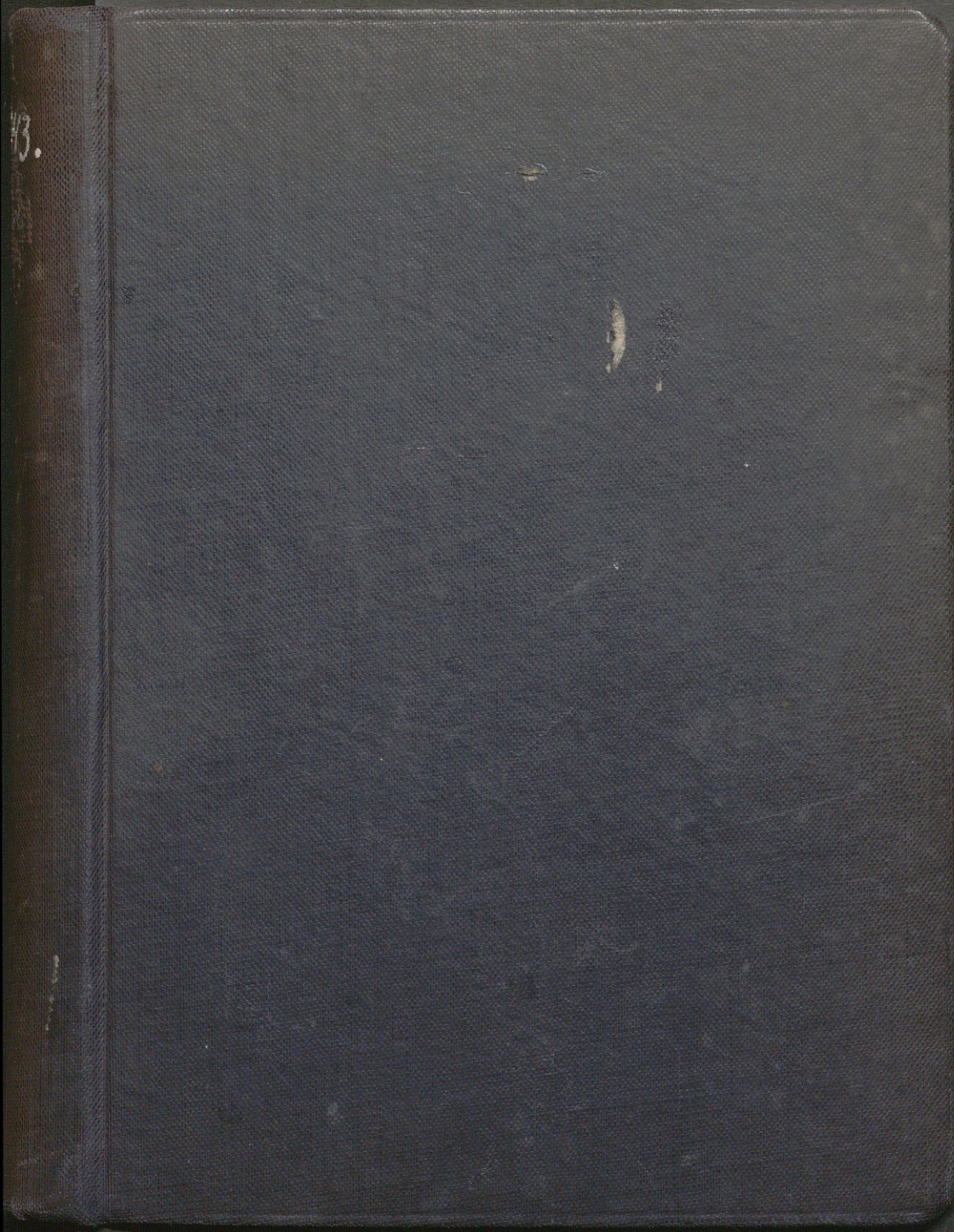
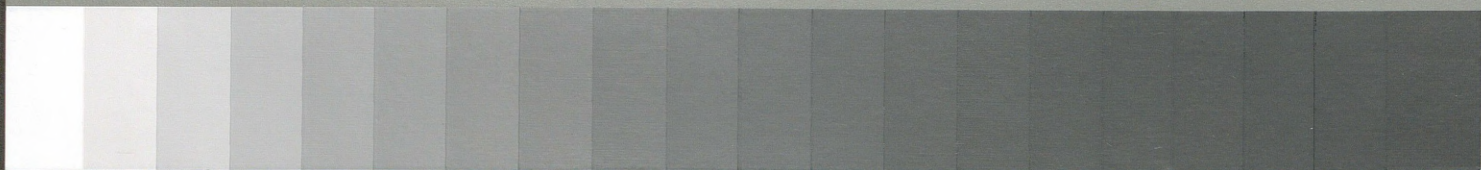




Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



13.

K

ŁUDZIE PRZESTWORZA

ŻYCIE I WALKI LOTNIKÓW
W OKRESIE WIELKIEJ WOJNY

Prywatna Bibl. Belotr.
Oficerów Garn. Skierniewice

1543

LUDWIK PRZYSTWOREK

WARSZAWA
KRAKÓW
WILNO



b 225

ŁUDZIE PRZESTWORZA

WOJNA W POWIETRZU
OPOWIEŚCI LOTNICZE

Z PAMIĘTNIKÓW I DOKUMENTÓW WYBRAŁ
ROMAN UMIASTOWSKI



Prywatna Bibl. Belohn.
Oficerów Garn. Skierniewice

~~1602~~ 1540

WARSZAWA 1930
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

555 8355

821 884-3

LUDZIE PRZESTWORZA

WOJNA W POWIETRZU
DOKUMENTY FOTNICZE

RAMIENIOWY I DOKUMENTOWY WYBÓR
ROMAN MIŁOSTOWSKI



10064

1

10064 10064

WARSZAWA

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa”
Warszawa, Moniuszki 11, tel. 790-93.

Tegoż autora:

LUDZIE MORZA

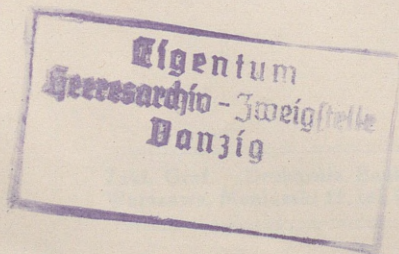
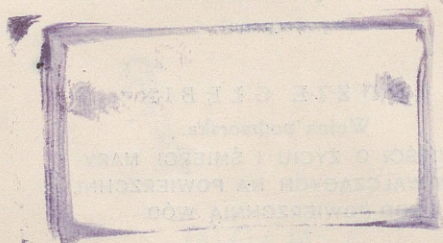
Wojna na powierzchni wód.

(wyczerpane)

LUDZIE GŁĘBIN

Wojna podmorska.

OPOWIEŚCI O ŻYCIU I ŚMIERCI MARY-
NARZY WALCZĄCYCH NA POWIERZCHNI
I POD POWIERZCHNIĄ WÓD.



Prywatna Bibl. Bałtyk
Oficerów Garn. Skierniewice
1543

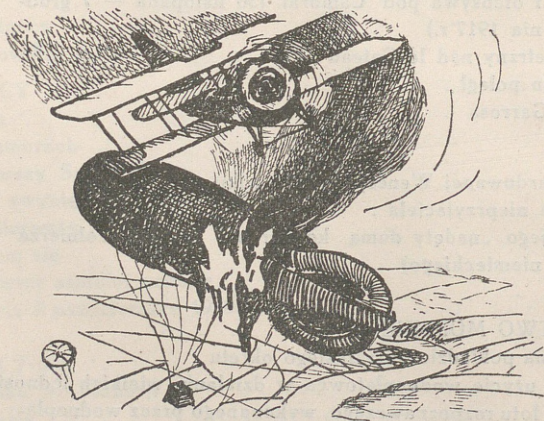
SPIS ROZDZIAŁÓW.

LOTNICY OBSERWATORZY	1
Chmury	3
My lotnicy	5
Pierwszy lot wojenny	9
Obserwatorzy	11
Rozpoznanie lotnicze w 1915 i w 1918 r.	13
Powrót z rozpoznania	19
Pod Verdun	22
30 ^o zimna	30
Strajk silników	35
Lot fotograficzny	37
Na lotnisku	40
LOTNICY SZTURMOWI	43
Lotnik piechoty	45
Narodziny lotnictwa szturmowego	47
Człowiek z obłoków	51
Lotnik szturmowy	52
Nad mostami Sommy pod Brie i St. Christ.	55
Ciężki dzień	58
W boju czołgów pod Cambrai	67
Rzucanie pocisków	73
LOTNICY ARTYLERJI	77
Lotnik artyleryjski w 1914 r.	79

	str.
Lot artyleryjski	82
Gorące godziny pod Albert.	85
„Zestrzelony“	90
BOMBARDOWANIA	93
Dzień lotnika w r. 1914	95
Troska o samolot	101
Lot bombardujący	103
Szturmowanie chmur	106
Przerwany sen	109
Bombardowanie Medjolanu	111
Bombardowanie <i>Goebena</i>	116
Ognie sztuczne	119
Napad samolotów torpedowych	122
Bombardowanie nocne	124
Wieniec	129
Niebo północy	132
Bombardowanie nocne	135
MYŚLIWCY	137
Wyznanie	139
Bój w chmurach	141
Mój pierwszy Szwab	143
Pierwsze zwycięstwo Guynemera	146
Po raz pierwszy	150
Ucieszyłem się	153
Mój pierwszy samolot uznany	158
List z dnia 8 października 1916 roku	162
Pogoń	165
Farman i Foker	167
Na lotnisku we Flandrii	174
Nad Somma	177
Upiór	187
„Le Voila le Foudroyant“	189
Szwaby i walizy	191
Biada zwyciężonym	194
Polowania Guynemera	199
Upadek	206
Mój najtrudniejszy bój	207
Spady	210

	str.
Guynemer nie wrócił	212
Śmierć i pogrzeb Guynemera	215
Zemsta	228
✓ Jeden przeciw sześciu	230
„Meisterstück“	235
✓ Guynemer pomszczony	237
Triplet Richthofena	239
✓ Sześciu w jeden dzień	241
Godła lotnicze	244
Zmarznięty palec	248
✓ Morderstwo w powietrzu	251
✓ Bitwa powietrzna.	254
U Richthofena	260
Dywizjon myśliwski von Richthofena	262
Boje czołgów pod Cambrai (20 — 29 listopada 1917 r.) i ofensywa pod Cambrai (30 listopada — 7 grud- nia 1917 r.)	263
Bój powietrzny nad le Cateau	265
Richthofen poległ	266
Eskadra Garrosa	271
VARIA	297
W bombardowanej Wenecji w 1915 roku	299
Na tyłach nieprzyjaciela	317
Lotnik i jego „nadęty dumą konkurent” (żargon żołnierza niemieckiego)	324
Odjazd	327
LOTNICTWO MORSKIE	329
Samolot na pokładzie korsarskiego okrętu	330
Pierwsze użycie wodnopłatowca w działaniu wielkich jednostek Raport z lotu rozpoznawczego, wykonanego przez wodnopła- towiec „Shert” Nr. 8539	342 344
Sterowiec w straży bocznej floty pełnego morza	348
Noc 18 sierpnia 1919 roku	357
Niepowodzenie	365
Wodnopłatowiec miotający torpedy	369
BALONY	371
Balon na uwięzi podczas natarcia na froncie rosyjskim	373

	str.
Sterowiec	380
Bombardowanie Bukaresztu	383
Zdradzieckie morze	388
Ostatni lot LZ 59	393
W Zeppelinie nad Londynem	399
Napad na Londyn	407



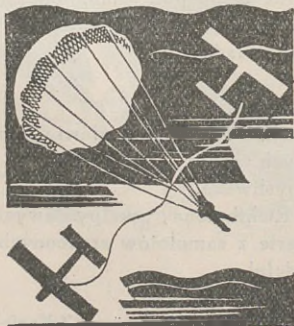
I L U S T R A C J E.

Okładkę rysował — Cz. NOWOCIEŃ.

Winiety — E. MANTEUFFEL, Cz. NOWOCIEŃ, J. WĄDOŁKOWSKI.

- Ryc. 1. Jeden z fortów Verdun w początku bombardowania.
" 2. Tenże fort po dłuższym ostrzeliwaniu. Fotografia lotnicza informuje o postępach ognia artyleryjskiego.
" 3. Atak gazowy zaobserwowany przez lotnika. Gaz wydobywa się z butli leżących na ziemi.
" 4. Podwójne karabiny maszynowe na samolocie.
" 5. Podwieszenie bomb pod samolotem.
" 6. Celny rzut bomby w stację kolejową.
" 7. Eskadra na zwiadach.
" 8. Na front!
" 9. Bój w obłokach.
" 10. Rezultat boju. Jak widać niewiele pozostało po jednym z walczących.
" 11. Eskadra myśliwska.
" 12. Kwatera Richthofena „skalpy zwyciężonych” — godła i znaki zdarte z samolotów zrzuconych przeciwników,
" 13. Jeden z wielu!
" 14. Nad trupem przeciwnika.
" 15. Zagroda minowa w Bosforze. Zdjęcie lotnicze.
" 16. Statek podwodny niemiecki UC 25.
" 17. Karabin maszynowy obrony przeciwlotniczej.
" 18. Żałosny koniec sterowca.
" 19. Artylerja przeciwlotnicza w akcji na ulicach Londynu.

- Ryc. 20. Dymki szrapneli ścigających lotnika.
- " 21. Miotanie samolotu z katapulty amerykańskiego pancernika *Tennessee*.
- " 22. Wodnopłatowiec miotany z katapulty z pokładu pancernika *Nevada*.
- " 23. Brytyjska awiomatka *Eagle*.
- " 24. Brytyjska awiomatka *Hermes*.
- " 25. Celny rzut bomby lotnika amerykańskiego w pancernik *Alabama*.
- " 26. Sterowiec czuwający nad karawaną okrętową.
- " 27. Sterowiec w hangarze.
- " 28. Po wyjściu z hangaru.
- " 29. Na pokładzie sterowca w oczekiwaniu nieprzyjaciela.
- " 30. Wyprowadzanie sterowca na plac odlotu.
- " 31. Kabina nawigacyjna sterowca.
- " 32. Sterowiec niemiecki nad Londynem.



**Prywatna Bibl. Belotr.
Oficerów Garn. Skierniewice**

Zdawało się, że w wojnie nowoczesnej niema miejsca dla szermierzy walczących samotnie. Coż pomoże największa pogarda niebezpieczeństwa i potęga woli, siła ramion, niezmierna wytrwałość, kiedy zabija drobny pocisk rzucony z odległości kilku tysięcy kroków. Wielu żołnierzy, a między nimi byli niewątpliwie ludzie dzielni, zginęło nie zobaczywszy nawet czubka głowy nieprzyjaciela.

Zdawało się ludziom obeznanym ze sztuką wojenną, podobnie jak i mało jej świadomym, że prócz nazwisk wodzów odpowiedzialnych przed narodem i historją, żadnego innego imienia nie opromieni blask sławy. W rowach strzeleckich, ciasno zduszone miljonowe rzesze, nie dozwolą, aby jednostka z pośród nich osiągnęła sławę. Przecież te gromady uczyły swój wysiłek, ustanawiając kult „nieznanego żołnierza“, czyli samych siebie. Zdawało się więc, że mężami, którzy wyjdą ze sławą osobistą z wielkiej wojny będą tylko wodzo-

wie naczelnii. Oni przecież rozkazywali dziesiątkom milionów, ci, przed którymi pochylały się sztandary bojowe dwudziestu narodów, i nigdy nie dorówna im, rozgłosem imienia żołnierz — który dowodzi co najwyżej samym sobą.

Tymczasem ku zdumieniu historyka i badacza psychologii tłumów, którzy kiedyś będą tę sprawę rozważać, okaże się, że na polach wielkiej wojny znalazła się również arena i dla żołnierzy walczących w pojedynkę czy też samowtór i że na tej arenie niektórzy z nich zdobyli niezmierną sławę, stali się kochankami tłumów. Adresowano do nich listy, pisząc krótko „XY — odcinek nieustraszoneści i sławy”. Pod tym adresem docierały pocztą polową.

Odcinek ten nie znajdował się ani na morzu ani na ziemi, ale na niebie. Okazało się, że w wieku radja i maszyn bojowych, miotaczy płomieni, gazów i okrętów podwodnych, w wieku, gdy wszystkie oceany i wszystkie kontynenty rozbrzmiewały łoskotem wojennym, w epoce walki już nie ludów ale zespołów narodów imię pojedynczego żołnierza stało się symbolem narodu. Imię jednego ze swych żołnierzy naród francuski wyrzył na murze Panteonu, gdzie składa prochy tych, którzy stworzyli Francję. Ma ono być wyrazem tych, co jej strzegą.

Żołnierz ten był lotnikiem!

Wielka to chwała dla nowej broni. Nie z pośród szeregów żołnierzy lądu czy morza, ale z pośród wal-

czących samotnie na wątych statkach powietrznych, z pośród ludzi, którzy podjęli opuszczone skrzydła Ikara, wybrano go i umieszczono jako symbol.

W książce niniejszej zebraliśmy opowieści lotników, o tem co widzieli, jakie wrażenia przeżyli, walcząc na nieznanym dotąd froncie powietrznym w okresie wielkiej wojny. Poza wartością dokumentalną, historyczną tych opowieści, zwierzeń i wyznań, ileż tu kapitalnych przyczynków do poznania duszy ludzkiej. Niejednokrotnie też wzruszenie ogarnia czytelnika tych kart, gdzie wielkość graniczy z małością bądź z bezsensowną pychą niemiecką, męstwo z rozpaczą i trwogą o życie, a nadewszystkiem tętni niepowstrzymany rytm zacieklej, bezlitosnej walki, której hasłem: zwycięstwo albo śmierć!

Czytając zebrane w tej książce opowieści wracamy w czasy romantyczne, w czasy rycerskich walk Zawiszów czy Cydów, które, zdawało się, przeminęły już zupełnie.

CHMURY.

Lotnicy obserwatorzy.

Z samolotu odsłania się przestrzeń, jako cały świat, przetrzaskany przez chmury, deszcze, cienie i światła. Wszystko jest rzadkie, a tylko chmury napotykaś często. Wszystko jest jasne, a tylko ciemność kierunków. Spójrzanie biegnie po prostokącie, która nie zatrzymuje się wiesz u stóp zawieszonych w przestrzeni. Wysokość cie ogłusza, nie słyszysz huku silnika. Odczuwasz świat jedynie przez oczy, a oczy straciły swój punkt oparcia, jakim jest ziemia.

Wszystko nie bardzo jest podniecającego, jak ty nagle zauważasz, ścieżki wilgotnej nocy, zarysowane na ciemnym niebie, skołunione w całkowitą jasność. Trzeba nie wyjechać, żeby je przelecieć, wziąć natrysk, gdzieś tam, gdzie widać w powietrzu, jak ktoś się pięćdziesiąt lat temu, na godzinę i w podobnym świecie, widać, że się w skórę. Nie bój się, nie zamierzaj się, a tylko, deszcz i ciemność. Natomiast po przelecie, widać, że to radość wyjść ku dnu. Ukazuje się, jakbyś był, błąd niezuły, barza pod toba. Przecież to jest pierwotna, jaka dostrzegasz w oczach, jakbyś był, pierwszy wschód słońca.

Lotniczy obserwatoryj

CHMURY.

Z samolotu odsłania się przestrzeń, jako cały świat zamieszkały przez chmury, deszcze, cienie i światła. Burze są rzadkie, a tylko chmury napotykasz często. Omijasz je, przechodzisz ponad czy też pod nimi, zależnie od twojej woli. Zwiększyła się tu ilość kierunków ruchu. Spojrzenie biegnie po prostopadłej, która nie zatrzymuje się więcej u stóp zawieszonych w przestrzeni. Wysokość cię ogłusza, nie słyszysz huku silnika. Odczuwasz świat jedynie przez oczy, a oczy straciły swój punkt oparcia, jakim jest ziemia.

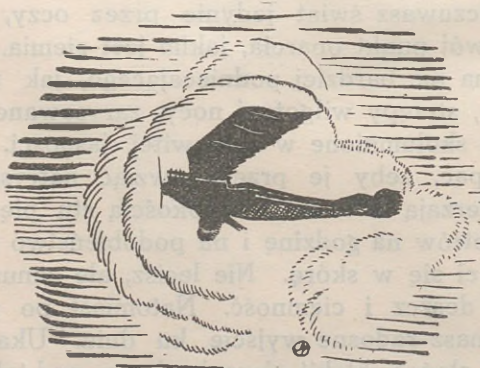
Niema nic bardziej podniecającego, jak te nagle nawałnice, strzępy wilgotnej nocy, zarysowane na ziemi, cienie skolumnione w całkowitej jasności. Trzeba się wykapać, żeby je przejść, wziąć natrysk, gdzie krople uderzają w twarz z szybkością stu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę i na podobieństwo świdrów wkręcają ci się w skórę. Nie lecisz, ale zanurzasz się w grad, deszcz i ciemność. Natomiast po przejściu otchłani masz radosne wyjście ku dniu. Ukazuje się ponownie słońce, błękit nieczuły, burza pod tobą. Przenika cię radość pierwotna, jaką dostrzegasz w oczach widzących po raz pierwszy wschód słońca.

Unosisz się nad morze chmur, płaszczyzn, które się toczą i ślizgają jedno po drugim, łączą się i potężniają, jedwabiste albo bez połysku, przenikane światłem, białe, różowe, żółte, niebieskie, zielone, ciemne czy też jasne, metaliczne czy też matowe, przezroczyste lub też nie. Chaos kształtów i barw porusza się w tem królestwie samotności. Błękit sączy się we wszystkich zimnych tonach i zachwycą cię słońce w swej triumfującej wspaniałości.

Tu i tam trafiają się otwory: widać przez nie rzeczkę, rozsiane domy, zatopione w cień chmury albo błyszczące promieniami wesołości. Te dalekie widoki ukazują się znienacka, morze chmur zasłania je natchmiaszt.

Wszystkie te romantyczne czary panują nad tobą.

J. Duval.



MY LOTNICY!

Niewiele broni da się porównać z naszą. Z pozoru żadna nie jest bardziej pociągająca. Życie w przestrzeniach i ruch wiąże nas młodzieńców, ochotników, fanatyków swego rzemiosła w gromady.

Większość nas zaledwie przekroczyła lat dwadzieścia, wiek bohaterstwa, kiedy życie nie ma jeszcze ceny, kiedy radość czynu nakazuje zapomnieć większości o tych powodach, dla których mimo wszystko żyć należy. Wobec nas karność wojskowa łagodzi swe twarde zasady, powaga dowódcy jest powagą ojca, którego rozkazy wykonywa się, zanim zdąży je wy mówić.

Ale podczas tych wędrówek powietrznych, gdzie dziesiąta część sekundy wystarcza dla zadania i odbicia ciosu, przy szybkości dosięgającej prawie czterystu kilometrów, podczas setek godzin, kiedy samotny pilot jest „sam panem na pokładzie po Bogu”, maszyna ludzka wyczerpuje się.

Życie i śmierć tracą wszelką wartość. Nasze oczy drapieżców błyszczą dziką nienawiścią na widok spadającego w płomieniach przeciwnika, żyjącej po-

chodni poświęconej Ojczyźnie i naszemu pragnieniu zemsty, a jednocześnie zachowują zupełną obojętność na widok najdroższego przyjaciela, zrzuconego gwałtownie. Zwierzę pierwotne i bez przerwy podniecane triumfuje w nas, w każdej minucie tłumiąc boski płomień. Sami wykonawcy-myśliwi z kolei stajemy się ściągani według wiecznego prawa, prawa krwi. Nieubłagana Nemezis nas prześladowuje.

Wypadek albo bój i najbardziej wartościowi padają ofiarą mirażu lotu, ścigając krwawą chimere. Wyczerpanie fizyczne wcześniej wstrzymuje tych, którzy przeżyją. Krańcowości, do których tak łatwo dochodzą, czyż nie są następstwami temperamentów, wyjątkowych i silnie zarysowanych, jakich wymaga zawód ludzi-myśliwych i czyż ten zawód nie skazuje ich na silne przygnębienie?

Pojedynek powietrzny, dla którego są wybierani i żywieni, możnaby rzec, jak starożytni gladiatorowie, jak dzikie bestje rzymskich cyrków, rozwija w nich krańcowy indywidualizm. Zmuszeni liczyć jedynie na siebie, podnieceni ciągłymi wrażeniami, walczą z niezliczonymi trudnościami, wybaczone im przeto to nieposkromione i popędliwe usposobienie, ich beztroskę dzieciinną, tak górujący rys ich charakteru, te zachwyty i przesady, kryzysy przygnębienia, następujące po bezsensownych atakach gniewu, które najsilniejszych powalają.

Mknąć coraz wyżej i osiągnąć nieskończoność, oto ideał, który ich podtrzymuje i włada nimi.

Czemże są przepełnione brutalnymi realnościami boje i pola bitwy na ziemi wobec tych fantastycznych płaszczyzn, poprzez które mkną i rzucają się jedni na drugich ci żołnierze, upiorni, jak anioły czy demony

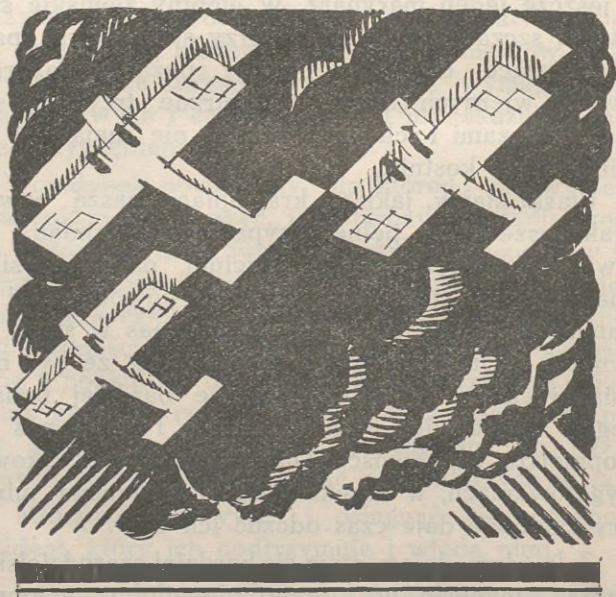
pierwszego okresu stworzenia. Nawet śmierć, kiedy między nimi wybiera ofiary, otacza się dostojnym i tajemniczym blaskiem. Nikt nigdy nie wie, jakie skurcze poprzedzały jej nadejście, jakimi skokami wydzierają się ta gorąca młodość z jej lodowatego uścisku, jaki był ostatni spazm jej agonii. Niema przyjaciela, który podtrzymałby ręką upadającego pilota, który usłyszałby jego ostatnią myśl i imię, wyszeptane może tchem ostatnim. Wysoko w górze, w głębi błękitu, zdala od spojrzeń ludzkich kończy się dramat. W pełni światła w smudze błękitu przeszywanej przez lekki okręt ginie jeszcze jeden marynarz. W głębiny ziemskie spadną tyłką szczątki, pokruszone przy straszhwym upadku na fruujące drzazgi i popioły pożaru. Zazdrosne o swych wiernych „morza powietrzne trzymają straż nad ich duszami i ich zezwłokiem, nie mają też one bezimiennych kostnic.

Blaski sławy, jakimi kraj opłaca naszą odwagę, są jak nasze życie, pełne przypadkowych zmian. Wodzowie i towarzysze, różne odcinki natarcia, silniki i aparaty tyleż stają się czynnikami powodzenia i lennikami, co i ślepy los. Los trzyma nas w stałej niepewności, miga jakby przynętą obietnicą, że być może dzisiaj wschodzi świt dnia jeszcze bardziej bohater-skiego. Ciągłe więc żyjemy nadzieją i spala nas najokropniejsza wątpliwość. Dni mijają w gorączkowych przygotowaniach, w oczekiwaniu błyszczącego mirażu, który zaledwie daje czas odczuć ich czar.

Z każdym dniem staje się bardziej czarodziejskiem to nasze rzemiosło, od którego niepodobna wyobrazić sobie piękniejszego ani bardziej bujnego, któremu poświęcamy się całkowicie, bez troski o przyszłe tęsknoty. Czyż przezroczyście niebo Francji nie będzie

strzec odąd naszych dusz, to niebo, pod którym toczyła się ta magiczna epopea w swej prymitywnej czystości, chwilami zamglona przez dymy bitew, wybuchy szrapneli i lot czarnych, ponurych ptaków.

R. de la Fregeolière.



Eigentum
Bibliothek - Zweig
Danzig

PIERWSZY LOT WOJENNY.

1914 rok.

W poprzednich dniach nasza eskadra wykonała kilka „trwożliwych” lotów rozpoznawczych ku granicy, lecz wobec wyraźnych rozkazów nie przekroczyła jej.

Tego ranka kapitan, dowódca eskadry, zawiadomił mnie, że Sztab Generalny nakazał wykonać specjalne rozpoznanie i że ja jestem do tego przeznaczony. Było to prawdziwe szczęście. Wskazano mi „itinerarium” przez Chateau — Salins, dość daleko poza granicę niemiecką. Byłem podniecony i zadowolony, ponieważ zadanie przedstawiało się ciekawie. Przygotowałem się do odlotu na moim Farmanie, miałem jednak pewien skrupuł, nie wiedziałem bowiem, czy mogę wziąć z sobą broń, strzałki, bomby i t. p.

Zapytałem kapitana, ten zadzwonił do Sztabu Generalnego i wrócił z odpowiedzią: „Zadanie wojenne!” Magiczne i podniecające słowa! Podskoczyłem z radości! Włożyłem do przedziału swojego i mechanika dobry karabin, kaliber 351, pistolet automatyczny i strzałki „Bon” (zwane zresztą inaczej). Wyjechaliśmy pełni zapału, uzbrojeni od stóp do głów. Pomyśl-

cie! Pierwszy lot do nieprzyjaciela! W drodze starałem się przypomnieć sobie te wszystkie wskazówki, które wydawały mi się pożyteczne, aby rozpoznać z 1400 metrów, straszliwej na owe czasy wysokości, ruch na drogach, kolejach żelaznych i t. d.

Nieznany stuk rozległ się w samolocie. Mechanik dojrzał dziurę w płacie dolnym i jej odpowiednik w górnym; „Do diabła, strzelają zdołu, panie poruczniku!” — ryknął. Rzeczywiście był to pierwszy pocisk, który przeszył płótna. W tej samej chwili dostrzegłem grupę ludzi beładnie strzelających do nas. Chwila sposobna, żeby zrobić użytek ze strzałek... Zawróciłem w tym celu i uprzedziłem mechanika, aby mi pomógł w tej operacji. „Uwaga, uwaga!” Ponieważ skrzynki nie otworzyły się dla wysypania swej zawartości jednym rzutem, braliśmy strzałki garściami i rzucały je za burtę. Mechanik w pośpiechu wbił sobie jedną z nich w dłoń; wściekły wyrwał ją i rzucił z całej siły wdół krzycząc: „Macie, prosięta! Wrócimy, zaczekajcie trochę!”

Dwukrotnie przelecieliśmy nad strzelającymi, wyrzucając cały zapas strzałek.

Zniżyłem samolot i wystrzeliłem do Niemców wszystkie pociski karabinowe, następnie dałem do nich ognia z rewolweru. Nie mieliśmy nic więcej do rzućcia: trzy czy cztery ludzkie postacie, zdawało się, leżą na ziemi, jako ofiary tego nierównego boju.

Wróciliśmy do eskadry, zadowoleni ze siebie i dumni z przywiezienia namacalnego dowodu naszej przygody — śladów pierwszego pocisku szwabskiego, który dotknął samolot francuski.

P. de Brichambaut
kapitan pilot.

OBSERWATORZY.

Myśliwcy i bombardjerzy w historii lotnictwa prędeej zyskali uznanie w oczach publiczności, niż ich towarzysze obserwatorzy. Później dopiero lepiej poznano i oceniono wspaniałe usługi, oddawane przez nich. Dzięki nim pole bitwy rozwidniało się, odsłaniały się zasadzki i przygotowania nieprzyjaciela, stali się oni oczami dowództw, jak również przyjaciółmi oddziałów.

Porucznik Guiland, obserwator dwupłatowca dywizji marokańskiej, został zbity nad wzgórzem Mort Homme przez trzy samoloty nieprzyjacielskie w chwili, gdy jego dywizja, której posuwanie sygnalizował, wyszła do szturm z lasku Corbeaux na wschód od Mort Homme. Lotnik spadł między pierwsze fale nacierających. Śmiertelnie rannego podniósł oficer artylerzysta, który dokończył jego zadania. Ranny, otworzywszy na krótko oczy, zapytał: — Gdzież jestem? — Na północ od Chatancourt, na zachód od Cumières. — Czy natarcie posuwa się dobrze? — Wszystkie przedmioty wyznaczone do opanowania są już zajęte! — „Ach! jak to dobrze, jak to dobrze...” Kazał sobie

powtórzyć tę wiadomość. Umierał, lecz jego dywizja zwyciężyła.

Pod Frise porucznik Sans, zmuszony wylądować 1 lipca 1916 roku — 4 lipca został oswobodzony przez wojsko francuskie. Przez trzy dni porucznik ukrywał się w leju po pocisku, pilot-sierżant zabity.

W bitwie nad rzeką Aisne w kwietniu 1917 roku porucznik Godilet, mając zabitego pilota, zsunął się po płacie, usiadł na kolanach zabitego i doprowadził płatowiec do naszych okopów.

H. Bordeaux.



ROZPOZNANIE LOTNICZE W 1915 I W 1918 ROKU.

29 maja 1915 roku nasza eskadra lotnicza otrzymała pierwszy samolot C — to jest pierwszy aparat uzbrojony w karabin maszynowy. Już oddawna wykonywaliśmy dalekie loty do nieprzyjaciela, zaopatrzeni w broń, która przy trzecim strzale się zacięła, podczas gdy przeciwnik posiadał już wtedy wiele samolotów zapatrzonych w karabiny maszynowe. Ku naszej wielkiej radości ten nowy typ samolotu posiadał opancerzenie, obserwator siedział zasłonięty częściowo żelazem, a pilot aż po szyję.

Po czternastodniowym kursie karabinów maszynowych w La Fère spróbowaliśmy nowej maszyny, ale nie chciała latać. Wreszcie porucznik von Allwörden odnalazł uszkodzenie. okazało się, że dopływ benzyny był nieodpowiedni.

Po kilku startach urządziliśmy wielki próbny lot. Wyleciawszy o wschodzie słońca, powoli zyskiwaliśmy wysokość. Silnik działał jak zegarek. Ponad St. Quentin podałem von Allwördenowi kartkę, żeby mnie obudził, kiedy będziemy przelatywać nad frontem, chciałem teraz zdrzemnąć się godzinę.

Wylecieliśmy bardzo wcześnie i byłem djabło zmęczony.

Przy Roye przelecieliśmy front, przy Plessis du Roye dostaliśmy ogień z osławionych dział przeciwlotniczych. Minąwszy Montidier, dążyliśmy wzdłuż linii kolejowej na południe, żeby raz jeszcze zobaczyć, co się tam dzieje. Sumiennie zaznaczałem na mapie spotkane pociągi i liczyłem wagony. — z wysokości 2000 metrów widziało się dobrze. Czułem się doskonale, lecąc w opancerzonym samolocie i z dobrym karabinem maszynowym.

Nagle: „Blub, blub”. Silnik uszkodzony! Von Allwörden wykręca gwałtownie na wschód i wyłącza gaz, — lotem ślizgowym lecimy z powrotem. Chce włączyć zapłon — napróżno. Daje wczesny zapłon — wyłącza, późny zapłon — wszystko bez skutku. Silnik nie chce pracować. Jesteśmy już na wysokości 1000 metrów i nieco bliżej frontu. Odkręcam piękny karabin maszynowy, żeby tuż przed wylądowaniem wyrzucić go za burtę, wcale nie pragnę, aby dostał się w ręce Francuzów. Niewola nasza jest pewna.

Niespodzianie silnik zaczyna zwolna pracować, lecz idzie tylko na pół gazu. Kiedy dostaje więcej benzyny zatrzymuje się. Tak płynie kilometr za kilometrem, utrzymujemy się na tej samej wysokości. Już wstępuje w nas nadzieja. W tem „blub, blub” koniec!... Tylko jeszcze 600 metrów wysokości. Rozglądamy się naokoło za jakimś lądowiskiem możliwie w pobliżu lasu, żeby móc zemknąć.

Silnik znów zaczyna pracować. Tylko niech znów nie zastrejkuje, bo wówczas będziemy stanowczo zgubieni. Jednak szczęście nas nie opuściło. Silnik uczynił to dopiero ponad linią artylerji nieprzyjacielskiej

i ześlizgując się na wysokości 100 metrów przelecieliśmy ponad czołowymi okopami, lądując na łące. Tu przy pomocy nadbiegłych piechurów zaciągnęliśmy samolot za pobliski pagórek, a później trochę dalej za niewielki lasek. Zaledwie dokonaliśmy tej pracy, zaczęły się sypać pociski. Przez dwie godziny Francuzi ostrzeliwali łąkę [szrapnelami i granatami, naturalnie bez żadnego skutku.

W nocy wysłano ciężarowym samochodem mechaników, którzy rozebrali samolot i sprowadzili go do domu. Na drugi dzień złożony stał już w hangarze. Wkrótce przeczytaliśmy w dziennikach:

„Komunikat francuski z dnia 29 maja, godzina 23... przy Thiescourt, na południowy—wschód od Lassigny ostrzelano płatowiec, który spadł na nasze pozycje w płomieniach“.

Zrobiliśmy z Allwördenem próbę pancerza, znajdującego się na samolocie i stwierdziliśmy z niezadowoleniem, że kule rewolwerowe i karabinowe przechodzą przez niego gładko.

Tak wyglądało lotnictwo w początku wojny.

*

*

*

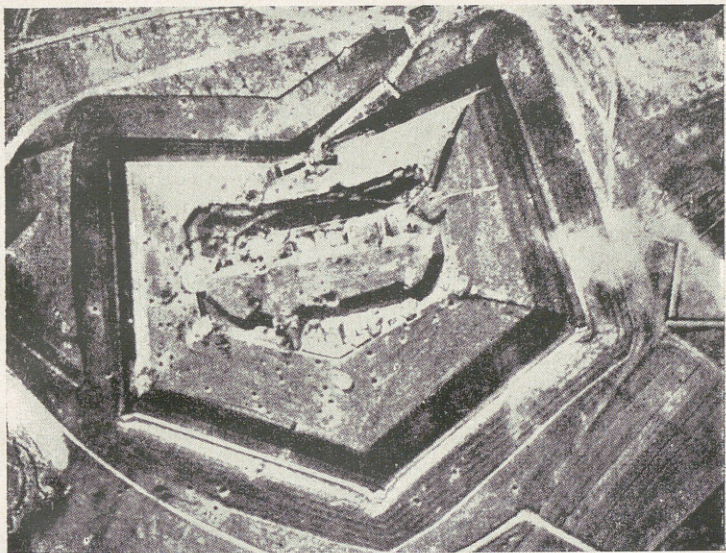
W trzy lata później, w początku ofensywy marcowej 1918 roku, dowodziłem eskadrą lotniczą Nr. 5, wykonywającą rozpoznania strategiczne dla 4 armji we Flandrii. Miałem dwanaście samolotów z wypróbowaną w bojach załogą. Czyniliśmy tylko dalekie rozpoznania dla 4 armji i grupy armji następcy tronu

Ruprechta. Nasze Rumplery znajdowały się w doskonałym stanie, aparaty filmowe działały dobrze, oddział fotograficzny wykonywał prędko i dokładnie wywoływanie filmów i odczytywanie zdjęć. Z pewnością siebie i ze spokojem patrzyłem na wydarzenia, rozpoczynające się w początku 1918 roku.

Ofensywa zaczęła się, ale nie we Flandrji, jak sądziliśmy, lecz dalej na południu. Skrzydło armji następcy tronu Ruprechta uczestniczyło w niej i dla niego to pracowaliśmy.

W nocy, kiedy rozpoczęło się natarcie, powiedziałem swoim telefonistom. — „W tej chwili na odcinku od St. Quentin aż do La Fère nasi szarzy żołnierze podnieśli się z okopów i szturmują front na długości dziewięćdziesięciu kilometrów. Zaczęła się największa ofensywa w tej wojnie i największa, jaką zna historia świata”. Kiedy wychodząc zamykałem za sobą drzwi, zobaczyłem, że telefoniści zdjęli czapki i przeżegnali się. Tak zaczęło się dla nas to wielkie natarcie.

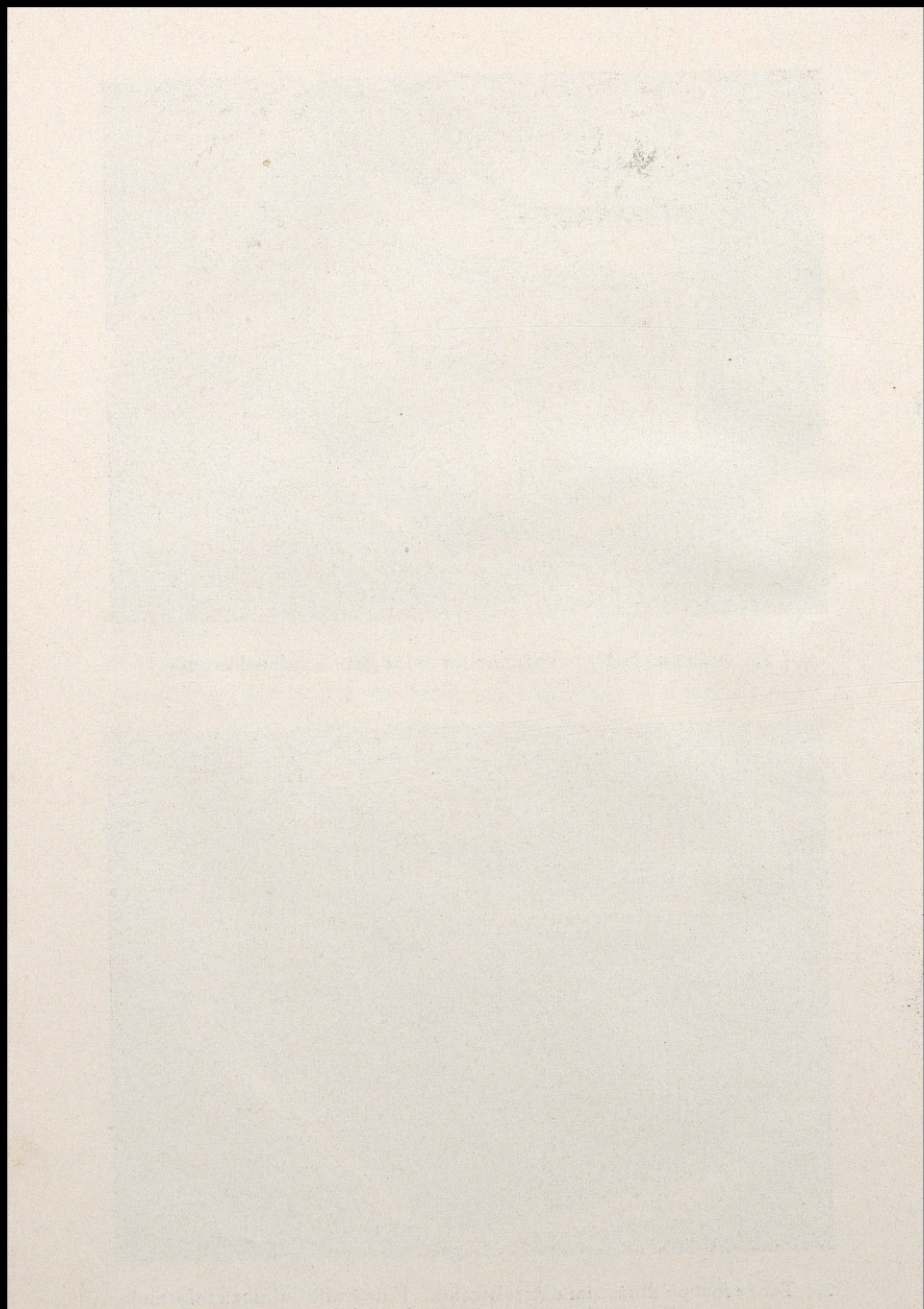
Nastąpił dzień, zaczęły napływać pierwsze meldunki. Z początku skąpo i niepewnie, później już w większej ilości. Oszczędzałem siły swojej eskadry na dni następne. W kilka godzin nowoczesne miljonowe wojska znalazły się w ruchu i należało oczekiwać dużych przemarszów oddziałów nieprzyjaciela. Na trzeci dzień cała eskadra rozpoczęła pracę. Każdy samolot otrzymał do rozpoznania tor kolejowy czy też drogę. Każdy z nich miał do przebycia około dwustu kilometrów na tyłach przeciwnika. W ten sposób cały ruch na drogach od brzegu między Dunkierką i Calais aż daleko na południe od Sommy miał być rozpoznany i zdjęty na filmach. Ja sam wyleciałem z zadaniem



1. Jeden z fortów Verdunu w początku bombardowania.



2. Tenże fort po dłuższym ostrzeliwaniu. Fotografia lotnicza informuje o postępach ognia artyleryjskiego.



przeprowadzenia rozpoznania od Amiens na południe aż po Paryż.

Samolot za samolotem startował, ja z sierżantem Enderlinem byliśmy ostatni. Z początku skierowałem się wzdłuż frontu na południe i przy Arras lecieliśmy już na wysokości 6000 metrów. Przez front przedostałem w kierunku na Amiens, dążąc dalej wzdłuż toru kolejowego na południe. Znałem dobrze tę okolicę jeszcze z roku 1915. Montidier znowu leżało pod nami i miejsce, gdzie przed trzema laty uszkodzono mi samolot, później Verbery, Crepy en Valois, Treil. Przed sobą widzieliśmy Paryż, jasno we mgle wielkiego miasta błyszczała Sekwana, płynąca w zakolach. Na drodze nie dostrzegłem żadnej kolumny, tylko trochę samochodów. Przed Treil wznieśliśmy się na 7000 metrów, największą wysokość, jaką w czasie wojny osiągnąłem. Zrobiło mi się czarno w oczach, prawie nieprzytomny opadłem na siedzenie i tylko wyęzając całą siłę woli, obserwowałem, co się dzieje. Trzeba było użyć aparatu oddechowego, który wzięliśmy ze sobą. Dałem Enderlinowi znak „niżej!” Samolot lotem ślizgowym pomknął ku frontowi i na 6000 metrach znowu zacząłem oddychać.

Wtem przed nami o jakieś dwieście metrów niżej wynurzyły się trzy francuskie jednopłatowce.

— „Na lewo! na północ!” Znaleźliśmy się nie przed niemi, ale z boku. Lecieliśmy teraz naprawdę nie w kierunku domu, ale to zło dawało się zawsze naprawić. Francuzi, zamiast odciąć nas od frontu, lecieli tam i sam. „Nowicjusze!” Teraz na prawo, na wschód! I znów lecieliśmy ku Ojczyźnie, droga była wolna, nieprzyjacieli obok nas w zasięgu mojego karabina maszynowego. Teraz należy starannie wycelować i strzelić.

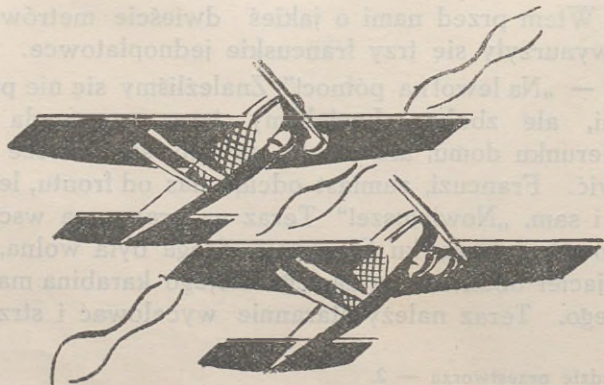
Wzięłem pierwszego na cel. Dziesięć strzałów! Znurkował do dołu! Drugi — dziesięć strzałów! Zawrócił. Kiedy chciałem znaleźć trzeciego, okazało się, że już dawno zniknął. Prawdziwie po francusku. Jeśli francuski lotnik usłyszał huk i dostał pocisk w samolot, zawsze robił to samo. Wolał podstępne napady bez niebezpieczeństwa.

Przy Chauny przelecieliśmy front i po pięciogodzinnym locie wylądowaliśmy znów we Flandrii na naszym lotnisku.

Tu zebrała się wkrótce cała eskadra, rozpoznanie się powiodło. Teraz rozpoczęto wywoływanie filmów w pracowni fotograficznej i odczytywanie zdjęć. Wynikiem było: zupełny spokój na rozpoznanych kolejach i szosach od brzegu aż na północ od Paryża. Transportów nieprzyjacielskich, odwodów na dużą skalę nie stwierdzono. Niemiecki komunikat z dnia 2 kwietnia 1918 roku zaznaczył:

„5 eskadra obserwacyjna dzielnie dokonała rozpoznania strategicznego od brzegu aż na południe od Sommy. Pokierował nim znakomicie porucznik Friche”

H. Friche, kapitan.



POWRÓT Z ROZPOZNANIA.

Leciałem tego ranka nad górską okolicą. Podemną w dole mknęły potoki, widniały głębokie wąwozy i jałowe szczyty.

W tem samym miejscu przed rokiem, lecąc na Farmanie, uzbrojonym w ciężki karabin maszynowy piechoty Hotchkissa zrzuciłem dwuosobowiec niemiecki. Wracałem wtedy z całą moją eskadrą z bombardowania i, kiedy zostałem dla bardziej szczegółowego rozpoznania kilku punktów, zaskoczył mnie Niemiec lecący wyżej i z tyłu poza mną. Chciał mnie zamordować lecz chybił; kule z karabina maszynowego jego pilota poszły wyraźnie na prawo, przyczem kilka uderzyło w prawe skrzydło mego Farmana.

Przelatując poniżej mnie, w dalszym ciągu utrzymywał swój samolot w położeniu pozwalającym obserwatorowi na strzał. Lecz ten z powodu nieszczęśliwego przypadku nie mógł obrócić swego karabina maszynowego, który mimo wysiłków pozostał prostopadle do gondoli i był w jego rękach bezwartościowym

„skarbem”. W sekundę dałem do niego ognia z odległości stu metrów. Pociski przebiły płyty i kadłub Szwaba. Machnął kozła naprzód i poleciał prostopadle w dół. Obserwator wyciągnął ręce w powietrze. Samolot strzaskał się we mgle. To koniec... Uczucie zadowolenia owładnęło mną całkowicie.

Dzisiaj na moim wiernym Spadzie z 1800 metrów obserwowałem w tej samej okolicy liczne poruszenia wojska, duże zgromadzenia, nowe baterje i balon na uwięzi, zdaleka sprowadzony. Zszedłem z drogi patrolowi z pięciu samolotów niemieckich i poszedłem w górę, żeby uszczknąć marudera, który pozostał niżej i nieco w bok od towarzyszy. Zobaczywszy mnie, usiłował doskoczyć do swoich. Zmuszony do walki i poczęstowany z odległości około dwustu metrów pięćdziesięcioma pociskami, rzucił się na mnie jak wściekły, strzelając na wszystkie strony. Zawróciłem i ścigałem go strzelając, podczas gdy on pikował. Zgubiłem go, wobec czego należało wracać.

Lecąc ponad szczytami na wysokości około 2000 metrów, dostrzegłem artyleryjskiego obserwatora niemieckiego. Potem przez lornetkę zobaczyłem jakichś dwóch typów, którzy mi rękami dawali przyjazne znaki. Robię skręt na płask, żeby im nie pokazać swych barw, biorę kierunek na północ i wracam.

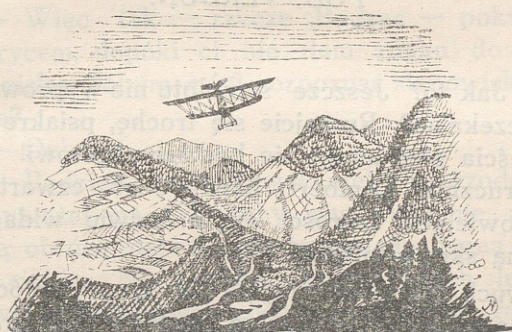
Cała załoga obserwatorium wylazła nazewnątrz, sześciu czy też siedmiu Szwabów. Stoją razem, kiwają na mnie pełni podziwu dla Fritza, tak nisko latającego w górach. Biorę ich na cel i strzelam bez zatrzymania. Dwóch z nich pozostało na skale.

Wcześniej rozpoznany przez artylerzystów z baterji i gwałtownie ostrzelany, przeleciałem może o jeden

metr ponad nożycami lornetki obserwatorium i 1800 metrów nad poziomem morza.

Ta mała wycieczka dała mi możliwość wykonania dobrego strzelania do ziemi na przyzwoitej wysokości.

P. de Brichambaut.



POD VERDUN.

— Jak to? Jeszcze samolotu nie wyprowadzono? Na co czekacie? Ruszajcie się trochę, psiakrew! I za dwadzieścia pięć minut nie będziemy gotowi!

Porucznik Lambert kłął.. Jest czwarta rano i w różowiejącej szarości świtu ledwie widać grupę drzew na skraju lotniska.

Dwuch żołnierzy ciągnie za sznury płócien namiotu Bessonneau, — ciężkie zasłony jak firanki olbrzymiego okna odsuwają się: tłum nieruchomych samolotów śpi w cieniu hangaru. Jeden z nich, najbliższy wejścia, pchany przez mechaników, toczy się niezgrabnie na swych krótkich łapach, żołnierze pilnie uważają, żeby nie dotknął ścian swymi czułami, wyciągniętymi ramionami, każde uderzenie może je zranić.

— Trochę na prawo!... Razem! wyprostujcie! Tak! Przejdzie.

Stojąc przy wejściu do hangaru pilot i obserwator spoglądają na olbrzymią arenę pełną wrogich niespodzianek, gdzie za chwilę mają rzucić swe życie. Mgła świtu osłania jeszcze horyzont. Kilka chmur podobnych do strzępów muślinu płynie po zielonkawem

niebie. Północno-wschodni wietrzyk ledwie że porusza płócienne strzępy na szczycie hangarów. Dobry ranek do lotu... W błękicie, jakby rzucona przez tajemniczego siewcę, kołuje garść ptaków.

Lambert zwrócił się do samolotu, który na niego czeka o kilka kroków od odsłoniętego Bessonneau. Srebrzysty Sop¹⁾ wyciąga między sztywnymi skrzydłami swe długie ciało wodnego owadu. Bezwładne małe, akacyjne śmigło ozdabia mu pretensjonalnie nos, jak kostka drzewa królowi murzyńskiemu.

— Więc tak — rzecze Bauzac — pokręcisz się nad Frycem, dopóki ci nie dam znaku do powrotu. Zejdź nisko, żebym mógł rozpoznać stanowiska baterij. Dobrze?

— Dobrze!

— Będiesz obserwował niebo z przodu, ja zaś będę uważał na tył, żeby nas ktoś nie zaskoczył. Zresztą obróć się i usiądę twarzą do ogona a plecami do ciebie. Nie zapomnij zrobić dwóch lub trzech kręgów nad lotniskiem, chcę wypróbować radjostację.

Zapiąwszy hełmy i umocowawszy okulary zajęli swe miejsca: pilot poza silnikiem, między płatami, obserwator — pośrodku kadłuba. Podczas gdy Bauzac kładł mapę przypiętą do sztywnego kartonu, próbował, czy karabin maszynowy obraca się dobrze na swej podstawie i umieszczał na odległość ręki karabin zwykły, ostatnią obronę w razie zacięcia się Lewisa²⁾, Lambert zapiął pas, którym przymocował się do siedzenia, włożył rękawice i upewnił się że instrumenty pokładowe są w porządku oraz że stery działają sprawnie.

¹⁾ Sop — typ samolotu Sopwith.

²⁾ Karabin maszynowy Lewisa.

— Benzyna!... Włączyć!...

Pchnięte przez mechaników dla wypróbowania silnika śmigło uczyniło swój zwykły cud: bezwładna budowa, stos drzewa, żelaza i płótna nagle ożył, stał się istotą drgającą i warczącą, uwięzioną na przodzie aureolą, stał się jeńcem, którego więżą na ziemi pęta jego kół i ramiona ludzi trzymających za końce skrzydeł. Nieruchomy, z ręką na dźwigniach, z okiem utkwionem w licznik obrotów, pilot wyćwiczonym uchem nasłuchuje taktu cylindrów, zawrotnego rytmu tańca metali. Nagle siła wściekłego warczenia wzrasta, śmigła stają się jakby cieniami w świetlistym kręgu, a wreszcie znów je widać całkowicie: Lambert zwolnił bieg silnika i zwrócił się ku koledze.

— Dobrze pracuje. Jesteś gotów?... Puszczaj! — krzyknął do mechaników.

Oswobodzono koła, ręce puściły skrzydła i pilot przywrócił maszynie tempo jej oszalałego życia. Już Sop biegnie pod wiatr po trawie. Ogon nie dotyka więcej ziemi. Dotknięcia kół są coraz lżejsze, ostatnie pochylają trawy, nie łamiąc ich: samolot wziął pęd i mknie na rozpostartych skrzydłach.

Lambert instynktownie utrzymuje równowagę i stara się nadać samolotowi przy wznoszeniu właściwe nachylenie, wie, że wszelki niecierpliwy manewr sterem wysokościowym zwiększa niebezpieczeństwo i opóźnia wzięcie wysokości. 100 metrów — czyta na tarczy wysokościomierza. 200 metrów... Zakręcił, żeby wrócić nad hangary. Na skraju lotniska przykucnęły jak rząd sfinksów płóciennych, podziwiających horyzont wielkie namioty Bessonneau; dwa czy też trzy z nich już otwarte, mają jakby czarne plamy na pierśsiach. Przed jednym z hangarów gromadka małych

istot, które zda się mają tylko głowy i stopy, z twarzami zwróconymi ku niebu, przygląda się samolotowi. Lambert wie, że pomiędzy nimi dwaj jego mechanicy nad słuchują, czy też „młynek dobrze kręci”...

600 — 700 metrów. Podczas, gdy srebrzysty Sop opisuje szerokie kręgi nad lotniskiem, Bauzac wysyła do stacji odbiorczej fale elektryczne... 900 metrów... W małym okrągłym zwierciadełku, w którym odbija się ciało samolotu, jego lekki ogon i próżnia błękitu, Lambert widzi rękę obserwatora wysuwającą się z kadłuba i wskazującą mu kierunek frontu: radio działa bez zarzutu. Więc w drogę! I wznosząc się ciągle ptak szubuje ku Verdun.

W tej chwili czerwona kula słoneczna, jeszcze bez promieni, niby wielki aerostat ledwie że poczyną wznosić się nad horyzont. W próżni nieba tkwią tylko gwiazdy i samolot, który mknie ku słońcu. Lambert słucha pełnego głosu maszyny, dzwicznego i regularnego rytmu silnika. W szklanej rurce manometru przelewa się równomiernie smar. Niezmordowane w zawrotnym pędzie furczące śmigło kraje powietrze. Wirujące przed pilotem śmigła tworzą lekką zasłonę: wychyla się — wiatr tnie go w twarz.

Nigdy bardziej jak tego ranka nie czuł się związany ze swym samolotem. Potęga silnika — czyż to nie jego własna moc? Czy to serce mechaniczne nie ożywia jego własnego życia, w takim samym stopniu jak samolotu. Każdą nieregularność w pracy cylindrów, przerwę, czyż nie odczuwa w swych pierśsiach? Najmniejsze wstrząsy, najlżejszy napór powietrza na płaty, odczuwa tak, jakby to płótno i te szczepki drzewa były jego skórą i jego kośćmi, jakby swymi nerwami przeniknął nawskroś tę nieczułą maszynę.

Pewne drgnienia i naciśnięcia, które jego ręce i nogi dają dźwigniom dla utrzymania równowagi wcale nie są podyktowane rozumem — są to odruchy. Czuje, jak rodzi się i wzrasta w jego duszy odczucie wiatru, pędu, daru równowagi, instynktu lotu; rozmyśla ze wzruszeniem, że ten nowy zmysł, który powoli się w nim tworzy, być może, pewnego dnia stanie się przyrodzonym u ludzi.

Długa biała wstęga Voie Sacrée¹⁾, Verdun do połowy okolone przez niezaciśnięty węzeł rzeki, przechodzą pod srebrnymi skrzydłami samolotu i oto ukazuje się olbrzymia, szara arena, gdzie wiją się niezliczone szczeliny, ziemia poprzewracana i spustoszona, popryszczona lejami bardziej niż oblicze zjedzone ospą.

Na lewym brzegu Mozy bieleje kamienista pustynia, to wzgórze 304. Na prawym brzegu kilka bród podobnych do zmarszczek napół zatartych—to dostojne resztki fortów Douaumontu i Vaux, które dadzą się rozpoznać ze swej geoemetrycznej figury. W tej chwili w równy i pełny szum silnika wpadł nagle suchy stuk, kilkakrotnie powtórzony, jakby uderzenia lekkiego młotka w blachę: — to karabin maszynowy Bauzaca. Lambert obejrzał się. Strzały były umówionym sygnałem w razie zbliżenia się samolotu nieprzyjacielskiego. Obserwator skinął, że nic nowego, a tylko wypróbował broń; z kolei pilot sprawdził swój karabin maszynowy. Nic się nie poruszyło na niebie, gdzie tarcza słoneczna, samotna i czerwona, podnosiła się zwolna. Lambert

¹⁾ Voie Sacrée — droga z Bar le Duc do Verdun, którą przez osiem miesięcy szły posiłki i zaopatrzenie dla atakowanej twierdzy.

przekroczył już front... Minął zryte pola — oto na nowo zieleń i drogi pod nim. Lecz z tej ziemi uśpionej podnosi się ku niebu jakiś duch nienawiści. Rozpędzona maszyna przelatuje ponad zniszczonemi wioskami, ruinami bez dachu, czarnemi lasami, pełnemi baterij i niewidzialnych oddziałów — dociera już do olbrzymiej równiny Woëvre, jeszcze na poły zagrzebanej we mgłę, która osacza ją jak morze groble.

Lambert zwrócił się ku Jumelles d'Orne, następnie zawrócił ku Mons, ześlizgnął na nieruchomych skrzydłach, zniżył, znieważył łoskotem przyziemnego lotu pola nieprzyjacielskie. Pilot uradował się poczuć siły swoich nerwów, swoją gorącą krwią a płynną, swoim pewnym silnikiem i mocnemi skrzydłami. Zwierciadelko, które ma przed oczyma, odbija w sobie długi kadłub Sopa, wyłania się z niego, jak ciemna kula, głowa Bauzaca i niekiedy wynurza się ręka obserwatora wskazująca kierunek.

Niespodzianie pod prawem skrzydłem ukazał się mały obłoczek, w kształcie czarnego balonika rzędnącego zwolna: — to pierwszy pocisk. „Mieli czas się obudzić!” rzekł wesoło Lambert. Obrócił głowę wtył: poza samolotem rozwiewały się pozostałe czarniawe dymy. Ogień stawał się celniejszy: wybuchy obramowały samolot, a wtenczas smukły Sop pochylił się na skrzydło dla wykonania skrętu. wyprostował, prysnął jak strzała, znurkował do ziemi, podniósł się... Pilot zabawiał się niemocą dział, psując im swym lotem zamiary; nie obawia się ich, a tylko samolotu myśliwskiego, który spadając jak sokół z nieba miota w przelocie serję pocisków karabinowych i, jeżeli napad się nie powiedzie odbiega, nurkując prawie prostopadłe zanim zdąży mu się dać odpowiedź.

Kręcąc się dość nisko poza Bazonveaux w poszukiwaniu jakiejś baterji, Lambert w pewnej chwili poczuł gwałtowne uderzenie ponad kadłubem i natychmiast ciepło krwi płynącej aż do kostki. Pocisk karabinowy czy odłamek szrapnela? Spojrzał w dół na nogi, czarna plama rozszerzyła się, ba i krople czerwonej krwi ściekają po płótnie kombinezonu na podłogę Sopy. Wtedy pilot natężył całą swą wolę „Wracać... Jak najprędzej dostać się na lotnisko... Uratować obserwatora... Opatrzeć ranę“. Sop skoczył w kierunku niewidzialnego i odległego lotniska.

Śmigło zanurza się w powietrzu. Maszyna śpiewa swój rytmiczny refren. Smar cieknie regularnie i spokojnie w swej szklanej rurce, strzałka licznika wykazuje sto sześćdziesiąt kilometrów na godzinę. Krew ciągle płynie. Pod srebrnymi skrzydłami przechodzą porzucane, spustoszone, martwe pola, fort Douaumont napółly starty, podobny do bolesnej zmarszczki na obliczu Francji. Lambert sądzi, że Bauzac jest zdziwiony tym nagłym powrotem. Czy też jest niespokojny? Co myśli? Okrągłe zwierciadło ukazuje mu obserwatora ciągle siedzącego twarzą do ogona samolotu; głowę podniesioną ma ku niebu: — „Nie do myśla się niczego — rozważa Lambert — obserwuje“.

Czuje, że zdrętwiała noga nie słucha go więcej i blokuje orczyk steru. Drobiazg! Można zakręcić bez steru i dać sobie radę manewrując lotkami. Krew zebrana na podłodze gondoli przelewa się w miarę wahaniec samolotu. Czerwona plama rozszerza się, krew płynie kropla za kroplą. Mijając Verdun ranny pilot zemdlał.

Jak długo Sop leciał w ten sposób? Być może kilka sekund, być może kilka minut, być może i dłużej. Ponieważ była pogoda, ponieważ samolot był do-

brze wyregulowany, więc ślepa maszyna raz puszczo-
na w spokojnem powietrzu, leciała dalej przed siebie.
Przemknęła nad lasami leżącymi między Verdun a Voie
Sacrée, ponad polami, wioskami. Kiedy pilot oprzy-
tomniał, silnik bez przerwy śpiewał swój głęboki refren
i samolot unosił się ciągle poziomo na swych skrzydłach.

Lecz gdzież jest teraz? Osłabiony Lambert nie
poznaje krajobrazu. Nieco ocucony pędem wiatru,
stara się zwrócić uwagę obserwatora i krzyczy, uderza
w ściankę przedziału, daje kilka strzałów z karabina
maszynowego — wszystko na próżno. Bauzac nie po-
rusza się wcale. Pilot zakręca, ażeby lepiej obejrzyć
widnokraj i wreszcie w dole na lewo odnajduje sze-
reg hangarów Bessonneaux.

W kilka minut później jest nad lotniskiem i teraz
nadchodzi chwila największego, najgwałtowniejszego wy-
siłku woli, jaki ma uczynić w życiu. Jest wyczerpany,
czuje się słaby jak dziecko, źle widzi, bezwładna no-
ga unieruchomiła ster kierunkowy, a teraz ma wykonać
trudny manewr zetknięcia z ziemią ciężkiej maszyny,
sunącej z szybkością 80 czy 90 kilometrów na godzinę.
Ale przecież musi wylądować „jakby kwiat zakwi-
tnął” — nie może zabić Bauzaca ani siebie.

Przy dotknięciu ziemi jedna z opon Sopa podziur-
awiona kulami odlatuje, lecz samolot osiada lekko
i toczy się długo bez szwanku, a potem przewraca łą-
godnie na nos. Wówczas Lambert, którego ten wypa-
dek nie wyrzucił z siedzenia (jest przyczepiony szelka-
mi) zwraca się ku swemu towarzyszowi. Bauzac ciągle
siedzi twarzą ku tyłowi samolotu, lecz przy wstrząsie
zatoczyła się jego głowa na ramię i ukazało się nieru-
chome, blade oblicze — trupa.

J. Boulenger.

30° Z I M N A.

Chrup, chrup, chrup! — skrzypiał śnieg pod naszymi nogami. Mieliśmy przed sobą perspektywę spędzenia trzech godzin na wysokości 4000 metrów.

Maszyna stała już przed hangarem. Nalewano gorącej wody do chłodnic.

Wyglądaliśmy jak podróżnicy polarni: grube wataowane spodnie, buty futrzane poza kolana, futrzana kamizelka, skórzana kurtka, gruby szal, futrzany kaptur, na zakończenie gruba warstwa tłuszczu na twarz. Tylko oczy i wargi pozostały nienasmarowane. Więc gotowi! Mimowoli roześmiałem się ujrawszy swą twarz w zwierciadle. Nie nadawałem się prawdopodobnie do całowania.

Tak ubrany z trudem wdrapałem się do samolotu. Engmann puścił silnik. Wyciągnąłem marznące ramiona w górę. Święty Boże! co za psie zimno, co za lodowaty wicher. Rozpędzone śmigło jęczało, wymiatając we wściekłym zawrotnym tańcu śnieg z pod siebie i wyczyszczając grunt aż do zeschniętych, zszarzałych traw. Słońce lśniło w milionach kryształków i siało tęcze blaski w powietrzu.

Wsunąłem głowę do przedziału — tak, wszystko to byłoby bardzo piękne, gdyby nie to psie zimno.

Potoczyliśmy się aż do końca długiej drogi, którą obsługa w szarości świtu przekopała przez śnieg. Zawiązałem sobie na oczach okulary zimowe, które zarazem ochraniały nos i policzki. Koniec szala wzięłem w zęby.

Puszcząć!!!

W pół godziny później.

O nieba! Co za przeraźliwe zimno. Co chwila przez otwory wylotowe dla bomb wpada świszczący wicher i kasa jak wściekły pies.

Djabieł jeden wie, w jaki sposób przenika mnie przez futra. W każdym razie może i chce zamienić mnie w bryłę lodu. Zaczyna się od palców u nóg, następnie zimno przenika do kolan, a wkońcu ogarnia całe ciało aż do ramion. Zaczynam poruszać palcami nóg, żeby nie odmrozić. Ruszam się, jak mogę, tłukę dla rozgrzania pięściami po udach.

Na okularach przy oddechu utworzył się sopel lodowy. Muszę je zdjąć i wykruszyć lód wkrętakiem.

— Niedobrze!

Pierwszy pocisk z działa przeciwlotniczego rwie się wpobliżu, gdy znalazłem się nad okopami. Roześmiałem się. Miły dzień dzisiaj! Jednak dobrze skierowano granaty: jeden trzasnął mi nad uchem, a szrapnele huczące około gondoli to również coś ciekawego. Mróz pożera ciepło mego ciała i wydaje się, że ciało odchodzi od kości.

Wstaję i ostrożnie, jak to czynią murarze, walę się rękami po plecach. Ten środek pomaga tylko na jedno mgnienie. Wyglądam na prawo i na lewo przez

burtę. Szukam na całym widnokregu lotników nieprzyjacielskich. Na torze kolejowym widzę srebrnobiałą wstęgę dymu ostro zarysowaną na mrozie. Wyciągam rękami w podwójnych rękawicach ołówek, ujmuję go jak cygaro między palce i gryzmolę meldunek na mapie. Następnie to przestępuję z nogi na nogę, to znów uderzam rękami albo trę uszy.

Stacja kolejowa Serenne. Tu mam zrobić zdjęcie. Z trudem wyciągam aparat fotograficzny. Ale jak tu wysunąć zasłonę kasety, trudno przecież paluchami niedźwiedzia objąć małe kółko. Szybko odrywam zębami guzik prawej rękawicy, wsadzam dłoń między kolana i ściągam obie: futrzaną i jedwabną spodnią.

Następnie wychylam się przez burtę — celuję — gotowe!

Zużyłem na to najwyżej trzy sekundy. Ale trzeba znów zasunąć kasetę. Ręka jest sztywna jak bryła lodu. Wciagam aparat i wsuwam siny palec między kolana.

Nie wiele to pomogło. Puszczam koniec szala, który trzymałem zębami i oddechem staram się rozgrzać palec. Nagle przestraszyłem się:

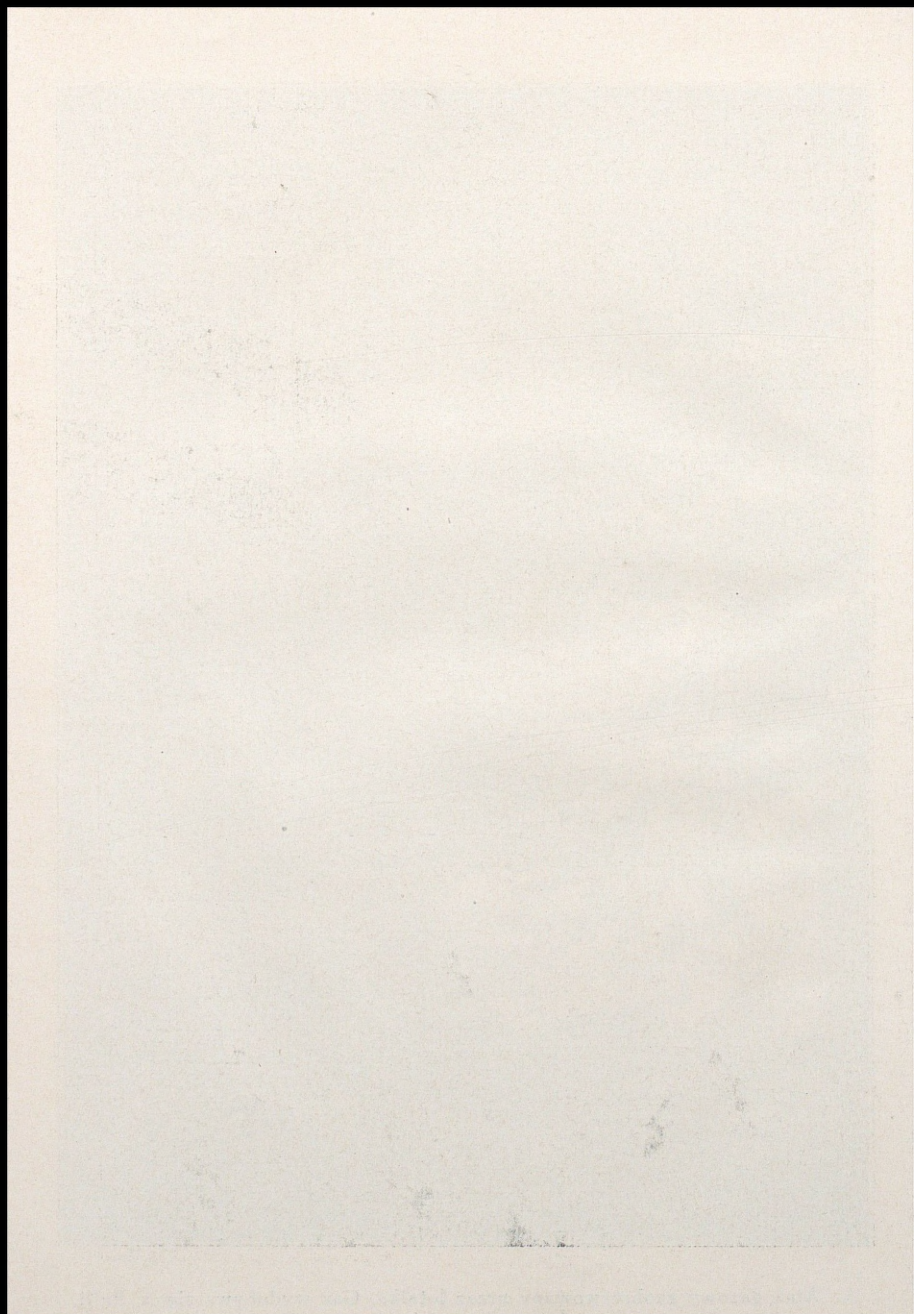
„Trach, trach!”

Granaty! Oglądam się wokół, wyglądam przez burtę, nigdzie nie widać obłoczków wybuchów. Komiczne! Znów jednak „trach” w pobliżu.

Roześmiałem się. Cóż się stało? Nikt nie strzela, a tylko trzaska koniec szala, który dotąd trzymałem w ustach. Przy oddychaniu zwilgł i skoro go puściłem zmarzł. Ten zamrożony koniec, szarpany wiatrem śmigła, uderzał, a mnie się wydawało, że to rwą się pociski obrony przeciwlotniczej.



3. Atak gazowy zaobserwowany przez lotnika. Gaz wydobywa się z butli



Odchuchałem zmarznięte palce. Szybko wciągnąłem rękawicę, zanim mróz zdążył je schwycić. Koniec szala ponownie ująłem w zęby i zasunąłem aluminjową zasłonę kasety.

Wykonałem jeszcze pięć zdjęć.

Przy ostatniem, kiedy zmarzniętymi palcami chciałem włożyć zasłonę do kasety, porwał ją wiatr śmigła i pofrunęła wdal. Za każdym razem, kiedy przewracała się napłask, błyszczała w słońcu szyderczo. Bezczelność!

Ale cóż robić, jeszcze jeden zakręt i ponowne zdjęcie.

Coś mi błysnęło o jakieś sto metrów niżej. Spojrzałem tam. Aha! To Francuz — Spad dwupłatowiec.

Tego jeszcze brakowało. Przez ciało przebiega mi niespodzianie fala ciepła.

W okamgnieniu chwytam za karabin maszynowy. Jednak ten Francuz jakby nie zważał na nas. Leci dalej w przeciwnym kierunku. Aha, wykręca — robi zakręt — jest teraz na równej wysokości z nami — teraz już wyżej — a teraz rzuca się na nas. Jest o 800 metrów, więc należy czekać dopóki się nie zbliży. Strzelać teraz — to strata amunicji.

Celuję do niego. Nadchodzi mi wprost na muszkę. 400 metrów! — jeszcze nie strzela. Ten pan sądzi, że nas zaskoczy.

Takakakak! — zatrzeszczała moja serja. Przeciwnik mimowoli przechylił się w skrócie. Teraz mam go znowu dobrze na muszce. Ciągnę za spust kurkowy — nic! Niema strzału.

Zacięcie w podajniku! Szybko ładuję na nowo i ciągnę taśmę. Engman czyni teraz ostrzejsze skróty i mam znów przeciwnika w celowniku.

Takakakak! Trzy strzały — koniec! Znowu zacięcie. Rączka karabina stoi prosto — nie wraca. No tak, czemuż nie leży. Rzut oka na taśmę — naturalnie. Taśma zmarzła i miast przewijać, wisi jak sztywny kawałek drewna.

Tłoczę rączkę nadół i ciągnę taśmę.

Siedem, osiem strzałów i znowu zacięcie. W tym czasie Francuz strzela do mnie i to coraz bliżej, nieprzyjemnie brzmią te strzały w uszach.

No teraz wszystko w porządku. Hurra! Teraz bez zacięcia daję dwadzieścia strzałów. Francuz czy ni mały krąg i ponownie przyczepia się do mnie.

Tak?

Teraz znów jeden wystrzał. To można się wściec. Engman zrozumiał, że coś jest nie w porządku i zrobił warjacki wiraż. To nas uratowało. Francuz trafił tylko jednym pociskiem w naszą „skrzynię”¹⁾. Przy tym szalonym zakręcie opierałem się prawem kolaniem o żelazną podpórkę siedzenia, żeby nie wylecieć i skinałem Engmanowi w zwierciadło: — do domu.

Chcąc usunąć zacięcie, starałem się wtłoczyć rączkę karabina na miejsce, lecz nic się nie dało zrobić. Zerwałem więc szybko rękawicę z prawej ręki i uczyniłem to. Zdarłem wprowadzić skórę, ale rączka cofnęła się.

Przez ten czas Spad ponownie dał do mnie szereg strzałów. Osądził widać, że wobec zacięcia mojej broni łatwo się ze mną upora, lecz teraz sypnąłem ku niemu sporą porcję, wobec czego zrobił ostry zakręt w prawo i oddalił się.

Wnet też miałem ponowne zacięcie — ósme!

Heydemarck, porucznik.

¹⁾ „Skrzynia” — samolot.

STRAJK SILNIKÓW.

Osiem samolotów, które były do rozporządzenia w eskadrze, odmówiło posłuszeństwa. Kiedy mechanicy zmuszali je do pracy, chłodnice przy dwóch wy-sadziły z zimna. Sześć pozostałych połknęły bez trud-ności wodę zmieszaną z gliceryną, ale silniki strajko-wały w dalszym ciągu. Wreszcie, kiedy do gorącej wody nalano spirytusu, a sporo ciepłej benzyny do cy-lindrów, jeden z silników zaczął pracować.

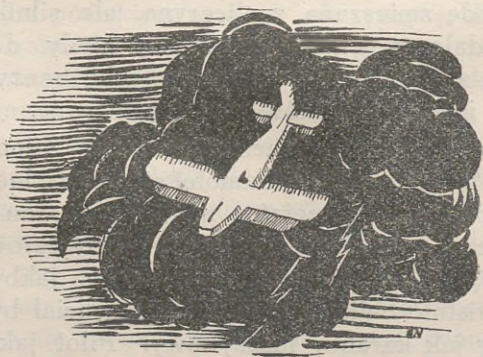
Ten zdradziecki braciszek warczał, otoczony mil-czącymi towarzyszami. Samolot startował, lecz znalazł-szy się pięćdziesiąt metrów nad ziemią, ten djabelski młyn zaczął naśladować wystrzały rewolwerowe, a póź-niej zwiększył siłę swych wybuchów, jakby pragnął urzeczywistnić bajkę o silniku, co to chciał być równie hałaśliwy jak karabin maszynowy. Pilot jak najszyb-ciej musiał wylądować. I taki był początek strajku silników, który trwał dopóki trwały wielkie mrozy.

Nie był to strejk lojalny. Przy pomocy podgrze-zwania, zasłonięcia chłodnic żaluzjami, nalewania gorą-cej wody ze spirytusem i zastosowania wszelkich in-nych środków zmuszano często silniki do obracania

się. Ale zawsze dały one odczuć, że brakło im dobrej woli.

Słyszało się wtedy w powietrzu silniki warczące, skrzeczące, strzelające; lotnicy jak deszcz padali z nieba na ziemię; była to doskonała sposobność, żeby przekonać piechurów, że samoloty nad nimi są częściej własne niż nieprzyjacielskie wbrew temu, co sądzili, ale nie skorzystali z tej lekcji i w dalszym ciągu uznawali za niemieckie wszystkie te cacka, które krążyły ponad ich głowami. Przyzwyczaili się do tego od sierpnia 1914 roku i pozostali przy tem mniemaniu aż do końca wojny.

J. Boulenger.



LOT FOTOGRAFICZNY.

30 lipca 1917.

Siódma rano, jest jeszcze chłodno. Mój dwuosobowiec jest gotów. Puszczam silnik. Obserwatora dotąd nie widać na lotnisku. „Upредить sierżanta P...”, że nie mam zwyczaju czekać, jeżeli lot był wczoraj zapowiedziany”. W dziesięć minut później sierżant P. przybiega z aparatem fotograficznym, oczy ledwie że mu się otwierają — zasnął... Każę mu wpisać przed odlotem cztery dni aresztu za ten sen nie w porę, co wywołuje protest i skargi z jego strony. Wreszcie wszystko załatwione. Lećmy prędzej, chcę wykorzystać ranne światło dla zdjęcia zbliżka pozycji nieprzyjacielskich, które projektowano atakować; należało poznać je szczegółowo.

Słońce doskonale oświetla nasz cel. Zaczynamy fotografować z wysokości 150 metrów. Szczęśliwie magazynek działa doskonale. Przy zbliżaniu się strzelają do mnie gęsto, notuję dwa stanowiska karabinów maszynowych, podczas gdy mój obserwator fotografuje.

Jestem zmuszony kilkakrotnie powtórzyć ten sam manewr, karabiny maszynowe niemieckie sięgają nas coraz lepiej. Jedna dobra serja i kilka pocisków uderza w samolot. Kiedy, chcąc wrócić, zakręciłem ponad linjami nieprzyjacielskimi mój silnik gwałtownie zwolnił.

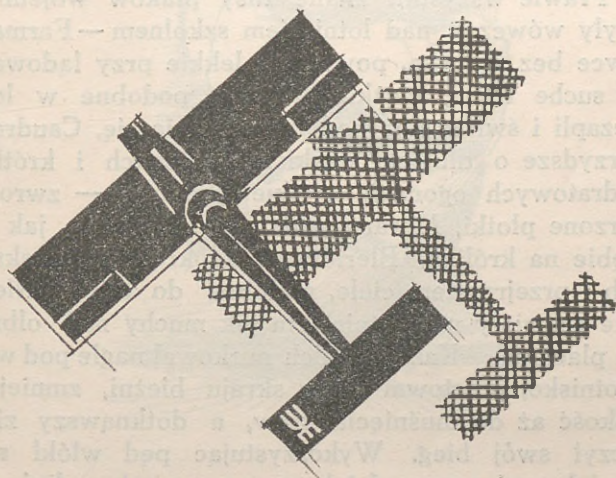
Próbuję wylądować w miejscu dogodnym do tego a tu silnik nagle zaczyna pracować. Wznoszę się natychmiast w linię prostej, lecz serje z karabinów maszynowych znów obramowują mnie. Pociski uderzają w płótna samolotu, dziurawią gondolę poza moimi podeszwami. Silnik pracuje źle i zwalnia. Samolot nie utrzymuje normalnej równowagi, jest mało posłuszny, jedna linka jest przecięta. Obejrząwszy się wtył, zobaczyłem śmigło w płomieniach i smugę dymu poza samolotem, zbiornik albo rurka benzynowa jest przebita pociskiem, palimy się w powietrzu! Obserwator obraca się również i widzi płomienie; przekonany o nieuniknionej śmierci pochyla głowę i czeka!

Tymczasem ster znów działa normalnie i mogę kierować samolotem. Obniżam się w „schodach”. Samolot dotknął ziemi w chwili, gdy zaczął już z małą szybkością pikować, podskoczył i rozłamał się na dwie części. Znaleźliśmy się między okopami pierwszej i drugiej linii. Kilka pocisków gwizdnęło nam nad uchem. Samolot palił się w dalszym ciągu. Wyleźliśmy z gondoli. O ugaszeniu pożaru nie było mowy: miałem spalone rękawice i poparzone ręce. Pożar rozszerzał się. Obserwator wrócił do gondoli po aparat fotograficzny, udało mu się jeszcze wyciągnąć karabin maszynowy. Obawiając się wybuchu zbiornika, nie pozwoliłem na dalszy ratunek. Zaraz też zaczęła bić do nas gwałtownie artylerja nieprzyjacielska, rzucając około pięćdziesięciu granatów. Czy uniknąwszy

kul, pożaru i wypadku, mieliśmy stać pod pociskami? Na szczęście padały one daleko. Uciekliśmy, unosząc aparat fotograficzny i karabin maszynowy. Wyglądaliśmy trochę dziwnie pod gorącym słońcem, jakie tu na wschodzie piecze w upalne lato, w naszych futrzanych ubiorach Eskimosów.

Doszlśmy do stanowiska dowódcy bataljonu, później pułku i dowódcy lotnictwa francuskiego przy armji serbskiej, gdzie nas serdecznie przyjęto.

*Perrin de Brichambaut,
kapitan-pilot.*

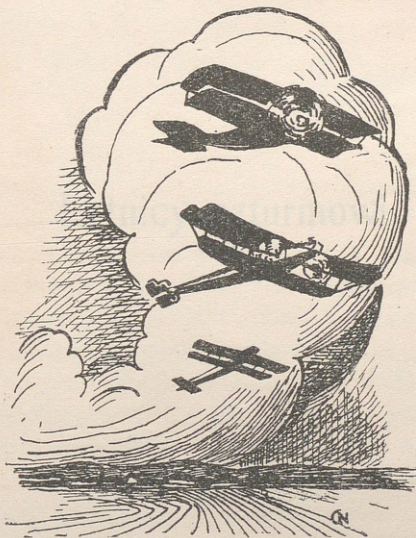


NA LOTNISKU.

Prawie wszystkie znane rasy ptaków wojennych krążyły wówczas nad lotniskiem szkolnem — Farmany, latawce bez sznurka, powolne i lekkie przy lądowaniu niby suche liście; ciężkie Voisiny, podobne w locie do czapli i świszczące podczas zniżania się, Caudrony, najbrzydsze o długich wąskich ramionach i krótkich kwadratowych ogonach, giętkie Niuporty — zwrotne, srebrzone płotki, Morany padające na ziemię jak jastrzębie na królika, Blerioty o zaokrąglonych skrzydłach i przejrzystem ciele, podobne do łątek. Niezliczone szumiały nad lotniskiem jak muchy nad olbrzymim plackiem. Każdy z nich nurkował nagle pod wiatr na lotnisko, prostował się u skraju bieżni, zmniejszał szybkość aż do muśnięcia traw, a dotknąwszy ziemi kończył swój bieg. Wykorzystując pęd włókł swój ogon jak raniony owad i hucząc zawracał na linję odlotu. Niekiedy jednopłatowiec Nieuport czy Caudron przewracał się przy lądowaniu i tkwił smutnie nosem ku ziemi a ogonem wzniesiony ku niebu aż do przybicia ciągnika a niekiedy i ambulansu.

Często przechodzili bieżnię mechanicy, rzemieślnicy, piloci, czy też obsługa biegła do uszkodzonych samolotów, lecz wszyscy z łatwością unikali huczących bolidów, zstępujących z nieba.

J. Boulenger.



Lotnicy szturmowi

LOTNIK PIECHOTY.

18 września 1918 roku.
Atak na Nonte, na okopy buł-
garskie. Oddział aeronautyczny
Vardaru.

Mój Spad nie był gotów na oznaczoną godzinę i spóźniłem się. Pędziłem więc, nie biorąc wysokości, dobrze znanymi sobie dolinami wśród gór.

Przeleciałem tuż ponad ostatnim pagórkiem i przybywam w całym rozgwarze natarcia. Nasza artylerja wydłuża już ogień, nieprzyjacielska odpowiada, lecz nie ośmieliła się jeszcze „skrócić”. Piechota przebiegła już strefę niebezpieczną. Lecąc na wysokości 100 metrów, ulegam porządnym wstrząsom, powodowanym wybuchami z ziemi; płótno skrzydeł jest porwane w kilku miejscach (po powrocie znalazłem nawet kamyk w moim stateczniku).

Przelatuję ponad naszymi oddziałami, zaczynam strzelać wprzód nie widząc zresztą nieprzyjaciela, czynię to dla podtrzymania nastroju! Przelatuję pierwszy rzut, z czego zdaję sobie sprawę później. Tu i tam widzę uciekających. Grupki ich kierują się ku wąskim drogom. Nieco dalej grupa około stu ludzi, przywar-

tych do skał, oczekuje swojej kolejki „dla wsiąknięcia w ciemny wąwóz”. Strzelam do nich, podczas skrętu strzelają do mnie i chybiają.

Piechota posuwa się naprzód. Zakręcam i prze-latuję na wysokości 30 metrów nad nią, co mi pozwala ostrzelać skutecznie w odległości trzystu metrów od niej piętnastu uciekających piechurów nieprzyjacielskich. Pływam w moim Spadzie, szarpany wstrząsami i pieczony przez silnik. Woda chłodnicy ma ponad 90°.

Znów jestem ponad moim pięknym celem, który nieco się zmniejszył i do którego strzelam aż do odległości pięćdziesięciu metrów; prostopadła skała zmusza mnie do gwałtownego półobrotu, żeby nie ulec strzaskaniu o nią.

Trzykrotnie wracam w tych samych warunkach. Dotąd otrzymałem zaledwie jeden pocisk karabinowy w samolot.

Za każdym nawrotem widzę w tej gromadzie ogłupionych ludzi, jak porzuciwszy broń i podnosząc ręce do góry wołają „Kamerad” do atakującego ich samolotu. Na nieszczęście nie mogę brać jeńców. Nasi piechurzy, kiedy latam nad nimi nisko, witają mnie, machając rękami i chustkami.

Ten piękny widok przypomina mi niezatarty obraz: mój pierwszy atak na dwuosobowym Farmanie z piechotą 11 korpusu w okolicy Albert, 7 czerwca 1915 roku. Wtedy to nasi piechurzy pośród pocisków, mimo ognia nieprzyjacielskich karabinów maszynowych, uniesieni zapałem podnieśli kepi, pozdrawiając towarzyszący im samolot.

P. de Bricambaut,
kapitan-pilot.

NARODZINY LOTNICTWA SZTURMOWEGO.

Wieczorem 23 kwietnia 1917 roku kazałem przywołać mego doskonałego pilota, sierżanta Schleifferra i rzuciłem mu: „Kochany Schleifferze, jutro rano wykonamy lot dla piechoty, start o brzasku. Natarcie z naszej strony na odcinku Gavrelle-Roeur. Mamy ważne zadanie”. — „Wszystko w porządku, panie kapitanie, samolot gotów od g. 5.45” — odpowiedział sierżant.

Jeszcze raz rozpatrzyłem dokładnie mapę okolicy, gdzie nazajutrz rankiem miałem latać podczas natarcia.

Na krótko przed godziną 5 zameldował się mój ordynans Küchler. O g. 6 usadowiłem się w samolocie. Chorągiewka, amunicja świetlna do dawania różnych sygnałów w powietrzu, lampa elektryczna, karabin maszynowy, wszystko w największym porządku. Musieliśmy ze startem poczekać jeszcze pięć minut, bo było za ciemno. Ze strony frontu słyszeliśmy straszliwy ogień huraganowy.

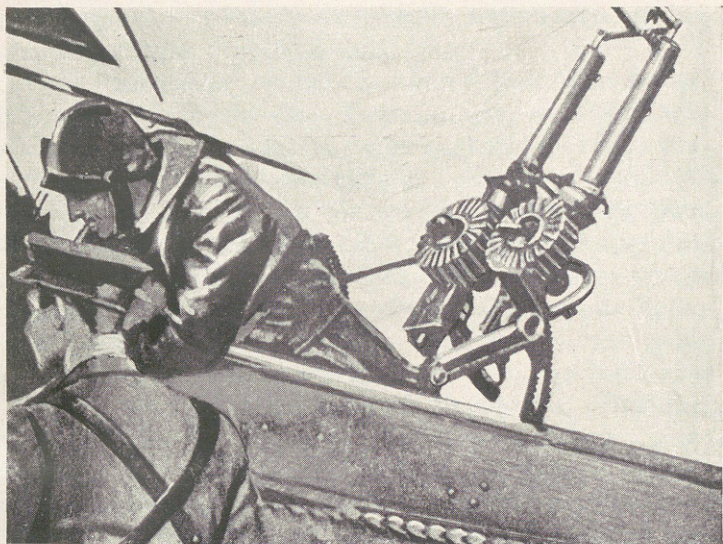
Godzina 6.05. Silnik warczy. Mechanicy czekają na rozkaz startu. „Gotowe! — puszczać!” Rozpoczynał się ciężki lot, wiedzieli również o tem mechanicy, że-
głaszający nas przy odlocie.

Potoczyliśmy się przez ciemne lotnisko i wspina-
my się wysoko w świeżem, ożywczem powietrzu świtu.
Jest jeszcze ciemno, cała okolica pod nami leży we
mgłę. Dopiero przy Douai zaczęło dzień. Ciężkie działa
na zachód od kanału prowadzą niszczący ogień na po-
zycje nieprzyjacielskie. Cóż to za piękny widok! To
tu, to tam nieustannie błyska. Wnet nadchodzi różo-
wy świt. Kiedy doleciałem do frontu, mimo huczenia
w uszach silnika, doskonale słyszałem kanonadę.

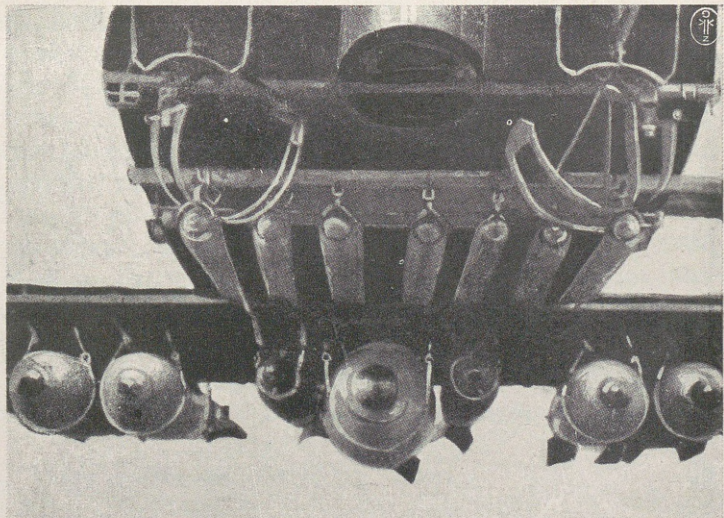
Byłem na wysokości 600 metrów. Nieraz lata-
liśmy nad frontem i mieliśmy wprawę w orjentowaniu
się podczas ciężkich walk. W mojem życiu widziałem
już taki morderczy ogień z dział wszelkich kalibrów
z granatami gazowymi czy też bez nich. Teraz na wy-
sokości 500 — 600 metrów nie można było wytrzymać.
Wstrząsy powietrzne wybuchających pocisków były
straszhliwe. Jak okręt pozbawiony żagli podczas burzy
tańczył samolot tam i sam, kładąc się to na jedno to
na drugie skrzydło. W każdej sekundzie zagrażała
nam śmierć od gęsto przelatujących tuż przy nas po-
cisków, które tworzyły w powietrzu dzikie wiry i mio-
tały pławcem na wszystkie strony, starając się gwał-
townie zrzucić go. Kilkakrotnie czułem się nieswojo
kiedy widziałem huczącego czarnego potwora, przela-
tującego tuż przy mnie lub też pode mną. Na ziemi
otwierał się straszliwy krater, zionący gazami. W pew-
nej chwili dałem sygnał do przesunięcia ognia. Na
granicy ognia zaporowego zeszedł Scheiffer ostrym
skrętem na 100 metrów w martwą przestrzeń między
ogniami artyleryjskimi obu stron.

Tu było spokojniej.

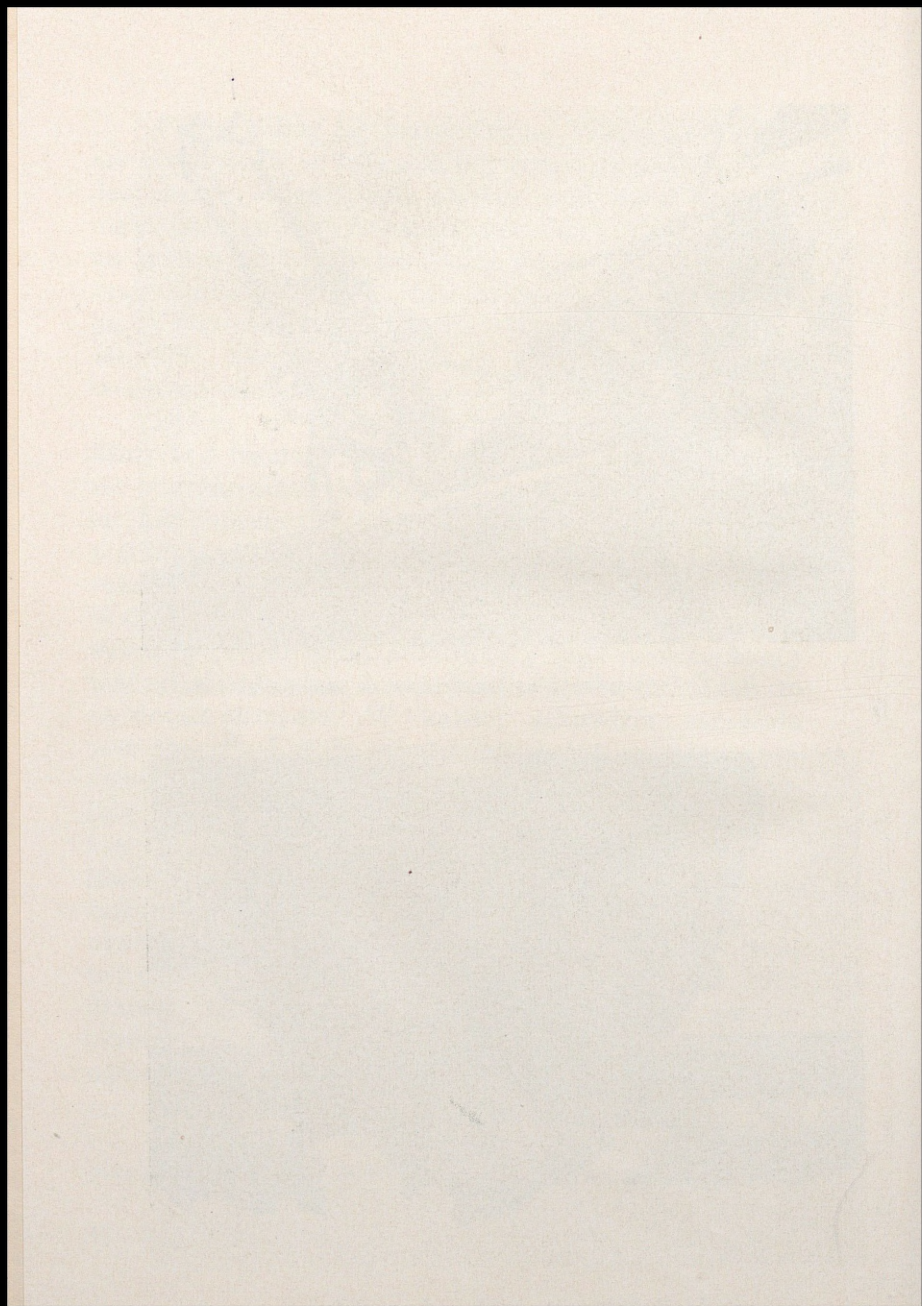
Wystrzeliłem zielono-czerwoną rakietę, na co
piechota wyłożyła białe płachty tożsamości. W ten



4. Podwójne karabiny maszynowe na samolocie.



5. Podwieszenie bomb pod samolotem.



sposób mogłem około godziny 6.40 wyznaczyć ogólny przebieg naszej przedniej linii.

W tym czasie ukazały się przed linią dwa angielskie samoloty myśliwskie. Dojrzały nas, lecz ponieważ mieliśmy się na baczności, więc zaskoczenie było niemożliwe. Jednocześnie ukazały się dwa samoloty niemieckie: artylerzysta ze swym aniołem stróżem. Zniknęły jednak wkrótce. Około godziny 6.50 ujrzałem przed sobą cudowny obraz. Zaledwie własnym oczom wierzyłem. Pode mną, z obu stron drogi Gavrelle-Roeur leżał ogień zaporowy i tam w nim, na ziemi, gdzie jeszcze wrzało piekło, pośród lejów i rowów coś żyło i ruszało się. Zniżyliśmy się do 20 metrów. Byli tam naprawdę ludzie, żołnierze. Skok za skokiem, pojedynczo czy grupkami szli naprzód. Wyraźnie rozpoznałem pojedynczych piechurów. Schleiffer opuścił się nad nimi. Dawałem im znaki i krzychałem jak mogłem najgłośniejsze. W odzew słyszałem ich „Hurra“! Kiwali ku mnie rękami.

O godzinie 6 min. 55 poruszyło się coś również w angielskich rowach. To tu, to tam zobaczyłem Tommi w okrągłych hełmach. Zaczęliśmy do nich strzelać. Schleiffer ze swego nieruchomo umocowanego a ja ze swego obracalnego karabina maszynowego. Schleiffer strzelał przez śmigło a ja z boku. Anglicy cofali się, nasi szli naprzód. Oddaliśmy obaj pięćset strzałów. Było to dla nas niebezpieczne, bo coraz to pocisk za pociskiem z broni ręcznej i maszynowej bzykał nam obok uszów. Jeden przeszył kadłub poza moim siedzeniem i uderzył dzwoniąc w ładownik mego karabina maszynowego.

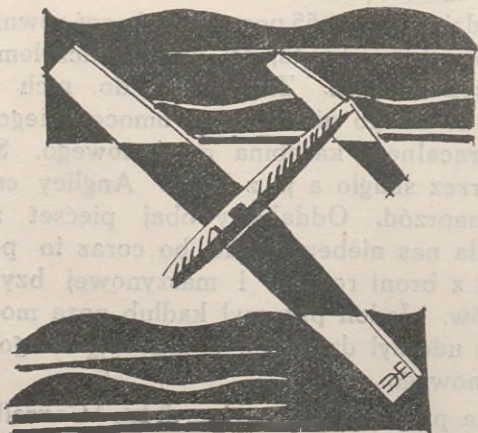
Nasza piechota osiągnęła drogę Gavrelle-Roeur. Chciałem przyjrzeć się walce w Gavrelle. Walczono

tam w północno-wschodniej części w ruinach domów. Wtem pocisk z karabina maszynowego stuknął w silnik. Schleiffer krzyknął: „Gdzie lądować”? Skinąłem ręką, żeby się wycofał z placu boju. Oliwa ciekła obficie i ciągle nam się zdawało, że silnik stanie. Była to ciężka praca dla Schleiffiera dotrzeć z uszkodzonym silnikiem do lotniska w Douai, ale udało się. Ostatnia kropla oliwy zniknęła w chwili, gdy samolot spokojnie wylądował. — „Schleiffer, to było artystycznie zrobione. Serdecznie dziękuję”. — „Panie kapitanie, mieliśmy piękny lot” — brzmiała jego odpowiedź.

Natychmiast złożyłem meldunek. Komunikat z dnia 25 kwietnia podał.

„Podczas naszego przeciwnatarcia pod Gavrelle, kapitan Zorer, dowódca eskadry, dokonał lotu na wysokości 150 metrów nad szturmującą piechotą i ostrzelał z karabina maszynowego linie angielskie”.

Zorer, kapitan.



CZŁOWIEK Z OBŁOKÓW.

Krażyliśmy po stronie nieprzyjacielskiej, gdzie ciągle jeszcze ćwiczyły się eskadry angielskich jednomotowców w skrętach i loopingach. Mielśmy kurs na Y. Nagle, na jakich 100 metrów przed moim samolotem, spada z obłoków człowiek z rozkrzyżowanymi rękami i nogami. Bezwiednie oczekiwałem spadającego wślad za nim samolotu, lecz nic nie dostrzegłem.

Ciało nieszczęśliwego upadło nie po naszej stronie, lecz o dwa kilometry dalej, „po tamtej”, nie można więc było zbadać przyczyny wypadku. Człowiek ten nie spadł przecież z Marsa ani z księżyca; musiał to być obserwator angielski, wyrzucony z samolotu podczas boju z niemieckimi aparatami. Nigdy w życiu nie zapomnę tego smutnego widoku.

Udet

porucznik pilot.

LOTNIK SZTURMOWY.

22 września 1918 roku.

Odcinek aeronautyczny Vardaru.

Zaledwie dosłyszały trzask kilku wystrzałów, a później... klak...! Dostałem pociskiem karabinowym w lewe skrzydło — to nieźle. Mój Spad mknął prawie 200 kilometrów na godzinę i ja... Klak! Drugi pocisk w to samo skrzydło... Jestem o jakich 100 metrów nad ziemią. Trzeba celnie mierzyć, żeby mnie trafić. Ten Szwab dobrze strzela. Uderzam sterem, żeby wznieść się w skręcie i dojrzeć „skąd wiatr wieje”. 200 metrów, 300 metrów. Trzeci pocisk w kadłub: lekki wstrząs wskazuje, że musiał uderzyć w stojak. Na wysokości 500 metrów odsunąłem się od niebezpiecznego strzelca, którego nie znalazłem w zwalach skał i krzakach.

Oddałem się [o 3—4 kilometry i krążę na wysokości 1000 metrów w najbardziej spokojnym kącie nieba (co jest moją ulubioną taktyką), ciągle badając sterranie przez lornetkę podejrzane miejsce. Uspoko-

jony nieprzyjaciół porzuca schron i grupuje się na nowo do wykonania dalszego odwrotu. Jest tam co najmniej ze dwie kompanie, kilka jucznych mułów i cztery zaprzężone wozy, ale bez czerwonego krzyża. Czekałem aż wszyscy zejdą na nieosłoniętą ścieżkę i wówczas zaczynam natarcie; nurkuję strzelając z karabina maszynowego i podnoszę samolot dopiero tuż nad ziemią. Jak zabawką kieruję moją bronią. Kładę się w skręt i wracam na wysokości 10 metrów, strzelając bezustannie. Ludzie i oszalałe zwierzęta uciekają, padają, trafieni czy też nie; jest to nierozumna panika. Strzelam, dopóki cel nie zmniejszył się wskutek rozproszenia się ludzi. Jak można walczyć z samolotem nadbiegającym ze straszliwą szybkością, a osłoniętym ciągłym ogniem karabina maszynowego?

Lecąc na północny-wschód daję pełny gaz i wznoszę się na 1200 metrów.

Przez lornetkę dostrzegłem [wspaniałą kolumnę artylerji w odwrocie, maszerującą kłusem w dobrym porządku. Ten sam manewr: nurkuję strzelając ciągle a wyrównuje tuż nad ziemią. Za każdym razem jestem zmuszony „przeskoczyć” artylerję, szarpiąc kierownik drążkowy, żeby nie zaczepić o zaprzęgi kołami podwozia. Świszczące pociski przeszywają konie jak płomień i świecą po wyjściu z nich.¹⁾ Przerażeni ludzie zrywają się z siedzeń i uciekają albo walą się na ziemię, konie rwą uprząż. Trzy oszalałe galopują, wlokąc za sobą zabitego towarzysza i armatę. Coś się pali w sto-

¹⁾ Mowa tu o zapalających pociskach jakich zazwyczaj używają lotnicy. Stąd też przeciwnik trafiony w zbiornik benzyny czy też łatwo zapalne części samolotu spada w płomieniach.

jącym jaszczu, przy którym dwa konie czołowe leżą rozciągnięte na ziemi.

Oto piękna praca, a dla artylerzystów powrót na biwak trochę urozmaicony.

Ostatnie pociski lecą na jakiegoś kawalerzystę i kilku maruderów... Wracam, serce mam pełne radości i nadziei, bo wreszcie zobaczyłem nieprzyjaciela w rozsypce.

P. de Brichambaut

kapitan pilot.



NAD MOSTAMI SOMMY POD BRIE I ST. CHRIST

Natarcie angielskie, prowadzone gwałtownie z udziałem czołgów i artylerji, zmusiło nas około 6 września 1918 roku do oddania Peronne. W tych dniach wielkich bitew lotnicy szturmowi, chcąc ulżyć atakowanym oddziałom, pracowali od świtu do późnego wieczora. Ledwie że starczyło czasu na przygotowanie płatowców do nowych lotów.

Pewnego ranka lotnik - piechoty nieoczekiwanie przyniósł wiadomość, że wojska nieprzyjacielskie wszystkich rodzajów broni zbliżają się w zwartych, długich kolumnach do zachodniego brzegu Sommy, do mostów pod Brie i St. Christ. Oto wymarzona okazja dla lotników bojowych.

W kilka minut później w piękny dzień wrześniowy startuje dwadzieścia cztery samoloty eskadry. Wyciągnięte jak pod sznur mkną eleganckie Halberstädtery w kierunku frontu. Wkrótce dostrzegamy przed sobą gęsty zwał dymów prochowych i kurzu.

W kierunku tego widocznego piekła dążą niezłomie nasze olbrzymie ptaki, jakby wstąpił w nie duch współzawodnictwa. Wyraźnie można rozpoznać w gę-

stej kurzawie błyski wystrzałów działowych i wybuchy granatów, gęsty, czarny dym toczy się po ziemi. Żelazna melodia silnika pochłania wrzawę bojową i uspokaja nerwy.

Na wysokości 500 metrów, na sygnał rakieta, eskadra tworzy dwie linie jedna za drugą i po dwóch — trzech minutach jesteśmy nad nieprzyjacielem.

Napięcie nerwów dochodzi do szczytu, usiłujemy oczyma rozedrzeć grube zasłony dymów. Badawczo spoglądamy ku niebu, po którym przeciągają pojedyncze ciemne chmury deszczowe, co nakazuje mieć się na baczności wobec niespodzianek: mogą się w nich kryć samoloty myśliwskie nieprzyjaciela. Na prawo wskos przed nami, w zniszczonem pociskami Peronne pali się coś jasnym płomieniem; wkrótce z oparów wyłania się błyszcząca wstęga Sommy. W kilka sekund jesteśmy u celu. Szybka krótka orientacja na mapie, dobrze! tu na prawo Brie, na lewo St. Christ! Można rozpoznać mosty jakby cienkie nitki. Tuż przed nami widać jakby białe piłki — to pierwsze szrapnele rwą się na nasze przyjęcie; nic nie szkodzi.

Rakieta — sygnał wznosi się z płatowca przewodnika, na ten znak zniżamy się stromo lotem ślizgowym ku mostom.

300 metrów, 200 metrów, 150 metrów — serce wali, jakby się chciało rozbić, wszystkie pulsy tętnią — w środku przed mostami i za [nimi widać gęste kolumny piesze, konie i wozy. Obsypujemy je szalonym ogniem karabinów maszynowych. Początkowo wygląda, jakbyśmy strzelali do tarcz, bez widocznego skutku, lecz zaraz następuje tam zamieszanie, kotłowisko ludzi, jeźdźców i wozów. „Precz z szosy!” — jest ich zbawczą myślą, więc w dzikiej trwodze biegną, oszaleli na

wszystkie strony. Na mostach powstaje zamieszanie. Wałą się do rzeki zaprzęgi, porywając ze sobą ludzi i zwierzęta, tak, jakby jakiś demon upadł w ten kłęb, gdzie nieubłagane lecą bomby i granaty. Widzę kilkakrotne wybuchy w środku mostów. Znajdujemy się zaledwie na wysokości 100 metrów i wyraźnie dostrzegam wszystkie szczegóły. Zataczamy krąg dla wykonania nowego napadu, a spojrzenie błądzi po miejscowości na wschód od rzeki. W jednym z ogrodów widzę dwudziestu do trzydziestu jeźdźców ściśniętych gęsto przy murze. Zapewne jakiś wyższy sztab. Zaterkotał karabin maszynowy, i obserwuję tam zamęt i oszalałą ucieczkę.

Nagle na lewym skrzydle rzucają się na nasze samoloty dwa jednoosobowce typu Sopwith, widzę jak po krótkiej walce jeden z nich pada, a drugi śpiesznie zawraca. Jeszcze dwa razy były karabiny maszynowe do kolumn prawie aż do wystrzelania ostatniego naboju. W czasie krótkiego pobytu w porcie lotniczym uzupełniliśmy amunicję, poczem wystartowaliśmy do ponownego ataku; tym razem także z dobrym skutkiem.

Działanie nasze sparaliżowało natarcie całej angielskiej dywizji, nasza piechota zyskała na czasie i mogła spokojnie zająć swe stanowiska. Rozkaz dowództwa armji ocenił nasze powodzenie zaszczytnymi słowy.

Hermann, kapitan.

CIEŻKI DZIEŃ.

Już trzy dni huczał bez przerwy huraganowy ogień Anglików a w naszej kwaterze, odległej o 18 kilometrów od frontu, trzęsły się i dzwoniły szyby. Niekończący się odległy łoskot, przypominający huk fal morskich wałących o brzegi, dolatywał co kilka sekund, rozbrzmiewając w wilgotnem, deszczowem powietrzu. Ziemia, domy i wszystko wokół drżało. — Kiedyż zaczniemy? — Kiedyż wreszcie będzie pogoda? O mój Boże, jakież to nędzne, niegodne uczucie pozostawać z musu bezczynnym, podczas nadludzkich zapasów toczonych tuż przed nami.

17 września 121 dywizja, do której byliśmy przydzieleni, otrzymała następujące wiadomości: „Tommy w dalszym ciągu prowadzi ogień huraganowy. Natarcia jednak nie zaczął i oznak jego nie zauważono”. — Jeszcze więc natarcia się nie rozpoczęły — jeszcze nie — ale kiedyż? Nic bardziej przykrego od niepewności.

Tak przeszedł dzień 17 i 18 września, 19 to samo, piekielny hałas grzmi z równą siłą. — Z równą? —

Ależ nie! wzmagą się z godziny na godzinę podobny do głuchego grzmotu, wzrasta do siły szalejącego orkanu.

Ileż to musi wytrzymać ta nasza biedna piechota?! — wycierpieć ponad siły ludzkie?? — Och, gdybyż jej można pomóc. — Jedyna pociecha, że nasza artylerja również nie siedzi beczynn timer i bierze udział w tym piekielnym koncercie.

Minał dzień 19 września. W nocy huk w dalszym ciągu i to coraz straszniejszy. Nagle trzask — szyba w moim pokoju leci na podłogę. Dłużej niepodobna wyleżeć w łóżku. Jest godzina 4. Ciemna noc. Deszcz zacina. Wiatr. Prawdziwa flandryjska pogoda na czas wielkich bitew. Nieznane uczucie mówi mi: dzisiaj zaczniemy. Siedząc na skraju tapczana właściwie niewiem, co zaczniemy. Moi ludzie już są gotowi. — Dotąd nic, przecież niema.

Rrrrr! Rrr! Rrrrr! — Do pioruna! jakże się przestraszyłem. Telefon! — „Tu 19 eskadra lotnicza, oficer inspekcyjny. — Mamy wysłać o świcie lotnika piechoty na odcinek dywizji. Proszę mu dać osłonę. Poza tem dywizja prosi dzisiaj jeszcze „lotnika szturmowego“ żeby był w pogotowiu przy rozpoczęciu natarcia”.

— Tak, wszystko będzie załatwione. Jest teraz 4 min. 30. Za dobrą godzinę będzie widno. Od 5 min.45 stać będzie samolot ubezpieczający przed waszemi hangarami. Dowidzenia.

Szybko chwytam książkę dyżurów. Na kogo to najpierw kolejka. — Tak więc w pogotowiu do lotu jako eskorta — samolot Nr. 6, obsada: sierżant Möhlenbeck i plutonowy Bitzer; w pogotowiu do lotu bojowego samolot Nr. 3, 4, 5, obsada — i t. d. Odwódt samolot Nr.2. W naprawie — samolot Nr. 1.

Telefon! — Czy to posterunek wartowniczy na lotnisku? — Tak? — Natychmiast zaalarmować eskadrę. Takie i takie samoloty mają stać o 5 min. 30 przed hangarami, załogi ich zebrać w hali I. Powtórzyć rozkaz! — Dobrze! Skończono! Dzisiaj więc mamy pracę. Około godziny 5 orkan ogniowy wzmógł się. Tak jest z małymi przerwami już od 31 sierpnia, a mimo to Anglik posuwa się bardzo wolno. Jego natarcia lgną we krwi i błocie.

O godzinie 5 min. 15 wszyscy są już zebrani na lotnisku. Obracają się silniki pięciu samolotów, tryskając w ciemności iskrami i swoim łoskotem zagłuszając chwilami odgłosy huraganowego ognia. Jeszcze krząta się obsługa przy maszynach, starszy mechanik wymyśla i przeklina, rusznikarz ze swoimi pomocnikami ogląda karabiny, amunicję i na próbę rzuca strugę trzeszczących pocisków ku zadeszczonemu niebu.

Teraz do załóg zebranych w hangarze I. Stoją wszyscy, moich 12 „braci”, z którymi zrosłem się, jak tylko może zrosnąć się żołnierz w polu ze swymi towarzyszami.

Möhlenbeck i Bitzer meldują swą gotowość do startu. Są niedawno w eskadrze, lecz wiem, że są spokojni, dzielni ludzie, nie lubiący tracić słów. Pierwszy z nich jest Prusakiem, drugi bawarskim Szwabem.

Obaj otrzymują zadanie, wsiadają do samolotu i toczą się do hangarów 19 eskadry lotniczej, gdzie mają się meldować u lotnika piechoty. Bitzer skinął raz jeszcze głową, poczem obaj zniknęli za węglem hangaru. Więcej już ich nie widziałem.

Cztery pozostałe samoloty stoją w pogotowiu. Czekamy. Około godziny 7 nadchodzi wiadomość z dywizji. „Wielkie natarcie angielskie w toku. Cisną

nasze przednie oddziały w Wilhelmstellung". „Wilhelmstellung jest w naszych rękach". Znowu czekamy, nowa niepewność! O godzinie 8 min. 20 dzwoni telefon.

„Tu 121 dywizja piechoty. Dywizja żąda natychmiast klucza szturmowego do wsparcia przeciwuderzenia wychodzącego z Wilhelmstellung. Piechota jest gotowa do wyruszenia!" Dobrze! Najpóźniej za 20 minut będą trzy samoloty nad Wilhelmstellung. Teraz zaczął się ruch w naszej budzie. Jesteśmy już w skórzanych ubraniach. Krótkie omówienie położenia i rozkazu. Lecą ze mną samoloty Nr. 3 i 5. Ja sam na samolocie Nr. 4! Na mój sygnał świetlny rozpoczynacie atak, ostrzeliwując z karabinów maszynowych i rzucając granaty ręczne na wszystko, co dojrzycie u Anglika! Prędko zakładamy hełmy i okulary. Pierwszy hucząc odlatuje Nr. 5, mój samolot, prowadzony ręką dzielnego sierżanta Weidnera, startuje ostatni, lecz ledwie że w minutę po dwóch pierwszych. Do diabła, co za niepogoda! Leje strugami, chmury wiszą do 100 metrów nad ziemią. Co pięć sekund trzeba wycierać szkła okularów, po których cieknie woda. Deszcz tnie w twarz aż łzy stają w oczach.

Chmury nie pozwalają na lot powyżej 100 metrów. Lecimy nad linią kolejową Iseghem — Roeselare i stąd dalej wzdłuż niej na Ypres. Ponad stanowiskami naszej artylerii samolot podrzucało porządnie, skakał, trząsł się, drgał. Dostrzegałem przyjemne sąsiedztwo niemieckich granatów, mknących z nami na wyścigi ku Anglikom.

W szalonym tempie mknjemy dalej. Widać Moorslede... już jesteśmy nad niem! Dymią i rwą się granaty nieprzyjacielskie, gęste drzewa dymu wyrastają z ziemi, wykwitają z nich krwawe błyskawice. Leci

w powietrze niemiecki skład amunicji; stąd wygląda to jak niewinny fajerwerk, a jednak ilu dzielnych niemieckich artylerzystów musiało przy tem ducha wyzłonić.

Dalej, dalej! Widzimy ludzi ciasno wtulonych w leje, napełnione wodą i błotem, to piechurzy niemieccy — niewysłowione cierpienie! Leżą tam stężali, z białemi twarzami, niektórzy z nich, poznawszy nasze barwy, kiwają chustkami i czapkami. Odpowiadam im znakami. „Tak, biedni, waleczni chłopcy, chcemy wam dopomóc, ile możliwości w naszych słabych siłach”.

Dalej, znów dalej! Naprzód pędzi ptak. Jesteśmy już w pustce strefy bojowej. Pod nami grzmi i błyska, dymi. Nagle wokół nas zapada głęboka ciemność. Nisko zwisający strzęp chmur zamknął widnokrąg przed naszemi oczami. Więc dalej przez chmurę.

Oh! Cóż to takiego! Jak pstry motyl płasza i tańczy ozdobiony kokardą¹⁾ nieprzyjacielski lotnik piechoty. Jest do tego stopnia przestraszony naszym wyjściem z chmury, że, zapomniawszy o tańcu, w ucieczce szuka ocalenia. Weidner wycelował za blisko. Tommy miał szybszy samolot i odległość między nami rosła. Gnaliśmy za nim co siły, lecz Anglik szedł wdół, nasz wysokościomierz wskazał 50 metrów. Na lewo przed nami był nasz samolot Nr. 3. Maszyny Nr. 5 nie mogłem dostrzec. Nagle huknęło mi coś z tysiąckrotnym trzaskiem w uszach. Jednocześnie zobaczyłem że Nr. 5 robi ostry skręt na lewo i bierze kierunek „ku ojczyźnie”. Cóż mu się stało? Zniknął!

¹⁾ Znak samolotu pod skrzydłami czy też na kadłubie—u Anglików i Francuzów t. zw. kokarda, u Niemców — czarny krzyż.

Gdzież jesteśmy? Psiakrew! Toć pod nami Frenzenberg, tak dobrze wszystkim znany od początku bitwy flandryjskiej! Dalej nie możemy Tommy ścigać, jeżeli chcemy wyjść stąd cało.

Wzmağa się drobne trzaskanie jakby z bicia, wiemy, że to ogień karabinów maszynowych i piechoty. Według mego obliczenia jesteśmy o jakich pięć kilometrów poza frontem i tylko na wysokości 50 metrów nad ziemią. Dostrzegam strzelającą baterję, stoi na otwartem stanowisku. Błyska wystrzał za wystrzałem. Czekaście! Po czterech ręcznych granatach walę do nich z karabina maszynowego, uciekają, włączają do dziur, lecz nic ich nie skryje przed nami!

Działa milkną. Zawracamy. Przekłęte trzeszczenie staje się nieco przykre. Każdy, kto ma karabin strzela do nas. Bumms... bumms... uderzają pociski w naszą maszynę. Znamy obaj z doświadczenia ten dźwięk. Lecz gdzie uderzyły? Trwożliwie nadśluchujemy głosu silnika, który szumi spokojnie i miarowo. No, jeżeli konieczność zmusi nas tu do lądowania, to skończy się co najmniej na niewoli.

Niema czasu na szukanie miejsc, w które uderzyły pociski. Muszę strzelać! — strzelać! 100 wystrzałów, 150, 250 wystrzałów! Taśma przeszła przez podajnik karabina. Weidner ma w swoim 1000 naboii. Znowu skierował samolot naprzód i strzela. Jest do kogo. Wszędzie pełno Tommy, leżą gęsto w lejach granatnich.

Wreszcie znowu jesteśmy nad Moorslede, na punkcie zbornym. Ale niema tu nikogo z moich towarzyszy. Kładę w bęben nową taśmę naboii. Jestem cały mokry od deszczu, ale nogi coś mi strasznie marną. Przypadkiem spojrziałem pod siebie i widzę — co? Piękny porządek! Benzyna leje się do samolotu.

To więc jest skutek tych „bums”. Uderzam Weidnera po ramieniu i krzyczę mu: „Kula przebiła główny zbiornik benzyny”. Weidner kiwnął głową. On zawsze tak! Krzyczę — „Czy możemy jeszcze raz zawrócić?” Rzucił okiem na benzynowskaz i znowu skinął. — „Dalej więc!” Kilka metrów długa smuga benzyny z przebitego zbiornika ciągnie się poza nami. Kilka iskier z tłumika — a piękne byłoby widowisko.

Obaj moi towarzysze przepadli bez śladu. Nie widać również żadnych innych samolotów.

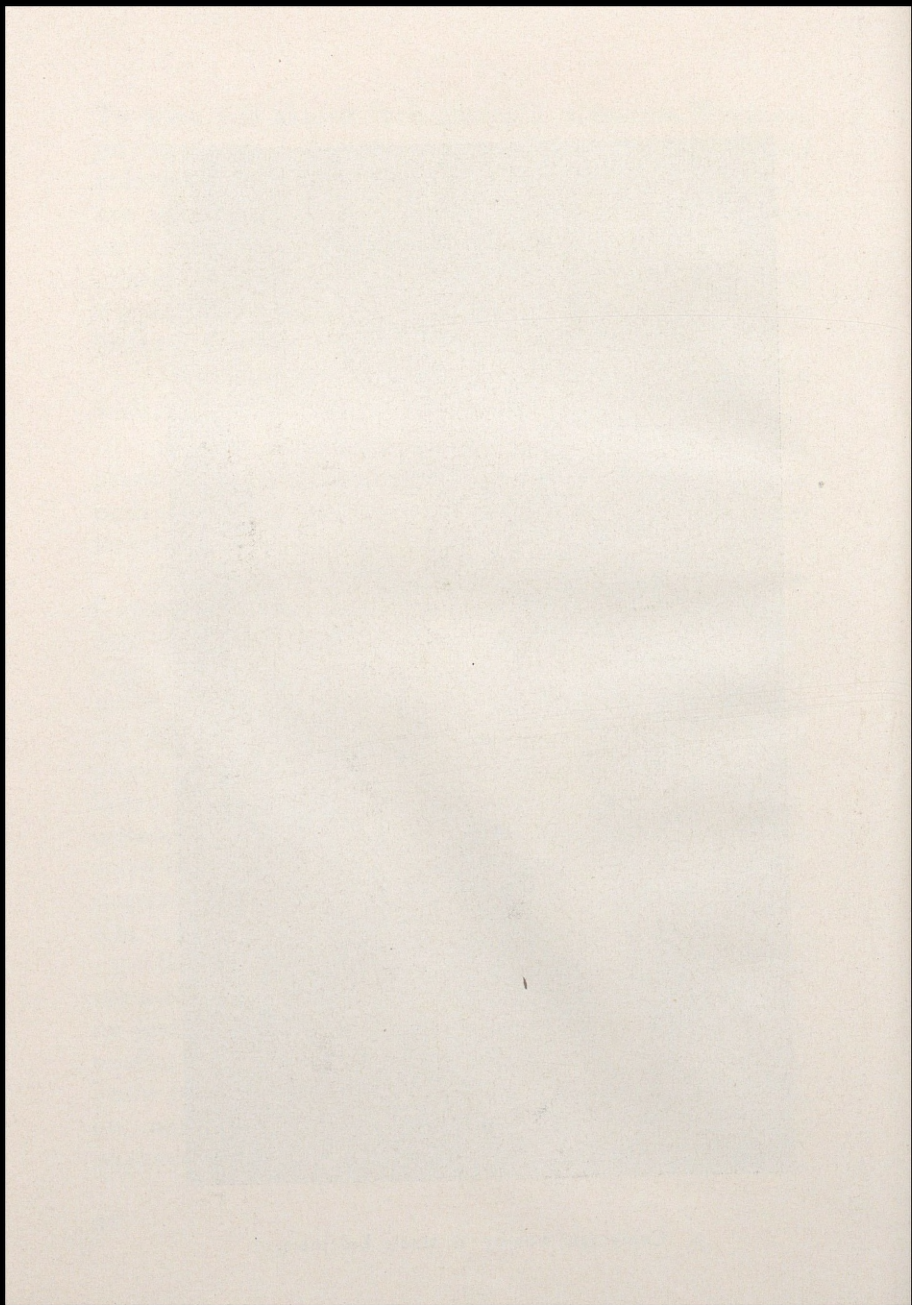
Znowu wpadamy na masy Anglików. Uciekają przed naszymi pociskami, porzucając wszystko, konie pędzą. O Boże, gdyby nas tu było dwudziestu albo trzydziestu!

Nasze ataki nie smakują im, ale jesteśmy za słabi. I znowu taśma naboju wyleciała na nieprzyjaciela. Mój rusznikarz jest dzielnym chłopcem, dotąd ani jednego zacięcia. Lecąc zpowrotem, po raz pierwszy zobaczyłem piechurów naszej przedniej linii. Trudno ich znaleźć, jest ich bardzo mało, nie takie masy jak nieprzyjaciół. Leżą po dwóch, trzech, czterech, pięciu ludzi, a jednak wstrzymują olbrzymie natarcie nieprzyjacielskie. Co za nadludzkie bohaterstwo! Lecz niestety leżą już poza Wilhelmstellung i nie mogłem nic dostrzec z rozgrywającego się naszego przeciwuderzenia. Kto wie, co się tam pod nami tymczasem zdarzyło.

Biedni chłopcy, dają mi znaki tem, co mają pod ręką: stalowymi hełmami, czapkami i chustkami. Widoczne jest, że nasza obecność raduje ich i to napędza mnie wielką dumą. Dopóki mogę odpowiadam im znakami. Znow jesteśmy na nowo nad Moorslede. Coprawda to, co nazywamy „Moorslede” istnieje tylko na mapie; w rzeczywistości są tam tylko puste kamienne zwaliska.



6. Celny rzut bomby w stację kolejową.



Powtarza się znów gra: — załadowanie taśmy naboju, próżne poszukiwania towarzyszy i zapytanie Weidnera „czy możemy jeszcze raz pójść?” oraz jego twierdzące skinienie.

Mgła benzynowa, nasza wierna towarzysza, ciągnie się za nami. Po raz trzeci uderzamy na nieprzyjaciela. Bogu dzięki, ten przeklęty deszcz nieco sfołgował. Teraz lepiej widać. Jeszcze raz uderzam i z 50 metrów wystrzeliwujemy całą naszą amunicję.

Najwyższy czas do odwrotu, benzyna wyciekła szybko przez przestrzelony zbiornik i mamy zaledwie 25 litrów.

Mając silny wiatr ztyłu, po dziesięciu minutach gładko lądujemy na naszym lotnisku. Tu spotykam jednego z moich dwóch towarzyszy — samolot Nr. 5. Znajdowali się ciągle w pobliżu mnie i po wystrzeleniu amunicji zawrócili. „Skrzynię” mają zaszczytnie podziurawioną.

Obsady samolotu Nr. 2 (dotąd w odwodzie) i Nr. 5, otrzymują rozkaz natychmiastowego natarcia na Anglików latających nad Wilhelmstellung. Weidner i ja niestety nie możemy lecieć na naszej maszynie. Brakuje samolotów Nr. 3 i Nr. 6. Ostatni nie może znajdować się już w powietrzu — od jego odlotu upłynęło ponad trzy godziny.

Samoloty Nr. 2 i Nr. 5 wystartowały po godzinie 9. Wykonawszy kilka ataków, po godzinie 10 wróciły dobrze postrzelane. Trzeba je było rozebrać i oddać do warsztatu. Teraz moja eskadra jest „gotowa”.

Około godziny 15 przychodzi telefoniczny meldunek od podoficera Schwartza z samolotu Nr. 3, że jego pilot, podoficer Jokisch, przy pierwszym natarciu na wysokości 50 metrów dostał postrzał w piersi. Silnik i zbiornik również zostały przestrzelone. Mimo to

Jokisch wylądował na łące pokrytej lejami przy Dezeele, chociaż pogoda była burzliwa i nieprzyjazna dla przymusowego lądowania. Natychmiast przewieziono Jokischa do szpitala polowego. Samolot zabrano po południu: miał przeszło trzydzieści przestrzelin, dziurę w zbiorniku i trzy pociski trafiły w silnik.

Poszukiwania Möhlenbecka i Bitzera nie dały niestety wyniku. Dopiero 24 września wieczorem nadeszła wiadomość, że strzaskany samolot Nr. 6 leży w polu lejów przy Vestroosebecka, obaj lotnicy są martwi.

Von Krausser, porucznik.



W BOJU CZOŁGÓW POD CAMBRAI.

Około godziny 23 zabrzączał telefon przy moim łóżku. Przy aparacie był dowódca lotnictwa armji. Następnego ranka (20 listopada 1917 roku) oczekiwano silnego angielskiego natarcia pod Cambrai. Eskadra myśliwska od godziny 7 powinna być gotowa do startu na żądanie dowództwa armji. — Czy też jeszcze dzisiaj w nocy niepokoić pilotów? Poco? Zarządziłem pobudkę na godzinę 6.

Co wysokie dowództwo armji rozkazało, zostało wypełnione. Osobiście byłem przekonany, że następnego ranka będziemy latali w takich samych warunkach, jak podczas ostatnich dni i tygodni. W listopadzie w północnej Francji panują ciągle deszcze, mgły, chmury i znowu deszcze. Już od czternastu dni żadna maszyna nie wychodziła z hangaru. I rankiem chcieli Anglicy przy Inchy-Havrincourt i Villers Plouich nacierać?! Jakże często przychodziły do nas podobne alarmujące wiadomości. Pozycje na odcinku drugiej armji były słabo obsadzone, a ponieważ wtedy zaważono duże zgrupowanie nieprzyjacielskie poza frontem we Flandrii, wobec czego stojące przed nami, na

tym odcinku pozycji Zygryda — wyczerpane czy rezerwowe dywizje rozciągnięto jeszcze bardziej. Okolice Cambrai uważano za spokojny odcinek frontu. W tym czasie byliśmy jedyną eskadrą myśliwską armii.

Silny artyleryjski ogień obudził mnie następnego ranka. Na polu było jeszcze zupełnie ciemno, brzęczały szyby w oknach. Anglicy atakują. Ledwie zaczynało szarzeć, kiedy już wszyscy zebrali się na lotnisku. Samoloty stoją gotowe do startu, jednak o lataniu niema nawet co myśleć. Pada deszcz, wszędzie szaro i ciemno, startować teraz — to prawdziwe szaleństwo. Wtem przychodzi wiadomość: Anglicy atakują czołgami i ponad okopami są ich lotnicy. Tylko spokojnie! Rzeczywiście na krótko rozjaśnia się o tyle, że można wystartować. Wzywa mnie do telefonu szef sztabu armii i głosem wzruszonym i zdenerwowanym krzyczy. — Dlaczegoż pan nie lata? Wyjaśniam mu, że dotąd było rzeczą wykluczoną przybyć na front, musiałbym startować w wyjątkowo gęstej mgłę, podczas której orientacja jest niemożliwa. Żaden samolot nie znajdzie frontu, lotnicy zabłądzą we mgłę i maszyny jedynej eskadry myśliwskiej armii zostaną niewątpliwie strzaskane przy przymusowych lądowaniach. — Ale szef sztabu w żaden sposób nie chciał mnie zrozumieć. Angielskie samoloty są na froncie i ja muszę natychmiast tam lecieć. Ba, groził mi nawet sądem wojennym.

Cc było robić? nie miałem żadnego pewnego, odznaczonego pilota w eskadrze, dwaj z nich dopiero później otrzymali order „Pour le mérite”. Żeby zresztą coś zrobić, wystartowałem osobiście dla dokonania próbnego lotu. Wreszcie po jakiejś pół godzinie wyjaśniło się nieco.

Dwanaście samolotów stoi gotowych na startcie, piloci przy maszynach oczekują mojego znaku do odlotu. Dwanaście silników Mercedes warczy, dwanaście śmigieł wiruje w zawrotnym pędzie. Cała sfera czeka, żeby ją puścić na ślad zwierzyny.

Nagle dosłyszałem ogień dział przeciwlotniczych i przybiegł mechanik z wiadomością, że nieprzyjacielski płatowiec leci z Caudry w kierunku lotniska. Niema co dłużej czekać. Prędko nakazuję trzem pilotom (ja czwarty) startować: dwaj z lewej, dwaj z prawej strony lotniska. W sekundę później słysząc łoskot silników — lecą. Po chwili już widać ciemny punkt we mgle. — Daję pełny gaz. Albatros¹⁾ mknie naprzód, natychmiast skręcam i podążam za ciemnym punktem. Ale Anglik wyciąga swoją maszynę w górę i znika we mgle. Sierżant Maj, który startował z prawej strony lotniska, ma szczęście. Spotkał przeciwnika na odległości bliskiego strzału i zrzucił go w płomieniach na ziemię.

W pięć minut później o godzinie 8 min. 40 wszyscy czterej wylądowaliśmy. Zestrzelonym okazał się porucznik Hall ze 164 kanadyjskiego bataljonu. Taki sam był numer mojego starego pułku.

Mimo niepomysłnej pogody przybył ten Anglik wraz z sześcioma samolotami do nas, żeby zapomocą bomb i karabinów maszynowych napaść na nasze lotnisko. Mgła okazała się dla nich fatalna. Dwaj Tommi stracili orientację i musieli lądować u nas, trzeci został zestrzelony ogniem artylerji przeciwlotniczej w Caudry. Z trzech maszyn, które wogóle do naszego lotniska dotarły, jedną jak powiedziałem, zrzucił sierżant Maj, podczas gdy obie pozostałe tuż przed frontem podzie-

¹⁾ Typ samolotu myśliwskiego.

liły los tamtej. Zaczepiły się o drzewa i uległy doszczętnemu strzaskaniu. Z honorami wojskowymi pogrzebaliśmy zabitych. Należy wyrazić słowa podziwu dla odwagi poległych lotników nieprzyjacielskich. Tak rozpoczęły się dla nas ciężkie dni bojów czołgowych pod Cambrai.

Wkrótce po zestrzeleniu Anglików moja eskadra startowała w dwóch kluczach. Lecz niebardzo nam się udało. Połowa samolotów, straciwszy orientację, musiała z konieczności lądować po za lotniskiem. Wrócili późno po południu. Po wylądowaniu zatelefonowałem natychmiast do szefa sztabu armji, zameldowałem mu o losach angielskiej eskadry i o tem, że połowa moich samolotów nie wróciła. Wówczas okazał się wyrozumialszy, lecz nakazał, o ile to jest w ludzkiej mocy, nadal pracować na froncie. Dla orientacji podał, że Anglicy pod osłoną ciemności i dużego lasu przy Havrincourcie doprowadzili liczne czołgi do frontu i po krótkim lecz silnem przygotowaniu ogniem przełamali nasze słabe linje. Po raz pierwszy w czasie wojny użyto czołgów w tak wielkiej ilości; brały one każdą przeszkodę, przechodziły przez najgłębsze rowy, waliły duże drzewa, jak zabawkę miażdżyły mury cmentarne i postawiły naszą piechotę, broniącą się rozpaczliwie, w ciężkiem położeniu. Jak daleko nieprzyjaciel się włamał? — dobrze nie było wiadomo. Piechota trzymała Marcoing, jakieś cztery kilometry wtyle poza miejscem przełomu, o osiem kilometrów od naszego lotniska znajdował się nieprzyjaciel.

Z sześcioma pozostałymi samolotami wystartowałem po raz drugi o godzinie 14. Chmury leżały jeszcze niżej, było mglisto, a chwilami padał deszcz. Niepodobna było wszystkimi maszynami lecieć razem, każdy od-

dzielnie musiał przebijać się i samotnie dążyć na front. Ja sam na wysokości zaledwie trzydziestu metrów przyczepiłem się do prostej jak strzała szosy Cambrai — Le Catau i leciałem dotykając prawie wierzchołków topoli, rosnących wzdłuż drogi. Po kilku minutach znalazłem się w Cambrai. — Lecąc bardzo nisko, prawie o włos ponad dachami, ulicami i rynkiem Cambrai, znalazłem właściwe wyjście. Poza miastem rozpoznałem park i zamek Provville. Widziałem kolumny amunicyjne ciągnące na front, galopujące baterje i piechotę maszerującą obok drogi, która się znajdowała pod silnym ogniem artylerji. Dalej na przodzie widziałem poprzerywaną linię obronną, gdzie znajdowały się pojedyncze plutony, ciasno tłoczące się za zakrycia. Na tej niewielkiej wysokości doskonale słyszałem silny ogień artyleryjski i kucie karabinów maszynowych. Cudem prawie wróciłem do domu, nie zderzywszy się z nikim. O dwa czy też trzy metry ode mnie wyskoczył samolot. Dopiero dotknąwszy go rozpoznałem czyto swój czy nieprzyjaciel. Teraz odnalazłem również czołgi: trzy przy Graincourt, następnie dziesięć w okolicach Fiesquières, Ribècourt i Marcoing.

Z sześciu samolotów, które wystartowały, cztery dotarły do frontu i wszystkie zrobiły podobne spostrzeżenia. Z tych meldunków dało się naszkicować obraz zasięgu nieprzyjaciela.

Szczególnie wartościową pracę wykonał sierżant Bey. Ostrzeliwując czołgi pociskami fosforowemi kilka z nich unieszkodliwił. Ustaliwszy łączność wzrokową z dowódcą działa samochodowego, kierował jego ogniem, wskazując czołgi zniżaniem się nad nimi i ostrzeliwaniem amunicją fosforującą. Kilka czołgów zostało w ten sposób zniszczonych.

W drugim dniu natarcia czołgów pod Cambrai była podobnie brzydka pogoda jak w pierwszym. Jednak za każdym lotem coraz bardziej zaznajamialiśmy się z nowymi dla nas zadaniami. Walka powietrzna nadal była niemożliwa i pełniliśmy inną służbę, pracując jako lotnicy piechoty. Meldowaliśmy o zmianach frontu, zwalczaliśmy cele ziemne a szczególnie czołgi.

Nareszcie 22 listopada pogoda trochę się polepszyła i nieprzyjacielskie lotnictwo rozpoczęło pracę. Eskadra miała trzydzieści bojów powietrznych, z których cztery zakończyły się zrzućeniem przeciwnika. Pierwszego zestrzelił Maj już wczesnym rankiem przy Bourlon-Walde. — W czasie naszego przeciwnatarcia na La Fontaine i La Folie po obiedzie moja eskadra towarzyszyła piechocie na nieznacznej wysokości. Wieczorem na naszym lotnisku wylądowało osiem samolotów 15 eskadry. Nadciągnęła także myśliwska eskadra Richthofena, a i on sam przybył osobiście dla zorientowania się w położeniu bojowym.

R. Flashar kapitan.



RZUCANIE POCISKÓW.

1 września 1914.

W początku wojny samoloty rzucały na nieprzyjaciela małe stalowe strzałki, od nazwiska wynalazcy zwane „Bon”. Działały one śmiertelnie i Niemcy pośpiesznie przyswoili je sobie pisząc na każdej „wynalazek francuski, wyrób niemiecki”. Powoli za milczącą zgodą obu stron użycie ich zmniejszyło się; możliwe, że nastąpiło to z powodu niewielkich wymiarów i małej widoczności celów ludzkich a także może i dlatego, że człowiek mógł prędko się ukryć.

Prawie przy każdym locie miałem ze sobą dwie skrzynki strzałek i dwie melinitowe bomby Aazena, albo dwa pociski 90 mm z zapalnikiem bez zwłoki. Od pewnego jeńca dowiedziałem się, że jeden z tych pocisków upadł w winnicę, gdzie pod osłoną drzew stały konie i trzydziestu dwom zwierzętom potrzaskał kości.

Pewnego ranka, udając się na rozpoznanie na tyły nieprzyjaciela, wziąłem ze sobą zapas „darów”, przeznaczonych dla Szwabów. Dość długi mój lot skończył się: wpisałem do notatnika i zaznaczyłem na ma-

pie to, co mi się wydało [potrzebne, lecz zastanowiło mnie wielkie obozowisko w C... i obecność balonu w S... Dobrze się składa. Skierowałem się do balonu, gdzie mnie przywitały pociski z dział samodzielnego. Rzuciłem na balon sześć rakiet zapalających, lecz płomień nie wytrysnął z powłoki. Czy źle celowałem? czy też rakiety zgasły przed dołotem? Byłem trochę rozczarowany i... kiedy spróbowałem opuścić się niżej, dostałem kilka pocisków karabinowych w samolot.

Teraz kolej na obozowisko, są tam ludzie, konie, wozy, namioty, wszystko to stłoczone. Kieruję się na cel i w pewnej chwili rzucam bombę; w trzy sekundy później drugą, otwierając jednocześnie skrzynkę ze strzałkami; w dwie sekundy później leci druga skrzynka. Wszystkie te strzałki, błyszcząc srebrzyście, zamigotały pode mną, żeby wreszcie pokryć płat ziemi o powierzchni pięćset na dwieście metrów. Był to doskonały cios z odległości dwóch kilometrów:

Zdarzyło się wówczas to, co przewidywałem i co było wynikiem mojej taktyki: usłyszawszy świst bomby, wszyscy padli na ziemię dla uniknięcia odłamków, wówczas każdy człowiek przedstawiał cel większy i wskutek tego skuteczność strzałów rosła. I podczas kiedy bliski wybuch wstrząsa moim samolotem, kiedy mój hełm porwany pada, na szczęście bez żadnej szkody na śmigło, a lotka szrapnelowa przebijając dwa stojaki, wtedy bomby i strzałki dochodzą do celu. Wszczyła się tam nieopisany nieład, ludzie i zwierzęta szaleją. Żołnierze pierzchają na wszystkie strony, konie rwą postronki albo przeskakują barjery, rzucają się to tu, to tam, przewracając przeszkody. Ludzie biegają, kładą na ziemi, biją się, żeby uciec... Dla zaakcen-

towania skutku, zataczam jeszcze dwa kręgi nad tym chaosem. Uśmiecham się zadowolony i wracam, spokojnie paląc doskonałego papierosa.

Później doniesiono nam, że strzałki zabiły kilku Niemców: jeden śpiący miał przebitą pierś i kolbę karabina, drugi, patrząc w górę na francuski samolot, dostał strzałkę w usta, wyszła mu biodrem, wreszcie kawalerzysta otrzymał pocisk w ramię, strzałka przeszła jego, siodło i konia. Człowiek i zwierzę zabici.

*Perrin de Brichambaut,
kapitan-pilot.*





Lotnicy artylerji.

Johnnie Appleton

LOTNIK ARTYLERYJSKI W 1914 r.

Skończyła się już bitwa nad Marną 1914 roku. I armja cofnęła się za rzekę Aisne, pozostawiając oba brzegi nieprzyjacielowi. Tylko w jednym miejscu, mianowicie w Fort Condé, w połowie drogi między Reims a Soissons, oddziały niemieckie tkwiły jeszcze. Tu dopływ Vesle rozszerza dolinę rzeki Aisne i stromy masyw panuje nad nią na brzegu północnym. Piechota angielska nieraz próbowała w masowych natarciach wyrzucić go z rąk 5 brandenburskiej dywizji.

Kiedy niepowiodły się natarcia piechoty, nieprzyjaciół spróbował działać artylerją. Ustawił z tuzin baterij różnego kalibru, które codziennie z trzech stron biły do samotnej skały. Miało się tu przedsmak ognia huraganowego z późniejszych lat wojny. Po stronie niemieckiej było krucho z amunicją i należało używać jej oszczędnie, ostrzeliwując tylko cele rozpoznane. Przeciwnik, sówicie zaopatrzony w pociski, ześrodkował swój ogień na Fort Condé. Znaleźliśmy się w ciężkiem położeniu, ponieważ baterje nieprzyjacielskie, ustawione w licznych wąwozach nadrzecznych, były niedostrze-

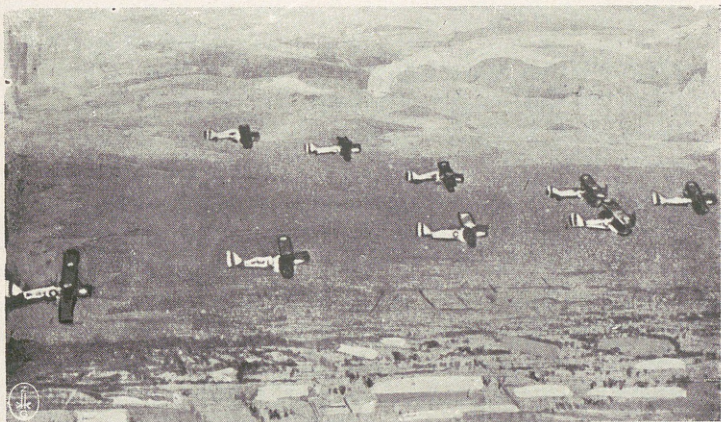
galne dla obserwatorów ziemnych. Grup pomiarów artylerji nie znano jeszcze wówczas.

Pozostawał jedyny środek: polecieć samolotem za kulisy i zobaczywszy, co się tam dzieje, kierować jeden za drugim kosztowne pociski do celu. Dowództwo 3 armji dało nam do rozporządzenia 7 eskadrę lotniczą. Postanowiono, że rozpoznania ma dokonać oficer artylerzysta znający doskonale Fort Condé i orjentujący się w kierunkach najbardziej niebezpiecznych baterji.

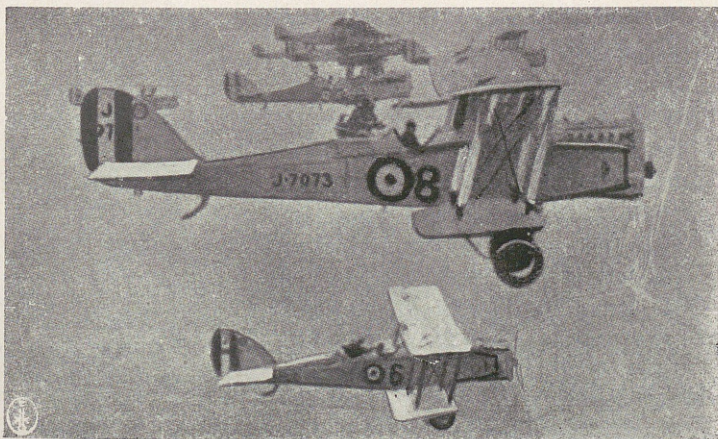
Wybór padł na mnie.

Dojechałem samochodem do lotniska L'Ange Gardien, gdzie startowałem na Albatrosie pilotowanym przez porucznika Leo Pfeifera, później mego dowódcę eskadry. W nieznaney mi okolicy odrazu straciłem wszelką orientację, lecz Pfeifer wskazał mi charakterystyczny kontur fortu. Wyraźnie rozpoznałem naszą baterję, na skraju lasu dostrzegłem tkwiącą naszą ciężką, a po stronie nieprzyjacielskiej poza jasno widocznymi wzgórzami, cztery przeciwlotnicze. Mapa 1/25000 dozwalała oznaczyć je z dokładnością prawie do jednego metra! Tam więc były te baterje, które do nas biły. W kwadrans miałem je oznaczone. Teraz prędko do samochodu i powrót.

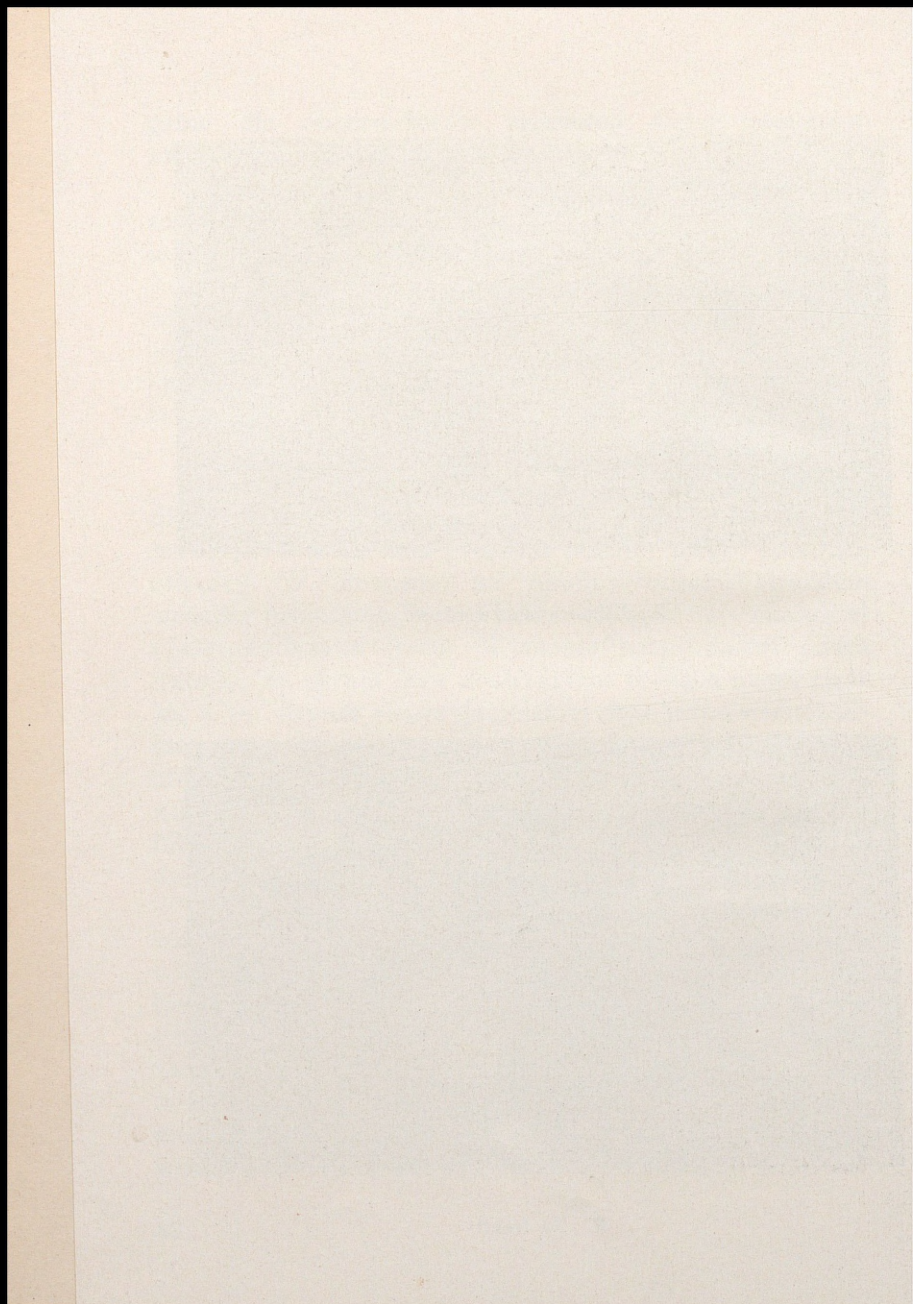
Tak więc przy tym prymitywnym stanie obserwacji rozpocząłem strzelanie z dowódcami ciężkich i lekkich baterji haubic mojego 18 pułku artylerji polowej. Samoloty wówczas jeszcze nie były uzbrojone i nieprawdziwe było twierdzenie nieprzyjaciela, jakoby zaopatrzone je w przyrządy szerzące mord. Nie miały one ani karabinów maszynowych, ani wyrzutników bomb ani radiostacyj nadawczych. A już wtedy w początkach wojny pozycyjnej chwyciły nasze radiostacje armji de-



7. Eskadra na zwiadach.



8. Na front!



pesze angielskie, świadczące o prowadzeniu ognia artyleryjskiego z samolotów.

Przy naszej prymitywnej obserwacji musiałem posługiwać się rakietami. Z artylerzystami ustaliłem klucz, w jaki sposób i jakimi kolorami oznaczać będę położenie padającego pocisku w stosunku do celu. Przy rzucaniu ich musiałem znajdować się nad naszą strzelającą baterją, inaczej nie dostrzegano rakiety, ponieważ nieprzyjaciel był na południu i błysk rakiety, wypuszczonej ponad celem, ginał w promieniach słońca. Miałem również trudność z pistoletem raketowym, bo tekturowe łuski nie dawały się wyciągnąć po strzale i dla opróżnienia lufy, kilkakrotnie musiałem wydobywać łuskę zębami. Czasami baterja nie reagowała na sygnał, bo połączenie z obserwatorem było zerwane. Jednak trudności są na to, żeby je przezwyciężyć.

Przez dwa długie dni — codziennie trzy loty — kierowałem nasz ogień na baterje przeciwnika. Nieraz pokazywały się tam duże chmury dymu, co wskazywało, że starannie nagromadzona amunicja leciała w powietrzu. Trzeciego dnia nasze ciężkie haubice musiały dobrze dosolić angielskiemu dowódcy baterji, bo oto co zobaczyłem własnymi oczami: — gniazdo było puste! Lataliśmy wówczas na wysokości 2000 metrów i przez szkła Zeissa doskonale mogłem rozpoznać, że zamiast dział przeciwlotniczych świeciły tam teraz puste okrągłe doły. Widziałem również, że wszystkie inne baterje, z wyjątkiem dwóch czy trzech zmieniły w nocy stanowiska. Nieprzyjaciel musiał dojść do wniosku, że mimo całkowitego niemal otoczenia i codziennego huraganowego ognia nie przełamie 5 dywizji.

M. von Cosel, kapitan.

LOT ARTYLERYJSKI.

5 stycznia 1916 roku.

Na naszym odcinku, z wysokości 2000 metrów odkryliśmy z obserwátorem, sześćcio-działową baterję 77 mm strzelającą do naszych okopów drugiej linii. Dobra sposobność do wypróbowania radjoaparatu, świeżo ustawionego na moim samolocie.

Zażądaliśmy na ten cel ognia baterji 155 mm i poczęliśmy nim kierować. Jednocześnie zawołaliśmy dla tego samego celu baterję 75 mm. Chwila niepokoju, żeby nie pomieszać jednego ognia z drugim. Wszystko jednak złożyło się doskonale. 155 a następnie 75 miały pociski obramowując cel, kilka nawet trafiło w niego. Zajęło to nam około pół godziny. Zachwyceni wynikiem zażądaliśmy ognia skutecznego i obie baterje rzuciły grad pocisków na stanowisko Szwaba. Granaty porozbijały schrony, porozwalały małe okopczyki, palił się jeden jaszcz... Położenie stało się nie do zniesienia dla artylerzystów nieprzyjacielskich, pozostałych przy działach. Korzystając z kilku sekund przerwy duża grupa ludzi poderwała się z ziemi, z poza dział i uciekła. Zażądaliśmy od 155, aby strzelała dalej bez

zmiany, a od 75 szrapneli i powiększenia celownika. Natychmiast 75 wykonała nasze żądanie. Uciekający rozplaszczyli się na ziemi. Druga salwa, nieco skorygowana, podziurawiła ich lotkami. „Strzelajcie, strzelajcie” — stuka radio. — Znów artylerzyści zaczynają uciekać po równinie. Szrapnele 75 ścigają ich według naszych wskazówek i bardzo nieliczni pozostają przy życiu tylko dzięki oddaleniu się poza donośność naszych wspaniałych dział. Nadajemy — „przerwać ogień” i „brawo, dziękuję!”. Obserwator i ja ściskamy sobie ręce z radości.

Na tym samym odcinku w rok później szukaliśmy baterij przeciwnika i ponieważ na wysokości 2500 metrów ciął nas tęgi wiatr zachodni, zdecydowałem się umieścić prostopadle nad linią, twarzą do wiatru, co znacznie ułatwiłoby naszą obserwację. Uprzedziłem mego pasażera, że będziemy stać prawie na miejscu, jak w balonie i może doskonale obserwować conajmniej przez kwadrans. Rzeczywiście, przy zmniejszeniu gazu samolot pozostał nieruchomy w stosunku do ziemi. Obserwator zachwycony tą niespodzianką przy pomocy lornetki szukał bez przerwy. Ale wkrótce pociski, które na początku witały nas w pewnej odległości, zaczęły się zbliżać. Tuż przy nas powstawały wielkie wybuchy — żółto-zielone szrapneli 105, różowe strzepy 77, plamy czarne albo ciemne granatów rozpryskowych. Krąg wybuchów ścieśniał się wokół nieruchomego samolotu. Rwanie pocisków stawało się coraz wyraźniejsze, wybuchy coraz to gwałtowniejsze. Kilka odłamków przedziurawiło moje prawe skrzydło. Ale nie chcę odchodzić: obserwator spokojny jak przy biurku pisze i telegrafuje. A następnie przeszło dopiero dziesięć minut z zapowiedzianego kwadransa. Tymcza-

sem jednak położenie w naszym zakątku nieba staje się nie do wytrzymania. Dwie baterje przeciwlotnicze wysyłają ku nam bez przerwy pociski. Nagle tuż po-
de mną wybucha szrapnel 105... Wstrząs i gwałtowny ból w brzuchu zgiał mnie nad sterami. Zatrzymałem oddech! Mózg mam próżny, siły mnie opuszczają, prawie że tracę przytomność. Jest to gwałtowny upadek, śmierć szybka, pewna, nieunikniona. Obserwator uderza mnie po ramieniu i pyta niespokojny. — Co ci jest? To mnie budzi, następuje gwałtowna reakcja, jestem przecież na wysokości 2500 metrów i mam towarzysza do ratowania. Otrząsam się „Nic, wszystko dobrze” Siłą woli odzyskuję zmysły: zaczynam swobodnie oddychać i lecimy. Ale co za chwila! Lotka szrapnela nie zagłębiła się zanadto. Przeszła osłonę silnika, moją lornetkę, skórzaną kurtkę i dała mi „knock out” w brzuch. Wszystko to trwało pięć — sześć sekund... I żeby pokazać, że jesteśmy nietknięci, kończymy nasz zwiad. Lecą nowe pociski lecz już daleko i bez skutku. Co-
prawda muszę wyznać, że wkrótce potem ta sama baterja 105 jednym dobrym strzałem potrzaskała kilka stojaków w moim samolocie i wylądowałem z trudem, dźwigar był przepołowiony, ściągacze połamane, miotacz bomb potrzaskany, trzy linki przecięte i sto osiemdziesiąt znaków na samolocie. Następnie działo re-
wolwerowe, zwane „Pum-pum”, rzuciło nam szybko pięć pocisków zapalających, lecących jak piękne rakiety świetlne.

P. de Brichambaut
kapitan pilot.

GORĄCE GODZINY POD ALBERT.

Pewnego pięknego czerwcowego poranka, przy bezchmurnem niebie i wyjątkowej widzialności wystartowałem o godzinie 6, by wstrzelać na trzy cele jedną lekką, jedną ciężką baterję haubic polowych i jedną baterję 15 cm armat.

Na zachodzie widać było chmurki rozprysków jedną obok drugiej: znów djabeł wyprawiał tam harce. Przelatywaliśmy ponad pustynnemi terenami bitwy nad Sommą w 1916 roku, gdzie uderzenia młotów boga wojny potrzaskały wszystko. Żadna ruina, ani też żadne drzewo nie dozwalało się domyślać, że tu ongiś żyli ludzie. Tylko z trudem krzewiące się resztki żywopłotu odtwarzały niewolniczo zarysy dawnych osiedli.

Przez Bouchavesnes — Marepas — Maricourt lecieliśmy w okolice miasteczka Albert. Angielska eskada — 18 dwupłatowców „de Hawiland 9” — przemknęła nad nami na znacznej wysokości i skręciła na południe, łakomie ścigana ogniem naszych dział przeciwlotniczych. Anglicy zrzucili swe spóźnione jaja wielkanocne na Cappy nad Sommą, wnet też gęste chmury dymu zasłoniły małą wioskę i pobliskie lotnisko.

Stacja odbiorcza w Becourt — Becordel oddawna już wyłożyła sygnał z olbrzymich białych liter „na cel 1 — ogień gotowy”; strzelanie na cukrownię Ridemont sur Aucre mogło się zacząć. Zagnieździła się tam jakaś bateria, która teraz znów strzelała do mostów na rzece Aucre i utrudniała dostarczanie porannego zaopatrywania do najbardziej wysuniętych stanowisk. Kilka lekkich przyciśnieć ręczki nadawczej znaków Morsego aparatu radio i na ziemi w jakimś żywopłocie błysnęło czterokrotnie. W czterdzieści trzy sekundy leżały cztery granaty w ogrodzie na wschód od fabryki, o jakich dwieście metrów za „krótkie”. Bateria nieprzyjacielska nagle zamilkła, lecz tego rodzaju niezgrabnej grzeczności nie chcieliśmy przyjąć i w dwie minuty później dwa pociski z następnej salwy uderzyły w fabrykę, dwa zaś były trochę za „długie”. Po półgodzinnym ogniu fabryka stanęła w płomieniach, wybuchy amunicji upewniły nas że Tommy zgromadził w niej jeszcze inne zapasy. Z zachodu zbliżało się teraz pięć brzydkich ptaków o brudno-żółtym wyglądzie. „Trójkolorowcy” uważali jednak za bardziej wskazane ze względu na krążący wyżej nad nami klucz trzypłatowców, zostawić nas w spokoju i odlecieć.

Na pewno spotkałaby ich nieprzyjemność ponieważ wspaniałe ubarwione trzypłatowce nie знаły się na żartach i sprawiłyby im porządne cięgi.

Przeszliśmy na cel Nr. 2, ostrzeliwując ciężką baterią haubic jakąś baterię w wąwozie, na południowym skraju Bresle. Przeszkadzał nam w tej pracy ogień artylerji nieprzyjacielskiej, leżący na naszych haubicach. Trwało to dość długo; zaczęliśmy się już obawiać, że wyczerpiemy zapas materiału pędnego i nie zdążymy

pomóc naszej trzeciej baterji, która w pogotowiu ogniewem czekała na sygnał.

Po dwóch godzinach skończyliśmy wreszcie. Stacja odbiorcza wyłożyła znaki „na cel 3 — ogień przygotowany”. Teraz następował cel najwdzięczniejszy, lecz zarazem i najtrudniejszy — skład amunicyjny na wschodnim skraju wsi Warloy. Niestety, właśnie teraz klucz Albatrosów zluźował trzypłatowce i natychmiast wstrętne Sopwicze, nadciągawszy z pod słońca, powtórnie usiłowały nas zaskoczyć, okrążyć i zrzucić na dół. Zanim zaczęliśmy strzelanie, dwukrotnie spędzono nas z frontu daleko na własny tył. Nie przywykliśmy wprawdzie do tego, ale dzisiaj te uprzykrzone pszczoły były szczególnie natarczywe. Kiedy jednak nasze Albatrosy zabrały się do tych panów, wkrótce jeden z nich spadł w płomieniach i odpokutował za swą bezczelność. Inne, zdemoralizowane, zawróciły wobec czego mogłem ponownie rozpocząć strzelanie.

Pierwszy pocisk uderzył w środek wsi Warloy i wypędził ze wsi jakąś kolumnę taborową, stojącą na szosie, która teraz szybkim tempem posuwała się ku wschodowi... Było to dla mnie bardzo dogodne, gdyż tam właśnie strzelaliśmy.

Następny pocisk padł wprawdzie około 500 metrów za „krótko” przed składem amunicyj, ale potężna chmura dymu i kurzu uniosła się tylko o jakichś sto metrów przed uciekającą kolumną. Teraz te „lwy taborowe” nie wiedziały, dokąd uciekać. Zejść z szosy w wąwozie nie mogli, podobnież nie mogli zawrócić. Całkiem prosto pozostawili zaprzęgi, sami zaś, jak się zdaje, wyszukali sobie bezpieczne ukrycia.

Trzymałem się stale pod kluczem Albatrosów i czując się zupełnie bezpieczny, chciałem zobaczyć

przez lornetkę, co też stało się z kolumną. Po zaobserwowaniu piątego strzału przerwał mi tę czynność nieprzyjazny terkot karabina maszynowego, strzelającego z niedużej odległości. W jednej chwili schwyciłem za swój, musiałem bronić swej skóry przed dwoma Sopwiczami, które z odległości pięćdziesięciu metrów strzelały do nas ile wlezie. Z przestrzelonego silnika chlusnęła mi aż na uszy gorąca woda; w ostrych spiralach przy gwiżdżeniu linek, leciałem w dół na Albert. Tylko doświadczeniu mego pilota należy zawdzięczać, że ostatecznie nie dostaliśmy celnie całej serji, gdyż obaj Tommi ze swemi karabinami mieli dużą przewagę nad naszym jednym, który skutkiem zacięcia przez cały ten czas był nie do użycia. Lecieliśmy, a raczej spadaliśmy i zakręcaliśmy tak ostro, że sądziłem już iż mój pilot jest ciężko ranny. Ale na zmartwienie nie miałem czasu, należało coś robić. Byliśmy już tylko na wysokości 50 metrów nad Albertem a oba wstrętne ptaki wciąż jeszcze nas nie opuszczały.

A więc dalej ku wschodowi!

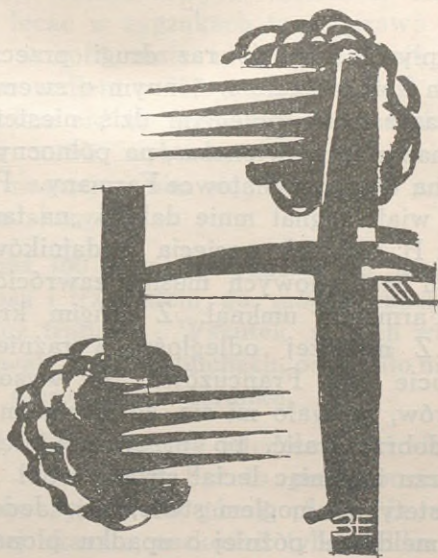
Nasz stary, dobry silnik nie mógł dłużej wytrzymać bez kropli wody. Wiedzieliśmy, co należy sądzić o lądowaniu na polu pełnem lejów. Nareszcie nieproszeni towarzysze opuścili nas i usiłowali porwać balon na uwięzi około Brust, co im się jednak nie powiodło. Lecieliśmy jeszcze do Montauban, potem silnik stanowczo zastrajkował. Nie było dużo czasu do wyszukania lądowiska z wysokości 50 metrów. Leje granatów czerniły się jeden obok drugiego. Mój pilot ześlizgiwał się jak najłagodniej i dopiero z 15 metrów nasza „stara ciotka” L. V. G.,¹⁾ wylądowała całkiem nie uszkodzona

¹⁾ Typ samolotu.

o kilka metrów przed głębokim lejem wśród ruin Montaubanu.

Zanim nas zabrano, dostrześliśmy z zadowoleniem, że się przecież coś jeszcze dostało jednemu z naszych przeciwników. Woddali dymiła cukrownia w Ridemont. W dwa dni później moja maszyna latała znów dumnie z nowym silnikiem i z zadartym nosem nad gościnnym Montaubanem.

Von Pechman, kapitan pilot.



„Z E S T R Z E L O N Y”.

Po upływie roku po raz drugi przeczytałem we francuskim komunikacie wojennym o swem „zestrzele-
niu”. Wraz z moim poległym dziś niestety towarzy-
szem H. napadliśmy wtenczas, na północny wschód od
fortu B., na dwa dwupłatowce Farmany. Podczas boju
wschodni wiatr zagnał mnie daleko „na tamtą stronę”.
Porucznik H. wskutek zacięcia podajników przy obu
karabinach maszynowych musiał zawrócić do domu.
Jeden z Farmanów umknął. Z drugim kręciliśmy się
jeszcze. Z niedużej odległości wyraźnie widziałem
w samolocie obu Francuzów. Na wysokości około
1400 metrów, zdawało mi się, że musiałem mego prze-
ciwnika dobrze trafić, bo przewrócił [się kilka razy
w powietrzu i dymiąc leciał stromo w dół. Co się z nim
stało, niestety nie mogłem stwierdzić. Jeden z pułków
piechoty meldował później o upadku płonącego Fran-
cuza ale wskazana okolica nie całkiem zgadzała się
z miejscem mego boju, wobec czego nie meldowałem
o zniszczeniu przeciwnika.

Zaledwie Francuz zniknął i zostałem sam w po-

wietrzu, kiedy rozpoczął się morderczy ogień nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej.

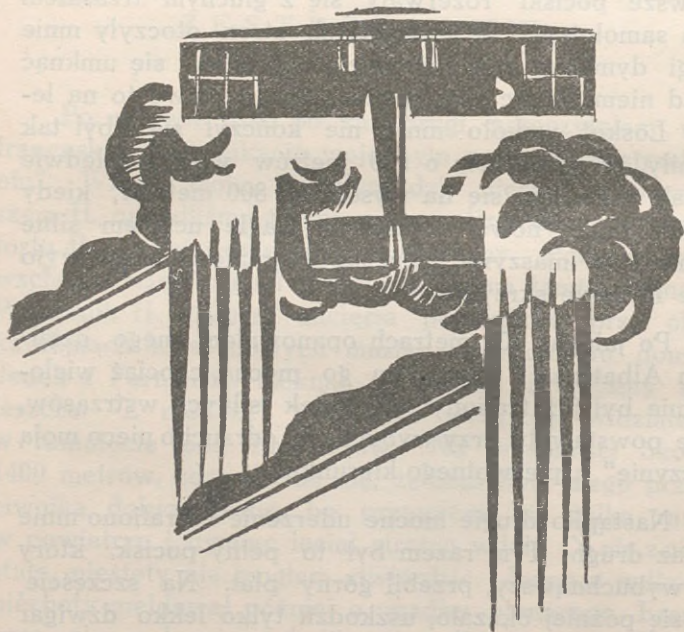
Francuzi posiadali liczne szybkostrzelne działa przeciwlotnicze, doskonale rozstawione, i starali się otwierać ogień nagle. Tak było i teraz. Znajdowałem się o trzy kilometry poza frontem i w drodze powrotnej do domu musiałem walczyć ze wschodnim wiatrem, co naturalnie ograniczało szybkość lotu. Dlatego też Francuzi dobrze mogli się do mnie wstrzelać. Już pierwsze pociski rozerwały się z głuchym trzaskiem poza samolotem. Ze wszystkich stron otoczyły mnie smugi dymków szrapnelowych. Starłem się umknąć przed nimi, lecąc w zygzakach to na prawo to na lewo. Łoskot wokoło mnie nie kończył się i był tak niemiły, że poszedłem o 500 metrów wdół. Zaledwie jednak znalazłem się na wysokości 800 metrów, kiedy okoliły mnie nowe wybuchy. Nagle uczułem silne pchnięcie w maszynę i nim się obejrzałem, przeważało mnie na lewe skrzydło.

Po jakichś 100 metrach opanowałem mego dzielnego Albatrosa i trzymałem go mocno, chociaż wielokrotnie był już trafiony. Wskutek silnych wstrząsów, jakie powstawały przy wybuchach, odrzuciło nieco moją „skrzynię” z pierwotnego kierunku.

Nastąpiło drugie mocne uderzenie — trafiono mnie po raz drugi. Tym razem był to pełny pocisk, który nie wybuchnąwszy, przebił górny płat. Na szczęście, jak się później okazało, uszkodził tylko lekko dźwigar i wybił dziurę wielkości pocisku w płótnie, ale wtedy sądziłem, że dźwigar jest co najmniej w połowie przestrzelony; powoli też zniżałem się do fortu B. leżącego o kilometr za naszymi okopami. Dokuczliwe strzelanie

Francuzów na szczęście ustało. Nabrałem odwagi i ostrożnie doleciałem do domu. Następnego dnia przeczytałem we francuskim komunikacie: „Nasze specjalne działa zestrzeliły nad fortem B samolot niemiecki”.

Udet, porucznik.



DZIEŃ LOTNIKA W ROKU 1974

Bombardowania.

Wspomnienie o bombach, które w czasie wojny były używane, jest dla nas i czytelników, im więcej, od nas się oddala. To zdanie z Giza (1974) przypomina mi się, kiedy myślę o tym niezapomnianym dniu. Słońce błyszczące naj-
bardziej promieniami, powietrze cudownie czyste
pozwołyło nam wówczas trzykrotnie wystąpić.

Od dwóch dni miasteczko Albert płonie. Fabryka
Rochet jest zupełnie zniszczona, zapadły się wszystkie
kolejki wokół miasta, który jest niebezpieczny
z powodu jego dzwoniących ogień blaskiem pożaru.
Jest tam trochę obywateli, które opuszczają
zrobić sobie wyjazd przed dotarciem do Bapaume
i Cambrai, miast wyznaczonych do bombardowania.

Jedną z nich pierwszą dostrzegł przebieg bitwy
na linii m. Arras-owl. na prawo poza Chaulnes na
brzośnie na odległości kilometry walczy rękami.
Oni, którzy francuskie, niemieckie, angielskie
siedzą, które rozpoznaje przez...

Eigentum
Geeresarchiv - Zweigstelle
Danzig

DZIEŃ LOTNIKA W ROKU 1914.

„Wspomnienie to będzie jak ogień barki twego ojca, które z odległości tracą dym i błyszczą tem jaśniej i czyszej, im więcej od nas się oddalają”. To zdanie z Grazielli¹⁾ przypomina mi się, kiedy myślę o tym niezapomnianym dniu. Słońce błyszczące najgorętszymi promieniami, powietrze cudownie czyste pozwoliły nam wówczas trzykrotnie wylecieć.

Od dwóch dni miasteczko Albert płonie; fabryka Rocheta jest zupełnie zniszczona, zapadły się wszystkie dachy wokoło kościoła, który jest nietknięty; czerwienieje jego dzwonnica ozłocona blaskiem pożaru. Jest ona środkiem olbrzymich kręgów, które opisujemy żeby wziąć wysokość przed dojściem do Bapaume i Combles, punktów wyznaczonych do bombardowania.

Jeden rzut oka pozwala dostrzec przebieg bitwy: na lewo ku Arrasowi, na prawo poza Chaulnes na froncie stu osiemdziesięciu kilometrów walczą zaciekle. Oto okopy francuskie: niebieskie kurtki i czerwone spodnie, które rozpoznają przez lornetkę z 1500 me-

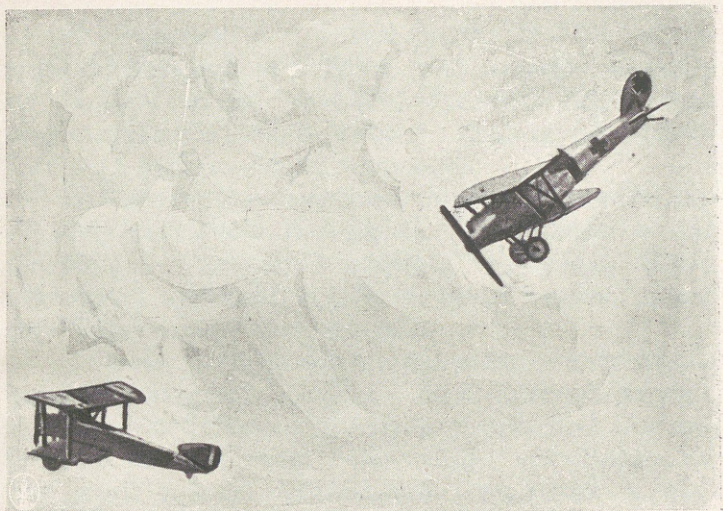
¹⁾ Graziella — wzruszający epizod ze „Zwierzeń” liryka Larmartine’a.

trów. Naprzeciw kręcą się zygzakowato rowy niemieckie. W przerwie wlece się lekka fioletowo-biała smuga, to dym wystrzałów karabinowych. Zgóry można by przysiąc, że jest to kilka strzępów festonu, delikatnie haflowanego na jednostajnej glebie... Na całym widnokręgu w równoległych liniach artylerję przeciwników biją do siebie wzajemnie. Padają strzały i w chwilę później pociski wybuchają ponad drzewem czy też redutą. Jeszcze dalej w tyle widzę odwody, piechotę leżącą na polach albo wzdłuż dróg, kawalerję skrytą w zagajnikach z kilkomą czujkami na skraju i długie nici taborów, czekających cierpliwie godziny posunięcia się naprzód.

Stojąc na siedzeniu, żeby, obejmując okiem większą przestrzeń, wiedzieć gdzie uderzyć, badam teren przez lornetkę. Nagle z boku straszliwy grzmot rozdziera mi uszy. „Co to, czyżby silnik wysadził?” Nie, to zwykły szrapnel, umieszczony na dobrej wysokości, prawie na końcu skrzydła, pozdrawia nasze przybycie. Wkrótce jesteśmy otoczeni ciężkimi czarnymi, a później białymi, kłębami dymków, które pozostają w powietrzu wokół samolotu, lecz tylko pierwszy sprawia jakieś wrażenie. Strzelająca bateria zdaje się być umieszczona w Poziéres, ale nie można jej tam odszukać.

Wpół do dwunastej. Godzina śniadania, nie można być bardziej ugrzecznionym wobec panów Szwabów, jak posyłając im do okopów ciepły dymiący garnek. Naprzód więc bomby. Na skrzyżowaniu dróg bataljon piechoty złożył broń w kozły i spożywa posiłek.

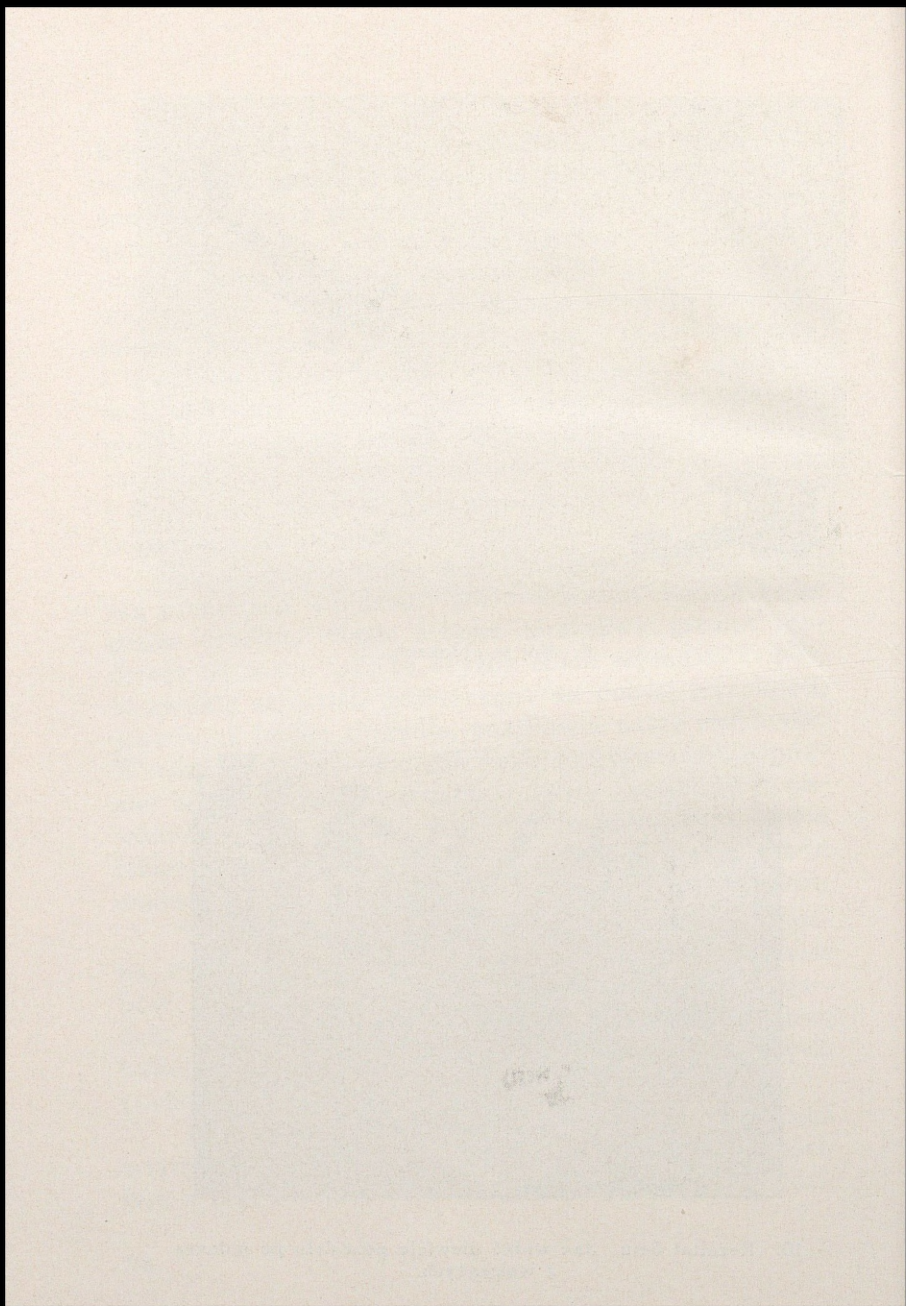
Przerażeni ludzie rozbiegają się po polach, poza wiatraki, a pocisk jest już tam u nich. Zaledwie puściłem z ręki ostatnią bombę, kiedy L... wydał prawdzi-



9. Bój w obłokach.



10. Rezultat boju. Jak widać niewiele pozostało po jednym z walczących.



wy ryk. Skamieniałem ponad burzą. O 100 metrów nad nami przelatywał Farman, płat naszego samolotu nie pozwolił mi go wcześniej dostrzec. Czy nastąpi fatalne spotkanie? Kilka sekund... dłuższe od stuleci. Francuski ptak leci dalej nietknięty.

W zalewie słońca podnoszącego się do zenitu jest nas teraz piętnastu... dwudziestu. Dwupłatowce wirują nad olbrzymią rzeźnią i „zwilżają” Szwabów. Ogień artyleryjski z przodu, bombardowanie z góry, żelazo pada deszczem na nieprzyjaciela.

Zaledwie wylądowaliśmy, zaopatrzone natychmiast samolot w benzynę i pociski. Teraz skierowaliśmy się ku Bapaume, Croizilles, Cambrai, z zadaniem niszczenia składów i odwodów. Na skraju wsi Beugnatre, jakiś park wozów, ścieśnionych i stojących w szyku, podniecił mściwość i wściekłość L... Bomba upadła w sam środek. Wychylony z gondoli widziałem, że wszystko tam zniknęło w dymie i pyle. Krzyczałem z radości i całowałem oglupionego pilota¹⁾.

Cóż tam było w tym małym taborze? Broń, amunicja czy też żywność? A może tak jak u nas spali w tych wozach ludzie, znużeni trudem drogi, sądząc,

¹⁾ Skutek tej bomby jest wiadomy z listu lekarza francuskiego jeńca.

„Było około godziny 14 — 15, kiedy usłyszawszy straszną strzelaninę z karabinów ręcznych i maszynowych, wybiegłem na podwórze szkoły (gdzie miałem część swych rannych) i zobaczyłem dwa dwupłatowce, których typu nie umiem określić. Po chwili jeden z nich skierował się ku linjom francuskim, a drugi rzucił jedną tylko bombę, lecz wywołała ona przerażający wybuch.

„W chwilę później jakiś Szwab na rowerze, błądy jak śmierć, widząc chorągiewkę czerwonego krzyża, wszedł i pociągnął mnie za

że śpią w bezpiecznym schronieniu. Być może jakiś syn pisał list do matki, tak jak ja to czynię, między dwoma lotami w jednym z naszych ciężkich ciągników samochodowych. I ja się z tego cieszę. „Ale to wojna”.

Po raz trzeci tego dnia odbywamy ostatni lot. Dwupłatowiec niemiecki leci na bombardowanie Amiens. Rzucamy się za nim w pościg lecz niknie za horyzontem. Mijając Albert na 1500 metrów, widzimy nagle nieprzyjaciela ponad nami nieco w tyle. Oto chwila krytyczna, a tak nieoczekiwana. W mgnieniu oka podnoszę karabin maszynowy, pojedynek przedstawia się wyjątkowo korzystnie. Stojąc obrócony twarzą ku tyłowi, śledzę zachowanie się przeciwnika: góruje nad nami i trzyma nas pod ogniem; przez chwilę cień dziwnego ptaka, który zakrył „nasze słońce” zaciężył nad nami. Nie troszcząc się o bój, pomknął szybko dalej.

Nadciąga noc, trzeba się pośpieszyć z rzucaniem bomb. Jeszcze jest jasno w przestworzach powietrznych, tu słońce nie umiera tak szybko, jak na zszarzałej ziemi, gdzie z trudem odróżnia się zarysy przedmiotów. Tragiczni siewcy „cień naszego gestu mor-

kurtkę... „Arzt! Iść, iść, samolot bum! Dużo kaput”! Mówiąc to, zakreślił ręką duże koło.

„Poszedłem za nim. Przyprowadzono mi czterech rannych do opatrunku, w kilka minut później dowiedziałem się o całkowitym rezultacie: sześciu zabitych, jedenastu rannych, zniszczony samochód i trzydzieści cztery koni zabitych.

„Bomba upadła w środek odpoczywającego pułku dragonów. W samochodzie było trzech oficerów rannych.

„W półgodziny później widziałem rozbity samochód w stanie tak godnym litości, że nie rozumiem, w jaki sposób pasażerowie uniknęły śmierci”...

derczego wydaje się rozciągać aż do gwiazd". Ostatni pocisk pada na maszerującą kolumnę między Peronne i Bapaume. Na drodze tej błyszczą fosforyzujący płomienie, wylatujący z luf karabinowych skierowanych ku nam.

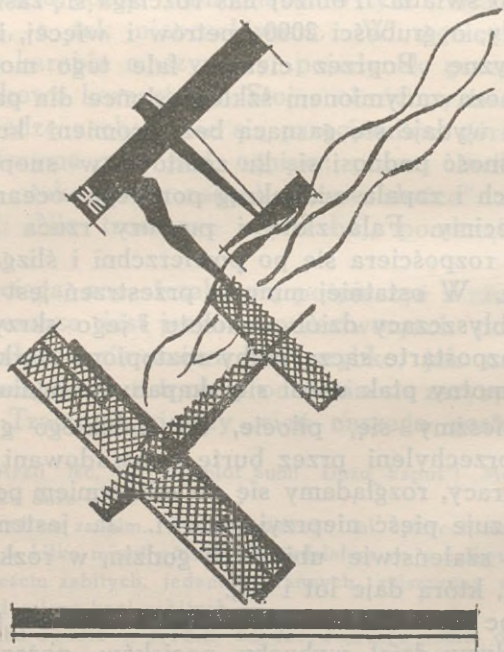
Daleko na zachodzie poza Amiens dzień umiera. Nasz ptak wznosi się ciągle wyżej pod lazurowym sklepieniem o bladych zielonych tonach, gdzie księżyc w pełni oczekuje tylko zachodu słońca, żeby zagarnąć państwo światła. Poniżej nas rozciąga się zasłona czarnej mgły, o grubości 2000 metrów i więcej, i okrywa płaszczyznę. Poprzez ciemne fale tego morza mgły, jakby poza zadymionem szkłem, słońce dla patrzących z ziemi wydaje się gasnącą bez promieni kulą. Cała jego jasność podnosi się ku zenitowi w snopach promiennych i zapala widnokrąg ponurego oceanu, przez który lecimy. Fala złota i purpury rzuca chwilami blaski, rozpościera się po powierzchni i ślizga leniwie ku nam. W ostatniej minucie przestrzeń jest splamioną, błyszczący dziób samolotu i jego skrzydła szeroko rozpostarte sączą jakby roztopioną siarkę; potężny i samotny ptak unosi się skapany w ogniu.

Śpieszmy się, pilocie, do dalekiego gołębnika! Obaj, przechyleni przez burtę i rozradowani z wykonanej pracy, rozglądamy się po olbrzymim polu bitwy. L. pokazuje pięść nieprzyjacielowi. Ja jestem pogrążony w szaleństwie ubiegłych godzin, w rozkoszy bez kształtu, którą daje lot i bój.

Noc już całkiem zapadła. Rozróżnia się teraz wyraźnie dymy dział, wybuchy pocisków, pożar wiosek; bitwa trwa ciągle. Księżyc, odtąd już władca godzin, kąpie w blasku pozagrobowym wijącą się mleczną Sommę i pola, gdzie jeszcze śmierć milcząca zbiera żniwo.

Wtyle, w rwaniu śmigła, iskry silnika wylatują pyłem gwiazd; fale świetlistej mgły przechodzą nad ziemią, skręcają ku niebu. Możnaby powiedzieć, że to ożywione całuny, które rozpaczliwie bładzą, chcąc zasłonić płynącą krew.

Renaud de la Fregeolière, kapitan pilot.



TROSKA O SAMOLOT.

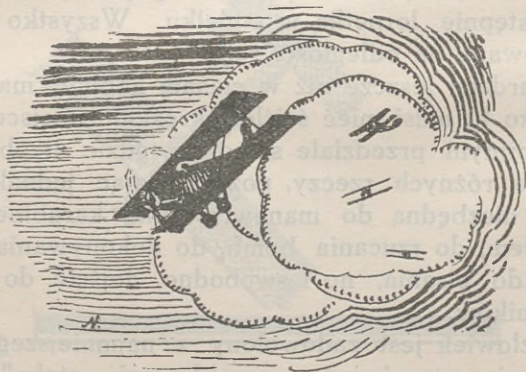
Burza. Każdy pracuje przy swym dwupłatowcu. Mebluję i ja swój z miłością: ustawiam to zegarek, to wysokościomierz zapasowy obok drugiego kompasu. Na boku mieści się kieszeń na detonatory do bomb: na lewo pasek, który utrzymuje bomby, na prawo taśmy z nabojami, deska z blokiem papieru, ołówki, guma, następnie lornetka w pudełku. Wszystko dobrze zamocowane na odległości ręki.

Bardziej jeszcze niż w ciasnej kabinie marynarza wszystko tu musi mieć ściśle określone miejsce w mikroskopijnym przedziale samolotu, gdzie trzeba ustawić tyle różnych rzeczy, pozostawiając jednak przestrzeń niezbędną do manewrowania karabinem maszynowym, do rzucania bomb, do dokonywania obserwacji, do pisania, no i swobodne dojście do silnika i zbiorników.

Człowiek jest zadowolony z najmniejszego udoskonalenia, uczynionego w umeblowaniu „ptaka”, z którym się spędza w górze tyle samotnych godzin, tragicznych lub też tylko wzruszających ze względu na ryzyko wojenne i niezapomniane widoki przestrzeni.

Większość wozi ze sobą umocowane na samolocie medale, jakieś przedmioty poświęcone, ku którym machinalnie w chwili niebezpieczeństwa kierują wzrok; pozostali zabierają ze sobą śmieszne fetysze przeznaczone do zabawienia czy też przestraszenia śmierci i odwrócenia jej natarcia. Przedział niektórych przypomina buduar wesołej niewiasty, tyle tu troski włożono w ozdobienie go wstążkami, niekiedy kwiatami, fotografiami, pamiątkami, jakby te świadectwa życia ziemskiego mogły ich zabawić w lazurze w pełnych tęsknoty godzinach lotów, niekiedy tak monotonych.

R. de Fregeolière, kapitan pilot.



LOT BOMBARDUJĄCY.

21 stycznia 1917 r.

— Wiesz co, Jerzy, pojutrze wyjeżdżam do Francji; jutro rano możnaby rzucić kilka bomb Szwabom na pożegnanie.

— Dobrze — odpowiedział mój brat — rozumie się, nie możesz wyjechać stąd, nie zostawiając karty wizytowej, tem bardziej że zdaje się, iż wpisali cię na czarną listę. Jutro więc, o której godzinie chcesz?

Było to w dwadzieścia dni po naszym upadku w płomieniach między okopami. Lecz myśleliśmy w tej chwili tylko o „brudasio Szwabie”, a nie o naszej biednej mamie.

Tego ranka całe nasze lotnictwo wypoczywało po trzech dniach ciężkiej pracy. Nie chcąc budzić pilotów myśliwskich, wylecieliśmy na Farmanie z sześcioma dużymi bombami.

Ten nasz zapal dobrze ochłodziło spotkanie dwóch myśliwskich samolotów nieprzyjacielskich, które zaatakowały nas w chwili kiedy osiągałszy cel.

Z odległości od trzechset do sześciuset metrów mimo lotów w przeciwnych kierunkach, wsadzili nam kil-

ka pocisków w samolot. Mój obserwator odpowiedział im z karabina maszynowego, jeden z nich zniżył się zniechęcony, lecz drugi strzelał w dalszym ciągu. Byliśmy już nad celem (duże składy przy moście na rzece Cerna) i bomby wybuchnęły z dobrym skutkiem, jedna uderzyła w środek wielkiego namiotu. Ładna mucha! Strzelano do nas zapalczywie i nieszczęście chciało, że pocisk karabinowy czy też odłamek pocisku armatniego uszkodził zaczep jednej z bomb... Po wykonaniu zadania wracaliśmy zniżając się i przeleciliśmy przez front bez szwanku.

Nagle mój brat obejrzał się wtył i zobaczył różowy dym, wychodzący z pod samolotu: wskazał mi go palcem. Z początku sądziłem, że znowu palimy się w powietrzu, lecz wnet zorientowałem się, że to szósta bomba nie odłączyła się, lecz pozostała zaczepiona przy samolocie i dymi. Niemiała to rzecz...

Chcąc uniknąć niebezpieczeństwa przy lądowaniu szukałem pustki, gdzie nikt nie potrzebowałby obawiać się wypadku. Leżące obok błota Cerny wydały mi się najbardziej do tego celu odpowiednie. Sądziłem, że przy niskim locie nad niemi, zdołamy pozbyć się bomby. Lecąc na wysokości około 20 metrów, manewrowałem w różne strony samolotem, podczas gdy obserwator ciągnął gwałtownie za linkę wyrzutnika bomb. Wreszcie pocisk wybuchnął... Olbrzymi błysk i straszliwy wstrząs—oto jedyne moje wspomnienie.

Odbezpieczona bomba natknąwszy na wielki koreń nenufara wybuchnęła. Gwałtowność wstrząsu wyrzuciła samolot więcej niż na 50 metrów wgórę, gdzie obrócił się, a prawy płat dolny odleciał.

Samolot spadł na plecy i zarył się w bagno. Materiał wybuchowy był dobry!

Podczas spadku obserwator uderzywszy o karabin maszynowy został na poły ogłuszony. Ja upadłem zemdłony, zagłębiając się w szlamie aż po brzuch... lecz głową wdół. Mój brat odzyskawszy przytomność, po kilku próbach wyciągnął mnie z błota i umieścił w gondoli, a sądząc, że jestem martwy, schylił się nade mną w rozpacz. Nieprędko odzyskałem zmysły. Nie pamiętając o niczym, a widząc go obok siebie, zapytałem „czy spał dobrze”. Wtedy rozplakał się z radości... Ale byliśmy sami, wpośród błot nie do przebycia dla nas. Na szczęście balon na uwięzi i kilku żołnierzy widziało nasz tragiczny upadek. Po godzinie zjawiło się dwóch Serbów. Jeden z nich został przy nas, a drugi wrócił, celem wskazania miejsca naszego upadku. Jeszcze jedna godzina czekania i przyszło trzech Serbów. Podtrzymywani jakoś przez nich, zagłębiając się nieraz po ramiona w błocie i czepiając się korzeni roślin wodnych, dobiliśmy wreszcie do stałego gruntu. Co za koszmar!

Przyjęto nas zupełnie wyczerpanych na stanowisku balonu na uwięzi. Mój brat trzymał się jeszcze, ale ja dłużej już nie mogłem: byłem ranny, odłamek bomby wlaźł mi w czaszkę.

W eskadrze koledzy przyjęli nas owacyjnie; niepokojni o nasz los sądzili, że tym razem już ostatecznie zostaliśmy „po drugiej stronie”.

P. de Brichambaut
kapitan pilot.

SZTURMOWANIE CHMUR.

1914 rok.

Chcąc zaniepokoić nieprzyjaciela i dowieść mu, że nic nie zdoła zatrzymać francuskich pilotów, dwukrotnie rzucaliśmy się do szturm na sklepienia chmur, wiszące na 900 metrów nad ziemią. Zadanie było wyjątkowo trudne, należało bowiem przebić się przez chmury, następnie lecieć ponad nimi i w jakimś punkcie określonym przez kompas i czas lotu, znurkować gwałtownie celem rzucenia bomby. Później wznieść się i wrócić. Pierwsza próba odebrała nam odwagę. Daremny był dwudziestominutowy wysiłek, ślizganie się na skrzydle, fantastyczne zakręty pośród ciemności, które badaliśmy szeroko otwartymi źrenicami, żeby uprzedzić zawsze możliwe spotkanie z towarzyszem, zabłąkanym tak jak my w odmętach tego mokrego i zimnego piekła.

Przy drugiej próbie nagle błady błysk zamajaczył w głębi tych odchłani i w chwilę później wyskoczyliśmy olśnieni ku słońcu, na wolny przestwór. Zamiast szarej nędzy ziemi, zalanej deszczem jesiennym, głębokiej nocy i zimna, z którego wydostaliśmy się, zobaczyliśmy radosny dzień. Ptak ludzki przeniknął

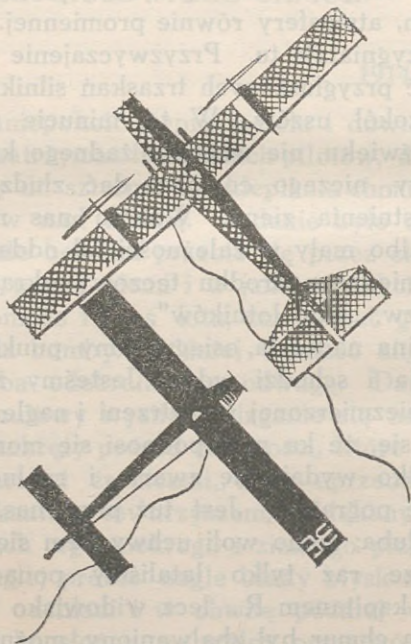
w przestrzeń napowietrzną, którą zna dotąd tak mało, ponad chmury rozciągające się jak monotonne morze bez brzegów, bez latarni wiodących marynarza po nieskończoności tego oceanu. Na swych potężnych skrzydłach samolot płynie w próżni, możnaby rzec, ginie między niezmierzonym białym całunem pod spodem a lazurem nieba, gdzie Febus błyszczy oślepiającą jasnością, jakiej ludzie pozostali na ziemi nigdy nie oglądają. Nawet w podróży przez nieograniczone pola lodowe śmiali zdobywcy biegunów nie spotykają płaszczyzn równie pustynnych, atmosfery równie promiennej. Pustka i milczenie przygniatają tu. Przyzwyczajenie pozwala nam nie słyszeć przygłuszonych trzasków silnika i świstu powietrza wokół uszów. W tej minucie nie słyszymy żadnego dźwięku, nie widzimy żadnego krajobrazu, ani dymu bitwy, niczego, co może dać złudzenie dźwięku czy też istnienia ziemi. Wokoło nas na chmurach, olbrzymi albo mały w zależności od oddalenia posuwa się w promiennym ośrodku tęczyowy okrągły cień samolotu t. zw. „halo lotników”.

Godzina nadeszła, osiągnęliśmy punkt naznaczony L... zwalnia i schodzi wdół. Jesteśmy zagubieni, samotni, w niezmierzonej przestrzeni i nagle dziwne uczucie, zdaje się, że ku nam podnosi się morze, które mimo wszystko wydaje się zwarte i realne, a w które musimy się pogrążyć. Jest tuż przy nas, dotyka krańdzi kadłuba; mimo woli uchwyciłem się burty.

Jeszcze raz tylko lataliśmy ponad chmurami, w ślad za kapitanem R... lecz widowisko było całkiem inne: ocean chmur był zbałwaniony, można powiedzieć poszarpany przez wściekłą burzę. Olbrzymie, ponure fale goniły jedne za drugimi, nieraz spotykały się. Niekiedy płynące góry, to tu, to tam rozbłyskiwały

barwą jaśniejszą, podobne do gór lodowych błazących na łasce losu po Atlantyku „Gdzie jest R...? — krzyczał mój pilot. — „Tam w dole, w pęknięciu tej fali! — Tam w dole poza tym przyładkiem! Tam w dole na wierzchołku pagórka”. Tak żeglowaliśmy po tem morzu, rozpiętym, jednak milczącym i nieruchomym.

R. de la Fregeolière.



PRZERWANY SEN.

W łagodnym szafirze mroku, pełnym tęsknoty jak noc w Sorrento, rodzi się niespodziewanie odległy szum i gdzieś pod rozpostartem niby żagiel niebem, gdzie płaski księżyc tkwi na podobieństwo szpilki do kape-lusza, dźwięczy, drży, olbrzymia i jednostajna harfa, której rytm wypełnia teraz przestrzeń powietrzną...

Zapalają się nagle światła w oknach baraków i wnet gasną, z każdego pokoju wychodzi oficer w pyjampie, chcąc przyjrzeć się bezpłatnemu przedstawieniu, jakie Szwaby co noc dają Francuzom.

Niewidzialne i huczące samoloty lecą w błękitnej pomroce. Przeszły już nad K..., odleciały już z J... i kierują się wprost na Epernay! Nikt nie wie gdzie są a ich potężna melodia opada na ziemię i całe skle-pienie nieba dźwięczy rytmem, który wiatr roznosi.

Tu i tam, jak niebezpieczne świetliki przelotne, rodzą się i umierają pod gwiazdami czyste ogniki szrapneli, rozpryskują się pociski niby ognie sztuczne. Ze wszystkich stron tryskają blade snopy reflektorów, obmacujących starannie i metodycznie niebo, jak ante-

ny, jak palce ślepcy. Ale niedostrzeżone samoloty lecą dalej.

Bah! cztery potężne wybuchy. To jeden ze Szwabów rzucił bomby poza Jonchery i oto ponad gęstą chmurę czarnego dymu wytrysnęły w snopach czerwone i zielone gwiazdy, wybuchnęły podwójnie, wzniosły się niby bukiety; mknąc na wszystkie strony w łagodnych parabolach i opadając zwolna, rozsiewały całą swą piękność, oświeślały odległe, niewyraźne wzgórze, które służyło za tło dla tych światel z bajki.

— Zwierzęta!—ktoś krzyknął—trafili w skład rakiet.

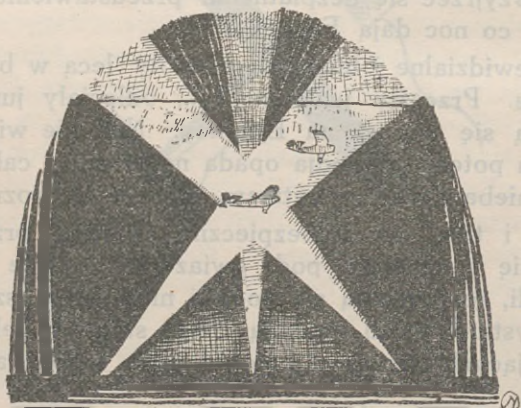
Cztery blisko wybuchające bomby przerwały mu: — chcą tym razem zbombardować lotnisko R...

— Gdzież on jest, ten głupiec?

Już odleciał. Dźwięczne warczenie silnika słabnie. Jest to już tylko szmer. Szwabi odlecieli.

Widowisko skończone, oficerowie w pyjamach wracają do baraku. Okna w płóciennych namiotach oświetlają się na nowo, później gasną jedno za drugim, pogodna noc ponownie otula armję.

J. Boulenger.



BOMBARDOWANIE MEDJOLANU.

14 lutego 1916 roku — 7,17 i część 16 kompanji lotniczej pod mojem kierownictwem wykonały napad na to główne ognisko intryg wojennych i demonstracji włoskich, wymierzonych przeciw monarchji austriacko-węgierskiej. Napad ten nie miał na celu demoralizowania przeciwnika, lecz głównie przyczyny gospodarcze. Przemysł lombardzki, pracujący wyłącznie dla celów wojennych, otrzymywał energję z zakładów elektrycznych południowych Alp. Centralą ich był Medjolan, skąd rozsyłano energję na całą nizinę Lombardji. Tak więc centrala w Medjolanie była celem, który nam dano, a nie — jak twierdziła prasa nieprzyjacielska — bezbronne miasto.

Kiedy w naczelnem dowództwie austriacko-węgierskiem przystąpiono do rozwiązywania planu napadu, zakrojonego na tak szeroką skalę, zrozumiano wówczas jego trudności. Medjolan znajdował się o sto dwięćdziesiąt kilometrów w linii powietrznej od naszych lotnisk w Gardolo i Pergine (oba przy Trydencie), a do tego należało przebyć wysokie góry alpejskie ze szczytami ponad 2300 metrów. W razie uszkodzenia

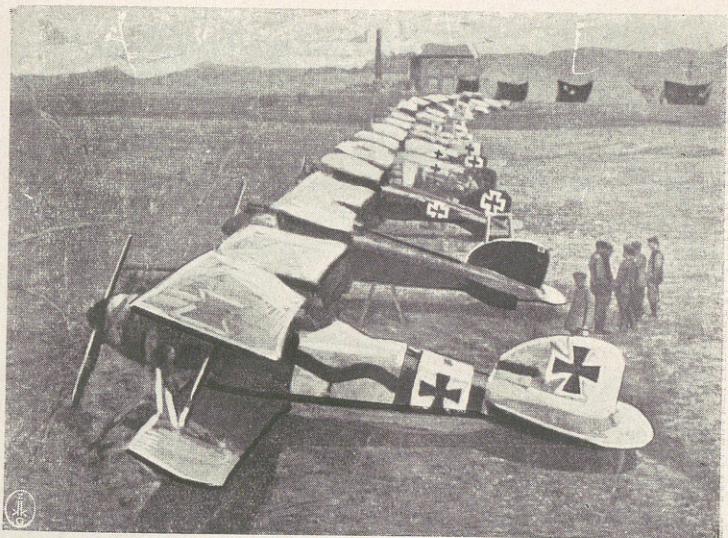
samolotu istniały jednak możliwości wylądowania w drugiej połowie drogi.

Przy zupełnej ciemności wystartowało dziesięć samolotów (każdy miał dwieście siedemdziesiąt litrów benzyny i pełny zapas oliwy). Na wysokości 1600 metrów mogliśmy już się dojrzeć wzajemnie w szarości świtu. Na umówiony sygnał świetlny, dany z ziemi, wysunął się mój dzielny „Graal II” na czoło, a za nim podążył długi klucz odważnych młodych lotników.

Powoli i sapiąc wznosiły się samoloty (dwupłatowce z silnikami Daimlera) ze swym dużym ciężarem aż do 3000 metrów. Góry przelecieliśmy na wysokości 700 metrów nad niemi, lecz kiedy znaleźliśmy się ponad pozycjami, dostaliśmy się pod gwałtowny ogień artylerji. Pewien poważny oficer artylerji z tego odcinka opowiadał następnego dnia, że Włosi wystrzelali do nas jakich tysiąc pięćset szrapneli, przeciętnie po sto pięćdziesiąt na samolot.

Można sobie wyobrazić, jak tam było zimno w środku lutego, na wysokości 3000 metrów. W kilku kompasach zamarzła ciecz. Dlatego też niektórzy lotnicy nie mogli utrzymać kierunku, lecz orjentowali się według łatwiejszych do rozpoznania dolin i jezior. Pogoda była jasna i bezwietrzna, w oddali widzieliśmy góry Szwajcarii.

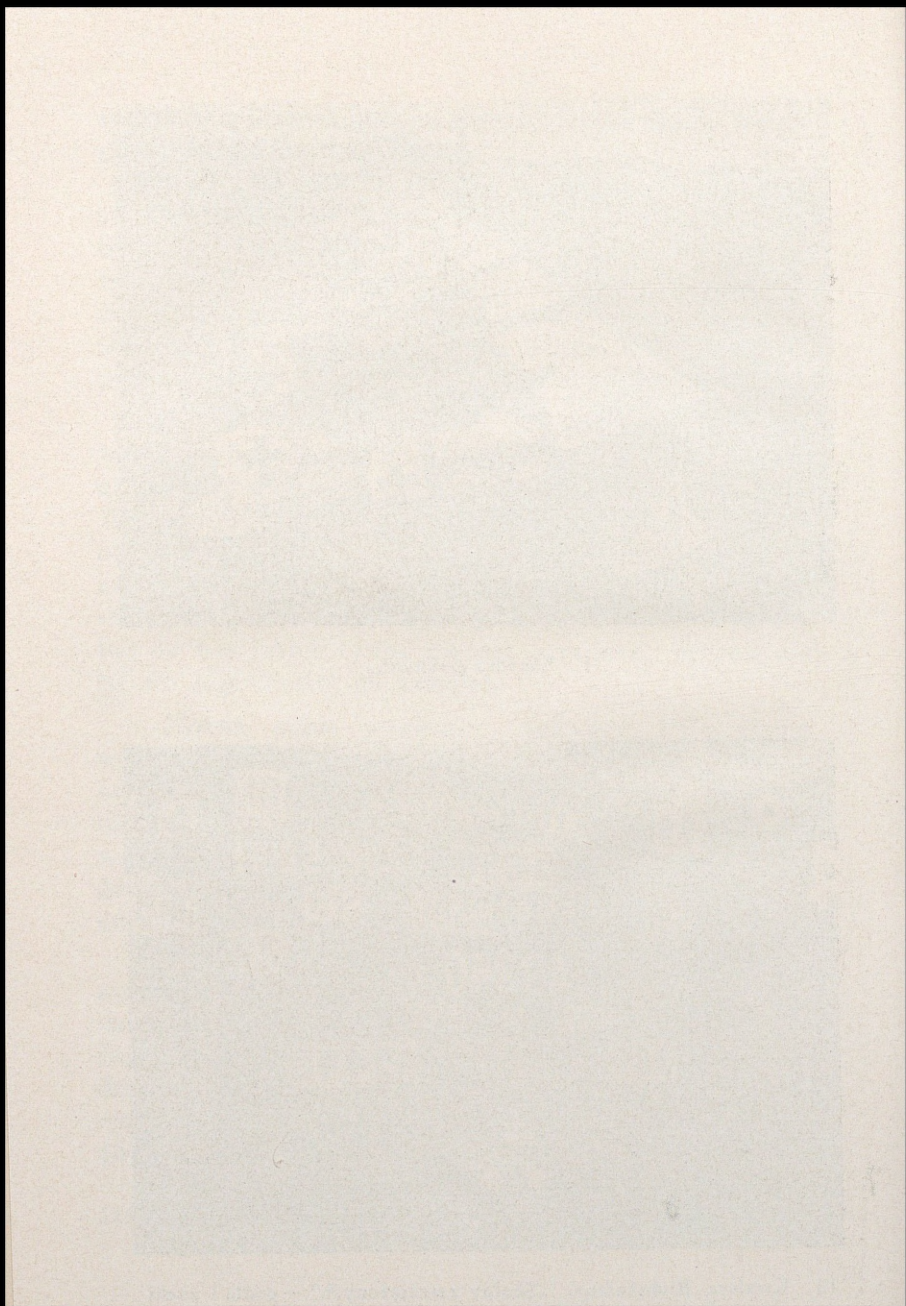
Prawie po półtoragodzinnym locie dotarliśmy do żyznej niziny lombardzkiej. Na ten widok doznałem dziwnego uczucia. W moich pierwszych czasach lotniczych w Wiener Neustadt w roku 1912 nigdzie nie widziałem podobnie dobrych terenów do lądowania, tu nawet przymusowe byłoby prawdziwą rozkoszą, podczas gdy w górach człowiek swoje życie i kości całkowicie



11. Eskadra myśliwska.



12 Kwatery Richthofena. „Skalpy zwyciężonych” — godła i znaki zdarte z samolotów zrzucanych przeciwników.



musiał powierzyć dobrej woli silnika. Mój obserwator (porucznik Józef von Hoffman-Ostenhoff) podał mi flaszkę z koniakiem jajczanym, którą zawsze brał ze sobą—podziękowałem. „Jeszcze nie”, lecz z wdzięcznością przyjąłem czekoladę. Na lewo ukazała się Brescia, pamiętna mi z bombardowania w sierpniu 1915 roku, a na prawo widać było miasto Bergamo. Lecieliśmy na wysokości 1200 metrów w celu zaoszczędzenia benzyny na powrót.

Wreszcie około godziny 8 min. 15 ukazał się tuż przed nami Medjolan, jeszcze zasłonięty poranną mgłą. Mocniej zabiło mi serce, nie sądziłem, że miasto jest tak rozległe. Lśniąca białością katedra posłużyła za pierwszy punkt orientacyjny. Wkrótce znaleźliśmy dworzec, a w pobliżu niego nasz cel do zbombardowania: centralę elektryczną. Sądziłem, że zaskoczymy nieprzyjaciela, lecz z kolei sami zostaliśmy zaskoczeni, przywitano nas bowiem silnym ogniem artylerji przeciwlotniczej. Kilku lotników włoskich, latających na naszej wysokości, chciało z nami walczyć. Z powodu dużego ładunku bomb nie mieliśmy na pokładach samolotów ani jednego karabina maszynowego, rozporządzaliśmy więc tylko karabinami ręcznymi i pistoletami samoczynnymi. Wkrótce jednak zobaczyliśmy, że Włosi bardzo szybko latają, lecz że w ostatniej chwili jeszcze szybciej robią skręt i umykają na stronę.

Nie troszcząc się o podobną taktykę i ogień obrony ziemnej, rzucamy bomby na nakazany cel. Nasz samolot pierwszy znalazł się nad Medjolanem, a mój obserwator notował działanie każdej rzuconej bomby. Niespodzianie nadleciały ku nam trzy wielkie zielono-białoczerwone potwory. Szukając ratunku, popatrzyłem na swego towarzysza...

...Kiedy Włoch znalazł się w odległości pięćdziesięciu metrów i powyżej mnie, zrobił skręt, żeby wziąć mój samolot z boku, uczyniłem wówczas podobny skręt i pozostałem pod nim. Włoch skrzył jeszcze silniej — ja również. Gdy jednak ostro wykręcił w lewo, zerwałem nagle mojego „Graala II” na prawo — i lecieliśmy obaj już oddzielnie w różnych kierunkach. Oswobodziwszy się od tego przykrego towarzystwa (dwaj pozostali również nie siedzieli mi już na karku) zrzuciłem resztę bomb. Po kilku sekundach zobaczyłem gęsty dym, podnoszący się z zakładów przemysłowych — aha! to była bomba zapalająca, pomyślałem, — nieźle!

Tymczasem rozpoczęła się gorączkowa praca nad Medjolanem. Przybyli moi towarzysze. Wskutek lotu na dużej wysokości po tej stronie gór „Graal II” wyprzedził ich i teraz miałem czas na przypatrywanie się.

Nieliczone chmurki szrapneli tańczyły wokoło a odłamki i lotki pocisków leciały ku nam, powiększając panikę w mieście. Trzeszczały włoskie karabiny maszynowe. Lotnik nieprzyjacielski nagle i stromo znurkował, czyto trafiony przez jednego z naszych, czy też przez własną artylerię czy też tylko, żeby „wygrzebać” się z tej całej sprawy — kto go wie? Wysoki komin fabryczny w bombardowanych zakładach zwałił się trafiony naszym pociskiem. Błyskały inne wybuchy, podnosił się dym i kurz.

Wreszcie wykonaliśmy nasze zadanie i o godzinie 8 min. 35 opuściliśmy Medjolan. Lotnik nieprzyjacielski skrzyżował z nami drogę — pozdrowiliśmy go pięknie. Lot powrotny wydawał się znacznie dłuższy niż droga na Medjolan. Mój samolot nie chciał wziąć wy-

sokości. Powoli doleciałem do wspaniałego jeziora alpejskiego Lago d'Iseo, gdzie w pośrodku wznosi się wysoka wyspa. W dwadzieścia minut później osądziłem, że stoję na jednym miejscu, silny wiatr północno-wschodni mię trzymał. Z trwogą spojrzałem na benzynowskaz, wykazywał zaledwie dziewięćdziesiąt litrów benzyny w zbiorniku. Manometr smaru stał na zerze — więc zamarzł. W duchu już słyszałem znane każdemu lotnikowi stukanie silnika, które krew gotuje w człowieku (szczególnie w górach). Nie mówiłem nic o tem obserwatorowi i tak nic nie pomógłby, lecz później sam to dostrzegł i zawiązała się żywa rozmowa. „Proszę obliczyć jak szybko posuwamy się naprzód! — jak daleko stąd do pozycji nieprzyjacielskich? — siedemdziesiąt kilometrów. A do naszych? a do lotniska? Ile wysokości ma ta góra? i t. d. To było straszne! Mój pierwszy samolot nazwałem „Graalem“, wykonałem na nim wiele pięknych lotów i dlatego następny nazwałem „Graalem II“. Czy też na nim mnie spotka zła przygoda?

Wreszcie obserwator wrzasnął „Hurra!“ — widać nasze pozycje, już nie wpadniemy do niewoli.

Wesoło ciągnęła się dalsza droga. Wreszcie krzyknąłem „Jesteśmy uratowani!“. Mogliśmy już w razie konieczności lotem ślizgowym opaść na nasze lotnisko. Silnik pracował równo i spokojnie aż do szczęśliwego wylądowania. Kiedy „Gaal“ podjechał do hangaru silnik przestał działać. Po przegłądzie okazało się, że miał złamany wał.

Wszyscy lotnicy, biorący udział w bombardowaniu, powrócili. Lot eskadry trwał prawie pięć godzin.

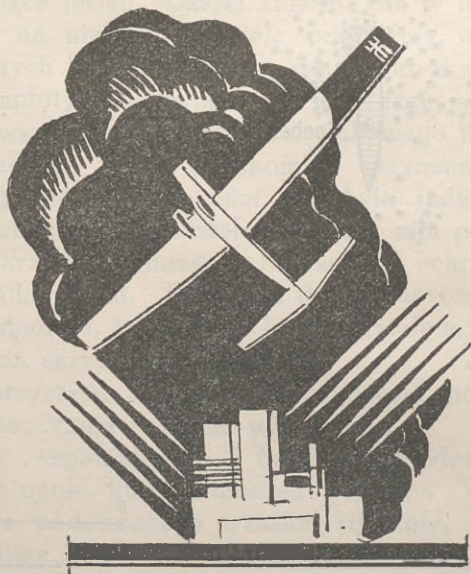
E. von Auring, kapitan.

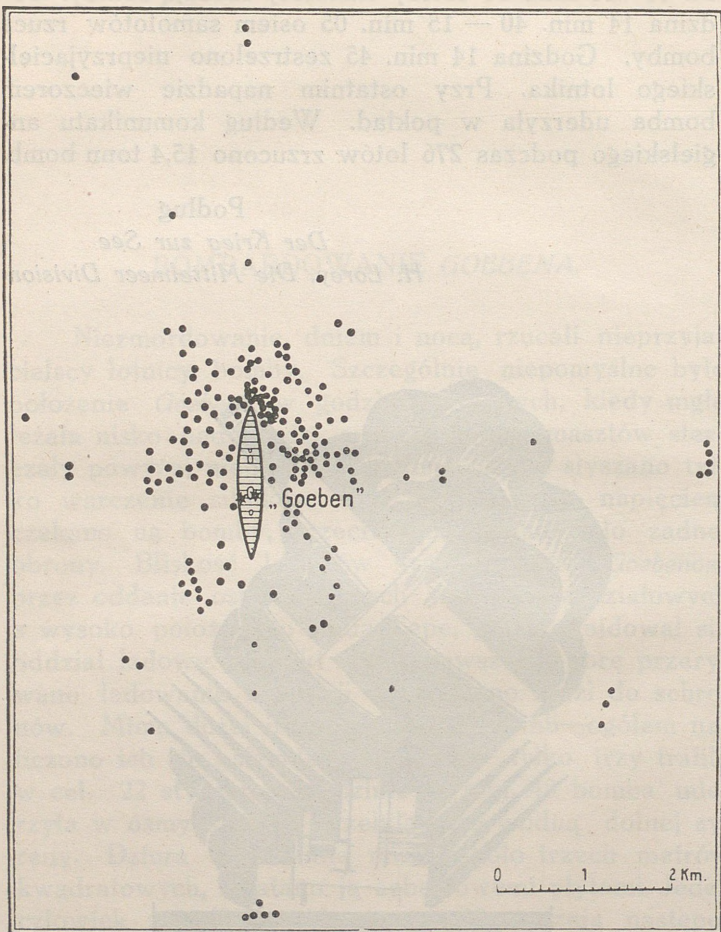
BOMBARDOWANIE GOEBENA.

Niez mordowanie, dniem i nocą, rzucali nieprzyjacielscy lotnicy bomby. Szczególnie niepomysłne było położenie *Goebena* w godzinach rannych, kiedy mgła leżała nisko nad wodą, a szczyty jego masztów sterczały powyżej niej. Na pokładzie okrętu słyszano tylko warczenie silników i ze zrozumiałem napięciem czekano na bomby, przeciw którym nie było żadnej obrony. Bliskość lotników sygnalizowano *Goebenowi* przez oddanie ostrzegawczych wystrzałów działowych z wysoko położonego Kilia Tepe, gdzie znajdował się oddział lądowy. Dzięki temu zawsze w porę przerywano ładowanie amunicji i wysyłało ludzi do schronów. Mimo dużej ilości rzuconych bomb—ogółem naliczono ich sto osiemdziesiąt sztuk—tylko trzy trafiły w cel. 22 stycznia o godzinie 11 min. 48 bomba uderzyła w ósmy komin i przebiła rurę wodną dolnej syreny. Dziura w kominie miała około trzech metrów kwadratowych, załatano ją azbestowymi płytami. Jeden człowiek został przytem ranny. 23 stycznia następował jeden nalot za drugim. W dzienniku okrętowym tego dnia zanotowano: g. 10 — 10 min. 18 alarm lotniczy. Sześć samolotów rzuca bomby. Godzina 10 min.

20—10 min. 30 dwa samoloty rzucają bomby. Godzina 11—11 min. 11 cztery samoloty rzucają bomby. Godzina 14 min. 40 — 15 min. 05 osiem samolotów rzuca bomby. Godzina 14 min. 45 zestrzelono nieprzyjacielskiego lotnika. Przy ostatnim napadzie wieczorem bomba uderzyła w pokład. Według komunikatu angielskiego podczas 276 lotów zrzucono 15,4 tonn bomb.

Podług
Der Krieg zur See
H. Lorey, Die Mittelmeer Division.





Punkty czarne oznaczają miejsca upadku bomb lotniczych rzuconych na *Goebena*, uwięzionego w Dardanelach.

OGNIE SZTUCZNE.

Już jest po żniwach i rozpoczęto pierwsze prace zwiastujące jesień. Czajki zbierają się w mgłach i deszczach na niebie. Niewiele pracujemy, nieprzyjaciel w zwartych kluczach trzyma się daleko u siebie. Nawet samoloty artyleryjskie nie zapędzają się dalej jak do pierwszej linii. Okazje do ciekawego boju są bardzo rzadkie. Nawet znakomity Guynemer podczas ubiegłego półmiesiąca miał zaledwie jeden „dublet”. Przed chwilą skrzyżowaliśmy się z nim ponad Ypres i cień skrzydła słynnego „bociana”¹⁾ ochraniał mnie przez kilka minut. Poza tem dotąd napróżno oczekuję mego samolotu, bo ten, na którym latałem, złamał pewnego dnia skrzydło przy odlocie.

Korzystając z naszej beczynności ponure ptaki nocne poczynają napadać wieczorami.

Nic wspanialszego i bardziej złowieszczego jak sztuczne ognie, które wtenczas widzimy. W razie dosłyszenia podejrzanego trzasku silników, rozlega się przeraźliwy ryk licznych syren, zwiastujących bliskie wybuchy. Ze wszystkich stron od frontu aż poza Ca-

¹⁾ Lotnik z dywizjonu myśliwskiego „bocianów”.

lais tryskają nagle ognie reflektorów, poszukujące niezmordowanie w ciemności. To sięgają aż ku krańcom widnokregu, obejmując go przelewającymi się płomieniami, które docierają do głębi chmur; to znów przecinają się i krzyżują, rysując na ponurem niebie nocy błyszczące litery gigantycznego alfabetu; to znów, napotykać na chmury, rozsiewają swe promienie w srebrzyste mgły w szerokich kręgach świetlnych, — można by powiedzieć, że są to dziwne kwiaty, kołyszące się pod tchnieniem wiatru na swych łodygach. Czyste wody kanału, gdzie toną cienie wiązków i heraldyczna sylweta starej dzwonnicy, odbłyskują świetlnymi refleksami

Grzmia działa, baterje przeciwlotnicze mieszają swe piskliwe głosy z twardymi wystrzałami dział morskich, walących straszliwymi uderzeniami w dostojną ciszę letniej nocy. Wysoko na niebie błyszczą jak meteory, nieprzerwanie wybuchy szrapneli, podczas kiedy świetlne pociski karabinów maszynowych, dążąc ku niewidzialnej zdobyczy, wiążą się w złote różańce.

W chwilach zaciśza słychać warczenie podwójnych silników nieprzyjacielskich. Rabusie, przed zaciśnięciem morderczych pazurów, krążą ponad ofiarami; przygniatający spokój, który następuje natychmiast po grzmocie dramatyzuje oczekiwanie.

Krzyki nagle obudzonych czajek mieszają się z galopadą oszalałego na pobliskich pastwiskach bydła. Wpobliżu przeleciał Anglik, olbrzymi nietoperz pośród ciemności, zwiastun śmierci i odwetu.

Nagle dwa, trzy wybuchy zatrzęsły ziemią. Północna jutrzienka rozrosła się na horyzoncie: to pożar. Huczą silniki piratów, kierowanych odtąd przez zło-

wieszczą lunę, zdaje się zdaleka, iż to muchy brzęczą.
Znów wybuchają bomby.

Deszcz spadających gwiazd omiata płomienistą
smugą ponure sklepienie niebios, a księżyc jest do po-
łowy ukryty w chmurach: „O księżycu, piękny srebrny
księżycu, władco poetów i królu kochanków, czy zawsze
zachowujesz twe niezamącone oblicze patrząc na mord,
któremu sprzyja twa jasność”?

*R. de la Fregeolière,
kapitan pilot.*



NAPAD SAMOLOTÓW TORPEDOWYCH.

Wreszcie 9 listopada nadeszła długo przez lotników-torpedystów oczekiwana pogoda: wiatr — z WNW¹⁾, I-2; niskie obłoki. W hangarach zapanowało ożywienie; jeszcze czyniono ostatnie przygotowania na płatowcach, gotowych już od tygodnia, jeszcze raz sprawdzono torpedy i przymocowano je troskliwie pod kadłubami statków. Wielki żuraw spuszcza samoloty jeden po drugim na wodę.

O godzinie 14 wyfruwają trzy płatowce torpedowe wraz z towarzyszącymi im dla ochrony myśliwskimi. Wkrótce znikają z widoku, trzymając się tuż pod chmurami, żeby jak najpóźniej być dostrzeżonymi przez okręty nieprzyjacielskie. „Zatopić napotkane statki handlowe przy ujściu Tamizy”, oto rozkaz jaki otrzymaliśmy przed odlotem.

O godzinie 15 min. 45 mijamy latarniowiec Sunk. W kilka minut później dostrzegamy statek handlowy — wnet też drugi, trzeci, cała karawana wynurza się

¹⁾ Wiatr „z WNW 1-2” — oznacza wiatr o sile 2 stopni według skali Beauforta stopniującej od 0 (zupełna cisza) do 12 (huragan). Z WNW t. j. zachodnio-północno-zachodni.

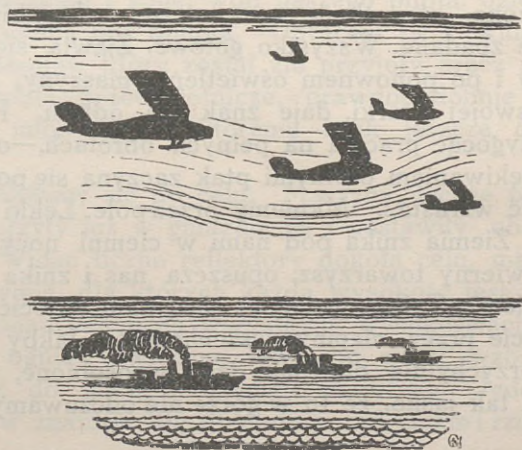
z mgły! Chcąc szybciej dopaść do nich zataczamy łuk. Eskortę karawany przeciw okrętom podwodnym stanowi torpedowiec i kuter rybacki. Nieprzyjaciel nic nie przeczuwa.

Godzina 15 min. 49. Lecąc w odstępach umożliwiających strzał, rzucamy się na ostatni parowiec w karawanie. W krótkich odstępach padają trzy torpedy. Samoloty wykręcają. Szybko nikną pienne smugi lecących torped.

Nagle podnosi się jeden, a w sekundę później drugi słup wody przy parowcu, który kładzie się na burtę, a w trzy minuty później tonie.

W ślad za szybko znikającymi samolotami bezskutecznie lecą szrapnele i granaty torpedowca, kutra rybackiego i statków handlowych. O godzinie 16 min. 55 jesteśmy w swoim porcie. Dowódca eskadry melduje „Zatopiono parowiec około 2000 tonn, trafiony przez dwie torpedy”.

Moll, porucznik.



BOMBARDOWANIE NOCNE.

Lot w szyku zwartym w ciemnościach jest niemożliwy, gdyż obserwowanie się wzajemne jest trudne, a istnieje natomiast poważna groźba zderzenia się. Towarzyszymy jednemu z wielkich samolotów w jego nocnym locie; pół godziny przed nakazanym startem jego załoga (pilot, obserwator, karabinowy i mechanik) gromadzi się przy swym aparacie dla uskutecznienia ostatnich przygotowań. Oba 260-konne silniki są jeszcze raz puszczane w ruch na próbę, bomby przejrzone i odbezpieczone, oświetlenie wewnętrzne i karabiny maszynowe zbadane. Wszystko gotowe. Zjawia się oficer startowy i po ponownym oświetleniu maszyny, pochyleniem swojej latarki, daje znak do odlotu. Potężne silniki dygocąc pracują na pełnych obrotach,—ociężałe i z postękiwaniem olbrzymi ptak zaczyna się poruszać. Szybkość wzrasta... Mkniemy przez pole. Lekki skok—lecimy. Ziemia znika pod nami w ciemni nocy, księżyc, niewierny towarzysz, opuszcza nas i znika za widnokregiem. Tylko gwiazdy chcą nam świecić w naszym locie przez ciemny wszechświat. Jakby szczególnie przychylnie dla nas dziś usposobione, świecą i migają tak jasno, że tu w górze nie odczuwamy wcale

braku księżyca. Ale złe reflektory będą tem silniej oślepiac. Silniki mruczą czystym, głębokim basem. Długie ogony iskier znaczą ich drogę. Pilot zapala światła i rzuca okiem na instrumenty — wszystko w porządku. Na przodzie w kajucie siedzi obserwator, spogląda na busolę, na mapę i wskazuje ręką właściwy kierunek. Pilot skręca i zwraca maszynę w podanym kierunku. Gwiazda, na którą teraz steruję, służy mi za punkt kierunkowy.

Zbliża się front. Promienie reflektorów bładzą nerwowo tu i tam, ilość ich zwiększa się ciągle. Szeroka barjera światła kładzie się przed nami — wskaźnik to nieograniczonych zasobów naszych nieprzyjaciół. Musimy się przedrzeć: liczne reflektory chwytają nasz płatowiec i trzymają go uparcie. Nagle dokoła nas staje się jasno jak w dzień. Rozpryski pocisków zbliżają się. Wybuchy zagłuszają szum silników. Tylko ostre zakręty i spotęgowana szybkość mogą nas wyciągnąć z obszaru niebezpiecznego światła. Uda się to dzięki doświadczeniu i silnej woli naszego pilota; dzięki Bogu znów ciemna noc dokoła. Obracam się i widzę jakiś inny samolot, który został źle przyjęty przez reflektory i działa przeciwnie, prawdopodobnie prowadził go młody pilot, któremu brak jeszcze doświadczenia.

Zbliżamy się do celu. Maszyny, lecące przed nami, uderzyły już w gniazdo ios i postawiły obronę na nogi. Widać liczne reflektory dokoła celu, małe, duże i olbrzymie, dla których każda wysokość jest osiągalna. Ponad celem na wszystkich wysokościach ciągle błyski ognia. Świeące łańcuchy pereł wzbijają się z ziemi do góry — to ogień zaporowy. Jeden z samolotów znajduje się dokładnie nad celem i rzuca bom-

by. Wybucha płomień, który coraz bardziej się zwiększa, w jego świetle rozpoznać można wysokie piece zakładów stalowych. Nadchodzi kolej na nas: czas wkroczyć do środka w kąpiel światła i żelaza. Oświetlone wysokie piece tworzą dobry punkt do celowania. Jeszcze nas nie odkryto, reflektory zajmują się dotąd naszym poprzednikiem. Lecimy dość wysoko. Obserwator stoi na przodzie w kajucie, patrząc przez celownik, daje znak pilotowi. Teraz! Przekłada dzwignie urządzenia wyrzutowego i jedna bomba za drugą opuszcza szpony samolotu.

Pierwszy wybuch zwrócił uwagę obrony na nowego nieprzyjaciela. Wszystkie reflektory kierują na głąb swe światła ponad cel. Swemi ogromnemi ramionami usiłują nas uchwycić i ściągnąć. Staramy się ująć zwiększając szybkość, lecz to wszystko nic nie pomaga. Niemożliwą rzeczą jest wydrzeć się z tych objęć. Działa przeciwlotnicze wstrzeliwują się do nas i już nadbiega nieszczęście: pocisk wybucha tuż przy samolocie. To już koniec! Lecz nie jest tak źle. Niestety, odłamek trafił i zdruzgotał lewe śmigło. Pilot wyłącza lewy silnik, siła prawego ma nas teraz nieść dalej. Oddaliliśmy się na tyle od celu, że reflektory i działa przeciwlotnicze opuściły nas, rzucając się na samolot podążający w tyle.

Jeden silnik nie może utrzymać maszyny w locie poziomym, to też ustawicznie tracimy na wysokości. Mimo to przelatujemy przez front i zaporę reflektorów bez dalszych uszkodzeń. Jedyna pociecha, że odlecieliśmy szczęśliwie od nieprzyjaciela. Cóż nam przyniesie przymusowe lądowanie? Jesteśmy już na wysokości 500 metrów, pod nami ciemna ziemia. Nie można rozpoznać pojedynczych domów, drzew, wąwozów, tyl-

ko zarysy większych miejscowości, lasów, powierzchnie wód.

Lądować teraz z musu to w najlepszym razie rozbić maszynę. Mimo woli przypomina się los wielu załóg, które spaliły się przy tego rodzaju przymusowych lądowaniach. Siedzący z tyłu karabinowy strzeła wciąż z raketnicy, dając umówione sygnały o pomoc, wtem niebo łaskawie nam odpowiada. Na lewo wskos zapalają się nagle przed nami znane nam trzy światła z lądowiska. Oto port do lądowania w razie konieczności! Odległość jest jeszcze wprawdzie duża w stosunku do wysokości samolotu, lecz spokój i tężyzna naszego pilota budzą w nas ufność. Lądujemy gładko między białymi światłami. Ziemia pod stopami. Dzięki sprzyjającemu nam losowi, dzięki naszemu dzielnemu pilotowi!

Odciągają samolot na bok, by nie przeszkadzał innym a samochód przewozi nas do portu macierzystego. Tam już martwiono się o nas i o dwa inne samoloty. Cała eskadra zebrała się na skraju lotniska, ci którzy wrócili opowiadają swe przeżycia. Brak jeszcze samolotów, które startowały na końcu. Od strony frontu zajaśniała nagle w powietrzu zielona rakietą — umówiony znak lądowania. Odsłonięto światła na lotnisku. Samolot z zapalonem światłem na pokładzie opada łagodnie lotem ślizgowym, szumi coś tajemniczo przełatując koło nas i płynie bezgłośnie między światłami ku ziemi.

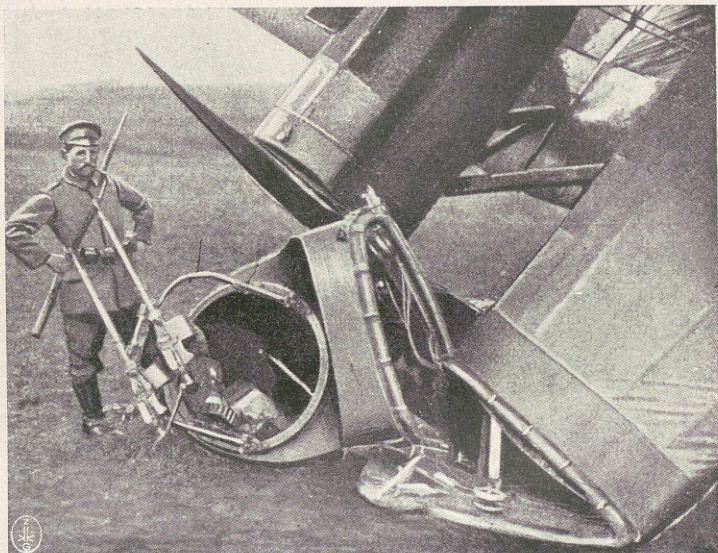
Naraz poznajemy szum obcych silników. Lotnicy nieprzyjacielscy! Gasną wszystkie światła w porcie. Ludzie tłoczą się przy schronie. Kto się tam nie zmieści, rzuca się na ziemię. Wybuchają bomby. Część z nich pada na plac. Szum silników oddala się, opu-

szczamy schron i odszukujemy miejsca uderzenia bomb. Leży ich dużo na lotnisku, ogromne. Jeje mają trzy — cztery metry głębokości. Jeden człowiek z obsługi światła został ranny odłamkiem. Dwa samoloty, które wystartowały ostatnie mogą jeszcze wrócić, lecz dołąd nie nadlatują. Niektórzy z naszych ludzi widzieli rzekomo, jak jeden z nich w świetle reflektorów został zapalony i zestrzelony przez nieprzyjacielskie działo przeciwlotnicze, drugi zaś spadł u celu. Nadchodzi telefoniczne stwierdzenie jednej z baterij przeciwlotniczych, że „około godziny 20 duży samolot został zestrzelony przez nieprzyjacielską artylerię przeciwlotniczą i zleciał w płomieniach”. Mógł to być tylko nasz. Grobowa cisza zapanaowała wśród zebranych przy reflektorze.

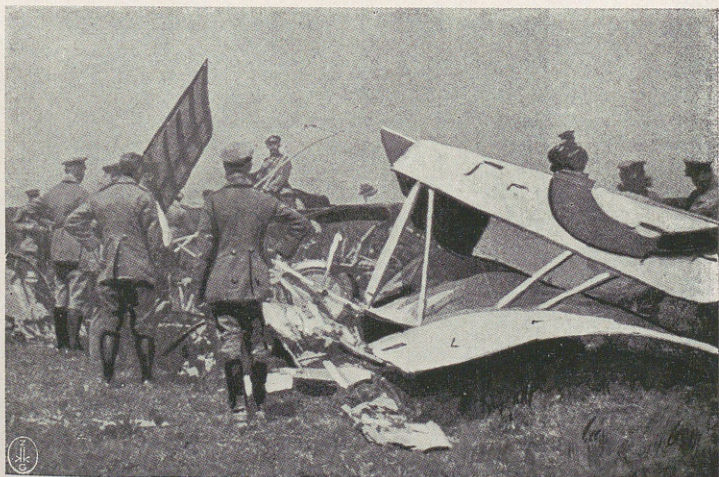
Pogoda jest jeszcze dobra, według meldunku stacji meteorologicznej nie będzie mgły. Do świtu jeszcze cztery godziny. W milczeniu rozchodzą się załogi. Następują przygotowania do nowego lotu. Tutaj spełniają się słowa wielkiego filozofa Kanta: „poczucie obowiązku w nas i gwiaździste niebo nad nami”.

Następnego dnia idzie lakoniczny meldunek do dowództwa armji, że „w nocy z 18 na 19 października eskadra w kilkakrotnym locie atakowała nakazany cel, zrzucono ogółem 14000 kg bomb. Zauważono, że bomby trafiły i wywołały większy pożar. Jeden samolot zestrzelony przez nieprzyjaciela, drugi nie wrócił, zmuszony prawdopodobnie do lądowania u celu. Nieprzyjaciel zbombardował port eskadry. Jeden człowiek z obsługi ranny odłamkiem”.

Keller, kapitan.



13 Jeden z wielu!



14. Nad trupem przeciwnika.



W I E N I E C

18 września 1915 r.

Smutny i ponury był to dzień w rocznikach eskadry: kapitan pilot Sallier, nasz dowódca i porucznik Le Gall spadli w płomieniach. Należało uczcić ich pamięć.

Zaatakowani przez szybki myśliwski samolot nieprzyjacielski podczas rozpoznania nad przeciwnikiem, odważnie przyjęli pojedynek. Ciężki i mało zwrotny ich samolot leciał powoli i uzbrojenie miał pierwotne. Przeciwnie niemiecki Aviatik posiadał te wszelkie zalety bojowe, których brakowało Farmanowi.

Lecz to drobiazg, samolot francuski nie ustąpił i rozpoczęła się nierówna walka. Po kilku kolejkach zapalające pociski Niemca przebiły zbiornik z benzyną. Straszliwa śmierć dosięgła obu naszych lotników! Samolot francuski zaczął opadać ku ziemi... Ale podczas tego straszliwego spadania obaj lotnicy myśleli tylko o spełnieniu swego obowiązku. Ostatnia ich myśl należy do Francji. Dną więc w drobne strzępy ważne plany i cenne notatki, nie chcąc, żeby się dostały do rąk nieprzyjaciela. I podczas, kiedy samolot z trzaskiem

wali się na ziemię, płonąc jak pochodnia, nasi piechurzy, przerażeni tem bolesnem widowiskiem, zbierają jednocześnie szczątki podartego papieru, które wiatr niesie ku naszym okopom.

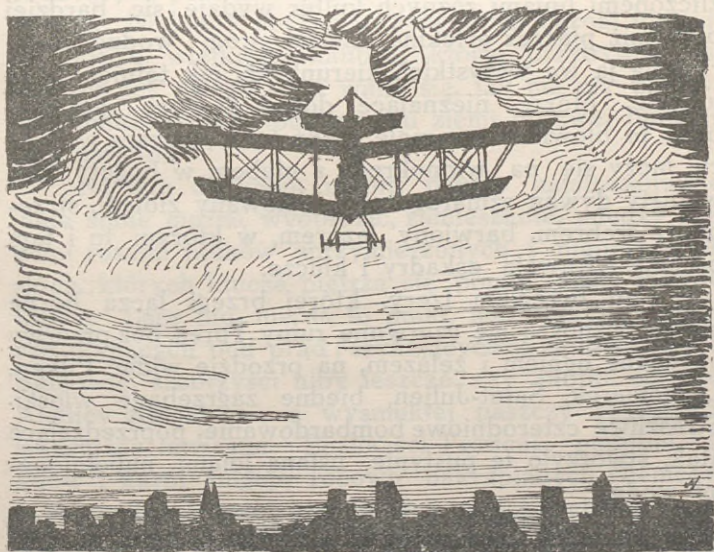
Nieprzyjaciel, podziwiając ten akt wspaniałej odwagi, zawiadomił nas depeszą, że ciała obu bohaterów zostały pogrzebane z honorami wojskowemi, ponadto depesza wskazywała położenie cmentarza.

Wówczas zdecydowaliśmy się rzucić na grób naszych towarzyszy ostatni upominek.

W tym celu poleciliśmy zrobić wielki wieniec z nazwiskami zabitych na szarfach. Umieszczono go w pudle i po próbach przymocowano do podwozia mojego samolotu. Przy pudle zaczepiono spadochron i w odpowiedniej chwili i miejscu miałem wieniec rzucić. Wystartowaliśmy z trudem. W locie przeszkadzało mi pudło anormalnie hamujące samolot swoją powierzchnią. Ale już jesteśmy nad okopami. Naturalnie, kiedy szukamy małego cmentarzyka niemieckiego, wskazanego w depeszy, lecą ku nam gęste pociski. Dostaję kilka odłamków w skrzydło. Niespodzianie zjawiają się dwa, a później trzy samoloty nieprzyjacielskie, które zdążają ku nam. Strzelanina z obu stron. Nie mogę manewrować swobodnie, bo mój samolot ze swym ładunkiem ledwie że słucha sterów. Tem gorzej dla nas: kilka niemieckich pocisków karabinowych już uderzyło w samolot, a nie zdaje się, żeby nasza odpowiedź wywierała jakieś wrażenie na przeciwniku. Tymczasem dwa samoloty niemieckie przerywają bój, być może mają jakieś pilniejsze zadanie a prawdopodobnie sądzą, że jeden Awiatik, dwuosobowiec, da sobie radę i skończy z Farmanem, znajdującym się woddali od swych linii. Podczas boju zbliżyliśmy się do naszego celu, lecz ataki

nieprzyjacielskiego samolotu stają się coraz to gwałtowniejsze. W chwili, kiedy znurkował na nas dla wystrzelenia być może ostatniej serji pocisków, mój obserwator puścił nasz wielki i ciężki pakunek.... Na ten widok, Szwab oniemiał literalnie, ogłupiony niespodziewanym widokiem, jak część jego przeciwnika spadła ku ziemi, podczas gdy druga wykonała zwrot i rzuciła się na niego. Wtedy zaprzestał strzelać, zrobił skok do góry, zakręcił, znurkował i wpadł w pierwszą chmurę, pozostawiając nas zadziwionych panami placu boju

P. de Brichambaut
kapitan pilot



NIEBO PÓŁNOCY.

Pierwsze nasze loty we Flandrii dały nam wrażenia dotąd jeszcze nieznane. Ziemia podzielona niezliczonymi linjami różnych kultur wydaje się bardziej pstra niż płaszcz arleкина. Liczne drogi wodne przeryniają ją we wszystkich kierunkach, jak tętnice ciało ludzkie. Morze nieznające dotąd naszych skrzydeł, bądź to ołowiane we mgle, bądź to błyszczące w słońcu, łączy się na widnokręgu z niebem w bogaty jedwabisty dywan szmaragdowy, lamowany złotem, strzępiony srebrem, barwiony lazurem, w którym tu i tam pracują i fruują eskadry i klucze.

Nad brzegiem Izery, której brzegi łączą liczne mosty, wznoszą się czerwone ruiny Ypres, bez przerwy ożywiane ogniem i żelazem, na przodzie widać Pilken, Langemarck, Saint-Julien, biedne zagrzebane wioski. Straszliwe czterodniowe bombardowanie, poprzedzające atak, stworzyło tę pustynię, usianą lejami napełnionymi wodą.

Na miejscach zbombardowanych wywrócona ziemia ukazuje swe wnętrza jasnych glin. Na wszystkich drogach, domach, drzewach i trawnikach leżą one

jak przybite wielkie miedziane płyty. Dalej tuż przy błękitnych zalewach drzemie senny, milczący, zniszczony Dixmude.

Nad temi opuszczonemi okolicami wiatry kłębią gęste kolumny dymów płonących składów amunicyjnych. Trudno odróżnić tam szczegóły i wydaje się nam zwysoka, że to ziemia sama się pożera. Żarzy się skraj lasu Houtut i czarne kłęby dymu zaciemniają ziemię aż ku Roulerzy. Tam i sam uderzające wielkie pociski wyrzucają wulkany odłamków; świecą w ciemności nieprzerwanym błyskiem wystrzały armat.

Na wysokości ponad 4000 metrów strzały ciężkiej artylerji francusko-angielskiej wstrząsają nasze nerwy nagłemi drganiem, podczas kiedy wiatr przechodzących pocisków podrzuca nas na niewidzialnych polach. Niekiedy naszym zadziwionym oczom ukazuje się pocisk wielkiego kalibru, który, przybywszy na wierzchołek swego toru, waha się, jak ma się położyć na chmurach przed odlotem ku ziemi po swej tajemnicznej paraboli.

Na tem dziwnem niebie panuje najstraszliwsze, jakie sobie można wyobrazić, zamieszanie, między różnemi rasami ptaków sprzymierzonych i nieprzyjacielskich, których klucze piętrzą się ponad 6000 metrów w górę. Lecz nie, nie są to ptaki, lecz raczej gromady ryb płynących pod prąd i czyhających na zdobycz, jak ci Belgowie, srebrzyści niby leszcze czy płotki, albo ci Anglicy zielonkawi, o wysmukłej paszczy szczupaka, wędrujący ławicami. Pozłociści Francuzi podobni do linów i karpi ścigają różowo nakrapianych Niemców, o skrzywionej kości grzbietowej, podobnych do okoni, wałęsających się skrycie w chmurach i smugach mgły, jakby między skałami i wodorostami.

Lot między setkami pomieszanych płatowców, które fruną nad nami, trą się o nas, czyhają gotowe do pochwycenia zdobyczy, podobny lot, zmuszając do ciągłego skupienia uwagi, wyczerpuje nerwy. Człowiek czuje się obco, nieswojo między tyloma samolotami doskonale zamaskowanymi; nie zawsze jednym rzutem oka poznajemy, czy to swój, czy też wróg wynurza się z obłoków na jasną przestrzeń i nagle zjawia się nam z boku. Wielu towarzyszy zapłaciło też życiem za sekundę nieuwagi czy też fatalnej lekkomyślności.

Ale jak oddać, jak opisać krystaliczną przejrzystość nieba północy? Przedwczoraj patrol Albatrosów zaciągnął nas powyżej 6000 metrów wgłąb cudownie pogodnych przestworzy. U moich stóp Belgia słała żyzne pola. Liczyłem miasta. Ostendę nad brzegiem morza. Brugge i Gand, lśniące milczące plamy pośród jasnych pól. Dalej wyspy u ujścia Skaldy i Renu. Holandia i poza nią Zuyderzee błyszczące lazurem ciemnych wód. Poza Brukselą, poza Liège, przestrzeń olbrzymia, którą ograniczają dopiero mgły doliny Mozzy. Na lewo, za kanałem, który wzrok przebywa jednym skokiem, wydłużają się strome brzegi angielskie, na prawo — Lille, Roubaix, Tourcoing zarysowują pod moimi skrzydłami swe regularne zarysy. Wzrok sięga jeszcze poza nie ku Peronne i Compiègne. Jednym spojrzeniem obejmuję lądy, granice i wody czterech narodów.

*R. de la Fregeolière,
kapitan pilot.*

BOMBARDOWANIE NOCNE.

Rozmawiano w eskadrze Bocianów o śmierci Guynemera.

— Ktoś, Raymond być może, rzekł z miną obojętną.

— Taki los czeka nas wszystkich.

Gość, który odwiedził eskadrę, zaprotestował.

— Kraj potrzebuje ludzi, wam podobnych.

Na to Deulin.

— Cóż robić? Zawsze tak będzie, jeżeli się prowadzi takie życie...

Kapitan Harcourt przerwał rozmowę.

— Trzeba prędzej zjeść obiad. Księżyc wschodzi. Noc będzie bardzo jasna. Będą nas bombardować.

Kończyliśmy kawę, gdy padły pierwsze bomby. Już przy nalewaniu jej, jeden z siedzących przy stole, o wyćwiczonym słuchu, oznajmił, że lecą dwumłyny. Tak nazywano potężne dwusilnikowe samoloty niemieckie. Udał się do rowu ochronnego. Noc była piękna, czysta, oświetlona przez księżyc, który zdawał się kołysać jak okręt powietrzny gdzieś w przestrzeni, między niebem i ziemią, jakby zapraszając do radowania się widowiskiem i obiecując pokój. Wdrapaliśmy

się na przedpiersie rowu. Mimo hałasu silników słyszeliśmy oddech morza, jakby akompaniament przygłuszonej orkiestry. Różowe chmurki na horyzoncie gubiły się w bladawym świetle, gdzie niegdzie ledwie że migotały gwiazdy. Ale inne je zastąpiły. Nasze Voisiny¹⁾ powracające z bombardowania jakiegoś odległego lotniska nieprzyjacielskiego miały na pokładzie światła sygnalizacyjne. Był to jakby wędrujący gwiazdozbiór. Któryś z nich tracąc cierpliwość rzucał rakietę, jakby drogę mleczną, żądając wskazania lotniska. Osiem czy też dziesięć reflektorów z Dunkierki, niby wielkie ramiona światła, cięty, drażyły, przeszukiwały niebo szukając samolotów nieprzyjacielskich. Nagle jeden z nich odkryty i oświetlony jasnością zjawił się w blasku, jak ćma na szkle lampy. Nasze baterje obrotowej przeciwlotniczej zaczęły strzelać, zobaczyliśmy wybuchy ich pocisków w pobliżu odnalezionego nieprzyjaciela. Karabinowe pociski smugowe drażyły przestrzeń długimi kresami.

Mimo kanonady słysząc było warczenie silników, co chwila zawodziły syreny, sygnalizujące odejście wielkich pocisków 380 lecących na Dunkierkę i wzniecających tam pożary. Jednocześnie samoloty wyrzucały wokół nas swe bomby. Czuliśmy jak ziemia drży pod nogami.

Obojętni na bombardowanie, a nie na stratę snu, myśliwcy Bociany oczekiwali końca żeby się położyć. Ktoś przepowiadał pogodę.

— Jutro będzie ładnie. Możemy wcześniej wylecieć.

H. Bordeaux.

¹⁾ Samoloty systemu Voisina.

WYZNANIE

Myśliwcy.

się na przedwiersie rowu. Mimo całego oddechu dy-
szącego oddych morza, jakby akompaniamentem przygła-
szonej orkiestry. Rolowe chmurki na horyzoncie gu-
biły się w białawym świetle, które mogło być ledwie za-
mąglone, światły. Ale było to światło. Nasze
Voisin'y powstrzymały się od odlatywania, od-
ległego lotniska nie było widoczne, stało się nie-
widzialnym. Był to jakby widzący prze-
zadobór. Kiedyś z nich tracił cierpliwość i zaczął ra-
żać, jakby drogą niebezpieczną, odwrócić wskazania lotnika.
Osiem czy też dziesięć reflektorów z Dunkierki, niby
wielkie ramię światła, cięły, drgały, przeszukiwały
niebo szukając samolotów nieprzyjacielskich. Nagle
jeden z nich odlatywał i oświecał jasnością światła się
w blasku, jak empyreum. Wtedy też w powietrzu obro-
ny samoloty zaczęły strzelać, rozbrzmiały wy-
buchy, jak postrzał w pobliżu oddalonego nieprzy-
jaciela. Rozległ się głośniejszy huk, jakby przeszedł
przez powietrze.

Kiedy samoloty zaczęły być w powietrzu, niby
z nieba zawodziły syreny, sygnalizujące odejście wiel-
kich powłok. 330 lecących na Dunkierkę z wznoszą-
cymi się podry. Jednocześnie samoloty wyrzuciły
wielkie bomby. Chłodził jak ziemia dany pod
nożami.

Ochojnie na bombardowanie, z nie wstrząsł, ani
myśliwy. Bomby szły w kierunku, żeby się połozyc.
Ktoś przepowiadał pogodę.

— Jutro będzie ładnie. Możemy wreszcie wy-
lecieć.

N. Berdajew.

7 Składowy systemy Voisin.

W Y Z N A N I E.

Samolot coraz szybciej biegnie po ziemi, nagle poczuwszy próżnię pod sobą, zawisa na nieruchomych skrzydłach i rzuca się w błękit areny...

Jednak muszę powiedzieć, że w wąłym przyrządzie z płótna, drzewa i drutów stalowych, zawieszonym tysiące metrów ponad ziemią, gdzie jedynie szybkość utrzymuje równowagę, nie czuję się równie spokojnie, jak w samochodzie. Człowiek urodził się raczej do chodzenia po ziemi a nie do oglądania, co się dzieje ponad chmurami i latając nigdy niema chwili odprężenia i wytchnienia nerwowego, ani przez sekundę nie czuje się bezpieczny. Trzeba to zrozumieć. Zapewne, człowiek przyzwyczaja się do wzruszeń lotu, dochodzi w tem nawet do pewnej namiętności, lecz nigdy nie jest to całkowicie przyjemne i ci, którzy mówią co innego, chwale się tylko. Wykonując w samolocie wyjątkowo niebezpieczne akrobacje można doświadczyć pewnej oszałamiającej rozkoszy, są i tacy, którzy się nią oszałamiają aż do samobójstwa, aż do śmierci. Ale nie jest to przyjemność tego samego rodzaju, jaką się odczuwa jadąc dobrym samochodem. Niema pilota,

który podczas lotu od czasu do czasu nie spoglądałby na swe skrzydła z pewnym niepokojem i nie nadśluuchiwał uważnie głosu silnika.

To też, kiedy pilot myśliwski dostrzeże w oddali, w lazurze, czarny drobny zarys samolotu nieprzyjacielskiego, w chwili, kiedy ma się rzucić ku niemu i mówi do siebie — lećmy! — wówczas przeznika go dreszcz. Wie, że mimo największej zręczności, najmniejszy błąd w pilotowaniu wystarczy, żeby dostać kilka pocisków a wtedy rzadko kończy się ranie, a zazwyczaj spotyka go upadek w płomieniach i śmierć. Pomyślcie, że może łatwo uniknąć boju: lekki zwrot szybkiej maszyny dozwoli mu w dalszym ciągu prowadzić spokojnie swą wędrówkę.

Lecz nie! otóż właśnie kieruje się do tego strasznego i odległego punkciku, rzuca się ku niemu, rozpoczyna grę, gdzie stawką jest jego życie, wybiera „wychodzi”. I należy powiedzieć, że, ponieważ nic oprócz obowiązku i honoru nie zmusza go do tego boju, daje tem samem najpewniejszy, niepodlegający dyskusji dowód bohaterstwa. A znaczenie tego słowa. Odwaga czynna jest trudniejsza, niż odwaga bierna, jest odwagą wyższej jakości. Ale w tej wojnie, gdzie cnotą prawie zawsze jest wytrwałość, sposobności dowiedzenia jej rzadko się trafiają.

Szczęśliwymi są „asy” lotnictwa, tylko oni mogą wykazać swą brawurę.

J. Boulanger.

BÓJ W CHMURACH.

Bój w chmurach odznacza się nieporównanemi widokami.

Bez wątpienia piękne jest widowisko tego morza idealnej białości, przyciągającego i hipnotyzującego, ale biada temu, kto się w nie zapuści.

Podobnie jak ocean w swych zdradzieckich wodach i ono pochłania swoje ofiary.

Jeden ruch i człowiek znajduje się zamknięty w klatce z matowego szkła.

To światło niejasne, bezbarwne, któremu towarzyszy zapach wilgoci i które pokrywa mgłą oczy szeroko otwarte, jest gorsze od nocy. Hałas śmigła wydaje się tam przygłuszony i odległy.

Druty gwizdzą złowrogo. Jest tak, jakby się skało w niebyt ku śmierci.

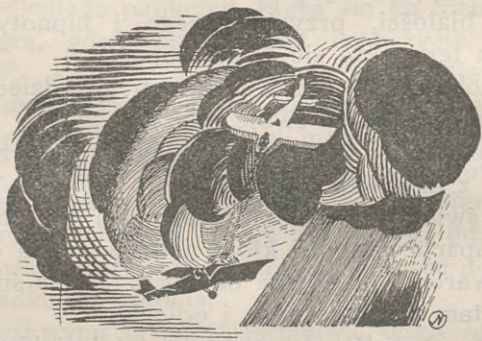
Jakież poeta wyśpiewa tajemnice tego nowoodkrytego świata bajki, gdzie przed oczyma i wyobraźnią odsłaniają się wizje coraz to głębsze i bardziej przejmujące.

Delikatność zarysów, nieskończona różnorodność zaledwie zaznaczonych kształtów, nieustanne załamy-

wanie się słońca, bogactwo barw ciągle się zmieniających, które niewyczerpana różnorodność czyni najmniej oczekiwanymi, straszliwa i słodka samotność tego niezamąconego świata... wszystko to wyrывa z piersi nieklamany okrzyk podziwu.

Człowiek nie może zmienić natury świata chmur. To też wkraczając weń doznaje tego samego religijnego wzruszenia, jakie przeżywa badacz wdzierając się zuchwale w tajemnicę puszczy dziewiczych albo samotność wielkich pustyń.

K. Delacomune
sierżant-pilot.



MÓJ PIERWSZY SZWAB

20 listopada 1914 roku.

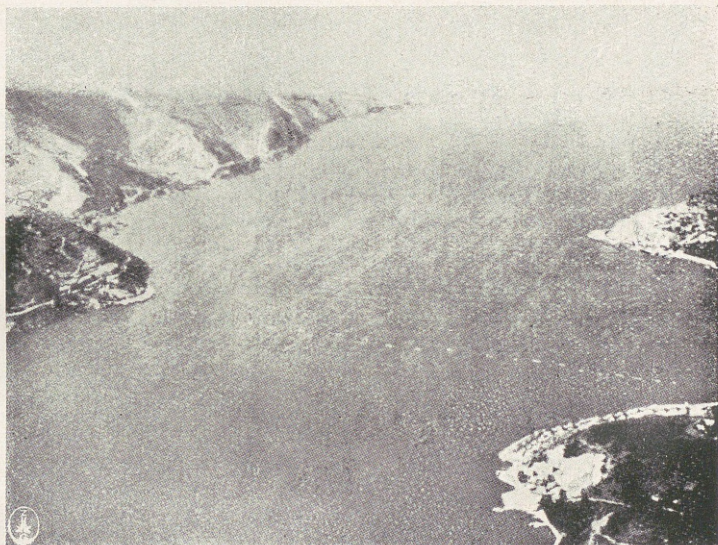
Było to w początkach lotnictwa wojennego, kiedy jeszcze samoloty nie walczyły ze sobą. Na pokładzie posiadano broń małowartościową. Spotkania ograniczały się do posłania kilku pocisków z karabina z jednej strony i jednego czy dwóch ładunków Mausera z drugiej, albo niekiedy kończyło się gestem pożegnania, tak, jak to mi kiedyś zrobił obserwator pewnego „Taube”, stojący w swym przedziale, na co grzecznie odpowiedziałem ręką: — każdy wrócił do siebie. ✓

Miałem zawsze na pokładzie dobrą broń zaczepną, między innymi doskonałego Winchestera, powtarzającego samoczynnie.

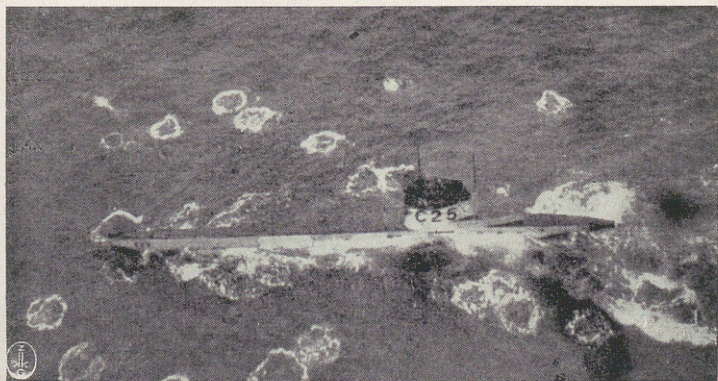
W okolicy, w której codziennie odbywałem loty, za każdym razem ostrzeliwały mnie działa przeciwlotnicze 105 mm; stanowisko ich rozpoznałem na rogu lasu. Mogłem więc, widząc błyski wystrzałów, wykonać pętlę, zniżyć się i oddalić dostatecznie od miejsca wybuchu. Miałem dwadzieścia sekund czasu przed sobą, zanim pocisk dobiegł na wysokość 2000 metrów i zawsze pozwalałem wystrzelać Niemcom na wiatr dobrą porcję szrapneli. Pewnego dnia zniżywszy się,

rzuciłem im następujący liścik: „Biedni idjoci! Powiedźcie dowódcy baterji przeciwlotniczej na rogu lasu A, że strzela jak ostatni pantoflarz”. Ku memu zadowoleniu zobaczyłem jeźdźca, wyskakującego z lasu i goniącego za unoszoną wiatrem kartką, a później wracającego szybko do baterji. W odwet cała gromada pocisków poleciała ku mnie, oczywiście bez żadnego skutku.

Powtórzyłem więc tę zabawę i, skończywszy rozpoznanie baterji niemieckich, zobaczyłem u nas na niebie liczne wybuchy pocisków 75 mm i samolot niemiecki. Wracał już do siebie. Osądziłem, że jeżeli przejdzie dość blisko, będę miał znakomitą sposobność do wypróbowania karabina. Umieściłem się w osi i w kierunku lotu przeciwnika, i począłem się wznosić na jego wysokość. Zbliżał się powoli, nie widząc mnie, nie mógł widzieć naprzód i poniżej. I oto znalazł się tuż poza mną i prawie na tej samej wysokości. Wziąłem karabin, położyłem go na kolanach i czekałem. Te ostatnie sekundy były straszliwie długie: albo „Taube” minie mnie o kilka metrów, albo nie widząc naleci na mój samolot, a wówczas obydwaj runiemy z 2000 metrów. Mróz mi przeleciał po skórze, ścisnąłem karabin. W chwilę później olbrzymi ptak, hucząc silnikiem i śmigłem, przesunął się powoli o kilka metrów ponad moim płatem górnym. Posyłam pierwszą kulę w dziób silnika, inne wślad za nią. Przy czwartym strzale „Taube” znurkował na łeb przede mną, wyprostował się, i znurkował ponownie. Leciał do ziemi, prawie nie zachowując kierunku, i wywrócił się zupełnie przy lądowaniu. Nikt nie wyszedł ze szczątków, lecz natychmiast tłum istot ludzkich, niewiększych od mrówek, podniósł się ze schronów i ruszył w kierunku miejsca



15. Zagroda minowa w Bosforze. Zdjęcie lotnicze. Białe punkty — to sieć odnaleziona przez aparat fotograficzny.



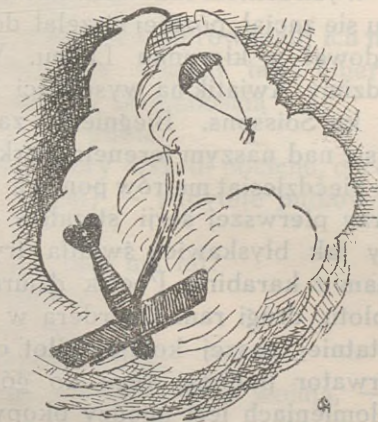
16. Statek podwodny niemiecki UC 25 nieczuje się dobrze pod gradem pocisków z samolotów.



wypadku. Odbezpieczyłem bombę i latając nad nimi rzuciłem ją. Padła za blisko, lecz ci mali ratownicy przestraszeni rozpiechli się we wszystkich kierunkach i uciekli, pozostawiając na łaskę losu samolot, pilota i obserwatora.

Opowiadanie o tej przygodzie przyjęto w eskadrze z pewnym sceptyzmem, ale nazajutrz adjutant H... i w trzy dni później porucznik S... zawiadomili, że widzieli szczątki samolotu w okolicy przezemnie wskazanej. Lecz nigdy ten pierwszy Szwab nie został mi policzony, co było dla mnie wielką przykrością.

P. de Brichambaut
kapitan pilot.



PIERWSZE ZWYCIĘSTWO GUYNEMERA.

Wreszcie 19 lipca, 1915 roku pamiętna data. Guynemer zapisuje w dzienniku pierwsze swoje zwycięstwo.

„Odlot z Guerderem na Szwaba sygnalizowanego nad Coevres. Wystrzeliłem ładownik naboju, karabin maszynowy zrazu się zaciął, później strzelał dobrze. Szwab uciekł i wylądował w kierunku Laonu. W Coucy zawracamy i widzimy Awiatik na wysokości 3200 metrów, kierujący się ku Soissons. Biegniemy za nim i skoro tylko znalazł się nad naszym terenem, nurkujemy, umieszczając się o pięćdziesiąt metrów poniżej, z lewej strony w tyle. Przy pierwszej serji strzałów Awiatik mija nas i widzimy jak błyskawica światła tryska z niego. Odpowiada nam z karabina. Pocisk dziurawi skrzydło naszego samolotu, drugi rani Guerdera w rękę i w głowę. Przy ostatniej naszej kolejce pilot opada na siedzeniu, obserwator podnosi ręce do góry i Awiatik pionowo w płomieniach leci między okopy.”

Bój rozpoczął na wysokości 3700 m trwał dziesięć minut. Walczący znajdowali się na odległości pięćdziesięciu, a niekiedy nawet dwudziestu metrów. Przepro-

wadzenie boju jest dziełem Guynemera. Oczy jego zobaczyły niezapomniany obraz: pilota znikającego w głębi kadłuba, obserwatora starającego się uchwycić rękami powietrze, i zlatujący samolot. Odtąd często będzie widzieć podobne widowisko, które tylko tam w powietrzu zobaczyć można. Ptak drapieżny kształci się w przestrzeni.

Lotnicy wystartowali o godzinie 14 z Vanciennes, o 15 min. 15 zwycięscy złądowali w Cariere l'Eveque. Piechurzy obu obozów śledzili walkę. Niemcy wściekli bili z dział do lotniska. Jerzy, za mały na swój kostjum, podszyty kożuchem i przeszkadzający mu w chodzeniu, usiadł między fruwającymi otrzaskami pocisków i zdejmował go ze siebie spokojnie. Później odprowadził samolot nieco wtył, przyczem zламаł śmigło na stożu siana. W tym czasie nadbiegł tłum otaczając triumfatorów.

Oficerowie artylerji zaprowadzili ich na posterunek dowódcza. Pierwszy wszedł tam Guerder. Zapytany o bój, odrzekł ze skromnością

— To sprawa pilota.

Guynemer, który wszedł pocichu, chce zabrać głos.

— Któż to jest? — zapytuje pułkownik.

— Pilot.

— Pan? ileż pan ma lat?

— Dwadzieścia

— A strzelec?

— Dwadzieścia dwa.

— A więc i dzieci teraz wojują, — wzrusza ramionami.

Kierowani od sztabu do sztabu skończyli wreszcie w Compiègne, prowadzeni przez kapitana Simeona. „Guynemer dostanie medal wojskowy — oświadczył Si-

meon, — ponieważ chciał mieć tego Szwaba i poszukiwał go”.

Oto słowa prawdziwego dowódcy, który zna swoich ludzi: „chcieć” — cały Guynemer jest w tym słowie. Szczegóły boju doskonale to podkreślają. Guerder wychylił się napół z samolotu, żeby lepiej móc manewrować karabinem maszynowym; podczas zacięcia Jerzy krzyknął mu, w jaki sposób może je usunąć. Guereder, który wziął do rąk swój karabin, położył go, wykonał wskazany manewr i zaczął ponownie strzelać. Epizod ten trwał około dwóch minut, w czasie których Jerzy trzymał się Awiatika nie myśląc o odczepieniu się od niego. Widział cofnięcie się podniesionego karabina Szwaba.

Tymczasem Vedrines¹⁾ przybył w poszukiwaniu zwycięscy. Chce sam prowadzić samolot z powrotem, wiodąc ze sobą drżącego z radości Guynemara.

Swojem pierwszym zwycięstwem Guynemer zdobył przyjaźń piechura, którego odwagę umocnił widokiem stoczonego boju. Świadectwem tego list z 20 lipca 1915 roku.

„Podpułkownik Maillard, dowódca 238 pułku piechoty do pana kaprała pilota Guynemera i mechanika Guerdera z eskadry M. S. 3, w Vanciennes.

„Podpułkownik

„Oficerowie

„Cały pułk

„Świadkowie boju, który stoczyliście ponad naszymi okopami z Awiatikiem niemieckim, spontanicznie okla-

¹⁾ Znakomity lotnik francuski znany z „wypraw specjalnych”, to jest przewożenia wywiadowców francuskich na okupowane przez Niemców tereny.

skiwali wasze zwycięstwo zakończone zrzućeniem przeciwnika, a teraz przesyłają wam najgorętsze życzenia i cieszą się waszą radością, której musieliście doświadczyć po tak świetnym sukcesie”.

21 lipca zwycięscy otrzymali medale wojskowe. Guynemer z następującą wzmianką pochwalną.

„Kapral Guynemer: pilot wytrawny i zdolny do najniebezpieczniejszych przedsięwzięć. Po zaciekłym pościgu stoczył walkę z samolotem nieprzyjacielskim, zakończoną pożarem i zrzućeniem przeciwnika”

H. Bordeaux



PO RAZ PIERWSZY

6 sierpnia 1915 r.

Po raz pierwszy w niedzielę udało mi się bój powietrzny zakończyć zwycięstwem. Miałem za zadanie osłonić lotnika artylerji, porucznika P... W drodze na front dostrzegliśmy lecący wyżej od nas jednopłatowiec francuski. Znalazłszy się za nim, wykręciłem. Nie zauważywszy samolotu niemieckiego Francuz mknął coraz to głębiej na nasz tył. Ucieszyliśmy się rzetelnie, bo w ostatnich dniach Francuzi rzadko i niechętnie pokazywali się nad obszarem niemieckim, gdzie nieprzyjaciel nie może tak łatwo umknąć lotem ślizgowym ku ziemi. Podążaliśmy wśląd za lecącym bardzo szybko jednopłatowcem i dopiero po upływie pół godziny przychwyciłem go przy V. Zobaczył nas za późno. Dążyłem do odcięcia mu drogi. Na szczęście byliśmy szybsi od niego i nie mógł się od nas odczepić przez zmianę kierunku i wiraże. Wkrótce znalazłem się tak blisko nieprzyjaciela, że mój obserwator, rotmistrz W., zaczął go ostrzeliwać z karabina maszynowego. Bronił się, jak mógł, lecz byliśmy napastnikami a on tylko broniącym się. Byliśmy wyżej

i szybsi — on niżej i powolniejszy. W różny sposób starał się zemknąć, co się nie udawało, bo siedziałem mu ciągle na karku. Było to wspaniałe. Trzymałem się ciągle tuż za nim i mój obserwator mógł spokojnie celować. Doskonale widziałem wszystkie szczegóły samolotu, każdą linkę. Przeciętna odległość między nami wynosiła około stu metrów, lecz chwilami zmniejszała się do trzydziestu i czterdziestu, ponieważ przy wielkiej szybkości samolotów, jedynie na nieznacznym odległościach można osiągnąć sukces w walce.

Bój trwał około dwudziestu — dwudziestu pięciu minut. Krótkie przerwy w strzelaniu, wywołane nagłą zmianą kierunku przez przeciwnika, bądź też zacięciem karabina maszynowego czy też zakładaniem nowego ładownika, wykorzystywałem dla zbliżenia się do samolotu nieprzyjacielskiego. Nasza przewaga stawała się coraz wyraźniejsza i miałem wrażenie, że Francuz już się nie broni a tylko stara się uciec. Na krótko przed upadkiem jego obserwator uczynił charakterystyczny ruch ręką, jakby chciał powiedzieć: „Jesteśmy zwyciężeni, poddajemy się!”. Ale któż może w podobnym wypadku wierzyć nieprzyjacielowi? Francuz przeszedł w lot ślizgowy a ja za nim. Rotmistrz W. dał do niego jeszcze trzydzieści czy czterdzieści strzałów i samolot nagle zniknął. Mój obserwator krzyknął „spadł, spadł” i z radości uderzył mnie po ramieniu.

Zdumiony rozglądałem się wokoło, nie dostrzegając przeciwnika. Podczas zniżania W. powiedział mi, że Francuz przechylił się nagle i runął w las pod nami. Krążąc jakieś dziesięć minut na wysokości stu metrów, napróżno szukaliśmy strąconej maszyny. Postanowiłem wówczas wylądować na łące pod lasem i udać się pieszo na poszukiwania. Ze wszystkich stron

do lasu biegli żołnierze i cywile. Z ich opowiadania dowiedziałem się, że samolot przed upadkiem przekreślił się dwukrotnie w powietrzu. Wiadomość tę ku naszej wielkiej radości potwierdził cyklista, który był już na miejscu upadku i widział zabitych lotników. Udaaliśmy się tam. Rotmistrz Z., który nas zabrał do swego samochodu, mówił mi, że w całej okolicy przypatrywano się z napięciem walce, bo z powodu dużej wysokości niewiadomo było, który samolot jest francuski a który niemiecki.

Na miejscu upadku zebrał się już tłum lekarzy, oficerów, żołnierzy i t. p. Samolot zleciał z wysokości 1500 do 1800 metrów. Obaj lotnicy przymocowani pasami nie wypadli. Maszyna rozbiła się na konarach drzew, lotnicy naturalnie byli martwi. Lekarze nic już tu nie mogli pomóc. Nagły upadek tłumaczy śmiercią czy też ciężką raną pilota. Dostał siedem kul, a obserwator trzy. Sądzę, że obaj byli już zabici w powietrzu. Znaleźliśmy przy nich listy i cenne papiery oraz inne przedmioty. Po południu poleciałem wraz z moim obserwatorem W. i, zatoczywszy kilka kręgów ponad miejscem upadku dla oddania czci poległym, wróciłem do D.

Na drugi dzień pochowano lotników z honorami wojskowymi na cmentarzu wioskowym. Byliśmy tam wieczorem. Grób ozdobiono kwiatami, jak również miejsce upadku.

Ucieszyłem się bo mój obserwator dostał „Żelazny krzyż”. Walczył bez zarzutu i z trzystu osiemdziesięciu strzałów, oddanych przez niego, dwadzieścia jeden trafiły samolot nieprzyjaciela.

Boelcke, porucznik.

UCIESZYŁEM SIĘ...

Do tego czasu walki powietrzne składały się właściwie z chaotycznej strzelaniny. Przypadkowe celne strzały zmuszały jednego z walczących do lądowania, rzadko do runięcia. Wydawało nam się trudnem do uwierzenia, że Boelcke i Imelmann stracili już po trzy samoloty nieprzyjacielskie, sami zaś wciąż jeszcze pozostawali nietknięci. Rozumieliśmy naturalnie, że szybkie, zwinne, ostro wznoszące się do góry płatowce, mogły wykorzystać słabe strony powolnych i ociężałych samolotów nieprzyjacielskich, zmuszać je do obrony i zwyciężać. Żaden z nas jednak nie był dokładnie zapoznany z taktyką walki, i nie mógł sobie dokładnie niczego wyobrazić.

Był koniec września 1915 roku gdy w niedzielę, w południe, wzbiłem się w powietrze na swym jednomotowcu z zamiarem schwytania pewnego brytyjskiego obserwatora, który stale latał ponad Baupaume-le-Chateau-St. Quentin-Peronne.

Znajdowałem się na wysokości około 2000 metrów, na południe od St. Quentin, gdy w błękitnawej, właściwej tej wysokości atmosferze, pokazało się coś

żółto-brunatnego, zarysowującego się coraz ostrzej. Czyżby to był mój Anglik? Z oczami utkwionymi w ten punkt, machinalnie, nie patrząc na ręce, przestawiłem dźwignię i przygotowałem karabin do strzału. Powoli zbliżają się nasze maszyny ku sobie, wyraźnie widzę brunatne skrzydła.

Kokardy! Działa to na mnie jak czerwona chustka na byka. Kokardy! Doznaje przy tem tylko jednego uczucia — on albo ja. Wkrótce znalazłem się nad Anglikiem. Podniecenie moje doszło do zenitu. Nie myślałem przytomnie lecz całkiem instyktownie wykonywałem każdy ruch i zwrot. Nastawiłem swą maszynę i rzuciłem się na przeciwnika celując i strzelając. Tymczasem porucznik Nixon obudził się ze swych marzeń. Myślał zapewne o ładnej dziewczynie, której fotografię nosił w kieszeni na piersiach. Afrykańskie oko jego obserwatora, kapitana Strotta, zwróciło się także od ziemi ku górze, ku nadciągającemu niebezpieczeństwu, a gdy zobaczył co z tej strony nadchodzi, pomyślał zapewne: pfui djabie! Zszedłem na jego wysokość i, siedząc w swej „skrzynce” dwieście metrów z tyłu za nim, wziąłem na muszkę jego sylwetkę i strzelałem: ta-ta-ta-ta. To oprzytomniło mnie. Pomyślałem o celowniku. Trzeba odrobine skrócić na lewo. Anglik odpowiedział mi: ta-ta-ta...

Na dole kucharz, który właśnie podawał do stołu kurczęta, wpadł do sali w Roupy, gdzie stał mój dywizjon z wielką nowiną: „Fokker strzela”. Wszyscy rzucili widelce i noże i wypadli na pole by zobaczyć i być świadkami boju. Kto wie, gdzie było większe napięcie, na górze czy też na dole, u tych, którzy patrzyli na walczącego kolegę czy też u Francuzek, które idąc wiejską drogą składały ręce, modląc się o zwycięstwo dla swego sztandaru.

Tymczasem w górze dokonywało się przeznaczenie. Strott był niezłym strzelcem lecz już po kilku strzałach trafiłem w jego karabin i uszkodziłem go. Wówczas kapitan wyrwał z kieszeni automatyczny pistolet i oddał dziewięć strzałów w moim kierunku. Dokoła niego kule gwizdały bez przerwy. Gdy chciał znów załadować pistolet, mój pocisk wytrącił mu go z ręki, a właśnie teraz trafiłby mnie napewno bo zbliżyłem się na dziesięć metrów. Wzrok Strotta spoczął na Nixonie. Zobaczył, jak głowa pilota opadła, jak cały płatowiec pochylił się naprzód i leci w głębinę. Wtedy Strott zebrał wszystkie siły, wlaź na skrzydła spadającej maszyny, wskoczył jakby na konia na barki umierającego kolegi, i celem kierowania pedałami, nacisnął piętami jego kolana, wyrывая mu zarazem ster ze sztywniejących już rąk. Kazałem swemu strzelcowi strzelać ile tylko wlezie. Dziwiłem się, że z tamtej strony nie widziałem żadnego skutku moich strzałów. Dziwiłem się jeszcze więcej pewności, z jaką mogłem utrzymać maszynę tuż za nieprzyjacielem. Zbliżyłem się jeszcze na jakieś dziesięć metrów do ogona mego przeciwnika. Są to najcenniejsze chwile. Każdy strzał siedzi. Potem otworzyć oczy... Jak daleko jestem?

I właśnie w tej chwili, gdy mogłem już uwierzyć w zwycięstwo, Bóg dał szczęście Strottowi i pomyślny dla niego wiatr porwał mi w powietrze skórzany kołnierz taśmy naboowej. Karabin maszynowy zaciął się. Skreśliłem w bok, zakreślałem zakręty i koła a rękami i zębami ciągnąłem w tył taśmę, która zaczęła się i nie chciała więcej podawać. Gdy znów ujrzałem swego przeciwnika był już podemną. Zniżał się. Skierowałem się za nim. Nie strzelałem w nadziei, że spokojnie zejdzie na ziemię. Wtem zobaczyłem w prze-

dziale pilota jakiegoś człowieka w jasno żółtej, skórzanej kurtce wydętej od wiatru. Nie rozumiałem co się tam dzieje, lecz przeczuwałem że musiało zająć coś poważnego. Zaniepokojony trzymałem mocno koniec taśmy w zębach.

Kilka minut lecieliśmy w zakrętach na dół, aż mój przeciwnik wyrzucił z siebie białe kłęby pary, poderwał swą maszynę nosem ku górze i całą siłą począł lecieć naprzód. Było to jego ostatnie usiłowanie ucieczki. Natychmiast przymknąłem znów lewe oko. Monotonnie mruczał silnik, ja zaś strzelałem do żółtej, okrągłej skórzanej kurtki.

Dopiero po jakiejś chwili nieprzyjaciół pochylił nos samolotu i w spiralach zaczął ciągnąć w dół. Leciałem za nim zataczając koła. I widziałem, jak cień nieprzyjacielskiego płatowca tu i tam przesuwiał się po polach i drogach, zbliżając się coraz bardziej ku ziemi. Ucieszyłem się.

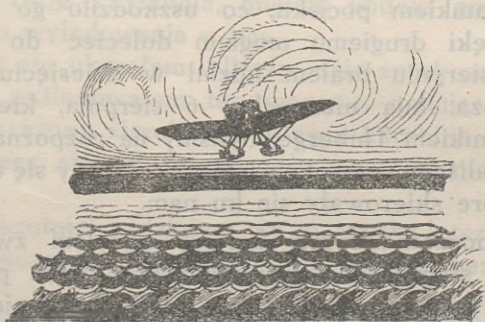
Słońce oświeślało jaskrawie rolę między strzępami lasu na wschód od Calincourt. Olbrzymi ptak zarył się w nią, podnosząc gęstą chmurę kurzu i cztery wielkie błękitno-biało-czerwone kokardy ułożyły się bez ruchu na ziemi. Jakiś taboryta zdobył się na odwagę i biegł na czele pięćdziesięciu innych na miejsce, podczas gdy ja odleciałem do Vaux, do swego niezbyt odległego hangaru. Pełne auta wyjechały od razu na miejsce upadku. Wsiadłem do jednego z nich. Zatrzymaliśmy się przed strzaskanym samolotem. Zszedłem i zapytałem, co się stało z Anglikiem? Odpowiedziano mi, że jeden z lotników jest zabity. Kazałem innym jechać, sam zaś poszedłem do wsi, gdzie miał być drugi. Nie przyglądałem się nigdy strąconym, chcąc uniknąć smutnych wrażeń, które wyrzyłyby się na całe życie w mojej

pamięci. Poszedłem więc do wsi i rozmawiałem ze Strottem, który dokładnie opisał mi lądowanie. Śmiejąc pokazywał mi swe ubranie i żółtą skórzaną kurtkę. Pociski posiekały ją zupełnie.

„You ave some schot? zapytał mnie. Francuska gospodyni, u której był zakwaterowany, podała nam skromny obiad. Był to dobry, szczery człowiek jak przeważna część samotnych Anglików. Nie mogłem się oprzeć poczuciu koleżeństwa z nim. To spostrzeżenie robiłem często. Gdyby było ich więcej, wtedy sprawa wyglądałaby inaczej. Gdy później odwiedziłem Strotta w St. Quentin i opowiedziałem mu, że w międzyczasie zestrzeliłem jeszcze jednego jego kolegę, pokręcił tylko głową i postawił mi propozycję, łatwą do zrozumienia w tym wypadku — bym przecież raz pojechał na czterotygodniowy urlop.

Buddecke porucznik.

Porucznik Buddecke poległ 10 marca 1917 roku w boju powietrznym na froncie zachodnim.



MÓJ PIERWSZY SAMOŁOT UZNANY.

W lipcu 1916 roku powziąłem dobrą myśl umieszczenia na moim G. 4 przymocowanego karabina maszynowego. Mój samolot był to dwusilnikowy Caudron, który w tym okresie uważano za jeden z lepszych aparatów rozpoznawczych. Sądziłem, że w ten sposób będę miał możliwość swobodnego poruszania obu rękami a tem samem osiągnę wydatną przewagę w manewrowaniu.

Któregoś dnia moja nadzieja zaczęła się sprawdzać. Jeden z silników dostał na wysokości 3000 metrów odłamkiem pocisku, co uszkodziło go zupełnie, lecz dzięki drugiemu mogłem dolecieć do lotniska.

W sierpniu brałem udział w dziesięciu spotkaniach poza linią niemiecką. 6 sierpnia, kiedy wraz z porucznikiem Thiberge, byliśmy na rozpoznaniu i fotografowaliśmy w okolicach Roye, ukazały się dwa Fokkery, które skierowały się ku nam.

W początkach mej kariery dążyłem zwykle do zerwania styczności z nieprzyjacielem, lecz po dwóch latach zyskałem dostateczne doświadczenie. Przy pierwszym starciu jeden ze Szwabów musiał zostać po-

ważnie uszkodzony, bo znurkował niezwłocznie ku swoim, a jego towarzysz uciekł przed nami.

Prowadziliśmy dalej rozpoznanie. Miasteczko Noyon zwiększało się przed naszymi oczyma i białe obłoczki pocisków z dział 75 mm, coraz wyraźniejsze i gęstsze świadczyły, że musi się tam kręcić jeden czy też kilku Szwabów. Posuwaliśmy się w przestrzeni, upojeni nieco naszym świeżym zwycięstwem. Biegliśmy na strzały, jakby los bitwy zależał od naszego przybycia.

Dałem największy gaz i, jak koń ukłuty ostrogą, mój G. 4 skoczył naprzód; nigdy nie był tak zwrotny, jak w tej chwili.

W sekundę opracowałem plan boju. Rumplery¹⁾ leciały równolegle w odległości pięćdziesięciu metrów jeden od drugiego ponad Estrées—Saint Denis wzdłuż kolei żelaznej w kierunku na Montdidier. Bieglem ku nim całą mocą, zdecydowany atakować pierwszego który znurkuje ku ziemi albo też będzie usiłował oswobodzić się skrzętem. Samolot mój był słabszy od Rumplera, z tego powodu należało zwalczyć tego tchórzliwszego przeciwnika, który więcej ogłupieje, bo wtedy nawet w razie chybienia, miałem widoki zmuszenia Szwaba do wylądowania u nas.

Kiedy się ukazałem, bliższy mnie znurkował. Niezwłocznie naśladowałem ten manewr, usiłując go odciąć. Przerażony strzelał na oślep z karabina maszynowego, lecz strzały te nie szły nawet w moim kierunku.

Kilkakrotnie widziałem na naszych loteryńskich polach polującego jastrzębia. Na próżno bezbronna

¹⁾ Typ samolotu niemieckiego.

ofiara usiłuje umknąć przed jego pazurami i ucieka, wydając przeraźliwe krzyki, biegnie oglupiona naoslep, podczas gdy drapieżca zacieśnia nad nią kręgi aż do chwili, gdy ją uchwyci.

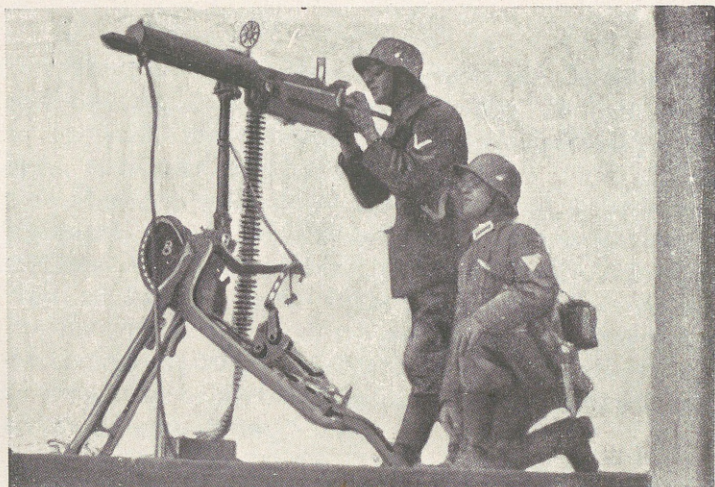
W okolicznych drzewach ptaki—świadkowie, przeżeni dramatem przerwały swoje śpiewy i wtedy w śmiertelnej ciszy kończył się ów pościg.

Zamilkły armaty. Bez wątpienia tysiące spojrzeń śledziło nasze ruchy. Przyglądając się temu pojedynkowi w powietrzu, żołnierze ziemni zapomnieli o strzelaniu. W całym pędzie uwijałem się ponad Ruplem, powtarzając każdy jego ruch; kiedy zataczał krąg—zataczałem krąg, kiedy nurkował—nurkowałem. Jego karabin maszynowy zamilkł. Czuliśmy, jak zwolna nasza wola hipnotyzuje nieprzyjaciela, a być może jego broń zacięła się? Mógł nas jeszcze pociągnąć za sobą w swym upadku, rzucając się ku mnie, lecz jego przygnębienie moralne było zbyt duże, a jego energia już się wyczerpała.

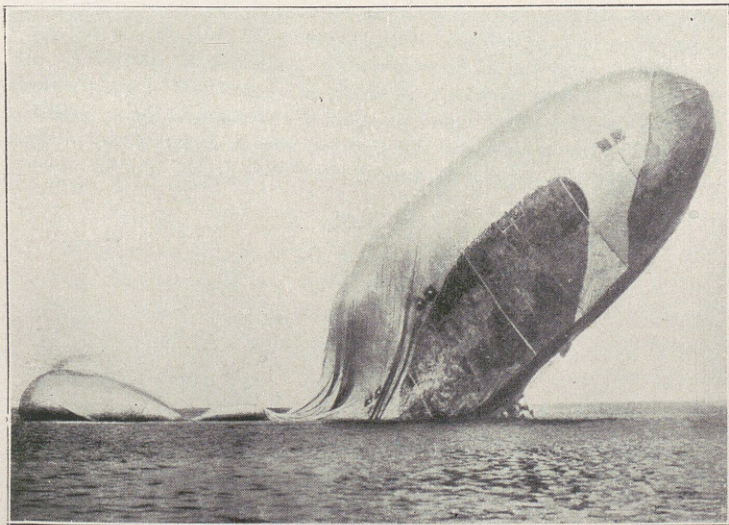
Co najmniej przez dwadzieścia minut, tocząc krąg za kręgiem, opisując spiralę za spiralą, zniżyliśmy się z wysokości 4000 metrów aż do traw łąkowych, gdzie wyczerpani zupełnie Szwabi poddali się. Byli to dwaj oficerowie niemieccy, jedyni jeńcy, jakich kiedykolwiek wziąłem żywcem.

Niezwłocznie rozpoczęła się przerwana kanonada na ziemi.

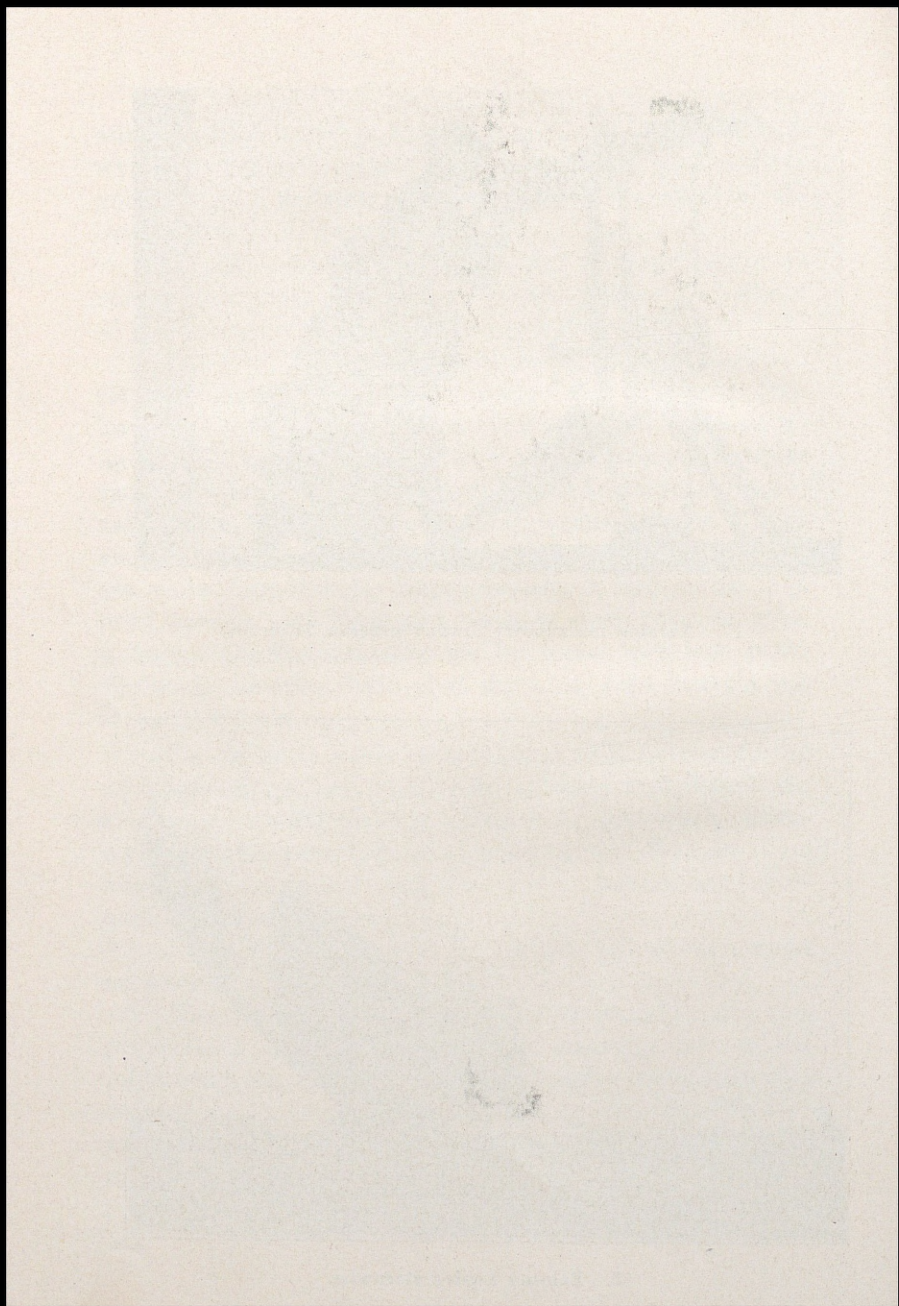
Nie mam zwyczaju znieważać zwyciężonego nieprzyjaciela, lecz jest to punktem naszego honoru nie poddawać się, chyba tylko w wypadku niemożliwości dalszej walki, bądź to, kiedy rana zmusza nas do niezwłocznego lądowania, bądź też kiedy silnik dłużej nie utrzyma samolotu w powietrzu.



17. Karabin maszynowy obrony przeciw lotniczej.



18. Żałosny koniec sterowca.



Mam na swoim rachunku więcej niż sto dwadzieścia zwycięstw, których jestem pewny. To jest jedyny wypadek, kiedy Szwabi nie ranni na samolocie w dobrym stanie dobrowolnie skapitulowali.

Muszę to powiedzieć dla utrzymania dobrej sławy naszej broni i oddania należnej czci moim towarzyszom. My—obserwatorzy, bombardjerzy i piloci, startując, za każdym razem czyniliśmy ofiarę z naszego życia dla Ojczyzny i ci, którzy padli za kraj w naszych czy też nieprzyjacielskich szeregach, prawie wszyscy unieśli ze sobą jako najwyższe uznanie, szacunek i poważanie swych przeciwników.

René Fonck
kapitan pilot

Kapitan pilot René Fonck jest „asem między asami Francji”. Zbił ogółem ponad 120 samolotów niemieckich, z czego oficjalnie przyznano mu 75. Posiada 28 wzmianek, jest „legendowym oficerem pilotem myśliwcem, niedościgłym, cudownym, stojącym poza wszelkiem porównaniem”. Dwukrotnie w czasie swej kariery strzaskał po 6 samolotów nieprzyjacielskich w ciągu jednego dnia. „Nieśmiertelny” przeżył wojnę, został deputowanym i jest sztabem armii lotniczej Francji. Wydał krótki pamiętnik, pisany stylem lakonicznym.

LIST Z DNIA 8 PAŹDZIERNIKA 1916 ROKU.

17 września odniosłem dwudzieste siódme zwycięstwo w powietrzu. Wraz z kilkoma kolegami schwytaliśmy, wracającą do domu nieprzyjacielską eskadrę dwupłatowców i z ośmiu maszyn zestrzeliliśmy sześć. Tylko dwie uciekły. Zwarłem się z dowódcą eskadry, i, przestrzeliwszy mu silnik, zmusiłem do lądowania. Lotnicy byli lekko ranni. Samolot zlądował gładko w pobliżu uwięźnego balonu i kiedy lotnicy byli jeszcze wewnątrz zapalił się jasnym płomieniem. Zdaje się że mieli oni rozkaz zniszczenia maszyny.

19 września na zachód od R... zderzyliśmy się w sześciu z brytyjską eskadrą. Zczepiłem się z jednym z samolotów typu Moran lecącym wyżej, jako osłona. Na chwilę mi się wyslizgnął, ale go znów dostałem i to dobrze. Jeden z karabinów maszynowych mi się zaciął, lecz drugi strzelał doskonale. Z niewielkiej odległości biłem tak długo do Anglika, aż się w ogniu rozleciał i spadł w kilku częściach. To był mój dwudziesty ósmy.

27 września w okolicy B. znowu miałem do czynienia z sześcioma Anglikami. Sam wystartowałem

z czterema samolotami dla lotu rozpoznawczego, przy B. dotarliśmy do frontu i tu spostrzegliśmy eskadrę, którą początkowo wzięliśmy za niemiecką. Dopiero niemal dotknąwszy się jej na południowy-zachód od B. rozpoznałem że są to samoloty nieprzyjacielskie. Byliśmy niżej więc wykręciłem ku północy.

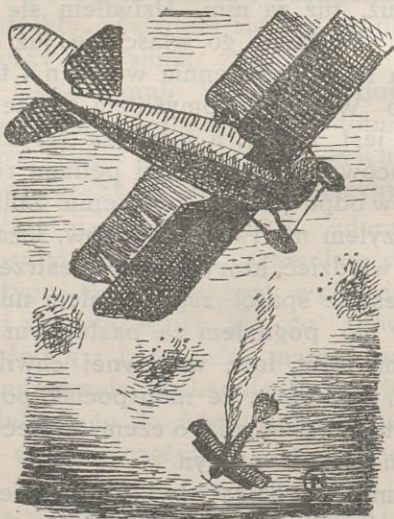
Anglicy, minawszy nas, dotarli aż do linii niemieckich balonów uwięźnych, gdzie pokrażywszy trochę zamierzali wrócić do domu. W międzyczasie zdążyliśmy wspiąć się wyżej i przeciąć im drogę. Dałem znak do natarcia. Rozpoczął się ożywiony bój. Uderzyłem na jednego z przeciwników, który zrobił wiraż, wkrótce zobaczyłem, jak Anglik rozleciał się i spadł niby worek.

Skończywszy z nim wzięłem się do drugiego. Starał się ująć ale nic mu to nie pomogło, bo ciągle trzymałem się tuż, tuż za nim. Dziwiłem się wytrwałości przeciwnika. Musiałem go właściwie już dawno skończyć, ale on latał niezmiennie w jeden i ten sam sposób w kółko. Wreszcie domyśliłem się, że ten chłopiec już dawno jest zabity, a maszyna trzyma się jedynie dzięki zamocowaniu gumowymi pętlami różnych organów sterów w odpowiednim położeniu. Zbliżyłem się do niej i zobaczyłem martwych lotników, leżących w gondoli. Chcąc wiedzieć, który samolot zestrzeliłem (musiał przecież wreszcie spaść) zapamiętałem numer — 7495. Porzuciwszy go pognałem za następnym. Uciekł mi wprawdzie na front, lecz w pewnej chwili przelatując tuż nad nim, widziałem, że moje pociski potrzaskały kadłub samolotu. Będzie miał o czym myśleć przez dzień. Spracowałem się jak murzyn.

Mój numer trzydziesty był szczególnie prosty. Zaskoczyłem na froncie lotnika artylerji (zwanego przez nas „zajączkiem“). Ostrzelałem go, dał koziołka i zleciał.

Upadek samolotu numer trzydziesty pierwszy wyglądał wspaniale i okropnie. Pięciu kolegów, a ja szósty zabawialiśmy się na froncie napadając na Francuzów i Anglików i próbując naszych karabinów maszynowych. Nagle zobaczyłem nisko pod sobą wałęsającego się lotnika, rzuciłem się ku niemu i zbliżając zacząłem spokojnie i dokładnie do niego celować. Przeciwnik, nie starając się mi wtem przeszkodzić, leciał spokojnie i równo przede mną. Trzymając się ciągle dwadzieścia do trzydziestu metrów z tyłu, biłem do niego aż tuż przede mną wybuchnął jaskrawy żółty płomień i samolot rozsypał się w proszek. Zaskoczyłem przeciwnika do tego stopnia, że o walce właściwie nie było mowy.

Boelcke, porucznik



P O G O Ń.

Wróciłem właśnie z lotu myśliwskiego do domu kiedy nagle mechanicy zaczęli krzyczeć „Anglik, Anglik!”. Spojrzeliśmy wszyscy w kierunku gdzie wskazywali i wprost, ledwie że na wysokości dwustu metrów, leciał na nasze lotnisko Sopwith. Skoczyłem do najbliższej maszyny i wystartowałem w oka mgnieniu z zimnym silnikiem. Anglik był już na skraju lotniska. Zamiast umykać, zaczął ten bezczelny hultaj sypać do mnie z karabina maszynowego. Po skręcie zbliżywszy się na sto pięćdziesiąt metrów, mogłem mu odpowiedzieć. W międzyczasie z lotniska wystartowały jeszcze dwie maszyny z mojej eskadry i teraz Tommy zaczął dawać drapaka. Rozpoczęła się dzika pogoń, jakby zainscenizowana dla kina. Z początku Anglik chciał skryć się przed naszymi strzałami w chmurach około 300 metrów długich, a kiedy mu się to nie powiodło, postanowił uciekać w sposób wprost przeciwny. Zamknął gaz i zniżył aż do ziemi.

Teraz rozpocząłem właściwą walkę. Mknęliśmy na wysokości 10 do 20 metrów na zachód. Przesadziłem śmiałym skokiem jakąś wieś. Nie było to dla mnie

łatwą sprawą, nie ważyłem się bowiem na niski lot bezpośrednio za przeciwnikiem, gdyż wtedy wskutek silnych wstrząsów powietrznych łatwo opadałbym gwałtownie, co niepotrzebnie wystawiało na niebezpieczeństwo mnie i maszynę.

W pewnej chwili Anglik leciał prawą stroną jakiejś alei a ja lewą. Obserwator jego strzelał przez drzewa. Przelecieliśmy tuż ponad balonem na uwięzi, gdzie Tommy opisał mały skręt, co dozwoliło mi zbliżyć się do niego z tyłu. Strzelałem tak długo, aż zaczął silnie dymić.

Dym powstaje w razie przestrzelenia zbiorników benzyny lub silnika. Wytryskująca benzyna natychmiast po wyjściu ze zbiorników ulatnia się, tworząc biały obłok. Jest to najpewniejsza odznaka, że przeciwnik wkrótce będzie płonąć. Tak było i tutaj. Wnet uderzyły jasne płomienie z przedziału pilota. Samolot przewrócił się i wybuchnął, obydwaj lotnicy spalili się.

Udet, porucznik

FARMAN I FOKKER.

Samolot podnosił się coraz wyżej. Wiatr smagał twarz pilota i uderzał w szkła jego okularów. Na wysokości 100 metrów Lambert zwolnił bieg silnika. Ruchami rąk i nóg instynktownie utrzymując równowagę, niewiele zwracał uwagi na ziemię, gwałtownie uciekającą z pod samolotu. Przyciągało go niebo.

W mocnym, nasyconym światłem błękitnie, tułały się słabe obłoczki, podobne do strzępów wełny zostawionej na krzakach przez przechodzące owce. Pilot sądził, że za chwilę do nich doleci.

Ale żaden samolot nie ukazywał się w błękitnych przestrzeniach. Przekrzykując rytmiczny huk silnika, Lambert zapytał obserwatora siedzącego przed nim. Ten odwrócił głowę — jego oko, część policzka, nos zaczerwieniony z zimna, cała część widoczna twarzy wyglądała na lazurze jakby z emalii. Uczynił znak, że dotąd nic nie dostrzegł. Lambert wykręcił, żeby zawrócić na lotnisko, gdzie trzy samoloty miały wyznaczone spotkanie na wysokości 1500 metrów.

Posłuszny pedałom i drążkom Farman pochylił się na skrzydło i począł zakręcać. Instyktownymi ru-

chami pilot nadał mu odpowiednie pochylenie. Spojrzenie lotnika ześlizgnęło się z boku, na którym pochylił samolot ku wnętrzu skrętu, — lewe skrzydło tworzyło z ziemią kąt rozwarty, z osią ponad lasem P..., i odcinało się wyraźnie na tle nieba. Wiatr świszczał mocno w linkach. Dla zmniejszenia szybkości Lambert przymknął nieco gaz. Ukończywszy skręt, wyprostował łagodnie samolot, dodał gazu i dalej leciał prosto. Wracił ku hangarom eskadry.

Touty wskazał ręką jakiś punkt w przestrzeni. Lambert odnalazł tam dwie wielkie czarne muchy lecące mu na spotkanie. W miarę, jak rosły, odstęp dzielący je zwiększał się. Wkrótce nabrały barwy i błysnęło na nich słońce. Lambert począł zakręcać lecz nie ukończył jeszcze wirazu, kiedy Blesme i Bauzac, ślizgając się w przestworzu z szybkością błyskawicy przemknęli w odległości sześćdziesięciu metrów poniżej jego lewego skrzydła. Bezwładne koła zwisały im jak łapy. W kadłubie widać było pomarańczowego koloru głowę pilota wielkości jabłka. Obserwator, stojąc przed nim, machał rękami. Touty odpowiedział im w ten sam sposób. Kiedy Lambert ukończywszy skręt wyprostował samolot, Farmany były już daleko i oczekując go opisywały spirale. Dał pełny gaz i dołączył do nich nad lasem P... Lecąc trójkątem, jak wędrownie ptaki, trzy samoloty wznosiły się ciągle, kierując ku frontowi.

1900 metrów zaznaczyła strzałka na wysokościomierzu. Lambert dostrzegł pod sobą las rozciągnięty na ziemi, jak płat ciemnego sukna, mniejsze strzępki leżały w nieporządku wokół niego. Na lewo rzeka dziełła swą wąską mieniącą się wstęgą miasto P... od M... Poza nią, prostopadle do brzegu, gmatwanina okopów

wiła się w nieskończoność przez lasy, przez pola, podobna do kolein, jakie się tworzą w suchym błocie.

Zbliżano się do linii. Touty powstał, chcąc lepiej obserwować niebo, bo w pozycji siedzącej silnik i skrzydła częściowo zakrywały mu horyzont. Wiedział, że Farman zaskoczony z tyłu jest prawie zawsze zgubiony, ponieważ nieprzyjaciół, który go w ten sposób dopadnie znajduje się w martwym kącie, gdzie go żaden pocisk nie dosięgnie, podczas kiedy wróg strzela, jak mu się podoba. I dlatego, stojąc z rękoma na wieżycze, obserwator bacznie oglądał przestwór. Lambert był zachwycony jego czujnością.

Lecąc na Farmanie, pilot doznaje zawsze pewnego ściśnięcia serca przy przelatywaniu frontu. Myśli o samolocie myśliwskim, szybszym i zwrotniejszym niż jego, lepiej uzbrojonym, lepiej przystosowanym do walki tak, jak bardziej jest do niej zdolny sokół od czapli. Ten być może spadnie na niego z wysokości chmur, wyłoni się niespodzianie z promieni oślepiającego słońca, doskoczy niepostrzeżony i z niewielkiej odległości pošle mu serię pocisków z karabina maszynowego. Pilot myśli również o ukrytej artylerji, która go obserwuje, oblicza co chwila jego wysokość, kierunek, szybkość i starannie celuje swe niewidzialne działa, chcąc go trafić przy pierwszej salwie. Jest zwierzyną dla kanoniera, którym pogardza i dla pilota myśliwskiego, którego się nie boi, nerwy ma jednak naprężone i, jeżeli nawet nie jest ostrzeliwany ani atakowany, czuje że wszystko wokół dyszy nienawiścią; tam poza linią nawet powietrze jest nieprzyjacielem. Nie lata się z tem samem sercem po szwabskiej stronie, co po niebie francuskim.

Zwolna pod skrzydłami przesuwiała się monotonna nawet w swej różnorodności płaskorzeźba terenu

i chociaż pola, lasy, wsie lotaryńskie po obu stronach frontu były podobne, pilot czuł jakąś tajemniczą nieprzyjaźń unoszącą się z tej ziemi. Rozmyślał, że nie słyszy nic, absolutnie nic, oprócz szumu własnego lotu i że łoskot silnika zniweczył dla niego wszystkie inne dźwięki ziemi i nieba. Lecąc nad własnym krajem nie zastanawiał się nad tem, jaką wartość mogą mieć dla niego odgłosy świata. Miarowe sapanie tłoków — oto wszystko, co mu wystarczało. Ale teraz mówił sobie, że żaden szmer zzewnątrz nie dojdzie do jego uszów oprócz lekkiego trzasku karabina maszynowego z samolotu, który zaskoczy go niespodzianie, albo być może usłyszy za późno trwożliwy szczęk zbyt bliskiego wybuchu szrapnela. I dla odwrócenia tych wszystkich niebezpieczeństw ma tylko oczy, swoje własne oczy... Nagle na lewo od samolotu zrodziły się trzy małe obłoczki, czwarty o kształcie róży wykwitnął nieco dalej. Pilot chciał dojrzeć strzelającą baterję i chwilę przyglądał się ziemi, lecz nic tam nie odnalazł. Wysokościomierz wskazywał 2800 metrów. Lasy odcinające się czarno od oblicza ziemi wyglądały, jak liszaje na skórze chorego.

Samolot fotografujący leciał teraz znacznie niżej. Bez wątpienia Bauzac chciał zbliżyć się do interesujących go obiektów żeby mieć wyraźniejsze zdjęcia. Lambert nie chcąc go wyprzedzić zmniejszył szybkość.

Czarne i okrągłe chmurki pierwszych szrapneli były już teraz niekształtnymi, szaremi, rozsiewającymi się obłózkami. Ukazały się inne, które zatracaly swój kształt i niknęły tak samo; wkrótce błękit wokół samolotu splamiły dymy. Ale trójkąt Farmanów leciał dalej nie troszcząc się o fruwające tam i sam strzępy gazów. Lambert wyobraził sobie Bauzaca, wskazującego

pilotowi szybkim ruchem kierunek dla przejścia dokładniej ponad przedmiotem przeznaczonym do fotografowania, później wychylonego do połowy z przedziału i szybko zmieniającego klisze. Dolatują do wsi P... W jednym z ogródków kryje się bez wątpienia strzelająca teraz bateria, lecz w którym?...

Wstrząs i niewidzialna ręka wyraźnie chce nagle zatrzymać samolot, a w tej samej sekundzie obaj lotnicy uczuli, że serca ich przestały bić. Lambert obrócił się, dym unosił się w pobliżu sterów. Pomyślał, że napewno mechanicy znajdują dziury w płótnie. Tym razem jeszcze się im nie udało! — krzyknął wesoło Touty i z pogardą naśladował cmoknięciem warg lekki dźwięk odkorkowanej butelki, co dla lotnika jest oznaką bliskiego wybuchu pocisku... Lecz gdzież jest ta bateria?...

Trzeba zobaczyć! Obserwator daje pilotowi znak, żeby zawrócił. Dwupłatowiec zakręca posłusznie i opuszcza swych towarzyszy — teraz ma przed sobą puste niebo. Samolot unosi się w środku błękitnej kopuły którą całą zdaje się wypełniać rytmicznym śpiewem swych cylindrów. Lambert myśli, że w tej chwili jest może najbardziej w kraj wroga wysuniętym Francuzem i że cała bogata Francja aż do morza, aż do gór rozciąga się poza nim. Czuje giętkość swych mięśni i wartość swej woli. Touty stojąc na przodzie gondoli (jego sylwetka odcina się na tle błękitu, gdzie przeciągają obłoki) ogląda uważnie ziemię, brunatną, zieloną i czarną. Dla patrzącego z tej wysokości nic nie zdaje się tam poruszać, oprócz maleńkiego pociągu ślizgającego się po wąskiej wstędze szarego żelaza. Nawet bateria nie strzela... nie... Dlaczego?

Nagle Touty schwycił za karabin maszynowy i wskazał poza lewe skrzydło.

— Uwaga! krzyknął.

Skrzydło prawe podniosło się ku niebu, skrzydło lewe zniżyło aż stanęło prostopadle do ziemi. Pilot ściszył silnik żeby prędzej zawrócić, Farman nachylony prostopadle, zakręca, później prostuje się i rzuca z całą szybkością na niewielki dwupłatowiec. Jest to Fokker. Lambert widzi jego okrągły nos i płaskie równe skrzydła, ogon formy podwójnego liścia... Taka, taka ta... Szwab strzelił, zaskoczenie nie powiodło się. Strzelał jak głupiec, dzięki Bogu, źle. Zdjąwszy rękawiczkę, z okiem na celownika Touty czekał — nie należy marnotrawić amunicji, ma tylko trzy wstęgi, jakieś sto pięćdziesiąt sztuk dla Lewisa na pokładzie. Giętki, szybki, zwinny Fokker opisał S, podniósł się nagle, zniżył, ukazał wielkie czarne krzyże swych skrzydeł.

Farman jak mógł tak manewrował, żeby niedopuścić nieprzyjaciela na swój tył. Lambert ma tylko jedną myśl — nie pozwolić Szwabowi umieścić się powyżej swego ogona... Po kilku sekundach samoloty znajdują się obok siebie: ten Touty! powinien dobrze strzelać... krótka serja, bardzo krótka... następna... następna... Pilot widzi skupioną twarz swego towarzysza, całe życie zawarte jest w jego oczach, podczas gdy obnażona ręka opiera się na spuście kurkowym... Jeszcze serja... I nagle Fokker pochyla nos i leci w korkociągu... Ależ dostał!... Spada!... Prostuje się, chwilę unosi się jak suchy liść, zaczyna znów spadać ponownie w korkociągu i nie jest to już istota uskrzydłona, ożywająca niebo lecz rzecz martwa, bezwładna, ślepo poddana swemu ciężarowi.

Poza silnikiem widać małą nieruchomą czarną kulę — to ten nieszczęsny — lecz jeszcze lepiej widać krzyże na odwróconych skrzydłach i Lambert czuje

zadowolenie, że zniszczył zły owad zadający śmierć, niebezpieczną skrzydlatą istotę, która rzuciła się żeby wydziobać mu oczy.

Przez kilka minut zwycięski Farman zataczał kręgi ponad okopami dla zaznaczenia swego zwycięstwa, poczem ześlizgnął się wprost na lotnisko w S... Jakże długo trwa to zniżanie się. Dwupłatowiec jednak spada z szybkością, którą niebezpiecznie powiększać, wiatr mocno świszcze... Wreszcie ziemia zaczyna podnosić się do samolotu, w pewnej chwili pilot prostuje go, dotyka kołami ziemi, biegnie po trawie, zatrzymuje. Stojąc na przodzie gondoli, Touty macha rękami, krzycząc na całe gardło i bez żadnej skromności.

— Widzieliście spadającego Szwaba?

Koledzy, mechanicy Lamberta, wszyscy którzy byli na starcie i w hangarach nadbiegają ku niemu.

— No co... Lambert jest ranny?

— Ależ nie!

— Ah... sądziliśmy, że z tego powodu krzyczysz.

— ?

— Nawet nie widzieliście drugiego Szwaba, który was ścigał! Lambert dobrze zrobił lądując... Pozatem jesteście zachwycający. Fokker zбитy przez Farmana, to się codzień nie zdarza.

J. Boulenger.

NA LOTNISKU WE FLANDRJI.

Dunkierka. U wrót miasta, pośród złotych zbóż i maków purpurowych wznoszą się gniazda naszych ptaków, zamaskowane na podobieństwo grot jakichś duchów leśnych. Baraki mechaników, lekkie namioty pilotów tworzą jakby prawdziwe miasteczko z płótna i drzewa. Dywizjon, do którego zostałem przydzielony na wiosnę, brał udział w natarciu pod Chemin-des-Dames, dokąd przybył z pod Verdun. Spędziliśmy wakacje tutaj w pobliżu morza. Na jakiej gałęzi uwijemy sobie gniazdo na jesieni, my, ptaki wiecznie wędrujące pod tchnieniem ofensywy? Niema ważniejszej akcji, gdziebyśmy nie współdziałali. Zapraszają nas na największe i najpiękniejsze uroczystości, jesteśmy widzami dramatu, który od lat trzech jest rozgrywany. „Bociany“, również zaproszone, sąsiadują z nami na lotnisku i rozwijają swe białe skrzydła wzdłuż złocistych kałuż. Wszędzie same „asy“. Guynemer uśmiechnięty z rozwianą czupryną, rozeta w butonierce, Hertaux zaledwie wyłizany z ran, wsparty na lasce jak na trzecciej nodze, Deulin, znakomity lotnik, otoczeni towarzyszymi, na piersiach ich błyszczą krzyże Legji Hono-

rowej, medale i palmy. Nowicjuszków nie widać przy tych bohaterach.

Możecie sobie wyobrazić ten cały gołębnik. Od świtu aż do nocy ze względu na bliskość ofenzywy silniki ani na minutę nie przerywają swego ponurego warczenia. Krzyżują się klucze. Kiedy jeden wzbija się w niebo, drugi ląduje. Niebo nad lotniskiem jest bardziej ożywione niż okolice ula. Roją się tam samoloty, krążą, wznoszą w głąb chmur i bez przerwy wzrasta lub cichnie ich śpiew triumfalny.

W hangarach mechanicy czekają na powrót swoich samolotów, poznając je po skrętach i po zwykłych sztukach akrobatycznych. Naprzód już ogłaszają zwycięstwo. Rzędem kładą się aparaty, błyszczące oliwą, z trudem osiągają swój schron; wyskakują z nich na ziemię lotnicy z błyszczącymi oczami, rozgorączkowani, mówią głośno i niekiedy, zaledwie ukończywszy nabieranie benzyny, odlatują ponownie.

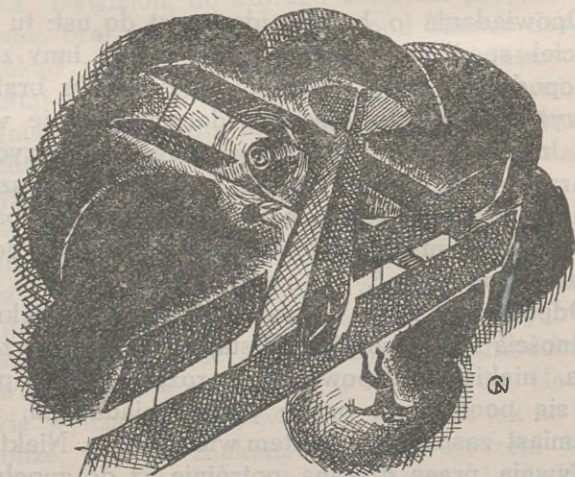
Opowiadania o bojach idą z ust do ust: tu nieprzyjaciel spadł w płomieniach, tam jakiś inny został prawdopodobnie zbity. Niekiedy przy apelu brak pilota; wyglądają go do wieczora, daremnie — nie wróci nigdy. Inni lądują ranni, pokrwawieni, ze skrzydłami podziurawionymi przez pociski karabinów maszynowych. Silniki ich chrypiące czkawką ostatniego spazmu konania resztkami sił doprowadzają samolot do gołębnika, aby tam umrzeć.

Odpoczynek i sen — wszystko jest przesiąknięte namiętnością lotu i pościgu. Wstaję o godzinie trzeciej z rana, niekiedy po powrocie z rozpoznania o piątej kładę się ponownie i budzę przed śniadaniem, żeby natychmiast zasnąć przed lotem wieczornym. Niektórzy wykonywają pracę dzienną potrójnie aż do zupełnego

wyczerpania swych sił. Czynią tak w obawie stracenia jedynej sposobności — taki jest czar tego piekielnego życia.

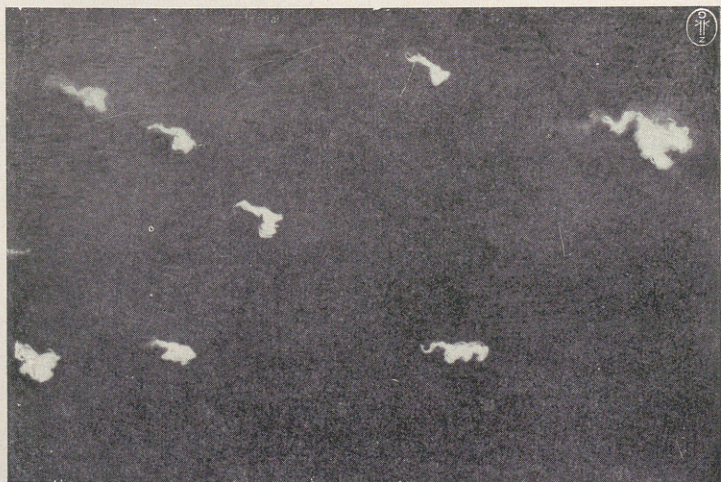
Namiat podzielony papierowymi ściankami służy nam za schronienie. Mieszkamy we czterech pod jednym dachem, przedzieleni grubością płachty papieru, a jednak każdy czuje się zupełnie u siebie. Ciasnota tej klatki przeciwstawia się prawie nieograniczonej potędze naszych skrzydeł. A jednak mimo swego ubóstwa ta papierowa chatka jest mi droższa od pałacu: prawdziwa cela mnicha, gdzie każdy z nas przygotowuje apostołstwo dnia jutrzejszego. O dwa kroki samolot. Człowiek i zwierzę — myśl i materja złączone, tuż przy sobie, prawie w tym samym śnie ze względu na wspólną pracę.

R. de la Fregéolière
kapitan pilot.





19. Artylerja przeciwlotnicza w akcji na ulicach Londynu.



20. Dymki czarnych żarzących lotników



N A D S O M M A.

18 maja Guynemer wrócił do eskadry.

Czuje się dobrze, lecz cerę ma papierową; nikt jednak nie śmie podawać w wątpliwość stanu jego zdrowia,—oczy mu goreją.

Znów szczęśliwy pilot jest w posiadaniu Nieuporta i lata w okolicach Peronne i Roye. Nic nie stracił ze swych zdolności, lecz przeciwnie jakby zyskał. 22 maja w poszukiwaniu nieprzyjaciela krąży trzy godziny w powietrzu i wreszcie znajduje dwuosobowiec nieprzyjacielski nad Noyon, ściga go, lecz z braku benzyny musi przerwać walkę.

Tymczasem przygotowuje się bitwa nad Sommą.

Nieprzyjaciel, nie wątpiąc o naszych przygotowaniach, wysyła dalekie zwiady. W pobliżu Amiens Guynemer, latając wraz z sierżantem Chainat i manewrując wraz z nim, zapala Niemca. Jest to zdaje się dziewiąty. Bój stoczył na wysokości 4200 metrów. Coraz to częściej przewaga jest po stronie tego, kto krąży wyżej, czatując na zdobycz.

Poczynając od 1 lipca bitwa trwa bez przerwy. 6 czerwca Guynemer przepędza jeden L. V. G.¹⁾ a po-

¹⁾ Typ samolotu niemieckiego.

wracając dostrzeża drugi samolot niemiecki, który atakuje jakiś nasz samolot artyleryjski. Natychmiast Guynemer zmusza go do zmiany frontu. Nieprzyjaciół, jak świadczy Guynemer w swym dzienniku, „umie gryźć i jest zręczny”. Jego pociski przebijają śmigło Nieuporta i Guynemer jest zmuszony do lądowania. Ośmiokrotnie w czasie swej kariery lotniczej będzie zmuszony to czynić, i z tego raz w warunkach wprost fantastycznych. Pozna wszelkie formy niebezpieczeństwa, lecz nigdy nie straci panowania nad sobą, które namiętność boju kształci w nim narówni z bystrością wzroku i szybkością decyzji.

Więc walki w powietrzu! 9 sierpnia Guynemer zanotował w swym dzienniku: — walka w pięciu przeciw pięciu.

10 sierpnia trzech przeciw siedmiu. Guynemer oswabadza Deullina ściganego w odległości stu metrów przez Awiatik. Jedenastego o godzinie 10 atakuje jeden L. V. G. i uszkodza mu wysokościowy ster, przeciwnik nurkuje lecz zdaje się, że jeszcze trzyma kierunek. W kilka chwil później Guynemer naciera wraz z Deullinem na Awiatik i jeden L. V. G.—rani Awiatik a Deullin zrzuca L. V. G. W drodze powrotnej dwaj przyjaciele rozpraszają klucz z siedmiu samolotów. Szesnastego Guynemer zbija wraz z Heurtaux jeden L. V. G., który spada kołami do góry.

Po krótkiej przerwie, zużytej na poszukiwanie silniejszego samolotu, od 25-go rozpoczyna codzienne boje. 26-go pięciokrotnie zawiązuje walkę z eskadrami nieprzyjacielskimi, składającymi się od pięciu do jedenastu samolotów. 27-go bije się z trzema L. V. G., następnie z kluczami liczącymi od trzech do dziesięciu samolotów. Następnie zmusza do lądowania balon na

uwięzi, później walczy z kluczem czterech samolotów, z których jeden zmusza do lądowania, następnie z drugim kluczem z czterech, który rozprasza. W pościgu za uciekającymi jednego zrzuca, sam zaś wskutek przestrzeżenia śmigła musi lądować. Oto rachunek z trzech dni. Na którejkolwiek stronie otworzyć dziennik Guynemera, wszędzie spotkamy to samo. 7 sierpnia wraca z siedmioma otrząskami pocisku w samolocie: bito do niego z dział, kiedy ścigał cztery samoloty nieprzyjacielskie. Tego samego dnia pilotował Heurtauxowi, który strzelał z karabina maszynowego do okopów niemieckich na północ od Clery.

Notatki stają się coraz to krótsze. Wojownik nie ma czasu na pisanie. Nikt nie ma czasu w eskadrze Bocianów, która święci swe loty, pełne triumfów. Należy więc zwrócić się do listów Guynemera. Dziwne są to listy, które nie mówią nic absolutnie o wojnie, nic o bitwie nad Sommą, ani o czemkolwiek co znajduje się poza „jego wojną i „jego” bitwą. Ziemia, ta ziemia, która zbiera martwych i zwyciężonych nie istnieje dla niego.

Oto jak pisze do swych siostr. „Frycem” nazywa każdy samolot niemiecki.

„Kochane dziewczyny,

„ — ze sportu: 17-go atakowałem jednego Fryca — trzy strzały i skręcił kark. 18-go to samo, lecz po dwóch strzałach: dwóch Fryców po pięciu strzałach, to rekord.

„Przedwczoraj atakowałem Fryca o 4 min. 30 z dziesięciu metrów: zabiłem pasażera i być może resztę, następna walka przeszkodziła mi zobaczyć. Szwab uciekł.

„O godzinie 7 min. 30 atakowałem Awiatik, uniesiony zapałem minąłem go o pięćdziesiąt centymetrów; pasażer „klapa”, samolot zlatywał i wyprostował się dopiero pięćdziesiąt metrów nad ziemią.

„O godzinie 7 min. 35 atakowałem jeden L. V. G.; z piętnastu metrów pocisk karabinowy uderzył mnie w palec i musiałem puścić spust kurkowy. Zbiornik przebito. Dobrze lądowanie w odległości dwóch kilometrów od okopów między dwiema linjami. Inwentarz „taksa”: — kula w mego Vikersa ¹⁾, pocisk przeciwpancerny w silnik przebił również zbiornik oliwy i benzyny, skrzynkę z nabojami, moją rękawiczkę... i został w niej na wskazującym palcu. Rezultat: powiedziano-by, że przytrzasnąłem sobie palec we drzwiach, i nie-ma nawet zadrapania, tylko koniec paznokcia nieco czarny. Przez chwilę sądziłem, że mam dwa palce przestrzelone. A dalej inwentarz: kula w zbiornik, kierunek moje lewe płuco; przeszła cztery milimetry miedzi i powzięła szczęśliwą myśl zatrzymania się, nie-wiadomo zresztą jak. Kula w ster i dziesięć w płaty.

„Zdemontowano taks” o drugiej rano ciosami siekiery. Przy lądowaniu osiemdziesiąt sześć strzałów z dział 105, 130 i 150 mm, leciały jak śliwki. Niemcy płacą rachunek.

„La Tour ma uznany czwarty samolot.

„Całuję Was Jerzy”

„P.S. Nie można powiedzieć, żebym nie był maszynowy, zatrzymuję przeciwpancerne pociski karabinowe końcem mojego palca.”

I czy to jest list? Z początku jest to biuletyn o zwycięstwie: dwa samoloty w pięć minut, przytem

¹⁾ „Taksem” nazywa samolot. Vickers—karabin maszynowy Vikersa.

jeden pasażer „klapa”. Następnie opowiadanie to złota legenda — złota legenda lotnictwa: „zatrzymuję pociski końcami palców”. Roland podobnym stylem powinien był pisać do pięknej Aude.

„Spotkałem trzech Saracenów, Durandal¹⁾ położył dwóch, trzeci napiął łuk lecz strzała złamała się na cięciwie...” Mały Pawełek Baille bezwątpienia ma słuszność¹⁾ Czyny bohaterskie Guynemera nie są legendą jak Rolanda; opowiadane dokładnie są czemś najpiękniejszym, co można wymyśleć.”

Oto list z 15 września 1916 do sióstr.

„Ze sportu. —

„16-go walczę w kluczu sześciu samolotów, z czego cztery ściśnięte na dwudziestu pięciu metrach. Przez cztery dni sześć bojów w odległościach do dwudziestu pięciu metrów: następnie pięć sztyletowań na wysokości między 5100 i 5300 metrów. Dzisiaj pięć bojów, z których cztery bliżej niż dwadzieścia, a piąty o pięćdziesiąt metrów. W pierwszym zacięcie karabina w odległości pięćdziesięciu metrów. W drugim na wysokości 5200 metrów Szwab z przejęcia zgubił skrzydła i zleciał z oddzielną karoserją na swoje lotnisko; musiał mieć szum w uszach (to szesnasty). Trzeci pierś o pierś z Awiatikiem myśliwskim. Za wiele zapału—chybiłem. Czwarty—ten sam dowcip z L.V.G. w kluczu z trzech: chybiłem, minąłem go. Pocisk uderzył tuż przy mojej głowie. Piątemu sprzątnąłem pasażera (to już trzeci w tym tygodniu), następnie z odległości dziesięciu metrów narobiłem przykrości pilotowi, który z uszkodzonym samolotem musiał lądować, powinien zresztą być w szpitalu...”

¹⁾ Durandal—słynny miecz Rolanda.

²⁾ Patrz dalej rozdziały o Guynemerze.

Trzy wiersze dla zwycięstw z 16-go.

„W zapale” chybił przeciwnika! Dwie szybkości połączone, kiedy się rzuca na wroga, to prawie czterysta kilometrów na godzinę. Zetknięcia trwają zaledwie sekundę. Następnie wykonywuje znowu manewr dla podjęcia nowego boju. Jakież uczony obliczy czas rozporządzalny dla celowania i namysłu przy podobnym pojedynku.

Jest to okres wielkich bojów nad Sommą. Eskadra Bocianów przybyła tam pierwsza i przez osiem miesięcy toczyła nieprzerwane boje. Inne przybywają jej na odsiecz.

Niepodobna wyliczyć wszystkich zwycięstw Guynemera. 23 września dzień cudów: zbija dwóch i sam pada z trzech tysięcy metrów. Mały Paweł Bailly nie chciałby temu wierzyć. A jednak czyn ten to złota legenda lotnictwa francuskiego. Jest on sprawdzony i poświadczony przez dowódcę eskadry.

„Sobota, 23 września, dwie potyczki przy Eterpigny. O godzinie 11 min. 20 zrzuciłem Szwaba w płomieniach około Aches; o godzinie 11 min. 21 zmusiłem uszkodzonego Szwaba do zlądowania koło Carrepy; o godzinie 11 min. 25 zestrzeliłem Szwaba w płomieniach około Roye. O godzinie 11 min. 30 zbił mnie pocisk artylerji francuskiej, strzaskalem swój samolot przy Fescamps”.

Boje toczą się między Peronne i Montidier.

Pisze o nich swym lakonicznym stylem dokładniej do ojca.

„22 września w trzydzieści sekund unieszkodliwiłem Fokkera, zleciał.

„23 września godzina 11 min. 20 — Szwab w pło-

mieniach spadł u nas. Godzina 11 min. 21 — Szwab uszkodzony, pasażer zabity.

„Godzina 11 min. 25—pocisk 75 wysadził mi zbiornik wody i zniósł płótno z lewego górnego płata, wpadłem w korkociąg.

„Udało mi się przejść w ześlizg.

„Wylądowałem z szybkością 160 — 180 kilometrów, wszystko połamało się na drzazgi, następnie „taks” podskoczył, obrócił się pod kątem 45° i, w odległości czterdziestu metrów, zarył dziobem w ziemię; nie można go więcej ruszyć. Pozostał tylko kadłub, lecz ten jest nietknięty. Spad jest mocny, z innym samolotem byłbym teraz cieńszy niż ten kawałek papieru. Spadłem o sto metrów od baterji, która mnie strzaskała. Pocisk uderzył we mnie cały przed wybuchem. Szwab spadł naprzeciw stanowiska majora Constantina. Zebrałem szczątki.”

Klucz atakowany przez Guynemera składał się z pięciu samolotów, lecących w szachownicę: trzy niżej a dwa wyżej. Te niżej lecące zaatakował jeden z naszych, a widząc spadający w płomieniach aparat sądził, że to jego dzieło. „To był,—tłumaczy złośliwie Guynemer — mój pierwszy, który spadł z górnego piętra.” Na swym „strasznym ptaku” stoczył bój z trzema „z górnego piętra” i zrzucił ich kolejno. „Pierwszy miał przy sobie, — mówi Guynemer — napół spaloną pocztówkę, którą sądząc z daty doręczono mu zapewne tegoż ranka i gdzie napisane było po niemiecku: — „Sądzę, że powodzi ci się w lotnictwie.” Mam jego fotografię wraz z Gretchen. Co za gęby mają ci Szwabi! Miał te same ordery, jak ten z lasu Bus...”

Czyż to nie jest Achilles, gniotący nogę trupa Hektora i pyszniący się trofeami? Dla wrogów ma ser-

ce z kamienia, widzi w nich tylko klęski przyczynione Francji; zajęcie naszych ziem, zniszczenie naszych miast i wsi, nieszczęścia nas gniotące, i martwych, tylu martwych, których oplakują opustoszałe ogniska rodzinne. Litość nie ma do niego dostępu: wykonuje wyrok. Wykonuje wyrok, lecz kiedy przeciwnik zmuszony jest lądować u nas, daje mu pomoc z wrodzoną szlachetnością.

Trzydzieści sekund dzieli dla niego Kapitol od skały Tarpejskiej. Po trzykrotnem zwycięstwie nieprawdopodobny fantastyczny upadek z wysokości 3000 metrów. Spad zlatuje z całą szybkością i podskakuje żeby się wbić w ziemię, jak pal..

Piechurzy widzą spadający deszcz samolotów. Francuz dotyka ziemi przed swą ostatnią ofiarą lecącą w płomieniach. Biedny zwycięzca, który nie przeżył swego zwycięstwa! Rzucają mu się na pomoc sądząc, że zbiorą kawałki. Lecz Guynemer podnosi się sam. Wygląda jak widmo. Stoi, żyje. Żołnierze niosą go w triumfie. Zbliża się dowódca dywizji i natychmiast, każe prezentować broń, oddać mu cześć. Sam zwraca się do Guynemera.

— Zrobi pan przegląd ze mną.

Guynemer nie wie, jak zrobić ten przegląd i chciałby odejść. Kolano go boli.

— Jestem ranny, panie generale!

— Pan ranny? To niemożliwe, człowiek spadający z nieba bez potraskania się, jest napewno czarownikiem. Jest pan nim bezwątpienia. Pan nie może być ranny. Zresztą proszę się oprzeć na mnie.

I podtrzymując, niosąc niemal młodego podporucznika, idzie z nim przed frontem oddziałów. Z sąsiednich okopów podnosi się śpiew, najpierw przytłumiony,

a później głośny: — Marsyljanka. Sama wykwiła na wargach ludzkich.

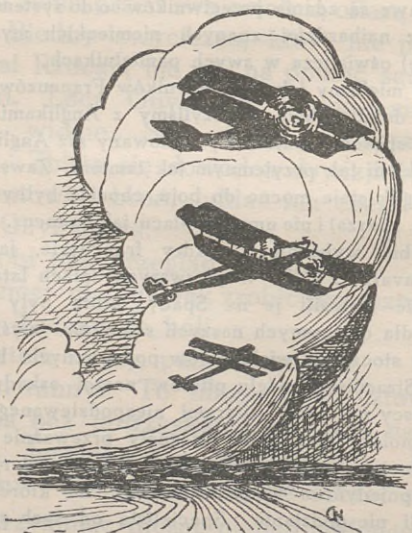
Wstrząs wymaga kilku dni odpoczynku. 5 października wraca Guynemer w pole. Lotnictwo niemieckie stosuje nową taktykę. Guynemer rzuca się stale przeciw liczniejszemu nieprzyjacielowi. 17-go atakuje klucz z trzech jednoosobowców, następnie drugi z pięciu¹⁾. Wylatuje powtórnie, atakuje dwupłotowiec ochraniany przez pięć jednoosobowców. 9-go listopada stacza sześć bojów z jedno i dwuosobowcami, które nurkują wdół, żeby się od niego odczepić. Lecz to jeszcze nic: nowy lot, podczas którego atakuje klucz z czterech jednoosobowców i Albatrosa.

¹⁾ Ciekawe są zdania przeciwników co do systemu walki Guynemera. Jeden z najbardziej znanych niemieckich myśliwców, Udet, (przeżył wojnę) oświadcza w swych pamiętnikach.

„Znowu mieliśmy jako przeciwników Francuzów. Ucieszyliśmy się z tego, bo dotąd ciągle walczyliśmy z Anglikami. Francuz lata ostrożniej i w sposób bardziej wyrafinowany niż Anglik i dlatego nie jest przeciwnikiem tak przyjemnym jak tamten. Zawsze sądziłem, że przeciętny Anglik staje mocno do boju, chociaż byłby w mniejszości (co się rzadko zdarza) i nie umyka z placu jak Francuz. Teraz mieliśmy naprzeciw siebie wybcrowe eskadry francuskie, jak Guynemera, Nungessera, Navarry i t. d. W pierwszych dniach latali na Nieuporatach i następnie zmienili je na Spady, które były przeciwnikiem równej miary dla ówczesnych naszych samolotów myśliwskich. Podczas ofensywy stoczyłem wiele bojów powietrznych, lecz tylko dwa z wynikiem. Straciliśmy wielu pilotów naszej eskadry wraz z dowódcą. Wszyscy oni padli ofiarami niespodziewanego zaskoczenia. Francuskie samoloty myśliwskie ciągnęły przeważnie na wysokości 5500 — 6000 metrów nad stanowiskami naszej artylerji, skąd czujnie wypatrywały pojedynczo lecące samoloty, na które, mając słońce z tyłu, napadali niespodzianie. Specjalistą od tych spraw był Guynemer, co wielokrotnie potwierdziły zeznania jeńców. Guynemer często latał prawie sam i rzucał się z reguły na pojedynczych Niemców, ale tylko wtedy, kiedy mógł ich zaskoczyć“.

„Walka trudna, nieprzyjacieli ma przewagę”. Przerywa ją dla zawiazania boju z Albatrosem, który na odległości pięćdziesięciu metrów naścignął porucznika Deullina. Nazajutrz — 10 listopada — ma dwa samoloty na rozkładzie (19 i 20). Pierwszy, do którego dał piętnaście strzałów bliżej niż z dziesięciu metrów, spadł w płomieniach na południe od Nesles, drugi dwupłatowiec Albatros, 220 koni Mercedes, chroniony przez trzy jednoosobowce, roztrzaskał się w wąwozie Morcourt. Podwójne zwycięstwo odnosi również 22-go tegoż miesiąca i 23 stycznia 1917 (26 i 27).

H. Bordeaux.



U P I Ó R.

W marcu 1918 roku miałem sposobność zrzucić Szwaba, który zyskał na linjach ognia pewną sławę.

Musiał to być twardy człowiek. W dzień i w nocy przylatywał z bombami zapalającymi i różnego rodzaju pociskami, które miotał na nasze czaty i obozowiska.

Piechurzy z okolic Reims byli na niego wściekli; my także oczywiście, ponieważ niema nic bardziej denerwującego, jak te wieczne alarmy którymi nas trwożą.

Dziesięć razy, dwadzieścia razy, wieczorem czy rankiem latał ten Szwab ze stoicką pogardą śmierci prawie tuż nad ziemią ponad okopami i strzelał z zadziwiającą zręcznością do czujek i wartowników stojących na posterunkach.

Napróżno najlepsi strzelcy brali go na cel; wojna znużyła żołnierzy, którzy niechętnie widzieli tę nową plagę, zmuszającą ich do zagrzebywania się w schronach.

Wyczerpawszy swą amunicję, bandyta zniknął.

Żołnierze przewalili go „upioorem” i rzeczywiście zasługiwał na to przezwisko.

Nadaremnie kilkakrotnie wylatywaliśmy za nim w pościg i wracaliśmy, nie widząc go. Stawało się to wkońcu rozpaczliwe!

Wreszcie pewnego wieczoru, kiedy wracałem na lotnisko, zobaczyłem woddali wybuchy: był to mój Szwab! Rozpoznałem jego sylwetę na tle geometrycznego zarysu fortu Brimont i skierowałem się ku niemu.

Najpierw Szwab według swej zwykłej taktyki chciał się ulotnić, ponieważ było to niemożliwe, więc przyjął bój.

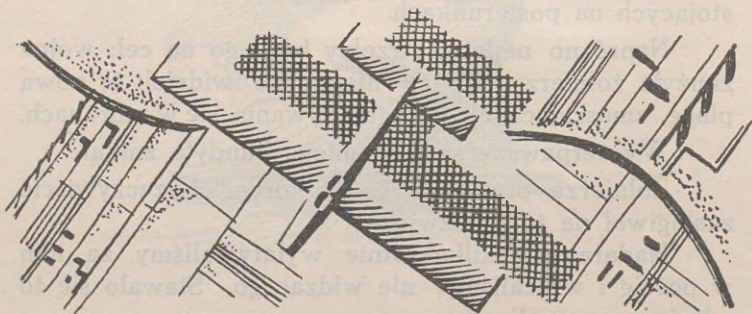
Piechurzy natychmiast zrozumieli, że „upiór” jest zaskoczony. Słyszałem później opowiadanie, z jakim to niepokojem śledzono szybkie etapy naszej walki i kiedy po kilku starciach powietrznych zleciał w płomieniach w fosy Brimontu, wówczas ogromny krzyk radości powitał moje zwycięstwo.

Szwab bronił się odważnie i dopiero przy trzecim starciu, kiedy zupełnie obrócił się wokół mnie w loopingu, zbilem go wznosząc się „świecą”. Osiągnięty wynik był olbrzymi w stosunku do ryzyka, któremu podlegałem.

Nikt po nim nie stosował już tej metody z podobną wytrwałością i natarczywością.

Następnego dnia odczuliśmy, że coś się na naszym odcinku zmieniło. Wszyscy doznali wrażenia ulgi...

Renè Fonck, kapitan pilot



„LE VOILA LE FOUDROYANT”¹⁾

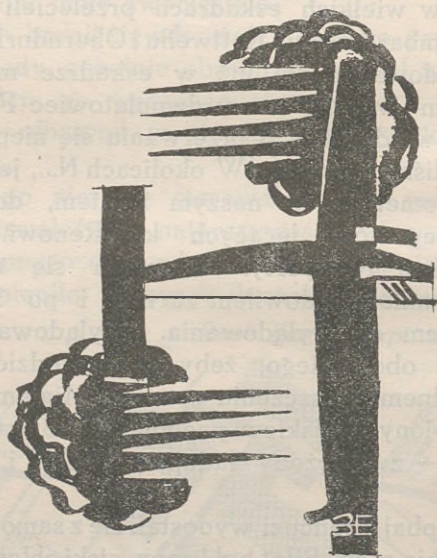
10 września 1917 roku po raz pierwszy Anglicy i Francuzi w wielkich eskadrach przelecieli na nasze tyły dla zbombardowania Rottweilu i Oberndorfu. W tym czasie znajdowałem się już w eskadrze myśliwskiej i otrzymałem właśnie nowy dwupłatowiec Fokker. Po otrzymaniu wiadomości o przerwaniu się nieprzyjaciela wystartowaliśmy wszyscy. W okolicach N., jakieś dwadzieścia kilometrów za naszym frontem, dostrzegłem siedem Breguetów lecących ku Renowi. Ochraniały je dwa Nieuporty. Rzuciłem się na samolot przodownika, usadowiłem za nim i po 350 strzałach zmusiłem do wylądowania. Wylądował gładko, a ja zaraz obok niego, żeby przeszkodzić załodze w ewentualnem zniszczeniu aparatu. Miałem przytem przedziurawiony pociskiem pneumatyk. Był to śmieszny widok — zwyciężony lądujący gładko i utykający zwycięzca.

Kiedy obaj Francuzi wydostali się z samolotu, uściśnaliśmy sobie ręce. Pilot był krępy, niski chłopiec, w cywilu urzędnik policyjny z Nancy. Opowiadał mi, że

¹⁾ Oto ten który zabija.

był właściwie pilotem odbiorczym przy jednej z fabryk i ten lot wykonał sobie ot tak, dla żartu. Obserwator dostał postrzał w ramię i mówił niewiele. Jak stwierdziłem z zadowoleniem, zestrzelony dwupłatowiec Bregeuta, dostał osiemdziesiąt moich pocisków. Miał na pokładzie trzydzieści bomb a na przodzie gondoli dumny napis: „Le voila le foudroyant”.

Udet, porucznik



S Z W A B Y I W A L I Z Y.

15 lipca 1918 r.

15 lipca otrzymaliśmy rozkaz jak najprędszego udania się do Szampanji, gdzie zdawało się, że Szwabi zamierzali rozpocząć swój ostatni straszliwy atak po obu brzegach Marny.

Według wiadomości, które nas doszły, było tam zebrane całe lotnictwo niemieckie. Należało więc bądź co bądź znaleźć się w tem miejscu.

Nasze nowe lotnisko znajdowało się w Trecon, obok małego miasteczka Vertus.

Nie zajmując się towarzyszami, wyleciałem o godzinie 10. Mój ordynans Grue jak zwykle włożył do przedziału dwie walizy, przewidziane w razie zmiany lotniska.

O godzinie 11 min. 30 wylądowałem w Paryżu, gdzie załatwiłem kilka sprawunków i zjadłem śniadanie z przyjaciółmi. O godzinie 16 przy wspaniałej pogodzie, ułożywszy sprawunki w kącie przedziału, poleciałem do Szampanji.

Lecąc podziwiałem krajobraz i myślałem, że być

może za kilka godzin rozpęta się tu olbrzymia bitwa, jakiej świat cywilizowany nie widział.

Leciałem bardzo uważnie, w obawie żeby walizki i paczki nie suwały się po przedziale i nie uszkodziły mi sterów.

Trzymając się Marny, dotarłem do Chateau Thierry i tu chciałem rzucić okiem na nasz nowy odcinek, żeby go poznać nazajutrz. Wielkie też było moje zdziwienie, kiedy w kierunku Dormans dostrzegłem w powietrzu dużą ilość Szwabów. Krążyli we wszelkich kierunkach i na wszelkich wysokościach. Z żalem pomyślałem, że bagaże przeszkadzają mi w akrobatyce, wobec czego muszę unikać boju; patrzyłem też na tych wszystkich Szwabów smutnymi oczami.

Wydało mi się jednak, że dwa piękne dwuosobowce lecące wzdłuż linii, a osłonięte przez sześć jednoosobowych Fokkerów sunących 500 metrów nad nami, czuły się zbyt pewnie „jakby u siebie”.

Patrzyłem kolejno to na Szwabów, to na moje bagaże — ułożyłem je naprawdę za luzno... Lecz Niemcy byli tak ponętym kąskiem...

Ciągle mając ich na oku, kombinowałem plan pozwalający mi na atak bez żadnej akrobatyki, a tylko z jednym małym skrętem po gwałtownym minięciu Szwabów.

Jednoosobowce czuwały z tyłu nad temi dwoma samolotami artyleryjskimi, biegnącymi równolegle do frontu. Zdecydowałem się zaatakować dwuosobowce z czoła. Proste przejście i... dowidzenia. Jeżeli jednoosobowce stracą tylko jedną sekundę na wahanie się, wówczas już mnie nie dostaną.

To było nęcące. Zatokczyłem duży krąg i leciałem z całą szybkością nawprost pierwszego dwuosobowca,

do którego strzeliłem ze 100 metrów. Nie zajmując się skutkami tego strzału, leciałem dalej jak bolid ku drugiemu, znajdującemu się z tyłu, i z 25 metrów rzuciłem mu w twarz serię pocisków.

Jednoosobowce zaczęły nurkować na mnie, czułem, że robi mi się gorąco... a to z powodu waliz.

Spoglądając na nie co sekunda, zrobiłem mały skręt i znurkowałem na pełnym gazie. Nic nie poruszyło się w przedziale — wszystko szło dobrze.

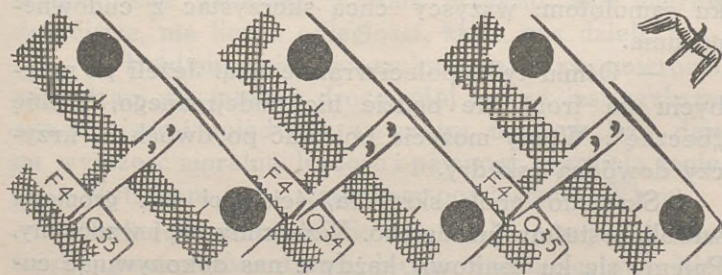
Szwaby byli ciągle poza mną, o 500 metrów w tyle, lecz nie zyskali ani jednego metra. Mknąłem w kierunku naszych linii.

Kiedy odwróciłem głowę, zobaczyłem nad Dormans dwa wielkie czarne dymy, które mi rzekły, że moje pociski doniosły i że oba moje dwuosobowce spadają w płomieniach.

Nie czyniąc żadnych sztuczek akrobatycznych, doleciałem spokojnie na nowe lotnisko, gdzie mój wierny Grue czekał na wylądowanie.

Rozpakowując paczki i walizy, nie przypuszczał nawet, w jakiej uroczystości towarzyszyły mi one.

René Fonck, kapitan pilot.



BIADA ZWYCIĘŻONYM.

Popołudnie!

Na dworze słońce, powietrze błękitne, przejrzyste, nigdzie ani strzępa obłoku na widnokręgu.

W kasynie, gdzie siedzimy, nikt ani jednym słowem nie przerywa szczęką noży i widelców i zajadłego żucia zębami dwunastu ludzi, którzy, pracując na świeżem powietrzu, mają dobry apetyt. Nagle otwierają się drzwi, ukazuje się dowódca, wstajemy.

„Lećcie natychmiast na front, pusto tam. Wolałbym, żeby was jak najmniej pozostało na lotnisku.

Piloci gimnastycznym krokiem dążą przez pole ku samolotom: wszyscy chcą skorzystać z cudownego dnia.

— Ośmiu tylko polecą wraz ze mną. Jeżeli po przybyciu na front nie będzie nic podejrzanego, zrobię „beczkę”. Wtedy możecie polować po dwóch — krzyczy dowódca eskadry.

Skrzydło obok skrzydła, ściśnięci jak gromada wróbli, jesteśmy już daleko. Wznosimy się i wznosimy. Pniemy się ku zenitowi, każdy z nas dokonywując cudów zręczności, pragnie prześcignąć swego towarzy-

sza. Ledwie mieliśmy czas westchnąć a już osiągnęliśmy 3000 metrów i Chemin des Dames między Laffaux a Craonne, gdzie czuwa tyle tysięcy ludzi, niewidocznych jednak w tej nagiej pustyni. Przejrzyste, jak rzadko, powietrze, pozwala śledzić bieg słynnych rzek. Oto Oisa na południu a u naszych stóp Aisne, której źródła rodzą się poza zasłoną Ardenów i łączą się obok posępnego sześcioboku lasów Compiègne. Oto wtyle Marna, od Chalons aż do Meaux, ze swemi leniwemi meandrami błyszczącemi w słońcu.

Białe strzępy dymków szrapneli 75 na naszej wysokości na lewo przerwały tę kontemplację. Wnet dołączyły się czarne dymy niemieckie: artylerje przeciwników sygnalizują jednym lotnikom o drugich. Ale co to są te dwa czarne punkty na przodzie? — Wyglądają podejrzanie. Trzeci maleńki daleko niżej i dalej, skrycie prześlizguje się przez nasze linie. Wydaje się być niewiekszy od muchy, lecz jego dziwny wygląd przyciąga moją uwagę. Bezwątpienia, jest to Szwab, który zmierza do balonu na uwięzi na brzegu rzeki Aisne, poza Laffaux, a jego dwaj towarzysze, przeznaczeni do osłonięcia, uciekają teraz ścigani przez nasz klucz.

Czy też będę miał czas przeszkodzić mu, zanim wypełni swe zadanie? — Mam przeszło 3000 metrów do zejścia, nie licząc odległości, która nas dzieli.

W każdym razie nie umknie mi przy powrocie, zagradzam mu fatalnie drogę. Mój aparat jest szybszy, zwrotniejszy i pojedynek wewnątrz naszych linii daje mi wyższość moralną. Radość i pewność ogarniają mnie.

Wyłączam gaz.... zamykam powietrze.... Wlum!

Nurkuję twarzą ku Soissons. Nieprzyjaciół bez troski, pewny powodzenia, leci ku swemu celowi. Nieborak! Nie zdaje sobie sprawy, że jego obrońcy uciekli,

ani też nie widzi sygnałów swej artylerji przeciwlotniczej, zwiastującej nasze przybycie.

„Kielbaśnicy” dostrzegli go i spieszą się ze ściągnięciem balonu na ziemię. Ale co to? Dwie lekkie i wdzięczne parasolki otwierają się obok balonu: to obserwatorzy skaczą ze spadochronami. Niemożliwa jest rzeczą lecieć prędzej, mój samolot mknie prostopadłe głową wdół. Tymczasem Niemiec okrąża „kielbasę” dla łatwiejszego zaatakowania jej z boku. — Zapóźno przybywam, zapóźno! — Wytrysk płomienisty rysuje powietrze błękitnymi smugami, mastodont zapala się, zwycięzca zawraca do siebie. Obecnie na mnie kolej. Zataczam w powietrzu łuk, tym razem twarzą ku Laon.

Teraz nieprzyjaciół jest o kilkadziesiąt metrów pod mną, a jest tak starannie zamaskowany, że na tym poprzewracanym terenie, przy najmniejszej nieuwadze zgubię go z oczu. Widząc jego spiczaste skrzydła, możnaby przysiąc, że to rudawy jastrząb, lecący nad podorywką. W pobliżu mnie wybuchnął wielki czarny dym pocisku, który mu sygnalizuje niebezpieczeństwo. Naprawdę ci artylerzyści dobrze czuwają. Czy też mnie dostrzegli? Pomknął szybciej. Nie lecę już, a spadam sto metrów na sekundę. Jakiś bolid zjawił się na lewo: to mój dowódca eskadry znurkował razem ze mną i strzelił do nieprzyjaciela. Spojrzałem na manometr: temperatura i ciśnienie dobre. Dodaję gazu, silnik drgnął, następnie zatrzęszczał całą swą mocą. Mój ptak skoczył; znalazłem się o jakich trzydzieści metrów, być może na ogonie nieprzyjaciela.

Tak, tak, tak... Jakiż wesoły jest takt mego karabina maszynowego i jak miły jest jego rytm!. Na tak małej odległości niepodobna użyć celownika. Trzymam rękę na dźwigienkach, gotów do gwałtownego

wyłączenia silnika w razie, gdy pod wpływem bólu i rany mój przeciwnik przez jakiś fałszywy manewr zagroziłby mi drogę. Poprawiam swoje strzały zapomocą świecących pocisków, które mam w ładowniku. Podobne do spadających gwiazd, przez chwilę dostrzegalnych, zagłębiają się one w plecy samolotu niemieckiego i gasną.

Tak, tak, tak... Teraz moja kolej prowadzić taniec. Szwab próbuje zakręcić. Naśladuję go, nic więcej! To przeklęte maskowanie czyni go prawie niewidzialnym. Jakies sto metrów przede mną nurkuje, żeby zwiększyć szybkość i ukryć się nad ziemią. Znów jestem za nim, zaledwie dałem mu czas na kilka zygzaków, oczy wyłażą mi na wierzch z oczekiwania, pędzę jego śladem na podobieństwo charta, który z otwartą paszczą czyha na ściganą zdobycz. W pobliżu mknie mój towarzysz, gotów do podania ręki.

Tak, tak, tak...! Wróg podniósł rękę w powietrze i ruchem pełnym trwogi, jakby żebrząc łaski, prosi wstrzymać ogień. Wstrzymać ogień?... Niel

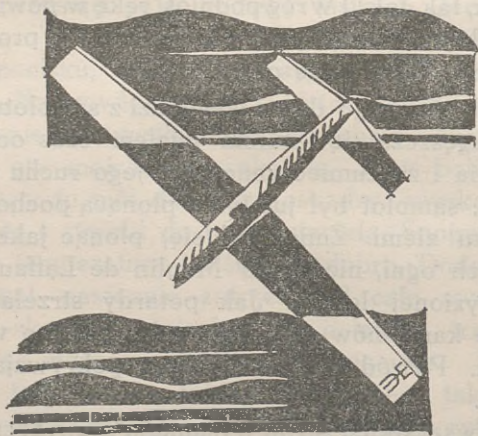
Kłęb czarnego dymu wychodzi z samolotu nieprzyjaciela, zgęszcza się i zanim miałem czas ochłonąć ze zdziwienia i zrozumieć znaczenie jego ruchu zdania się na łaskę, samolot był już tylko płonąca pochodnią, spadająca ku ziemi. Zmiażdżył się, płonąc jakby pośród sztucznych ogni, niedaleko Moulin de Laffaux, na ziemi pogryzionej lejami. Jak petardy strzelają naboje obu jego karabinów maszynowych i kolejno wybuchają zbiorniki. Pośród żaru łśni oliwa pokrywająca silnik i kadłub.

Ze wszystkich stron wyskakują niewidoczni przedtem żołnierze. Machają czapkami i klaszczą. Niemiec i jego samolot jest teraz tylko czarnym stosem, z któ-

rego wali dym. Mój silnik warczy entuzjastycznie. W chwilę później mój dowódca i ja dołączyliśmy do eskadry na wysokości 3000 metrów. Polujemy dalej.

Wieczorem pojechaliśmy samochodem przez skopane granatami pole obejrzeć szczątki nieprzyjacielskiego samolotu. Piechurzy, świadkowie boju, zgłoszali nam serdeczne przyjęcie. O zmroku straszliwy smutek oblókł poryty rowami i pociskami płaskowyż Moulin de Laffaux. Wzdłuż Chemin des Dames drzewa podziurawione pociskami stoją nagie, poskręcane w bólesci i wyciągają w pomroce swe obnażone ramiona, jakby biorąc gwiazdy za świadków, jakby sama znieważona przyroda wołała głosem przeraźliwym: „Zemsty! Więcej zemsty!”

*R. de la Fregeolière,
kapitan pilot.*



POLOWANIA GUYNEMERA.

Niema żadnego udziału życziwego losu w karierze Guynemera: wszystko jest tam wolą, pościgiem, wysiłkiem, zaciekłością¹⁾.

W niedzielę 5 grudnia 1915 roku, zataczając duży krąg w rejonie Compiègne, zobaczył dwa samoloty niemieckie powyżej 3000 metrów ponad Channy. Kiedy wyżej lecący znalazł się poza Bailly, Guynemer doskoczył do niego i z pięćdziesięciu metrów dał piętnaście strzałów z karabina maszynowego, następnie trzydzieści z odleg-

¹⁾ Oto, jak go charakteryzuje jeden z kolegów: „Guynemer jak i inni wielcy piloci, będący z nim wówczas w dywizjonie Bocianów, nie wysiadawali w barze, żaden z nich nie wziął do ust kropli alkoholu.

„Guynemer znał swoją wartość, nie dawał jednak tego nikomu odczuć, lecz czasami ruch, czy słowo młodzieńcze zdradzało go niezręcznie. Nigdy nie widziano, żeby dla własnej przyjemności wykonywał akrobacje. Usiłował stać się jaknajlepszym pilotem, ponieważ jest rzeczą godną uwagi, że w początkach swoich sukcesów latał nieszczerze. Jego odporność na zmęczenie była zdumiewająca. Nigdy się nie skarżył na jakieś braki fizyczne, chociaż z racji żółtej cery i płonących oczu miano go za gruzlika. Najbardziej emocjonujące perypetje bojów powietrznych nie wytrącały go z równowagi moralnej i fizycznej”.

łości dwudziestu metrów. Niemiec spadł w korkociąg na północ od Bailly naprzeciw Bois Carré. Jerzy Guynemer jest pewny, że zbił przeciwnika. Ponieważ pozostał jeszcze jeden, więc zakręca, żeby go ścigać. Lecz Niemiec już uciekł. Zwycięzca chce zobaczyć, gdzie spadł pierwszy, ale nie może go odnaleźć. Czyż ma stracić jednego Niemca? To za wiele! Świetna myśl przychodzi do głowy temu dzieciakowi. Ląduje w polu blisko Compiègne. Jest niedziela i południe. Za chwilę jego rodzice powinni wychodzić z kościoła. Czatuje na nich i, dostrzegłszy ojca, rzuca się ku niemu.

— Tato, zgubiłem Szwaba.

— Zgubiłeś Szwaba?

— Tak, samolot który zestrzeliłem. Muszę wrócić do eskadry, lecz nie chcę go stracić.

— Cóż ja mogę ci poradzić?

— Ależ poszukaj go, znajdziesz napewno. Powinien być przy Bailly, naprzeciw Bois Carré.

I uciekł, pozostawiając ojcu troskę odnalezienia samolotu tak, jak się odszukuje zgubioną w lucernie kuropatkę. Władze wojskowe odnalazły ciało pilota na skraju lasu Bois Carré, gdzie go pochowano.

Ten samolot uznano oficjalnie, lecz w kilka dni później z powodu braku materiału dowodowego kontrola zaczęła wzbraniać się przed ostatecznym uznaniem. Ach! i przepis nie chce mu przyznać tej zwierzyny? Guynemer czerwieniąc się, oświadcza: „Ja nie daruję, muszę mieć innego”. Zawsze chce mieć innego. I ma go. Ma go bez przerwy. Oto suche notatki z dziennika lotów.

„Rozpoznanie linii strategicznej Roye — Nesle. Zniżając się, dostrzegłem wysoko i daleko za linią niemiecką samolot. W chwili, kiedy przekroczył oko-

py w Beuvraigne, odciąłem mu odwrót i rzuciłem się za nim w pościg. W pięć minut nagnałem go. Po wystrzeleniu czterdziestu siedmiu naboju z karabina maszynowego Lewisa z odległości dwudziestu metrów samolot nieprzyjacielski, prawdopodobnie L. V. G. 165 HP, znurkował i zaczął się palić. Później wywróciwszy się spadł do góry kołami w Beuvraigne, zaniesiony tam zachodnim wiatrem. Pasażer wyleciał w Bus, pilot spadł w Tilloloy"...

Kiedy zwycięzca wylądował w Beuvraigne obok swej ofiary, artylerzyści baterji 95 mm (47 baterja 31 pułku artylerji polowej) umieszczonej w pobliżu, którzy tłoczyli się wokół szkieletu samolotu nieprzyjacielskiego, pośpieszyli ku Guynemerowi i otoczyli go wokoło. Dowódca baterji, kapitan Allain Launay zarządził zbiórkę i oddał honory małemu sierżantowi a następnie rozkazał: „Teraz postrzelamy na cześć sierżanta Guynemera”. Pociski zniszczyły mały domek, gdzie chowali się Niemcy. Już po pierwszym strzale widać było, jak uciekali. Podczas tego strzelania kapitan Allain Launay cierpliwie odpruwał galon z kepi i, wręczając go Guynemerowi, rzekł:

„Niech mi pan przyrzeknie, że będzie pan go nosić, kiedy zostanie kapitanem”.

Tego samolotu Guynemerowi nie zaprzeczono i nawet była mowa o mianowaniu „smarkacza” kawalerem Legji Honorowej. Kiedy proponowano awansować go na sierżanta, sprzeciwiano się temu z powodu zbyt młodego wieku. „Jednak dla korygowania ogniem — zauważył ze złością — nie jestem za młody”. Tym razem podniesiono inny zarzut.

— Jeżeli otrzyma krzyż za to zwycięstwo, to cóż mu się da za następne?

Dumny, mały Roland parskał gniewem i pinił się. Nie dostrzegał, że już nikt nie wątpi w jego przeznaczenie. I dostał też ten krzyż wkrótce.

W sześć dni później, 14 grudnia wraz ze swym towarzyszem, spokojnym i ciężkim Bucquetem, zaatakował dwa Fokkery, jeden z nich zbił, podczas gdy drugi uszkodził mu samolot. W liście do ojca opisuje bój w sposób prosty, bez jednego słowa przesady. „Walka z dwoma Fokkerami. Pierwszy, osaczony, mając zabitego pasażera, znurkował wprost na mnie, nie widząc tego. Rezultat: trzydzieści pięć naboí prawie, że nos w nos i... klapa! Upadek widziały cztery samoloty (trzy i jeden to cztery i to wreszcie da mi krzyż). Następnie bój z drugim Fokkerem, jednoosobowcem strzelającym przez śmigło, równie szybkim i zwrotnym jak mój. Zbliżyliśmy się na dziewięć metrów, wziąłem go ztyłu. Dałem dwadzieścia jeden strzałów w dziesięć sekund. W pewnym momencie naskoczyłem na przeciwnika, jego głowa przeszła pięćdziesiąt centymetrów poniżej moich kół. Nastraszone, oddalił się. Wróciłem z podziurawionem kolanem wlotowem i zerwaną dźwignią zaworową. Otrząski narobiły dużo dziur w mojej kurtce, dwa ugrzęzły w śmigle. Poza tem jeszcze trzy pociski przebiły koła, kadłub i ster”.

Wszystkie te opowiadania myśliwskie Guynemera, krótkie i twarde, oddychają dziką radością, dumą triumfu. Widok płonącego samolotu, spadającego nieprzyjaciela, radują jego serce. Nawet szczątki nieprzyjaciela są mu drogie. Wręczają mu naramienniki i orderzy przeciwnika, zrzuconego w Tilloloy. Serce Achillesa nad trupem Hektora nie mogła rozpierać większa duma. Te boje w przestrzeniach powyżej

dziewięciu tysięcy stóp nad ziemią, gdzie obaj nieprzyjaciele są osamotnieni w swym pojedynku śmiertelnym, zaledwie widocznym z ziemi, gdzie każda sekunda, każda kula zbłąkana mogą spowodować klęskę — i jaką klęskę! — spadek w płomieniach w przepaść; — gdzie się niekiedy biją tak blisko, w krótkich i zmiennych starciach, że samoloty uderzają niemal o siebie, jak tarcze, i skąd się opada w otrzaskach jak pióra drapieżnego ptaka walczącego pierś o pierś, te boje wymagające jednocześnie manewru sterów i karabina maszynowego, gdzie szybkość jest bronią, jakże nie miały one przekształcić tych młodzieńców, tych dzieci w półbogów. Herkules, Achilles, Roland, Cyd, gdzie jak nie w mitologii znaleźć wreszcie porównaniu dla szalonego Guynemera?

W dzień swej dojrzałości 24 marca 1915 roku, wcześniej niż jego przodek za Cesarstwa otrzymuje Guynemer krzyż Legji Honorowej z następującą wzmianką. „Pilot wielkiej wartości, wzór obowiązkowości i odwagi. Podczas sześciu miesięcy wykonał dwa zadania specjalne, wymagające ducha poświęcenia oraz stoczył trzynaście bojów powietrznych, z których dwa skończyły się pożarem i upadkiem samolotów nieprzyjacielskich”.

Pochwała była spóźniona. Opierała się ona na raporcie z 8 grudnia. Należało do niej dodać jeszcze dwa zwycięstwa.

3 i 5 lutego nowe boje ciągle w okolicy Roye i Chaullnes. 3 lutego, podczas jednego lotu, ma trzy spotkania. „Atakowałem o godzinie 11 min. 10 samolot L. V. G. który odpowiada z karabina maszynowego. Dałem czterdzieści siedem strzałów z odległości stu metrów: samolot nieprzyjacielski dymiąc znurkował w spirali, ścigany aż do 1300 metrów. Spadł o trzy

kilometry od linii. Straciłem go z oczu. O godzinie 11 min. 50 atakowałem samolot L.V.G. który niezwłocznie zaszył się w chmury i zniknął. Wylądowałem w Amiens."

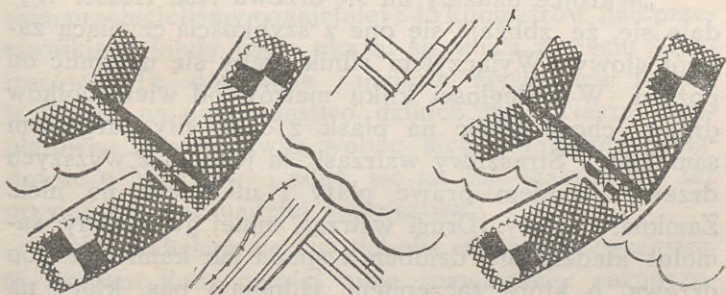
Guynemer oczyszcza niebo ze Szwabów: dwie ucieczki i jeden samolot zrzucony — to piękny rozkład. Guynemer zawsze atakuje. Swojami przenikliwymi oczami wyrywa z tajemnic przestrzeni sylwetę wroga i lecąc wyżej niż on, usiłuje go zaskoczyć. 5 lutego przed Frise odcina drogą powracającemu do domu L. V. G. Naskakuje na wroga z góry i z przodu, zakręca, umieszcza się nad nim i piorunuje go. Szwab zlatuje w płomieniach między Assevillers i Herbecourt: jest jednym z tych, którzy są zaszczytzeni wzmianką w komunikacie oficjalnym. Guynemer wraca z samolotem i odzieżą podziurawioną pociskami. Wzniesła pożary i czyni rzeź w powietrzu. I jest to jeszcze nic, dopiero dzieciństwo paladyna, który się ćwiczy. Wkrótce zobaczymy, czym się stanie, kiedy posiadać całe swe mistrzostwo.

Eskadra Bocianów odlatuje w kierunku Verdun. W drodze Guynemer zrzuca ósmy samolot nieprzyjacielski, który spada pionowo w płomieniach. To dobra wróżba.

Zaledwie przybywszy na miejsce, 13 marca, oczyma zdobywcy bada pole bitwy. Tu nieprzyjaciół uważa się jeszcze za pana i ośmiela się przylatywać ponad nasze okopy. Ponad Revigny Guynemer ściga klucz z pięciu nieprzyjaciół, wypędza z Argonne samolot nieprzyjacielski i powracając spotyka się oko w oko z dwoma innymi. Rzuca się na pierwszego i strzela do niego z odległości dziesięciu metrów. Przeciwnik od-

powiada. W samolot Guynemera trafia serja pocisków dziurawiąc kadłub i ster. Otrząski aluminium i blachy uderzają w twarz lotnika; jeden w szczękę, skąd go już nigdy nie da się wyciągnąć, drugi w prawy policzek, trzeci w lewą powiekę, na szczęście cudem oko pozostaje nietknięte; inne drobniejsze pryskają wszędzie raniąc, drapiąc, wszczepiając się w ciało. Poza tem ma dwie kule w prawem ramieniu. Oślepia go płynąca krew. Nie tracąc zimnej krwi, ostro nurkuje wdół, jednocześnie rozpoczyna do niego strzelać drugi samolot, a trzeci, przybyły na odsiecz, rzuca się również za nim i strzela z góry w dół. Manewrując Guynemer umknął przed niemi i prawie martwy ląduje w Brocourt. 14 jest ewakuowany do Paryża i ze śmiercią w oczach zezwala swym drogim towarzyszom stoczyć już bez niego w powietrzu bitwę verduńską...

H. Bordeaux.



UPADEK.

Porucznik F. z eskadry Smoków natknął się na wysokości 3000 metrów na samolot towarzysza i spadł na las. Niemało był zdziwiony, gdy stwierdził że jest cały. Podczas pięciu czy sześciu minut spadania nie zaprzestawał usiłowań manewrowania. Porucznik F. tak opowiada o tym ciekawym wypadku.

„Wkrótce ukazały mi się drzewa lasu Hesse. Wydało się, że zbliżają się one z szybkością czyniącą zawrót głowy. Wyłączyłem silnik, żeby się uchronić od pożaru. W odległości kilku metrów od wierzchołków drzew, chcąc spaść na płask, z całej siły targnąłem samolotem. Straszliwy wstrząs! Na jednym z wyższych drzew zламаłem prawe płaty i utknąłem na nich. Zamknąłem oczy. Drugi wstrząs, mniej gwałtowny: samolot kładzie się dziobem i spada jak kamień u stóp drzewa, o które zaczepiłem. Odpinam pas, który na szczęście wytrzymał i ześlizguję się na ziemię, zdziwiony, że nie czuję straszliwych boleści tylko mam ciężką głowę i krew z niej płynie. Stopniowo oddycham, kaszlę, poruszam rękami i nogami, ogłuszony stwierdzeniem, że wszystko mam w porządku....”

N....

MÓJ NAJTRUDNIEJSZY BÓJ.

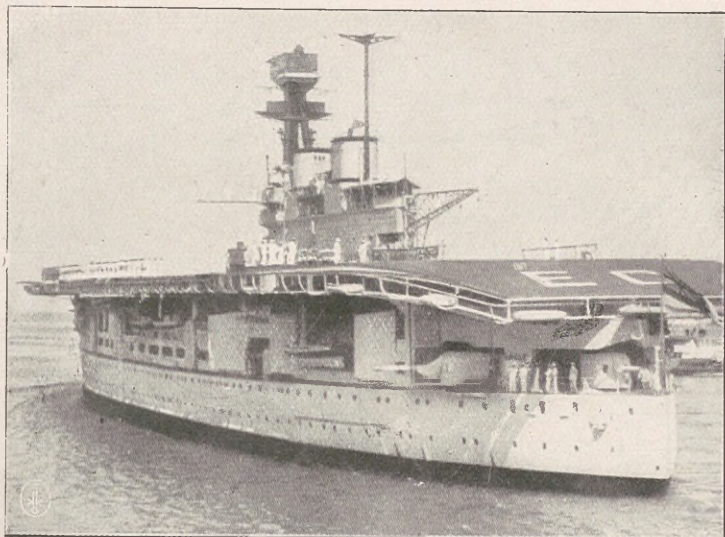
Jeden z najbardziej wstrząsających epizodów mojej kampanji zdarzył się 17 marca 1917 roku. Wyleciałem na rozpoznanie z porucznikiem Marcaggi. W pewnej odległości na drugim samolocie podążał za mną kolega, sierżant Raux. Przekroczywszy linie nieprzyjacielskie, przelecieliśmy co najmniej z 15 kilometrów nad przeciwnikiem, kiedy nagle ukazał się klucz z pięciu Albatrosów. Te doskonałe samoloty myśliwskie leciały trójkątem na podobieństwo dzikich gęsi. Nasze dwupłatowce były zabawką wobec nich. Mogliśmy wyłądować u Niemców i zdać się na ich łaskę, albo też przyjąć bój bez nadziei zwycięstwa.

Nie wahalem się i z głęboką radością zobaczyłem, że sierżant Raux przyjął moje rozwiązanie: rozpoczęliśmy walkę do ostatniego tchu. Niemcy rozwinęli się, usiłując ześrodkować na nas ogień. Marcaggi niezwłocznie zaczął strzelać z karabina maszynowego. Jeżeli widzieliście kiedy nad naszymi polami walczące na śmierć i życie drapieżne ptaki, to macie pojęcie o systemie walki, jaki przyjąłem. Obie strony używały

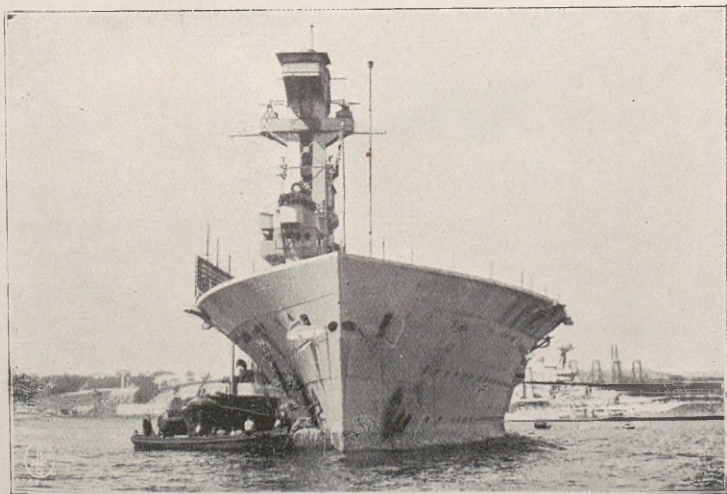
zapalających pocisków, więc za wszelką cenę należało uniknąć otrzymania choćby jednego z nich w życiowe części samolotu. Krążyłem, wirowałem bez przerwy, kładąc się to na jednym to na drugim skrzydle, wykonywując loopingi, a niekiedy lecąc głową w dół. Marcaggi z okiem na celowniku tworzył jakby jedno ciało ze swoją bronią. Ja sam, kiedy mi położenie dozwalało, dopomagałem mu jak mogłem ze swego karabina i tak odpowiadaliśmy na każdy cios przeciwnika. Była to ciężka praca! Warczenie silników splatało się z trzeszczeniem karabinów maszynowych. Dzięki mojej akrobatyce nie trafił w nas żaden pocisk, lecz nasi przeciwnicy zawzięli się. Nagle na samolocie sierżanta Raux dostrzegłem dym, zapowiedź pożaru. Wkrótce też jego samolot pozostawił za sobą długą smugę czarnego dymu, posępną czuprynę pożerającego go płomienia.

Nie odpowiadając więcej na strzały, leciał ku ziemi. Kiedy przelatywał obok mnie, zobaczyłem strzelca przewróconego w tył. Podczas, gdy samolot, otoczony napół płomieniami, tryskającymi z przebitego zbiornika, nurkował ku ziemi, trzy zajadłe Albatrosy, biegły za nim w dół, chcąc go tam dokończyć. „Łotry”, wydałem okrzyk wściekłości i znurkowałem z kolei, zrywając styczność z tymi, którzy do mnie się przyczepili. Trzech Szwabów pochylonych nad swoją ofiarą nie zważało na mnie. Od pierwszego strzału powiodło mi się zbić jednego z nich. Pozostali wyrzekli się wtedy pościgu, który zresztą bliskość naszych linii czyniła bardzo niebezpiecznym.

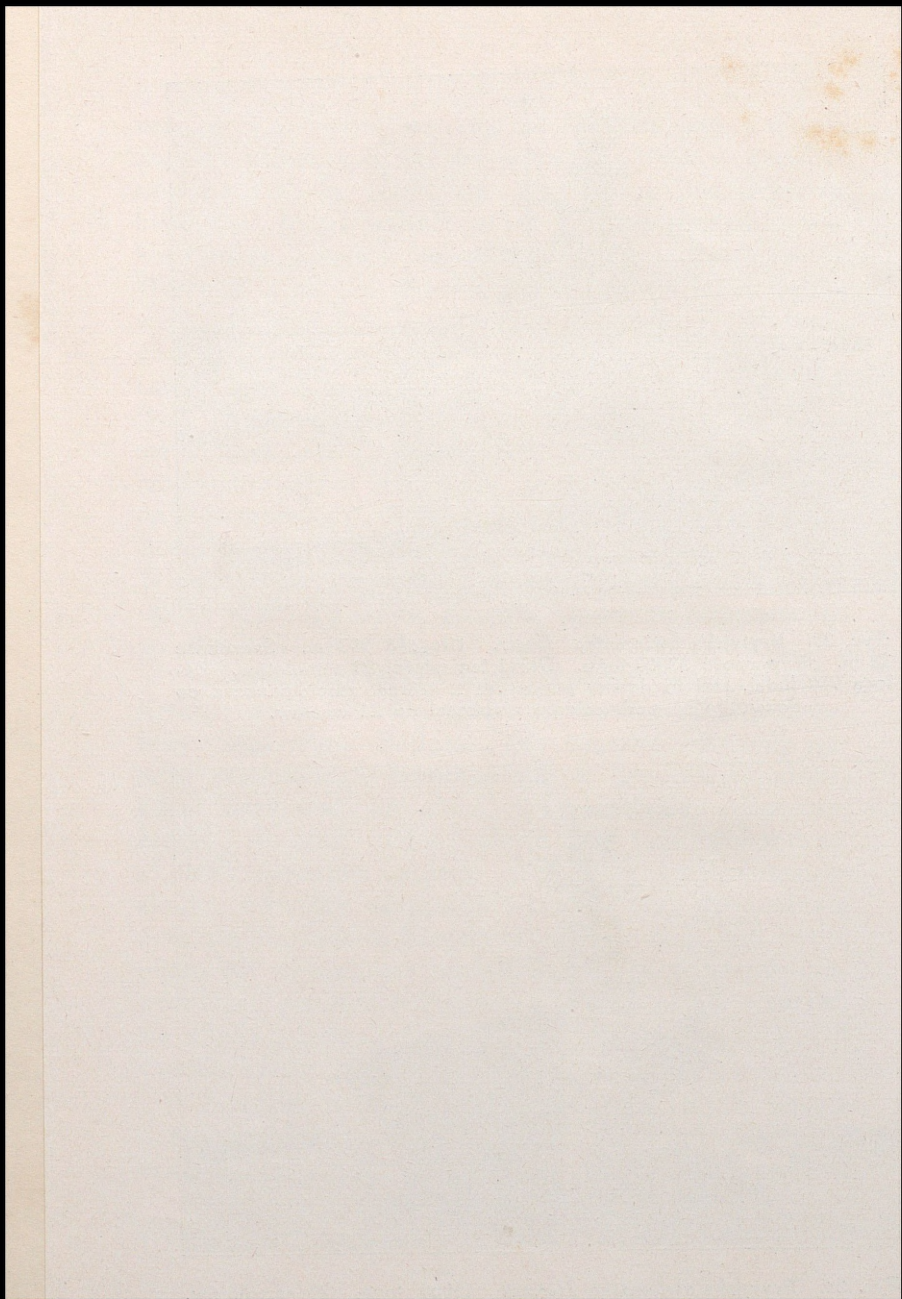
Sierżant Raux wylądował już w naszych linjach o pięćset metrów od pierwszych okopów. Miał straszliwie poparzoną twarz i ręce. Strzelec był zabity.



Ryc. 23. Brytyjska awiomatka *Eagle*. Długość 203 m. Szerokość 32 m. Wyporność 23000 tonn. Okręt ten mieści 80 samolotów. Załoga 750 ludzi. Jest to dawny pancernik, z którego zdjęto pancierz, co pozwoliło na podniesienie szybkości do 24 węzłów.

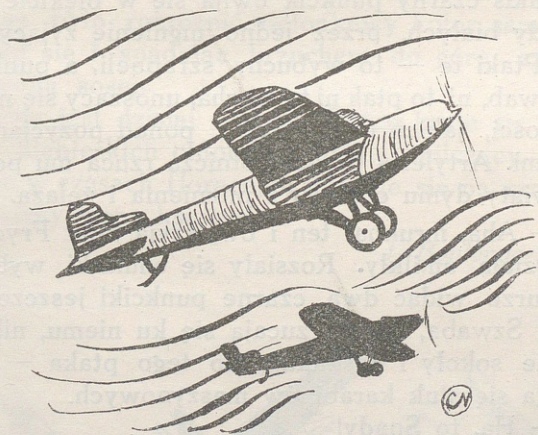


Ryc. 24. Brytyjska awiomatka *Hermes* 11000 tonn. 20 samolotów. Szybkość 25 węzłów.



Szczałki samolotu spłonęły do reszty w obecności nadbiegłych piechurów. Artylerja niemiecka uczyniła wtedy ludzki gest i pozwoliła wydobyć rozbitków.

René Fonck, kapitan pilot.



S P A D Y.

Jakiś czarny punkcik uwija się w błękicie pośród gromady białych, przez jedno mgnienie żyjących ptaków. Ptaki te — to wybuchy szrapneli, a punkcikiem jest Szwab, ni to ptak ni to mucha, unoszący się na dużej wysokości, jakich 6000 metrów ponad pozycjami francuskimi. Artylerja przeciwlotnicza rzuca mu pośpieszenie kwiaty dymu o sercu z płomienia i żelaza.

— Aha, mruknął ten i ów, szyją buty Frycowi.

Działa umilkły. Rozsiały się chmurki wybuchów. W lazurze widać dwa czarne punkciki jeszcze mniejsze od Szwaba, które rzucają się ku niemu, niby dwa lilipucie sokoły i doskakują do tego ptaka — muchy. Rozlega się stuk karabinów maszynowych.

— Ha, to Spady!

Teraz gromada owadów poczyną kąsać Niemca. Są tam nie dwa, lecz cztery, a nawet pięć Spadów, które szybsze od niego, krążą i obiegają go wokół.

Broni się Niemiec jak może i broni się dobrze, bo nagle jeden z naszych nurkuje pionowo jak ciężarek ołowiany, pozostawiając za sobą olbrzymią smugę dymu, którego zniekształcony pióropusz rzędzie powo-

li na niebie. Zuch jest ten Szwab! Pędzi, zawraca, kołuje pośród tych wściekłych much, oplatających go w niewidzialną sieć. Stara się dostać do swych linii, lecz rojowisko Spadów przeszkadza mu zawrócić.

Bez przerwy stukają karabiny maszynowe. Z lotniska mechanicy i piloci przyglądają się zacieklej walce.

Trwa to trzy a może i pięć minut, później widać, jak Szwab nurkuje prostopadle pośród Spadów, które rzucają się za nim na podobieństwo roju os.

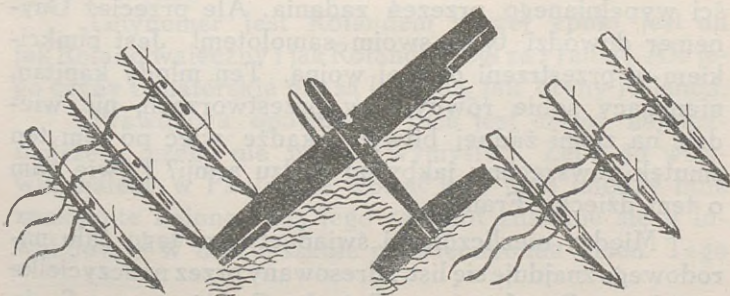
— Zleciał!

— Nie, przecież widzisz, że znurkował umyślnie.

Jednak Szwab dostał, bo na 800 metrach, kiedy już można było rozróżnić zielonkawy kolor samolotu, przewrócił się i, spadając brzuchem do góry, zniknął poza zasłoną sosen.

Piękny jest dzisiaj zachód. Słońce kryje się w różowych i niebieskich obłokach. Później milczący, przyjazny, jak w czasach Horacego, ukazuje się na szczycie czarnej sosny jasny księżyc.

J. Boulenger.



GUYNERMER NIE WRÓCIŁ.

Guynemer nie wrócił..

Wiadomość ta biegła z eskadry do eskadry, z lotnictwa do innych broni... z frontu na tyły. I powstał w całym kraju, w całej Francji wielki krzyk żałości, jakby ten jeden pomiędzy wszystkimi narażonymi na śmierć żołnierzami powinien pozostać nieśmiertelnym.

Historja niejednokrotnie daje nam przykłady powszechnej boleści tłumów, ale zazwyczaj jest to boleść żołnierzy opłakujących wodza. Dopiero z jego śmiercią wzrasta nagle zrozumienie wielkości i ważności wypełnianego przezeń zadania. Ale przecież Guynemer dowodzi tylko swoim samolotem! Jest punkciem w przestrzeni objętej wojną. Ten młody kapitan, niemający sobie równych w przestworzach, nie wiedzie na ziemi żadnej bitwy! Skądże więc po nim ten smutek powszechny, jakby po wodzu armji? Powie nam o tem dziecko Francji.

Miedzy niezliczonymi świadectwami tego żalu narodowego znajduje się list, adresowany przez nauczycielkę wiejską z Bouclans we Franche Comté, pannę S. do matki lotnika.

„Pani — pisze ona — otrzymałaś już wyrazy bolesnego współczucia od wielkiej Francji, Francji oficjalnej, ja zaś pozwalam sobie przesłać Ci pokłon naiwny i szczerzy młodej Francji, uczniów z Bouclans.

22 października (uprzedzając nakaz mojej władzy, który otrzymałam dzisiaj) spontanicznie poświęciliśmy jeden dzień wspomnieniu naszego bohatera Guynemera, sławnego syna Pani.

W załączeniu przesyłam Pani wypracowanie jednego z uczniów, wzięte pierwsze z brzegu, bo wszyscy oni ożywieni są tem samem uczuciem. Przekona się Pani z niego, że nieśmiertelna sława Twojego syna promieniuje aż do zacisznych wiosek, odczuje Pani, jak wielką cześć mają dzieci, nawet dzieci wiejskie, dla naszego największego Asa, — one nie zapomną o nim.

Może to świadectwo szczerego dziecięcego uczucia będzie ulgą w bólu Pani, przed którym schylam ze czczi czoło.

Nauczycielka z Bouclans
C. S.

A oto wypracowanie małego Pawła Bailly, mającego jedenaście lat i dziesięć miesięcy, o którym wspomina list.

„Guynemer jest Rolandem naszej epoki, jest on jak Roland waleczny i jak Roland poległ za Francję. Ale jego czyny bohaterskie nie są legendą, jak czyny Rolanda.

„Prawdziwa opowieść o nich jest czemś najpiękniejszym, czego nie można wymyśleć. Żeby go wsławić, należy w Panteonie wpisać jego imię między inne znakomite imiona. Już jego samolot znajduje się u Inwalidów.¹⁾ W naszej szkole poświęcono mu dzień. Tego

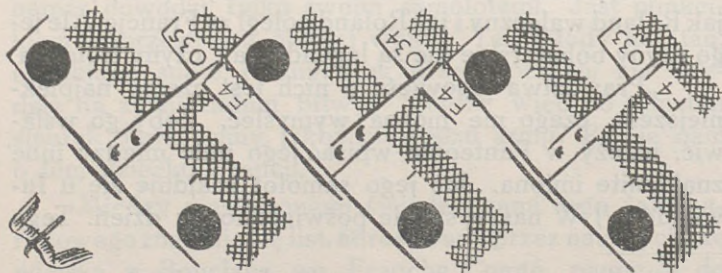
¹⁾ Mowa o muzeum wojskowem Inwalidów w Paryżu.

ranka, wszedłszy do szkoły, zobaczyliśmy na ścianie zawieszoną jego fotografię. Na lekcji obywatelstwa uczono się na pamięć ostatniego rozkazu pochwalnego, jaki otrzymał. Na lekcji kaligrafii pisano jego imię. Na lekcji stylistyki mówiono o nim. Wreszcie rysowano samolot. Niech nikt nie sądzi, że myślano o nim, kiedy umarł, o nie! już przedtem za każdym razem, kiedy zrzucił samolot nieprzyjacielski, byliśmy dumni i szczęśliwi. Kiedy dowiedzieliśmy się o jego śmierci, to żalowaliśmy go tak, jakby zginął ktoś z naszej rodziny.

„Roland był kiedyś wzorem rycerzy. Guynemer powinien teraz stać się przykładem dla Francuzów; będziemy usiłowali naśladować go i będziemy wspominać o nim, jak się wspomina o Rolandzie. Ja zwłaszcza, ja nie zapomnę go nigdy, będę go zawsze pamiętał, ponieważ umarł za Francję tak, jak mój drogi tatuś.”

Wszystkie rysy, zebrane przez tego małego Francuza dla scharakteryzowania Guynemera są prawdziwe i wystarczające. Guynemer jest naszym Rolandem. Jest ostatnim z błędnych rycerzy i pierwszym z rycerzy powietrza. Wystarczy opowiedzieć prawdziwie jego krótki żywot, a będzie on tematem dla legendy.

H. Bordeaux.



ŚMIERĆ I POGRZEB GUYNEMERA.

11-go września 1917 r. Guynemer wyleciał wraz z porucznikiem Bozon — Verduraz, atakował dwupłanowiec nieprzyjacielski poza linią bojową niemiecką i więcej nie wrócił.

Porucznik Bozon — Verduraz odniósł z tego lotu następujące wrażenie: — Guynemer po nieudaniem pierwszym natarciu znurkował, żeby przedłużyć bój i wyszukać stanowisko dla dogodnego strzału. Samolot nieprzyjacielski zstępował w korkociąg, zbliżając się do ziemi, od której mógł oczekiwać pomocy. Widząc nadciągających osiem jednoosobowców niemieckich, Bozon-Verduraz,¹⁾ żeby odciążyć Guynemera, postarał się ściągnąć je ku sobie. To się udało, Niemcy rzucili się w pościg na nim. Powoli eskadra nieprzyjacielska rozprężyła się i rozproszyła w przestrzeni. Wówczas porucznik z pośpiechem wraca na punkt wyjściowy, gdzie bezwątpienia oczekuje go dowódca. Szuka Guynemera — niema nikogo. Niebo jest puste. Czyżby Niemiec pozostał nietknięty? Niema nikogo! Bozon — Verduraz zszedł wdół, żeby zbadać niebo i ziemię zarazem, ale już go ogarnął i ścisnął mu serce śmiertelny niepokój. Na

¹⁾ Bozon-Verduraz, as, doszedł do liczby dziesięciu ustrzelonych samolotów nieprzyjacielskich.

ziemi nie znalazł żadnego śladu, który świadczyłby o upadku samolotu. Wzniósł się więc ponownie i opisywał wielkie kręgi w oczekiwaniu towarzysza, który powinien wrócić, który nie może nie wrócić, który zapewne, który napewno w pościgu zapędził się daleko... Lecz Guynemer wrócił! Trzeba, żeby powrócił! Jest rzeczą niemożliwą, żeby nie wrócił. Niemożliwą?... dlaczego? Ponieważ jest on wyższy ponad klęski dotyczące ogół, ponieważ jest niezwyciężony, nieśmiertelny. To nie podlega dyskusji. To jest wiarą eskadry Bocianów. W Guynemera nikt nie wątpi. Guynemer zabity!? Samo podobne przypuszczenie już jest bluźnierstwem!

Bozon — Verduraz czeka. Będzie czekał tyle, ile należy. Minęła godzina, nikt się nie zjawia. Zwiększa więc zataczane kręgi, rozgląda się dalej, nie tracąc z oczu punktu wyjściowego. Przeszukuje niebo. Guynemer jest człowiekiem. Ryzyko innych jest również ryzykiem dla niego. Wielu innych niestety już nie wróciło! Tak, wielu innych, lecz nie Guynemer.

Upłynęła druga godzina. Wierny towarzysz ciągle sam na miejscu spotkania. Jest sam na miejscu spotkania, a kończy się zapas benzyny. Jeszcze jeden krąg naprzód. Jeszcze jeden! Silnik nie chce dłużej pracować. Trzeba wrócić na lotnisko w Saint — Pol sur Mer. Trzeba wrócić samemu!

Bozon — Verduraz wylądował i oto pierwsze słowo, jakie pada z jego ust.

— Czy Guynemer jest?

— Nie, niema jeszcze.

Wie, doskonale, że nie wrócił. Guynemer nie wrócił!

Telefony rzucają pytanie. Fale telegrafu iskrowego niosą je dalej. Wolne samoloty wylatują na zwiady. Godziny płyną, zbliża się wieczór, jeden z tych pięk-

nych letnich wieczorów, kiedy to skraje horyzontu nabierają barw kwiatów; cienie kładą się już na ziemię, a o Guynemerze ciągle brak wiadomości. Eskadry sąsiednie: francuskie, belgijskie, angielskie, jego towarzysze broni spieszą z zapytaniem. Ostatnie z samolotów, które wyleciały, lądują. Nikt nie śmie pytać wracających.

Tymczasem należy zapewnić normalny tok służby i odbywa się ona, jakby lotnictwo nie było w żałobie. Wszyscy ci młodzieńcy, którzy codziennie bawią się ze śmiercią, nie okazują swej boleści. Lecz jest ona w nich twarda i nieubłagana.

Wieczorem przy obiedzie ciężki smutek osiadł na czołach pilotów — Bocianów. Miejsce nieobecnego jest próżne i nikt nie myśli je zająć. Ażeby przerwać odrętwienie, ktoś stawia hipotezę: — Guynemer przeszedł tyle upadków, przebrnął tyle niebezpieczeństw, czyż wczoraj nie miał wypadku z samolotem? Prawdopodobnie dostał się do niewoli.

Guynemer jeńcem?!

Pewnego dnia rzekł, śmiejąc się: — Szwaby nie dostaną mnie żywego.. — Straszny to był śmiech. Nikt nie wierzy, żeby Guynemer był jeńcem. A więc?...

W dzienniczku lotów na ostatniej rozpoczętej kartce podporucznik Bozon — Verduraz wpisuje swój meldunek.

„11 września 1917 roku — patrol. Kapitan Guynemer wyleciał o godzinie 8 min. 25 z podporucznikiem Bozon — Verduraz i zniknął w boju z dwupłatowcem ponad Poelcapelle w Belgji.“

Oto wszystko.

Przed Guynemerem zginął niejeden rycerz powietrzny, niejeden as. Jedni z nich spadli u nas, jak kapitan Lecour — Grandmaison, jak kapitan Auger; inni poza linią bojową nieprzyjacielską, jak sierżant Sauvage, jak podporucznik Dorme. Będzie ich trzynastu na liście, jeżeli tytuł „asa” przyznamy temu, co zbił przynajmniej pięciu nieprzyjaciół. Oto nazwiska i cyfry:

Kapitan Lecour Grandmaison — 5 samolotów zбитych; sierżant Hauss—5; podporucznik Delorme—5; podporucznik Pegoud—6; podporucznik Languedoc—7; kapitan Auger—7; kapitan Doumer—7; podporucznik Rochefort—7; sierżant Sauvage—8; kapitan Matton—9; adjutant Lenoir—11; podporucznik Dorme—23.

Czyż do tego trzeba będzie dodać:

— Kapitan Guynemer 53 samoloty zrzucone!

Nikt nie ośmieli się wpisać tego nazwiska. Nikt nie ma więcej nadziei i nikt nie ośmiela się rozpaczać.

— — — — —
„Nikt nie widział jego upadku. Nie znaleziono jego samolotu — ani ciała. Jakże to Guynemer uczynił? Którędy przeszedł? Na którym skrzydle ześlizgnął się w nieśmiertelność? Do jakiego punktu w zenicie wzbił się w górę? Niewiadomo. Niewiadomo nic. Jest to śmierć wniebowstępująca, prawdziwy wzlot. Być może kiedyś powiedzą: — Pewnego dnia as asów tak wysoko wzbił się podczas boju, że już nigdy stamtąd nie zeszedł na ziemię”!

— — — — —
Wiadomości otrzymane za pośrednictwem Czerwonego Krzyża wyjaśniły okoliczności towarzyszące śmierci Guynemera. Zestrzelono go z wysokości 700 metrów na północny — wschód od cmentarza Poelcapelle, na froncie Ypre'u! Udał się tam podoficer niemiecki z dwo-

ma żołnierzami. Jedno ze skrzydeł samolotu było złamane. Pilot, ugodzony pociskiem karabinowym w głowę, miał złamaną nogę i ramię. Oblicze jego pozostało nie-
tknięte, a osobistość stwierdzono, porównując z fotografją, którą miał w legitymacji. Pochowano go na cmentarzu Poelcapelle z honorami wojskowymi.

Ale te pozornie jasne i ściśle fakty pokrywa mrok tajemnicy. Niemcy opublikowali spis samolotów, zbitych po ich stronie, i niema tam numeru „Starego Karola”¹⁾. Jeżeli samolot miał złamane skrzydło, to łatwo można było go odczytać. Wreszcie 4 października Anglicy zajęli Poelcapelle. Nieprzyjaciel wykonał przeciwnatarcie, walczone tam zaciekle. 9 wieś była całkowicie w rękach naszych sprzymierzeńców.

Ani na cmentarzu cywilnym ani wojskowym, przeorany pociskami, nie dało się znaleźć najmniejszego śladu grobu.

Zniknięcie ciała, zniknięcie samolotu, zniweczenie śladów śmierci, wniebowstąpienie bohatera, którego ziemia nie przyjęła — oto co Niemcy musieli przyznać oficjalnie. 8 listopada Departament Spraw Zagranicznych w Berlinie zdecydował się odpowiedzieć na za-
pytanie ambasady hiszpańskiej następującą notą.

„Kapitan Guynemer padł po walce powietrznej 11 września, o godzinie 10 rano obok cmentarza sławy II na południe od Poelcapelle. Według orzeczenia lekarskiego śmierć nastąpiła wskutek postrzału w głowę. Palec wskazujący lewej ręki odstrzelony. Zwłok nie dało się uchronić ani pogrzebać, ponieważ od 10-go września okolica ta znajdowała się pod intensywnym ogniem artylerji brytyjskiej i dotarcie tam w ciągu dni

¹⁾ Tak nazwano samolot Guynemera.

następnych było niemożliwe. Pociski armatnie przeorały pole i 12 września lotnicy niemieccy nie mogli odnaleźć żadnego śladu zwłok ani samolotu. Nowe poszukiwania, wszczęte wskutek zapytania ambasady hiszpańskiej w październiku, nie doprowadziły do żadnego rezultatu. Miejsce upadku znajduje się od początku miesiąca w pierwszej linii bojowej brytyjskiej.

„Lotnicy niemieccy żałują, że nie mogli oddać honorów walecznemu przeciwnikowi. Należy zauważyć, że poszukiwania przedstawiały wielkie trudności wobec ciągłych ataków nieprzyjacielskich na Poelcapelle, oraz w braku świadków naocznych, którzy polegli bądź zostali ranni albo przeniesieni gdzie indziej. Oddziały, stale zaangażowane w zaciekłych bojach, nie mogły wcześniej dostarczyć żądanych informacji”.

Węc niema już więcej mowy o pogrzebie i honorach wojskowych! Guynemer od swych nieprzyjaciół nie przyjął nic, nawet krzyża. Bitwa, którą tylekroć toczył w powietrzu, trwała nadal wokół jego ziemskiego zezwłoku. Na odległość nawet nasze armaty nie dozwoliły Niemcom go dotknąć. Nikt nie może powiedzieć, gdzie jest. Nikt nie podniósł na niego ręki! Nie odpoczywa w spokoju! Ten, kto był samym ruchem i życiem, nie położył się spokojnie do grobu.

Na wniosek deputowanego kapitana Lasies parlament na posiedzeniu 19 października zdecydował, że nazwisko kapitana Guynemera będzie wyrzeźbione na murach Panteonu. Listy porucznika Raymonda, dowódcy eskadry Bocianów w zastępstwie ранnego Heurtaux i majora Brocarda, dawnego dowódcy dywizjonu myśliwskiego, jeden prosty, drugi wymowny, wzruszający,

przyjęto oklaskami. Adresowane do kapitana Lasies, dla poparcia go w zamierzonym projekcie, rozpowszechnione zostały w tysiącach egzemplarzy.

Oto one.

— „Panie kapitanie!

Mając zaszczyt zastępować kapitana Hertaux, dowódcę eskadry N 3, zatrzymanego w szpitalu wskutek ostatniej rany, spieszę w imieniu nielicznych żywych Bocianów podziękować panu zato, co pan czyni dla pamięci kapitana Guynemera.

„Był on naszym przyjacielem i mistrzem, naszą chwałą i naszym sztandarem. Jego strata jest najokrutniejszą ze wszystkich, tak licznych niestety, jakie przeżyły nasze szeregi, ale proszę wierzyć, że nasza odwaga nie upadła wraz z nim. Nasz odwet zwycięski będzie twardy i nieubłagany.

Oby wielka dusza Guynemera jak najczęściej spotykała nasze barwy w niebie bitewnym, obyśmy zawsze zachowali ogień, który w nim gorzał, a który nam pozostawił.

„Racz przyjąć panie kapitanie wyrazy szczerego szacunku.

Raymond

dowódca eskadry Nr. 3.

List majora Brocarda.

„Panie deputowany i drogi kolego.

„Jestem wzruszony na myśl, że pan pragnie uświetnić sławę kapitana Guynemera, żądając od kraju odziania mu honorów Panteonu.

„Wszyscy o tem myśleliśmy, przeświadczeni, że tylko kopuła tego gmachu jest dostatecznie wielka, żeby nią nakryć podobnie wspaniałe skrzydła.

„Biedny chłopiec padł twarzą do nieprzyjaciela, uderzony pociskiem w głowę, w pełni triumfu.

„Na kilka dni przedtem przysięgał mi, że Niemcy nie wezmą go żywcem.

„Jego bohaterski upadek nie jest zapewne bardziej chwalebny, niż śmierć artylerzysty poległego na dziale, piechura zabitego w szturmie, ani bardziej bolesny, niż żołnierza utopionego w bagnie.

„Ale więcej niż dwa lata wszyscy widzieli go ponad swemi głowami, przemierzającego niebo tak przy pięknem słońcu jak podczas posępnej burzy i unoszącego na swych ubogich skrzydłach część ich marzeń, ich wiary w powodzenie, całe ich zaufanie, wszystkie nadzieje.

„Dla nich to: saperów, artylerzystów, piechurów bił się z zacięłą nienawiścią, z całą odwagą młodości, z całą radością triumfów, pewien, że ta walka skończy się dla niego fatalnie, lecz również pewien, że z pokładu swego wojennego ptaka uratował tysiące istnień. Widząc, że rodzą się szermierze podobni do niego, pozostał wierny swej ofierze, którą uczynił już był dawno i której nadejścia oczekiwał ze spokojem.

„Żołnierz skromny, lecz świadomy wielkości swego zadania, miał przymioty synów tej ziemi, której bronił wytrwałość w wysiłkach, stanowczość, beztróskę w niebezpieczeństwie a do tego jeszcze szlachetne serce.

„Jego krótkie życie nie znało gorzkości, cierpień ani rozwianych złudzeń.

„Z liceum, gdzie uczył się historii Francji, wyszedł, żeby pisać nową jej kartę, poszedł na wojnę z oczyma utkwionemi w wytknięty cel, pchany nieświadomą tajemniczą siłą, którą szanowałem tak, jak się szanuje śmierć albo genjusz.

„W swem wątleń ciele Guynemer piastował tylko

¹⁾ Guynemera miano za gruzlika: nie wyglądał na człowieka zdrowego, zawsze błądł z błyszczącemi oczami.

jedną myśl i żyłem obok niego z ukrytą w sercu boleścią, bo wiedziałem, że ta myśl prędzej czy później rozsądzi kruchą powłokę.

„Biedny chłopiec! Wszystkie dzieci Francji, które do niego codziennie pisały, dla których był wcieleniem cudownego ideału, drżały z emocji, przeżywając wszystkie jego radości i niebezpieczeństwa. Był dla nich typem bohatera, o jakich uczyli się w historii! Jego imię wybiegało na wszystkie usta, kochały go, ponieważ widziały w nim sławę jedną z najczystszych naszej Ojczyzny.

„Panie deputowany, proście żeby Panteon był jego ostatnią siedzibą, tam go już zresztą umieścili nasze matki i dzieci.

„Pod sklepieniem, gdzie śpią ci, co nam ojczyznę tworzyli, on będzie symbolem tych, co ją strzegą.

Major Brocard.

Po przeczytaniu tego listu powstała cała izba i jednogłośnie uchwaliła rezolucję wykonania napisu w Panteonie, który uwieczniłby pamięć kapitana Guynemera, symbolu aspiracji i entuzjazmu narodu.

5 listopada we wszystkich szkołach Francji odczytano głośno listy i postawiono Guynemera, jako przykład wszystkim uczniom Francji, dużym i małym.

Wreszcie wojsko uczciło go, jak wodza. Za próżny katafalk posłużyło całe pole, lotnisko w Saint-Pol sur mer, skąd po raz ostatni startował.

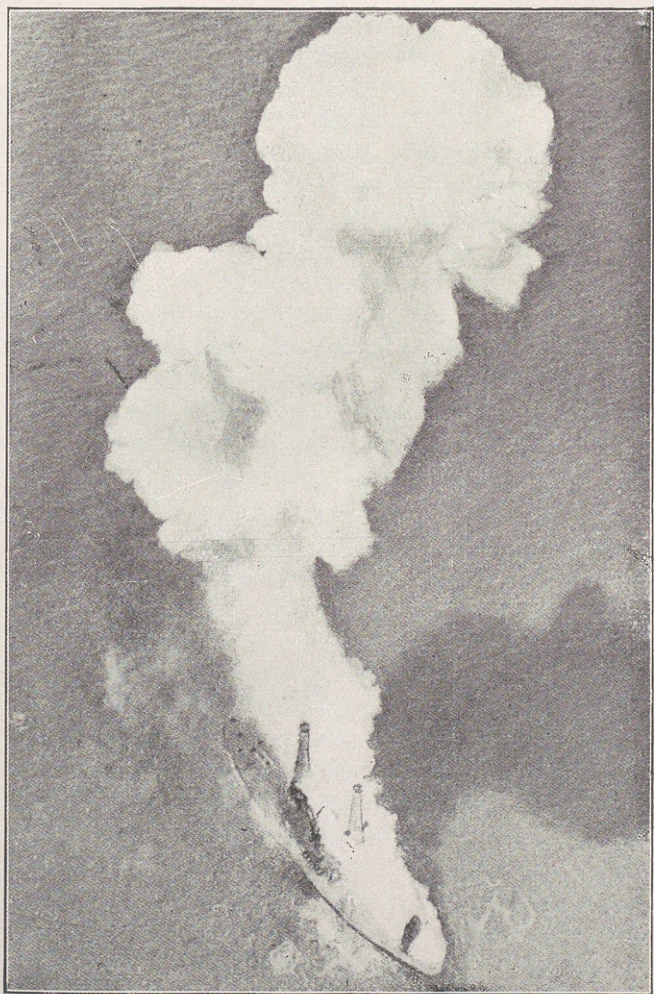
30 listopada, godzina 10 rano. Zaczyna ostry wiatr z morza. Nie zatrzymuje jego gwałtowności tama, ochraniająca stare lotnisko. Przed frontem bataljonu w ko-

lumnie, przeznaczonego dla oddania honorów, odcina się dwadzieścia, ruchliwych jak fale, sztandarów pułkowych. Są to sztandary, które brały udział w bitwach i zwycięstwach, są bezbarwne, zszarpane kulami, w strzępach nieledwie. Na lewo przed zgromadzonemi lotnikami dwie drobne sylwetki, jedna w czarnym dreliszku, druga w niebieskim mundurze: to kapitan Heurtaux, wsparty jeszcze na kulach, i podporucznik Fonck. Jeden z nich otrzymuje dzisiaj krzyż oficerski Legji Honorowej, drugi — kawalerski. Pierwszy, szczupły Heurtaux o wyglądzie dziewczyny, zawsze opanowany i zdumiewająco spokojny w najbardziej ryzykownej chwili — był Oliwierem naszego Rolanda, stałym jego towarzyszem nad rzeką Sommą, nad rzeką Aisne, na północy, jego powiernikiem i rywalem. Drugi, którego dla jego młodości, małego wzrostu, prostoty i pewności w boju, nazwałem Aymerylotem¹⁾, nadzieja dnia jutrzejszego, już uwieńczony laurem, być może jutro pomści Guynemera. Według wiadomości, podanej przez gazety, porucznik Wissemann chwalił się w liście do rodziców że zabił najślynniejszego lotnika francuskiego i pisał: „Nie obawiajcie się o mnie, już nie spotkam równie strasznego nieprzyjaciela”. W kilka dni później, 30 września Wissemann zginął, lecąc na Rumplerze nowego typu. Zabił go Fonck ponad naszymi okopami pociskiem w głowę.

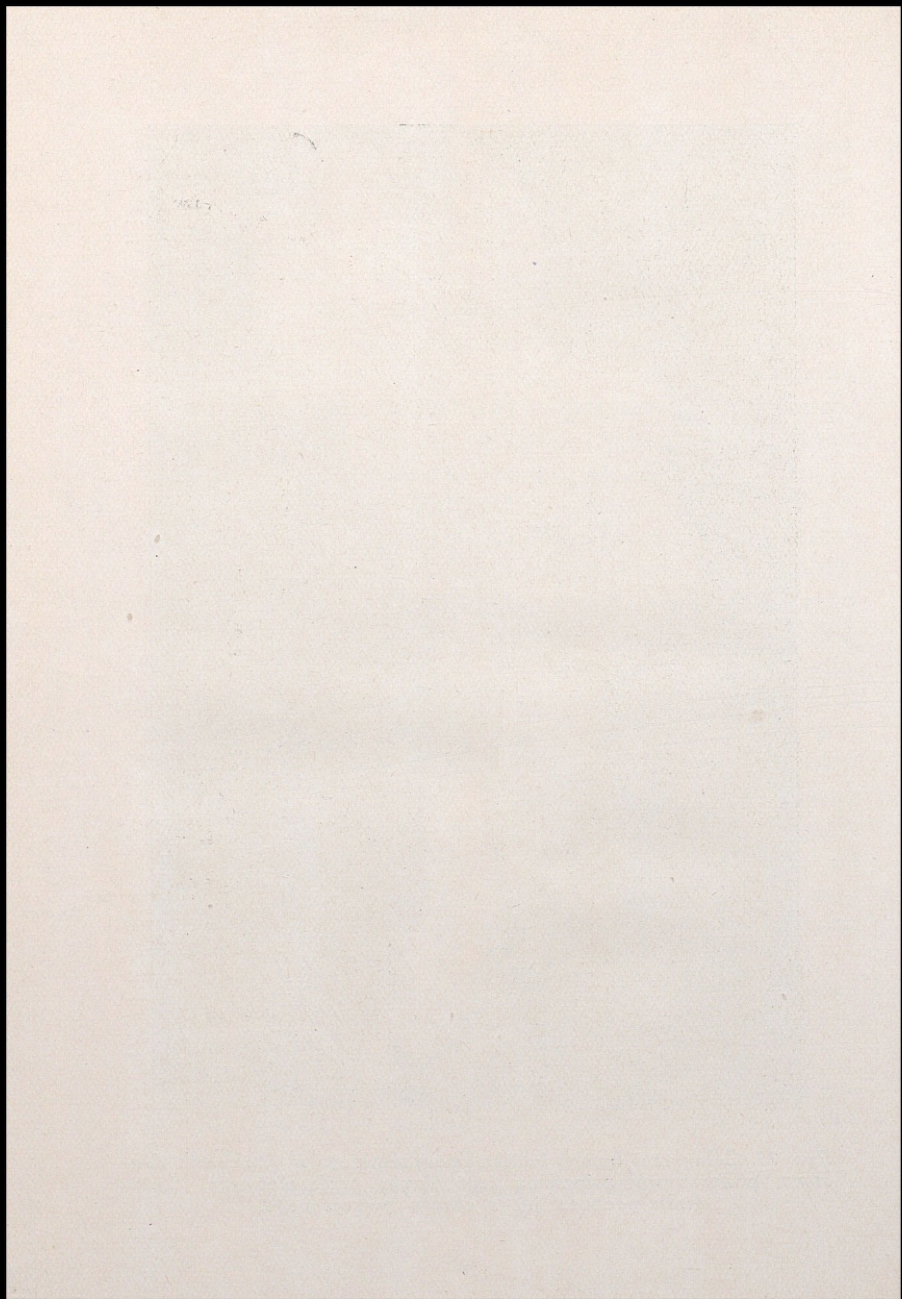
Muzyka gra Marsyljanekę. Towarzyszy jej łoskot morza, wiatru, silników samolotów opisujących kręgi ponad zgromadzeniem.

Generał Anthoine, dowódca I armji, występuje naprzód, twarzą ku sztandarom. Jego wielka sylwetka,

¹⁾ Bohater romansu rycerskiego z 13 wieku.



Ryc. 25. Celny rzut bomby lotnika amerykańskiego w pancernik *Alabama*, podczas prób zatopienia tego okrętu przez płatowce. Fotografja pochodzi już z okresu powojennego.



potężna, szeroka, jakby odziana w starą zbroję, odcina się wyraźnie na tle oddalonej tamy i chmurnego nieba. Góruje i przygniata swą olbrzymią postacią dwóch małych lotników, ku którym się kieruje. Kiedy zamilkły trąby, zaczyna mówić, ostatnią pochwałą oddaje Guynemerowi przed jego towarzyszami i następcami, przed armją, przed Francją. Jego głos góruje ponad wiatrem, który bądź go unosi bądź łamie. I oto co mówił tego ranka, prawie na tem samem miejscu, gdzie po raz ostatni stykał się Guynemer z ziemią francuską, która była świadkiem jego lotu, jego ostatniej służby dla kraju.

„Jeżeli zebrałem was tu dzisiaj dla oddania Guynemerowi ostatniej czci, jaką jest mu winna I armja, to zaznaczam, że nie stoimy ani przed trumną ani też przed grobem.

„Również w odzyskanej Poelcapelle nie dało się odnaleźć żadnego szczątka jego zwłok, jakby niebo, zazdrosne o bohatera, nie zechciało oddać ziemi popiołów jej przynależnych, jakby Guynemer w całości wzleciał ku błękitom i przez cudowne wniebowstąpienie zniknął tam w chwale.

„Zgromadzeni na polu, skąd pomknął ku nieśkończoności, stoimy ponad zwyczajem smutku, który zwykle kończy życie ludzi, a pozdrawiamy tu wkroczenie w nieśmiertelność rycerza powietrza bez skazy i strachu.

„Ludzie mijają, Francja trwa.

„Każdy z tych, którzy polegli, pozostawia jej promień sławy a te promienie tworzą blask jej chwały. Szczęśliwi, którzy wzbogacili ojczyznę, oddając jej najcenniejszy i najwspanialszy dar — samego siebie.

„Najszcześniejsze ze wszystkich jest więc to dziecko Francji, którego nadludzkie przeznaczenie dziś czcimy.

„Chwała mu w przestworzach, gdzie królował tyle-
kroć jako zwycięzca! Sława mu na ziemi i w naszych ser-
cach żołnierskich i w sztandarach, tych znakach świętych,
w których łączy się dla nas kult honoru z religią ojczyzny!

„Sztandary 2 grupy aeronautycznej i I armji!

„Wy, które w ukryciu waszych czcigodnych
zwojów troskliwie zbieracie pamięć cnót, oddania się
i poświęcenia dla stworzenia i strzeżenia poprzez wie-
ki skarbów naszej tradycji narodowej!

„Sztandary, w których żyją dusze bohaterów
umarłych, w których słyszymy, kiedy szemrzenie na
wietrze, głos nakazujący żywym iść ku tym samym
niebezpieczeństwom w tych samych chwilach, jak ci,
co polegli!

„Sztandary, niech dusza Guynemera pozostanie
wiecznie wśród was!

„Niech przez was pomnoży bohaterów na podo-
bieństwo jego!

„Niech przez was natchnie gorącym postanowie-
niem neofitów, którzy pragną uczcić męczennika w je-
dyny sposób, jaki należy, to jest naśladować go, i da
wówczas tym walecznym siłę wskrzeszenia Guyne-
mera w ich czynach legendarnych!

„Jedynym uczczeniem bohatera, którego oczekuje
odtąd od swych towarzyszków broni i które jesteśmy
mu winni — jest czyn, prowadzenie nadal jego dzieła.

„W tej ostatniej sekundzie, gdy na granicy życia,
czuł, że myśli już od niego pierzchają, gdy — jakby
błyskawicą — jednym rzutem objął całą przeszłość
i przyszłość, jeżeli zaznał wówczas jeszcze radości, to
jedynie w bezwzględnej wierze, że nawet bez niego
pozostali towarzysze nadal prowadzić będą dzieło wspól-
nej sprawy.

„Wy panowie, przyjaciele, współzawodnicy,—a teraz mściciele jego,—znam was i tak, jak byłem pewny Guynemera, tak jestem pewny i was; wy jesteście godni podjąć straszliwe dziedzictwo, które wam zostawił i urzeczywistnić te wielkie nadzieje, które w nim pokładała Ojczyzna.

„I dla stwierdzenia przed sztandarami, które biorę za świadki, tej niezbędnej i trwałej ciągłości, podczas dzisiejszego obchodu ku czci Guynemera, dwum z pośród was, dwum najzacieklejszym szermierzom, wręczam odznaczenia, które są zapłatą za przeszłość i zadatkem na przyszłość.”

I Heurtaux'owi, wspartemu na kulach, i Fonckowi nagle wyolbrzymionym dzieciom sławy, jeszcze pobladłym ze wzruszenia na słowa pochwały ich przyjaciela, — daje generał Anthoin uderzenie szpady po ramieniu i wręcza ordery Legji Honorowej.

Później, gdy ucichły żywioły, kończy się jego oda ku czci poległego już jakby hymnem religijnym.

„Wznieśmy serca złączeni myślą braterską bezgranicznego podziwu dla bohatera, którego I armja nie zapomni nigdy, dla bohatera, z którego była tak dumna i którego wielki cień padać będzie zawsze w historii na wspomnienie jej działań we Flandrji.

„Cienie takie jak Guynemera wioda, jeżeli chce się za niemi podążać ku drodze triumfalnej, która poprzez ruiny, grobowce i ofiary, prowadzi do zwycięstwa.”

Uroczystość przyjęła charakter sakralny.

Słowo, które kończy obrzęd, pada z ust, kiedy szablą schyloną ku ziemi pozdrowia niewidzialny cień.

„Niech się tak stanie...”

Dźwięk trąb oddających cześć sztandarom zagłusza głos wiatru i łoskot morza. *H. Bordeaux.*

Z E M S T A.

Wrzesień 1917 r.

Dwa, trzy dni przeszło i powrót Guynemera stawał się coraz mniej prawdopodobny. Mieliśmy nadzieję, że jednak udało mu się ująć żywym i że ucieknie albo też, że pokój znów go nam odda, lecz dzienniki nieprzyjacielskie pozbawiły nas wkrótce tej nadziei. Podawały one wiadomość o śmierci naszego bohatera i ba, nawet nazwisko zwycięzcy—kapitana Wissemanna.

Znajdowałem się przy hangarze, kiedy major Brocard powiedział mi o tem. Krew nie zdążyła we mnie jeszcze zrobić pełnego obrotu, a już kazałem wyprowadzić mego Spada, zdecydowany w powietrzu szukać ulgi dla mego szarpiącego bólu.

W dziesięć minut po starcie dostrzegłem woddali samolot nieprzyjacielski. Wnet też rozpoznałem go, jako dwuosobowiec prowadzący ogień artyleryjski. Zając swą pracą, obaj pasażerowie nie zauważyli mego przybycia. Jak zwykle tkwiłem bardzo wysoko, żeby móc spaść na przeciwnika. Ta taktyka, właściwa ptakom drapieżnym, którą im nakazuje instykt, wydawała mi się zawsze najlepsza.

Zaskoczyłem ich niespodzianie: pilota, zajętego prowadzeniem maszyny, i obserwatora, napół wychylonego z przedziału i fotografującego.

Nadlatywałem jak huragan, chcąc się znaleźć o kilka metrów od nich i puścić serię pocisków.

Z okiem utkwionem w celownik widziałem szybko powiększające się części samolotu.

Celując w środek silnika omiotłem pociskami przestrzeń, zawierającą silnik i pasażerów.

Skutek nie kazał na siebie czekać. Zabity bezwątpienia pierwszemi pociskami pilot musiał opaść na swe siedzenie, zaciskając w agonji stery, bo samolot natychmiast wpadł w looping.

Podczas, gdy nagłym skretem uniknąłem zderzenia, zobaczyłem przewrócony samolot i wypadającego żywego obserwatora, który przez sekundę usiłował jeszcze utrzymać samolot. Przeleciał, próbując rękami ogarnąć próżnię o kilka metrów od mego lewego skrzydła:—nie zapomnę nigdy tego widoku.

Lecz zapalające pociski uczyniły swoje i samolot jak olbrzymia pochodnia leciał całym pędem ku ziemi, gdzie poprzedziło go ciało obserwatora.

Tak wyglądał dla mnie pogrzeb Guynemera; był to mój czternasty zrzuty samolot, uznany oficjalnie.

René Fonck, kapitan pilot.

JEDEN PRZECIW SZEŚCIU.

18 lipca 1917 roku

we Flandrii.

Przedwczoraj na rozpoznaniu, zgubiwszy w chmurach moich towarzyszy, znalazłem się samotny w odległości dwudziestu kilometrów poza frontem pośród ośmiu Albatrosów. Każdy z nich miał dwa karabiny maszynowe. Jakże tu dołączyć do swego klucza? Doznałem odrazu gorącego przyjęcia. Niemcy nacierali na mnie kilkakrotnie, ale dzięki mgłę i lotowi w zygach umknąłem im, chociaż aż do naszych linii towarzyszyła mi ogłupiająca strzelanina. Dowódca patrolu miał mnie już za straconego, zgotovano mi też owacyjne przyjęcie. Niemcy wystrzelili tysiące pocisków, lecz żaden nie tknął mego samolotu.

Dzisiaj jakiś podejrzany samolot wyciągnął nas szybko powyżej 5000 metrów. Nieco zadyszany zniżałem się, nie tracąc z oczu mego niżej lecącego klucza. Nagle usłyszałem ztyłu trzeszczenie karabinów maszynowych. Spojrzałem za siebie. Sześć Albatrosów krążyło nad moją głową! Skąd się wzięły? Przecież niebo było puste! Nigdzie nic nie widać, żadnego samolotu francuskiego, ani żadnej chmury, żeby się ukryć. Pode mną

zarysowały się zielone prostokąty lasu Houtulst, a linie są stąd odległe o osiem albo dziesięć kilometrów! W perspektywie mam możliwość powtórzenia pięknej przygody z przedwczoraj. Może i tym razem szczęście będzie mi sprzyać!

Tak, tak, tak, tak... Dostał! Zaledwie puściłem pierwszą serię w samolot, który chciał nade mną „udawać ducha świętego”, kiedy kilka pocisków z głuchym traskiem przeszło mój samolot, — silnik pracujący na pełnym gazie zatrzymał się nagle. Spojrzałem na benzynowskaz. Ciśnienie spadło do zera. Pociski przebiły zbiornik! Instyktownie odkręciłem „mamkę”, kilka dodatkowych litrów benzyny umieszczonych naprzeciw pilota, i maszyna ponawia swe wesołe sapanie. Tym razem koniec żartom, pół obrotu ku naszym okopom, niema czego bawić tu dłużej.

Tak, tak, tak, tak!... Dwa pociski przeszły moją czapkę, dziurawią „mamkę”, benzyna tryska mi na twarz i silnik milknie, ale tym razem już na stałe.

Rozważam możliwości: poco się denerwować? Tylko doskonały spokój może pokonać niebezpieczeństwo. Zejść spiralą czy też w korkociągu, zmniejszyć widoki pewnej śmierci, zostać jeńcem? Linie francusko-niemieckie wydają się bardzo dalekie, czy też mój uszkodzony samolot zdoła je osiągnąć? Ten złowrogi las Houtulst wcale zdaje się nie przesuwac pod moimi skrzydłami! Nawet wiatr jest przeciwny... Jeńcem?... Jeszcze raz wrócić do więzienia?¹⁾ Nigdy... Lepiej walczyć aż do końca.

¹⁾ Autor dostał się do niewoli w 1914 roku, skąd zbiegł. Wydał swe wspomnienia z tego okresu w 1916 roku p.t. „A tire d'ailes.” Dziennik listów pilota i wspomnienia więźnia. Książka odznaczona przez akademię francuską.

Tak, tak, tak, tak... Ehl te przekłete karabiny maszynowe! Jakże denerwujący jest ich takt! Czyż im nigdy nie zabraknie amunicji? Pociski uderzają o kadłub samolotu, przeszywają skrzydła, możnaby przyjąć, że to rój oszeleści naokoło. Czekam, która mnie uderzy, próbuję sobie wyobrazić, jak mnie przeniknie i czy będę ją czuć. Czy uderzenie i śmierć nastąpią jednocześnie, czy też oddzielnie? Nie boję się jednak: wydaje mi się, że jeszcze godzina moja nie nadeszła.

Tak, tak, tak, tak... Tortura staje się okrutniejsza. Zwykle pociski stukają dopiero przy uderzeniu o szkielet samolotu, podczas gdy zapalające rysują w powietrzu widzialny deseń; wkraczam w strzępy ich dymków. Ocierają się tuż o mnie, otaczają błękitnawymi smugami, podobnymi do nut muzycznych, na których możnaby wypisać melodię „de profundis”. Widzę je skierowane ku samolotowi, a omijające mnie o kilka centymetrów. Dokąd lecieć? Jak się od nich oswobodzić? Odwróciwszy głowę, obserwuję manewry nieprzyjaciela: dwóch z nich otacza mnie z prawej i z lewej strony, pomalowani na czarno i pomarańczowo, wstrętne tarcze i krzyże widoczne są na ich skrzydłach.

Usiłują mię zdezorjentować, zmusić swą zdobyczą do wylądowania. Niekiedy przesyłają mi rękami ironiczne pozdrowienia.

Teraz jest rzeczą niemożliwą ani nurkować, ani manewrować, ani też zyskać na szybkości. Pod groźbą pozostania u nich muszę przedłużać do nieskończoności moje powolne ześlizgiwanie się i podwajać możliwość zniszczenia mego samolotu. Ogień napastników wzmacnia się. Łotry, jest ich pięciu przeciw obeszwałdntonemu człowiekowi, dokończcie go zamiast

przedłużać tortury... Lecz nie! Tym razem nie weźmiecie mnie jeszcze!

Tak, tak, tak, tak!.. Czy jest rzeczą możliwą umknąć? Walczymy ciągle! Ze strachu, że skończą mnie za szybko, mam łzy w oczach. Już przekroczyłem skraj tego zaczarowanego lasu i mam jeszcze 2000 metrów do ziemi. Gdzież jednak położyć mego ukochanego ptaka? Zgóry jest skazany na śmierć: lądowanie będzie dla niego fatalne, a dla mnie może być takim również. Wydaje mi się, że nieskończenie długo pozostawałem pod ogniem zaciekłych strzelców niemieckich, nie mogąc im odpowiedzieć. Łagodnym, nieprzerwanym ruchem zataczam krąg. Nadmiar niebezpieczeństwa wymaga nadmiaru bez troski. Mój mózg pracuje z natężeniem, rozróżnia jak najdrobniejsze wrażenia każdej przebytej sekundy.

Ziemia zbliża się nareszcie i na wysokości 1500 metrów po ostatniej kolejce strzałów ostatni Albatros zniechęcony porzuca mnie. To piekielne ześlizgiwanie trwało cztery minuty. W sześciu, z ich podwójnymi karabinami, mogli wystrzelić od dwóch do trzech tysięcy pocisków. Możemy wreszcie odetchnąć! Jednak nie jestem pewny, czy też nie wyląduję na własne okopy, a jeszcze mniej, że uniknę wypadku, który mi grozi. Co zrobić, żeby nie połamać samolotu na tej spustoszonej płaszczyźnie? Nigdzie nie widać najmniejszej równinki, wszędzie, gdzie spojrzeć, leje pełne wody, ciasno stłoczone jeden obok drugiego bez kształtu i symetrii. Tu i ówdzie kilka pni drzew, poszarpanych do korzeni sterczy, jak słupy kaźni, pośród żółtego łu. Nigdzie nie widać człowieka. Tak wyglądała ta dziwna pustynna okolica, do której doleciałem, czując się po-

dobnie, jak pasażerowie Vernego po przybyciu na księżyc.

Na wysokości kilku metrów wyrównywan i czekam ostatniego ciosu. Samolot uderza gwałtownie, podnosi się na dziobie i przewraca na plecy, przykrywając mnie sobą. Pozostaje nieruchomy i siedzę głową w dół, przymocowany szelkami do siedzenia. Zdaje się że nie jestem ranny, lecz nie mogę odpłatać szelki. Słysząc kroki nadbiegających: swoi czy nieprzyjaciele? Silnym ruchem oswabadam się z pasa i wychodzę z mego więzienia.

Ludzie w khaki, w hełmach o szerokim rondzie, nadbiegający ze wszystkich stron zdumieni, zatrzymują się na mój widok. Anglicy! To są Anglicy! lecz... Więc nie jestem jeńcem? I żyję! Żyję! Ja żyję! Hurra, hurra! — ryczę, nie wierząc swemu szczęściu. W przeciwstawieniu do poprzednich minut następuje bezsensowny wybuch. Żyję! Oszalamiające uczucie, które warte jest podobnych emocyj! Żyję! Dzisiaj wieczorem, jutro, mogę znów walczyć i wziąć odwet! Rzucam się na szyję najbliższemu żołnierzowi i całuję go z obu stron z całej siły. Krąg Tommi, powiększający się nieustannie, ogląda ciekawie człowieka, zlatującego z 5000 metrów po boju, którego przygody oglądali, i wychodzącego cało ze szczątków samolotu.

Przeżyłem niezapomniane chwile, kiedy w każdej sekundzie minut dłuższych od godzin walczyłem o życie, czując podmuch śmierci.

R. de la Fregeolière, kapitan pilot.

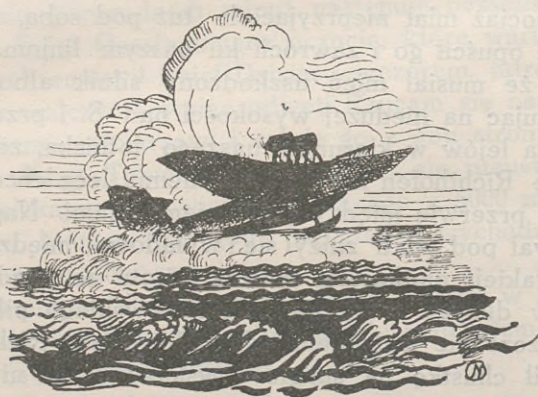
„MEISTERSTÜCK”.

Walczyłem wraz z Richthofenem¹⁾ w powietrzu z kilkoma angielskimi jednopłatowcami. Richthofen siedział na jednym z nich i przez jedno mgnienie sądziłem, że zrzuci Tommy w płomieniach. Ale Richthofen, chociaż miał nieprzyjaciela tuż pod sobą, niespodzianie opuścił go i zawrócił ku naszym linjom. Było jasne, że musiał mieć uszkodzony silnik albo broń. Przelatując na niedużej wysokości nad S. i przebywając pola lejów w kierunku naszego lotniska, zobaczyłem, że Richthofen nie leci ku niemu, lecz chce lądować w przerwie między granatniami lejami. Nagle poszybował pod wiatr zniżył się i wylądował między lejami na jakiejś nietkniętej smużce gruntu ze dwadzieścia metrów długiej. Podobnego mistrzowskiego pilotowania jeszcze nie widziałem. Wylądowawszy Richthofen zaczął chustkę na śmigło i wskazywał na nie ręką. Zrozumiałem, że ma uszkodzone śmigło.

¹⁾ Rotmistrz Richthofen — najsłynniejszy z myśliwców niemieckich. Zrzucił około 80 samolotów nieprzyjacielskich. Autor tego opisu, porucznik Udet, najznakomitszy z asów, który przeżył wojnę.

Po przybyciu na lotnisko wysłałem natychmiast samochodem na miejsce wypadku dwóch mechaników i śmigło, a po dwóch godzinach rotmistrz wylądował przy nas. Wskutek uszkodzenia podstawy karabina maszynowego przestrzelił kilkakrotnie własne śmigło, co zauważył dość wcześnie po silnem drganiu silnika. Kiedy założono nowe śmigło, Richthofen nakazał odciągnąć swój samolot wtył, żeby zyskać miejsce do rozbiegu. Kilku żołnierzy trzymało za skrzydła, a on dał pełny gaz. Na znak żołnierze puścili samolot, który skoczył jak strzała od ziemi o pięćdziesiąt metrów w górę.

Udet, porucznik.



GUYNEMER POMSZCZONY.

30 września 1917 roku patrolowałem wraz z kilkoma towarzyszami na wysokości 4000 metrów, kiedy zobaczyłem wielki dwuosobowiec rozpoznawczy. Ten śmiałek leciał pod nami tak spokojnie, jakby znajdował się poza wszelkiem niebezpieczeństwem.

Niezwłocznie do łałem gazu i mój Spad skoczył. Niemiec nie wydawał się być zaniepokojony, lecz zbliżając się zobaczyłem karabinowego na stanowisku bojowym. Manewr był zabójczo dokładny, lecz było to dla mnie niepierwsze spotkanie. Posuwając się ciągle naprzód, prowadziłem samolot w podskokach tak, jak to czyni motyl, umykając przed nieprzyjacielem. Moja taktyka oczywiście wprowadziła Niemca w kłopot.

Nie posuwam ducha rycerskiego aż do formuły z pod Fonteney. Oficer, który tam dowodził, sądził, że może powiedzieć: „Panowie Anglicy, strzelajcie pierwsi!” Jest to sposób archaiczny. Jeżeli by wtedy Anglicy mieli karabiny maszynowe, to prawdopodobnie żaden z Francuzów nie wróciłby, żeby opowiedzieć o tym pięknym geście, sądzę, że należy przyjąć rozwiązanie pośrednie: — nie trwonić swych naboí i wsadzić pocisk w chwili, kiedy jest sposobność dobrze go umieścić. ✓

✓ Dlatego bez odpowiedzi trzy razy cierpliwie wytrzymałem ogień Szwaba, ale zato z kolei, kiedy puściłem w ruch mój karabin maszynowy z całym zadowoleniem zobaczyłem, że samolot nieprzyjacielski zawrócił. Uchyliłem się kilkakrotnie od ciosów przeciwnika i wreszcie powiodło mi się umieścić pod jego sterem. Prawie jednocześnie dosięgłem pilota i strzelca.

✓ Zwysoka przyglądałem się ich upadkowi! Tysiąc metrów być może pode mną odpadło jedno skrzydło i pasażerowie wylecieli z gondoli. Zawsze przy tym widoku mimo prawie zwierzęcego zadowolenia i patrytycznej radości zwycięstwa, doświadczałem pewnego współczucia dla mych ofiar.

Wolałbym często oszczędzić im życie zwłaszcza, jeżeli walczyli mężnie, lecz w lotnictwie niema zazwyczaj innego wyjścia, jak zwycięstwo lub śmierć i rzadko można oszczędzić życie przeciwnika bez zdrady sprawy kraju.

Ci jednak ostatnio zrzućeni lotnicy byli godni podziwu, ani pilot ani obserwator nie stracili nawet na chwilę zimnej krwi. Już zdaleka, widząc mnie przybywającego, zamiast przerwać rozpoznanie i wrócić „na pełnym gazie” do siebie, czekali na mnie cierpliwie, przyjmując bój bez zmarszczenia brwi.

Natychmiast po powrocie na lotnisko, skoczyłem do samochodu, żeby zobaczyć me ofiary i ich samolot, czy też niema na nim nowych udoskonaleń.

Poprzedzili mnie tam już inni oficerowie i pierwszą wiadomość, jaką mi zakomunikowali, była, że przy jednym z zabitych znaleziono papiery na nazwisko Wissemanna, tego samego, którego gazety niemieckie podały jako zwycięzcę Guynemera.

René Fonck, kapitan pilot.

TRIPLET RICHTHOFENA.

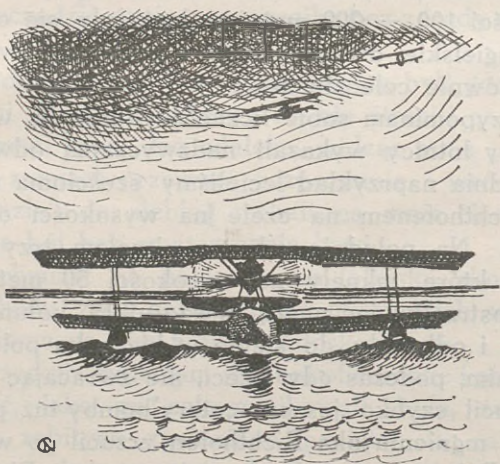
Na początku pierwszej ofensywy panowała dżdżysta niepogoda. Pułap chmur leżał na wysokości 400 metrów wobec czego lotnictwo z konieczności pracowało na małej wysokości. Walki z reguły toczono na wysokości 100 — 200 metrów; kończyły się one szybko. Angielskie dwuosobowce i jednoosobowce zwalczają głównie cele ziemne.

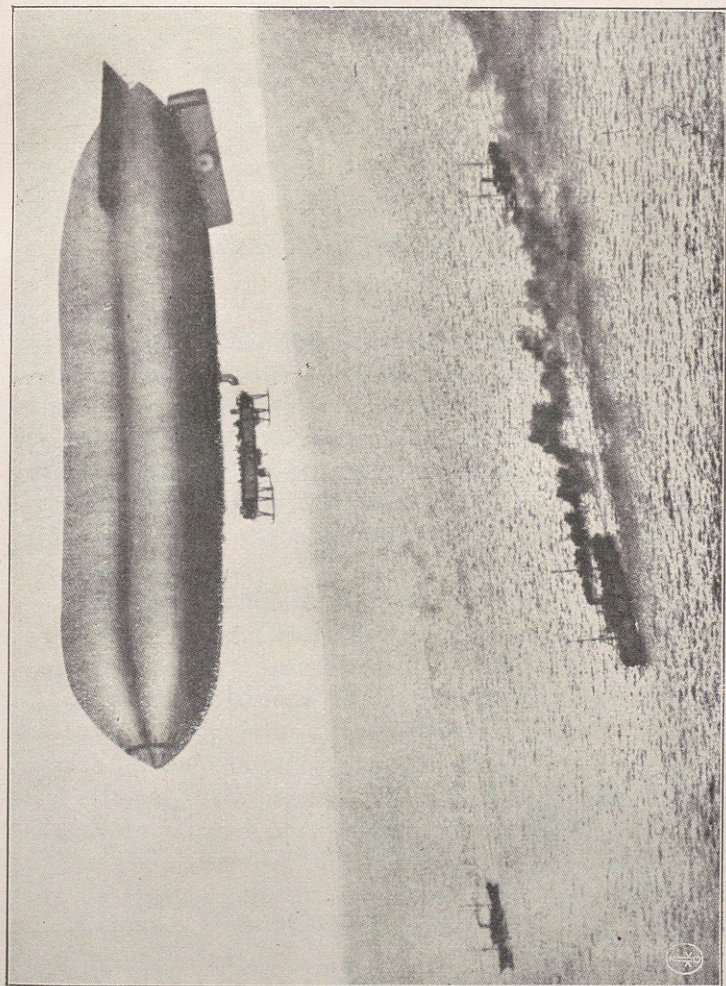
Przypominam sobie liczne wydarzenia, w których angielscy lotnicy wykazali nadzwyczajną odwagę. Pewnego dnia naprzykład lecieliśmy sześcioma maszynami z Richthofenem na czele na wysokości około 300 metrów. Na południe od nas ujrzałem trzy dwuosobowce, które mknęły na wysokości 50 metrów nad drogą, ostrzeliwując naszą maszerującą kolumnę. Dwa skrzyły i odleciały do siebie w kierunku południowo-zachodnim, podczas gdy trzeci, nie zwracając uwagi na nas rzucił szybko jeszcze cztery bomby tuż przy drodze. W mgnieniu oka Richthofen zrzucił go w płomieniach. Był to dwuosobowiec Armstrong. Płonąc padł tuż obok drogi, na którą napadał. Piechurzy machali rękami, dziękując Richthofenowi.

Znowu chcieliśmy wracać do A. kiedy na 200 metrów ponad nami ukazało się pięciu Anglików. Podciągnęliśmy nasze trójpłatowce do góry i po minucie byliśmy za Anglikami. Podczas kiedy czterech z nich wsiąkło w chmury i uchyliło się od boju, piąty dwuosobowiec Bristol wykonał cudowny skręt nad naszemi głowami i z łoskotem leciał na nas. Wycelował na Richthofena i obsypał go silnym ogniem karabinów maszynowych. W cztery sekundy obraz zmienił się i zapalony w kilku miejscach Bristol z trzaskiem legł obok swego poprzednika w miękkiej roli.

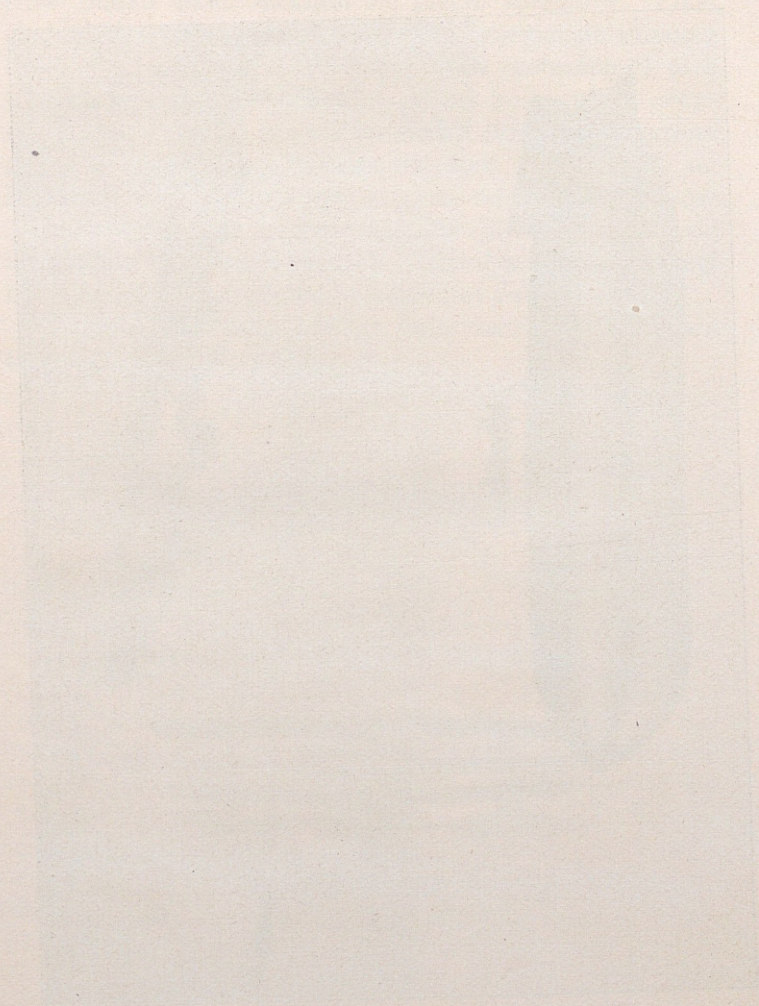
Popołudniu tego samego dnia zestrzelił Richthofen trzeciego w płomieniach.

Udet, porucznik.





Ryc. 26. Sterowiec czuwający nad karawaną okrętową.



SZEŚCIU W JEDEN DZIEŃ.

9 maja 1918 roku odniosłem moje największe zwycięstwo. Od pewnego czasu marzyłem o zatriumfowaniu w ciągu dwudziestu czterech godzin nad pięcioma przeciwnikami. Mówiono mi, że nikt niewątpliwie nie mógłby dokonać czegoś wspanialszego.

Jasne słońce wstało tego ranka, ale powoli zaciągająca się gęsta mgła uniemożliwiła wkrótce wszelką obserwację.

Około godziny 15 mgła zaczęła rzednąć i w trzy kwadranse później mogłem wyruszyć w towarzystwie kapitana Battle i porucznika Fontaine.

Tuż nad okopami wpadliśmy na patrol niemiecki złożony z samolotu zwiadowczego i dwóch ochraniających go dwupłatowców myśliwskich.

Umówionym zgóry znakiem dałem niezwłocznie sygnał do ataku i przy pierwszym natarciu ugodziłem pilota. Nie zajmując się nim więcej, zawróciłem gwałtownie i przy ześlizgu znalazłem się pod skrzydłem drugiego Szwaba, którego strzelec chciał mnie namacać, lecz już było za późno.

Po raz drugi zacząłem strzelać i drugi przeciwnik wyrzucił kozła. Trzeci umknął moim towarzyszom.

Ten trzeci, widząc mnie opisującego spiralę, osądził, że nie mogę go ścigać, i znurkował wprost, co stało się przyczyną jego zguby. W dwie sekundy znalazłem się poza nim w pozycji do strzału i natychmiast wykorzystałem moją przewagę. Samolot wroga, połamany w powietrzu, spadł w kilku kawałkach, spotkał go ten sam los, co towarzyszków.

Cały ten bój trwał wszystkiego czterdzieści pięć sekund. Trzy dwupłatowce znaleziono w pobliżu naszych okopów około Griwesne, w odległości mniej niż 400 metrów jeden od drugiego.

Ledwie znaleźliśmy się na ziemi, kiedy telefony ze wszystkich punktów widnokregu sygnalizowały moje potrójne zwycięstwo.

Sądziłem, że nieprzyjaciel napewno się wścieknie, i szybko uzupełniłem mój zapas benzyny. Wokoło mnie panował szalony entuzjazm, lecz nie było minuty do stracenia i o godzinie 17 min. 30 startowałem ponownie jednocześnie z sierżantem Brugere i porucznikiem Thourelie.

Rozsiane chmurki na niebie tworzyły teraz szerokie zasłony, poza którymi łatwo było się ukryć.

O godzinie 18 min. 20 dostrzegłem Szwaba ponad Montdidier. Rozdzieliła nas smuga mgły. Rzuciłem się śmiało przez tę przeszkodę, która niby wata otuliła mnie całego.

Łatwo jest zwalczyć nieprzyjaciela w chwili, gdy się wybiega z mgły.

Wychodząc w odległości 30 metrów od niego, zaskoczyłem go zupełnie. Obserwator, pochylony twarzą ku ziemi, korygował ogień artylerji. Serja pocisków... i poleciał w dół.

Straciłem przytem z oczu swych towarzyszków, ale wcale nie było to dla mnie przykrością. Wolę latać sam pośród wrogów i nie troszczyć się o osłanianie przyjaciół. Solidarność nakazuje dopomagać słabszym. Nigdy nie uchylam się od tego, lecz wolę mieć całą swobodę działania, która jest nieodłącznym czynnikiem powodzenia w mych przedsięwzięciach.

Ukazały się cztery Fokery i tuż prawie nad nimi pięć Albatrosów. Jeden przeciw dziewięciu, moje położenie stawało się niebezpieczne. Wahałem się, czy mam atakować, lecz pragnienie wielkiego zwycięstwa przeważało nad rozsądkiem i wybrałem ryzyko boju.

Fokery leciały trójkątem i z wysokości, na której się znajdowałem, bardzo prędko skombinowałem plan natarcia. Znurkowałem wprost na przeciwnika z szybkością conajmniej 240 kilometrów na godzinę i, ześlizgując się między dwiema eskadrami, dosięgnąłem tylnego Fokera.

Z odległości 30 metrów dałem do niego pierwszą serię strzałów i ujrzałem go natychmiast padającego przede mną.

Ostrzeżeni hukiem karabina maszynowego, dwaj najbliżsi jego towarzysze zawrócili jednocześnie, biegnąc ku mnie na spotkanie, lecz ponieważ leciałem z szybkością 68 metrów na sekundę, zanim ukończyli manewr, przeleciałem między nimi.

Dla powrócenia do szyku potrzebowali ośmiu sekund, co mi wystarczyło do doścignięcia przewodnika i strzaskania go.

Ze swej strony Albatrosy znurkowały, rzucając się w pościg za mną. Wszyscy byli zaskoczeni śmiałością mego manewru, lecz teraz już się opamiętali. Czułem ich na piętach i leciałem jak bolid. Obróciwszy się,

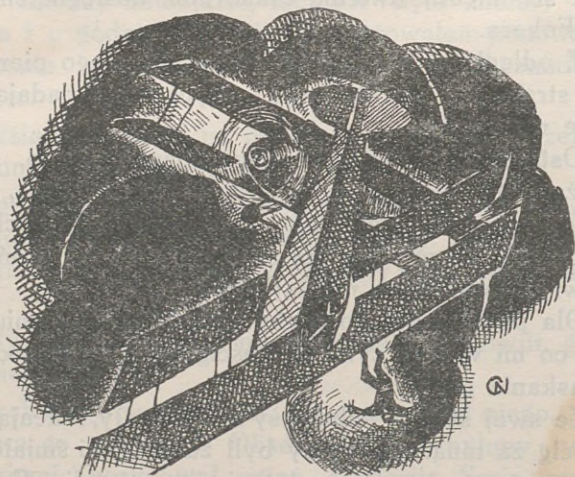
zobaczyłem na niebie wielki łuk samolotów zwierający się w moim kierunku, lecz, jednocześnie czuwałem głębokie zadowolenie, widząc w oddali dwie charakterystyczne smugi dymu.

Odległość między nami zwiększała się ciągle i, wkrótce, znalazłszy się poza ich zasięgiem, nawróciłem w kierunku mojego lotniska.

Nie jestem w możności opisać przyjęcia, jakie mnie czekało. Owacje trwały bez końca, kilkakrotnie noszono mnie w triumfie.

✓ O godzinie 20 moje zwycięstwo uznano oficjalnie. Była to dla mnie wielka przyjemność, ponieważ przekroczyłem cyfrę, którą sobie wyznaczyłem przy odlocie.

Renè Fonck, kapitan pilot.



GODŁA LOTNICZE.

Wyobrażano sobie, że fantazja dywizjonu myśliwskiego Bocianów doprowadzała ich do ćwiczenia się w malarstwie na własnych „cynkach” (samolotach). Tymczasem w roku 1917 wyszedł rozkaz niezwłocznego namalowania na każdym z nich numeru eskadry i numeru porządkowego; dla uniknięcia pomyłek zabroniono przytem używać barwy czarnej i niebieskiej. Bociana malowano całkowicie biało, końce skrzydeł i piór ciemno - szare, dziób i łapy czerwone. Numery porządkowe na tyle kadłuba, jasno zielone — dla 3 i 103 eskadr, czerwone — dla 26 i 73. Tradycyjnie nie malowano numerów Asów poległych na polu chwały. Tak Guynemer miał numer drugi.

Wyobraźnia miała tu szerokie pole do popisu w wyborze imion, charakterystycznych napisów i najrozmaitszych dewiz. Znajdujemy też tu rysy rewelacyjne dla charakteru i początku Bocianów. Każdy wie, że „Stary Karol” Guynemera, na którym zbił dziewiętnaście samolotów niemieckich, znajduje się w muzeum Inwalidów w Paryżu; nikt jednak nie wie, kto mu dał to imię, bo Guynemer nazywał zawsze swój samolot — armatę „Petadou”.

Major Rose, dowodzący lotnictwem armji, miał na swoim aparacie różę włożoną w róg myśliwski, malowaną przez Scotta. Jego siostrzeniec kapitan Sewin przyjął również to piękne godło godne wojny mniej okrutnej.

Auger wypisał na swoim samolocie jedno tylko słowo „Ja” i to było wyrażenie tego największego egotyzmu, który go zgubił.

Inni zabierali z sobą w przestworza, jak towarzysze Cyrana przed Arrasem, jakąś legendą z kraju rodzinnego. „Beth ceil de Paü” (piękne niebo Pau) głosił Lathe z Bearnu. Sierżant Decatoire mówił w swem narzeczu północnem: „T' i ro-ti? Mi, j'iro.” (Czy idziesz? ja idę). Kapitan Bettle, który dowodził eskadrą Foncka, mówił po katalońsku, a na kadłubie miał krzyż jerozolimski. Kapitan Hermitte głosił: „Mai mourirem” (Nigdy nie pomrzemy). Przepowiednia śmiała, dla jej urzeczywistnienia, mimo swej szaleńczej nieustraszoneści, miał mało szans podczas wojny. Mechanik Foncka wyrysował na grzbietach kadłuba obydwu aparatów Niezwycięzonego czterolistną koniczynę.

Podporucznik Roy, skazany swego czasu przez bolszewików w Rosji na śmierć, wypowiedział się w języku Tołstoja „ruki w wierch!” (ręce do góry!). Condouret wypisał na samolocie imię swego kuzyna „Escoffier” który spadł w płomieniach w boju powietrznym w Serbji.

Wiele nazw dotyczyło wspomnień mniej tragicznych: „Ma Ninon” kapitana Raymonda, oddawna dziekana (doyen) dywizjonu, „M'amie” (moja przyjaciółka) Dumonta i „Ręka” narzeczonej Mabreau, który na nieszczęście został zrzucony.

De Tascher, który był jeńcem i uciekł z niewoli,

przechodząc wpływ Ren i zabijając wartownika, napisał pełne kurtuazji: „Dowidzenia i dziękuję”. Naudin wzorowy mąż zwraca się do swej żony Marty, często stojącej obok niego na lotnisku. „Wróć”, podczas gdy Puget zastosował do polowania powietrznego jedną z aryj, którą stale nucił „Wystarczy wziąć go w dobrej chwili”...

Dubonnet, który był asem, mógł sobie pozwolić na wymalowanie na swym samolocie nawet kota.

Kilku było fatalistów. „Dla-czego nie?” zapytywał Schmitter. „Trzeba go”... głosił sierżant Vincent. Drouilh nazywał swój aparat tytułem powieści d'Anunzia: „Forse che se, forse che no”. „Stąd widać wierzchołki Wogezów” pisał na swoim Antoine, który też kilkoma znakami nut i kluczem muzycznym świadczył o swoim zamiłowaniu do muzyki.

Fontaine wreszcie napisał z humorem „Zatrzymaj się, kiedy smaruję”, wyrażenie częste w ustach mechanika.

Lugbery, as amerykański i Delage, oficer francuski, mieli jako maskotę lwa.

W dywizjonie Bocianów znajdowali się również i cudzoziemcy: oficer chiński Tsu, który miał trzy czy cztery zwycięstwa, dwaj oficerowie rosyjscy i Japończyk, baron Chignene, dusza sentymentalna, którego samolot nazywał się „Ma Ninette” na pamiątkę jego przyjaciółki.

R. de Chavagnes.

ZMARZNIĘTY PALEC.

Czy też te trzy Awiatiki, które krążą nad Berry au Bac, wyczekując na sprzyjającą chwilę, ośmielą się przelecieć nasze linje i zrobić zdjęcia? W promieniach słońca niewidzialny dla oczu nieprzyjaciela, jak złoty szerszeń, szukający miejsca spoczynku, kołysze się mój ptak prawie nieruchomo, gotowy do uderzenia na zdobycz. 800 metrów niżej leci podporucznik de Guingaud, numer 48 eskadry mego przyjaciela lśni na skrzydłach.

Czy też te Fryce nas dostrzegły?—zdaleka słysząc terkotanie ich karabinów maszynowych. Śrót na wróble na podobną odległość! Chcąc ośmielić nieprzyjaciela, udajemy odwrót. Wśląd za mną jeden dwuosobowiec przebył nasze okopy i beztrząsco posuwa się naprzód. Niech się strzeże, bo przy powrotnym skręcie słońce sprzyjające memu zamysłowi, oślepi mu strzelca karabinowego. Wychylony za burtę, przyglądam się jego najmniejszym poruszeniom. Sposobność jest wspaniała: jeden na jeden, ponad linjami francuskimi, naokół pola, gdzie można wylądować, żeby pozbierać kawałki ofiary. De Guingaud leci ciągle poniżej, jakby nie mógł wznieść się na moją wysokość.

Zakręcił! Nadeszła chwila: dreszcz przed bojem, następnie piorunujące znurkowanie. Awiatik wzrasta z szaloną szybkością, staje się olbrzymi, już nie umknie. Z której też strony go atakować? Mam słońce za sobą, niema więc żadnego ryzyka zestrzeleniu go. Zbliżam się w zygzakach i ześlizgach. Za chwilę rozegra się ostatni akt pojedynku. Jego karabin maszynowy milczy, strzelec ledwie że odcina się na tle czekoladowo pomalowanego kadłuba. Linja mojego celownika natrafiła na jego środek. Naciskam spust kurkowy. Karabin mój stuka wesoło, nagle ogień milknie!..

Jesteśmy od siebie zaledwie o kilka metrów. Dostał Niemiec leciał prosto. Nagle, obawiając się zderzenia, skręcił na lewo, dokładnie w tym samym momencie wykonałem taki sam manewr. Mój Spad pod rozpaczliwym ruchem spiął się, otarliśmy się skrzydłami i nasze stery chlasnęły o siebie. Strzelec, jakby ranny leżał na burcie kadłuba, a jego Parabellum¹⁾ sterowało martwo w górę. Najmniejsze szczegóły zarysowały się przed memi rozszerzonymi oczami. Teraz bierz w prawo, pozwalając wykonać mi ruch przeciwny. W jednej sekundzie jesteśmy daleko od siebie.

Niesmak i niewypowiedziane znużenie paraliżuje we mnie myśl o pościgu. Nawet mi nie przychodzi do głowy, że należy usunąć zacięcie karabina maszynowego, czy też naładować go na nowo. Z jakiego to powodu zaprzestał strzelać dokładnie w chwili, kiedy nieprzyjaciół nie mógł mi już umknąć.

Wracając, machinalnie rzuciłem okiem na boki mego samolotu. Na lewo i na prawo, o jakiś metr od mojej głowy, serje kul podziurawiły mu skrzydła. Moż-

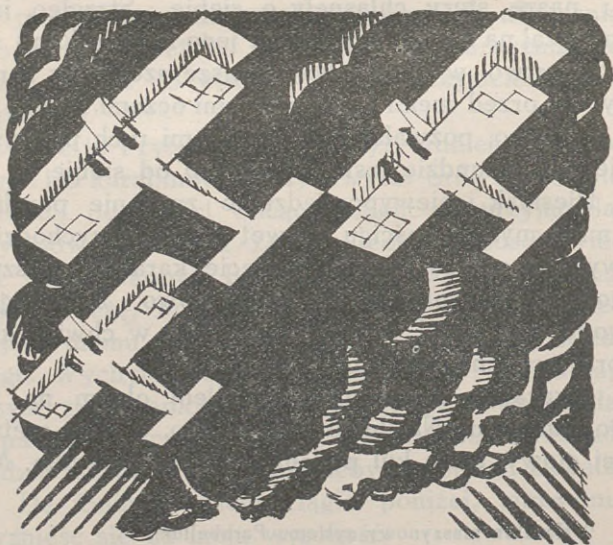
¹⁾ Karabin maszynowy systemu Parabellum.

naby rzecz, że biedny ptak w bitwie utracił pióra
Spróbowałem karabina—strzelał doskonale. Nic innego.
tylko mój palec odrętwiony zimnem stracił czucie:
—sądząc, że naciskam do końca spust kurkowy, dotyka-
łem go zaledwie. Łzy rozpaczły ukazały mi się w oczach,
zaciemniły szkła okularów a niebieskie niebo wydało
mi się nagle ciężkie i szare.

Po wylądowaniu nadbiegł de Guingaud zdumiony,
że mnie widzi żywym lecz bardziej jeszcze, że Niemiec,
nie zleciał. Bezsilny świadek boju, karabin maszynowy
zaciął mu się, widział jak moje świetlne kule przesy-
wały przeciwnika, i jak jego zapalające dziurawiły
jednocześnie mojego Spada.

Bezwątpienia jeszcze godzina nas obu nie wy-
biła! Jutro... Lecz czy zawsze trzeba czekać jutra...

R. de la Fregeolière.



MORDERSTWO W POWIETRZU.

15 marzec 1918 r.

Bardzo trudną rzeczą jest zaskoczyć samolot rozpoznawczy, lecz kiedy mogłem się do niego zbliżyć na dostateczną odległość, wówczas rzadko kiedy mógł mi umknąć. Kilkakrotnie napotkałem obserwatorów do tego stopnia pochłoniętych swą pracą, że zdali sobie sprawę z mojej obecności dopiero w chwili, kiedy trzymałem ich życie na muszce karabina maszynowego. ✓

Najbardziej typowy wypadek podobnego zapomnienia obserwowałem 15 marca 1918 roku.

Znajdowałem się na wysokości 5000 metrów nad fortem Brimont, kiedy o jakieś 1000 metrów pode mną zobaczyłem dwuosobowiec rozpoznawczy. Nigdy zapewne gajowy, spotykający w czasie obchodu bandę kłusowników na gorącym uczynku, nie uniósł się większym oburzeniem niż ja w tej chwili.

Dwóch Szwabów spokojnie fotografowało okolicę, jakby nikt nie był w możności im przeszkodzić. Znurkowałem im wprost na plecy z całą szybkością, a oni zdawało się niczego nawet się nie domyślali.

Byłem o dwadzieścia metrów od nich i ani obserwator ani pilot jeszcze się nie poruszyli. Mogłem zrzuścić ich z łatwością bez zostawienia nawet czasu na obejrzenie się, lecz nie wiem, jaki skrupuł powstrzymał moją rękę. „Poczekaj — mówiłem sobie, — aż będą w stanie się bronić”. W tym momencie obserwator odwrócił się i nasze spojrzenia skrzyżowały się, niby dwie szpady.

Zaskoczony Szwab, jakby naciśnięty sprężyną, podniósł się w swym przedziale i uderzył w ramie swojego towarzysza. Pilot zadrżał gwałtownie. Obserwator schwycił karabin maszynowy i, obróciwszy wieżyczkę, gotował się do boju. Podczas gdy się ta scena rozgrywała, palec mój ani na chwilę nie opuszczał spustu karabina. Z mojego Wickersa padł strzał za strzałem i pośród trzeszczenia broni wytrysnęły z maszyny nieprzyjacielskiej drobne iskry, podobne do apelu telegraficznego Morsa. Obserwator upadł wewnątrz gondoli, a Albatros ugodzony śmiertelnie spadał w korkociąg ku ziemi, gdzie się strzaskał.

↓
Podobne minuty są krótkie, lecz wrażenia następują wówczas szybciej, niż rodzą się słowa dla ich opisania.

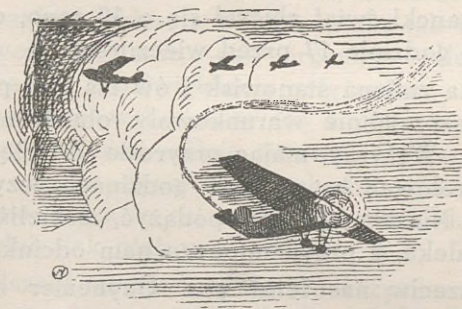
Pozostają one w duszy człowieka, który je przeżył jakby rylcem wyryte na miedzi.

Przypominam sobie te chwile tak tragiczne, badając moje czyny. Odtwarzam okoliczności dramatu w porządku, w jakim się rozwijał przed moimi oczami.

Nie żałuję, że je przeżyłem i niekiedy podczas spokoju, który wreszcie następował po pewnych godzinach straszliwych, nieraz w głębi serca żałowałem, że one już minęły.

Przyzwyczajenie się do niebezpieczeństwa daje temu, kto przyjmuje ryzyko, szczególne zadowolenie. Chwilami gnębiła nas tęsknota i wówczas to spełniało się podobne szaleństwo, niezrozumiałe dla tłumu.

Renè Fonck, kapitan pilot.



BITWA POWIETRZNA.

Polowania stale odbywały się nad lasem St. Vaast, gdzie elegancki świat zbierał się o 10 rano, o 12 w południe i o godzinie 17 przed wieczorem.

Ciągła zmiana stanowisk i ów las na północ od Peronne szczególnie warunkowały obustronny udział lotnictwa. Wszyscy, mając przyrosłe do pięści drążki steru, patrolowali tu w tych godzinach, czyhając na zdobycz. Niestety, by tam podążyć, musieliśmy wylać zdaleka, z przydzielonego nam odcinka.

Naprzeciw nas leżał pan Guynemer ze swymi. Widać było Nieuporty oczekujące nas poza frontem... Ponad owym lasem gromadzili się lotnicy brytyjscy różnych kategorii. Wcześniej rano zbierały się obie strony.

Po naszej stronie nieraz spotykało się zwiadowców i płatowce artylerji, dalej na przedzie uwijało się kilka Halberstädterów, potem w wąskiej strefie nie było nikogo.

Po tamtej stronie widać było wyłaniające się sylwetki samolotów. Gdy tylko się zebrała eskadra, wnet szła na naszą stronę, w pierwszej chwili mniej lub wię-

cej swobodnie ale szła. Natychmiast znajdowaliśmy się w środku między nimi i po upływie pół minuty nie było już nikogo na niebie. Z pękających zbiorników benzynowych powstawały gęste chmury. Rzadko trzeba było eskortować nieprzyjaciela aż ku ziemi, jeszcze rzadziej który z nich osiągał macierzyste lotnisko. Czekano się później na nowe samoloty nieprzyjacielskie, albo samym szło na „tamtą” stronę.

Moment uderzenia wdół na nieprzyjacielskiego lotnika jest najcenniejszym w życiu lotnika-myśliwca. Rodzi się on często na skutek długich godzin obserwacji morza powietrznego. Szyja ociera się do krwi o kołnierz od skrętów i zwrotów, oczy łzami zachodzą od wypatrywania i szukania. Jak u ptaka tak i u lotnika, jego życie, istnienie i cały organizm zależy od oka, które pracuje z największym natężeniem. W dalszej dopiero mierze wchodzi w grę zmysły myślenia, fantazja i spryt, któremi usiłuje się zwabić przeciwnika w sidła. Na ostatku dopiero przychodzi opanowanie sposobu latania, które to człowiek wykonuje dziś tak samo bezwiednie jak ptak.

Gdy nadszedł moment, w którym wszystko zostało jeszcze raz sprawdzone, przemyślane, gdy wyliczono, kiedy ten lub ów Nieuport znajdzie się na dokładnie ustalonym punkcie, gdy potem mały samolot zwraca się mechanicznie i mknie prostopadle na dół, a napięcie mięśni głuszy zawrót głowy, wynikający z tego ruchu, gdy potem uderza się w nieprzyjaciela z rozpędem po kilkuset metrach spadku, by go przebić — oto jest moment, piękniejszy może, niż osiągnięcie w rezultacie zwycięstwo. Porywającą piękność tego czynu zwiększa jeszcze niepewność, czy też skrzydła trzymają się jeszcze.

Zdarzały się prawdziwe dnie łowów. Kiedy w południe nad ziemią kłębiły się chmury, tworząc wąwozy i szczyty, jakby w najdzikszych górach ziemi — wówczas krążyliśmy wokoło wądołów i turni, przeszukiwaliśmy rozpadliny, a nie spotkawszy nikogo, na wysokości 4000 metrów, opuszczaliśmy się na 3000, 2000 metrów i 1000. Przeważnie znajdowało się jakiś zabłąkany samolot, który natychmiast dopędzano i kontrolowano, czy ma krzyż, czy też kokardę na skrzydłach.

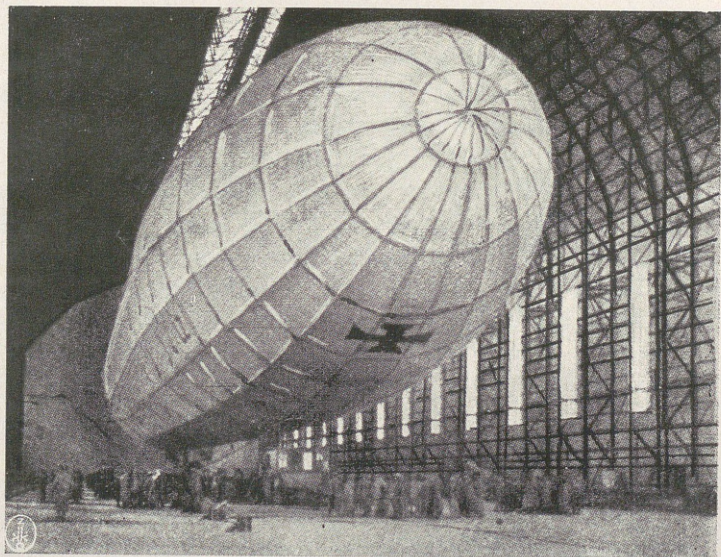
Tak zwykle mijały dnie o średniej pogodzie. Polowano w pojedynkę, we dwóch, we trzech, we czterech.

Poważniej wyglądały dni wielkich bojów. Działania naszych wojsk walczących na ziemi powoływały do walki całość wojska lotniczego. Do pierwszej wielkiej bitwy doszło z końcem listopada 1916 roku nad Blanche Maisonette, na południe od Peronne.

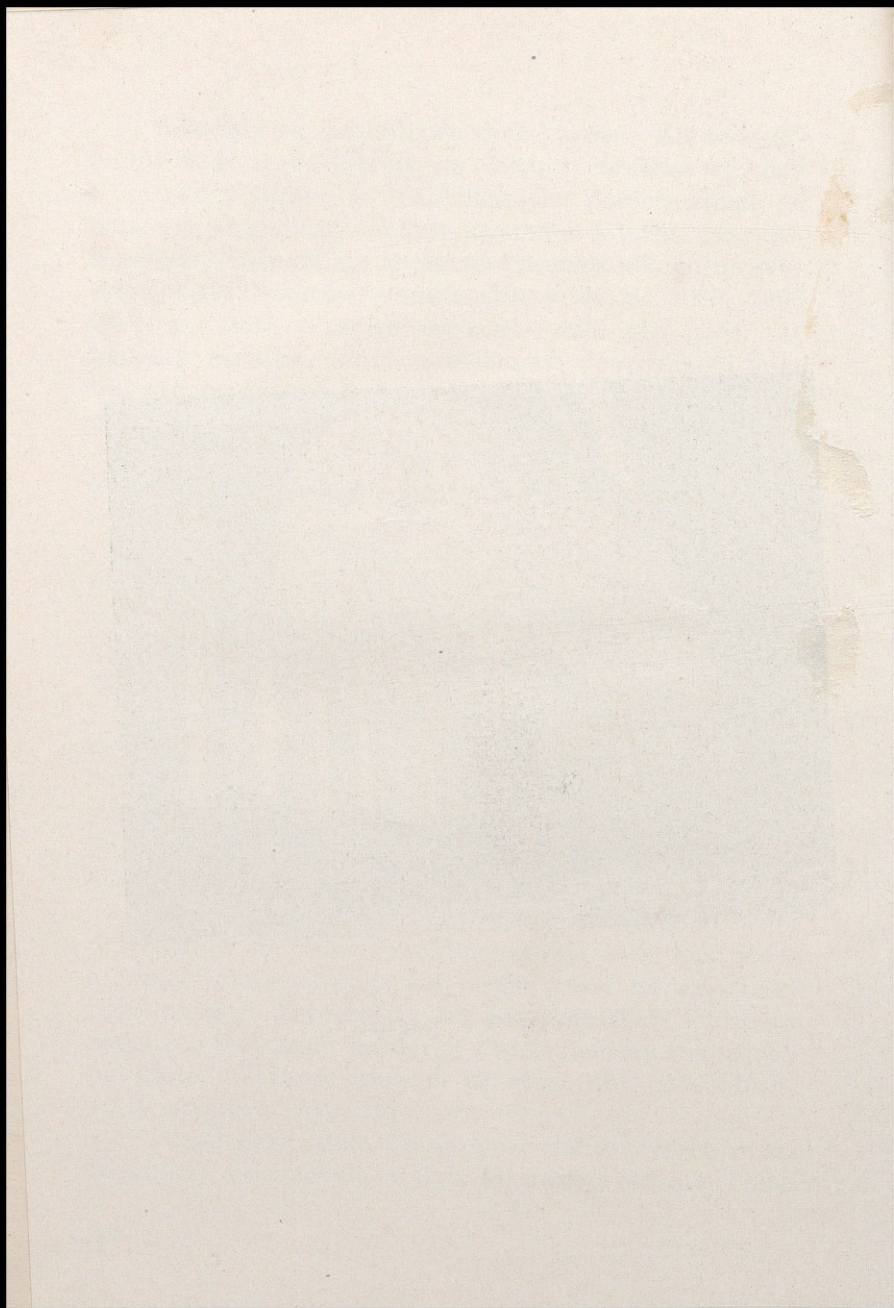
Atak celem odebrania folwarku nakazano na godzinę 15. Artylerja w południe rozpoczęła przygotowanie. Moja eskadra myśliwska otrzymała zadanie posunąć się naprzód i od godziny 15 do 16 min. 30 ubezpieczyć na dużej i średniej wysokości działalność lotników artylerji i piechoty.

Zdarzyło się piękne popołudnie listopadowe. Gdy przybyliśmy na front, Frankl prowadził nade mną klucz z sześciu płatowców, ja zaś drugie sześć na wysokości 2500 metrów. Zebrało się już wielu naszych lotników, mających wstrzelać artylerję. Przelecieliśmy przez nich na czoło. Wszyscy skęcili za nami, aby pole obserwacji przenieść naprzód.

Przed nami kilka Caudronów słabo krytych przez Nieuporty odskoczyło wgląd, ku swojej stronie. Podą-



27. Sterowiec w hangarze.



żyliśmy za niemi aż poza linię nieprzyjacielskich balonów, lecz bez okazji do dobrego ataku. Tu zaczęliśmy grażyć na jednym miejscu. Chwilami wysoko nademną pojawiał się Frankl ze swymi sześcioma towarzyszami i znów szybko znikał we mgle. Staralem się niepostrzeżenie zbliżyć do jednego Caudrona i następnie Nieuporta. Trzymaliśmy plac boju około dwudziestu minut, aż dopadły do nas pierwsze Nieuporty i rozpoczęł się ruch.

Rzadko kiedy oko pracowało tak wyczerpująco, jak w tych godzinach. Z każdej strony było do stu maszyn w powietrzu, a często przy spotkaniu dopiero w ostatniej sekundzie dało się wyjaśnić, czy ma się przed sobą przyjaciela, czy też wroga. Wszystko zamieniło się w dwie duże fale, bijące wzajemnie o siebie. Uderzało się na nieprzyjaciela, który wykonywał odwrot, poczem razem z nim zjeżdżało się w dół, aby tam oderwać się od niego i z powrotem wzbić w górę. Przewagę miały prędko wznoszące się samoloty. Mogły one dwukrotnie szybciej od innych osiągnąć wysokość.

Wkrótce po rozpoczęciu boju miałem przy sobie tylko jednego towarzysza. Inni atakowali, gdzie mogli. Podczas, gdy jakiś Nieuport uderzył z góry na mnie, a ja, chcąc się zwrócić przeciwko niemu, robiłem zakręt, jakiś nieuważny Fokker przeleciał między nami i bezpośrednio potem runął bez steru na ziemię. Nieuport, zauważywszy, że chcę go złapać, uciekł spieszenie na zachód.

Gdzie tylko spojrzałem w wolnych chwilach nabierania tchu, widziałem, jak zbliżały się „kokardy i krzyże¹⁾” wykonując ruchy wielkich ptaków — drapieżców

¹⁾ „Kokardy i krzyże” to oznaki na płotowcach koła o trzech kolorach na samolotach francuskich i czarne krzyże na niemieckich.

i jak mknęły razem w głąbie, ciągnąc ze sobą inne z prawej i z lewej strony.

Po upływie pół godziny przeciwnik był już całkowicie zaalarmowany. Plac boju zaroił się od „kokard” myśliwskich. Trzeba było największego wysiłku dla utrzymania przewagi nad przeciwnikiem, musieliśmy podchodzić go od tyłu, aby nie zezwolić mu na przedarcie się do naszych lotników artylerji i piechoty.

W toku boju spotykałem znów swoich, którzy natychmiast przyczepiali się do mnie i uderzaliśmy ponownie na przeciwnika. Coraz to na nowo skręcały z nami ku przodowi duże dwupłatowce.

Wspaniałe to uczucie uderzać na nieprzyjaciela na czele takiej niezliczonej masy. Czułem siłę i energję, rzucając się w tysiącach koni maszynowych na wroga. ✓ O gdyby można było ponad jego gromadami przelecieć tak, jak kiedyś przejeżdżało się końmi przez gromadę ludzi. Lecz tutaj wciąż tylko zataczano koła i strzelano.

Po upływie półtorej godziny dało się odczuć po obu stronach pewne osłabienie. Nic dziwnego, przez tak długi czas nerwy i mięśnie były ciągle w napięciu, ✓ przytem trzeba było wciąż sterować, nawet przez pół minuty nie dało się lecieć prosto. Oczy drętwiały i nie przekazywały już swych spostrzeżeń mózgowi.

Nadleciały nam na zmianę pierwsze Albatrosy innych eskadr myśliwskich. Ku mej radości wszyscy moi wrócili cało, i z ich zdrętwiałych ramion monterzy ściągnęli futra.

Utrzymaliśmy plac boju sami bez żadnych strat, chociaż w innych eskadrach wiodło się trochę gorzej. Niektórzy z nas mieli kilkakrotnie dobre odległości do strzału, jednak nie mogli zameldować żadnego zwycię-

stwa, bo kto chciałby ścigać pojedynczego przeciwnika w podobnem zamieszaniu?

Wiedzieliśmy o tem, że po raz pierwszy doszło do masowego spotkania, podczas którego walczono na największych wysokościach, współdziałając z natarciem własnej piechoty. Po obu stronach wzięło udział wszystko, co stało do dyspozycji na odcinku.

Wyniki były przytem słabe — jak i w późniejszych bojach. Straty wynosiły około dwu procent, co tłumaczę tem, że stale jeden pomagał drugiemu i w ten sposób żaden przeciwnik nie miał właściwie czasu wziąć nieprzyjaciela na muszkę.

Następnego dnia pojechały delegacje z wieńcami do sąsiednich eskadr. W małych ubogich wiejskich kościółkach stały dwie trumny, kwiaty, żołnierze z lewej i prawej strony. W milczeniu zeszli się koledzy. Ciche pozdrowienie, uścisk dłoni. Myśli błądzą daleko, aż je kapłan przykuje do swych słów. Rzadko tylko uda mu się wypełnić swoje zadanie. Jakże on może mówić do lotników, on, który nie wie, jak świat wojny wygląda z góry. Znużony słuchacz zatapia się we własnych myślach. Ulga następuje dopiero wtedy, gdy przystąpi do mogiły kolega, by wyrzec nad zmarłym słowa zrozumiałe i bliskie dla żyjących.

Buddecke, porucznik.

U RICHTHOFENA.

Zostałem zaproszony na obiad do Richthofena. Po długiej jeździe samochodem dotarłem do dywizjonu. Na ścianie jakiejś małej szopy zobaczyłem tabliczkę z napisem „Rotmistrz baron von Richthofen, dowódca dywizjonu”. Tu więc mieszka nasz najslawniejszy lotnik

Przyjął mnie serdecznie w kasynie. Znałem większość panów tam będących. Przy obiedzie rzekł mi Richthofen, że brakuje mu dowódcy do jednej z eskadr i prosi mnie o objęcie jej. Stałem cały w pasach na tę propozycję, na myśl, że mogę pracować pod nim i w trzy dni później byłem dowódcą eskadry. Mogłem więc teraz latać razem z tym podziwianym przez całe Niemcy człowiekiem.

Jego działalność była godna podziwu. Podczas wielu lotów, które z nim wykonałem na froncie, raz tylko widziałem, że mu przeciwnik umknął. Zestrzeliwał wszystkie samoloty myśliwskie w płomieniach.

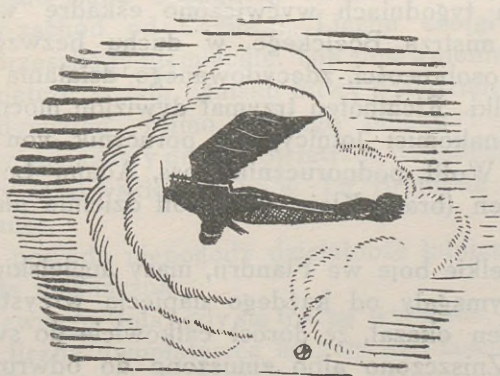
Twierdził, że wszystko zależy od dobrego strzału. Pewnego razu zrzucił samolot typu Sopwith, trafiając pilota pociskiem w głowę. Samolot zleciał niespalony i strzaskał się o ziemię. Kiedy meldowałem Richthofe-

nowi o zestrzeleniu przeciwnika, niemal że się wsty-
dziłem, kiedy na pytanie „spalony?” musiałem zaprzeczyć.

Z zasady lataliśmy w osiem do dziesięciu samolo-
tów, używając wyjątkowo szybkich Fokerów trójpła-
towców, idealnych maszyn do walki powietrznej.
W pierwszych dniach ofensywy porządnie wymietliśmy
przeciwnika, jednego dnia zrzuciliśmy dwunastu Angli-
ków, w czym Richthofen miał dwa czy trzy zwycięstwa.
Każdego dnia przy dobrej pogodzie rotmistrz latał
cztery do pięciu razy. Przerwy zużywał na sen i je-
dzenie.

Richthofen był żołnierzem z zamiłowania. Uważał,
że głównem jego zadaniem jest pomoc własnym oddzia-
łom i niszczenie nieprzyjacielskich lotników piechoty.
W zły humor wprowadzało go, jeżeli nie dano mu dobrze
zjeść. Życie jego w polu składało się z latania, spania
i jedzenia. Nerwy miał zawsze w porządku jak nikt inny

Udet, porucznik.



DYWIZJON MYŚLIWSKI VON RICHTHOFENA.

Flandria była kolebką dywizjonu. W początku czerwca 1917 r. połączono w Courtrai przy 4 armji słynne eskadry myśliwskie 4, 6, 10 oraz 11 Richthofena. Utworzyły one dywizjon myśliwski Nr. 1, oddzielną jednostkę, która miała za zadanie zapewnić przewagę powietrzną na określonym odcinku. Dowódcą dywizjonu został rotmistrz Manfred baron von Richthofen. Już po kilku tygodniach wyćwiczono eskadrę w duchu starego mistrza Boelckego, w duchu bezwzględnego uznania osobowości, zdecydowanego działania i rycerskiej walki. Richthofen trzymał dywizjon mocno w rękach. Znakomici lotnicy, jak porucznik von Döring, Dostler, Wolff, podporucznik Voss, Adam, Lothar von Richthofen (brat), Klein, Wüsthoff dzielnie mu sekundowali.

Wielkie boje we Flandrii, masy angielskich lotników, wymagały od każdego napięcia wszystkich sił. Richthofen okazał, że dorósł całkowicie do swego zadania. Zniszczono albo zmuszono do odwrotu liczne rozpoznawcze i niszczycielskie eskadry wroga, które zapędziły się daleko poza front. Nacierając w sposób

zdecydowany na wszystkich spotkanych myśliwców nieprzyjacielskich wielu z nich zrzucono i przerzedzono ich szeregi. W dniach wielkich bojów, podczas wichrów i deszczów zwalczał dywizjon Richthofena lotników nieprzyjacielskich, działających przeciw naszej piechocie i artylerji. Przyduszone dotąd oddziały oddychały na widok nadciągających czerwonych maszyn. Mimo ilościowej przewagi lotników angielskich zwolna wraz z innemi eskadrami myśliwskimi osiągnięto przewagę w powietrzu w obszarze 4 armji.

BOJE CZOŁGÓW POD CAMBRAI (20 — 29 LISTOPADA 1917 R.)
I OFENSYWA POD CAMBRAI (30 LISTOPADA—7 GRUDNIA 1917 R.)

Taki to jest los lotnika myśliwca, że z jednej wielkiej bitwy idzie do drugiej. Front spokojny jest dla niego rzeczą nieznaną.⁵

20 listopada siedem czy osiem angielskich dywizyj przełamało słabo obsadzony odcinek 2 armji na południowy-zachód od Cambrai. Liczne czołgi przeszły przez przeszkody niemieckie. Dla zapewnienia przewagi w powietrzu w tem ognisku bitwy przydzielono 2 armji nasz dywizjon. Mimo niskiego pułapu i niepogody eskadry pociągnęły drogą powietrzną na lotnisko szkolne eskadry myśliwskiej Nr. 1, w La Briquette około Valenciennes.

Z powodu niepogody działalność lotnicza na froncie była nieznaczna.

Pewnego dnia, gdy się trochę wyjaśniło, około południa liczne dwupłatowce krążyły nad lasem Bourlon.

Wkrótce, kiedy nadleciał ze swoją eskadrą Nr. 11 Richthofen, okolica została od nich oczyszczona. Richt-

hofen sam odniósł 62, jego brat Lotar 26 zwycięstwo powietrzne.

Tymczasem szły transporty z Flandrii i mogliśmy partjami sprowadzić własne urządzenia lotnisk. Sztab dywizjonu, eskadry 10 i 11 otrzymały lotniska w Areines le Sec, eskadry 4 i 6—w Lien St. Amand. Deszczowe dni od 24 do 28 listopada, dozwoliły na ich całkowite urządzenie, co wkrótce dało możliwość podjęcia pracy w powietrzu. A rzecz to była pilna, ponieważ 2 armja otrzymała rozkaz wyrzucić angielskie dywizje, które dokonały przełomu. Natarcia miano dokonać z dwu stron. Rozpoczęto je 30 listopada. Od godziny 9 min. 45 latały klucze myśliwskie w strefie natarcia przed i w czasie szturm i żaden lotnik nieprzyjacielski nie ważył się przekroczyć linii. Dywizjon wspaniale wykonał zadanie osłonięcia naszych oddziałów, wychodzących ze stanowisk szтурmowych. Mimo terminowych lotów miały eskadry w okresie tych dni jeszcze czas dla polowania „na własną rękę”.

Szturm naszych oddziałów powiódł się. Około południa lotnicy angielscy usiłowali dojść do naszych nowych linii, lecz zestrzelono ich częściowo bądź też zmuszono do zawrócenia. Eskadra myśliwska Nr. 10 ostrzelała ogniem karabinów maszynowych odchodzącą kolumnę angielską. Aż do wieczora mieliśmy nad nieprzyjacielem całkowitą przewagę w powietrzu. Dywizjon meldował naczelnemu dowództwu o swych sześciu zwycięstwach. Rotmistrz von Richthofen zrzucił 63 przeciwnika, a podporucznik Klein zapalił balon na uwięzi na zachód od Ribecourt.

Na tem zakończyła się dla dywizjonu bitwa pod Cambrai, bo w następnych dniach deszcz uniemożliwił działalność lotnictwa.

BÓJ POWIETRZNY NAD LE CATEAU

Z uciążliwych walk wielkiej ofensywy we Francji wyróżnia się pierwszy wielki bój powietrzny nad Le Cateau 18 marca 1918 roku, w którym brało udział ze strony niemieckiej 50—60 myśliwców. Richthofen meldując o swym 66 zrzuconym przeciwniku, daje następujący opis tych olbrzymich zapasów o przewagę w powietrzu.

„Wystartowałem 18 marca 1918 r. o godzinie 10 min. 30 z trzydziestoma samolotami mego dywizjonu i leciałem, prowadząc trzy eskadry w szyku zwartym na nieprzyjaciela na wysokości 5300 metrów. Przy zbliżeniu się do frontu dostrzegłem kilka eskadr angielskich przelatujących nasze linje w kierunku na Le Cateau. Pierwszą eskadrę dwuosobowców spotkałem w okolicy Le Catelet (15 km. na północ od St. Quentin) na wysokości 5500. Ostrzelałem wraz z podporucznikiem Gusmanem (eskadra II) ostatniego z przeciwników, samolot Bristol-Fighter; podporucznik Gusman zrzucił go przy Joncourt.

Zebrałem wtedy moich trzydzieści samolotów, poszedłem na 5300 m i posuwałem się dwójkami aż do Le Catelet, rozpędzając po drodze angielskie eskadry. Goniłem nieprzyjaciela i wraz z podporucznikiem Lowenhardtem zestrzeliłem najbliżej lecący Bristol. Widziałem, jak Anglik gwałtownie spadł i połamał się w powietrzu. Tymczasem moje eskadry toczyły zażarty bój z nieprzyjacielskimi eskadrami jednoosobowców, które ochraniając dwuosobowce leciały na dużej wysokości i nagle zniżyły się gwałtownie. Jednocześnie śpieszyły pojedyncze eskadry 2 myśliwskiego dywizjonu i eskadra Nr. 5 wwiązała się w walkę. Rozpoczął się potężny

bój lotniczy. O utrzymaniu szyku eskadr dłużej nie było co myśleć. Każdy spadał na najbliższego przeciwnika.

Następstwem był szereg pojedynczych, bezładnych pojedynków. Często trudno było odróżnić swego od nieprzyjaciela. Białe smugi dymków amunicji fosforowej przerzynały powietrze. Tu i tam widziało się zestrzelonego w płomieniach albo samolot, który nie słuchając już sterów, spadał ku ziemi. Wybrałem sobie jeden samolot typu Sopwith i zmusiłem go do wylądowania w okolicy Molain-Audigny. Lotnik był Kanadyjczykiem. Wogóle nieprzyjaciel utracił piętnaście samolotów, z czego dziewięć zestrzeliły moje eskadry. Nasze straty — jeden samolot z eskadry myśliwskiej Nr. 10."

RICHTHOFEN POLEĞŁ

Ranek 21 kwietnia wstał trochę mglisty, w oparach. Z frontu nie nadszedł żaden meldunek o działalności lotnictwa nieprzyjacielskiego. Wkrótce wzmógł się wiatr wschodni i wyjaśniło się. Piloci zebrali się na lotnisku. Richthofen znajdował się wśród swojej eskadry Nr. 11 i był w jak najlepszym humorze, widocznie zadowolony z doskonałych wyników ubiegłego dnia. Miał jechać na urlop 22 kwietnia wraz z porucznikiem Wolfem do Freiburga. Wszystko było przygotowane, nawet zamówiono miejsce w wagonie sypialnym.

Dobry humor Richthofena sprawiał, że wszyscy byli dobrej myśli; żartowano. W tej chwili ukazało się na froncie kilku Anglików. W parę minut Richthofen ze swoją eskadrą był w powietrzu. Jeden ze współwalczących zanotował w swym dzienniku następujący opis tego ostatniego lotu Richthofena.

„Lecieliśmy dwoma kluczami. Tym razem porucznik Weiss leciał z nami niżej. Na froncie zaatakowaliśmy siedem samolotów typu Sopwith Camels z czerwonymi kołpakami śmigieł, więc jakby samoloty Richthofena.

Anglicy byli silniejsi, lecz śpieszył ku nam klucz Richthofena lecący na widnokręgu. Jednocześnie pchaliśmy wdół siedmiu czy ośmiu Anglików. Wytworzyło się masowe kręcenie wkoło, jakie się często zdarzało w ostatnich dniach. Przeważnie niewielu przytem wychodziło ze środka.

W przebiegu walki straciliśmy wysokość i wskutek silnego wiatru posuwaliśmy się ciągle dalej „na tamtą stronę”. Widząc to, porucznik Weiss przerwał bój i podążyliśmy ku naszym liniom. Nagle zobaczyłem jedną naszą maszynę w opałach. Później powiedziano mi, że to był podporucznik Wolff. W powietrzu sądziłem, że poznaję czerwoną maszynę Richthofena. Powoli znalazły się przy nas pozostałe maszyny. Wylądowaliśmy. Byli wszyscy. Brakowało Richthofena.

Sądziliśmy, że Richthofen gdzieśkolwiek musiał lądować wskutek uszkodzenia. Minęło pół godziny, Richthofen ciągle nie wracał. Kilku panów wyraziło głośno obawę, że został zrzucony. Podporucznik Ryszard Weiss widział w drodze powrotnej małą maszynę, stojącą poza linjami na wschód od Corbie, której przedtem tam nie było. Zdawało mu się, że ta maszyna była czerwona. Kapitan Reinhard natychmiast wysłał klucz samolotów dla sprawdzenia. Wrócono z niczem.

Tymczasem otrzymano wiadomość z frontu. Zaobserwowano z ziemi, jak Richthofen atakował dwa samoloty typu Camels. Jeden zestrzelił a drugi zmusił do

wylądowania i sam wylądował cały w pobliżu. Dalej obserwator artyleryjski stwierdził, że na wzniesieniu 102, na północ od Vaux nad Sommą gładko wylądował czerwony trójpłatowiec i został otoczony przez nadbiegłych Australijczyków. Lotników z niego wyniesiono, a samolot zaciągnięto poza wzniesienie.

Co się stało z Richthofenem? Wszyscy mieliśmy niezłomną pewność, że rotmistrz wylądował zdrowo wraz ze swoją maszyną. Jeżeli będąc ciężko ranny lądował w polu lejów, wówczas niełatwą byłoby to sprawą. Zapewnie Richthofen, zapominając o silnym wietrze wschodnim, zapędził się nieco zdaleko na zachód i miał w następstwie na niewielkiej wysokości uszkodzony silnik, prawdopodobnie wskutek strzału z karabina maszynowego z ziemi.

Wiść o Richthofenie błyskawicą obleciała oddziały frontowe. Z ust do ust podawano najgłupsze wymysły. Richthofen zmuszony do wylądowania u nieprzyjaciela, jest zabity przez Australijczyków. Według innych ciężko ranny jest w niewoli angielskiej.

Przechwycono angielski meldunek zresztą bardzo niejasny, który brzmiał „Największy niemiecki pilot myśliwski, rotmistrz baron von Richthofen, został zestrzelony przez oddziały australijskie”... (tu przerwa).

Lotnicy angielscy wzięci do niewoli wiedzieli tylko, że Richthofen jest zabity. Również niepomysłnie brzmiały wiadomości w prasie obcej i trwoźna niepewność musiała się zwolna zamienić w świadomość kłęski.

Po kilku dniach rzucili Anglicy poza nasze linie zawiadomienie, że Richthofen poległ. Pochowano go z honorami wojskowymi w dniu 22 kwietnia 1918 r. na cmentarzysku w bliskości pola, na którym wylądował. Załączona fotografia okazywała grób Richthofena

ozdobiony wieńcami i kwiatami. Nadzieja, która nas wszystkich podtrzymywała, że nasz dowódca wróci, okazała się płonna. Nasz ukochany mistrz odszedł na zawsze.

24 kwietnia ukazała się w prasie niemieckiej następująca notatka:

„21 kwietnia rotmistrz Manfred baron von Richthofen nie wrócił z lotu myśliwskiego nad Sommą. Według spostrzeżeń swych towarzyszy i obserwatorów ziemnych po zrzućeniu jednego samolotu nieprzyjacielskiego, rotmistrz wskutek uszkodzenia silnika na niewielkiej wysokości był zmuszony do wylądowania poza liniami. O ile lądowanie powiodłoby się, możnaby żywić nadzieję, że Richthofen jest jeńcem, ale komunikat agencji Reutera z 23 kwietnia nie pozostawia więcej żadnej wątpliwości, że Richthofen poległ. Zdaje się że padł ofiarą zabłąkanej kuli.”

W gazetach angielskich z dnia 23 kwietnia 1918 r. odczytaliśmy następującą notatkę.

„Niemiecki rotmistrz, baron von Richthofen, który zrzućił osiemdziesiąt samolotów koalicyjnych, poległ w boju powietrznym. Zwłoki pochowano dzisiaj popołudniu, na małym zacisznym cmentarzyku, w pobliżu miejsca upadku. Na tej pełnej nastroju uroczystości obecny był nasz oddział lotniczy.”

Francuzi oznajmili w „Matinie” w następujący sposób swym czytelnikom o śmierci Richthofena.

— Od naszego korespondenta przy armji angielskiej.

„— Najsłynniejszy lotnik niemiecki, stary Richthofen, został niewiadomo przez kogo zrzucony w pobliżu Amiens. Śmiertelny to cios dla pychy niemieckiej! Eskadra czerwonych korsarzy Nr. 11, którą dowodził baron

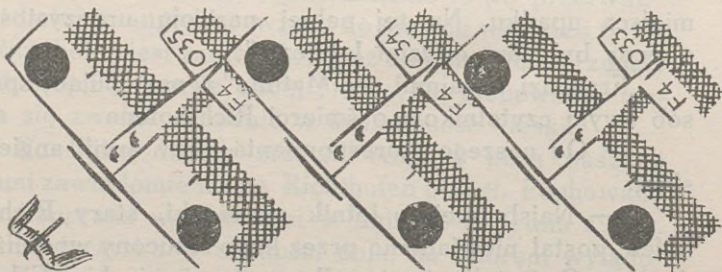
rotmistrz nie należała do tego typu niemieckich lotników, którzy na podobieństwo drapieżnych zwierząt wychodzą nocą na mord kobiet i dzieci. Spełniał on swe czyny bohaterskie, zachowując pewną rycerskość.

„Tylko krzycząca, jaskrawa barwa płatów samolotu miała w sobie coś dziecinnego, bo nią starano się przestraszyć przeciwnika, co zdradzało gust barbarzyńców. W chwili, kiedy nasi żołnierze podnosili krwawe szczątki barona rotmistrza, jednocześnie przez radio nadawali Niemcy wiadomość o jego 79 i 80 zwycięstwie. Przy łoskocie granatów niemieckich pogrzebano zwłoki na cmentarzu w Amiens.”

Przez naród niemiecki ukochany, przez nieprzyjaciela poważany, padł Richthofen, zwycięzca, jako lotnik niezwyciężony. Był dla nas wzorem, doradcą, przyjacielem.

Dzień 10 maja z jedenastoma zwycięstwami i 15 maja z trzynastoma zwycięstwami uznaliśmy jako dni pomsty za Richthofena.

Bodenschätz.



ESKADRA GARROSA.

Znakiem eskadry za czasów majora Menarda jeszcze przed przyjęciem znaku Bociana była pochodnia, popolicie zwana butelką Sain — Guldiera. Oto szlachetny symbol, godny męstwa i inteligencji największego z „asów” eskadry — Garrosa.

Utworzona 26 sierpnia 1914 roku z czterema samolotami M. S. (Morane — Saulnier), pod dowództwem kapitana Jeanneroda, rozpoczęła swą pracę podczas odwrotu nad Marną. 4 września cofnęła się na Vincennes. 9-go Bielovuccie i Jeannerod usiłowali rozpoznać kierunek i zasięg ruchu oskrzydłającego prawej flanki nieprzyjacielskiej na Compiègne, Seulis i Nanteuil. Tragiczne to dni, z których wyniknęło pierwsze nasze z wycięstwo. 10-go eskadra jest w Saint-Souplet, 12-go w Villers-Cotterets. 20-go otrzymuje rozkaz wykonania zadania specjalnego dla Antwerpii i zostaje następnie przydzielona do belgijskiego oddziału wydzielonego, którym dowodzi generał Urbal.

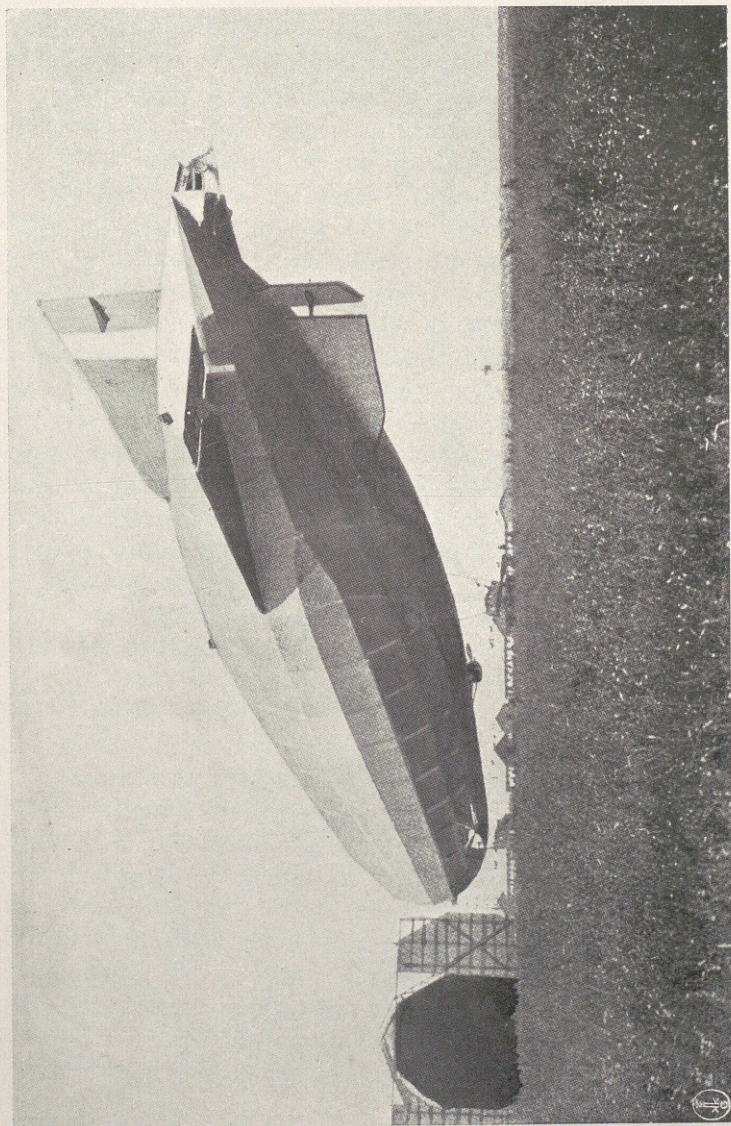
Jedyna na całą armję otrzymuje 31 października dwa samoloty z mieszanej eskadry Nr. 35 i eskadrę bombardującą.

Pierwszą stratę poniosła 5 listopada.

Tego dnia Radisson i porucznik belgijski, obserwator Collignon, wylecieli dla rozpoznania w kierunku Houthulst. Pragnąc zejść z drogi Anglikowi, strzelającemu do niemieckiego „Taube”, Radisson uczynił przy odlocie podczas wiatru, skręt na prawo, następnie ześlizgnął się na skrzydło. Przy tym manewrze samolot przewrócił się i runął plecami na ziemię. Colignon małego wzrostu, który zaledwie głową przewyższał górną część przedziału, wyszedł z lekkimi ranami i silnym wstrząsem krzyża, tego samego wieczoru odwieziono go samochodem do Dunkierki. Ale Radissona podniesiono bez przytomności, utracił wiele krwi i miał zgniecioną czaszkę. Nieprzytomnego odwieziono do szpitala, gdzie zmarł nazajutrz o 7 rano.

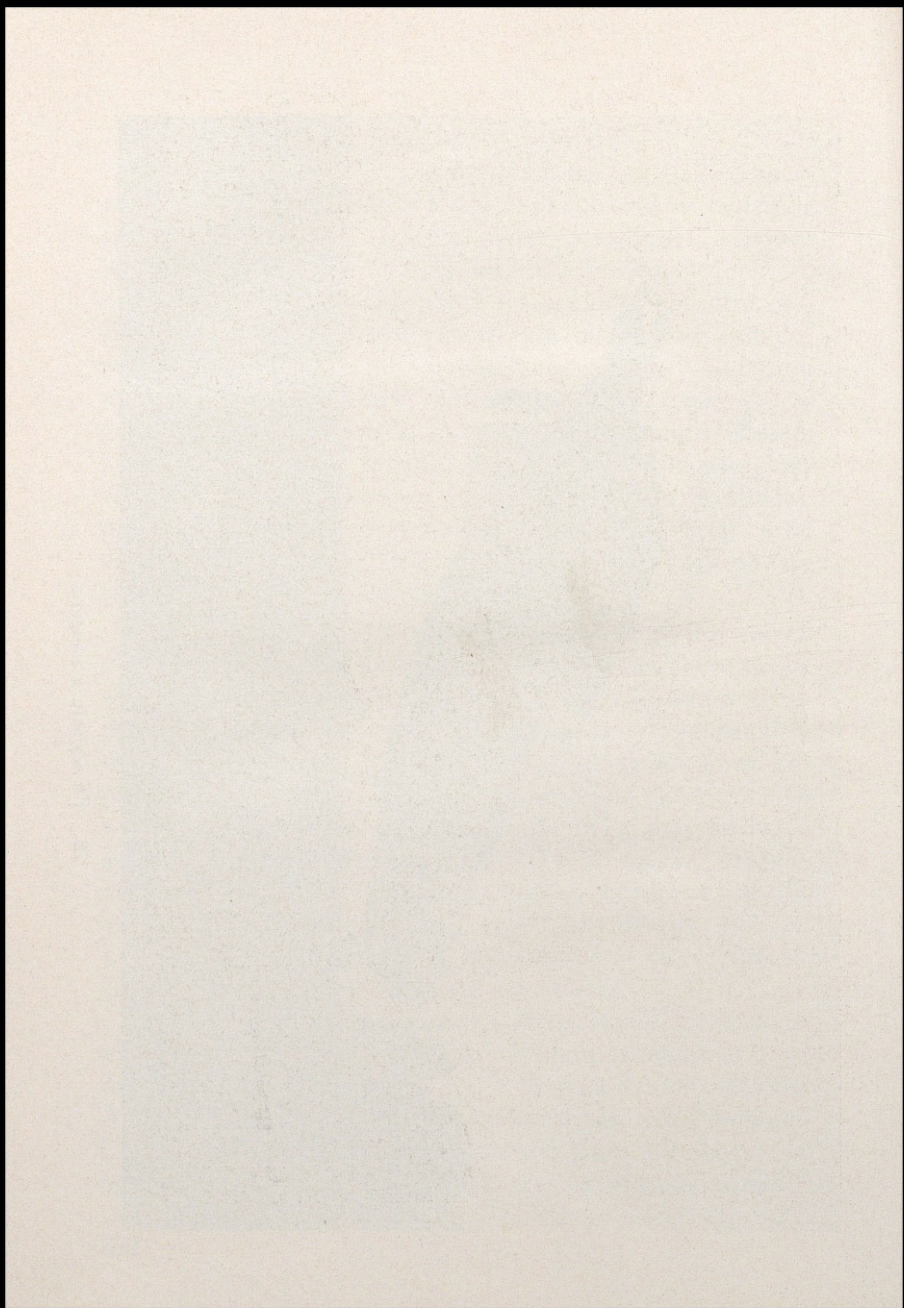
W początku 1915 roku Garros dokonywa swych pierwszych prób i odnosi swe pierwsze zwycięstwa w okresie trzech miesięcy. Jest on pionierem w dziedzinie myśliwstwa i bombardowania. 1 lutego przybywa do eskadry na jednoosobowcu uzbrojonym w karabin maszynowy. 6-go jego samolot jest gotów. 11-go wykonywa doskonale strzelanie do celu wyrysowanego na plaży w obszarze Dunkierki. 20 marca próbuje miotania bomb 155. Dwie pierwsze zrzucone ze 100 metrów nie wybuchły; jedna z nich trafiła dobrze. Z dwóch następnych jedna wybuchła i legła niedaleko celu, drugą uszkodzoną rzucił do morza.

Dnia 1 kwietnia ponownie rozpoczyna lot z dwoma pociskami 155 i udaje się na bombardowanie Handzame. Lecąc napotyka na wysokości 1700 metrów Albatrosa, strzela do niego z karabina maszynowego i odskakuje, żeby ponownie zaatakować. Albatros robi pół obrotu i atakuje go z kolei. Garros strzela, samolot



28. Po wyjściu z hangaru.





nieprzyjacielski nurkuje wdół. Garros ściga go strzelając ciągle. Na wysokości 100 metrów nad ziemią nieprzyjaciel staje w płomieniach i potrząskany spada przy Ondecapelle. Obaj lotnicy są straszliwie popaleni.

Dnia 15 kwietnia zrzuca Garros drugi samolot nieprzyjacielski, trzeci — 18-go. Tego samego dnia wyleciał z dwoma pociskami 155 w kierunku stacji kolejowej Courtrai, lecz stamtąd już nie wrócił. Radio niemieckie zawiadamia, że musiał wylądować w odległości 10 kilometrów od tego miasta i został wzięty do niewoli. Trzy lata trzymały go więzienia niemieckie i umknął wreszcie poto, żeby wylecieć ku śmierci.

Nie opisując codziennych bojów eskadry, zatrzymamy się jedynie na zdarzeniach wyjątkowych ze względu na ich rzadkość albo wspaniałość, będą to na przykład skutki wybuchu pocisku tuż przy samolocie, zacięcia broni czy też uszkodzenia silnika, walka ponad morzem albo chmurami, loty nocne. Oto są chwile, które pozostawiły niezatarte wspomnienia w sercach tych, którzy je przeżyli.

12 czerwca 1915 roku porucznicy Cahuzac i Marchand wykonali dwugodzinny lot rozpoznawczy ponad Ostendą i Dixmude. Na stacji kolejowej w Ostendzie dostrzegli dwadzieścia pociągów, z których trzy pod parą i dokonali zdjęć fotograficznych portu. Ale pocisk wybuchł w odległości około dziesięciu metrów od samolotu; lewy górny dźwigar kadłuba został złamany w dwóch miejscach, dźwigar przedni lewego skrzydła i jedno żebro przebite, zbiornik benzyny przebity, szrapnel uderzył w prawy stojak podwozia.

Lotka dosięga obserwatora Marchanda w okolicę serca, lecz zaprawdę cudownie, jak kiedyś u Augera zatrzymuje ją, złożona w ósemkę, mapa, która jest zupełnie podarta i przebita.

Tak więc uszkodzenia silnika lub broni powodują różne, trudne do przewidzenia wypadki, bądź to obserwator nie może strzelać w tym krótkim okresie czasu, kiedy znajduje się w dobrej odległości od swego przeciwnika, bądź to silnik wstrząsa, rwie i szarpie, bądź też słońce, załamując się w szybie, przeszkadza pilotowi widzieć nieprzyjaciela. W jednym wypadku sprężyna karabina maszynowego pęka, karabin strzela bez zatrzymania, co zmusza lotnika do lądowania; kiedy indziej wybuchający pocisk przebija zbiornik z benzyną, która wycieka gwałtownie i trzeba zgasić silnik, żeby nie wywołać pożaru i natychmiast wylądować. W trzecim wypadku silnik zwalnia niespodziewanie na dwieście obrotów, licznik szaleje i trzeba niezwłocznie wracać...

O ile lotnik z całą odwagą przyjmuje ryzyko walki, o tyle z oburzeniem odnosi się do braków konstrukcyjnych samolotu, które mogą być przyczyną jego niepowodzenia i upadku. Bezpieczeństwo manewrowania jest prawem dla pilota-myślici, który musi mieć pewność, że samolot nie wybuchnie w powietrzu i nie pogubi skrzydeł.

Wiedza i gorliwość inżynierów i rzemieślników powinny mu dopomagać i najmniejsze zaniedbanie z ich strony jest zbrodnią, jak podobnie ze strony mechanika, który zapomniałby sprawdzić szczegółowo przed lotem stan aparatu.

W końcu tegoż miesiąca adjutant Constantini i podporucznik obserwator Maria, zaopatrzeni w dwa

pociski 90 mm., wykonali podczas deszczu rozpoznanie nad morzem, lecąc w odległości 10—15 kilometrów od brzegu dla odszukania i ścigania nieprzyjacielskich statków podwodnych, sygnalizowanych między Gruvelines i Ostendą.

Cała eskadra latała we wrześniu na froncie morskim między Nieuportem i Dunkierką, osłaniając flotę brytyjską. 28-go rankiem sierżant Simon i porucznik Maria stoczyli bój nad falami. Samolot nieprzyjacielski początkowo krążył o 600 metrów ponad nimi, i nasi, znajdując się na wysokości 3200 metrów, nie mogli się do niego dostać, ale rzucili się w pogoń za drugim, lecącym na wysokości 2800 metrów i oddalającym się na morze w kierunku Nord-Ost. Znurkowali tedy na niego. Wróg odpowiedział z karabina maszynowego. Simon umieścił się o jakieś trzydzieści metrów za jego ogonem, lecz wówczas drugi z nieprzyjaciół lecący wyżej zaatakował go. Maria dał pięćdziesiąt strzałów z karabina Lewisa. Obserwator niemiecki strzelał do nich, lecz Simon przez nowy manewr na lewo umieścił się w martwym kącie¹⁾ przy jego ogonie.

Samolot nieprzyjacielski znurkował wtedy gwałtownie i spadł w morze w odległości około dwóch kilometrów na północny-wschód od Middelkerque. Drugi przeciwnik natychmiast przerwał walkę. Simon zniżył się na 1500 metrów i krążył kilka chwil nad zrzuconym przeciwnikiem, który miał dziób zagłębiony w wodzie, lewe skrzydło wydawało się napół zanurzone.

Był to płatowiec jasnego koloru, jak nasze Nieu-

¹⁾ W martwym kącie, to jest w przestrzeni, której samolot, wskutek układu swych karabinów maszynowych i konstrukcji ostrzelać nie jest w możności.

porty, z ogonem gołębia. W dziesięć minut później kapitanowie Tobie i Maria wylecieli, aby go lepiej rozpoznać, i zrobili trzy zdjęcia z wysokości 2000 metrów. Skrzydło lewe płatowca wydawało się jeszcze bardziej zanurzone, a ogon wzniesiony. Wielka plama oliwy otaczała samolot, wokoło którego krążył kontrtorpedowiec i wodnopłatowiec.

Za to rzadkie zwycięstwo Maria otrzymał krzyż kawalerski Legji Honorowej, a Simon medal wojskowy.

Nieprzyjaciół szuka cię, celuje do ciebie. Gest morderczy zmusza do gestu podobnego i dwaj ludzie, obdarzeni rozsądkiem, walczą z wściekłością. Pewnego dnia o świcie w maju 1917 roku podporucznik Letourneau, lecąc nisko na rozpoznaniu, dostrzegł na północ od Berry-au-Bac dwupłatowiec zbliżający się od strony Reims na wysokości 600 metrów nad swoimi liniami. Letourneau, chcąc go atakować, szukał ukrycia w chmurach, lecz nieprzyjaciół, zauważywszy niebezpieczeństwo, uciekał bardzo nisko, później zawrócił na Juvincourt wznosząc się i zniżając w morzu poprzerywanych chmur. Na wysokości 900 metrów Letourneau zbliżył się do niego o tyle, że mógł mu posłać kilka pocisków, lecz bez żadnego wyniku. Morze chmur zgęstniało i „pułap” zniżył się do 600 metrów.

Wielki przyjaciel La Toura, podobny do niego z elegancji Letourneau był nazwany w dywizjonie przez doktora Castexa drugim Molierem, a to z powodu swych docinków pełnych humoru i wątpliwości w stosunku do medycyny i lekarzy. Mówiono o nim słowa

okrutne jak niegdyś o oficerze-strażaku: „Największy sztyk dla niego to zlecieć w płomieniach”.

Simon i Maria, których oglądaliśmy jako zwycięzców ponad morzem w listopadzie 1915 roku, w trzy tygodnie później mają mniejsze powodzenie wskutek tego, że przeciwnik przewyższał ich szybkością. Obaj są ranni, ale ich energia w nieszczęściu zwycięża nieżyczliwy los i czyni to ich zwycięstwo jeszcze wspanialszym, niż poprzednie. W pewnej chwili Simon i Maria odczuwają gwałtowne uderzenie: jeden w prawe kolano, drugi w prawą stopę. Ze zbiornika przebitego na przestrzał wylewa się z przodu i z tyłu benzyna. Simon wyłącza silnik. Jego przestrzelona prawa stopa już mu nie służy i samolot spada w korkociąg prawie do 600 metrów. Niemniej jednak, dopomagając sobie lewą nogą, ranny pilot wreszcie go wyprostowuje i, zwróciwszy naprzeciw wiatrowi, ląduje na ornej ziemi, z trudem unikając chmielnika. Mimo wszelkich wysiłków jednak nie może zapobiec uderzeniu skrzydłem o ziemię i wywraca się na głowę. Ma odłamki pocisku karabinowego w prawym kolanie, drugi pocisk, znaleziony w łydce, złamał mu goleń.

Długotrwały bój niezawsze jest morderczy i pod tym względem walka, stoczona 22 listopada 1915 roku przez adjutanta Faure i porucznika Dumemesa, zasługuje na opowiedzenie, jako rekord długotrwałości i nieskuteczności. Dwa samoloty niemieckie typu L.V.G. latały tego dnia ponad Ghistelles. Faure i Dumemes rzucili się na nie i zostali przywitani przez jeden z nich z odległości dwustu metrów bezskutecznym ogniem. W odległości stu metrów skręcił z obu stron. Drugi z nieprzyjaciół z kolei nadstawia się w ten sam sposób. Powtarza się taki sam manewr i porucznik Dumemes podczas zwrotu może

dać ognia z odległości stu metrów. Przeciwnik nagle znurkował i zniknął, podczas gdy pierwszy L. V. G. powraca, by atakować z zamiarem przyciągnięcia naszego Nieuporta na baterję w Ghistelles i Eissen.

Faure rzuca się na niego ponownie: przy pierwszym starciu Dumemes strzela, zużywa ładownik naboji, przy drugim pół. Lecz nieprzyjaciel, który ma dwa karabiny maszynowe, wali do niego przed i po wyminięciu, nie zmieniając przytem kierunku, potem w dal-szym ciągu zakręca w obrębie koła między Ghistelles i Ostendą. Przy każdym nowem starciu robi większy zakręt i ostatecznie oddala się i znika.

Nieuport otrzymał sześć pocisków w dźwigar dolnego prawego płatu, w stopy pasażerów i trzy w płat statecznika.

Zgrupowanie sześciu pocisków na przestrzeni die-sięciu centymetrów zdaje się wskazywać, że nieprzyjaciel posiadał karabin prawdopodobnie przymocowany i strze-lał przez śmigło. Dumemes wystrzelił sto trzydzieści naboji, jego przeciwnicy około pięciuset, serjami po sto. Bój toczył się między 2800 i 2600 metrów i trwał około 40 minut.

Ten sam porucznik Dumemes pisał w początku stycz-nia 1916 wraz z porucznikiem Robertem w swem spra-wozdaniu:

„Wydaje się rzeczą mało rozsądną czynić rozpoznania samotnie, ponieważ Szwabi przyjęli następującą taktykę: samoloty dozorujące lecą kluczami po kilka daleko wewnątrz u siebie i wypatrują nieprzyjaciela. Pozwalają mu jeszcze lecieć dalej wgłąb linii niemiec-kich, a później rzucają się na niego i otaczają”.

W tych to okolicznościach porucznik obserwator Momet znalazł tegoż miesiąca straszną śmierć między Boesingde i Ypres. Rankiem 17 stycznia był na roz-

poznanie z sierżantem Lemaitrem ponad torem kolejowym z Ypres do Roulers. Nieco przed Roulers zaatakowały go dwa L. V. G. odcinając mu odwrot. Jeden z nich był sto pięćdziesiąt metrów w lewo i pięćdziesiąt metrów wyżej, i ten zaczął strzelać. Momet, znalazłszy doskonałe stanowisko, dał do niego ognia lecz karabin zaciął mu się po czterdziestu strzałach. Na próżno usiłował go poprawić. Pocisk nieprzyjacielski przebił szybę i Momet osunął się w tył. Krew zalała mu twarz i odzież. Lemaitre natychmiast znurkował ku Boesingee. Drugi L. V. G., który oddał dopiero kilka strzałów, rzucił się za nim w pogoń. Pierwszy strzelał stale serjami z odległości między osiemdziesięciu i dwustu metrami, drugi pięćdziesięciu i sześćdziesięciu metrami. Chcąc uniknąć zbyt bliskiego ognia i seryj pocisków Lemaitre był zmuszony bądź nurkować na całym gazie, bądź też czynić nagłe zakręty. W odległości trzech kilometrów od naszej linii znajdował się nie wyżej, jak na wysokości 600 metrów. Wówczas obaj przeciwnicy pozostawili go i Lemaitre wylądował wreszcie na lotnisku w Furnes, gdzie stwierdzono, że Momet otrzymał pocisk w głowę. Odłamki przeniknęły na pięć centymetrów do mózgu, błona mózgowa została porwana. Spieszenie przewieziono go do szpitala w Panne i trepanowano. Umarł 22-go o piątej rano jako kawaler Legji Honorowej.

W Cachy, chcąc odpowiedzieć na nocne bombardowanie Amiens, Villers-Bretonneux i całego obszaru usiłowano zorganizować kilkakrotnie nocne bombardowania na samolotach typu Nieuport, a następnie Spad. Lecz trudności były prawie nie do rozwiązania a uzyskane doświadczenia mało zadowalające: piloci oświadczają, że nic nie widzą.

„Dla samolotu nocnego, który lata nisko i powoli, każde uszkodzenie ma poważne następstwa. Jest ono równoznaczne z wzięciem do niewoli lub strzaskaniem o ziemię. Trudno nocą w szczerem polu wylądować bez uszkodzenia. A jeżeli nawet uniknie się strzaskania, to jeszcze mniej ma się widoków uniknięcia niewoli.”

„Lot grupowy w nocy jest niemożliwy... Stojąc na szczycie gór, nie ma się takiego poczucia samotności, jakie daje lot nocny. Są noce przesiane pyłem księżycowym, kiedy kształty ziemi nabierają ponurej wspaniałości starożytnych kamei. Są inne gwiazdziste i bez mgły, całkowicie napełnione mętnym blaskiem, ukazującym oblicze ziemi proste i majestatyczne, jak rysy śpiącego pod pieśczętą czuwającej kochanki. Są inne wilgotne i smutne, ciężkie i przygnębiające. Są inne czarne, czarnością masywu, kiedy nawet i światła nie promieniają. Są takie, kiedy panuje królestwo ciemnego błękitu. Ogłuszony przez silnik, z oczyma otwartymi na świat nocy, biegnący lotnik jest tylko zatraconą w nieskończoności duszą, żyje tylko bezpośrednio wrazeniami, jest sam w próżni i przestrzeni”.

Jeden raz tylko podczas dnia około godziny 14 trzy samoloty nieprzyjacielskie zaryzykowały ukazać się ponad Cacha. Niezwłocznie ruszył za nimi w pogoń porucznik Pinsard, jeden z najlepszych naszych lotników tego okresu. Pinsard świeżo co przybył, umknawszy z niewoli niemieckiej wraz z kapitanem Mesnard, spragniony zwycięstwa, ćwiczył się bez przerwy w strzelaniu z karabina maszynowego, wcielając o ile mógł w czyn rady Guynemera. Ale dopiero po kilku miesiącach wysiłku udało mu się osiągnąć pierwsze triumfy.

Atakowanie balonów na uwięzi bywa niebezpieczne i często niepożyteczne. Prowokowały one też

gwałtowną odprawę ze strony specjalnej obrony ziemnej i powietrznej, ponieważ zabicie balonów powodowało natychmiastowe oślepienie oddziałów tkwiących na pozycji. 10 lipca 1916 roku podoficer Pouchelle rzucił na jakiś balon z odległości osiemdziesięciu metrów rakietę. Część z nich przeleciała obok balonu z lewej strony, inne, które wirowały, przeszły z prawej lub górą.

Lotnik chciał ponowić natarcie nabojami zapalającymi, ale uszkodzony silnik nie dawał więcej niż 950 obrotów. Wtedy Pouchelle zawrócił, tracąc wysokość; towarzyszył mu grad pocisków karabinowych i działowych, rozpryskujących się wokół samolotu. Oliwa upływała strumieniem. Rzekę Sommę minął na wysokości 150 metrów i ogień ukazał się przy silniku. Pouchelle przeleciał czołowy okop francuski na wysokości 100 metrów i wylądował o pięćdziesiąt metrów za nim.

Aparat zwałił się w lej i spłonął.

Skutki wybuchu pocisku w pobliżu samolotu bywają niekiedy osobliwe. Tak na przykład 5 listopada 1916 roku na trzydzieści metrów przed sierżantem Sendral wybuchł pocisk prawie że na jego wysokości: odłamki złamały mu drążek zaworowy, połamały osłonę silnika i karabin maszynowy. Samolot doznał silnego wstrząsu i sierżant sądził, że skrzydła odlatują w powietrzu. Tymczasem mógł jak zawsze wylądować z wyłączonym silnikiem.

21 sierpnia 1917 roku podporucznik Dezarrois po uprzednim starciu z dwuosobowcem poza Houthulst, chciał atakować balon na drodze ze Staden i przed przybyciem do celu został zaskoczony przez pięć jednoosobowców, pomalowanych na szaro, które go okrążyły. Pierwszy znurkował na niego ostro i strzelając

przeszedł pod kadłubem. Dwaj inni strzelali do niego z prawej i lewej strony. Dezarrois, dzięki mistrzowskiemu manewrowaniu, wznosząc się i zmieniając kierunek, oswobodził się od zbyt licznych przeciwników.

Przy pierwszych jednak serjach pocisk przeszył mu lewą nogę w kostce. Silnik przestał pracować. Niešťczęśliwy pilot, ścigany aż do kanału, zemdlał dwa razy, lecz wylądował przy Houdschoofe. Przewieziono go do szpitala w Beveren.

Zdarzało się również, że napastnik nieprzyjacielski był atakowany. Ten sam porucznik Dezarrois kilka dni przedtem oswobodził jednopłatowiec brytyjski, atakowany przez dwa Albatrosy na wysokości 2500 metrów w okolicy na południowy-wschód od Bischoot. Anglik uciekał tuż ponad ziemią, ścigany przez jednego z przeciwników; drugi leciał o 150 metrów wyżej. Dezarrois ostrzelał Niemca w chwili, gdy ten bił do Anglika z odległości trzydziestu metrów i sto pięćdziesiąt metrów nad ziemią. Niemiec z kolei oswobodził się sam skrętem i wrócił do swoich, prawie dotykając ziemi.

Tragicznej pamięci wiosną 1918 roku wszyscy piloci dywizjonu brali czynny udział w walkach na ziemi, atakując bez przerwy karabinem maszynowym z niewielkiej wysokości wszystkie dostrzeżone zgrupowania nieprzyjacielskie, szczególnie w okolicy Montidier. Z kolei sami bywali gwałtownie ostrzeliwani.

Sierżant Devaux z 26 eskadry dał wtedy przykład nadzwyczaj zimnej krwi: wyznaczony podczas natarcia niemieckiego do zawiezienia papierów do dowódcy artylerji, wypełnił to zadanie i został przy swoim samolocie z pudełkiem zapalek, oczekując ostatniej chwili celem spalenia go. Nieprzyjacieli zbli-

zał się z Cattigny i o godzinie 20 min. 30 był nie dalej jak osiemset metrów od niego. Wtedy Devaux podpalił samolot, który spłonął całkowicie. 3 kwietnia Devaux wyleciał na rozpoznanie, z którego nie wrócił.

W złej przygodzie należy pomóc towarzyszowi tak w powietrzu, jak i na ziemi. Niektórzy czynią to w sposób niepowszedni. 20 maja 1918 roku adjutant Naudin, chcąc pomóc Antoinowi, został z kolei zaatakowany przez silny klucz jednoosobowców: zbił jednego i sam dostał cztery pociski, które strzaskały celownik, szybę i lewy karabin maszynowy.

Ten sam Naudin po rozpoznaniu wykonanem z podporucznikiem Pujetem, który 18 maja dostał osiemnaście pocisków w samolot od Albatrosa, tak pisał 1 czerwca. „Sześć jednoosobowców manewruje przeciw nam. Bierzemy wysokość i lecimy ku nim. Zastawiają się: Trochę młodzi!”

Cóż za zwartość stylu! I to jest cały Naudin, ulubieniec dywizjonu, zawsze bohaterski i zawsze narzekający, wieczny opozycjonista przeciw przepisom uznawania zrzuconych samolotów nieprzyjacielskich, równie świetny w swych protestach, jak w przedrzeźnianiu innych.

9 sierpnia 1918 redaguje meldunek:

„O godzinie 16 min. 50 patrol z czternastu jednoosobowców nieprzyjacielskich, wracający do siebie, na wysokości 2400 metrów ponad Assainvillers skrzyżował się z patrolem z piętnastu Fokerów, udających się poza nasze linje, nad wąwóz Parennes, gdzie naskoczyli na nasze samoloty artyleryjskie. Strzelam do ostat-

niego, lecz zmuszony porzucić go w chmurach, mam nadzieję do niego wrócić. Krzyżuję się z innym płatowcem i nacieram, pikując zgóry na niego. Pelletier poza mną strzela także. Szwab znurkował i spadł w korkociąg na drogę z Mery do Lataube, na południe od Mortemer."

Nic bardziej formalnego, jak ten meldunek. Niestety Naudin nie mógł dostarczyć żadnych dowodów swego zwycięstwa. W cztery dni później w komunikacie operacyj powietrznych Głównej Kwatery samolot ten przyznano dywizjonowi Goyi.

Naudin, pewny swego zwycięstwa, pieniał się, rzucał. Sztab rozbrzmiewał jego narzekaniami. „To nie poraz pierwszy... Ja jestem pewny swego... To jest przecież jeden Szwab mniej do zrzucenia!...”

Nic nie dało się zrobić przeciw decyzji Sztabu. Historia oficjalna wojny liczy jeszcze jeden błąd dobrowolny więcej. W kilka dni później Naudin zemścił się, naśladując doskonałym akcentem jednego z profesorów meteorologii, słynnego w dywizjonie, ponieważ przypisywano mu aforyzmy w rodzaju: — „kiedy padają krople, mówi się, że deszcz pada”

Puget był śpiewakiem dywizjonu, wszystkie modne piosenki ma na ustach. Ciągłe słysząc jego głos oddawany przez echo.

Nie ucieka przed przygodą miłosną i przeżycia sentymentalne zajmują go całkowicie z chwilą zejścia ze Spada.

Kapitan de Sewin, dowódca 26 eskadry, uratował go w boju bardziej pięknym od innych w dniu 18 maja 1918 roku.

Tegoż dnia de Sewin wyleciał z dwoma Spadami ze swej eskadry, pilotowanymi przez Naudina i Pugeta.

Naprzód zrzucił z armatki dwuosobowiec w obszarze Montdidier, następnie skierował się na nieprzyjacielski samolot myśliwski, który wbrew zwyczajowi niemieckimu polował samotnie na wysokości 5000 metrów. Był to Albatros, dozorujący w odległości pięciu kilometrów za własną linią, poza Avre. Nagle de Sewin zobaczył, że Niemiec rzucił się na Pugeta, który z kolei znurkował na trzy dwuosobowce. Pierwszą serją strzałów Albatros skończył z Pugetem, przebijając mu silnik i zbiornik oraz przecinając linki steru wysokościowego. Nie zajmując się nim więcej, Niemiec rzucił się z kolei na Nauquina, którego zacięcie karabina maszynowego zmusiło do ucieczki. Chcąc go ratować, kapitan de Sewin przeszedł między nim i Albatrosem. Ten przyjął walkę i znurkował wtedy, kiedy dowódca 26 eskadry wznosił się. Był to pojedynek na śmierć, gdyż obaj przeciwnicy szli do uderzenia wręcz. Jeżeli nieprzyjaciel odchylił się — to jest trupem, jeżeli Sewin znurkuje — to jest pobity. Który z nich wytrzyma dłużej i zrobi manewr tuż przed zderzeniem się? Niemiec strzelił pierwszy i przedziurawił koszulę wodną silnika de Sewina: wielki obłok pary podniósł się między nimi.

Wówczas Albatros, żeby uniknąć zderzenia, musiał odchylić się, kapitan de Sewin strzelił do niego z armatki z dziesięciu metrów i Niemiec skoziółkował jak królik.

Opierając się na przepisach pełnych absurdów samolotu tego oficjalnie nie uznano.

Kapitan de Sewin mógł wykazać w bojach swą wartość; miał ten zaprawny goryczą zaszczyt, że w sierpniu 1918 roku przydzielono mu Garrosa po jego ucieczce z Niemiec; podczas dwóch miesięcy de Sewin śledził bolesny dramat śmierci słynnego lotnika, nie będąc

w stanie nic przeciwdziałać. Obaj zaczęli wojnę jako strzelcy piesi, Garros w 27, a de Sewin w 19 bataljonie. W grudniu 1914 roku w Argonach ten ostatni uległ silnemu wstrząsowi przy ostrzeliwaniu artyleryjskiem. W kwietniu 1915 roku był ranny w tym samym bataljonie. Jego młodszy brat, który w tym okresie udał się z Guynemerem do szkoły lotniczej w Pau, zabił się 2 lipca na Moranie-Parasolu wskutek wypadku przy starcie. Tegoż samego dnia de Sewin został uczniem pilotem; skończył jednocześnie z majorem Rose z 12 eskadry, gdzie zdobył do końca 1917 roku siedem wzmianek pochwalnych i Legję Honorową. Wzmianki te streszczają jego czyny. Pilot zręczny i szczęśliwy, o zimnej krwi, wyćwiczony, chętny do rozpoznania dalekiego i eskortowania samolotów udających się poza linię nieprzyjacielską. Atakuje na małych odległościach i zmusza do odwrotu samoloty nieprzyjacielskie. 15 grudnia 1916 roku wiadomości, które przynosi podczas złej pogody, rozpoznając z 2000 metrów zgromadzenia oddziałów nieprzyjacielskich, pozwalają zatrzymać przeciwnatarcie. Tego samego dnia ostrzeliwuje duży oddział nieprzyjacielski z karabina maszynowego i czyni w nim zamieszanie.

16 kwietnia 1917 roku przy niepogodzie wykonywał takie same zadanie, ostrzeliwując z karabina maszynowego z małej wysokości oddziały nieprzyjacielskie i zbierając cenne spostrzeżenia. Przy przejściu w początkach 1918 roku do eskadry ma już na swym rachunku zapisanych sześć zrzuconych samolotów nieprzyjacielskich, z których dwa jednego dnia. Samolot zrzucony 18 maja a nieuznany był jego dziesiątem i najpiękniejszym zwycięstwem.

Jako wierny towarzysz, podczas lotu 20 stycznia

1918 roku de Sewin rzuca się na pomoc koledze, zaatakowanemu przez klucz samolotów nieprzyjacielskich. Jest on w eskadrze blondynem Lohengrinem, który umie zaoszczędzić swym pilotom odleglejszych wycieczek. Lecz nie jest to żaden romantyk w przeciwieństwie do bohatera Wagnera. Dla niego świat, widziany z wysokości powietrznych, wydaje się płaskim i raczej monotonnym. Jedyne morza obłoków i lot nad nimi wydają mu się pięknym widowiskiem. Wycwiczenie oka w powietrzu dokonywa się bezwiednie, ponieważ lotnik nie ma nic innego do roboty, jak patrzeć wokół siebie. Jest on niby sokół, który nie myśli o niczym tylko samoczynnie wykonywa piruety. Taka jest bardzo uproszczona filozofja powietrzna pełnego wartości i elegancji kapitana de Sewina. Jeżeli niektórzy jak Navarre, lubią latać dla samej przyjemności latania, to nie czynią tego jednak nigdy dla wycwiczenia oka. Pilot, który nie ma duszy o wytrwałości poety, zrzekłby się lotu po dwóch godzinach. Jedyne rzecz go przyciąga: — oto latać w godzinach, kiedy są Szwabi, ponieważ wtedy zaczyna się sport.

20 sierpnia 1918 roku pojawia się na lotnisku w Hectomesnil Garros.¹⁾ Jest w mundurze oficera 27 bataljonu strzelców pieszych, w białych rękawiczkach, ele-

¹⁾ Renè Fonck pisze o nim w swych wspomnieniach: „W kącie, na uboczu zazwyczaj trzyma się, dużego wzrostu, brunet, skromny i prawie smutny. Zda się wiecznie żyć w marzeniu, jeżeli porzuca je niekiedy to tylko zmuszony naszymi pytaniami do opowiadania szczegółów swego życia czy niewoli.

Najcenniejsze informacje, rady techniczne najbardziej wartościowe pochodzą od niego i jego nazwisko mówi więcej niż wszelkie objaśnienia.

Jest to Garros”.

gancki. Jego powaga i skromność dziwią Bocianów, z których żaden nie znał go przed trzema laty. Wszyscy chcą słyszeć jego opowiadanie o ucieczce i wrażeniach z Niemiec. Opowiada o zmuszaniu wyższych oficerów francuskich do salutowania podporuczników niemieckich, nie ze względu na ich stopień, lecz jako przedstawicieli władzy niemieckiej.

Dzięki nieprawdopodobnie zimnej krwi udało mu się przed pięciu miesiącami przebranemu w mundur oficera niemieckiego umknąć i dojechać koleją do granicy holenderskiej. Ucieczka czterech towarzyszy w trzy dni po jego wyjeździe wykryła wszystko. Natychmiast tytułem represji Niemcy zamknęli w celach siedemdziesięciu oficerów francuskich. Garros, odziany skórą wilka, przeszedł niedostrzeżony. Wrócił z Niemiec przekonany o bliskiej zgubie przeciwnika.

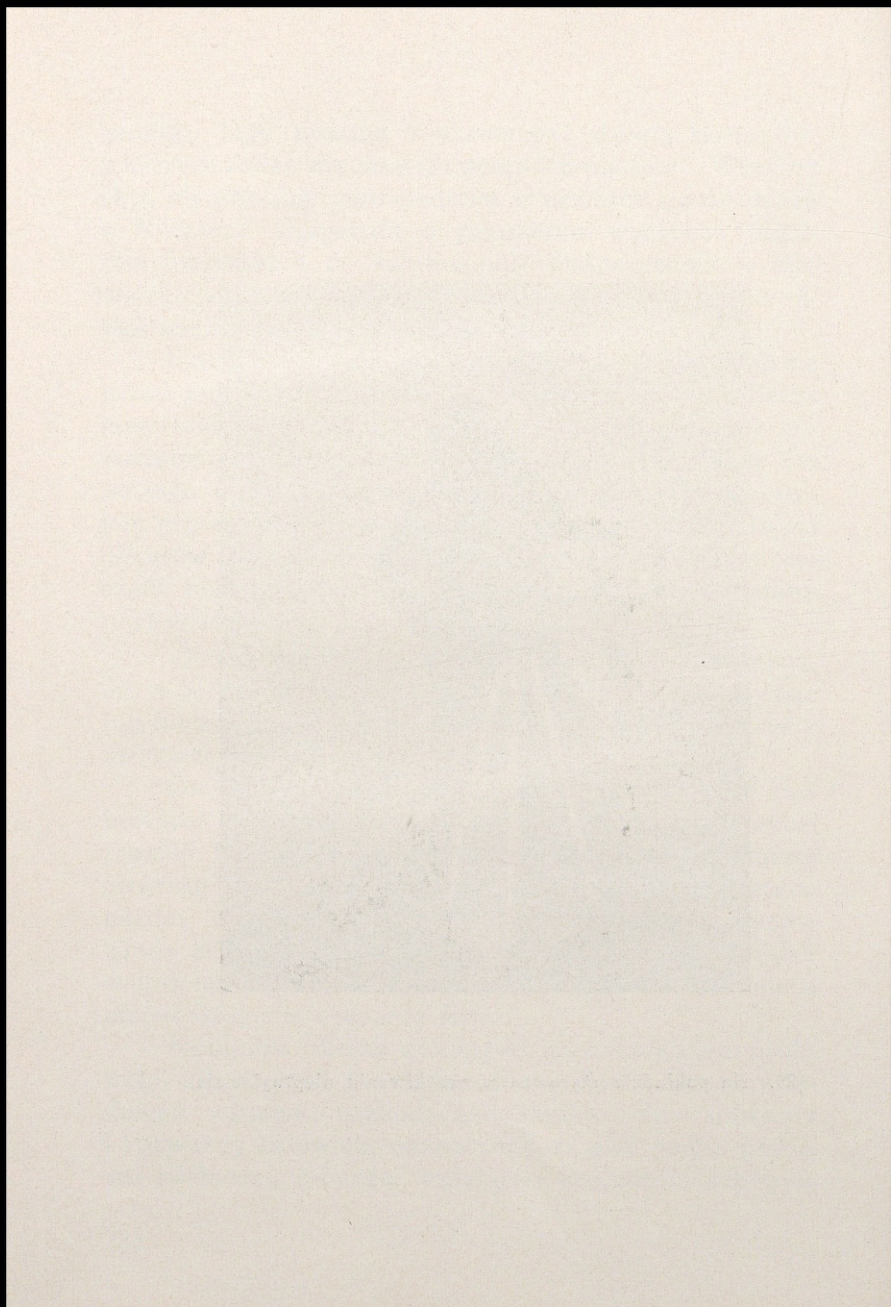
„Przed kilku miesiącami wierzyli, że są zwycięzcami, a kiedy im mówiono.—Nie możecie się tak trzymać bez końca, wówczas odpowiadali:—Cóż takiego, jesteście zwycięzcami. Dzisiaj uczucia te uległy zmianie”.

Dnia 8 marca otrzymał Garros krzyż Legji Honorowej i spieszył się, żeby dopomóc do szybszej porażki Niemców. W dzień swego przybycia a raczej powrotu do eskadry był obecny przy sprzeczce między dwoma pilotami jego eskadry i kapitanem d'Indy dowódcą 67, którzy wszyscy trzej współdziałali w pościgu i przymusowym wylądowaniu dwuosobowca niemieckiego w obszarze Reye.

Nazajutrz Garros dokonywa pierwszego lotu próbnego, ale spotyka go zła wróżba — jest zmuszony lądować wskutek uszkodzenia silnika. Ten spokojny i rozważny człowiek, odznaczony za swe godne podziwu zdolności, odwagę, śmiałość i zręczność fachowca,



29. Na pokładzie sterowca w oczekiwaniu nieprzyjaciela.



oddany od początku wojny służbie w dziale fabrykacji samolotów wojskowych, sądzi, że teraz nic nie wie o lotnictwie i że nie jest żadnym „Garrosem”. Jest to teraz pilot-uczeń, który dopiero wychodzi ze szkoły i chce poznać ostatnie zdobycze udoskonaleń lotnictwa myśliwskiego. Bez przerwy wypytuje kapitana de Sewina o sposoby boju z jedno i dwuosobowcami, z nim dokonywa pierwszych lotów bez angażowania się w walkę. Codziennie bada szczegółowo swój samolot i ćwiczy się w strzelaniu w okularach przywiezionych z Niemiec (jest krótkowidzem). 29 sierpnia zadaje Fonckowi następujące pytanie.

— Czy mógłby pan zostać jeńcem?

— Nigdy! — odpowiada beztrząsco Niezwycięzony.

— Więc idę z panem.

— Zazwyczaj u Szwabów lecę na wysokości 6000 metrów — mówi Fonck — co mi daje pole dwudziestu kilometrów dla manewru.

— A jeżeli ma pan Szwaba 2000 metrów poniżej — nalega Garros — czy go pan atakuje?

— Wtedy niema co robić, jeżeli jest nad swoim terytorjum. Należy szukać samolotów rozpoznawczych na wysokości 4000 — 4500 metrów i tak manewrować, żeby zapędzić je do nas, a później odciąć im odwrót. Tak ścigałem Szwaba 1 sierpnia i zrzuciłem go na Amiens.

Pewnego dnia w Grandvilliers Garros jadł obiad z kilkoma „Bocianami” u kapitana Peralda, człowieka wykształconego, który oddawna był gospodarzem dywizjonu. Noc była cicha, niebo rozgwieżdżone. Udano się na przechadzkę, lecz głucho warczenie silników nieprzyjacielskich nagle przerwało ją. Wybuchły bomby.

Garros, głęboko zamyślony, długo przypatrywał się niebu.

— „Co się robi we Francji dla myślistwa nocnego?” — zapytał nagle.

— „Nic” — odpowiedziano.

— „To wiem” — przerwał gwałtownie Garros — „lecz chcę usłyszeć, co o tem myślą tu, na froncie. Nie robią nic. Więc trzeba coś robić, coś organizować, trzeba organizować polowanie nocne... To jest łatwe, tak, łatwe... od jutra biorę się do roboty”...

— Łatwe dla ciebie — przerwał Raymond — naturalnie, lecz czy sądzisz, że będzie to łatwe dla wszystkich?

— „Jesteś niemądry, mój kochany” — odparł Garros z żywością. — „Mówiono mi to samo, kiedy projektowałem inne rzeczy... Nie, tysiąc razy nie, nie jestem więcej wart od innych. Wystarczy obserwować, studjować i przystąpić do wykonania.

Straszliwe wybuchy potaknęły tym słowom, to bombardowano sąsiednią wioskę Crevecour.

— „Crevecour” — zaczął mówić Garros — będę go bronić; nie pójdę na poszukiwanie nieprzyjaciela pośród ciemnej nocy a będę się trzymał Crevecour, tego jednego punktu, tej małej wioski. Inni niech idą gdzieindziej. Ja zaczynam stąd”.

Zdawał się szukać spojrzeniem w niebiosach chytrego pirata. Ożywił się mówiąc.

— „Zobaczę tego nieprzyjaciela. Trzeba, żebym go widział. Dlaczegoż nie miałbym go zobaczyć? Dlaczego by nie ustawić sieci reflektorów, któreby go wskazały?.. Połączyłbym się zgóry z reflektorami ziemnymi. Wystarczy ustalić klucz sygnałów świetlnych. Reflektory będą mnie kierować, będą mi mówić. Nie-

ma nic łatwiejszego. Przedewszystkiem trzeba widzieć we wszystkich kierunkach. Czy istnieje samolot pozwalający na podobną widzialność? Nie... Więc należy go stworzyć, należy stworzyć pościgowy samolot nocny... Już o tem myślałem...

Podczas tego okresu przygotowania dywizjon Bo-cianów zmieniał stale miejsce pobytu, przenosząc się z Hetomesnil do Aussonvillers, stamtąd do Bayon (obok Nancy), później do Lisle - en - Barrois (pod Verdun). W chwili ataku na Saint-Michel Garros zadeklarował, że jest gotów. Wyleciał wieczorem z de Sevinem i dwoma innymi towarzyszami. Dowódca kłucza dostrzegł Fokery i ostrzegł go, lecz ten leciał dalej, nic nie widząc.

Fokery w liczbie pięciu znurkowały na jeden z naszych dwuosobowców, którego de Sevin oswobodził.

Garros, który nic nie widział, krążył, wznosił się, opadał, Fokery były tuż obok niego: pierwszy, który nadleciał, mógł go zamordować, lecz nie miał odwagi. — De Sevin, przerażony, przerwał bój, żeby umieścić się przy skrzydle Garrosa i osłonić go. Nieszczęśliwy czynił rozpaczliwe znaki. Wreszcie patrol zawrócił.

— „Do niczego więcej się nie nadaję, powinienem zginać”, — krzyknął Garros. — „Nie widzę nic przy dzisiejszych szybkościach. Czy będę mógł kiedyś cośkolwiek zobaczyć?”

Idąc za radą de Sewina, zaczął systematyczne ponowne kształcenie wzroku i zmieniał urządzenia swego samolotu. Sporządził sobie nowe okulary, specjalną szybę przed oczyma i zwiększył próby na ziemi. Dywizjon wyjechał do Szampanji, żeby wesprzeć atak 4 armji. Garros na dalekiem rozpoznaniu poza frontem zaczął nareszcie widzieć i wrócił zachwycony. Wraz

ze swoim dowódcą eskadry rozpoczął ćwiczenia bojowe; przykład Foncka pociągał go i podniecał. As asów tłumaczył mu, jak się atakuje w pojedynkę klucz nieprzyjacielski, przerzyna się przez niego nurkując, a później wraca po zrzuconiu dwóch czy trzech samolotów bez wielkiego ryzyka dla siebie. De Sevin błagał Garrosa, żeby nie naśladował Foncka i ścigał jedynie dwuosobowce po naszej stronie; ten zdawał się go słuchać i obaj wylecieli naprzeciw obserwacyjnych samolotów nieprzyjacielskich do Chalons. De Sewin atakował jednego z bardzo daleka, podczas gdy Garros znalazł drugiego tuż przy sobie. Zmuszony podążać za swym dowódcą, nie mógł atakować Szwaba, lecz był zachwycony swoją możliwością widzenia. Miał jednak pewien żal.

— „Straciliśmy czas, jeżeli bylibyśmy po naszej stronie, moglibyśmy walczyć trzy albo cztery razy”.

De Sewin czynił wszystko, co mógł, żeby go uspokoić i nazajutrz nie zabrał go ze sobą. Ostrożność ta wyszła na dobre, ponieważ tego dnia trafił się wyjątkowo trudny bój z najlepszymi asami nieprzyjacielskimi, latającymi na Fokerach, samolotach znacznie łatwiejszych do kierowania od naszych Spadów. Jeden z nich nawet doszedł aż do zniżenia się do ziemi po walce, która rozpoczęła się na wysokości 4000 metrów. Tam jeszcze walczył dla uratowania jednego z towarzyszy. Trzy Spady walczyły z tuzinem Fokerów. Lecz Fonck był w tym gronie i ze zwykłą sobie pewnością zrzucił dwóch przeciwników.

Dowiedziawszy się, że ominął go podobny bój, Garros był wściekły i, chociaż nic nie mówił, to chciał za wszelką cenę dorównać Fonckowi, którego mistrzostwo oszałamiało go. Napróżno de Sewin próbował go

przekonać, że nie ma straszliwej celności strzału Foncka, który nieodwołalnie skazuje na śmierć każdego, na kogo podniesie swój karabin.

2 października Garros wylatuje z de Sewinem, Garros ma nawiązać bój, a de Sewin oswobodzi go, jeżeli zajdzie potrzeba. Garros atakuje patrol z sześciu Fokerów i de Sewin go wyswabadza. Nie ma rezultatu. Garros podejmuje ponownie walkę, lecz bierze się źle do przeciwnika i pozostali rzucają się na niego. Z kolei de Sewin znurkował i obaj nasi nieustraszeni myśliwcy szczęśliwie zrzucają swych przeciwników.

Ale wieczorem dowódca 26 eskadry jest niespokojny i wcale nie pragnie, żeby Garros mimo swego zwycięstwa ponawiał podobną nierozważną wyprawę. Garros ma teraz całkowite zaufanie do siebie — widzi i strzela dobrze. Naprzód!

Rankiem 5 października wylatuje z pięcioma towarzyszami.

De Sewin pierwszy dojrzał patrol Fokerów i manewruje. Garros nie trzyma się swego dowódcy i atakuje przed jego sygnałem. Nasze Spady posunęły się daleko w głąb nieprzyjaciela i dowódca ich ma wiele trudności, aby przywołać Garrosa i nakazać mu lecieć za sobą. Nagle czterech jego pilotów znurkowało na wielki dwuosobowiec, który daje piękną sposobność zwycięstwa. Garros chce dostać Fokery i oddala się za nimi. Nie chcąc pozostawić go samego, de Sewin jest zmuszony opuścić swój patrol. W tej chwili zjawia się na widnokręgu drugi klucz Fokerów i leci ku nim: siedem z jednego boku, sześć z drugiego.

Widoki są zbyt nierówne. De Sewin bez przerwy leci obok Garrosa, żeby zmusić go do zawrócenia — lecz ten bez przerwy posuwa się coraz dalej w stronę

nieprzyjaciela. Pięciokrotnie atakuje i pięciokrotnie de Sewin go oswabadza. Boje są trudne lecz bez wyniku. Garros uparł się: około godziny 10 min. 30 leciał w kierunku Vouziers ponad patrolem siedmiu powracających do siebie Fokerów: znajdował się wtedy w odległości dziesięciu kilometrów od własnych linii. Klucz Spadów widział go ciągle wraz z mknącym za nim de Sewinem i leciał, żeby im towarzyszyć. Garros niezwłocznie rzucił się na Fokery, a za nim jego dowódca, który walczył parę sekund z kilkoma przeciwnikami. Kiedy udało mu się od nich wyswobodzić, Garros, mający na górnym płacie samolotu olbrzymią cyfrę 30, zniknął. Było rzeczą niemożliwą go odnaleźć. Bój kilku samolotów z 48 eskadry ciągnął się nadal dość chaotycznie. De Sevin oczekiwał, dopóki wszyscy nieprzyjaciele w liczbie czternastu nie uciekli. Sam wrócił, kiedy benzyna była na wyczerpaniu.

A Garros nie wrócił¹⁾. Przygnębiło to wszystkich jego towarzyszy. Dowódca 26 eskadry skoczył do samochodu i pojechał do 48 eskadry. Tam jeden z pi-

¹⁾ Renè Fonck zanotował:

„Garros kręcił się jak lew w klatce i nie przestawał powtarzać: — Za dwa miesiące (Niemcy) będą skończeni, dłużej się nie utrzymają i zobaczycie, że nie będę miał czasu niczego dokonać”.

Jego skromność kazała mu zapomnieć, że już w roku 1914 zbił rzy samoloty nieprzyjacielskie i że jego męstwo zrodziło lotnictwo myśliwskie. W pierwszych swych lotach po powrocie z niewoli wykazał bezgraniczną zuchwałość.

Zbił jednego Szwaba, chociaż wszyscy drżeli o niego. Kapitan de Sewin mówił mi o swem strapieniu, więc dyskretnie poradziliśmy Garrosowi, żeby polował na samoloty obserwacyjne, lecz on nie chciał o niczem słyszeć.

Codziennie rzucał się w szranki, walcząc z myśliwcami nieprzyjacielskimi. Nikt nie miał dostatecznej powagi, żeby powstrzy-

lotów widział z oddali Spada, atakującego z czoła trzy Fokery. Dwa z nich zrobiły skręt, a trzeci z zimną krwią oczekiwał natarcia. Nagle, dotknąwszy prawie nieprzyjaciela, Spad rozleciał się w tak małe cząsteczki, iż zdawało się, że to garść papierków rzuconych na wiatr. Długo łudzono się co do losu tego samolotu, ponieważ ludność cywilna widziała 5 października wziętego do niewoli porucznika, który zleciał w tej okolicy. Ale grób znaleziony w Vouziers potwierdził najsmutniejsze przypuszczenia.

Garros, znakomity i uparty Garros, oddał życie w przeddzień kapitulacji, którą przepowiedział. 23 stycznia 1919 roku w rozkazie armji uczczono jego pamięć.

„Wyleciał na rozpoznanie rankiem 5 października i, słuchając tylko swojej odwagi, pozwolił się oszołomić bojem. Kolejno atakuje wszystkie spotkane samoloty nieprzyjacielskie, których ilość wzrasta bez przerwy. Skończył, zlatując daleko u nieprzyjaciela w walce zbyt nierównej, poświęciwszy się całkowicie, w przeddzień zwycięstwa, swej Ojczyźnie, której się już dobrze zasłużył, oddając dla jej obrony wyniki swych badań i światły swój rozum. Pozostawił Francji naj-

mać tego tytana lotnictwa. Kiedy pewnego dnia do śniadania (t.j. do południa) nie wrócił, przeczuliśmy katastrofę.

Na tę wiadomość nie dokończyłem posiłku. Samochodem dojechałem do mojego Spada i w pięć minut później byłem w powietrzu. Nie umiem określić uczucia, jakie mną powodowało, lecz bądź co bądź musiałem osiągnąć Szwabów, choćby na ich własnych lotniskach.

Wkrótce potem cztery Fokery, z tych trzy wewnątrz naszych linii, gryzły ziemię: uczciłem Garrosa pięknym pogrzebem, lecz nic nie może powetować straty, którą ponieśliśmy”.

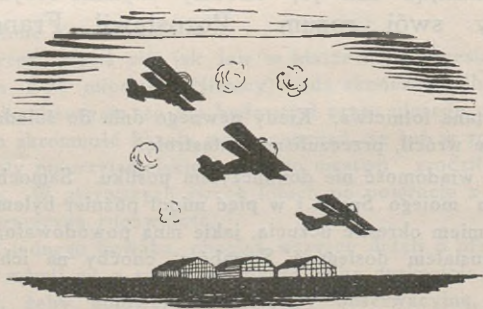
czystsza sławę, przekazując ją swem nazwiskiem przyszłym pokoleniom.

Wszystkie „Bociany” opłakały go jako przyjaciela, jako dobrego towarzysza i jako bohatera. Swemu ojcu, który po jego powrocie z Niemiec, pragnął, żeby odpoczął oświadczył: „Wiem dobrze, jaki jest mój obowiązek”.

Historja jego eskadry kończy się piękną wzmianką w rozkazie IV armji.

„Eskadra, o świetnych tradycjach, wyróżniła się w Belgji; w 1914 roku i w 1915 roku dzięki metodom porucznika Garrosa dała żywy impuls lotnictwu myśliwskiemu. Znakomicie wyćwiczona przez kapitana de Sevina, walczyła na wszystkich frontach z jednakowym powodzeniem. Zadała nieprzyjacielowi ciężkie straty, odnosząc 53 zwycięstw oficjalnych i uszkadzając 70 samolotów nieprzyjacielskich”.

R. de Chavagnes.



W BOMBARDOWANEJ WENECJI W ROKU 1812

V a r i a.

Niewiele rzeczy wywoła podobne wrażenie jak przybycie do Wenecji podczas zimowej nocy. Już od połowy pociąg płocącego kolumna, zasłonięto warstwą białą, z której kryły się ciemne kształty. Już w Murano, gdzie wjeżdża się na długi grzbiet, łączący łódz z miastem łagun, ogranicza się ono do małego punktu, przysączającego się przez kliszę architektoniczną. W Wenecji na dworcu rzadkie mieszkanie błękitnej lampy, czarna, dająca się ciemność, jezera głęboka. I kiedy wychodzi na bulwar, ostatni porost nocy, głębokie i ciemne, w której tonie Wielki kanał i całe miasto.

Wenecja była zawsze miastem milczącym. Ale to milczenie dotychczas jest głębsze i bardziej niepokojące niż kiedykolwiek. Od dworca do Rialto gongola śmiech się po czarnej tafli szkieł, nie słychać przegłoszonym, nie ma już żadnego śmiechu, nie słychać śmiechu gongolujących, wydaje się, że kanał jest jeszcze głębszy.

Opowiedział w tej książce o swoim doświadczeniu w Wenecji, doświadczeniu, które było dla niego wielką przygodą. W Wenecji, która była dla niego wielką przygodą, doświadczeniem, które było dla niego wielką przygodą, doświadczeniem, które było dla niego wielką przygodą.

człowieka sławę, przekształcając ją w swym sądziwisku przy-
zwykłym potokiem.

Warunek „Honoru” oddzielił go jako przyjaciele,
jako dobrego towarzysza i jako bohatera. Swemu imię
który go jego powołanie z Niemiec, pragnął żeby od-
powiedzieć na pytanie: „Wiem dobrze, jaki jest mój ob-
owiązek”.

Historia jego eskadry kończy się piękną wzmian-
ką w rozkazie IV armii.

Eskadra, o świetnych tradycjach, wyróżniała się
w Belgii w 1914 roku i w 1915 roku dzięki młodym
pilotom Gattuso dała żywy impuls lotnictwu my-
śliwskiemu. Zakończona wyprawiona przez kapłana
de Sevin, walczyła na wszystkich frontach z jednako-
wym powodzeniem. Zdążyła zniszczyć 61 samolotów, ciężkie
straty odnosząc 53 samoloty własnych i uszkodze-
nia 70 samolotów nieprzyjacielskich.

R. de Chavagnac.



W BOMBARDOWANEJ WENECJI W ROKU 1915¹⁾.

Niewiele rzeczy wywołuje podobne wrażenie jak przybycie do Wenecji podczas ciemnej nocy. Już od Padwy pociąg otoczył się mrokiem, zasłonięto wszystkie okna, żeby ukryć zdradzieckie światła. Już w Maestre, gdzie wjeżdża się na długą groblę, łączącą ląd z miastem lagun, ogranicza się ono do mętnego polysku, przesączającego się przez klosze z niebieskiego szkła. W Wenecji na dworcu rzadkie niebieskie klosze lamp czynią, zdaje się, ciemność, jeszcze głębszą. I kiedy wychodzę na bulwar, jestem pośród nocy głębokiej i niemej, w której tonie Wielki kanał i całe miasto.

Wenecja była zawsze miastem milczenia. Ale to milczenie dzisiejsze jest głębsze i bardziej niepokojące niż kiedykolwiek. Od dworca do Rialto gondola ślizga się po czarnej wodzie kanału, nie słychać żadnego szmeru, nie mijają nas żadna łódź, nie dźwięczą okrzyki gondoljerów, wydaje się, że kanał jest jeszcze szerszy

¹⁾ Opowieści w tej książce zebrane nie oświetlają całkowicie działania lotnictwa. Mówią one tylko, jak się czują ci, co są w górze, dla uzupełnienia dajemy opowieść o tych, którzy są na dole i na których głowy padają pociski.

i bardziej niepokojący. Żaden błysk światła nie wydostaje się ze szczelnie zasłoniętych okien pałaców; żadna latarnia nie wskazuje zakrętu kanału; żadne światełko nie błyszczy u stóp czczonej Madonny. Wszędzie noc, pustka, milczenie. W wąskich kanałach prowadzących od Rialto do placu Św. Marka pośród wysokich murów ciemność staje się jeszcze gęstsza; wychylają się z nich wielkie otwory, w których woda i chmury zdają się ze sobą łączyć; tu i tam kilka rzadko rozsianych bladych ampli niebieskich przenika ciemność niepewnym blaskiem — są to drogowskazy dla bark w tym labiryncie wód.

Małe kanały są równie puste i milczące, Wenecja zdaje się być pogrążona w śnie albo w śmierci. Albo może raczej jest to Wenecja starożytna, jakby zmarłych powstała z odległej przeszłości, Wenecja średniowiecza, w której poza dniami wielkich świąt życie zamierało z nastaniem nocy. I kiedy wreszcie, przepłynąwszy pod mostem Dei Sospiri, gondola wdziera się w lagunę, otrzymuje się w stopniu silniejszym, wprost niepokojącym to samo wrażenie pustki absolutnej i ponurego milczenia. Wysoka wieża San Giorgio Maggiore mętnie zarysowuje się pośród nocy, nie ma ani jednego statku na kotwicy, ani jedna latarnia nie świeci. Umilkł wszelki hałas życia ludzkiego i tylko na placyku Św. Teodora jego lew skrzydlaty na wysokich kolumnach zdaje się odbywać swą czujną i milczącą straż. Pod promieniami księżyca, które przeslizgują się przez stłoczone teraz chmury, pusta laguna o mlecznych wodach wydaje się jeszcze większa.

Doznaje szczególnego nieoczekiwanego wrażenia, w którym pewne szczegóły mają w sobie jakiś niepokój. Oto w czasie nocnej przechadzki widzę rozwalony

pałac, w ostatnim dniu czerwca zapalająca bomba zniszczyła w nim górne piętra. Przypomina to nam, że nie dalej jak przed dwoma dniami samoloty austriackie raz jeszcze atakowały miasto. Od półtora roku groźba strasznego niebezpieczeństwa wisi nad Wenecją, lecz miasto dożów przyjęło tę groźbę ze spokojem i pogodną dumą. Nadało to mu nowy a zarazem i niepowszedni wygląd. Bardziej, niżeli na jakiegokolwiek inne miasto Włoch, wojna nałożyła swe pęta na Wenecję. Lecz to, co uczyniła ona w tej godzinie, jest piękne i wzruszające zarazem.

* * *

Każdego wieczoru o godzinie pół do szóstej noc wkracza do Wenecji. Zamykają sklepy, zasłaniają światła, w kawiarniach zapuszczają szczelnie kotary. Ostatni przechodnie opuszczają plac Św. Marka. Ruch na ulicach gaśnie i od tej chwili dziwnie trudno jest chodzić po mieście. O zachodzie słońca przerywają ruch parowców na kanale Wielkim; w wąskich uliczkach ciemność staje się głęboka. Jeżeli się dobrze nie zna Wenecji, jest rzeczą dość trudną, nawet w zwykłym czasie, znaleźć właściwy kierunek w labiryncie tych uliczek. Teraz podczas ciemności nocnych jest to rzeczą niemożliwą dla cudzoziemca, a nawet trudną dla weneccjanina. Obecnie gdzieś w załomach bardziej uczęszczanych ulic i na placach rzadkie elektryczne niebieskie lampy sączą słaby blask, który nie oświetlając, kieruje przechodniów. Inaczej było w pierwszych dniach wojny, wówczas Wenecja była pogrążona w zupełnej ciemności, tak gęstej, że nawet sami weneccjanie z trudem mogli się zorientować. Mówią, że więcej

niż sto osób wpadło do kanałów, których niepodobna było dostrzec. Nawet teraz, kiedy już znajdują się te rzadkie i zamaskowane światła, jest rzeczą dość trudną zorjentować się w ciemnościach. Kilkakrotnie w towarzystwie moich przyjaciół przechadzałem się w nocy po mieście w piekielnych ciemnościach. Przechadzka to bardzo malownicza ale nieco niepokojąca. W ciszy kroki rozlegają się głośno, lecz nie widać przechodniów, dopóki się na nich nie natkniemy. W gęstym mroku, rozciągającym się przed oczami, nie odróżnia się ani murów ani mostów ani czarnej wody kanałów i zdaje się, że bez pomocy małych latarek kieszonkowych, również zresztą rozsądnie zaopatrzonych w niebieskie szkła, nigdy nie wyszłoby się z tego ponurego i zagmatwanego labiryntu. Idzie się jakby po omacku. Nawet plac Św. Marka, bardziej dostępny wieczorem, jest tylko wielkim prostokątem mroku, którego pustkę ożywia nieco kilka niewyraźnych sylwet zapóźnionych przechodniów.

Pod arkadami Prokuratorji cztery niebieskie ampie wskazują wrota pałacu królewskiego albo też kierunek trzech uczęszczanych przejść. Wszędzie wokół nieprzysłone ciemności. Trzeba znać dobrze tę część miasta, żeby znaleźć poza podwójnymi zasłonami wejście do słynnej kawiarni Floriana.

Ledwie że czernieją w zwartym mroku jesiennej nocy wysokie kopuły Św. Marka, potężna masa Campanilli i białe arkady pałacu Dożów.

Ale wieczorami, kiedy księżyc skąpie w swych blaskach miasto — Wenecja ożywia się. Na bulwarach wzdłuż lagun pokazują się, jak niegdyś w spokojne wieczory, spacerowicze, na placach zalanych poświatą rodzi się pewien ruch i w zaczarowanym świetle pom-

niki chwały Wenecji odnajdują mimo ochronnych rusztowań, które je zniekształciły, swą wielkość i wdzięk zarysów. Z kawiarni dolatują dźwięki wesołej muzyki.

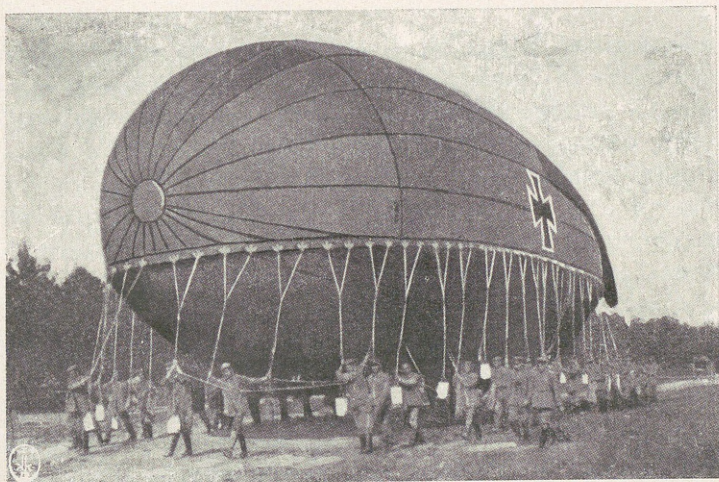
Wśród słodkiej i pogodnej nocy Wenecja odnajduje swój zwykły urok i sentymentalny czar. Wydaje się, że niema wojny. Lecz spojrzycie na front Świętego Marka, zwrócony ku Piazzetta. Nie pali się tam lampka, płonąca od stulecia pod marmurową arkadą przed mozaiką Najświętszej Marji Panny. Czerwony obraz kryje się poza ciężkim blokiem muru, który go osłania i podtrzymuje lekki baldachim marmurowy, na którym się wspiera. Nieobecność tego obrazu, nieobecność tej lampki mówią więcej niż słowa! I niema w te wieczory dawnej wesołości, niema słodkich przejażdżek w gondolach po świetlistej lagunie, nie słyszeć piosenek, rozlegających się pośród nocy i ciszy. Coś, jakby strach tuła się między ludźmi. W te pogodne wieczory księżycowe, w te wieczory piękne i ciepłe jeszcze straszniejszą staje się groźba zawisła nad Wenecją — każdy o tem wie. — I niebardzo też tu lubią te piękne wieczory, zalane blaskiem księżyca, które przepowiadają możliwość napadów niszczycielskich ptaków wroga.

* * *

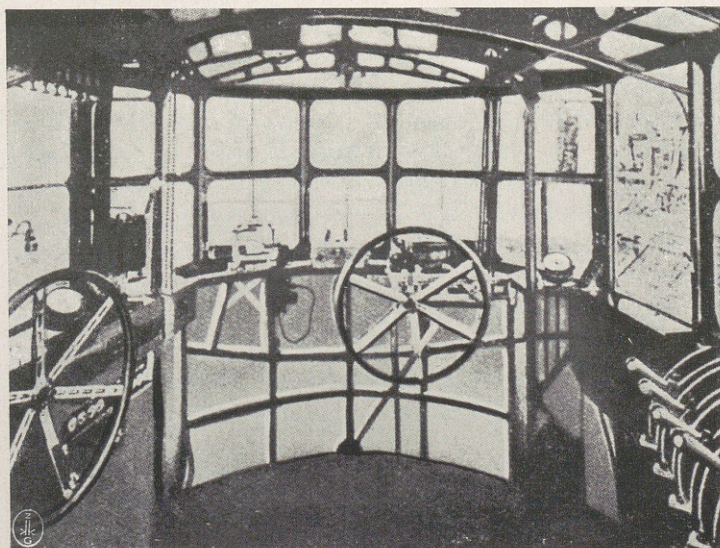
Jedną z największych trosk rządu włoskiego w dniu wypowiedzenia wojny była troska o możliwie najlepsze zabezpieczenie Wenecji, jej arcydzieł pomników, jej sławy. Systematycznie dzięki nadzwyczajnym i godnym podziwu wysiłkom przewieziono w inne miejsca wszystkie bogactwa artystyczne miasta. Opróżniono z płócien muzeum Akademji i muzeum Correr ze skarbów, w których zawarta jest cała historia We-

necji. Zdjęto z plafonów i murów pałacu Dożów słynne malowidła, na których Tycjan i Veronese Palma, i Tintoretto unieśmiertnili zwycięstwa i sławę Rzeczypospolitej. Zabrano z San Giorgio cudowne kompozycje, gdzie z tak wdzięczną malowniczością Carpaccio nakreślił epizody z życia świętego, a z kościoła świętego Sebastjana arcydzieła Veronesa. Przepiękna Najświętsza Panna Giowanniego Bellini opuściła kościół Frari, jak również Najświętsza Panna, którą Tycjan namalował dla rodu Pesaro. Wywędrowały niezliczone Tycjany, które ozdabiały Schola di San Rocco, a za niemi wślad wszystkie cenne obrazy przechowane w kościołach Wenecji. Znalazły bezpieczne schronienie skarby, które z podbitego wschodu przywiózł praktyczny genjusz Wenecjan, cuda skarbca świętego Marka, bezcenne rzadkie wyroby z kości słoniowej, piękne i kruche kryształ. Już po dawnemu Pala d'Oro nie błyszczał ponad wielkim ołtarzem bazyliki. Biblioteka świętego Marka wysłała swe najcenniejsze rękopisy, najrzadsze książki, podobnie Archivio di Stato ukryło swe najstarsze, bogato ilustrowane dokumenty, których niezliczone ilości opowiadają dzieje Republiki. Wysłano również zbiory prywatne. Opuścił Wenecję cudowny Giorgione księcia Giovanelli wraz ze słynnym portretem Mahometa II, dumy galerji Lagarda, który malował Gentile Bellini. Można powiedzieć, że dzisiaj nie pozostał w Wenecji żaden cenny obraz ani żaden z pomników, mający jakąś wartość dla historii czy sztuki a który dało się przewieść. I trzeba rzec, że ta nadzwyczajna przeprowadzka nie odbyła się bez pewnych protestów i skarg. Wypadki wykazały dostatecznie, jak doskonale uczynili ci, w których rękach leżała decyzja.

Z pewnem wzruszeniem zwiedza się dzisiaj miejsca,



30. Wyprowadzanie sterowca na plac odlotu.



31. Kabina nawigacyjna sterowca.



które zawierały arcydzieła i na nagich murach oko instyktownie szuka ulubionych malowideł. W bibliotece Świętego Marka nie pokazują teraz brewiarza Grimaniego z prześlicznymi minjaturami ani słynnych rękopisów, które kardynał Bessarion zapisał Najjaśniejszej Rzeczypospolitej. W starym klasztorze Frari, w sali dyplomatycznej Archiwio di Stato widać tylko próżne szafki, gdzie kiedyś leżały czcigodne dokumenty, duma grodu, świadectwa chwały i zręczności polityków weneckich. W Akademii ogołocone ściany mają w sobie coś złowieszczego. U ich stóp ustawiono próżne półki i położono kilka zapakowanych obrazów, resztką gotowa do wywiezienia. Do napół ciemnych sal zaczyna już przedostawać się kurz. Wzrok szuka na próżno arcydzieł, radosnej wspaniałości Tycjana i Veronesa, malowniczego czaru Gentila Belliniego i Carpaccio, bolesnego wdzięku tkliwości Giowanniego Bellini.

Zwłaszcza pałac Dożów ma wygląd wprost tragiczny. W pozłocie sufitów rysują się jakby otwarte rany czarne, wielkie prostokąty i owale, w których niegdyś błyszczały malowidła Tycjana czy Veronesa. Sale ogołocone z ozdób wydają się teraz większe i smutniejsze. Sala Wielkiej Rady zdaje się olbrzymią, niezmierzoną, w sąsiedniej sali pozostał jedynie łuk triumfalny, wzniesiony przez senat na cześć Morosiniego Peloponesiaca¹⁾. W sali Senatu, gdzie ponurych boazeryj i stalli nie rozjaśnia już więcej koloryt obrazów, panuje jakaś niepokojąca surowość. Zdaje się, że naprawdę w tej Wenecji tak zalanej radosnymi barwami i błyszczącym światłem wraz z wywiezieniem obrazów zanikły światło i kolory. Przebiegając te pu-

¹⁾ Doża wenecki sławny z obrony Krety przeciw Turkom w początku XVII wieku.

ste sale, oko mimowoli szuka tego wszystkiego, co wynikało z piękności i kolorytu Tintoretta, z radosnej wspaniałości „Porwania Europy”, czarownego uśmiechu pięknej Wenecji, siedzącej na globie ziemskim i przepychu apoteozy promieniującej z sufitu sali Wielkiej Rady. Ale to poszukiwanie ma w sobie jakiś odcień bolesny, chociaż zarazem ma w sobie i coś z radości, bo istnieje pewność, że wszystkie te arcydzieła są, istnieją, że napewno unikną zagłady i cokolwiek się zdarzy, znów je kiedyś ujrzemy.

* * *

Należy się uznanie rządowi włoskiemu, że bez wahania postanowił i doprowadził do skutku tę przeprowadzkę bogactw artystycznych miasta i całej prowincji. To, czego dokonano w Wenecji, uczyniono również w Weronie i Treviso, wszędzie gdzie był jakikolwiek przedmiot sztuki do wywiezienia. Lecz należało coś więcej uczynić. Wenecja w całości jest nieporównanem dziełem sztuki i należało jak najbardziej zabezpieczyć jej całość. Trudna to praca: bo przecież jakże jest stara ta Wenecja, a ziemia, na której wsparto jej pomniki, jakże niepewna, a przytem te pomniki również w większości są delikatne i kruche. Dla ich ochrony uczyniono wszystko, co było w ludzkiej mocy.

W początku wojny z frontonu Świętego Marka zdjęto słynne cztery konie brązowe. Niema potrzeby wspominać, że przeprowadzono je do bezpiecznej stajni. Gęstemi szaremi płótnami okryto zewnętrzne błyszczące złotem mozaiki bazyliki. Ale kiedy w nocy z 4 na 5 września bomby wybuchły w odległości kilku metrów od Świętego Marka, wówczas opancerzono całą dolną część gmachu aż do wysokości pierwszego

piętra zwartym murem worów z piaskiem, obramowanych podwójną ramą z drzewa, pokrytą płytami azbestu. Dziwny to był widok tego szarego i smutnego frontu Świętego Marka, gdzie nie błyszczały ani pozłota ani mozaika, gdzie zniknęło czarodziejstwo barw. I dziwny był ten kontrast między solidną zasłoną osłaniającą budynek, a jego arkadami ozdobionymi głowicami i liśćmi, oraz wysokimi powietrznymi kopułami odcinającymi się lekko na tle nieba. Widok wnętrza kościoła również wywoływał zdziwienie. Pod sklepieniami kruchty, pod wielkim łukiem głównego wejścia mocne rusztowania podtrzymywały bardziej delikatne części budynku. Grube materace otaczały wysokie marmurowe i porfirowe kolumny. Wory z piaskiem osłaniały starożytną kazalnicę wznoszącą się na lewo od chóru i ambonę stojącą naprzeciw. Piękna galeria z XIV wieku z wieńczącymi ją posągami zginęła pod pokryciem szarych zasłon. Rzeźbione kolumny baldachimu otaczającego ołtarz wywieziono wraz z Pala d'Oro. Wkrąg bazyliki wszędzie worki z piaskiem chroniły cenne płaskorzeźby i delikatnie rzeźbione ołtarze. To wszystko, co dawało niegdyś blask Świętemu Markowi, co było całą jego ozdobą, zginęło pod stosami szarych parcianych worów. A jednak mimo to Święty Marek był jeszcze piękniejszy niż zazwyczaj. Wzroku nie rozpraszały już szczegóły ornamentacji i można było swobodnie podziwiać majestatyczną piękność linii architektonicznych. W zaciemnionej tonacji wnętrza tylko mozaiki kopuł i sklepienia lśniły bardziej jeszcze przygasłą przez stulecia pozłotą. I przy niepewnym świetle poranków listopadowych, w tajemnicze zmierzchy, kiedy płomień świec lśni gwiazdkami, piękność Świętego Marka łprosta i harmonijna czyni

nas jeszcze bardziej wrażliwymi na myśl o niebezpieczeństwie, o katastrofie, która może za minutę zniweczyć to arcydzieło jedyne na świecie.

Front pałacu Dożów, ten front tak oryginalny, gdzie na dwóch piętrach kolumn tworzących portyk i loggię, architekt szczęśliwie ustawia wysoki zwarty mur, front ten ma obecnie nowy wygląd. Ciężkie bloki ceglane do połowy zamykają arkady parteru. Silne podpory osłoniły węgły fasady od strony Piazzetta. Stemple z drzewa podtrzymują łuki pierwszego piętra, którego wewnętrzna galerja opiera się także na rusztowaniach. Właśnie w tej chwili, kiedy byłem w Wenecji, zabezpieczano piękną bramę della Carta, czczeloną jak dzieło złotnika. W podwórzu pałacowem starożytne brązowe studnie i piękne schody zniknęły pod worami piasku; słynne posągi Adama i Ewy dłuta Antoniego Rizzo podobnie osłonięto. I tak jest wszędzie w całej Wenecji. W kościele Świętego Jana i Pawła, który jest jakby Panteonem sławy weneckiej, grobowce dożów, arcydzieła Rizzo, Leopardiego, Lombardiego skryły się poza murem worów z piaskiem. Cudowny pomnik konny Coleoniego otrzymał dobry puklerz, wory z piaskiem wznoszą się przy nim od podstawy aż do czubka hełmu jeźdźca. Wyjęto starożytne witraże z okien kościelnych. Codziennie niezmordowanie pracowano nad ulepszaniem zabezpieczenia. Jest rzeczą pewną, że było ono niezbędne i wstyd, i hańba to niezmazana dla Austrii, że to zabezpieczenie było konieczne.

Nazajutrz po wypowiedzeniu wojny Austrii przez Włochy a dokładnie rankiem 24 maja 1915 roku, nad

Wenecją ukazał się samolot nieprzyjacielski, usprawiedliwiając tem samem wszystkie obawy i przedsięwzięte środki ostrożności. Odtąd dwadzieścia dwa razy,—nie mówiąc o samolotach, które nie dotarły do celu, samoloty austriackie bombardowały Wenecję. 24 października 1915 roku bomba uderzyła w kościół Scalzi i rozbiła w okruchy wielki fresk Tiepolo „Przeniesienie domku Najświętszej Marji Panny do Loreto”. Zachowano w Akademji zniekształcone szczątki jako dowód barbarzyństwa austriackiego. W nocy z 9 na 10 sierpnia 1916 roku zapalająca bomba wzniciła pożar w Santa Maria Formosa i naprawdę tylko cudem podziurawione sklepienia utrzymały mocno wstrząśniętą kopułę. Nazajutrz z kolei w nocy z 10 na 11 sierpnia 1916 roku palił się San Pietro in Castello i połowa kopuły zawaliła się w płomieniach. Była to podwójna odpowiedź austriacka na wzięcie Gorycji. Nocą z 4 na 5 września bomba wybuchła o kilka metrów od frontu Świętego Marka. W nocy z 12 na 13 września bomba uderzyła w kościół Św. Jana i Pawła, przebiła sklepienie i wybuchła wewnątrz. Prąd powietrza wysadził witraże w kaplicach i rozsiał je pyłem po ziemi. Szczęśliwie zdążono rozebrać piękne witraże z XV wieku, które ozdabiały wielkie okno. Tynk muru odpadł wielkimi kawałami i pokrył płyty budynku grubą warstwą szczątków. Odłamki uszkodziły organy i porysowały malowane sklepienie jednej z kaplic. Szczęśliwym trafem żaden z cudownych grobowców zapelniających kościół nie został zadraśnięty. Lecz dzisiaj jeszcze świątynia znajduje się w opłakanym stanie. Wiatr wpada przez wybite okno, podziurawioną podłogę miejscami zaścielają odłamki. Na widok tego zniszczenia, które poczyniło takie straty materialne,

zdajemy sobie sprawę, jaką to ruinę mógłby spowodować podobny wybuch w dziełach sztuki. Nie mówię już o domach dość licznie ugodzonych i nawet zapalonych bombami. Ale co należy podnieść, co jest jaskrawym dowodem barbarzyństwa austriackiego i premedytacji pewnych burzycieli,—to to że większość tych domów znajduje się w najbliższym sąsiedztwie najwspanialszych pomników Wenecji.

Rozpatrując punkty upadku bomb, wyznaczone na mapie, widzimy że okoliły one gmachy będące chwałą miasta. W pobliżu kościoła Frari i Archivio di Stato kilka bomb uderzyło w domy albo spaliło je. W pobliżu Świętego Marka cztery bomby spadły w ogrodzie pałacu królewskiego, dwie w sąsiednie *rio* jedna przed bazyliką. Również upadły pociski wokół pałacu Dożów, na Piazzetta, obok hotelu Danielego, na domy nad kanałem Orfano. Eskadra z dziesięciu czy piętnastu samolotów, która w nocy z 9 na 10 sierpnia 1916 roku napadła Wenecję i spaliła Santa Maria Formosa bez żadnej wątpliwości celowała i rzucała pociski na Świętego Marka. Jest cudem, że żaden z tych pomników, tak dokładnie okolony bombami nieprzyjacielskimi, nie został ugodzony oprócz kościoła Świętego Jana i Pawła. W jego sąsiedztwie oprócz tej bomby, która go uderzyła, spadło jeszcze kilka bomb ciężkiego kalibru, ale te szczęśliwie nie wybuchły.

Jakże wstrętny jest ten przemyślany, świadomy zamiar zniszczenia bez żadnego powodu, jedynie dla złej radości burzenia, pomników, które przecież są wspólną własnością ludzkości. Austriacy mogli powiedzieć, że pocisk który uderzył w Scalzi był przeznaczony dla dworca kolejowego, chociaż uszkodzenie dworca w Wenecji napewno nie ma żadnego poważnego znaczenia wojennego. Mogli też powiedzieć, iż

celowali w arsenał, a pocisk dosięgnął Świętego Piotra in Castello. Ale żaden pretekst nie usprawiedliwia innych zniszczeń, które świadczą o barbarzyństwie i premedytacji. W Wiedniu jakoby twierdzono, że Włosi umieścili karabiny maszynowe na Campanilli. Niechaj tu jednak wystarczy świadectwo konsula amerykańskiego, który właśnie podczas jednego z bombardowań znalazł się na górnym piętrze wieży i nic tam nie znalazł. Bezwątpienia lotnicy celowali świadomie w kościół Świętego Marka i pałac Dożów, we Frari i kościół Świętego Jana i Pawła, ponieważ pragnęli zniszczyć coś z piękności i sławy Wenecji. W Neue Freie Presse z 18 lutego 1916 roku czytaliśmy wyznanie jednego z najbardziej zręcznych i czynnych lotników austriackich, powtórzone przez korespondenta gazety, że „o ile tylko jedna bomba padnie na Triest, wtedy weźmiemy odwet, na który gorzko poskarży się zwłaszcza Wenecja, albo lepiej mówiąc ruiny Wenecji.” To była groźba. W nocy 9 sierpnia między innymi pokazano w jaki sposób te groźbę usiłowano urzeczywistnić. W ten sam sposób Niemcy niszczyli katedrę w Reims, ponieważ zburzenie jej w pewnym stopniu jest zniszczeniem znakomitego rozdziału historii Francji. Podobnie Austriacy zawzięli się na Świętego Marka, klejnot Wenecji i symbol jej sławnych dziejów. Protesty cywilizowanego świata napiętnowały te dwa zbrodnicze zamachy, z których drugi dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności pozostał bezskuteczny.

Przed wojną myśl zburzenia pomników Wenecji wydawała się myślą zbrodniarza czy szaleńca. Zagrozić im dzisiaj jest to postawić siebie samego poza nawias cywilizacji. Ale mimo protestów niebezpieczeństwo jest groźne i kiedy się odwiedza teraz Wenecję

i kiedy się ogląda te przesławne pomniki, na które barbarzyńcy wydali wyrok zagłady, czuje się jak jakiś strach ogarnia człowieka, że przypadek może za chwilę zniweczyć na zawsze tyle piękna.

* * *

A jednak mimo ciągłej groźby Wenecja zachowuje spokój i pogodę.

Więcej od innych miast Włoch Wenecja cierpi z powodu wojny. Jej handel morski uległ przerwie. Port jest zamknięty. Niewielki przemysł, jaki posiadała wogóle, zmalał do zera. Wenecja żyje z napływu cudzoziemców, niema ich teraz. W całym mieście jest otwartych zaledwie sześć czy siedem hoteli, — kilka innych zajęty władze wojskowe, — rozumie się ruchu wielkiego tam niema. Wiele sklepów żyjących z zagranicznej klienteli zamknięto. Dziwną też jest rzeczą dla znających Wenecję, że można teraz przechadzać się spokojnie po placu Świętego Marka. Zupełnie zniknęli usłużni i natrętni osobnicy zapraszający do zwiedzania fabryki szkła Salviati, fabryki mozaik Murano i innych; można teraz oglądać świątynię Ewangelisty, nie będąc nagabywanym przez przewodnika, starającego się wszystko wytłumaczyć.

Więcej od każdego innego miasta Włoch Wenecja jest zagrożona i wie o tem. Na dachach niektórych budynków miasta widzi się platformy dla karabinów maszynowych obrony przeciwlotniczej. Widać jak codziennie czy przy pogodzie, czy też przy chmurnem niebie wznoszą się nad niem balony na uwięzi, obserwujące daleki widnokrąg. Słychać w ciszy nocnej okrzyki wartowników czuwających nad jego bezpieczeństwem.

W każdej dzielnicy miasta widzi się ogłoszenia, wskazujące przygotowania na wypadek ataku. Każdy wie, że kiedy rykną syreny i rozlegnie się strzał armatni, należy zamykać sklepy, przerwać ruch na wodzie i na ulicach i że wtedy ludność ma się chronić w podziemia, bo nieprzyjaciół jest już blisko. Wenecja już dobrze poznała łoskot rwących się bomb, grzmot artylerji przeciwlotniczej, której pociski deszczem padają na gród. Ale miasto nie wzrusza się niebezpieczeństwem.

Kiedy byłem w Wenecji w listopadzie, pewnego pięknego popołudnia usłyszałem nagły sygnał dany przez syreny i potrójny wystrzał działowy. Znajdowałem się przy placu Labia, gdzie Tiepolo namalował przesłiczne freski, przedstawiające spotkanie się Marka Antonjusza z Kleopatrami i gdzie w mocnym budynku urządzono na parterze tymczasowy schron, zasłonięty worami z ziemią jak w fortecy. W tej ubogiej dzielnicy sygnał nie wywołał żadnej paniki, ani niepokoju. Bez zdenerwowania, bez pośpiechu, przechodnie posłuszni rozkazowi podążali do najbliższego schronu, lecz trzeba było widzieć ich żal, że nie mogą przypatrzeć się zapowiadającym wypadkom. W schronie spokojnie przepowiadano czas trwania napadu, godzinę czy też dwie. Była w tym ciekawość, trochę niecierpliwości, gorące pragnienie wydostania się na zewnątrz, zobaczenia co też tam się dzieje, lecz nie było niepokoju ani przerażenia. I kiedy alarm po kwadransie minął, był to jeden z fałszywych alarmów, Wenecja wróciła do swego normalnego wyglądu.

W dzień wygląd zewnętrzny Wenecji, nie różnił się zasadniczo od jej wyglądu w czasie przedwojennym. Ale cudzoziemcy zniknęli. Nie widziało się, jak przedtem, ludzi w dziwnych ubiorach i niezwykłych

dla Wenecji sylwetek, studjujących pobożnie Bacdeke-
ra naprzeciw portalu Świętego Marka albo pałacu
Dożów. Nie słyszało się, jak niegdyś mowy Germanów,
którzy przepełniali Wenecję. Mało jest też teraz gon-
doli, chociaż ze dwadzieścia ich widać jeszcze jak zwy-
kle stojących przy Piazzetta. Życie miasta stało się
bardziej zamknięte, bardziej weneckie, wydaje się że
ludzie tu czują się wreszcie „u siebie“ i są sobie bliż-
si. Lecz życie, jeżeli chodzi o formy zewnętrzne, po-
zostało prawie niezmienione.

W tłumie można dostrzec nieco więcej mundurów
żołnierzy, zwłaszcza marynarzy, — między nimi trochę
francuskich, — szczególnie na bulwarach w pobliżu
arsenału. Na kanale Wielkim, na lagunie, parowce kur-
sujące z arsenału do dworca, albo z placu Świętego
Marka na Lido, po dawnemu pełnią swą służbę.

W pewnych godzinach dnia na wodzie dostrzega
się jakby dawne ożywienie, mkną lekkie motorówki
i ślizgają się zwolna ciężkie, obładowane galery.
W wąskich uliczkach ten sam zwykły ruch, ten sam
zwarty tłum wypełniający potrosze główne arterje.

Wiadomo, że czarem Wenecji są przechadzki pie-
sze, długie błądzenie bez celu, gdzie za każdym zakrę-
tem mostu odkrywa się puste i prześliczne „campo“
za każdym nawrotem kanału stary pałac pomalowany
na różowo, który zdaje się wychodzić z obrazu Gentile
Belliniego albo Carpaccio, gdzie się odsłania wreszcie
ukryte wnętrze Wenecji, którego cudzoziemcy nie zna-
ją wcale. Nigdy te przechadzki nie są rozkoszniejsze
jak dzisiaj. Przy wejściu na most Rialto wiatr niesie
z wypełnionych straganów zapach owoców i jarzyn.
Wzdłuż długich uliczek stoją jak zwykle kosze wonie-
jących kwiatów. Na placu Świętego Marka, jak zaw-

sze, niezliczone roje gołębi obsiadają skraje stolików kawiarnianych teraz przeważnie pustych. Nie brakuje również przechadzających się w godzinach, gdy zachodzące słońce maluje różowymi barwami szary fronton Świętego Marka i wysoki mur pałacu Dożów.

Są jednak ludzie, którzy uważali za rzecz rozsądną opuścić Wenecję. Ale cała Wenecja, jak mówi jeden z jej pisarzy, „pozostała uśmiechnięta i radosna ufając swym obrońcom i przeznaczeniu”.

W tej Wenecji, nad którą ciąży wojna, — pracują jakby wojny wcale nie było. Biblioteka Świętego Marka jest nadal otwarta dla nielicznych zresztą czytelników. W Archivio di Stato jest dostępna jeszcze spora ilość dokumentów. W kościele św. Jana i Pawła spokojnie odnawiają słynną kaplicę Rosaira, zniszczoną przez pożar w 1867 roku, a której rekonstrukcję zdecydowano w 1912 roku. W pałacu Dożów salę Wielkiej Rady w dalszym ciągu okładają boazerją. Już zaczęto naprawiać szkody wyrządzone przez zbrodnie austriackie. Kościół Scalzi jest nanowo pokryty dachem. W kościele Świętego Jana i Pawła dźwignięto olbrzymie rusztowanie, żeby jaknajszybciej naprawić uszkodzenia budynku. W akademji, korzystając z przymusowego przewiezienia obrazów, szkicują plan, bardziej metodycznego ich ustawienia po powrocie. W pałacu Dożów chcą wtedy już zrobić wystawę płócien dekorujących sufity, będzie można im się zbliżyć i lepiej ocenić ich piękność.

Wszystko to czyni się ze spokojem i powagą. Wenecja zachowała swą pogodę i, jak mi pięknie powiedział jeden z Wenecjan, pozostaje zawsze „la Serenisime”.

* * *

Jak w odległych dniach swoich narodzin, Wenecja doznała ponownie zagrożenia ze strony barbarzyńców i nie jest jeszcze niestety bliski dzień, kiedy spłyną na nią słowa pokoju, wyryte na kartkach książki, którą trzyma w potężnych pazurach jej lew skrzydlaty: Pax tibi, Marce, ewangelista meus...

Karol Diehl.



NA TYŁACH NIEPRZYJACIELA.¹⁾

Z ożywionego i niebezpiecznego frontu pod Arrasem przerzucono naszą 62 eskadrę na krótko przed rozpoczęciem bitwy nad Sommą, transportem kolejowym, na front rosyjski. Był rok 1916 i ofensywa Brusilowa w całej pełni. Rosjanie mieli zamiar spotkać się z Francuzami w Berlinie.

Nasi najlepsi towarzysze z eskadry, jak Boelcke, Immelman (poległ w trzy dni po naszym wyjeździe) i Mulzer pozostali na zachodzie, gdzie jako lotnicy myśliwcy mieli większe pole do popisu niż na wschodzie. Odjeżdżając na Wołyn byłyśmy przeniknięci ich duchem ofensywnym.

¹⁾ Możliwość lądowania samolotów na odległościach stosunkowo nieznacznych sprawiła, że w r. 1916 zaczęto używać lotnictwa do działania na terenach zajętych przez nieprzyjaciela. Lotnictwo francuskie drogą powietrzną przewoziło wywiadowców na tereny okupowane i zabierało ich z powrotem, sławę w tym kierunku zdobył Vedrines. Lotnictwo niemieckie chlubi się swą pracą na tyłach nieprzyjacielskich w pustyni, na półwyspie Synaja, i na Wołyniu. Oto opis tego ciekawego czynu, niezwykłego w przeszłej wojnie, a zapewne pospolitego w przyszłej.

Pierwsze nasze loty z Perespy okazały, że znajdująca się naprzeciw nas armja rosyjska, opiera się całkowicie na linii kolejowej, łączącej ją z odległą o 150 kilometrów twierdzą Równe. Wobec braku szos i kolumn samochodowych linja ta nabierała niezwykłego znaczenia podczas natarcia, czy też odwrotu nieprzyjaciela.

Z doświadczenia frontu zachodniego wiedzieliśmy jak często lotnicy francuscy i belgijscy przewozili na nasze tyły szpiegów z gołębiami pocztowymi, których ludność zwykle zdążyła ukryć, zanim niemieckie pogotowie przeciwlotnicze dojechało samochodami na miejsce wylądowania. Samolot, rozumie się, zdążył zazwyczaj już wystartować, a o ile nie lądował to zrzucił szpiega na spadochronie.

Dowódcą mojej eskadry był Rudolf Windisch, który zaginął później [na froncie zachodnim podczas lotu myśliwskiego. Przyszło nam tedy na myśl— „a gdyby tak zaryzykować lądowanie po stronie rosyjskiej”. Zaryzykować — było to ściśle wyrażenie, ponieważ przy lądowaniu w nieznannej miejscowości zawsze można trafić na zarośniętą trawą rów, pień drzewny, wybój i t. p. i wywrócić samolot do góry nogami.

Ofenzywa rosyjska dzięki przeciwuderzeniu niemieckich dywizyj została zatrzymana w sierpniu, mieliśmy więc dosyć czasu dla przygotowania naszego przedsięwzięcia, to jest przerwania w razie potrzeby wymienionej linii kolejowej.

Podczas codziennych lotów rozpoznawczych znaleźliśmy sto kilometrów poza frontem rosyjskim miejsce do lądowania z trzech stron otoczone lasem. Leżało ono o jakiejś dziesięć kilometrów w bok od toru kolejowego, wobec czego wątpliwem było zaob-

serwowanie lądowania niemieckiego samolotu przez ochronę linii kolejowej. Sfotografowałem okolicę między zamierzonym lądowiskiem a torem i na podstawie tych fotografii sporządzono plan w podziałce 1:5000.

Od szefa saperów armji zażądaliśmy materiałów wybuchowych, kabla i ...tu natknęliśmy się na pierwszą trudność. Na naszą prośbę o elektryczną zapalarkę padło stanowcze „nie”. W armji znajdowały się tylko dwie i kto za nią zapłaci, jeżeli przedsięwzięcie się nie powiedzie. Nasze argumenty, że koszt zapalarki wobec kosztów samolotu i naszego zamierzenia jest chyba nieznaczny, nie przekonały szefa. Wściekli trzasnęliśmy drzwiami.

Ale wkrótce zmieniono szefa saperów i u nowego znaleźliśmy całkowite poparcie. W pobliskim lasku dokonałem prób ze sprzętem. Pomagającym przy tem monterom nakazano tajemnicę.

Na naszym samolocie typu Roland-Walfisch uskuteczniliono pewne przeróbki, odrzucono przedmioty niepotrzebne, jak wyrzutnik bomb, żeby zrównoważyć go załadowaniem materiału wybuchowego. Ukończywszy wszystkie przygotowania czekaliśmy na rozkaz.

Bitwa nad Sommą przeciągała się i Rosjanie prawdopodobnie na żądanie Francuzów zaczęli okazywać pewne ożywienie, nacierając na Brody i dążąc do przedarcia się na Lwów. Wówczas przyszedł rozkaz z armji Litzmanna.

„Lotnictwo ma wszelkiemi rozporządzalnemi środkami dążyć do przerywania linii kolejowej Równe — Brody.”

Windisch i ja wydajemy ostatnie zarządzenia. Materiał wybuchowy, tablice rozpoznawcze i żywność

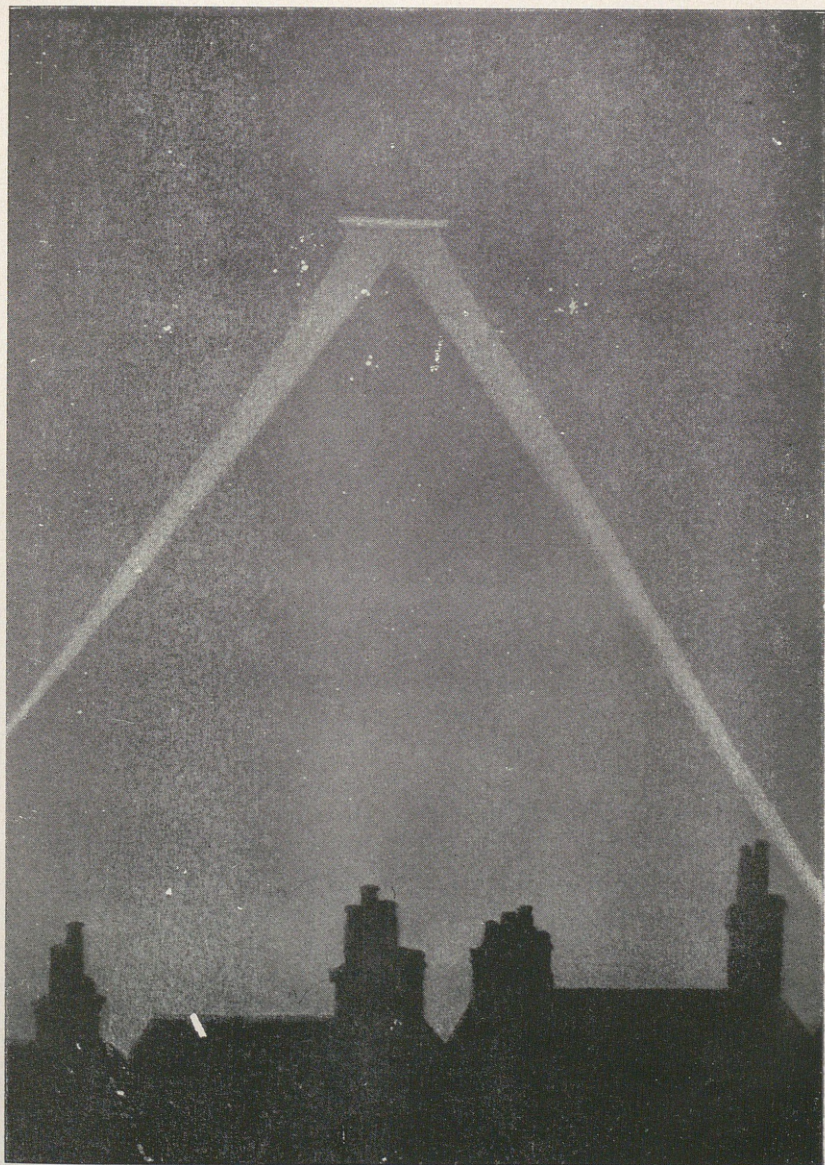
włożono do plecaka. Poszliśmy wcześniej spać tego wieczoru.

Była jeszcze ciemna noc, kiedy mnie obudził ordynans. Ubrałem się szybko. Windisch już siedział przy stole i jadł śniadanie. Idziemy ozuci w długie buty wiejską ulicą po błocie na lotnisko. Mechanicy wyciągają naszego Walfischa z hangaru. Plecak z materiałem wybuchowym waży około cetnara. Jeszcze raz próbują silnik. Zajmujemy miejsca. „Puszcząć!”.

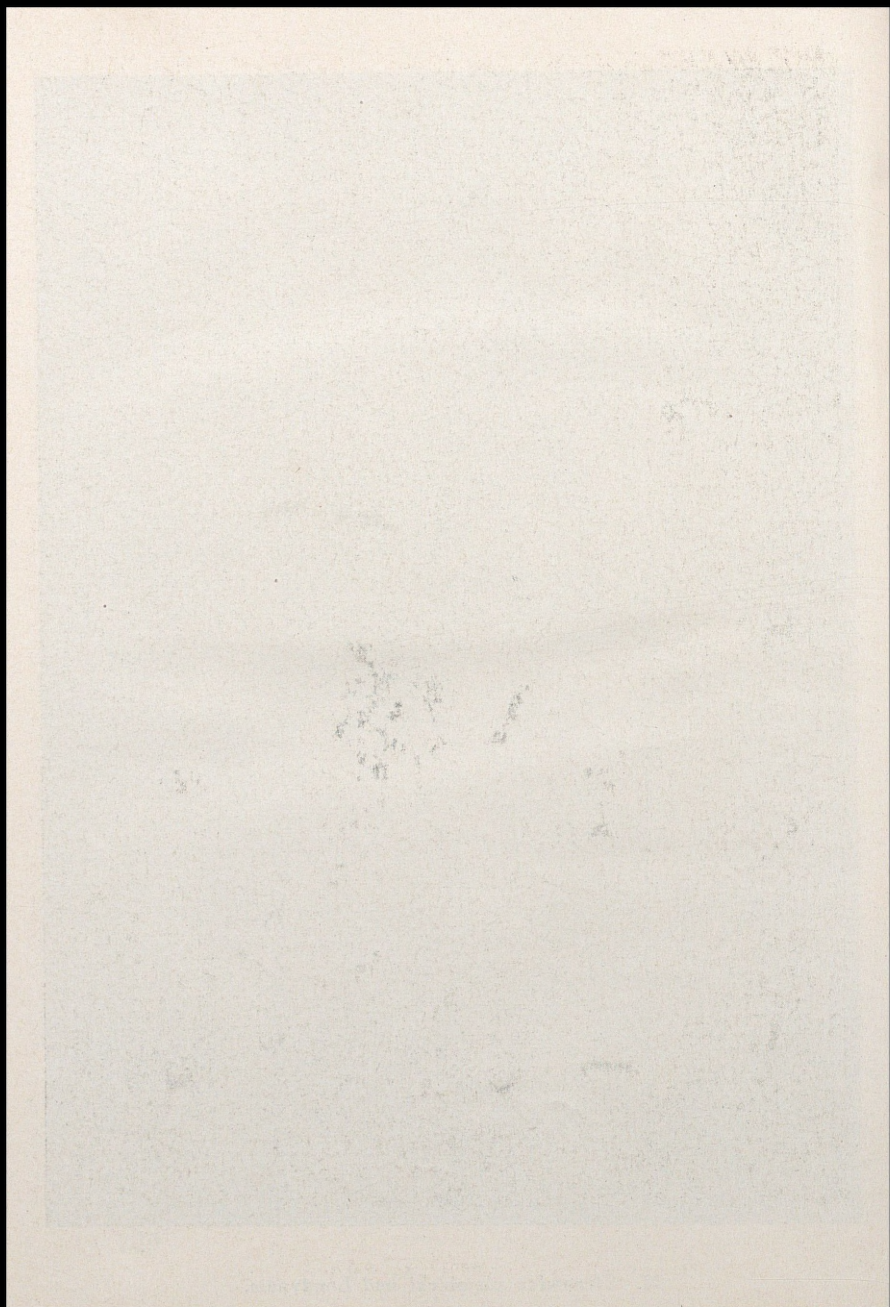
Tuż przed granicą lotniska podnosimy się ociężale ku górze i płyniemy pośród nocy. Prawie że się nie wznosimy. Po przebyciu czterdziestu kilometrów a więc już ponad frontem jesteśmy zaledwie na wysokości 1000 metrów. Dotąd osłania nas noc. Z ostrożności przelatujemy front w okolicy lesistej. Na wschodzie zjawia się różowa zorza. Kiedy znaleźliśmy się w pobliżu wybranego lądowiska, z porannych mgieł nad wołyńskimi bagnami, wznosiło się słońce. Wyszukaliśmy pokrytą szronem płaszczyznę wśród lasu.

— „Zamknąć gaz!” Windisch łąduje wzorowo. Walfisch toczy się przez ściernisko do skraju lasu. — Szybko z gondoli. Rzeczy do lasu. Każda stracona minuta może nam naprowadzić kozaków na kark. Uścisk dłoni. Dalej w drogę! Windisch leci do domu. Widziałem jak przy starcie przeskoczył jakiegoś chłopca jadącego drogą. Koń poniósł, chłop spadł. Ze strachu napewno nie zauważył czarnych krzyżów pod skrzydłami, więc nie mógł nas zdradzić.

Ściągnąłem sweter i zostawiłem go wraz z częścią żywności w lesie. Teraz trzeba się przebrać — jestem



32. Sterowiec niemiecki nad Londynem.



w mundurze. Długie buty i półkożuszek są używane również przez wołyńskich chłopów. Zamazuję ziemią naramienniki, miętoszę przód czapki żeby mnie nie zdradził bączek oficerski. Plecak na ramiona, na pierśiach elektryczna zapalarka, dłuto i rewolwer w kieszeniach, świeżo ucięty kabel w rękę — i puszczam się w drogę. Szczęśliwie przez las nie błądzę. Około czterech kilometrów przed torem las się skończył. Położyłem się na skraju, chcąc doczekać zmierzchu, a tymczasem obserwowałem ruch pociągów i pracującą na polach ludność. Podczas tego przygodnego pikniku usłyszałem warczenie samolotów; dostrzegłem czarne krzyże na ich skrzydłach. Wkrótce usłyszałem jak bomby upadły w pobliżu na stację węzłową Zdobunów.

Około godziny 16, ponieważ wszystko dotąd szło według programu, nie oczekiwałem już ciemności, lecz skierowałem się do toru. Dzieci pasące bydło i chłopci zajęci na polach pozwolili mi przejść spokojnie. Ze względu na moje objuczenie brali mnie pewnie za wędrownego żyda. Dotarłem do małego lasku dotyczącego toru i zobaczyłem, że w wybranym dla wysadzenia miejscu (zakrzywienie w wykopie) nic się nie da zrobić. Stał tam posterunek blokowy, a przed nim kilku żołnierzy i kolejarzy piło wódkę z flaszki.

Odszedłem więc kilkaset metrów w prawo na pole tu należało czekać ciemności. Rozłożyłem się wygodnie na stogu siana i zrobiłem to samo, co Rosjanie a mianowicie wziąłem się do flaszki

Kiedy nadciągnęła ciemność, naśladując Indian Siuksów dotarłem do toru i, wykorzystując przerwy między pociągami, założyłem naboje wybuchowe pod zakończeniami szyn. W chwilach przejazdu pociągów

przerywałem robotę i kryłem się w zielsku. Na zakończenie zamocowałem kabel i rozwinąłem go na długość 150 metrów. Wreszcie wygrzebałem ręczną łopatką dołek do siedzenia. Jeszcze wcześniej na wysadzenie szyn. Nie można dać Rosjanom za dużo czasu do rana dla odszukania mnie. Spożyłem wieczorną porcję chleba i łyknąłem rumu. Niestety musiałem przepuścić kilka wartościowych pociągów.

Około północy osądziłem, że nadszedł czas działania. W ciemności błysnęły ślepie lokomotywy — jeszcze księżyc nie wszedł. Zbliżał się długi pociąg, naładowany samochodami, materiałem dla budowy kolejki polowej i innymi pięknymi rzeczami. Słup telegraficzny posłużył mi za celownik. Trzymałem rękę na kontakcie. Pociąg zbliżał się. Kiedy lokomotywa doszła do telegraficznego słupa, włączyłem prąd. Potężny słup ognia rozdarł błyskawicą ciemności. Łoskot wybuchu potoczył się przez okolicę. W blasku ognia zobaczyłem jak lokomotywa przeskoczyła zadarte ku górze końce szyn i wykoleiła się. Jakies dziesięć wagonów skotłowało się tam a reszta cicho stanęła. Linja kolejowa była zamknięta conajmniej na dobę. Wcześniej nie uprzątną rumowiska i nie poprawią toru.

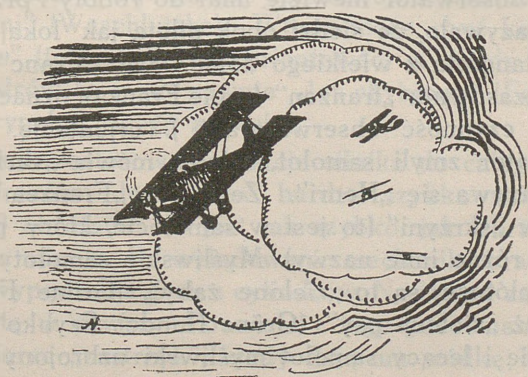
Teraz należy jaknajszybciej „wiał”. Słyszałem krzyki z posterunku blokowego. Nadbiegła zaalarmowana warta. Szybko odciągam kabel, żeby Rosjanie z jego położenia nie mogli ustalić kierunku, skąd wyszedł zamach. Dla dezorientacji zostawiam Times'a najświeższej daty. Będą sobie nad tem głowę łamać. Później ruszam na miejsce gdzie wylądowałem.

Tymczasem gwiazdy pochowały się za chmury i zaczyna padać deszcz. Robi mi się nieprzyjemnie na myśl, że wobec tego wątpliwy jest przylot rano po

mnie. W drodze powrotnej, idę bliższą drogą, gościńcem przez wieś Spasów (rewolwer trzymam w garści), gdzie bez słowa mijam zadziwionego stróża nocnego. Nie pyta mnie o nic.

Ostrożnie idę przez las na umówione miejsce. Nikogo tam niema. Więc chłop, który nas widział wczoraj, nie zdradził. Wykładał znak rozpoznawczy, białe płótno, pocieszając się nadzieją, że z tamtej strony frontu jest lepsza pogoda i Windisch wystartował. Rzeczywiście wkrótce usłyszałem niejasne, to znów chwilami wyraźne, lecz bardzo dalekie huczenie samolotu. Przez doskonałą lornetkę Zeissa zobaczyłem pod chmurami Walfischa wstrząsanego silnym wiatrem. Windisch nie opuścił mnie. Dostrzegł mój znak rozpoznawczy i w chwilę potem uścisnęliśmy sobie dłonie. „Trzy pociągi tam są”. Windisch mimo deszczu przyrzekał się miejscu zamachu. Z przyjemnością wypaliliśmy cygara. Windisch dał mi gazety i listy do czytania w drodze. Wleźliśmy do samolotu, daliśmy pełny gaz i w drogę do domu.

von Cossel.



LOTNIK I JEGO „NADETY DUMĄ KONKURENT”.

(żargon żołnierza niemieckiego).

Jakkolwiek lotnictwo jest młode, ma ono już swój własny żargon, określający przedmioty i wypadki swego rzemiosła specjalnymi nazwami.

Oficer obserwator nazywa się „Franzem”. Słowo to pochodzi jeszcze z okresu pokoju, ma znaczenie szydercze i nieco pogardliwe. Rzeczywiście w czasie pokoju obserwator niewiele miał do roboty i przezwisko wskazywało, że siedzi obok pilota jak lokaj Franc obok stangreta z wielkiego domu. Od „Franc” utworzono czasownik „franken” (robić Franza), oznacza ono główną czynność obserwatora t. j. orientację. Jeżeli obserwator zmyli samolot, wtedy mówią „verfranzt”. Pilot nazywa się „Henri”. Ze swoim „Franzem” Henri siedzi w „skrzyni” (to jest w samolocie, który posiada jeszcze różne inne nazwy). Myśliwskie samoloty z zielonym płótnem są to „zielone żaby”, (Grüne Frösche) bądź też „zielone psy” (Grüne Hunde). Szybko wzno-
szący się i lecący samolot myśliwski uzbrojony w ka-

rabin maszynowy nazywa się „strach chłopski” (Bauernschreck) albo „Cerber”. Lotnik atakuje nieprzyjaciela jak „dzik strzelca”. Samolot francuski, który zjawia się codziennie rankiem o tej samej godzinie i rzuca bomby, zwie się „Bak” (Grobian), podczas gdy jakiś lotnik francuski, ukazujący się wieczorem i niemiotający bomb, nazywa się „milczący pan” (der stille Herr). Często lotnik nieprzyjacielski stara się odciąć naszemu drodze, żeby następnie „pchnąć się” na niego prawie prostopadłe, jak jastrząb i w dobrej chwili „poczęstować” go serją pocisków karabina maszynowego. Z tej to przyczyny lotników nieprzyjacielskich zwa „jastrzębiami”.

W marynarce często nazywają samoloty „latającymi psami”.

Nie można latać przy każdej pogodzie, lecz tylko wtedy, kiedy chmury pozwalają na pewną orientację z dużej wysokości. Jest wtedy „pogoda do lotu” (Flugwetter). Jeżeli niebo jest zbyt szczelnie pokryte i nie da się z samolotu obserwować, mamy wtedy „pogodę zakorkowaną” (Flaschenwetter). Jeżeli lotnik wylatuje, kiedy chmury są nisko, to wkrótce znajdzie się w „pralni” (Waschküche). Wtedy może „być kiepskim Franzem” (to jest źle się orientować) a kiedy wróci cały i zdrow to miał pewnie „lot chybiony” (Fehlflug) i nie wypełnił swego zadania.

Lotnik zastosowuje funkcje silnika do całego szeregu obrazów. Jeżeli ktoś bardzo szybko mówi, to „na 1400 obrotach” to jest tak szybko, jak obraca się śmigło na minutę. Po wylądowaniu mechanik obraca silnik dla wypędzenia gazu z cylindrów. Następnie zastrzykuje naftę w zawory. Powstało z tego porównanie, że lotnik bierze „zastrzyk”, kiedy dają mu wódkę. Bomby

rzucane przez lotnika to są „karmelki pukające” (Knallbombons), albo „trzaskający groch” (Knallersben), albo też „jajka”. Jeżeli „jajka” są rzucane podczas świąt Wielkiejnocy, są to „jajka wielkanocne”. Małe granaty nazywają się — (to jest termin oficjalny) „myszki lotnicze” (Fliegermaüschen). W chwili, kiedy ukaże się lotnik nieprzyjacielski ponad pozycją niemiecką, wtedy mówią „uwaga mucha!” (eine Fliege). Człowiek przewidujący dorzuca wtedy, że mucha ma może „skrzynkę gwoździ”, co ma oznaczać, że może ma strzałki. Jeżeli samolot zbliża się warcząc, mówią w narzeczu dolno-niemieckiem „że to lokomotywa rozpoczynająca chód”. „Skrzynia” (Francuz mówi „cynk”) powinna być „prędka” i nie powinna się ciągnąć „z powolnością menażerji”. Słowo „prędki” oznacza wszelkie przymioty. Piękna dziewczyna jest to „dziewczyna prędka”, „prędka” laska jest to piękna laska.

Aeronauci z okrągłych balonów na uwięzi, czy sterowców są „śmieszna konkurencja”, albo „nadęci dumą” (die lächerliche oder die aufgeblasene Konkurrenz). Balon na uwięzi jest „kiełbasą niebieską” (Himmelwurst), „kiełbasą z siana” albo „żółtą kiełbasą” (die „Grosse” albo „gelbe Leberwurst”).

K. Bergmann.

O D J A Z D.

1914 rok.

Jest coś pośepnego w tym odjeździe. Hangary są próżne, zaśmieczone; wszędzie leżą otwarte skrzynie, słoma, siano, strzępy papieru i płótna, kawałki śmigeł, połamane koła, szkielety ptaków pozbawionych organów życiowych, pokrzywione skrzydła, szczątki sterów i rozebrane silniki, to wszystko, co jest nie do użycia i czego nie dało się zabrać, wszystko to co się przeżyło i już jest martwe. Ma się wrażenie, że błądzimy na cmentarzysku bajecznych, skrzydlatych potworów.

Ostatnie samoloty jeden za drugim startują, żołnierze zapinają swe plecaki i wsiadają do samochodów, które ich powiozą do Tours.

Dwa ostatnie dwupłatowce startują lecz przed odlotem chcą „zabawić się” w polowanie na „Taube”. Krażą w pogodnym błękiecie, wspaniale złożonym przez zachodzące słońce. Nagle zatoczywszy zbyt zbieżne kręgi, otarli się o siebie: jeden stracił ster tylny, drugiemu oderwał się cały płat górny. Pierwszy runął wprost, prawie bez próby utrzymania się, lecz drugi podejmuje walkę z przeznaczeniem. Jakiż to tragiczny bój dla człowieka, który przed kilku sekundami był

jeszcze w pełni siły i pychy swej młodości, a teraz broni się przez uściskami śmierci, podczas gdy my przerażeni oczekujemy fatalnej chwili, kiedy podnieśliemy szczątki trupa.

Wyłączył silnik, wyprostował samolot przewrócony przy straszliwym spadaniu i można przez chwilę sądzić, że uniknie tragicznego końca. Chcemy temu wierzyć, zamknąć oczy albo uciekać, wyciągnąć ręce, żeby złagodzić jego upadek...

Wszystko jest skończone: przestrzeń jest próżna. Leżą obaj zmiażdżeni na ziemi w odległości dwudziestu metrów jeden od drugiego. Teraz jest to przerażający stos ciał, trzasek drzewa, podartego płótna, pogiętego żelazta, popryskanego krwią, benzyną i oliwą.

Rzuca się ku nim tłum pragnących zabrać coś na pamiątkę. Towarzysze zabitych stoją milcząc w skupieniu przed wielką lekcją śmierci, która w ten okrutny sposób przypomina o kruchości ich skrzydeł. Być może jutro przyjdzie na nich kolej.

Gdzież jest teraz dusza tych, którzy pomarli, pochwyceni na szerokiej drodze błękitu? Czy też mieli czas, żeby zdać sobie sprawę z tego, że godzina ich wybiła?

Poza hangarami dwóch pilotów wylatuje na rozpoznanie. Zmierzch kładzie swe cienie na niezmierzoną płaszczyznę...

R. de la Fregeolière, kapitan pilot.

W wojnie światowej lotnictwo morskie stawiało swe pierwsze kroki. Stąd też ograniczona była jego rola. Silniejszy rozwój tej broni przypada dopiero na ostatnie lata wojny, kiedy z morską zniknęły już okręty powierzchniowe, a bardzo nieliczne podwodne były za nikłym celem dla płatowców. Ataki lotnicze norwalców nie dały naogół korzystnych rezultatów.

Działania lotnictwa morskiego, jak to łatwo wywnioskować, **Lotnictwo morskie.** streły przybrzeżnej, do działania na skrzydła armji lądowej. Stąd też jawice Flandrii i wschodni Bałtyk — oto główne teatry wojny lotniczej morskiej. Użycie lotnictwa na pełnem morzu ograniczało się do sterowców. Rzadziej mogły brać w nich udział samoloty.

Dopiero okres powojenny wprowadził je zasadniczo na pokłady większych okrętów wojennych, co nastąpiło w związku z rozwojem techniki w tej dziedzinie.

W rozdziale niniejszym podajemy kilka przykładów działania wodnoplawców.

jeszcze w pełni siły i pychy swej młodości, a teraz broni się przez uściskami śmierci, podczas gdy my przerażeni oczekujemy fatalnej chwili, kiedy podnieśliemy szczątki trupa.

Wyłączył silnik, wyprostował samolot przewrócony przy straszliwym spadaniu i można przez chwilę sądzić, że uniknie tragicznego końca. Chcemy temu wierzyć, zamknąć oczy albo uciekać, wyciągnąć ręce, żeby złagodzić jego upadek...

Wszystko jest skończone: przestrzeń jest próżna. Leżą obaj zmiażdżeni na ziemi w odległości dwudziestu metrów jeden od drugiego. Teraz jest to przerażający stos ciał, trzasek drzewa, podartego płótna, pogiętego żelazstwa, popryskanego krwią, benzyną i oliwą.

Rzuca się ku nim tłum pragnących zabrać coś na pamiątkę. Towarzysze zabitych stoją milcząc w skupieniu przed wielką lekcją śmierci, która w ten okrutny sposób przypomina o kruchości ich skrzydeł. Być może jutro przyjdzie na nich kolej.

Gdzież jest teraz dusza tych, którzy pomarli, pochwyceni na szerokiej drodze błękitu? Czy też mieli czas, żeby zdać sobie sprawę z tego, że godzina ich wybiła?

Poza hangarami dwóch pilotów wylatuje na rozpoznanie. Zmierza kładzie swe cienie na niezmierzona płaszczyznę...

R. de la Fregeoliere, kapitan pilot.

W wojnie światowej lotnictwo morskie stawiało swe pierwsze kroki. Stąd też ograniczona była jego rola. Silniejszy rozwój tej broni przypada dopiero na ostatnie lata wojny, kiedy z mórzn zniknęły już okręty powierzchniowe, a bardzo nieliczne podwodne były za nikłym celem dla płatowców. Ataki lotnicze nurkowców nie dały naogół korzystnych rezultatów.

Działania lotnictwa morskiego, jak to łatwo wywnioskować, ograniczały się głównie do strefy przybrzeżnej, do działania na skrzydle armji lądowej. Stąd też ławice Flandrii i wschodni Bałtyk — oto główne teatry wojny lotniczej morskiej. Użycie lotnictwa na pełnem morzu ograniczało się do sterowców. Rzadziej mogły brać w nich udział samoloty.

Dopiero okres powojenny wprowadził je zasadniczo na pokłady większych okrętów wojennych, co nastąpiło w związku z rozwojem techniki w tej dziedzinie.

W rozdziale niniejszym podajemy kilka przykładów działania wodnopłatowców.

SAMOŁOT NA POKŁADZIE KORSARSKIEGO OKRĘTU.

Pomocniczy krążownik niemiecki *Wolf*, płynąc pod flagą neutralną, przedarł się w listopadzie 1916 roku przez linję blokady Sprzymierzonych. Okoliwszy Islandję od północy, następnie przylądek Dobrej Nadziei od południa, rozpoczął swoją pracę korsarską dopiero przybywszy przed Aden, gdzie zakotwiczył pierwszą partję min.

W okresie swej włóczęgi, trwającej 15 miesięcy, odwiedził wody archipelagu Fidzi, Tasmanji, Australji, Maldiv i wreszcie wysp Kokosowych i w lutym 1918 roku szczęśliwie wrócił do Kilonji.

Rezultatem pracy korsarskiej *Wolfa* było zatopienie 14 okrętów (4200 tonn); na zakotwiczonych przez niego minach zginęło 68000 tonn okrętów, a 25000 tonn. zostało uszkodzonych. Jeden z jego przyzów z 350 jeńcami dał się internować w Danji.

Wolf miał 5800 tonn, szybkość 11 węzłów i był uzbrojony w dwa działa 150 mm, 4 wyrzutnie torpedowe oraz 300 min. Pozornie wyglądał na pospolity

transportowiec neutralny, płynący z ładunkiem dla armji Sprzymierzonych.

Powodzenie swe zawdzięczał korsarz starannemu zamaskowaniu się i temu, że działał na wodach dalekich od wojny morskiej, gdzie okręty handlowe, które topił, nie posiadały ani uzbrojenia ani radio.

Pod pokładem chował korsarz samolot *Wölfchen*, który nie tylko rozpoznawał w dalekim okolu morze, lecz również napędzał zdobycz, oddając ją na pożarcie wilkowi—*Wolfowi*.

Podajemy kilka wyjątków ze wspomnień pilota tego wodnopłotowca Z. Steina.

Dla porozumienia się samolotu z *Wolfem* ustalono kilka sygnałów zapomocą rakiet i chorągiewek, co dało możność bezpośredniego przekazywania obserwacji. Pewnego popołudnia łaskawy los pozwolił nam zasignalizować aż dwa statki.

Wylecieliśmy przy pięknej pogodzie i małej fali i wkrótce po wzbiciu się w powietrze, kierując się na południowy-zachód, dostrzegliśmy woddali dwa maleńkie pukciki. Rozpoznaliśmy w nich kłęby dymu. W pół godziny później stwierdziliśmy, że są to dwa parowce. Nie chcąc, by nas dostrzeżono, pilot Fabech w chwili zbliżenia się ku nim wzniosł się ponad warstwę obłoków, leżących na wysokości 800 metrów, a później poszedł jeszcze wyżej na 1500 m, trzymając się między okrętami i słońcem. Doszedłem do wniosku, że jeden z nich — to zwykły statek handlowy, a drugi — to wielki okręt oceaniczny, pomalowany na czarno. Po zaobserwowaniu ich kursu, szybkości i odległości, oraz sporządzeniu szkicu wróciłem do *Wolfa* dla złożenia

meldunku. Na pytanie, czy *Wolf* może dognać dostrzeżone okręty, odpowiedziałem przecząco. Znajdowały się one w odległości conajmniej 60 mil, miały szybkość większą od *Wolfa* i płynęły w kierunku przeciwnym. Pościg nie dałby prawdopodobnie żadnego rezultatu. Przez kilka następnych dni prowadziliśmy zwykle wywiady.

Rankiem 17 marca zauważono z okrętu obłoczek dymu. Mimo dużej fali, spuszczoneo płatowiec i poleciliśmy przyjrzeć się temu okrętowi. Był to parowiec. Zatoczyłem nad nim kilka kręgów w dość dużej odległości i wróciłem zameldować *Wolfowi*, że nie jest to okręt wojenny. Przyjęto nas na pokład i *Wolf* wziął nowy kurs z zamiarem przecięcia drogi parowcowi. O godzinie 14 znów zobaczyliśmy dym i znów spuszczoneo nas na morze z rozkazem bombardowania parowca, jeżeli zechce uciekać. Trzymaliśmy się powyżej obłoków, na wysokości 1500 metrów, oczekując sygnału dowódcy. *Wolf*, zbliżywszy się dostatecznie do zdobyczy, dał do niej strzał z działa. Pocisk padł tuż przed dziobem statku. Jednocześnie sygnałem nakazano nam znaleźć się nad nim. Zniżyłem się i na niewielkiej wysokości, gotów do miotania bomb, zacząłem opisywać kręgi na okręcie. Mogliśmy wyraźnie dostrzec niepokój, jaki powstał na pokładzie na widok samolotu. Tym razem jednak interwencja nasza okazała się niepotrzebną.

Z oceanu Indyjskiego *Wolf* popłynął do Australii i Nowej Zelandji. Pogoda niezawsze dopisywała. *Wolf* szukał węgla i wodnopłatowiec prowadził w tym celu loty zwiadowcze, uwieńczone wreszcie powodzeniem.

— 2 czerwca 1917 roku o godzinie 14.30 na północ od wysp Niedzielnych zjawił się jakiś parowiec. Przez lornetkę zobaczyliśmy, że posiada anteny radio-telegraficzne. *Wolf*, który dopiero co puścił w ruch kotłownię, idąc nawet całą mocą, nie mógł dać więcej niż pięć — sześć węzłów, trudno więc było marzyć o schwytaniu przewyższającego nas szybkością parowca, który umknąwszy, dzięki radjostacji zdradziłby niewątpliwie miejsce naszego pobytu. Wobec tego uproszony dowódca zdecydował się użyć samolotu. Skoro tylko dostrzeżono statek, ludzie skoczyli do naszej kajuty krzycząc: „Panie lotnik! Panie lotnik! Wyjeżdżajcie, trzeba schwycić parowiec”. Nie dałem sobie tego dwa razy powtarzać. Na jednej nodze skoczyłem na pokład i na moje usilne naleganie otrzymałem natychmiast rozkaz odlotu.

Nigdy jeszcze nasz *Wölfehen* nie był tak szybko, tak pewnie i z taką gorliwością spuszczany na morze. Wprost przyjemnie było patrzeć, w jak krótkim czasie znaleźliśmy się w powietrzu. Lecieliśmy w kierunku wysp (warunki nie pozwalały inaczej), na wysokości 350 m. Zamierzałem odciąć statek od północy.

Doskoczywszy do naszej ofiary, zniżyłem się szybko na osiemdziesiąt metrów i latałem nad nią. Nawet bez lornetki widziałem doskonale pokład, gdzie biegali w zamieszaniu marynarze. Panował tam szalony zamęt, zapewne dla tych panów zdołu sytuacja była zupełnie nowa. Nigdy jeszcze nie zdarzyło im się być atakowanym przez tego rodzaju ptaka.

Lecąc nad parowcem, rzucaliśmy im nasze rozkazy, przyczepione do ciężkich woreczków, których mia-

łem cztery. Jeden z nich upadł w wodę, jakieś pięć metrów za rufą i zniknął natychmiast w głębinie, drugi znów spadł na przedni pokład. Ku naszej radości zauważyliśmy, że jeden z marynarzy, zbliżywszy się ostrożnie, wziął go końcami palców i w wyciągniętej ręce zaniósł do kapitana, stojącego na mostku. Sądził zapewne, że to może lada chwila wybuchnąć. Zwykły woreczek z żaglowego płótna, zaopatrzony w kawałek ołowiu i mający dla zwrócenia uwagi długą czerwoną wstążkę, zawierał następujący rozkaz:

„Skierować się niezwłocznie na południe.

Kierunek — krążownik niemiecki. Wstrzymać się od rozmów radiotelegraficznych. Nie niszczyć żadnych papierów. Jeżeli natychmiast nie usłuchacie, zaczniemy bombardowanie. Z rozkazu: Stein. M. Fabech“.

Dla pokazania, że nie myślimy żartować, rzuciłem bombę, która upadła dwadzieścia metrów przed dziobem okrętu, wybuchając z taką siłą, że słup wody tryśnął na wysokość szczytu masztów. Skutek był magiczny. Statek ruszył w nakazanym kierunku, a my, latając wokół niego, prowadziliśmy go do *Wolfa*, który idąc nam na spotkanie, zrobił już z pięć mil. Obawialiśmy się tylko jednej rzeczy — czy też nie jest to okręt neutralny?

Wolf wywiesił sygnał, — „Zastopować natychmiast. Komunikowanie się przy pomocy radio wzbronione. Pokażcie swą banderę” — I oto na szczycie masztu ukazała się bandera Nowej Zelandji, którą przywitaliśmy w powietrzu trzema głośnemi okrzykami: hurra! — Cieszyliśmy się, że pierwszy nasz występ powiódł się tak wspaniale. *Wolf* spuścił szalupę i na pokład przytu udało się nasza załoga.

W godzinę później, kiedy zapadł zmierzch, znaleźliśmy się na pokładzie, przyjęci entuzjastycznie.

Na mostku kapitańskim zameldowałem dowódcy o wykonaniu rozkazu, za co otrzymaliśmy obydwaj gratulacje z powodu tak pięknego sukcesu. W dowód uznania dowódca darował nam banderę przyzu. Entuzjam wzrósł jeszcze bardziej, kiedy jego osada zameldowała, że ma na pokładzie 1100 tonn węgla i czterdzieści dwa żywe barany. Węgiel, potrzebniejszy nam od chleba, spadł jakby z nieba, ale żywe barany — to również rzecz nie do pogardzenia. Poza tem parowiec *Wajnura* miał dwadzieścia kwintali świeżego mrożonego mięsa, ładunek gumy i kopry, wartości kilku milionów marek, przeznaczony do Ameryki.

Wilk (*Wolf*) pożarł swój pierwszy przyz *Wajnurę*. Właśnie miano go zatopić, kiedy ukazał się woddali jakiś żaglowiec. Było to przed wieczorem. Otrzymaliśmy rozkaz zatrzymania go i zmuszenia do zmiany drogi tak, żeby *Wolf* wziął go jeszcze przed nadejściem ciemności.

Wylecieliśmy o godzinie 16 w kierunku WestNord-West na dostrzeżony żaglowiec i lataliśmy nad nim podobniejak nad *Wajruną* na wysokości osiemdziesięciu metrów, rzucając mu nasze rozkazy. Dla ostrożności wzięliśmy tym razem ze sobą sześć woreczków, lecz żaden z nich nie trafił w pokład, gdyż na wysokości masztów wiatr spędział je w morze.

Niektóre woreczki uderzyły nawet o żagle, lecz odbiły się i poszły za swemi poprzednikami. Tak więc nie mieliśmy żadnego środka zatrzymania okrętu i wściekli, że nam się nie udało trafić w pokład, mio-

tamy bombę o dziesięć metrów przed okrętem, na co ten w odpowiedzi wywiesił swą banderę. Był to pierwszy nasz Amerykanin. Wodujemy szybko. Biegając po fali, Fabech zbliża się do żaglowca, płynącego z szybkością pięciu — sześciu węzłów. Wściekły z gniewu z powodu nieudanego przedsięwzięcia wstaje z siedzenia i grozę rewolwerem kapitanowi, który niepokojny na trzęsących nogach, przypatruje się nam z trwogą.

— Skierować się natychmiast na południowy wschód, na krążownik niemiecki.

W podnieceniu zapomniałem zupełnie, że ten człowiek przecież nie rozumie po niemiecku. Nie było też w tem nic dziwnego, że patrzył na nas wytrzeszczonymi oczami i nie ruszał się. Na szczęście spostrzegłem swój błąd i powtórzyłem rozkaz po angielsku. Nagle jakiś drugi człowiek ukazał się przy sterze, ludzie wykonali bez zwłoki rozkaz swego szefa i żaglowiec ruszył, jak żądałem, na południowy-wschód. Wzleciałem na nowo, trzymając się nad statkiem, aby mu wpakować bombę przy pierwszym zamiarze ucieczki. Lecz szlachetny Amerykanin myślał tak mało o ucieczce, jak przedtem *Wairuna*. Po zawładnięciu *Vinslovem* — tak się okręt nazywał — wciągnięto nas na pokład.

...*Wölfchen* stał nieosłonięty na pokładzie i ucierpiał bardzo od gorącego słońca i deszczów tropikalnych, płótno podarło się zupełnie i musieliśmy je zmienić. Po raz pierwszy sprawialiśmy mu nową odzież, a przecież potem jeszcze pięć razy podczas podróży dokonywaliśmy tej czynności...

nopłatowce myśliwskie. Chcąc walczyć w lepszych warunkach, wodowały i rozpoczęły strzelanie. Lecz walka była nierówna. W kilka minut pięciu z naszych lotników było rannych, jeden zabity — a karabiny maszynowe uszkodzone. Zkolei wodowali i Niemcy dla zabrania jeńców. Przed odlotem podziurawili kulami pływaki naszych płatowców, lecz lotników nie wszystkich wzięli do niewoli. Porucznik marynarki Teste, ranny w brzuch, ukrył się i po odlocie Niemców wysłał wiadomość przez gołębia, który przyleciał do Dunkierki w południe. „Szwaby zabrały Amiota (był to pilot Testa) i pozostałych Francuzów. Ja schowałem się w zbiorniku benzynowym. Czuję się dobrze, lecz aparat nabiera wody. Niech żyje Francja!” Napróżno cały dzień nasze kutry i kontrtorpedowce brytyjskie poszukiwały Testa. Prąd zniósł go widać ku wschodowi i o godzinie 22 znalazł go torpedowiec niemiecki w pobliżu Zeebrugge. W samolocie było wtedy wody po kolana. Przewieziony do Niemiec i traktowany oburzająco, (pod pretekstem, że tak samo Anglicy obchodzą się z dowódcami schwytanych nurkowców) Teste uciekł przez Holandję, podczas gdy jego pilot Amiot — również źle traktowany, chociaż nie oficer — uciekł przez Szwajcarję. Obaj spotkali się w 1918 roku w Dunkierce.

W sześć tygodni niemieckie wodnopłatowce myśliwskie zbiły nam dziesięć samolotów, dziesięciu pilotów i dziewięciu obserwatorów, podczas gdy my nie wyrządziliśmy im żadnej szkody. Należy przyznać, że nieprzyjaciel odrazu zdobył przewagę w powietrzu nad ławicami Flandrii. W tych warunkach admirał Konarch aż do czasu nadejścia aparatów, zdolnych do walki z niemieckimi, nakazał wstrzymać loty morskie na

wschód od Dunkierki. Bombardowanie (portów) prowadzono nadal energicznie, lecz nurkowce nieprzyjacielskie przez jakiś czas bezkarnie mogły krążyć pod portami belgijskimi. Anglicy znaleźli się w tem samym położeniu, co i my. Eskadryle ich poniosły również duże straty, lecz oni obrali inne rozwiązanie, użyli mianowicie płatowców lądowych na morzu. Rozumowanie ich było dobre. Wodnopłatowiec jest mniej szybki i mniej zwrotny, wznosi się mniej wysoko i wolniej, zabiera mniej bomb, a jedyną jego przewagą jest to, że w razie uszkodzenia może wodować. Uszkodzenia są ściśle związane z wartością silników. Jednak w tej dziedzinie osiągnięto wielki postęp i teraz można już było zaufać silnikom. Istnienie pływaków na wodnopłatowcu uratowało mniej ludzi, niż straciliśmy ich w walkach wskutek mniejszej szybkości i innych braków wodnopłatowca. Poczynając od połowy 1917 r. Anglicy używają w Dunkierce wyłącznie samolotów lądowych. Później sytuacja nasza poprawiła się o tyle, że rozpoczęto ponownie dalekie loty. 27 sierpnia patrol nasz, złożony z dużego wodnopłatowca (trzymiejscowego) oraz czterech myśliwskich, ścigając wodnopłatowiec niemiecki, dojrzał przy Sandettie duży statek podwodny, płynący na wschód. Dwie rzucone bomby wybuchnęły w odległości pięciu metrów od niego, następnie samoloty myśliwskie przejechały go kilkakrotnie ogniem karabinów maszynowych, lecz mimo to nurkowiec płynął. Nasze samoloty wobec braku benzyny musiały go porzucić. Niestety lotnicy nie zawiadomili torpedowców, które były na morzu i mogły interwenjować.

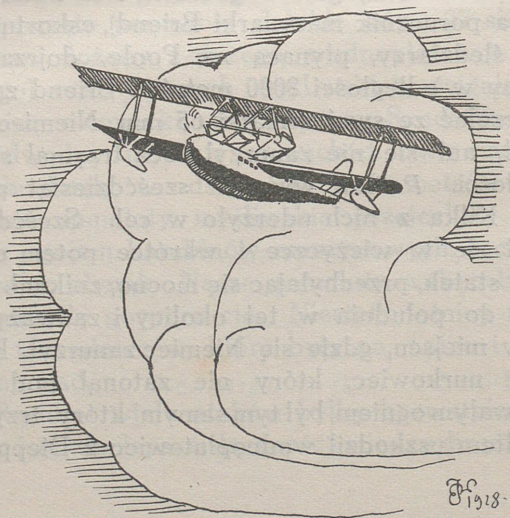
Rezultat wielu ataków byłby bezwątpienia lepszy, gdyby istniała lepsza łączność między bronią. Tak

naprzykład w nocy z 26 na 27 września nadbrzeżne stacje radjogonjometryczne stwierdziły obecność niemieckiego nurkowca w okolicach Sandettie. Statek ten płynął bardzo wolno w kierunku Zeebrugge. Prawdopodobnie musiał być uszkodzony. Na poszukiwanie tego nurkowca wyruszyły samoloty myśliwskie brytyjskie i francuskie i 27 rankiem znalazły go około godziny 7 o 20 mil od Dunkierki. Bombardowanie nie dało żadnego rezultatu. Dopiero wieczorem nadszedł patrol kontrtorpedowców brytyjskich. Statek podwodny umknął, przepędził noc na morzu i nazajutrz stacje radjogonjometryczne stwierdziły, że znajduje się jeszcze naprzeciw Zeebrugge. Wcześniejsze zawiadomienie torpedowców przez lotników dałoby możliwość zatopienia go lub wzięcia do niewoli. Niekiedy sprzyjało nam szczęście. 4 września o świcie dwa wodnopłatowce z Dieppe, dowodzone przez porucznika marynarki Faye, bombardowały nurkowiec, płynący po powierzchni o 50 mil od Dieppe, i uszkodziły go. O godzinie 9,45 kuter *Pelican* (dowódca porucznik marynarki Briend), eskortujący karawanę śledziarzy, płynącą na Poole, dojrzał statek podwodny w odległości 8000 metrów. Briend zaczął do niego strzelać ze swej armatki 65 mm. Niemiec nie odpowiadał, ani się nie zanurzył, lecz trzymał się tylko w odległości. *Pelican* wyrzucił sześćdziesiąt pięć pocisków. Kilka z nich uderzyło w cel. Sześćdziesiąty rozerwał się w wieżycze i wkrótce potem o godzinie 10,02 statek, przechylając się mocno, zniknął. *Pelican* pozostał do południa w tej okolicy i zauważył tłuste plamy, w miejscu, gdzie się Niemiec zanurzył. Prawdopodobnie nurkowiec, który nie zatonął pod celnym i długotrwałym ogniem, był tym samym, który trzy godziny przedtem uszkodził wodnopłatowiec z Dieppe. Jego

zniszczenie jest więc wynikiem przypadkowego lecz szczęśliwego współdziałania lotnika z patrolowcem...

W jesieni przybył między innymi do Dunkierki wodnopłatowiec amerykański. Był to olbrzymi aparat, niemieszczący się w żadnym z hangarów francuskich ani brytyjskich, wobec czego pozostawiono go w porcie, przyczepionego do beczki zakotwicowanej. Samolot ten, patrolując 22 września w okolicach West-Hinder, dojrzał wielki statek podwodny, który nie zdążył się pogrążyć. Lotnik rzucił z wysokości 250 m dwie bomby, z których jedna uderzyła w tył wieżyczki. Po rozejściu się dymów ujrzano na powierzchni liczne szczątki i duże plamy tłuszczu, co świadczyło, że nieprzyjaciół leży już pod burzliwymi falami morza Północnego...

Podług kapitana korwety A. Thomazi.



NOC 18 SIERPNIA 1919 ROKU.

Zwykły kalendarz na rok 1919, który ze wzruszającym podczas dni wojny domowej pedantyzmem podawał do ogólnej wiadomości imiona świętych męczenników, godziny zachodu i wschodu słońca jak również fazy księżyca, — kalendarz ten w Kronsztadzie powinien być mieć na lipiec i sierpień 1919 roku oddzielną rubrykę dni, podczas których nie było napadów lotniczych (brytyjskich).

Tak więc:

18 czerwca — samoloty zwiadowcze nad Kronsztadem;

22 czerwca — napad wodnopłatowców, bombardowanie portu;

7 lipca — samoloty zwiadowcze;

23 lipca — napad lotniczy, bombardowanie portu;

29 lipca — napad wodnopłatowców, bombardowanie portu i stoczni;

30 lipca — samoloty zwiadowcze;

31 lipca — samoloty zwiadowcze;

1 sierpnia (rano) bombardowanie portu i miasta;

(wieczorem) — bombardowanie portu i Letniego Sadu, gdzie odbywała się zabawa ludowa z muzyką;

2 sierpnia — bombardowanie portu;

3 sierpnia (rano) — bombardowanie portu; (o zachodzie) — bombardowanie portu i miasta;

4 sierpnia — bombardowanie portu i doków;

5 sierpnia — dwa napady, bombardowanie portu, doków i stoczni;

7 sierpnia — dwa napady, bombardowanie portu i doków;

9 sierpnia — bombardowanie portu;

10 sierpnia — bombardowanie portu i miasta;

13 sierpnia — bombardowanie portu;

14 sierpnia (dwa napady) — bombardowanie portu i doków;

15 sierpnia (dwa napady) — bombardowanie portu i doków;

18 sierpnia — od godziny 4 zrana sześć napadów lotniczych, bombardowanie miasta, portu i stoczni.

Podobny trening może przyzwyczaić nawet najbardziej tchórzliwą, handlującą pestkami i podejrzanymi pierożkami, kronsztadzką babę do nieopuszczania wysiedzianego stołka w Piotrowskim parku i do niezrywania się z miejsca z płaczem i rykiem, kiedy w roztoczu niebieskiem nad miastem rozlegnie się basowy warkot samolotów... Tak też było w rzeczywistości.

Pamiętam pierwszy napad z 22 czerwca. Zamiast pobudki trębacza zabrzmiał ochryple sygnał dla odparcia ataku powietrznego. Zaczęły strzelać działa przeciwlotnicze i na jasnym tle nieba rwały się w białych dymkach szrapnele. Załoga okrętu wylazła na pokład i, zadzierając głowy, patrzyła do góry, gdzie, mknąc

nieukłonną wprost przed siebie i rażąc wzrok słoneczno-żółtą barwą przezroczystych skrzydeł, leciały nad okrętem dwa samoloty. Zmuszały one do przysłuchiwania się równomiernemu swemu buczeniu, dającemu na basie jednotonowy dźwięk „frrr”. Oko czekało, kiedy od żółtych skrzydeł oddzieli się błyszczący punkcik i, śmiesznie zmieniając położenie, nagle zniknie; wnet też nastąpi krótki, ostry gwizd, jakby bicz cyrkowy rozciął powietrze, i na ścianie kanału Ust-Rogatki, w odległości pięciu-dziesięciu sążni od okrętu wyleci z ziemi ku górze bezszelestny czarno-żółty obłok; później dobiegnie już miły, mocny i rzeźwy dźwięk wybuchu. Załoga na pokładzie zmienia naprężoną postawę i ożywione wykrzykniki przerywają nienaturalne i wychekujące milczenie. Ale samolot znów zawraca ku okrętowi i dowódca złości się, daremnie wołając ze swego mostka, żeby wszyscy schronili się do kazamaty. Nikt się nie rusza. Zawracający ku okrętowi samolot przyciąga i hipnotyzuje, — i znów podnieceni, rozgoryczkowani marynarze zadzierają głowy i oczekują nowego błysku padającego punktu. Działa lotnicze milkną: kąt nachylenia za mały... Samolot tuż nad głowami... Rzucił! Chybił!

Niby poruszone mrowisko, huczał i roił się dnia tego Kronsztadt, na wszelkie sposoby omawiając wrażenia poranne. Z ust do ust, z domu do domu pęzła tworząca się legenda o bombardujących potwornych samolotach... „Osiem sztuk, matuszka, sama widziałam, takie olbrzymie i straszne — jedną bombą trzypiętrowy dom rozwalilo”... Później — wszyscy przyzwyczaili się. Wachtowi nauczyli się dostrzegać samoloty jeszcze na horyzoncie; kanonierzy zasiewali niebo barankami szrapnelowych wybuchów, zmuszając nieprzyjaciela do pod-

noszenia się wyżej i rzucania bomb na chybił trafił. Załoga już się nie tłoczyła na pokładzie, co wielce uspakajało dowódcę, a w baterji niezajęci podczas „trwogi” starszy mechanik i torpedysta nie przerywali granej do znudzenia partji „trik-traka”. Na brzegu uszczęśliwione dzieciaki z krzykiem i w podskokach biegły do miejsca, gdzie upadła bomba...

W początku sierpnia samoloty nieprzyjacielskie prawie codziennie odwiedzały Kronsztadt i mimo, że przyzwyczailiśmy się do nich, to jednak nastrój był trwożny. Wiadomo było, że w porcie stały na kotwicy dwa minowce z dużym ładunkiem min. Ta okoliczność sprawiała, że mimowoli poważne myśli przychodziły do głowy przy ocenianiu codziennej porcji bomb. Nie trzeba mieć dużej wyobraźni, żeby osądzić, z jakim uczuciem przy każdym napadzie lotniczym spoglądaliśmy na te napchane minami okręty.

16 i 17 sierpnia było cicho, chociaż słoneczne dni wyjątkowo podniecały uwagę obserwatorów. Coprawda na *Andreju Pierwozwannym* trąbiono sygnał na „trwogę lotniczą”, ale przyczyną jej okazał się... małeńki pajacek, który, rozkoszując się ciszą południa, zawisnął na nitce pajęczyny w odległości dwóch cali od obiektywa lornety przymocowanej do trójnoga. Wypadek możnaby powiedzieć błahy –ale charakteryzujący nastrój obserwatorów i dowódcy wachty, którzy żyjąc w oczekiwaniu nieuniknionego napadu powietrznego, mieli nerwy porządnie naciągnięte.

18 sierpnia o godzinie 3.45 rankiem mocny świst z bladego nieba i ostre dźwięki sygnałów „na trwogę” obudziły Kronsztadt. Niebo huczało, świecące pociski przerywanymi linjami przerzywały je nawskroś, w febrycznym pośpiechu omiatały je promienie reflektorów,

z fortów, niepotrzebne już teraz w brzasku. Huk kazał się domyślać niebywalej dotąd ilości samolotów. Zaklaskały działa zenitowe, posypały się bomby z niewidocznych wodnopłatowców.

Mętna bladość brzasku, głuche warczenie niewidocznych w pomroce samolotów, dźwięczne klaskanie dział przeciwlotniczych bijących pospiesznie, ogniste, gęste słupy rwących się w mieście, w porcie i na stocznicach bomb, samo zaskoczenie i rozmach tego niewidocznego napadu — wszystko to zlewało się w jakiś dziki, fantastyczny i ruchliwy obraz. Oko nie nadążało śledzić upadających bomb, świadomość nie nadążała dostrzegać kolejności wydarzeń... Zdawało się, że wszystko było naraz, jednocześnie: oślepiająco i potoczyście uderzyło w piersi ciepłe powietrze i światło bomby, która upadła w odległości dwóch sążni za rufą naszego *Andreja*; ciężko gdzieś na prawo za ścianą portu odezwał się wybuch i za białymi kominami *Okeana* podniósł się olbrzymi słup wody, a kiedy upadł, to daleko poza nim na wodzie ukazał się równy i wysoki płomień, krwawy jego słup oświecił spokojną toń portu; nagle wparły się w oczy kominy i maszty *Pamięci Azowa*, sterczące z wody w śmiertelnym pochyleniu, ale zdaniu sobie sprawy, co znaczy to ściskające serce pochylenie, przeszkodziło trzaskanie niewiadomo skąd wylatującej strugi kul, brzęczących po pancerzu lewej burty *Andreja*. Starszy zastępca rzucił się ku prawej burcie, pociągając nas wszystkich za sobą. Dojrzelismy na wodzie niepojęty a przerażająco bystry w ruchach przedmiot. „Wodnopłatowiec”! krzyknął ktoś i lufy dział lekkich opuściły się nisko ku wodzie, celując do wściekle kręcącego się w odległości do 30 sążni napastnika. „Nie strzelać! Minowce!” krzyknął dowódca, rzucając się ku ka-

zamatom, a krzyknął w samą porę: w gorączce boju pociski mogły uderzyć w wodę a, uderzywszy z odbicia, trafić w stojące naprzeciw minowce. Wtem trysnął przed oczami szeroki słup wody, ciężko wzdrygnął się *Andrej*, osiadając dziobem w wzburzoną falę. Warcząc głucho, werwała się masa wody w wywaloną w burcie dziurę.

Dotąd jeszcze nie zdążyliśmy zrozumieć, że do portu wdarły się brytyjskie łodzie torpedowe. Zrozumiał to pierwszy *Gawriił*. Kto mianowicie na stojącym w gotowości torpedowcu *Gawriile* dostrzegł i rozpoznał w bładem świetle dwie motorówki, mknące z nadzwyczajną szybkością od strony Oranienbaumu do portu — niewiadomo. Ta zadziwiająca spostrzegawczość i czujność w gorącej atmosferze nieoczekiwanej walki z samolotami, ta spostrzegawczość, tembardziej cenna, że dostrzeżony nieprzyjaciół szedł od strony Petrogradu (okrążywszy Kronsztadt od północy), ztyłu, skąd go najmniej można było oczekiwać — ta rzeczywista służbistość czatownicza — popsuła plan brytyjski. Działa *Gawriiła* momentalnie zaczęły bić do niewidzianych dotąd nigdy i nieznanych motorówek, a jednocześnie z salwą torpedowca jedną z łodzi rzuciła w niego torpedę. Torpeda ta przemknęła obok *Gawriiła* i uderzyła w występ ściany portu; wybuch jej nastąpił razem z wybuchem pocisku torpedowca, który trafił w motorówkę. Podniósł się wysoki płomień. Zapalona benzyna rzuciła na wodę ten krwawy świecący słup, który widziano z portu. Jednocześnie obok *Gawriiła*, wysuwając się do połowy z wody, wzdłuż ściany portowej, z olbrzymią szybkością mknęły trzy łodzie torpedowe, wprost w Liesnyje Worota, sypiąc po drodze z karabinów maszynowych nieprzerwane potoki pocisków po ścianie

torpedowca, domku straży wrót, po strażniku-starcu, który wyskoczył na dwór, i po załodze *Pamięci Azowa*, stojącej naprzeciwko wrót. Łodzie wdarły się do portu i *Gawriił* nie mógł ich więcej ostrzeliwać z obawy trafienia we własne okręty stojące w porcie. Wnet też od strony Petersburga z za Wojennego Ugła wyskoczyły jeszcze trzy motorówki, kierując się do portu; wściekły ogień *Gawriiła* zmusił je do odwrotu.

Brytyjskie łodzie torpedowe, które wdarły się do portu, pośród chaosu rwących się bomb i huku dział, polewając okręty ogniem karabinów maszynowych, opisały błyskawiczny łuk i rzuciły swoje torpedy: jedna w *Andreja Pierwozwannago*, a druga w *Pamięć Azowa* — i z taką samą nieopisaną bystrością, z jaką wleciały do portu, pomknęły teraz do wyjścia, podnosząc dziobami syczące kopice białej piany. Ale we wrotach czekano już na ich powrót: w wąską wstęgę wody między granitowymi ściankami uważnie i z napięciem patrzyły celowniki rufowych dział *Gawriiła*.

Gawriił, zatrzymawszy rozpęd drugiej partji łodzi torpedowych i, wstrzymując je w dalszym ciągu ogniem poza Wojennym Ugłem, czekał, aż motorówki, które wdarły się do portu, wyjdą z wrót na szeroką przestrzeń wodną, gdzie już jego pociski nie zaszkodzą własnym okrętom. *Gawriił* wycelował więc swoje armaty we wrota i czekał.. Oto łodzie torpedowe wybiegły z nich — lekkie, wąskie, szybkobieżne, rozgorączkowane zuchwalstwem i powodzeniem swego uderzenia — a wtem słupami wokół nich powstała woda, zagwizdały odłamki, zatrzeszczały cienkie ścianki motorówek, buchnęła benzyna i zaczerwieniły się wysoko skaczące płomienie, zapłonęły jak chybotliwe stosy dwie motorówki.

Popsuto angielski plan napadu. Zamiast zniszczenia szeregu okrętów i stoczni, łodzie motorowe zatopiły tylko jeden stary krążownik (macierz nurkowców) i storpedowały *Andreja*. Uderzenie w serce Czerwonej floty nie dało rezultatu, jakiego oczekiwali Anglo-białogwardziści. Droga na Piter była jak poprzednio zamknięta.

Opowiadanie L. Sobolewa o napadzie lilipucich łodzi motorowych na port Kronsztadzki nie jest zupełnie ściśle. W „Ludziach morza” podajemy głosy brytyjskie i rosyjskie, omawiające ten zdumiewający śmiałością napad, będący bezwątpienia jednym z najpiękniejszych czynów marynarki brytyjskiej, dokonanych w czasie wielkiej wojny. Opowiadanie L. Sobolewa umieszczamy ze względu na żywe przedstawienie działania lotnictwa brytyjskiego, współdziałającego w akcji 18 sierpnia 1919 roku.

NIEPOWODZENIE.

Rosyjski nurkowiec *Krab* otrzymał rozkaz zakotwiczenia min przy brzegach bułgarskich. Dla zaoszczędzenia maszyn jeden z kontrtorpedowców miał go holować z Constanzy do pewnego punktu. Niestety, wyprawa nie powiodła się, bo lotnicy niemieccy zawczasu dojrzel i minowiec i przeszkodzili mu wypełnić swe zadanie. W pamiętniku oficera *Kraba*, kapitana korwety Monastyreffa, znajduje się opis tej akcji.

— Holowanie szło dobrze. Wprawdzie stalowa lina, na której nas ciągnięto, przetarła się nieco o kanty wieżyczki, lecz przetarcie to było tak małe, że nie chciałem zatrzymywać transportu.

Morze było spokojne i zapowiadał się ładny dzień. O świcie wyszedłem na pokład, żeby sprawdzić linę holowniczą. Należało ją poprawić, lecz ponieważ kontrtorpedowiec *Gniwnyj* miał nas wkrótce opuścić, zdecydowałem się jej nie ruszać. Słońce było wysoko i widzieliśmy już brzeg i latarnię morską, kiedy nagle dojrzel iśmy zbliżający się szybko samolot. Daliśmy

Gniewnemu sygnał, że odczepiamy linę holowniczą, ale wszystkie nasze wysiłki, by tego dokonać, nie doprowadziły do niczego: lina uwięzła między dwiema żelaznymi blachami. Jednocześnie *Gniewnyj* na widok wodnopłatuwca zwiększył szybkość i zaczął płynąć w zygzakach, strzelając do niego. Widząc, że nie możemy się odczepić, torpedowiec porzucił linę holowniczą, która zawisała na dziobie naszego statku. Teraz zostaliśmy unieruchomieni, nie mogąc ani poruszyć się naprzód, ani też zanurzyć się.

Samolot, widząc naszą bezradność, zwrócił się ku nam i z wysokości nie większej jak 600 m siekł z karabinów maszynowych wodę wokół nurkowca. Zobaczyliśmy wyraźnie, jak z pod jego spodu odczepiła się bomba i upadła. Przykra to była chwila niepokoju! Bomba upadła w odległości 4–5 m od nas i wybuchła, zasypując odłamkami nurkowiec. Wnet potem druga runęła nieco dalej z przeciwnej strony. *Gniewnyj* krążył bez przerwy wokół nas i strzelał do Niemca, który wziął wysokość, zatoczył łuk i wrócił do nas. Strzelaliśmy do niego z karabinów. Następną bomba upadła w odległości jednego metra od naszej burty. Samolot wrócił do ataku po raz trzeci, a kiedy szrapnel z *Gniewnego* wybuchnął tuż przy nim, wówczas Niemiec znów wzniósł się nieco wyżej, lecz ponownie wrócił do nas i rzucił jeszcze cztery pociski. Pociski te okoliły statek zupełnie i jest rzeczą prawie nie do wiary, że nie wyrządziły nam żadnej szkody. Niemiec, rozwścieczony niepowodzeniem swych ataków, zawrócił nagle ku brzegowi, towarzyszyły mu przytem w odwrocie pociski kontrtorpedowca.

Zadowoleni ze szczęśliwego zakończenia tej brzydkiej przygody rozmawialiśmy wesoło. Godziny płynęły.

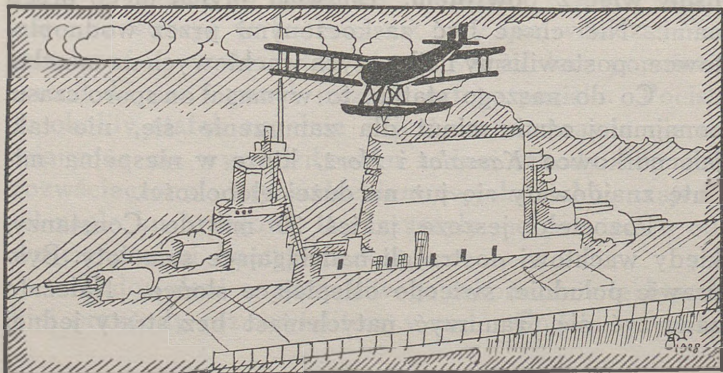
Muszę dodać, że z wyjątkiem dwóch czy trzech młodych marynarzy, nikt na pokładzie nie stchórzył w czasie napadu. Coprawda miałem chwilę strachu, kiedy dostrzegłem wodnopłatowiec, kierujący się ku bezbronnemu i nieosłoniętemu statkowi, ale uczucie to krótko trwało i ustąpiło miejsca obojętnemu spokojowi, zwłaszcza, kiedy zobaczyłem, że wszelkie moje wysiłki dla odczepienia liny holowniczej są bezskuteczne. Skrzyżowałem ręce i bez wielkiej emocji czekałem na bombę. Jak nazwać to uczucie?... Jak wytłomaczyć?... Wiem tylko, że w tym momencie nie było żadnej paniki na naszym pokładzie. Być może ktoś tam z ludzi szczekał zębami, w każdym razie nikt tego nie słyszał.

Tak więc wyszliśmy cało i zdrowo z tego ataku. Ale nie miałem żadnej wątpliwości, że wkrótce nadejdzie drugi. Wodnopłatowiec znalazł już *Kraba* i napewno wróci z innymi, żeby go zaatakować ponownie. Należało pospieszyć się i odrzucić stalową linę, która przyczołgała nas do jednego miejsca. Wreszcie po półgodzinie rozpaczliwych wysiłków udało nam się jej pozbyć. Ale nie było już mowy o minowaniu przy brzegu nieprzyjacielskim, bo byliśmy odkryci. Ruszyliśmy więc z powrotem. *Gniewnyj* płynął nieco przed nami. Nie chcąc być zaskoczonymi przez wodnopłatowce, postawiliśmy najlepszych wachtowych na mostku.

Co do naszego statku, to wymagał on sporo czasu, co najmniej ośmiu minut dla zanurzenia się, nie tak, jak nurkowce *Kaszałot* i *Morż*, które w niespełna minutę znajdowały się już na dużej głębokości.

Pozostało jeszcze jakieś 20 mil do Constanzy, kiedy wachtowi dostrzegli nadciągające samoloty. Było prawie południe, świeciło oślepiające słońce. Należało zanurzyć się, zanurzyć natychmiast bez straty jednej

sekundy. W chwili, kiedy schodziłem w dół statku, dając rozkaz zanurzenia się, dojrzałem z prawej i lewej strony trzy samoloty, które zaatakowały nas, zanim statek zdołał się pogrążyć. Bomby upadły dość daleko, lecz usłyszeliśmy ich wybuchy. Następne pociski runęły bliżej i odgłosy tych eksplozji zadźwięczały ni-
by uderzenia młota o kadłub naszego nurkowca. Naliczyłem około trzydziestu wybuchów w pobliżu. Torpedowiec powiedział nam później, że samoloty atakowały biednego *Kraba* ze wszystkich stron. Co do nas, to powiem, że nie czuliśmy się zbyt dobrze w stalowym pudle statku na głębokości 55 stóp pod wodą. Wreszcie uspokoiło się wszystko i wróciliśmy na powierzchnię. Na niebie nie było już żadnego samolotu. Ale wnet zjawił się jeden, ślizgając się szybko po wodzie. *Gniwny* strzelił do niego, wówczas wodnoplatawiec podniósł się do góry i zniknął za horyzontem. Wróciliśmy do Constanzy zadowoleni ze szczęśliwego zakończenia wyprawy.



WODNOPLATOWCE MIOTAJĄCE TORPEDY.

— 24 września 1917 roku trzy wodnopłatowce niemieckie zaatakowały dwa okręty handlowe rosyjskie, dążące z Rygi do Moon Sundu. Lecąc nisko, rzuciły na nie kilka bomb, które chybiły. Wówczas jeden z wodnopłatowców zniżył się nad samą powierzchnię wody i rzucił dwie torpedy. Jedna z nich przemknęła przed dziobem okrętu, a druga zatoneła, zanim do niego dobiegła. Atak ten wywołał straszną panikę. Jeden z parowców rzucił się do brzegu, gdzie pozostawiono go na łaskę losu, a załoga drugiego spuściła szalupy ratownicze. Ponieważ był wiatr, a szalupy przeładowane, jedna z nich wywróciła się i dwóch marynarzy utonęło.

Kiedy nieprzyjaciół oddalił się, załoga powróciła na pokład i okręt już bez przeszkody dotarł do Kuivastu. Co było ciekawego w tym wydarzeniu, to nowy sposób użycia wodnopłatowców przez nieprzyjaciela. Mielśmy zresztą pod tym względem doświadczenie z pancernikiem *Sława*. Podczas postoju tego okrętu w Arensburgu zjawiło się kilka wodnopłatowców i dwa z nich, lecąc tak nisko, że prawie dotykały

powierzchni morza, zbliżyły się do niego i każdy rzucił torpedę. Obie torpedy chybiły. Mielśmy nawet wątpliwości, czy rzeczywiście były rzucone. Lecz ten drugi atak nie pozwalał się dalej łudzić w tym względzie.

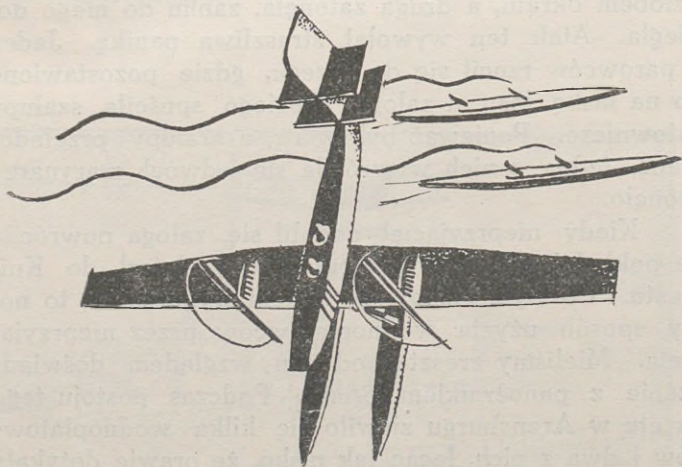
.....

Ten sam autor zanotował w swym pamiętniku dalej.

.....

Wzięci do niewoli lotnicy niemieccy oświadczyli, że ich wodnopłatowce nie miały torped, lecz zniżały się umyślnie do powierzchni wody, żeby odwrócić uwagę od tego, co robią towarzysze.

H. Graf, kapitan korwety.



BALON NA UWIEZI PODCZAS NATARCIA NA FRONCIE ROSYJSKIM

B a l o n y.

O godzinie 10.00 z przystanku 1000 metrów nad ziemią w odległości czterech kilometrów za frontem. Oficer dyktowski przygotował wszystko do wzięcia i balon puścił się już na wiatr. Zapomniałem pokładowej lampki elektrycznej obciążenia sprzętu kosza, ustawiłem wysokość, sprawdziłem mapy i obiektyw. Nastąpiła po wejściu do kosza umocowałem spadochron na pasie oraz sprawdziłem linę balonową i zawieszę, jak również telefoniczne połączenie z ziemią.

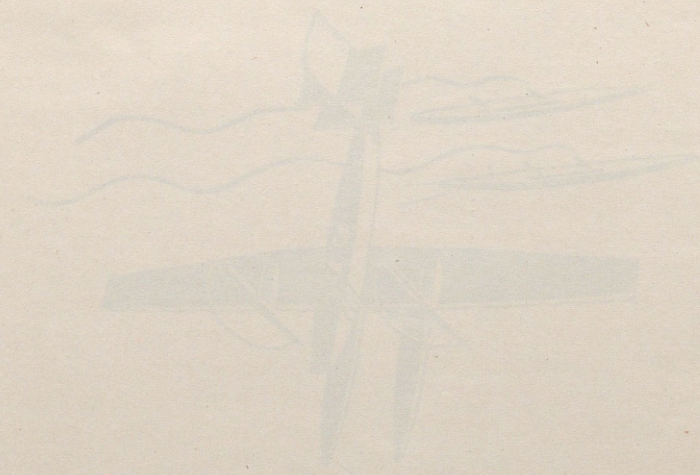
Przez telefon otrzymaliśmy z frontowego posterunku meteorologicznego wiadomość o stanie wiatru na ziemi: wiatr 5 metrów z południa, na wysokości 500 metrów wiatr 11 metrów z północnego zachodu, na wysokości 800 metrów — 12 do 14 metrów z północno-zachodniego zachodu, ciśniecie, chmurno, temperatura minus 18° C. Bardzo dobrze widac. Rachunki szły na wysokość 500 metrów: będzie ciężej — 18° C., a do tego jeszcze będzie mroził połusa.

powierzchni morza, zbliżył się do niego i każdy
czuł torpedę. Choc torpedy chybiły. Mielismy na-
wet wahywalność czy rozprawy nie były rzucane. Lecz
ten drugi atak nie pozwalał się dalej ludzi w tym
względzie.

Ted sam autor zanotował w swym pamiętniku
dalej.

Wzięci do niewoli lotnicy niemieccy oświadczyli,
że ich wodnopłatowce nie miały torped, lecz zniżyli
się umyślnie do powierzchni wody, żeby odwrócić
uwagę od tego, co robią towarzysze.

Y n o l s 8
10. 1918. Kapitan Korwaty.



BALON NA UWIEZI PODCZAS NATARCIA NA FRONCIE ROSYJSKIM.

O godzinie 6 znalazłem się przy hali balonowej w odległości czternastu kilometrów za frontem. Oficer służbowy przygotował wszystko do wzlotu i balon हुआ się już na wietrze. Zapomocą pokładowej lampki elektrycznej obejrzałem sprzęt kosza, ustawiłem wysokościomierz, sprawdziłem mapy i obiektyw. Następnie po wejściu do kosza umocowałem spadochron na pasie, oraz sprawdziłem liny balonowe i zaworowe, jak również telefoniczne połączenie z ziemią.

Przez telefon otrzymałem z frontowego posterunku meteorologicznego wiadomość o stanie wiatru: na ziemi siła 5 metrów z południa, na wysokości 500 metrów 11 metrów z południowego—zachodu, na wysokości 800 metrów — 12 do 14 metrów z południowego—zachodu, pułap, chmurno, temperatura minus 10° C. Będzie dobrze widać. Rachuję sobie: na wysokości 800 metrów będzie co najmniej — 18° C., a do tego jeszcze dobrze mnie pohausta.

„Do wzniesienia się — gotowe! — meldują. — „Puścić balon wyżej” „Liny uwięźne — puść”! rozległa się komenda. Balon wznosi się, wiatr gwizdże. Po krótkiej chwili lekkie szarpnięcie, balon stanął. „200 metrów kabla”. „Jedziemy” melduje telefon. Usiadłem na podłodze kosza, ażeby ukryć się przed zacinającym wiatrem; miałem ciężki dzień przed sobą. O godzinie 7 min. 30 balon znalazł się na miejscu wzlotu o pięć kilometrów poza frontem. Jeszcze wszystko było pogrążone w ciemności i na froncie panował spokój, tylko zrzadka gdzieś błysnął wystrzał armatni. Posterunek nasz na ziemi miał połączenie z dywizją, dowódcą artylerji i t. p., którym się zameldowałem zapytując o szczególne polecenia.

Następnie dałem rozkaz do wzlotu, a na wysokości 750 metrów tuż pod pułapem chmur zatrzymałem balon. Termometr wskazywał — 21° C. Wicher świstał w olinowaniu i rzucał balonem conajmniej ze sto metrów na boki. O obserwacji przez szkła ani mowy. Granica widzenia sięgała do przednich linii nieprzyjacielskich.

„Godzina 8” rozległo się w mikrofonie. Z uderzeniem jej błysnęły w dole ognie, rozpoczęła strzelać artylerja. Wkrótce było tak jasno, że mogłem korygować ogień. „Grupa artyleryjska „Aloff” jest dobrze ostrzeliwana, odpowiadają tam tylko dwie baterje; dalej na północy grupa „Nakof” gorzej, odpowiada tam pięć baterji (dalej następują szczegółowe określenia).” Po dziesięciu minutach mogłem zameldować dowódcy artylerji, że nasz ogień na ten cel jest również skuteczny i że ogień artylerji nieprzyjacielskiej mocno osłabł. Nowych baterji u przeciwnika nie zauważyłem. Jego piechota rakietami wołała o pomoc.

W międzyczasie zupełnie się rozwidniło. O godzinie 8 min. 45 wydało mi się że ze wsi Naków, odległej o trzynaście kilometrów od frontu, wychodzi kolumna. Szła do oczu. Wprawdzie trudno mi było z powodu kołysania się balonu schwycić drogę w pole widzenia szkieł, lecz wreszcie na sekundę czy dwie dojrzałem ją i to wystarczyło. Jest to kolumna marszowa. Natychmiast melduję o tem dywizji i dowódcy artylerji i łączę się z przydzieloną mi bezpośrednio baterją 10 cm armat. Chcemy kolumnę schwycić jeszcze w marszu. Mimo zimna jest mi zupełnie ciepło, ledwie też odczuwam chybotania się kosza. Oceniam długość kolumny na czterysta metrów, a więc trzy baterje wystarczą. O godzinie 9 min. 20 przekracza ona rozdroże 205 w odległości sześciu kilometrów poza frontem, lecz nie skręca, tylko pozostaje na drodze głównej.

Krótką rozmowa z dowódcą baterji. „Baterja wstrzela się na pewien punkt leżący o 300 metrów od drogi”. Panowie Rosjanie cieszą się, że są bezpieczni przed artylerją Niemców—ale zaraz to się pokaże. Baterja rzuca swoje pociski na drogę. Padają jeden za drugim i rzadko który padnie daleko od niej. Posuwanie się kolumny jest wstrzymane, żołnierze rozbiegają się w niewielkich grupach, co widać wyraźnie na śniegu. Wołam wprost do dowódcy baterji, żeby strzelał „do pola” — ale mi przerywają z ziemi, donosząc, że wówczas ogień artylerji pokryje także przednie linje piechoty.

Zapomniałem o tem. Od godziny 9 min. 30 natarcie piechoty już się posunęło. Teraz mam przed sobą cudowny widok.

Jak rząd pereł kładzie się pocisk za pociskiem

i tylko przy odcinku „Pikla” jest próżnia. Krótki mel-dunek do dowódcy artylerji i w pięć minut później załatano tę lukę. Mogę znów zająć się swą właściwą robotą. Nieprzyjaciel ustawił cztery czy pięć dział po obu stronach drogi i strzela jak wściekły. Zaczynam do niego bić jak na strzelnicy z przydzielonej mi 10 cm baterji. Wkrótce mam go w widłach i granaty kładą się doskonale, wnet też nieprzyjaciel zamilkł. Przeniósł się na drugą stronę drogi, lecz po pierwszych trzech strzałach i to działo także przestało strzelać.

Godzina 10 min. 10. Rozpoczyna się natarcie piechoty. Nie mogę stąd rozpoznać naszych dzielnych piechurów jak nacierają, lecz duchem jestem przy nich. Jeszcze nasz ogień leży nieruchomo na pierwszej linii nieprzyjacielskiej, ale teraz zaczyna przenosić się na-przód z szybkością sześćdziesięciu metrów na minutę. Czerwone rakiety wzywają pomocy, żądają wsparcia ogniowego, napróżno jednak, u Rosjan słabo strzela już tylko pięć baterji, a jedną z nich do tego związa-łem ogniem przydzielonej mi bezpośrednio baterji. Mogę kolejno meldować: „Nasz ogień zaporowy prze-kracza drugą linię,” a o godzinie 10 min. 32: „Nasz ogień leży poza rzeczką Dworzak(!) Natarcie powiodło się.”

Teraz ustępuje napięcie moich nerwów, czuję, że mi słabo. Bóg powietrza żąda swego haraczu. Śniada-nie opuszcza żołądek i leci w przestrzeń. „Panie po-ruczniku, oficer sztabu przy aparacie.” Trzeba się sku-pić; wola zwycięża i opanowuje ciało. Zwięzłe odpo-wiedzi padają na pytanie o położeniu. Kto zna choro-bę morską, która w balonie jest o wiele złośliwsza, niż na morzu, ten wie, co to znaczy. Oficer obserwa-tor, który na nią cierpi, jest niezdolny do swej służby.

Niewielu jest takich, którzy umieją się zawsze opanować.

Tymczasem obserwowałem dalej. Artylerja tkwiąca naprzeciw nas milczała, natomiast z odcinka północnego sąsiedniej dywizji prowadziły baterje nieprzyjacielskie ogień flakujący na rzeczkę Dworzak(!)

Ponieważ balon nie miał połączenia z sąsiednią dywizją, dowódca artylerji przekazał ten meldunek pośrednio.

Dowódca balonu podaje teraz do góry: „Balon zmienia stanowisko i maszeruje aż do naszych starych czołowych linii piechoty”. Wichura się wzmożła: rwie i szarpie balon coraz mocniej tu i tam. Rzuca mną od jednej ścianki kosza do drugiej. Zimno jakby żelazo włożyło w członki. Naraz bezgłośnie cisza! Wiatr nie gwizdzie więcej, kosz uderza o worek sterowy, głowa balonu skierowuje się prawie skośnie, na sygnały nikt nie odpowiada, mgła otacza mnie. Aha, balon zerwał się!

Najpierw uczucie zadowolenia, że się oswobodziłem od ciągłych szarpań, lecz trzeba szybko działać, gdyż za sześć czy siedem minut będę nad linjami nieprzyjacielskimi. Mapy i fotografie w strzępach wylatują poza ścianki kosza, badam czy spadochron i następnie liny wentylowe balonu są w porządku.

Balon w żadnym razie nie może wpaść w ręce Rosjan. Szybki chwyt za linę wentylową; nie poddaję się. Pot wychodzi mi wszystkimi porami. Sciskam zęby, wszystkie mięśnie mam napięte. Jeszcze raz. Hurra! — wykrzykuję głośno — nareszcie balon jest otwarty. Słyszę jak gaz z gwizdem ulatnia się. Jeszcze dwa silne pociągnięcia. Spojrzenie na wysokośćo-

mierz, wskazuje 1850 m. A teraz poza ściankę kosza skok na zewnątrz w bezdenną głębię.

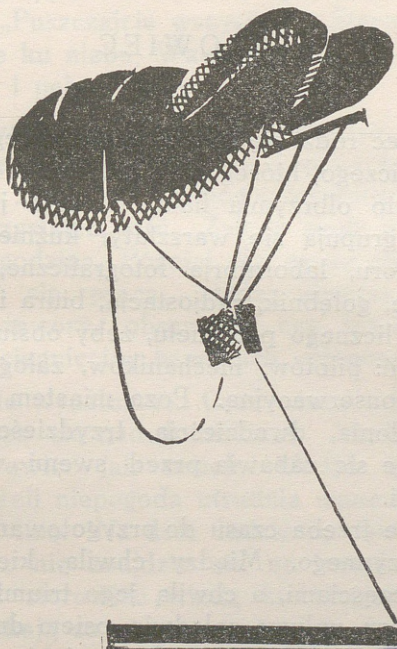
Spadam i zamykam oczy. Otworzy się spadochron, czy też będę dalej leciał jak kula ołowiana, by się rozbić na ziemi? 3 — 4 sekundy wolnego spadku wydają mi się wiecznością. Czuję teraz lekkie szarpnięcie dookoła klatki piersiowej, nad sobą kłaśnięcie. Nareszcie spadochron otworzył się. Jestem uratowany. Lecz nie można cieszyć się zawczasie, niewiadomo, gdzie spadnę? Czy wyląduję jeszcze we własnych linjach, czy trafię do hańbiącej niewoli? Wkrótce wydostaję się z chmur i mam wrażenie, że nie spadam, a raczej ziemia wznosi się ku mnie. Myślę o moich towarzyszach z zachodu, którzy w takich chwilach bez pomocy i obrony. wisząc u spadochronów, atakowani są przez płatowce nieprzyjacielskie ogniem karabinów maszynowych.

Widzę mój balon, jak w odległości 200 metrów odemnie leci wdół, lecz i dla mnie nadchodzi pora przygotować się do lądowania, wiem bowiem, że jeśli natychmiast nie uwolnię się od spadochronu, to mnie powlecze po ziemi. A więc trzeba wyjąć nóż! Tuż przedemną własne okopy; wyciągam rękę lewą ku górze żeby odciąć linkę. Lecz leżę już w okopach na plecach. Bezpośrednio potem zostaję poderwany do góry, pas spadochronu zaciska się dookoła klatki piersiowej, jakby ją chciał zgnieść. Uderzam twarzą o twarde jak kamień brzeg okopu, krew zalewa mi oczy. Wichura chwytą spadochron i rwie teraz z ogromną siłą. Nóż, nóż! Nie, nie pozwoliłem mu wylecieć. Chwyć lewą ręką za liny, łączę je razem, o ile tylko jest możliwe, jedno — dwa cięcia nożem, odpadają, ucisk maleje, czernieje mi w oczach. Oprzytomniałem w schronie, dwaj kanonierzy opatrywali mi krwawiące czoło. —

„Jeszcze trzy metry dalej i pan porucznik leżałby w zasiekach drucianych”.

Złamanie kości i pas nabiegły krwią dookoła piersi, tygodniami jeszcze bolący, oto wspomnienia pierwszego mego skoku ze spadochronem.

Strottmeister.



Eigentum
Heeresarchiv - Zweig
Danzig

STEROWIEC

Sterowiec rodzi się w łonie prawdziwego miasteczka rzemieślniczego, którego jest królem. Jego pałac — hangar jest to olbrzymia hala, rozległa jak katedra. Wkoło niej grupują się warsztaty, kuźnie, odlewnie, fabryki wodoru, laboratorja fotograficzne, stacje meteorologiczne, gołębnik, radiostacja, biura i koszary.

Trzeba liczego personelu, żeby obsłużyć władcę tych urządzeń: pilotów, mechaników, załogę manewrową, załogę konserwacyjną. Poza miastem trzeba mieć dla niego błonia, dwadzieścia, trzydzieści hektarów liczące, gdzie się zabawia przed swemi wędrówkami powietrznymi.

Niewiele trzeba czasu do przygotowania sterowca do życia czynnego. Między chwilą, kiedy otworzą skrzynie z częściami, a chwilą jego triumfalnego wyjścia z hangaru upływa zaledwie osiem dni. Mówimy tu o sterowcu giętkim średnich wymiarów. Sterowiec sztywny, który trzeba całkowicie składać w hangarze, wymaga dłuższego okresu czasu.

Ośmego więc dnia komendant portu, po spojrze-

niu na barometr i zapytaniu się meteorologów, wypowiada sakramentalną formułę.

„Balon wychodzi!” Natychmiast dzwoni telefon przy wyjściu. Całe miasteczko porusza się, ludzie biegną, otwierają się olbrzymie wrota hangaru i sterowiec pokazuje swój wielki nos. Wkrótce potem wychodzi majestatycznie wiedziony przez załogę, która zapomocą lin manewrowych kieruje go z wolna na miejsce odlotu. Tu orszak zatrzymuje się, zaczynają pracować silniki. Zrzucają nieco balastu, a później z pokładu pada rozkaz: „Puszczajcie wszystko!” Sterowiec podnosi się i kieruje ku niebu, Warczą silniki. Wkrótce znika ziemia. Oto i pełne morze.

Ponieważ sterowiec wróci dopiero w nocy, czy też pojutrze rankiem, a może i pojutrze wieczorem, więc trzeba żyć i według poglądów filozofa coś robić, a przede wszystkim jeść. Załoga siada więc do stołu. Wesola to godzina. Później dla zaoszczędzenia sił piloci dzielą się pracą. Jedni obracają kierownicę, wyciągają zawory, obserwują czy też dają sygnały. Drudzy, wyciągnięci w hamakach, odpoczywają.

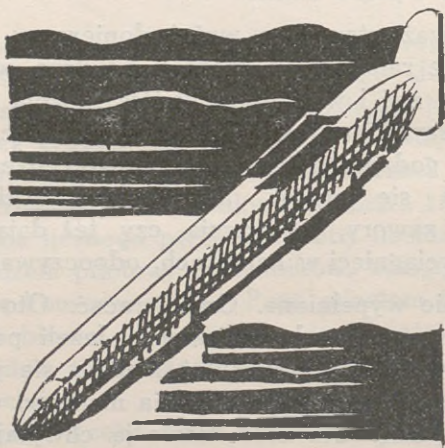
Zadanie wypełnione. Czas wracać. Oto na nowo port. Unoszą się nad lotniskiem. Jeżeli pogoda jest dobra, sterowiec jak samolot kładzie się powoli na ziemię. Jeżeli niepogoda utrudnia manewr, wtedy załoga rzuca linę. Na dole ludzie ją chwytają, ciągną dopóki kosz nie znajdzie się na wysokości ich rąk, a wówczas sterowiec wiodą ku hangarowi, którego wrota zamykają za nim.

Jednakże praca nie kończy się. Należy dodać sterowcowi gazu, który utracił, uzupełnić balast, opał, zbadać troskliwie silniki, upewnić się, czy powłoka,

kosz, liny uwięźne i cały osprzęt są w dobrym stanie. Wszystko to należy zrobić dobrze i szybko.

Po dalekich patrolach, jeżeli trzeba zmienić silniki, wówczas sterowiec będzie unieruchomiony przez dwanaście godzin; normalnie wystarcza sześć godzin po powrocie do hangaru, żeby był gotów do ponownego wyjścia.

J. du Plessis.



BOMBARDOWANIE BUKARESZTU.

Dnia 27 sierpnia 1916 roku Rumunja uznała, że nadszedł najodpowiedniejszy czas do wypowiedzenia wojny państwom centralnym. Bezpośrednio potem do portu lotniczego w Jambolu¹⁾ nadeszła następująca depesza. — „Dziś w nocy wykonać napad na Bukareszt. Przedmiotem ataku wojskowe i kolejowe zakłady w północno-zachodniej części miasta. Dowództwo armii Mackensena“.

Pogoda była pomyślna i jeszcze tego wieczoru osiągnięto pogotowie do lotu. Stolica Rumunji, w której przekupiona klika parła bez skrupułów do wojny z Niemcami, powinna bez zwłoki zakosztować całego ciężaru pojęcia „wojna“.

LZ 101 wystartował o godzinie 20 min. 30 w kierunku Bukaresztu niosąc na pokładzie 1834 kilogramy bomb.

O godzinie 23 min. 30 dostrzegliśmy przed sobą jakiś większy daleko świecący ogień i dowódca naka-

¹⁾ Jambol w Bułgarii.

zał sterować w tym kierunku. LZ 101 musiał się widocznie znajdować na wysokości Starej Petki.

Coraz bardziej zbliżała się lśniąca wstęga Dunaju. Silny wiatr północno-zachodni prawie że uniemożliwiał wyglądanie z gondoli. Rzeka błyszczała jasno, jakby polana roztopionem srebrem, a przy Giurgiu płonął wielki pożar. To paliła się rafinerja nafty zapalona przez austryjacką flotyllę dunajową pociskami.

O północy sterowiec doleciał do Ruszczuku. Kilka statków, błyskających reflektorami, ożywiło Dunaj. W ich świetle wyłoniły się z ciemności nadbrzeża. Walcząc z silnym północno-zachodnim wiatrem zbliżał się krążownik powietrzny stale choć powoli do swego celu. Sam Bukareszt był troskliwie zaciemniony i dopiero jakiś nieostrożnie zaświecony rumuński reflektor umożliwił rozpoznanie zarysu miasta. Bucuresti „miasto radości”, Paryż Bałkanu, leżał pod żądnymi zniszczenia bombami wroga.

Dowódca rozkazał wznieść się do ataku na wysokość 3000 do 3500 metrów i kierował się ponad obozem wojskowym do dworca północnego. Przy zbliżaniu się sterowca zgąsty naraz wszystkie reflektory, ale zapóźno. Kiedy przelatując nad stawami na południe od miasta, zrzucono dwie bomby na strzelającą baterję, dopiero wówczas piętnaście reflektorów skierowało swe ramiona olbrzymów ku niebu. W południowej części miasta pracował reflektor o czerwonym błysku, oświetlając malowniczo nocną widownię. Od czasu do czasu reflektory chwytaly sterowiec, wówczas wszyscy w gondoli ślepli na chwilę. W tymże momencie rozpoczynała swą czynność artylerja przeciwlotnicza. Jednak dzięki zręczności sterników statek wnet wypływał z groźnego zasięgu światła.

• Miasto było wzorowo zaciemnione i światła widać było niewiele; mimo to dało się doskonale rozpoznać zgóry ciemne zarysy ulic, oraz osamotnione grupy domów. Tylko w pobliżu dworca północnego widzieliśmy jasno oświetlony kompleks budynków i sądziliśmy, że jest to arsenał z wojskowymi warsztatami.

Kolejno rzucano teraz bomby na wskazane punkty miasta. Prawie pół godziny LZ 101 znajdował się nad Bukaresztem, miał więc czas i nie potrzebował się śpieszyć z zrzućciem swego ładunku.

Nie można czynić żadnych zarzutów dowódcy, że niezawsze trafiano w cele wojskowe. Trzeba sobie uprzytomnić położenie — miasto całkowicie zaciemnione, alpejska wysokość rzutu, a wkońcu zbaczanie pocisków z powodu wiatru. Nie ma dowódcy, któryby pozwolił rzucić bodaj jedną bombę napróżno.

Jak oszalałe strzelały z dołu baterie przeciwlotnicze. Z powodu silnego przeciwnego wiatru stero-wiec, mimo pracy silników stał prawie w miejscu i to nad środkiem miasta. W bezsilnym pośpiechu miotały się tu i tam reflektory po niebie. Coraz to bliżej sterowca rwały się białe chmurki szrapneli. Warkot śmigła splotał się z trzaskiem granatów. Wtem bazyli-szkowe oko czerwonego reflektora schwyciło LZ 101. Pociski zapalające, jak świetlne żmije, prują powietrze. Tuż przy gondoli bucha płomień dwóch rozprysków, nadeszła pora odwrotu. Dowódca nakazuje wykręcić na południowy-wschód.

LZ 101 powoli odpłynął, kryjąc się w ciemnym łonie nocy, a nad miastem wciąż jeszcze błyskało drgające światło reflektorów, w którym zdawać się mogło, że piekło powstało i grzmiało jak burza za odla-

tującym krążownikiem powietrznym, który o wschodzie słońca dotarł do swojego portu.

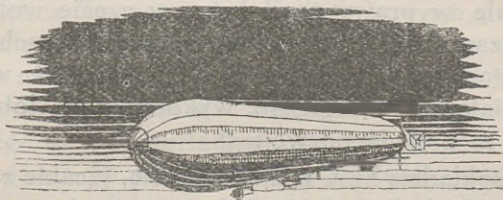
Jak się czuł Bukareszt w czasie ataków lotniczych? Poniżej dajemy sprawozdanie naoczego świadka.

— „Okolo drugiej godziny urzędnik, który pełnił dyżur nocny w poselstwie, ujrzał niespodzianie olbrzymi balon. Zeppelin był właśnie w Ploesti, zbombardował to miasto i leciał na dużej wysokości w kierunku Bukaresztu. Niezauważony przez nikogo sterowiec unosił się nad miastem i z jakich dobrych dziesięć minut znajdował się ponad budynkiem naszego poselstwa. Dopiero, gdy śmigła zaczęły obracać się szybko, gwałtowny szum nad śpiącymi ulicami obudził wreszcie martwy Bukareszt, zabrzmiał w mieście alarm. Stróże nocni rozpoczęli swój koncert przy pomocy przeraźliwych gwizdków sygnałowych, bito w dzwony, wkrótce też zabrzmiały armaty i zatrzeszczały karabiny maszynowe. Strwożona ludność rzuciła się do piwnic.

„Zeppelin poleciał w kierunku królewskiego pałacu Catroceni, zdaje się jednak że zawrócił natychmiast i nanowo skierował się ku naszemu poselstwu. (W tym czasie żaden człowiek w sterowcu nie myślał o poselstwie!) Gdzieś w pobliżu wybuchła pierwsza bomba. Słyszałem szeleszczący syk, jakby świst wiatru, potem straszliwy łoskot i głuchy grzmot, spowodowany spadającymi w powietrzu odłamkami trafionego domu. I znów powtórzył się łoskot śmigieł nad poselstwem, tak silny i zdawało się bliski, że można było sądzić, że olbrzymi sterowiec da się wyraźnie widzieć. A później znów potworny huk, którego się nigdy nie zapomni, jeśli się go poraz pierwszy słyszało. Ten rzut był celny, bomba uderzyła w koszary żandarmerji, przebiła cały

budynek i wybuchła w piwnicy. Urzędowo ogłoszono, że nie było zabitych. Woddali rozbrzmiewało warczenie sterowca. Olbrzymie reflektory skierowały swe snopy na sklepienie niebios i oświeciły je jasno jak w dzień. Terkotały karabiny maszynowe, piechota i policja strzelały chaotycznie z karabinów i rewolwerów w powietrze. Nie było wcale wiadomo dokąd strzelali, gdyż reflektory nie znalazły Zeppelina i nie schwyciły go w swe światła, a tymczasem bezcelowa strzelanina trwała dookoła. Zeppelin wzniósł się znacznie wyżej i kiedy znalazł się nad parkiem Karola, poczęły dookoła niego rwać się szrapnele, otaczając go błękitnymi chmurkami. Zdawało się, że w końcu wystartowali także rumuńscy lotnicy, bo słyszałem szum płatowców. Sterowiec stawał się coraz mniej widoczny i nagle zniknął z zasięgu reflektorów."

Następnego dnia panował w Bukareszcie nastrój nieciekawcy: zdawało się, że życie zniknęło w tem wesołym mieście. Przerażony lud ukrył się. Rumuni zaczęli pojmywać, co znaczy prowadzić wojnę z mocarstwami centralnemi.



ZDRADZIECKIE MORZE.

Starożytni słusznie nazywali morze Czarne „Pontus Euxinus”, to znaczy „morze niegościnne”. Imię swe zawdzięcza ono czarno-niebieskiej barwie wód, które stanowią ponure przeciwieństwo boskim błękitom Adriatyku. Takim też okazało się ono dla sterowca SLX który dnia 27 lipca wzniósł się z zadaniem bombardowania Sewastopola, a jeżeli się da i Batumu. Sterowiec ten już nie wrócił. Pochłonęło go zdradzieckie morze.

Warunki atmosferyczne nie były w ten dzień pomysłne, ale wyprawy powietrzne w czasie wojny różnią się zasadniczo od wzlotów, przy których można sobie pogodę wybrać. W razie gdy trzeba wspierać jakieś działanie strategiczne, wykonywa się loty o ile tylko na to pogoda pozwoli.

Na pokładzie SLX znajdowało się, łącznie z dowódcą, szesnastu ludzi załogi; siedmiu zostawiono w domu. Wzięto największy, jaki się dało zapas bomb, oraz materiałów pędnych na dwadzieścia cztery godzin. Zapasowe zbiorniki benzyny służyły jako balast i w razie potrzeby można było je wyrzucić za burtę.

Kapitan v. Wobeser, jako przypuszczalny termin powrotu, podał dzień 28 lipca, godzinę 10. W razie zaatakowania Batumu, przewidywał opóźnienie. O tem wszystkim jednak Jambol¹⁾ miał być zawiadomiony radiodepeszą.

Dnia 28 lipca między godziną 4 a 5 wczesnym rankiem SLX rozmawiał z wielką radiostacją turecką Osmanie. Sterowiec zażądał wytyczenia go radiogonjometrycznie i podaną mu wiadomość przepisowo pokwitował. W końcu rozmowy sterowiec dał sygnał „nn” co oznaczało: „Nie mam nic do powiedzenia”.

Początkowo słyszano go na stacji tureckiej bardzo głośno. Około godziny 5 fale traciły coraz bardziej na sile, z czego dało się wywnioskować, że SLX musiał się dość daleko oddalić od wejścia do Bosforu.

Kiedy do dnia 28 popołudniu nie ujrzano sterowca w Jambolu, a oprócz tego nie otrzymano z jego strony żadnej wiadomości przez radio, w porcie lotniczym zapanowało ogólne przekonanie, że musiało się wydarzyć coś nieprzewidzianego. Bezzwłocznie komendant portu polecił stacji lotnictwa morskiego w Warnie, obszukać morze Czarne, a szczególnie dokładnie zbadać okolice Sewastopola. Sądząc bowiem po ostatniej rozmowie z SLX należało przypuszczać, że wziął kurs ogólnie na Sewastopol. Niezwłocznie duża ilość wodnopłatowców, przeszukała bułgarskie wybrzeża morza Czarnego, aż do przylądka Kuri, jak również wody na odległość do 50 mil morskich w kierunku południowym. Jeden z samolotów przetrząsnął zatokę Warny, lecąc po bokach wielkiego trójkąta. Cały obszar, leżący w zasięgu stacji lotnictwa morskiego został gruntownie zba-

¹⁾ Port lotniczy w Bułgarii niedaleko Burgas.

dany. Jeden z wodnopławców zatrzymał na pełnym morzu turecki żaglowiec, który był szósty dzień w drodze z Konstantynopola do Balczyku, lecz ten nic nie wiedział o SLX. Widzialność tego dnia była doskonała, lecz silne wiatry północno-zachodnie utrudniały rozpoznanie. Poszukiwania stacji lotnictwa morskiego w Warnie rozpoczęły się 28 lipca popołudniu i trwały przez całą noc aż do świtu 29 lipca, przy promieniu zasięgu ponad 150 kilometrów. Mimo jednak wykonania tak wielkiej pracy nie odnaleziono najmniejszego śladu sterowca. W międzyczasie zaalarmowano także stacje lotnicze na przeciwległym brzegu morza Czarnego, w Azji, w Sengulak i Synopie. Wysłane z tych stacji samoloty, z poleceniem przeskazywania okolic Sewastopola, dały ujemne meldunki. Nic nie dostrzegły.

Wieczorem 28 lipca jeden z samolotów, który wystartował z Bosforu z kursem na Sewastopol i zapuścił się aż na odległość stu mil morskich, również nie znalazł śladu sterowca. Zaalarmowana jednocześnie dywizja śródziemnomorska, która zapomocą statków podwodnych przeszukała morze, również nie znalazła żadnego promyka światła w ciemności niewiedzy.

Nadbrzeżne radiostacje morza Czarnego otrzymały polecenie przechwytywania rosyjskich depech, przede wszystkim komunikatów prasowych. Lecz i Rosjanie nic nie wiedzieli o spadłym, względnie zauważonym w okolicy Sewastopola sterowcu.

Widocznie katastrofa krążownika powietrznego nastąpiła w innych okolicach. Przerwana radjodepesza, którą przyjęła jedna ze stacji bułgarskich brzmiała następująco:—...

„Walczymy przeciw wiatrowi ponad trzydzieści metrów... Orkan—... pozdróćcie krewnych”.

Wreszcie nadeszła radjodepesza z tureckiego parowca „Corcorado”: „Wczoraj wyłowiono zbiornik benzynowy przy Kilii, na południowo-zachodnim wybrzeżu morza Czarnego, na wschód od Bosforu. Znaleziono i inne jeszcze części. Nieszczęśliwy wypadek poszukiwanego SLX nastąpił zdaje się w południowo-zachodniej części morza. Szukam dalej i zarządzam wysłanie znalezionych przedmiotów do Jambolu...”

4 września zameldowała stacja lotnictwa morskiego w Warnie, że dnia 1 września 1916 roku żołnierze bułgarscy znaleźli, w pobliżu bułgarskiej nadbrzeżnej 24 cm baterji, rozkładające się zwłoki, ubrane w kostjum kąpielowy. Ze względu, że maszynista Dahl był ubrany w kostjum kąpielowy, można przyjąć, że katastrofa sterowca nie nastąpiła z powodu wybuchu ani pożaru. W związku z tem wydaje się prawdopodobniejsze, że nieszczęście było rezultatem dużego obciążenia i w następstwie jakiegoś miejscowego orkanu.

Oficer niemiecki, który na pokładzie kanonierki, udał się zaraz do Kowaku przy wyjściu z Bosforu, zastał tam zbiornik benzyny, znaleziony przez turecki parowiec. Ustalono przez równoczesne dochodzenia w Jambolu i przez porównanie planu sterowca SLX, że był to zbiornik Nr 20 znajdujący się tuż przed tylną gondolą. Na zbiorniku śladu ognia nie dostrzeżono. Druty przytrzymujące oraz złączenia były zerwane, można więc przyjąć z pewnością, że zbiornik nie został umyślnie wyrzucony za burtę, lecz oderwał się. Był on tylko zniekształcony i miał nieznaczne wklęsnięcie, co wskazywało, że pewnie spadł do wody w większej masie sterowca, a potem się oderwał.

Jest więc prawdopodobne, że ten nieszczęśliwy wypadek został spowodowany burzą lokalną. Stacja

meteorologiczna w Konstantynopolu jak i flota, zwłaszcza dowódcy statków podwodnych komunikują, że na morzu Czarnem nie należą do rzadkości całkiem nagle występujące miejscowe zaburzenia atmosferyczne z niezwykle silnymi orkanami i trąbami morskimi, sięgającymi do 500 metrów wysokości. Zaburzenia te na pełnym morzu, trwają często tylko godzinę, tak że nigdzie na wybrzeżu nie da się ich dostrzec. Burze te rozwijają szybkość do 45 metrów na sekundę. Biada statkowi powietrznemu, który wpadnie w ich wiry.

Można z pewnością przyjąć, że i SLX znalazł się na drodze podobnego orkanu; przemawia za tem i ta okoliczność, że sterowiec nie dał więcej żadnych sygnałów ratunkowych. Przy zestrzeleniu naprzykład, mógłby sterowiec nadawać sygnały przez radio.

SLX musiał więc zostać zniszczony przez orkan. Powyższy opis zupełnie dobrze uzasadnia to przypuszczenie. Z załogi zginęło: dowódca kapitan v. Wobeser, dwóch oficerów, dwóch inżynierów nawigacyjnych, dwóch sterników, ośmiu maszynistów i jeden podoficer, radjotelegrafista. Ciemne fale morza Czarnego pogrzebały nadzieje bohaterskiej załogi. Wszystko zwyciężająca śmierć przecięła przedwcześnie ich żadne czynów życie.

Część ich pamięci!

J. Goebel.

OSTATNI LOT LZ 59

(opowiadanie dowódcy U 53)

„Oprócz mnie, w owym dniu, na mostku statku podwodnego U 53 znajdowali się jeszcze: oficer wachtowy, starszy bosman i dwóch obserwatorów. Chcąc stale mieć cały widnokrąg pod obserwacją zarządziłem, że każdy pełniący wachtę był odpowiedzialny tylko za pewien wyznaczony odcinek. Oficer wachtowy wypatrywał z przodu, podoficer z tyłu, obaj wachtowi spoglądali przez prawą względnie lewą burtę. W razie zameldowania mi czegoś podejrzanego z którejkolwiek strony, miałem zawsze możliwość wydać odpowiednie zarządzenie. Dnia tego pogoda była niepomyślna, niebo mocno zakryte, padał drobny deszcz, morze fosforycznie świeciło.

Tuż po godzinie 20 zameldował starszy bosman: „Z tyłu nadlatuje sterowiec!”

Przez dobre szkła marynarskie rozpoznałem niewyraźnie jakiś duży sterowiec, nadlatujący szybko nad nasz kurs. Ponieważ nie otrzymałem żadnego zawiadomienia o wzlocie L59 (moja radiostacja była zniszczona) musiałem początkowo przypuszczać, że chodzi tu o ja-

kiś sterowiec nieprzyjacielski, zbudowany według typu naszego Zeppelina.

Sterowiec trzymał się nisko, na wysokości około 200 metrów, tak, że nie mógł nie spostrzec fosforyzującego śladu naszego statku podwodnego. Sądziłem, że będzie usiłował wykonać atak.

Bezzwłocznie kazałem obsadzić karabin maszynowy, oraz działo i trzymałem się nadal w postawie wychekującej na swym kursie.

Zamierzałem zmienić kurs wtedy dopiero, gdy sterowiec bardziej zbliży się do mnie, a wówczas większy promień skrętu niż mój, uniemożliwi mu jakąkolwiek zdolność manewru. Sądziłem, że w ten sposób uda mi się częściowo uniknąć spodziewanego bombardowania. Tak też się stało. Kiedy zmieniłem kurs, sterowiec był tak blisko, że gołem okiem widziałem gondołę, byłem pewien, że poznałem nasz typ Zeppelina.

Z ciężkim sercem zdecydowałem się na niestrzelanie. Wobec małej odległości i wysokości, sterowiec pewnie byłby zniszczony. Nie rozpoznawszy dokładnie, czy jest to nasz krążownik powietrzny, nie wymieniłem z nim znaków rozpoznawczych, nie chcąc zwracać na siebie jego uwagi. Miałem przedrzeć się przez cieśninę Otranto, znajdującą się niedaleko ode mnie na południe. Zwróciwszy na siebie uwagę przeciwnika, zdradziłbym zarazem termin mojego zamierzonego przeniknięcia na wody włoskie. Nie potrzeba podkreślać, że wówczas po przeciwnej stronie przygotowanoby się, aby o ile możliwości uczynić mi tam pobyt mniej przyjemny.

Sterowiec szybko zniknął z widoku; wróciłem na dawny kurs i byłem teraz prawie przekonany, że był to powietrzny krążownik nieprzyjacielski. Zaniepokojony płynąłem dalej swą drogą. W pół godziny później

w odległości około dziesięciu kilometrów ujrano jakiś kontrtorpedowiec. Płynął ku północy; widocznie ku zatoce Cattaro. Dłuższy czas ten statek dawał sygnały zapomocą reflektorów. Dostrzeżyliśmy również ogień wylotowy kilku dział.

Niedługo potem w kierunku południowym, w odległości około 25 — 30 kilometrów zauważyliśmy wysoko w powietrzu dwa bliskie siebie punkty świetlne. Mieśliśmy zaledwie chwilę czasu na domysły, co do przyczyny ciekawego zjawiska — gdy nagle błysnął tam w powietrzu ogromny płomień, który umożliwił wyraźne rozpoznanie zarysów płonącego sterowca. Na krótką chwilę cały widnokrąg został oświetlony jakby w dzień. Płonący statek zwolna opadł wdół, łunę obserwowaliśmy około dwudziestu minut.

Naraz wszystko stało się nam jasne. — To był nasz sterowiec! Jeszcze kilka silnych wybuchów o godzinie 20 min. 34 obwieszcza, że fale morskie zamykają się nad Bocholtzem z jego odważną i wierną załogą.

Sądziliśmy, że L59 padł ofiarą nieprzyjacielskiego szrapnela. Kazałem płynąć jaknajszybciej do miejsca wypadku, by o ile nie ratować, to przynajmniej pomścić. Lecz nadzieja okazała się płonna. Przy największej szybkości mogliśmy się tam znaleźć dopiero po dwóch godzinach. Mnóstwo światełek, niby duchy, błędziło po falach Adriatyku. Prawdopodobnie były to błyski reflektorów nieprzyjacielskiego okrętu. Posłużyły nam one do utrzymania kierunku do tego miejsca grozy. Przez dwie godziny wpośród ciemności nocnych cieśniny Otranto, dręczyła nas niepewność co do przyczyny katastrofy. Spodziewaliśmy się, że na miejscu wypadku znajdziemy wyjaśnienia.

W dwie godziny później U53 błędził po falach,

w których spoczął płonący sterowiec. Przepłynął te miejsca, jak daleko się dało wszecz i wzdłuż, lecz nic nie znaleźliśmy. Pozostało mi jedynie zanotować w dzienniku okrętowym punkt, gdzie znajduje się grób naszego wspaniałego krążownika powietrznego.

Kochany czytelniku! Gdy ci kiedyś wypadnie droga przez morze Śródziemne, to pod 4⁰ 2'szerokości północnej i 18⁰ 53'długości wschodniej, wspomnij o naszym sławnym sterowcu marynarki, który tu, prawie na wysokości Brindisi, bez śpiewów, i rozgłosu znalazł swój grób!

Rzewnie wspominamy naszych dzielnych przyjaciół, którzy ze swym bohaterskim dowódcą, na tym wspaniałym krążowniku powietrznym osiągnęli niezrównane wyniki. Dotychczas pozostają one, jako bezprzykładne w historii świata.

Statek podwodny U53 musiał z ciężkim sercem płynąć dalej, by przeszkodzić przeciwnikowi żeglować swobodnie we wschodniej części morza Śródziemnego przed Kairem, Aleksandrią i przed syryjskim wybrzeżem.

Pozostałoby jeszcze zbadać przyczyny i podłoże owej katastrofy. Należy wykluczyć możliwość zagłady L59 z powodu niepomysłnych warunków atmosferycznych. Komunikat meteorologiczny z 7 kwietnia 1918 r. z godziny 19, a więc na półtorej godziny przed zgonem L59 mówi, że wiatry górne południowo-wschodnie były nieco silniejsze — ale jest to rzecz bez znaczenia dla sterowca tak wypróbowanego w burzach. Podobnie twierdzi komunikat włoski z tego dnia.

Jedynie Tarent meldował błyskawice, (jest to jedyna stacja na tym terenie, którą można brać pod uwagę), a przyczem nie jest wykluczone, że błyskawice

te były łuną spadającego w płomieniach L59, który znalazł śmierć właśnie w tym czasie.

W ten sposób całkowicie odpada możliwość zniszczenia sterowca przez piorun lub burzę. Również poza granicą możliwości leży przypuszczenie, że L59 stał się ofiarą ostrzeliwania przeciwnika. — Nieprzyjacielski wywiad nie przemilczałby podobnego wydarzenia, tembardziej, że nie miał do tego żadnej przyczyny. Także huk dział nieprzyjacielskich nie uszedłby wówczas uwagi załogi U53 ze względu na stosunkowo niewielką odległość.

Jako jedyne uzasadnione przypuszczenie można przyjąć wybuch benzyny, który przedwcześnie zakończył lot L59. Niema tych, którzy mogliby dać wyjaśnienia. Fale Adriatyku pogrzebały życie ludzi, którzy iako żołnierze i lotnicy dokonali rzeczy niezrównanych. Ich wspomnienie żyje wciąż w sercach narodu niemieckiego.

Dwudziestu dwóch Niemców znalazło bohaterską śmierć w kwiecie wieku, między nimi: kapitan-porucznik Bocholtz, oficer wachtowy Maas, podporucznik Grussendorf i starszy sternik Wald. „Wielką rzeczą jest to na wojnie, że tworzy ona jakiś cel śmierci, lecz trzeba uczynić życie pełnowartościowym, zanim się je odda.”

Sprenger.

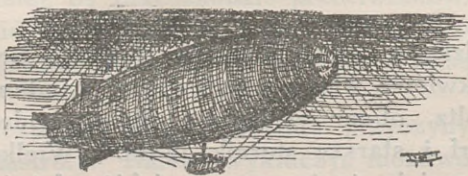
L59 jest tym słynnym sterowcem, który leciał na pomoc oddziałom niemieckim walczącym pod dowództwem Lettow Vorbecka w południowo-zachodniej Afryce. L59 dotarł do miejsca zejścia się Nilu białego i błękitnego, na południe od Chartumu, skąd zawrócił na skutek fałszywej wiadomości nadanej przez radio o upadku Lettow Vorbecka. Sterowiec przebył wówczas w czasie 96 godzin 7000 kilometrów.

LOS PIERWSZYCH 134 STEROWCÓW.

Los 134 sterowców niemieckich zbudowanych przez firmy Zeppelin i Schütte Lanza był następujący.

1. Zniszczonych podczas wojny przez artylerię albo samoloty sprzymierzonych 46
2. Zniszczonych w powietrzu podczas wojny wskutek uszkodzeń (silnika, zbiorników benzyny i t. p.) 6
3. Zniszczonych w powietrzu wskutek niepogody (wiatr, mgła, burza), (z nich 8 podczas wojny) 10
4. Zniszczonych w powietrzu przez pożar (z nich 4 podczas wojny, ale nie atakowane) 5
5. Zniszczonych na ziemi przez wypadek (w hangarze, w czasie napełniania gazem, przy starcie czy też lądowaniu) 25
6. Rozebranych na części po użyciu 42

Powodem zniszczenia trzykrotnie był pożar. Czwarty nie jest pewny. Piąty, słynny *Dixmude* niewątpliwie.



W ZEPPELINIE NAD LONDYNEM.

Mapka meteorologiczna na dzień 25 kwietnia 1916 roku zapowiadała dobrą pogodę, to też z całym spokojem przystąpiliśmy do wykonania na krótko przedtem nakazanego napadu na wyspy brytyjskie. Pogotowie dla naszego LZ97 wyznaczono na godzinę 18 min. 30. Wylądowawszy dnia tego o świcie po dłuższej podróży — przeprowadce, udaliśmy się natychmiast na spoczynek, aby pokrzepić swe siły snem przed czekającą nas pracą. Po południu dokonano zwykłych prac sprawdzających przed lotem wojennym. Uzupełniono gaz, inżynier-mechanik i maszyniści wypróbowali silniki, sternicy uporządkowali mapy i przyrządy nawigacyjne.

Wysoko kłębi się kurz pędzony wirem śmigła.

Dowódca wychodzi przez otwartą bramę hangaru: „Sterowiec gotów do odjazdu!” — melduje oficer służbowy. Obsługa manewrowa stoi w pogotowiu i na krótki gwizd żołnierze chwytają za osprzęt.

Skinienie ręką ku przodowi. „Balon z hangaru marsz!” Powoli sterowiec wypływa nazewnątrz. Słychać zgrzyt żelaza o stalową szynę wyjazdową. Rozle-

ga się trąbka, znak że sterowiec przekroczył już całkowicie wrota i wyłonił się na pole.

Dowódca daje lekki znak ręką, towarzyszący mu żołnierz wskazuje chorągiewką kierunek. Wkrótce huśtając się wolno na wietrze, sterowiec znalazł się na placu wzlotów w odległości kilkuset metrów od hangaru. Na rozkaz „na osprzęcie—puszczaj!” obsługa puszcza spadki osprzętu i odchodzi od gondoli. Przez mgnienie oka sterowiec tkwi nieruchomo, poczem wznosi się majestatycznie do góry. „Ściągaj!” — żołnierze chwytają za liny i ciągną wdół korpus statku. Dowódca wchodzi na pokład. Jeszcze serdeczne „Szczęść Boże!” poczem komenda „Puszczaj!” i setki lin sterowca trzymających gondolę porywają ją ku górze.

Jeszcze jedno spojrzenie na ziemię rodzinną w blasku zachodzącego słońca. Warcząc, silniki rozpoczęły swą pracę. Na pokładzie niewypowiedziana radość — lecimy do Wielkiej Brytanji.

Mamy przed sobą długi przelot; jesteśmy obecnie nad zdobytym terytorjum Belgji. Wkrótce mijamy Brukselę—szybko zapada zmrok. Już o głębokiej nocy przecięliśmy linię wybrzeża. Godzinami droga prowadzi ponad kanałem;—pod nami ciemnozielone, prawie czarne morze i czarna, groźna noc, tylko na niebie miliony gwiazd, odbijających się w falach. Lecz te czarne punkciki, które tu i ówdzie widać pod nami, nie są to gwiazdy, a tylko statki czatownicze i łodzie patrolowe, którym zaglądamy przez kominy do palenisk. Pozatem nigdzie się nie świeci, wszędzie niezgłębiona ciemność i cisza. Tysiące metrów ponad bezkresną pustynią mknie nasz smukły, dumny okręt; monotonnie płynie w noc śpiew jego silników, drżą gondole i linki zawieszania.

Aż do wybrzeża angielskiego nie dostrzega się nigdzie błysku światła. Teraz przybywa nam na pomoc księżyc. Wschodzi powoli i srebrną poświatą oblewa wyspy brytyjskie. Jasność wznosi się ponad ciemno-zieloną toń morza. Coprawda to księżyc nie jest naszym przyjacielem—ukazuje nam głęboko wdole wroga, lecz również wyjawia naszą obecność w przestworzu jego baterjom przeciwlotniczym.

Jeszcze jedno spojrzenie na mapę. Lecimy dobrze, przed nami wybrzeże Blackwater. Ku niemu dążymy. Nasze obliczenia mimo zboczenia z kursu okazują się bez błędu.

Jest jakaś niepewność w tych lotach nad morzem—zna ją każdy, kto napadając na Wielką Brytanię przełatywał ponad kanałem. W czasie wojny nie mieliśmy pomiarów wiatru brytyjskich stacyj meteorologicznych i stąd też brakło pewnych podstaw do oceny warunków atmosferycznych, zmiennych w związku z niżami barometrycznymi, które nadciągały przeważnie z zachodu. Niestety, byliśmy ograniczeni w obserwacjach do własnych wybrzeży i musieliśmy liczyć się z tym, że nagle występujące silne wiatry mogą zmienić kierunek naszego sterowca, czego się nie da skontrolować nad morzem i do tego nocą.

„Wielka Brytania!” Ręka skierowuje się automatycznie do wyrzutnika bomb. Ale jeszcze nie pora. Należą się one Londynowi. Jeszcze dobre dwie godziny drogi przed nami. Znów opieramy twarze o okna i porównujemy ziemne punkty orjentacyjne z mapą, o ile jest to możliwe w migocącym świetle księżyca. W dole śmiertelna cisza. Ziemia jest zupełnie zaciemniona, nie spoziera w górę żaden reflektor. Anglicy nie chcą zdra-

dzic przedwcześnie stanowisk swoich baterij przeciwlotniczych a przez to i przedmiotów ich obrony — miast.

W oddali odnajdujemy nikłe światelko, wkrótce potem drugie. Leżą na naszym kursie. Znowu krótkie obliczenie: musimy znajdować się bezpośrednio przed Londynem! Olbrzymie miasto doskonale zaciemnione, ale w świetle księżyca widać zupełnie wyraźnie czworoboki domów i linje ulic. Wychodzę z wnętrza sterowca, gdzie jeszcze raz sprawdziłem wyrzutniki bomb i jestem zaskoczony wyrazistością obrazu. Tak samo dobrze musieli nas dostrzec Anglicy, lecz wszystko jeszcze pod nami milczy. Czyż naprawdę myślą, że nie znajdziemy Londynu?

Wielkim łukiem skierowano sterowiec na City.¹⁾ Dowódca jest na pokładzie, gdzie znajdują się bomby. Zapalono lampki elektryczne, które zabłysły matowem różnokolorowem światłem. Dowódca trzyma rękę nad guzikiem i dźwigniami. „Bacznosc”! — krzyknął. Pierwsza bomba poleciała na Londyn. Wychylamy się nazewnątrz poza burtą pokładu. Przeklęty jest ten czas napięcia nerwów od chwili naciśnięcia dźwigni i rzucenia bomby do wybuchu. Ma ona przebyć tysiące metrów. Najczęściej sądzisz, że upadła nie eksplodując, aż wybuch wdole ci zaprzeczy. — Zwaćpiliśmy o pierwszej, a oto leci druga bomba zapalająca. Błysnął płomień wdole, zapaliło się tam coś i teraz mamy na ziemi określony punkt ponad którym właśnie przelecieliśmy i według którego możemy dokonać pomiaru, oraz określić kierunek wiatru i szybkość. Podczas gdy jeden z nas rzuca bomby, drugi obserwuje ich upadek. Teraz widać również drugi wybuch. Ledwie rozproszył się w błyskają-

¹⁾ Centralna, handlowa część miasta.

cych drgawkach, gdy nagle dół zapłonął niezliczonymi czerwonymi językami, podrywającemi się wysoko do góry. Rozległ się dookoła ostry grzmot głuszący łoskot śmigła. Równocześnie tryskające wgórę światła reflektorów chwytają nas jakby w olbrzymie ramiona z prawa, z lewa. W jednej chwili jasny korpus statku znajduje się w środku zwierciadeł reflektorów.

„Ster mocno na prawo!” Sternik boczny chwytając koło i w mgnieniu oka statek posłuszny sterowi podąża znów w noc. Uciekamy z okręgu migotliwego blasku. Niezliczone reflektory wysyłają ku niebu blade światło. Na chwilę zgubiły sterowiec. Uderzają snopami promieni tuż przed nami, chwytają raz jeszcze cel, lecą naprzód i podczas gdy jeden z nich staje nieruchomo, inne macają dookoła, krzyżują się i szukają, a my w tym czasie mkniemy w całkiem innym kierunku — i ta zaciekła zabawa — to polowanie trwa godzinami.

Straciliśmy poczucie czasu — lecimy i rzucamy bomby — wszystko jakby w jednej minucie. Każdy wybuch jest obserwowany i zaznaczany na mapie. Sam nie wiem, jak wyszliśmy szczęśliwie z ostrzeliwania. Według naszych późniejszych obliczeń krążyliśmy dobrą godzinę w najgęstszym ogniu.

Już daleko w tyle pozostał Londyn za nami. Wciąż jeszcze woddali świecą reflektory skośnie skierowane ku niebu — ponad sześćdziesiąt według pobieżnej oceny. Znowu ogarnia nas głęboka cisza, znowu wszystko pod nami jest nieruchome jakby wymarłe.

Walczymy z mocnym wiatrem wschodnim, ale cały statek i silniki są nietknięte. Bierzemy się z burzą za bary. Jeszcze drży w nas niesłychane napięcie ostatnich godzin. Wybrzeże brytyjskie odsuwa się coraz bardziej

i bardziej wtył. Jakby jasną wstęgą otacza je piana fal, oświetlonych migocącym światłem księżyca. Jakiś nieznany mrok nas otacza. W gondoli zupełnie ciemno. Matowo błyszczy świetlna kresa wskazówek przyrządów mierniczych. Jeszcze tańczą przed oczyma pstre kręgi — wspomnienie jasnych, oślepiających światła reflektorów.

Jesteśmy nad morzem. Sternik wysokościowy przeciera sobie oczy, mruga, chwyta szybkim ruchem za rękojęść i zapala małą lampkę nad delikatnymi instrumentami. Gondola rozjaśnia się, na aluminium błędą słabe odbłaski.

Wtem otwiera się piekło...! Już oddawna tam wdole oczekiwano nas. Zdradziło sterowiec małe, drobne światło gondoli. W jednej chwili reflektory okrętów wojennych z ujścia Tamizy chwytają nas i trzymają. Rozpoczyna się silne ostrzeliwanie. „Zgasić światło!”, lecz statek raz chwycony przez reflektory pozostaje w ośrodku ich błysków. Pocisk za pociskiem leci ku nam zdołu, nietylko granaty na rozprysk lecz i granaty zapalające wybuchają wpobliżu. Po dziesięciu minutach światło słabnie, ostrzeliwanie ustaje. Znow lecimy go-dzinami w ciemnej i bezgłośnej nocy.

Powoli robi się szaro, dnieje. Daleka jest jeszcze droga przed nami. O pierwszym brzasku osiągamy belgijski brzeg, na wschód od Ostendy. Pod nami wszystko spoczywa jeszcze w mrocznych zwałach, lecz w górze jest już jasno.

„Uważać na lotników!” przestrzega dowódca. Z chwilą kiedy w Anglii zameldują sterowiec niemiecki, samoloty przeciwnika wzbijają się w powietrze na wybrzeżu brytyjskim, przelatują przez kanał, by na belgijskim brzegu stworzyć dla niego latającą zaporę.

Wiedzą doskonale, którądy prowadzi nasza najbliższa droga powrotna.

Znajdujemy się między Brugge a Gentem. Wtem strzelec przy maszynowym karabinie melduje dwa płatowce. Stoję na prawym pokładzie, z karabinem maszynowym w rękę, widzę ich nadlatujących, lecz lecą za wysoko i tylko na krótką chwilę mogę ich wziąć pod ogień. U góry na platformie terkoce karabin maszynowy. Serja barwnych pocisków świetlnych leci obok nas wdół.

Coraz to krótkimi serjami zaczyna się ogień zgóry. Znamy was! Dowódca rozkazuje: „ster wysokościowy!” — nie mogą podążyć za nami. Szybsi są, lecz ich pułap nie sięga naszego. Wracają — lecą za nami.

Z platformy znów zaczyna bić karabin maszynowy. Udało im się dostać do nas i strzelają ponownie.

Za żadną cenę nie można puścić ich wyżej. Gdybyśmy teraz zeszli wdół skończyliby sterowiec, pikuując na nas.

Wznosimy się. Gaz gwałtownie uchodzi. Trzeszcza karabiny maszynowe. Minuty najwyższego napięcia. Znów lecą rakiety zapalające. Znów za krótko. Naraz jeden płatowiec w korkociągu nurkuje wdół. Dookoła niego występują jakby delikatne kłęбки waty. Jesteśmy prawie na granicy Holandji. Gdy samolot przelatuje terytorjum Holandji, ostrzeliwuje go artylerja. Mimo to schodzi wdół, zapewne ma jakieś uszkodzenie. Drugi poczuł się niewyraźnie, pewnie wystrzelał amunicję więc zawrócił i zniknął.

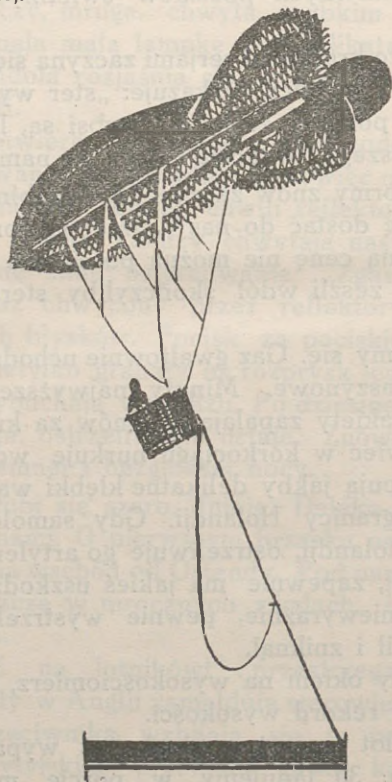
Rzucamy okiem na wysokościomierz, no, możemy ustalić nowy rekord wysokości.

Dalszy lot powrotny minął bez wypadku. O godzinie 6 min. 30 lądujemy w porcie macierzystym,

dokładnie po dwunastogodzinnym locie. Nasz dumny statek cały i nienaruszony ma za sobą pierwszy lot bojowy. Nasze bomby leżą w City, w Londynie.

Rhode, porucznik rezerwy.

Według Morrisa „German air-raids on Great Britain 1914—1918” wynikiem 53 napadów Zeppelinów w 1915—17 r., które zrzucały 200 tonn bomb, były liczne fałszywe alarmy i zmniejszenie o $\frac{1}{6}$ wojennej produkcji angielskiej.



NAPAD NA LONDYN.

(Wrażenia z ziemi.)

Dnia 1 października podczas obiadu w Reform Clubie dowiedziałem się, że spodziewany jest atak Zepelinów na Londyn. Po obiedzie szliśmy przez Pall Mall, który tonął w głębokiej ciemności. Ten brak światła nie zdziwił mnie bynajmniej, byłem już przyzwyczajony podczas wojny do widoku ciemnych ulic. Na lekko zachmurzonym niebie tu i ówdzie przeświecały gwiazdy. Nagle biała smuga reflektora przeszła niebo wnikając w środek chmur. W minutę później mnóstwo podobnych smug, wędrujących w różnych kierunkach po niebie, skoncentrowało się w tym samym punkcie. Potężne promienie reflektorów nie tylko oświecały zewnętrzną powierzchnię chmury, ale ją przenikały. Długie ramiona światła przeszukiwały starannie obrzeże chmury, później przesuwały się do sąsiedniej i tak badały całe niebo. Naliczyłem do dwudziestu światła reflektorów, których blask był tak silny, że odbijając się od chmur oświetlał zupełnie dobrze ciemną przed chwilą ulicę.

Szliśmy głównymi arterjami miasta aż do placu Waterloo, skąd udaliśmy się do Piccadilly Circus, ośrodka nocnego życia Londynu. Panowała tu ciemność

taka, jak w Pall Mall: wszystkie lampy pogaszono, a okna wystawowe sklepów, które w czasie pokoju buchały rześkim światłem, teraz zamknięto żelaznemi żaluzjami, albo też zasłonięto gęstemi tkaninami. Ulicą w stronę Piccadilly mknęły pojazdy, skąd dochodził głuchy szum wielkiego tłumu.

Niespodziewanie rozróżniłem w zgiełku słaby, lecz charakterystyczny dźwięk syreny. Obejrzałem się naokoło i w pobliżu zobaczyłem policjanta przechodzącego przez skwer. — Niebezpieczeństwo, rzekł mój przyjaciel. — Jest to drugie ostrzeżenie o ataku. Chodźmy do kolei podziemnej, tam zobaczymy ciekawe rzeczy.

Weszliśmy na dworzec w Piccadilly, stały tam tłumy, zwłaszcza przed bibliotekami i automatami. — Tędy się nie przecisniemy, rzekł mój przyjaciel i poprowadził mnie w innym kierunku. Szliśmy prawie ciemnym korytarzem, wiodącym do schodów, które służyły jako zapasowe wyjście z podziemi dworca. W korytarzu znajdowało się mniej ludzi, lecz im niżej schodziliśmy, tem bardziej tłum zgromadzony na schodach stawał się zwarty. Mężczyzn dostrzegłem niewiele. Większość to były kobiety i dzieci. Niektóre z nich wyglądały na zmęczone, inne na przestraszone.

— Co ty tu sam robisz? — zapytałem chłopca około ośmiu lat, który siedząc na schodach, patrzył przed siebie. — Czekamy na mamę, — odpowiedziała za niego nieco starsza dziewczynka, stojąca o kilka stopni niżej. — Dawno już tu jesteście? — zapytał mój przyjaciel. — Od piątej wieczorem — odpowiedziała mała. — Najpierw siedzieliśmy na dole, ale tam było nam za gorąco i mama przyprowadziła nas tutaj, a później pojechała.

Mój przyjaciel wyjął z kieszeni tabliczkę czeko-

lady i ofiarował małej, która przyjęła ją z wdzięcznością.

Szliśmy dalej i w kilka minut później znaleźliśmy się na peronie dworca podziemnego. Pełno tam było kobiet i dzieci, siedzących na chustkach i odzieży bądź też wprost na cementowej podłodze. Kobiety spały stłoczone wprost na ziemi, albo wsparte o mur. Powietrze było tu do tego stopnia ciężkie i gorące, że podziwiałem w jaki sposób ludzie ci mogli tu pozostawać godzinami.

Przyjrzawszy się im uważniej dostrzegłem, że większość z nich należała do najniższych klas społecznych miasta, do ludzi, którzy zazwyczaj sypiali na strychach albo na podwórzach poza wielkimi domami. Nie wyglądali oni na mieszkańców Piccadilly ale West Endu, gdzie znajduje się dzielnica nędzarzy, Soho, zapelniona nędznymi sklepikszkami, restauracyjkami francuskimi i włoskimi, oraz podejrzanymi kawiarniami. Stamtąd pochodził ten śpiący, zdenerwowany tłum.

Mój przyjaciel wyjaśniał. — W Soho niewiele jest porządnie zbudowanych wielkich domów z głębokimi piwnicami, dlatego też biedna ludność chroni się na stacje podziemne, które najlepiej zabezpieczają podczas napadu powietrznego. Proszę zauważyć, jak mało tu jest Anglików.

Rzeczywiście więcej niż połowa tych ludzi należała do narodów południowych, szczególnie dużo zauważyłem Żydów. Żle odżywiani, zgębieni pracą, łatwiej podlegali panice. Wielu z nich pozostawało całą noc na dworcu, nie troszcząc się nawet o to, czy już sygnalizowano, że niebezpieczeństwo minęło.

Posuwając się ostrożnie pośród ludzi bądź siedzących, bądź uśpionych, spotykaliśmy ciągle skautów, czuwających na skrzyżowaniu korytarzy i udzielających

dynu tak silnie, że widziałem ludzi tłoczących się na dachach. Wydawało mi się, że klaskali! — Więcej nie widziałem srebrnego cygara, lecz płomienie leciały ku niebu, albo raczej padały — policjant nie pomijał żadnego szczegółu, gestykulując żywo jak Włoch — przez dwie czy trzy minuty conajmniej. Pobieglem na nasz posterunek, który mieści się tuż przy Admiralicji, gdzie mi powiedziano, że Zeppelin spadł w Golders Green. Był bliżej, niż wtedy kiedy przed kilku minutami usłyszałem huk jego maszyny. Mógł również dobrze spaść w tym parku gdzie jesteśmy. Dobre to miejsce, żeby zlecieć... — Pytałem się, czy Zeppelin wyrządził jaką szkodę. — Być może, że wznicił pożar, bo widziałem wielką lunę w jakiś czas potem.

Słowa policjanta zdradzały żywe zaciekawienie które jednak starał się ukryć. W słowach jego nie odczułem żadnego tonu nienawiści ani gniewu na niedyskretnego gościa. Zdawał się być raczej zadowolony z tego, co zaszło, zwłaszcza z tego, że widział na własne oczy sterowiec. Dawało mu to nawet temat do rozmowy z przyjaciółmi, miał czem zająć wyobraźnię podczas monotonnych godzin służby nocnej.

Był to pierwszy wypadek zrzucenia Zeppelina w okolicach Londynu. Nazajutrz dzienniki pełne były szczegółów o zniszczeniu sterowca i przytaczały liczne opowiadania naocznych świadków. Ale rozmowa z policjantem, naiwnym w swej szczerości, wywarła na mnie większe wrażenie niż wszystkie artykuły dziennikarskie.

Prywatna Biblioteka G. von Schulz, admirał.¹⁾

¹⁾ Attaché morski rosyjski w czasie wielkiej wojny w Anglii, następnie dowódca floty fińskiej. Przeżycia swe opisał w pamiętnikach pod tytułem: „Z Wielką Flotą na wojnie”.



TEGOŻ AUTORA

Terytorjum Polski pod względem wojskowym.

Geografja wojenna Rzeczypospolitej Polskiej i ziem ościennych.

Podstawy obrony Państwa Polskiego.

Granice polityczne, naturalne i obronne.

Front wewnętrzny Rosji.

Morze jako źródło bogactwa narodu.

Marzenia napoleońskie o wyprawie do Indyj.

Ludzie morza (wyczerpane).

Ludzie głębin.

DO NABYCIA

W GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Warszawa, Nowy-Świat 69.





10064/

/1