżej. Po usłyszeniu kursu wróciłem na lotnisko.

Słowa te piszę na prośbę Oxa – Szkota, który zawsze nalega, a którego prochy prawdopodobnie przywiezę do Polski, w maleńkiej urnie i obok kałamarza na biurku postawię, by mi przypominały, z kim to musiałem większą część awanturniczego życia spędzać.

Zumbach ppor. pil.

Grunt to wszystko na wesoło

15 września 1940 r. Kilka minut po jedenastej zostaliśmy poderwani na randez-vous z adolfiakami. Byłem w kluczu Dzidka jako No. 2. No. 3 był porucznik Grzeszczak, który w walkach był jeszcze dziewczą. Dnia dzisiejszego miał pierwszy stosunek z Me 109, ale bez wyniku. Jak to było opowiem.

Naprzeciw nas zauważaliśmy Me 109. Zaczeliśmy gonić za nimi. Po chwili zobaczyliśmy wyprawę Dornierów 215, osłanianą od tyłu przez Me 109 i 110. Dzidek nabrął wysokości i z pieśnią na ustach ruszył do ataku. Poleciałem za nim. W tym momencie obejrzałem się za siebie na wszelki wypadek. Oczywiście, już skurczybyki sunęły. Pierwszy, zdaje się, nie był pewny, co my za jedni. Odskoczyłem trochę w bok. W tej chwili szkop zaczął robić zakręt podciągany. Przeciąłem mu drogę i wstrzyknąłem nieliczą syryjkę. Od razu zadymił i poszedł w korkociąg. Poleciałem za nim i zaczęła się poleczka. Coś mu się na mózg rzuciło, bo kręcił jakąś fantastyczną wiązankę akrobacji, sądząc, że się od niego odczepię. Aby przerwać ten jego promienny sen o ucieczce, albo dodać mu odwagi, co chwilę podpuszczałem mu seryjkę. Ponieważ w ten sposób zużyłem już dużo amunicji, a ten tylko dymił, postanowiłem odczekać, aż mu się ta zabawa znudzi i poleci po prostej. Tak też i zrobił. Będąc troszeczkę z boku skręciłem i rąbnałem z bezpośredniej odległości. Tylko wióry poszły i od razu się zapalił. Męczyłem się z nim ze cztery minuty. Potem wzniosłem się wysoko i zacząłem szukać następnego. Nawinęła się wyprawa około 13 Dornierów atakowana przez Spitfire. Podszedłem do ostatniego na jakieś 100 m, nacisnąłem spust, ale niestety padło tylko kilka strzałów. Był to już koniec amunicji, wobec czego poleciałem do domu.

Zumbach ppor.pil.

Zawyłem z uciechy

26 września 1940 r. Po odjeździe króla Wielkiej Brytanii, poderwano nas w powietrze. Po 25 minutach lotu w kierunku południowym natknęliśmy się na wyprawę złożoną z Heinkli 111, prawie bez osłony myśliwców, gdyż było ich zaledwie około dziesięciu.

Dyzio jak zwykle, nie mogąc umysłem swym ogarnąć najprostszego ataku, jeżeli nastręczyła się sytuacja buzia w buzię, zatoczył się w szerokim zakręcie, by wyjść na tyły wyprawy i aby wyprowadzić nas pod osłonę której, jak wspominałem, na szczęście nie było. Zaczęło się dochodzenie po prostej. Heinkle to zauważały i rzuciły się w kierunku Francji. Dopadliśmy ich jednak jeszcze koło brzegu. Dyzio ze swym kluczem już atakował wraz z Wojkiem i Paszką, którzy się pierwsi rzucili. Wódz mój por. Urbanowicz zaatakował jedną z ostatnich trójek. Mnie dostał się ostatni, który sunął za wyprawą. Oddałem w jego kierunku bardzo długą serię, ale bez skutku. Druga seria w silnik dała już pewien rezultat, bo zaczął się wolniej kręcić i w tym momencie zaczął robić zakręt. Zawyłem z uciechy, odłożyłem poprawkę i zabębniłem po kabiniie pilota. Natychmiast nastąpił wybuch. Samolot nurkował aż rąbnął o ziemię. Oby ci ziemia ciężką była, pomyślałem i poleciałem nad Kanał. W tym czasie zobaczyłem z tyłu samoloty. Odskoczyłem, bo myślałem, że to Me 109. Okazało się jednak, że to Spitfire goniący cuda wyprawiającego Me 109.

Spitfire strzelał bardzo dużo i beznadziejnie, we wszystkich pozycjach, skutkiem czego wykończył amunicję i zawrócił, zostawiając nienaruszonego Messerschmitta. Będąc jakieś 300 metrów wyżej i z przodu ja zaatakowałem. Po serii pilot musiał już coś oberwać, bo samolot zaczął robić esy i zniżać lot. Zawróciłem i serią, oddaną lekko z boku i z tyłu, wykończyłem ostatecznie gościa, który, ku mej ucieșze, kręcząc ostrą spiralę, plusnął do wody. Paliwo zaczęło się kończyć, wobec czego zawróciłem, bo już byłem spory kawałek od lądu. W chwilę potem z radością powitałem brzeg i na ostatnich kroplach paliwa powróciłem do domu.

To był piątek

9 maja 1941, Stało się to wszystko dlatego, że był piątek. W piątek działać – to zawsze przykro się kończy.

Byłem jako druga dwójka z zadaniem ubezpieczenia Witka S. od strony słońca. Przekroczywszy brzeg francuski już w drodze powrotnej do domu, zaczęliśmy lecieć na bardzo dużych obrotach silnika, skutkiem czego pozostałem w tyle.

W pewnym momencie usłyszałem radio: Messerschmitty z góry z prawej. Ponieważ byłem wyżej i starałem się dogonić eskadre, zacząłem się rozglądać. Rzeczywiście dojrzałem trzy Me 109 pode mną. Obejrzałem się do tyłu i ujrzałem dość daleko samolot, lecz sądząc, że to mój boczny sierż. Szlagowski, pokiwałem skrzydłami i zaatakowałem zauważone Messerschmitty. Ledwo zacząłem nurkować, huknęło coś w samolocie i posypały się szyby. Oddałem z całej siły i potem ściągnąłem. Musnęły mnie dwa Messerschmitty 109. Zacząłem wołać przez radio, ale nie działało. Wobec tego wycofałem się ostrymi esami do Wielkiej Brytanii. Haubę miałem przestrzeloną, łeb zadraśnięty, kabinę rozbitą i kilka przyrządów pokładowych z prawej strony, a ponadto gdzieś uciekał olej. Ledwie dociągnąłem nad brzeg, zaczął palić się glikol. Z początku chciałem lądować, lecz po paru minutach poczułem, że w dymie zaczynam tracić przytomność, toteż samolot przekrąciłem na plecy, leciutko oddałem i za chwilę zadyndałem na spadochronie.

Troskliwie pilnowany przez kolegów, kręcących się nad mną, usiadłem, wbrew początkowym przewidywaniom, nie na linii wysokiego napięcia, ale tuż obok: na bardzo twardej brytyjskiej ziemi.

Zumbach por. pil.

Osobisty raport z walki

F/O ZUMBACH (Polak)

C (Data)	2 lipca 1941
D (Dywizjon)	303 (Polski)
E (Liczba samolotów nieprzyjaciela)	około 50
F (Typy samolotów nieprzyjaciela)	Me 109E i F
G (Czas walki)	ok. 12.45
H (Rejon walki)	od Lille do środka Kanału
J (Wysokość samolotów nieprzyjaciela podczas walki)	od 15 000 do 10 000 stóp
K (Straty nieprzyjaciela)	1 Me 109E zniszczony, 1 Me 109E prawdopodobny
L (Straty własne w sprzęcie)	żadne
M (Straty własne w pilotach)	żadne

RAPORT OGÓLNY

Ataki myśliwców Me 109 rozpoczęły się zanim jeszcze osiągnęliśmy Lille i były kontynuowane aż do chwili, kiedy w drodze powrotnej znaleźliśmy się nad Kanałem. Nieprzyjacielskie samoloty przeprowadzały od góry ataki małymi formacjami, liczącymi do czterech Me 109; widać było dwa samoloty nurkujące w stronę bombowców. Zbliżyłem się do nich od tyłu i strzelając z odległości 150 yardów z działań i kaemów posłałem jednego w dół w płomieniach. Oddałem też bardzo krótką serię do innego Me 109, na którym zobaczyłem tylko błysk, lecz nie spostrzegłem żadnych innych następstw ostrzelania. Następnie z odległości 150 yardów wykonałem atak z boku, strzelając tylko z działań, do innego Me 109, który

przeszedł w korkociąg, pozostając w nim bardzo długo, aż znalazłem się poza rejonem walki. Mniej więcej na kursie, jakim leciał w dół nieprzyjacielski samolot było widać pływający na wodzie spadochron. Z każdego z moich działa wystrzeliłem po 24 pociski, a z każdego z czterech kaemów po 150 pocisków.

Podpisano (-) J. Zumbach, 303 Dywizjon (Polski)

Tajne

Formularz „F”

Osobisty raport z walki

F/O ZUMBACH D.F.C. (Polak)

C (Data)	13 października 1941
D (Dywizjon)	303 (Polski)
E (Liczba samolotów nieprzyjaciela)	20 Me 109. Dwie odrębne pary Me 109. 3 samoloty Bloch
F (Typy samolotów nieprzyjaciela)	Me 109F oraz myśliwce z silnikami gwiazdowymi (Bloch?)
G (Czas walki)	ok. 13.30
H (Rejon walki)	na wschód od Hardelot do środka Kanału
J (Wysokość samolotów nieprzyjaciela podczas walki)	10 000 stóp
K (Straty nieprzyjaciela)	1 Me 109F zniszczony, 1 myśliwiec z silnikiem gwiazdowym uszkodzony żadne
L (Straty własne w sprzęcie)	żadne
M (Straty własne w pilotach)	żadne

RAPORT OGÓLNY

Dywizjon mój leciał nad Francją w stronę wybrzeża, gdy ok. 15-20 mil od Boulogne zobaczyłem 2 Me 109F (w ciemnym kolorze) lecące niżej na wysokości ok. 10 000 stóp. Znurkowałem w ich stronę i z odległości 200 yardów wystrzeliłem jedną 5-sekundową serię (z kaemów i działałek), po której nieprzyjacielski samolot natychmiast się zapalił i znurkował w dół w płomieniach. Skierowałem się w stronę drugiego samolotu nieprzyjacielskiego, ale on znurkował w stronę Francji. Wracając leciałem w kierunku swego dywizjonu. Nad Kanałem zobaczyłem kilka Spitfire'ów zmierzających w stronę Anglii, za którymi leciały 2 Me 109F. Nagle, gdy byłem oddalony od francuskiego brzegu o około 2 do 3 mil, zobaczyłem za i nad sobą 3 jednomiejscowe samoloty z silnikami gwiazdowymi (bardzo podobne do samolotów Curtiss Hawk). Po zbliżeniu się na odległość ok. 400 yardów znurkowały na mnie, musiałem więc im umknąć. Dwa Me 109F, za którymi leciałem, teraz rozpoczęły ze mną walkę kołową, co zmusiło mnie do wykonania manewru unikowego. Podczas nurkowania znalazłem się pod ogonem jednej z maszyn z silnikiem gwiazdowym, wypaliłem więc w nią krótką serię z odległości 100 yardów – natychmiast zaczął się z niej wydobywać gruby czarny dym. Gdy wyprowadzałem samolot z nurkowania otrzymałem serię od jednego z samolotów z silnikiem gwiazdowym, jeden z pocisków uszkodził ciśnieniowy przewód powietrzny w instalacji obsługującej moje działa. Mając działa niesprawne, skierowałem się w stronę domu, mając na ogonie 4 nieprzyjacielskie samoloty. Dając pełen boost i lekko nurkując, pozostawiłem za sobą jednosilnikowe myśliwce nieprzyjacielskie. Około 10 mil od angielskiego wybrzeża zobaczyłem pod sobą 3 Spitfiry lecące w stronę wybrzeża francuskiego. Obydwa Messerschmitty natychmiast zawróciły w stronę Francji. Wylądowałem w West Mailing, do Northolt wróciłem później.

Pocisków wystrzelono: 90 z każdego kaemu

18 z każdego działa

Podpisano: (-) Zumbach Dywizjon 303 (Polski)

Tajne

Formularz „F”

**POLSKIE SKRZYDŁO NORTHOLT
OSOBISTY RAPORT Z WALKI
Wymiatanie myśliwskie
F/O Zumbach (Polak)**

C (Data)	24 października 1941
D (Dywizjon)	303 (Polski)
E (Liczba samolotów nieprzyjaciela)	8
F (Typy samolotów nieprzyjaciela)	Me 109E i FW190
G (Czas walki)	15.10
H (Rejon walki)	między Gravelines i Cap Gris Nez
J (Wysokość samolotów nieprzyjaciela podczas walki)	14 000 stóp
K (Straty nieprzyjaciela)	1 Me 109E zniszczony
L (Straty własne w sprzecie)	żadne
M(Straty własne w pilotach)	żadne

RAPORT OGÓLNY

Mój dywizjon został zaatakowany od góry i z tyłu przez 4 FW190 w chwili, gdy ostro zakręcaliśmy w celu uniknięcia ataku. Podczas tego manewru zauważylem 4 Me 109 lecące poniżej nas i wznoszące się. Zszedłem w dół atakując ostatni samolot nieprzyjacielski od tyłu. Niestety, gdy byłem w ekstremalnej odległości od przeciwnika, przypadkowo dotknąłem przycisk spustu broni i pilot nieprzyjacielski, widząc pociski smugowe, uciekł nurkując w chmury. Miałem właśnie dołączyć do

dywizjonu, gdy dostrzegłem pojedynczego Me 109E lecącego tuż nad chmurami zyzakami. Znurkowałem na nieprzyjacielski samolot od tyłu, oddając do niego z odległości 150 yardów trzy krótkie serie. Nieprzyjaciel wyrwał w górę i zaczął zakręcać, ja leciałem za nim strzelając długą serią, gdy zauważałem że dezintegruje się jego lewe skrzydło. Samolot nieprzyjacielski wykonał beczkę i przeszedł w nurkowanie, ja pomknąłem za nim, oddając następną długą serię, po której powolnym korkociągiem wszedł w chmury znajdujące się na wysokości 6 000 stóp. Zamierzałem podążyć za nim, ale tuż przed osiągnięciem chmur zobaczyłem 2 Messerschmitty z mojej lewej strony i jeszcze więcej tych samolotów po prawej. Natychmiast wyrwałem w górę, ale w czasie wznoszenia napotkałem na jeszcze jednego Me 109E. Ponieważ amunicja u mnie była na ukończeniu podjąłem akcję unikową.

Zgłaszam zniszczenie jednego Me 109E.

Wystrzelana amunicja: 140 pocisków z każdego z dwu kaemów
70 pocisków z każdego z dwu działań.

Podpisano: (-) Zumbach
Dywizjon 303 (Polski)

Tajne

Formularz „F”

OSOBISTY RAPORT Z WALKI
„Polskie Skrzydło Northolt”
Operacja „Circus 141”
F/Lt ZUMBACH (Polak)

A (Data)	27 kwietnia 1942
B (Jednostka)	Polski Dywizjon nr 303
C (Typ naszych samolotów)	Spitfire VB
D (Czas walki)	Ok. 15.37
E (Rejon walki)	W przybliżeniu 5 mil od Lille

F (Pogoda)	Nad Kanałem mglisto do 10 000 stóp. Bezchmurnie. Nad Calais i Boulogne pojedyncze cumulusy, nad Dunkierką niebo czyste. Widoczność dobra.
G (Straty własne w sprzęcie)	żadne
H (Straty własne w pilotach)	żadne
J (Straty nieprzyjaciela w walce powietrznej)	1 FW190 zniszczony prawdopodobnie

RAPORT OGÓLNY

Prowadziłem mój dywizjon na wysokość 18 000 stóp, gdy w odległości około 5-8 mil od Lille dostrzegłem z mojej prawej strony 12 FW190 lecących na wysokości między 20 000 i 22 000 stóp. Gdy nieprzyjacielskie samoloty rozpoczęły nurkowanie w stronę bombowców, wydałem mojemu dywizjonowi rozkaz zaatakowania ich. Ja oddałem krótkie serie z odległości 300 yardów w stronę pierwszego i drugiego FW190, chcąc je odpędzić. Cała formacja nieprzyjacielska wykonała wówczas zakręt w lewo w górę, tam została zaatakowana przez Dywizjon 315. Trzecia maszyna nieprzyjacielskiej formacji, którą zaatakowałem gdy zakręcała, otrzymała ode mnie krótką serię z 300 yardów. Nieprzyjaciel zakręcił w lewo i zaczął się wznosić pionowo w górę. Ponownie ostrzelałem go z 300 yardów, wykonał wtedy pół beczki, a ja oddałem do niego serię, gdy był w pozycji plecowej. Samolot nieprzyjacielski z nurkował potem ku ziemi, kręcząc korkociąg. Leciałem za nim (razem z F/O Kołodyńskim) obserwując jego powolny korkociąg w dół. Oddałem do niego jeszcze dwie serie. Na wysokości 10 000 stóp (gdy spostrzegłem, że jestem poniżej wysokości bombowców) opuściłem przeciwnika, który na wysokości 7-8 000 stóp wciąż kręcił korkociąg. Razem z F/O Kołodyńskim wznieśliśmy się na wysokość 18 000 stóp. Gdy zakręciłem w stronę bombowców napotkałem czołowo cztery Me 109, które leciały około 100 stóp wyżej i które z

odległości około 100 yardów otworzyły do mnie ogień. Natychmiast znurkowałem, ale kiedy nieprzyjacielskie samoloty nas minęły, zobaczyłem lecącego za mną F/O Kołodyńskiego, który powiedział, że został trafiony, i że zamierza ratować się skokiem ze spadochronem. Gdy zaczął tracić wysokość pomyślałem, że może leci w stronę bombowców. Z silnika jego samolotu wydostawał się niewielki biały dym. Po chwili powiedział, że ma zamiar lądować we Francji.

Zgłaszasz jednego FW190 jako zniszczonego prawdopodobnie.

Wystrzelana amunicja: 60 pocisków z każdego z dwu działań

230 pocisków z każdego z czterech kaemów

Podpisano: (-) Zumbach F/Lt Polski Dywizjon nr 303

Uwaga redakcji. W raportach Jana Zumbacha z 2 lipca i 13 października 1941 roku warto odnotować pewne zaskoczenie pilota wprowadzeniem po niemieckiej stronie jakiegoś nowego, nieznanego pilotom RAF myśliwca z gwiazdowym silnikiem, który jest przez nich kojarzony z francuskim myśliwcem Bloch. Tymczasem był to nowy, debiutujący właśnie nad kanałem La Manche i północna Francją niemiecki myśliwiec Focke Wulf Fw 190. Niewiedza pilotów RAF o tym nowym myśliwcu Luftwaffe została jednak szybko skorygowana – w napisanym w niewiele dni później raporcie, z dnia 24 października 1941 r., Jan Zumbach nowy samolot już nazywa w miarę poprawnie – FW190 (właściwy symbol nowego myśliwca to Fw 190).

ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE JANA ZUMBACHA

Pewne:

1. 07/09/40	Do 215	Dyw. 303
2. 07/09/40	Do 215	Dyw. 303
3. 09/09/40	Bf 109	Dyw. 303
4. 11/09/40	Bf 109	Dyw. 303
5. 15/09/40	Bf 109	Dyw. 303
6. 26/09/40	He 111	Dyw. 303
7. 26/09/40	Bf 109	Dyw. 303
8. 27/09/40	Bf 109	Dyw. 303
9. 02/07/41	Bf 109E	Dyw. 303
10. 13/10/41	Bf 109F	Dyw. 303
11. 24/10/41	Bf 109F	Dyw. 303
12. 19/08/42	Fw 190	Dyw. 316 i 302
13. 19/08/42	He 111 (1/ 3)	Dyw. 316 i 302

Prawdopodobne:

1. 09/09/40	Bf 109	Dyw. 303
2. 02/07/41	Bf 109E	Dyw. 308
3. 27/04/42	Fw 190	Dyw. 303
4. 19/08/42	Fw 190	
5. 25/09/44	Fw 190	Dyw. 306

Postscriptum od Wydawcy

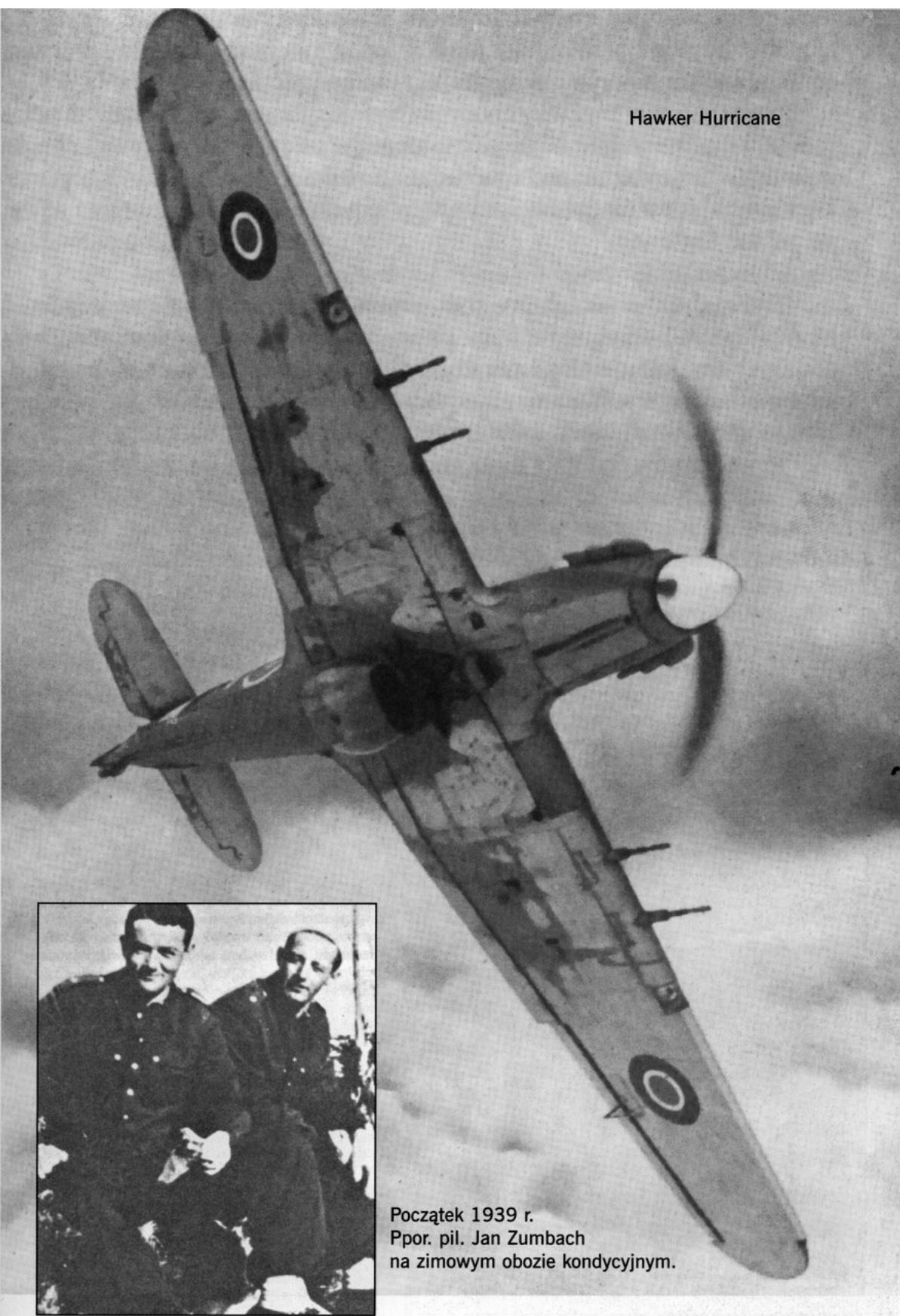
Jan Zumbach zmarł nagle 2 stycznia 1986 roku w Paryżu. Na cmentarzu wojskowym na Powązkach, 15 września 1986 roku, w rocznicę Września 1939 roku i Bitwy o Wielką Brytanię w roku 1940, odbył się pogrzeb celebrowany przez ks. prof. Andrzeja Santorskiego. Przemawiał kolega dywizjonowy zmarłego, płk pil. Witold Łokuciewski. Złożono do grobu urnę z prochami ppłk. J. Zumbacha w asyście kompanii Wojska Polskiego i trzykrotnej salwy pożegnalnej. Rzucono kwiaty i grudki ziemi. Kilka metrów od grobu stał wraz z pułkownikiem Sidorowiczem. W pewnej chwili powiedział: To byli wspaniali chłopcy. Jego głos przerwał moją zadumę. W roku 1939 r. Gustaw Sidorowicz, jako kapitan pilot, był dowódcą sławnej kościuszkowskiej 111. eskadry myśliwskiej, z której sformowano w Wielkiej Brytanii 303 Dywizjon Myśliwski. Dzięki tym wspaniałym chłopcom – jak powiedział pułkownik Sidorowicz – wyszkolonym w Polsce, uzyskano bardzo dobre wyniki bojowe: w Polsce, we Francji i w Wielkiej Brytanii. Jednym z nich był Jan Zumbach, którego ostatnią wolą było spocząć na ziemi polskiej. Tak też się stało.



Jan Zumbach

Wiosna 1941. Por. Jan Zumbach pilot 303 Dywizjonu Myśliwskiego PSP.

Hawker Hurricane



Początek 1939 r.
Ppor. pil. Jan Zumbach
na zimowym obozie kondycyjnym.



Klasa Va Państwowego Gimnazjum w Brodnicy. Jan Zumbach - drugi od lewej w najwyższym rzędzie.



W 27 Pułku Piechoty (Jan Zumbach wskazany strzałką).



1938. Plutonowy podchorąży pilot Jan Zumbach (w czapce) z kolegami.



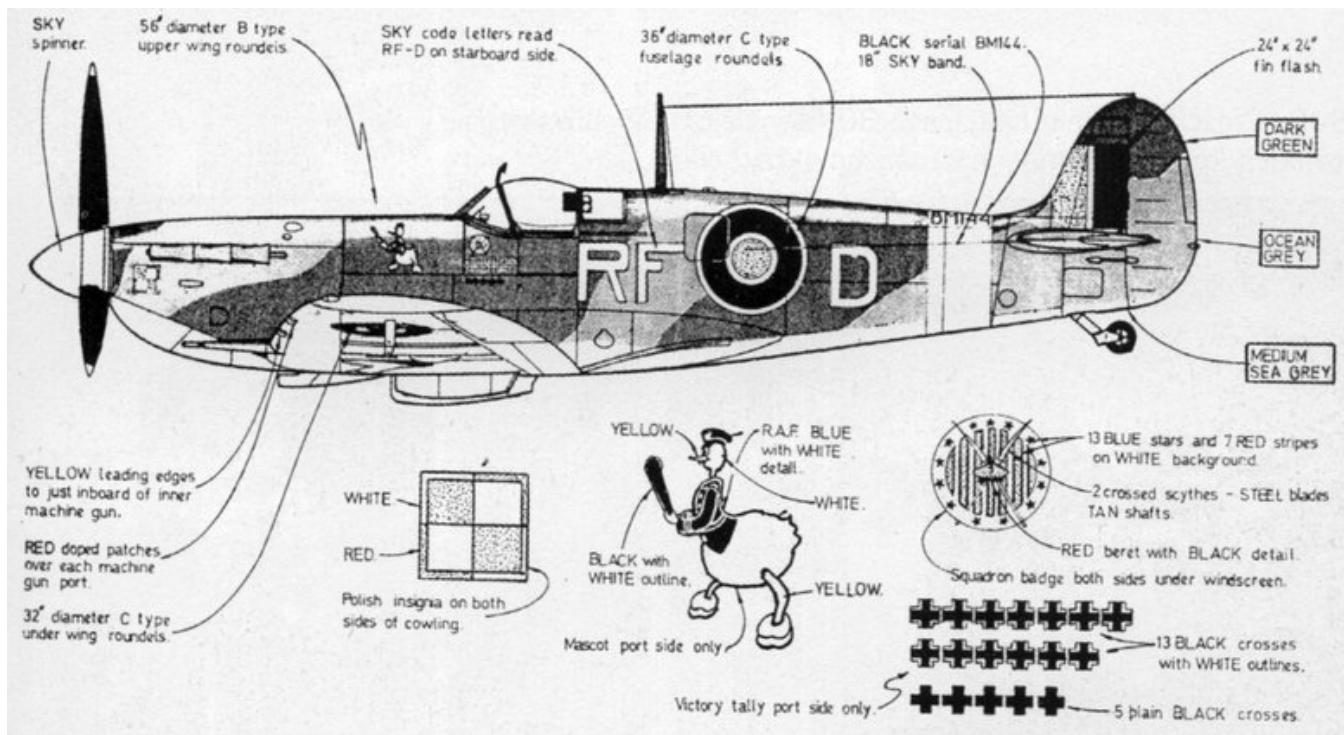
Ppor. Jan Zumbach w kabинie samolotu myśliwskiego Hawker Hurricane.
Pod godłem 303 Dywizjonu 11 krzyży oznaczających 11 zestrzelonych
samolotów niemieckich.



Ppor. Jan Zumbach przed samolotem, na którym walczył i zwyciężał -
Hawker Hurricane.



Kpt. pil. Jan Zumbach przy stateczniku zestrzelonego samolotu niemieckiego Junkers Ju 88.



Na rysunku przedstawiono samolot Spitfire Mk Vb (oznaczenie taktyczne: RF D; numer seryjny BM 144), na którym por. Zumbach latał w 303 Dywizjonie w maju i czerwcu 1942.

1940. Bitwa o Wielką Brytanię. Piloci 303 Dywizjonu Myśliwskiego – drugi od lewej ppor. Jan Zumbach



1942. Część personelu latającego 303 Dywizjonu Myśliwskiego. Dowódca kpt. Jan Zumbach oznaczony krzyżykiem.



1940. Bitwa o Angię. Piloci 303 Dywizjonu Myśliwskiego ppor. Jan Zumbach i por. Kazimierz Daszewski.



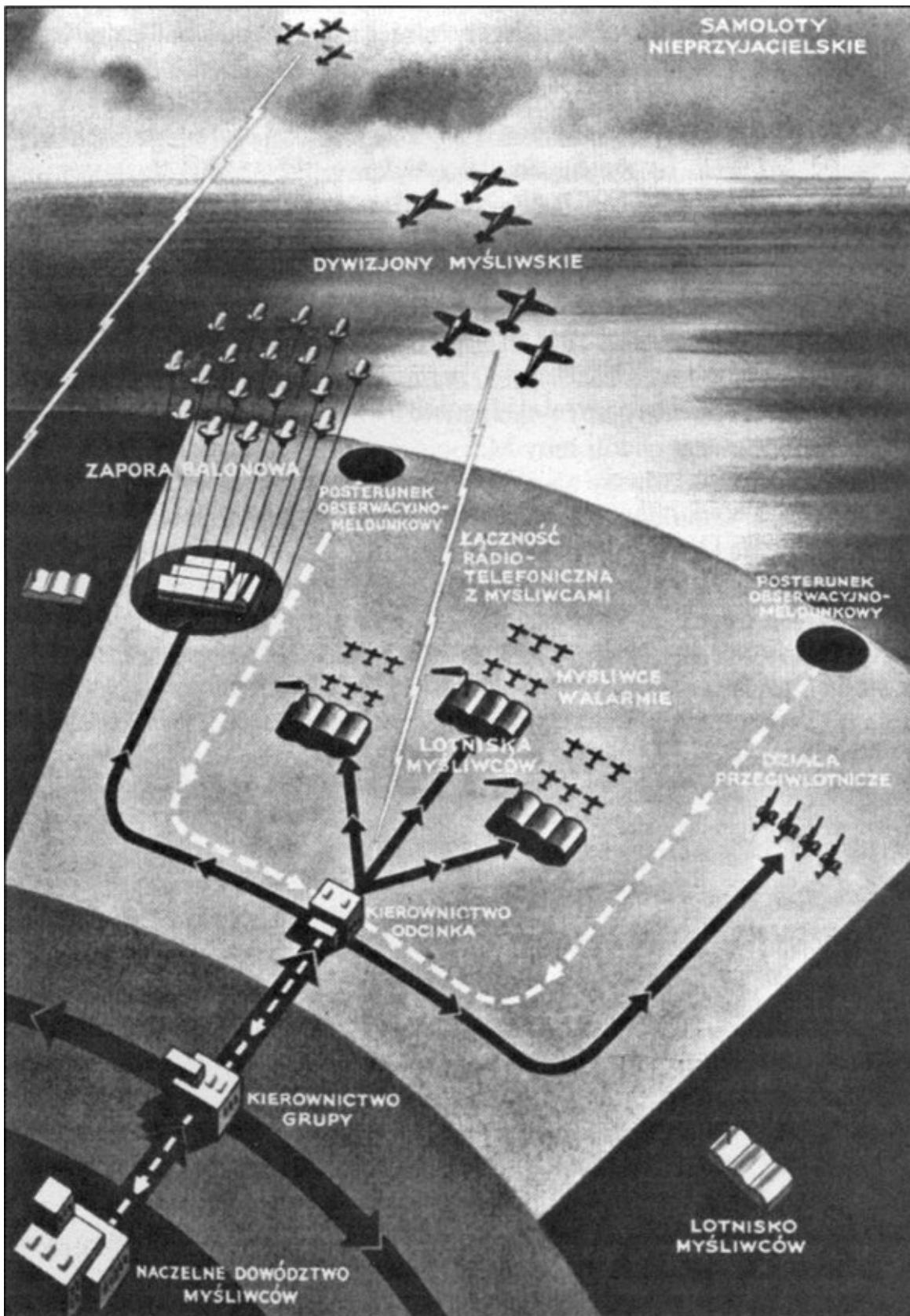
1942. Po rajdzie na Dieppe kpt. Jan Zumbach dowódca 303 Dywizjonu Myśliwskiego dekorowany po raz drugi Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym DFC (Distinguished Flying Cross).



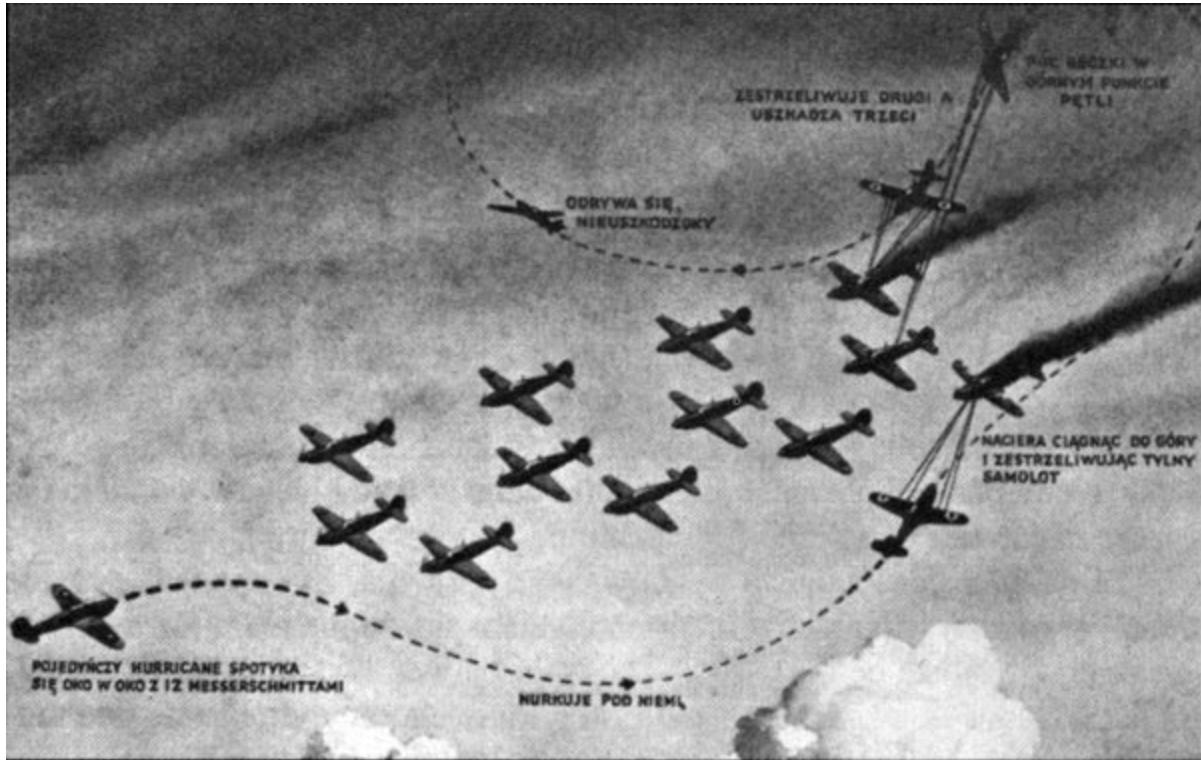
JKM Jerzy VI w czasie wizyty w 303 Dywizjonie Myśliwskim (26 września 1940). Drugi od prawej w pierwszym rzędzie pilotów stoi ppor. Jan Zumbach.



15 grudnia 1940. Po dekoracji przez marszałka Sir Sholto Douglassa czołowych pilotów Dywizjonu 303 brytyjskim Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym DFC (Distinguished Flying Cross). Od lewej: kpt. Witold Urbanowicz, ppor. Jan Zumbach, ppor Mirosław Feric, por. Zdzisław Henneberg.



Plansza przedstawiająca system brytyjskiej obrony powietrznej przed nalotami samolotów niemieckich.



Przeglądowy rysunek taktyki walki powietrznej z przeważającymi siłami wroga.



Wrzesień 1967 r. Lotnisko Enugu. Mister Brown (Jan Zumbach) z biafrańską załogą przed drugim bombowcem B-26 lotnictwa Biafry.



Lipiec 1967. Lotnisko Enugu w Biafrze. Bombowiec B-26 udekorowany dziełem lokalnego artysty.



1 lipca 1967. Pierwszy bombowiec B-26 Biafrańskich Sił Powietrznych na lotnisku Enugu w Biafrze po przylocie z Europy.



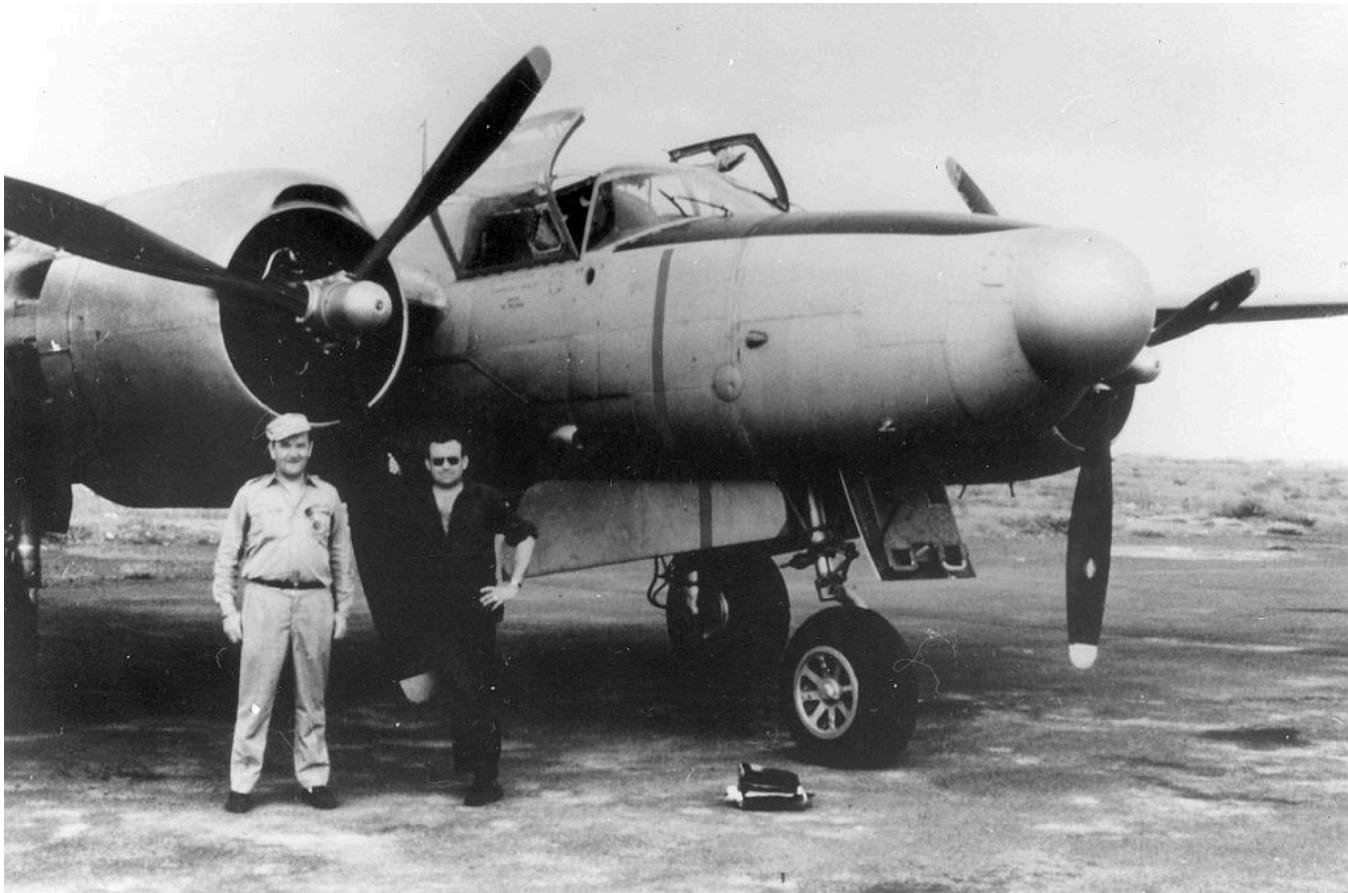
Rok 1962. Katanga. Stanowisko strzeleckie: karabin maszynowy piechoty Hotchkiss w pasażerskim bombowcu Dove.



1948. Jan Zumbach
jako współwłaściciel i pilot
firmy Flyaway Ltd.



Lato 1962. lotnisko Kolwesi w Katandze. Z lewej Mister Brown (Jan Zumbach), w głębi bombowiec de Havilland Dove.



Załoga B-26, która transportowała samolot z Europy do Biafry. Z lewej I pilot Mister Brown (Jan Zumbach), z prawej - francuski II pilot.



Lato 1962. Lotnisko Kolwesi w Katandze. Trzeci od prawej *Mister Brown* (Jan Zumbach), czwarty Jean-Marc Pignon

Czerwiec 1962.
Gisela Zumbach.





Luty 1970. Rodzinne wakacje w Bretanii. Na zdjęciu od lewej: Gisela, Hubert (5 lat) i Jan Zumbach.



Czerwiec 1962. Przed ślubem z Giselą.



Czerwiec 1962. Genewa. Młoda para: Gisela i Jan Zumbach.



Raz jeszcze za sterami T-6 na pokazie starych samolotów 9 maja 1982 w Miluzie.





Pokazy lotnicze Aeroklubu Francji w Miluzie 19 czerwca 1983 na lotnisku Habsheim. Jan Zumbach pozuje przy historycznym Mustangu.



Dwóch wielkich asów myśliwskich Polskich Sił Powietrznych z czasów II wojny światowej, Stanisław Skalski i Jan Zumbach.



Paryż, maj 1975. Uroczystość 30-lecia zakończenia II wojny światowej przy grobie Nieznanego Żołnierza pod Łukiem Triumfalnym. Hołd poległym w obronie Francji oddaje delegacja federacji ochotników-cudzoziemców. W środku płk. Jan Zumbach.

LOTNICTWO MYSŁIWSKIE

REJESTR LOTOW, ZWYCIĘSTW I ODZNACZEŃ PILOTA

ZWIĄZKI DO DOKUMENTÓW

NR. P.1382

ZUMBACH Jan, Eug., Ludwik

mjr.

NAZWISKO I IMIONA

STOPIEN

OKRES	ODZIEN. D NOĆ: N	LOTY				ZWYCIĘSTWA				ODZNACZENIA D	
		TRENING. GODZ	OPERACYJNE		BOJOWE		PEWNE	PRAWDO- PODobNE	USZKODZONE DZIĘKI	DATA, TYP SAMOLOTU NR. DOKUMENTU	
			LOTY	GODZ	LOTY	GODZ					
		Za czas od 2.8.40 do 31.12.1943.									
	D	5.15	76	91.10	82	133.05	2	-	- 7.9.40 Do.215	OP-3/44 1.3.44	
			R O K	1 9 4 4			1	1	- 9.9.40 He.109	KM1 14/40 23.12	
							1	-	- 11.9.40 He.109	KW2 19/41 5.9.41	
							1	-	- 15.9.40 He.109	KW3 13/42 24.6	
							1	-	- 26.9.40 He.111	KW4 22/44 7.9.	
							1	-	- 26.9.40 He.109	WAG 11/40 23.9	
							1	-	- 27.9.40 He.109	DEC 28/41 18.	
Sty.	D	6.20	-	-	85	137.50	1	1	- 2.7.41 He.109	Bar do II-C 5.1	306
Lut.	D	8.05	-	-	-	-	1	-	- 13.10.41 He.109F	316	
Mar.	D	26.40	-	-	-	-	-	-	1 13.10.41 ?	316	
Kwi.	D	47.40	-	-	-	-	1	-	- 24.10.41 He.109F	316	
Maj	D	63.05	-	-	-	-	1	-	- 27.4.42 FW.190	316	
	N	0.20	-	-	-	-	1	1	- 19.8.42 FW.190	316	
Cze.	D	75.15	77	93.35	93	153.15	75	-	- 19.8.42 He.111	316, 302	
Lip.	D	81.05	80	96.40	96	159.35					
Sie.	D	81.35	88	105.15	98	163.10					
Wrz.	D	82.10	90	109.05	109	196.15	-	1	- 25.9.44 FW.190		
Paz.	D	88.35	-	-	114	213.25				306	
Lis.	D	89.25	91	110.05	121	234.30				306	
Gru.	D	89.40	-	-	127	254.20				306	
	D	90.20	-	-	132	271.05				316	
	D										
			R O K	1 9 4 5							
Sty.	D	405.00	73	76.05	191	363.50					
	N	7.40	-	-	-	-					
Luty	D	-	75	78.25	-	-					
				R O K	1 9 4 6						
Czer	D	413.55	-	-	-	-				303	
Sier	D	422.45	-	-	-	-				303	
Sier	D	423.15	-	-	-	-				316	
Wrz	D	424.05	-	-	-	-				303	

Wpisano na podstawie osobistego
"Log book'u" w/w pilota.



Tablica pamiątkowa ze znakami wszystkich polskich dywizjonów walczących podczas II wojny światowej 1939-1945 w ramach PSP/RAF.

OIFIS.

SECRET.

FORM: "F".

PERSONAL COMBAT REPORT.

"Northolt Polish Wing".

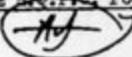
Circus 141.

P/Lt ZUMBACH /Polish/.



A.	DATE	27/4/42.
B.	UNIT	No. 303 Polish Squadron.
C.	TYPE OF OUR A/C	Spitfire VB
D.	TIME OF ATTACK	Approx. 15.37 hrs.
E.	PLACE OF ATTACK	Approx. 5 miles from Lille on way to
F.	WEATHER	Misty over Channel to 10.000'. No clouds. Single cumulus over Calais & Boulogne, Dunkirk quite clear. Visibility good.
G.	OUR CASUALTIES A/C	Nil
H.	" " pilots	Nil
J.	ENEMY CASUALTIES in air combat	1 F.W. 190 probably destroyed.

Zatw. przez H.C.F.C. Podpis niewczytelny.



GENERAL REPORT.

I was leading my Squadron at a height of 18.000', when about 5/8 miles from Lille, I saw 12 F.W. 190's on my right at 20/22.000'. The E/A dived down towards bombers, as I ordered my Squadron to attack them. I gave the last & F.W. 190 a short burst from 300 yds. in order to head them off. The whole enemy formation then turned to the left and up and were engaged by 315 Sqdn. The third machine in the formation I attacked as it turned, giving him a short burst from 300 yds range. The E/A turned then left and went straight up. I fired at him again from 300 yds. when he gave a half roll and I fired as it was upside down. He then dived down spinning to earth and I followed with P/O Kolodynski/ while he was still slowly spinning downwards. I gave him two more bursts. I finally left at 10.000'/ as I noticed that I was below the height of the bombers/, the E/A still spinning slowly to earth at between 7/8.000' I climbed to 18.000' with P/O Kolodynski. When I turned towards the bombers I was met head on by 4 Mc. 109 flying about 100' above, who opened fire from about 100 yds. I immediately dived and when they had passed I saw P/O Kolodynski behind me, who said he was hit and was going to bale out. When he began to lose height I thought he was flying to the bombers but a little white smoke came from his engine and then he said he was going to land in France.
I claim 1 F.W. 190 probably destroyed.

Rounds fired:- 60 rounds from each of two cannon
 230 " " " four 11/G.

/SGD/. Zumbach P/Lt.

No. 303 Polish Squadron.

Za poznaniem odpisu z oryginalu:-
 66.42 *N. Zumbach*