

JAN ZUMBACH



OSTATNIA WALKA



DOWÓDCA DYWIZJONU 303

Tytuł oryginału
Mister Brown

Przekład: Ryszard Witkowski

Copyright © Gisela Zumbach
Copyright © for the Polish edition by Oficyna Wydawnicza ECHO
i Espadon Publishing

ISBN 978-83-60786-22-2

Przygotowanie wersji elektronicznej:
Espadon Publishing

JAN ZUMBACH

OSTATNIA WALKA

PRZEKŁAD: RYSZARD WITKOWSKI



[Kup książkę](#)

Od Wydawcy

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

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

Książka obfituje w opisy wielu niezwykle przygód, niekiedy graniczących z awanturnictwem. Jakże doskonale przemyślanych, niezwykle ryzykownych i nieprawdopodobnych, ale wykonalnych. Decyzje Jana Zumbacha były często zaskakujące, jak w przypadku Katan-gi i Białego, ponieważ jego zdaniem służyły słusznej sprawie.

Nasza inicjatywa wydania książki Jana Zumbacha zakończyła się powodzeniem. Zgodę na przekład i druk w naszym kraju wyraziła pani Gizela Zumbach, wdowa po Autorze książki, która wypożyczyła większość zdjęć zamieszczonych w książce. O sukcesie wydania książki zdecydował łańcuch dobrej woli wielu osób. Pomocy udzielił brat Autora, Witold Zumbach, a także mgr inż. Roman Zabięto, wieloletni kapitan szwajcarskich linii lotniczych Balair, który był łącznikiem między Wydawcą a panią Gizelą Zumbach. Przekładu na język polski podjął się wieloletni pilot doświadczalny mgr inż. Ry-

szard Witkowski, autor wielu książek oraz licznych artykułów i referatów. Nasz współpracownik, pan Bartłomiej Belcarz, w czasie pobytu w Londynie odnalazł kilka dokumentów dotyczących Jana Zumbacha. Umieściliśmy je w załącznikach.

Autobiografia Jana Zumbacha została wydana w 1973 roku w języku francuskim pt. *Mister Brown*. W latach następnych przełożono ją na język angielski i niemiecki. Teraz ukazuje się, kolejne już, wydanie polskie.

Wydawca składa podziękowania pani Giseli Zumbach oraz tym wszystkim, którzy okazali pomoc przy wydaniu tej książki a zwłaszcza: Stowarzyszeniu Na Rzecz Rozwoju Gminy Bobrowo „Aktywna Gmina”, Katarzynie i Oskarowi Gawłowskiemu z Brodnicy, Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, Instytutowi Polskiemu i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie.

Spis treści

Od Wydawcy 4

KSIĘGA PIERWSZA 9

ZBAWCA BIAFRY 9

Wiadomość niezaszyfrowana 9

Jak uprowadziłem samolot 13

Z bombami nad lotnisko w Makurdi 28

KSIĘGA DRUGA 37

WIELE DUSZ W PIERSI 37

Moja mała Polska 37

Będę lotnikiem 42

Narodziny wojownika 47

Przed promocją oficerską 54

Nieszczęsna wojna obronna 58

Kierunek – do Rumunii i Bułgarii 65

Z Bordeaux do Plymouth 76

Pod niebem Londynu 84

Lądowanie na minach 95

Intymne pojedynki 100

Eskortowanie samolotów bombowych 106

Kapitulacja Terschelling 117

Między ziemią i niebem 128

KSIĘGA TRZECIA 134

DIAMENTY DLA ANTWERPII 134

Doręczenie małej paczuszki 134

Przedsiębiorca każdej branży 139

Flyaway & Airspan Travel Ltd. 142

Czas szwajcarskich zegarków 149

Ludzie dla Izraela, złoto dla Palestyny 153

KSIĘGA CZWARTA 166

KLĘSKI 166

Fałszywy wicekonsul kosztuje 47 tysięcy funtów 166

120 kilogramów złota dla Camp César 172

Pływające papierosy 183

Szwajcarska precyzyjna sałata	203	
Marokańska penicylina	214	
Muzyka pop i whisky á gogo	221	
KSIĘGA PIĄTA	225	
LATAJĄCE STRASZYDŁO	225	
Afrykański prezydent w Genewie	225	
Katangijski kocioł	237	
Wojna w buszu oraz interesy	250	
Angolska kolej	260	
Znów wojna	276	
Kłeska	292	
Oszukany na miliony	306	
Diamenty cesarza Kasai	316	
KSIĘGA SZÓSTA	325	
BIAFRA – OSTATNIA PRZYGODA	325	
Komar kąsa niszczyciela	325	
Ropa nie śmierdzi	338	
Biafrańscy historycy	346	
ZAŁĄCZNIKI	360	
Przed bitwą o Wielką Brytanię	360	
Fragmenty kroniki 303 Dywizjonu Myśliwskiego	361	
Słońce było na pewno – i alarm też	361	
Grunto wszystko na wesoło	362	
To był piątek	365	
RAPORT OGÓLNY	366	
RAPORT OGÓLNY	367	
RAPORT OGÓLNY	369	
RAPORT OGÓLNY	370	
FOTOGRAFIE	372	
O autorze	394	

KSIEGA PIERWSZA

Zbawca Biafry

Wiadomość niezaszyfrowana

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

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

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

W pozbawionym oszklenia nosie samolotu widziałem gruby, pofałdowany kark mego strzelca przedniego; jego prawe ramię połączone było sznurem z moim ramieniem. Najchętniej roześmiałbym

się głośno. Ach, gdyby mogli mnie teraz zobaczyć moi kumple z RAF! Mnie, siedzącego za sterami starego, odbudowanego ze złomu pudła, z groźnym malowidłem paszczy rekina pokrywającym kadłub od nosa do skrzydeł, dowodzącego załogą złożoną z Biafrańczyków i bombardującego dżunglę! Już słyszę ich ironiczne komentarze.

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

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

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

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

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

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

– Lagos śle niezaszyfrowane meldunki do Makurdi – wyjaśnił. – Pod słuchujemy je.

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

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

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

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

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

– OK? – zapytałem tonem nieznoszącym sprzeciwu.

– OK – odpowiedział z ociąganiem wyraźnie przestraszony młody oficer.

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

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

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

– Zbombardujemy Makurdi.

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

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

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

– *Mister Brown*, telefon!

Był to komendant Biafrańskich Sił Powietrznych.

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

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

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

W oknie wychyliła się ponownie czarna głowa szefa kontrolerów:

– *Mister Brown*, dalsze meldunki!

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

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

I odpowiedź:

– Makurdi do DC-3. W porządku.

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

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

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

Jak uprowadziłem samolot

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

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

łyszający się na wodzie, nie byłbym w stanie spędzić ani jednego dnia – co ja mówię! – nawet jednej godziny!

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

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

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

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

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

Jeszcze przed południem tego samego dnia pojechałem do Brétigny-sur-Orge, czyli na jedno z tych lotnisk w okolicy Paryża, na których funkcjonowały targowiska wycofanych ze służby amerykańskich samolotów wojskowych. Tam, w cenie 25 000 dolarów, znalazłem B-26, który wydawał mi się być dobrze utrzymany. Pewne ciekawe znaki zdradziły mi, że samolot był używany w boju zaledwie kilka razy. Już dawno temu został we Francji zdemobilizowany i miał tylko tę wadę, że był przestarzały; przy wglądzie do dokumentacji odkryłem, że stosowano go do cechowania radarów. Dlatego, między innymi, typowy nos z plexiglasu zastąpiono w nim skorupą z aluminium. Pomijając jednak ten drobiazg, samolot był całkowicie do przyjęcia. Po południu sprzedałem go Folloreyowi za 35 000 dolarów, on zaś oddał go w ręce swego klienta za 80 000 dolarów. Ten z kolei, jak się później dowiedziałem, przekazał samolot do rąk bli-

żej mi nieznanego zamawiającego za... 320 000 dolarów. Co do mnie, to ja angażując się, jakże często, w ryzykowne sprawy, nigdy się zbyt drogo nie ceniłem. Tym razem też transakcja była dla mnie tylko jedną z wielu, jaką zawierałem w moim zawodzie. Owego wiosennego dnia 1967 roku nie spodziewałem się więc po niej nic więcej, jak tylko zysku 10 000 dolarów. Ale jak się okazało, miało to następstwa.

Będący przedmiotem handlu B-26, mimo swego naprawdę dobrego wyglądu, nie był jednak w stanie, bez dokonania na nim kilku przeróbek, ucieszyć oka swego ostatniego (znajdującego się gdzieś w oddali) nabywcy. Toteż poleciał on najpierw do amerykańskiego składu części zamiennych w Belgii, gdzie został nieco uszlachetniony i wyposażony w niezbędne w nawigacji urządzenia radiowe. Po tej operacji przyszedł ponownie Follorey, tym razem w towarzystwie eleganckiej, czarnoskórej i bardzo dyskretniej osobistości; człowiek ten poprosił mnie, abym zechciał przeprowadzić samolot do miejsca przeznaczenia. Trasą nieco okrężną. Poczułem, jak budzi się we mnie ów diabełek, który nigdy nie pozwalał mi zażywać zbyt długo spokoju w mojej dyskoteczce na Champs-Élysées. Kto choć raz, z radością, zakosztował życiowej przygody, wyczuwa na kilometr szansę jej ponowienia.

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

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

sobie ogromną sumę dolarów, przekazali mi cel mojego zadania (w tym czasie już się o nim dowiedziałem):

– A więc słuchaj. Twoja taksówka powietrzna formalnie stanowi własność rządu Gabonu. Papiery, które są w pełni wiarygodne, mówią, że przeprowadzasz samolot do Libreville, gdzie ma być użyty dla prac aerofotogrametrycznych. W rzeczywistości samolot jest kupowany przez tego pana. Reprezentuje on pułkownika Ojukwu, który jest, jak wiesz, szefem Biafry. Ponieważ jednak jego rząd nie jest jeszcze uznany przez inne kraje, Biafra nie może występować jako państwo prowadzące wojnę i otrzymać zezwolenie na zakup materiału wojennego. Kapujesz?

– Wiem, wiem. Stara, wciąż powtarzana śpiewka.

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

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

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

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

– *Uncle Michael, uncle Michael, here is Johnny, here is Johnny, the friend of cousin Peter, the friend of cousin Peter. I need the landing on your airport.*¹

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

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

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

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

– No tak – wyjaśniłem – ale w Lizbonie czekałem cały tydzień, a więc o wiele dłużej, niż zakładałem, na zabudowanie w kabinie dodatkowego zbiornika paliwa umożliwiającego lot na odległość ponad siedmiu tysięcy kilometrów. Dodatkowe spóźnienie wynikało też z błędów nawigacyjnych, w Afryce nie do uniknięcia. Poza tym musiałem czekać na przybycie mojego francuskiego drugiego pilota. Prócz tego pieniądze potrzebne na pokrycie cła, opłacenie tranzy-

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

2 Wuj Michał czeka na ciebie...

tu, zaopatrzenie i zakwaterowanie podczas podróży nie zostały przekazane tak szybko, jak się tego spodziewałem.

Znajdowaliśmy się w budynku portowym, który mimo mniej luksusowego wystroju przypominał mi Le Bourget. Gdy kończyliśmy trzecią kolejkę whisky, do komendanta bazy podszedł żołnierz z depeszą z Enugu. Wynikało z niej, że żądają, abym się tam jak najszybciej zgłosił.

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

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

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

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

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

Przy wejściu do zatopionego w półmroku rozległego parku, otaczającego budynki rządowe, stojący na straży żołnierz, zamiast przepisowo zażądać ode mnie oddania pistoletu (aby następnie powiesić

go na gwoździu w dyżurce), przywitał mnie, szeroko uśmiechnięty, słowami:

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

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

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

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

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

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

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

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

Nie wszyscy Ibo okazali się jednak pełni tylko zalet. Posiadana przez nich intelektualna przewaga nad przeciętnymi mieszkańcami kraju i ich mocna pozycja w aparacie administracyjnym budziła u wielu nieukrywaną żądzę władzy. Ci Ibo, którzy w centralnych i północnych rejonach Nigerii zajmowali eksponowane stanowiska, byli bardzo często znienawidzeni.

W roku 1966, a więc sześć lat po uzyskaniu przez Nigerię niepodległości, ton w kraju nadawali Ibo. Wtedy właśnie doszło do pierwszej i najbardziej krwawej afrykańskiej nocy św. Bartłomieja: ludzie z plemienia Hausa wymordowali trzydzieści tysięcy Ibo! Doniesienia prasy zagranicznej mówiły o masakrze, ale na europejskich czytelnikach, którzy stosunkowo niedawno przeszli krwawą łaźnię II

wojny światowej, nie zrobiły one większego wrażenia; chodziło przecież o jakieś niezrozumiałe porachunki międzyplemienne.

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

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

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

– Zniszczę bombami nawet ich wioski, w których nikt z naszych nie został zamordowany! Wszystko u nich ma pójść z dymem!

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

– Tak – ciągnął dalej swój wywód, ale już spokojniej – dziś wolno nam być tylko wojownikami. Rozmawiałem z panem otwarcie i będę tak czynić nadal. Ibo są najlepszymi w Nigerii technikami naftowymi, są najlepszymi organizatorami i administratorami, ale mimo swych zalet nie są dopuszczani do rządzenia Nigerią. Muszą więc mieć swą własną ojczyznę, niepodległą Białfrę! Tu ich życie jest bezpieczne. Zagraniczne towarzystwa naftowe i inne, które eksploatują nasze zasoby, płacą nam dostatecznie dużo, aby możliwe było sfinansowanie

uzbrojenia naszej armii. Zbrojąc się, chcemy tylko dać do zrozumienia naszym mordercom z Lagos, aby zostawili nas w spokoju!

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

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

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

– Nasi nigeryjscy przeciwnicy nie mają jeszcze żadnych samolotów bojowych, dysponują tylko transportowymi. My zaś mamy bombowiec, który pan nam przyprowadził. Dzięki temu samolotowi, *Mister Brown*, rozpoczniemy walkę! Potrzebujemy tylko pierwszorzędного, doświadczonego pilota, takiego jak pan, *Mister Brown*! Nasi ludzie dopiero się szkolą. Czy pan mnie rozumie, *Mister Brown*?

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

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

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

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

– Przewidywaliśmy to – przerwał mi Ojukwu. – Oczekujemy właśnie na przesyłkę z Lizbony, zawierającą amerykańskie bomby. Aby jednak nie tracić bezcennego czasu, mogę postawić do pana dyspo-

zycji technika amunicyjnego, który zna się na dostosowywaniu bomb do wyrzutników.

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

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

Właściwie dlaczego miałem grać rolę zaskoczonej niewinności? Przecież już od przynajmniej trzech godzin wiedziałem, o co chodzi. Wiedziałem, dlaczego tak otwarcie odsłaniają przede mną karty. Była już prawie trzecia nad ranem, chciało mi się spać i wcale nie miałem zamiaru ciągnąć dalej tej afrykańskiej, niemającej końca dyskusji.

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

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

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

– Jaki chciałby pan mieć stopień?

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

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

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

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

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

– Malarzy?
– Tak, aby pomalowali samolot barwą maskującą, a na nosie wymalowali paszczę rekina.

Głośno się roześmiał.

– Dobrze, dostanie pan malarzy. A co potem?
– Potem będę potrzebować cały oddział starannie dobranych mechaników.

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

– Będę potrzebować karabinów maszynowych i bomb.

– W tej sprawie proszę za mną.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tego dnia oczekiwała mnie jeszcze jedna, trzecia niespodzianka. W szpitalu w Enugu panowała wzorowa czystość. Pielęgniarki, z których wiele było naprawdę bardzo ładnych, ubrane były w nieskazitelnie białe stroje, głowy ich zdobiły śnieżnobiałe czepeczki. Podobnie na biało byli ubrani wartownicy, pielęgniarze i lekarze; przy każdej okazji wszyscy myli ręce. Cały personel szpitala stanowili czarni, nie zauważyłem tam ani jednego lekarza z Europy lub USA, ani jednego białego wartownika. Zastrzyk dano mi szybko, zrećnie i z uśmiechem. W amerykańskim szpitalu w Neuilly nie byłbym obsługiwany lepiej. Gdy przekazałem swoje miłe zaskoczenie obsługującemu mnie lekarzowi, zauważyłem w jego oczach jakby błysk smutku: oto znów jeden z tych białych, którzy są przekonani, że w Afryce

żyją tylko dzicy. Komplement skwitował krótkim mruknięciem pod nosem:

– Przecież to rzecz normalna, *sir*.

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

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

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

– Oto one – powiedziałem mu, pokazując otwarte drzwi pustej komory bombowej. – Rozumie pan, że system zawieszenia i zrzutu funkcjonuje tylko z bombami określonego kalibru. Dlatego sądzę, że bomby, które pan dla nas wykona, będziemy po prostu wyrzucać po otwarciu drzwi komory bombowej. Mam nadzieję, że przy każdej ze ścian kabiny uda nam się przymocować cztery lub pięć bomb. Wyrzucać je będą dwaj członkowie załogi, jeden z przodu kabiny, drugi z tyłu.

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

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

Czwartego dnia wymontowaliśmy z samolotu dodatkowe zbiorniki paliwa, które zajmowały bardzo dużą część kabiny i zaczęliśmy zabudowywać w nosie kadłuba czeski karabin maszynowy. Nieoczekiwanie zjawił się *Mister Willy* z pierwszą wyprodukowaną przez siebie bombą. Chciał nam ją pokazać. Bomba miała kształt wysokiego

kuchennego garnka; z obu stron były do niej nawet przyspawane uchwyty, stanowiące również – jak objaśnił konstruktor – ersatz stabilizatorów.

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

W następnych dniach planowałem rozpoczęcie z personelem latającym – w skład którego wchodziło trzech pilotów w wieku od 20 do 22 lat, przeszkolonych w Kanadzie na samolotach komunikacyjnych – pierwszych lotów ćwiczebnych. Mieliśmy również wypróbować działanie karabinów maszynowych i zapoznać bombardierów z techniką zrzutu rondli. Każdego ranka przyjeżdżał na lotnisko Ojukwu lub jego szef sztabu w towarzystwie młodego oficera, noszącego tytuł Komendanta Biafrańskich Sił Powietrznych. On to wywierał na nas największy nacisk, aby wreszcie rozpocząć operacje przeciwko nieprzyjacielskim kolumnom, o posuwaniu się których przez dżunglę i przygraniczne lasy napływały do niego meldunki.

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

Po pierwsze, tu latałyśmy w zupełnie innych warunkach pogodowych, bo znajdowaliśmy się w okresie pory deszczowej. Widoczność zmieniała się jak w kalejdoskopie, co powodowało, że wyniki naszych próbnych bombardowań były nieco problematyczne; u wroga z pewnością wywoływały więcej przerażenia niż strat. Drugą nato-

miast różnicą było to, że zarówno nigeryjscy, jak i biafrańscy żołnierze – i jedni i drudzy mieli za sobą dobrą brytyjską szkołę – byli nieporównanie lepiej wyszkoleni i bardziej zdyscyplinowani niż żołnierze w Kongu. Przez osiemdziesiąt lat swego kolonialnego panowania w tym kraju Belgowie nie wyszkolili ani jednego oficera tubylca, podczas gdy Brytyjczycy wyszkolili ich setki! Dlatego zarówno Nigeryjczycy, jak i Biafrańczycy rozporządzali liczną kadrą dowódczą! Temu zapewne faktowi należy przypisać, że po przybyciu do Enugu nie spotkałem ani jednego białego najemnika.

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

Z bombami nad lotnisko w Makurdi

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

– Zbliżamy się do miasta!

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

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

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

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

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

– No już! – krzyknąłem na niego. – Mają uwierzyć, że jesteśmy Nigeryjczykami! Wiesz przecież dobrze, jak są chaotyczni w prowadzonych przez siebie rozmowach i że prawie zawsze zapominają spytać o numer kodowy!

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

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

W pewnej chwili bliska detonacja wstrząsnęła naszym samolotem.

– Artyleria przeciwlotnicza! – wrzasnął przerażony Cady.

– Mogą nas...! – odwzajemniłem się.

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

Skierowałem samolot w stronę drogi startowej, w pobliżu której można już było zauważyć objawy paniki: ludzie uciekali na wszystkie strony. Nacisnąłem przycisk sygnału, który zaalarmować miał obu moich bombardierów, by byli gotowi do zrzucenia bomb. Pierw-

szą czynnością, jaką mieli dokonać, było zluźnianie drutów mocujących bomby, drugą – ich odbezpieczenie, trzecią – wypchnięcie do otworu.

– Bomby poszły!

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

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

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

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

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

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

Drugi, taki sam, czeski karabin maszynowy piechoty znajdował się przy stanowisku tylnego bombardiera za komorą bombową. Ten jednak był zabudowany na podstawie przegubowej i pozwalał celować, i strzelać do zauważonych celów przez otwartą komorę bombową.

Obydwa rozwiązania wzbudziły nieklamany podziw u przydzielonych mi przez Ojukwu około dwudziestu białrańskich lotników. Wszyscy oni chcieli ze mną latać i prowadzić walkę z pokładu naszego pudła.

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

Fredy odwrócił się do mnie i zawołał:

– Zacięcie!

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

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

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

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

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

– Teraz możemy wracać! – zawołałem do Cady'ego, którego oczywiście sygnalizowały piekielne przerażenie.

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

Śmigłowiec, który widzieliśmy w Makurdi i który po pośpiesznym zabraniu grupy oficerów spadł po trafieniu, prawdopodobnie, przez

jedną z naszych bomb, nie dawał mi spokoju. Tego w naszym programie nie przewidywaliśmy. Według mojego przekonania śmigłowcem takim mógł dysponować tylko sztab generalny nigeryjskiej armii. Czyżby, mimo woli, osiągnęliśmy podwójny sukces?

– Połącz się z wieżą kontroli lotów Makurdi! – krzyknąłem do Cady’ego. – Powiedz im: – Tu B-26 Sił Powietrznych Biafry do lotniska Makurdi. Czy mnie słyszycie?

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

– Przejdź znowu na częstotliwość Nigeryjczyków i posłuchaj, co nadają – zarządziłem.

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

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

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

– No cóż, to był pech. Traktujmy, że nic się nie stało – uspokoiłem go, kwitując sprawę pobłażliwym machnięciem ręki. Po powrocie do domu wziąłem go jednak ostro w obroty. Wybrałem go spośród dwudziestu przedstawionych mi kandydatów ze względu na demonstrowany przez niego poważny stosunek do wykonywanych obowiązków i gorliwość w pracy. Był z tego wyboru bardzo dumny. Musiałem więc wyegzekwować od tego człowieka jakoś działań godną noszonego przez niego wysokiego stopnia mechanika uzbrojenia. Tylko pod warunkiem potwierdzenia swej przydatności mógł marzyć o dalszym lataniu ze mną. Po reprimendzie sprawność swojego karabinu maszynowego kontrolował niezwykle starannie.

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

– Bardzo dobrze, Peter. Brawo.

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

– Jeszcze nic – wymamrotał.

Ale zaraz potem mina jego zasygnalizowała skupioną uwagę.

– Wieża kontroli lotów Makurdi wywołuje sztab generalny w Lagos.

- Otwartym tekstem?
- Tak, bez zaszyfrowania.
- Więc słuchaj.

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

– Wieża żąda natychmiastowej pomocy, bo jedną z ofiar katastrofy śmigłowca był Szef Sztabu Generalnego Armii Nigeryjskiej! – krzyknął z radością Cady.

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

– Panie pułkowniku, złożyłem właśnie wieży kontroli lotów w Enugu sprawozdanie z naszego bombardowania. Wszyscy nam gratulują. Śmierć Szefa Sztabu Generalnego Nigeryjskiej Armii jest dla Biafry wielkim zwycięstwem. Wygrywamy wojnę, *sir*!

– Chwileczkę – powiedziałem. – Może jest tylko ranny!

– Nie! Nie! Nie żyje. Z całą pewnością. Tak właśnie zameldowałem. W Enugu wszyscy tańczą z radości.

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

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

Cady odzyskał z powrotem swój donośny głos. Wieczorem miałem okazję podziwiać go, jak przemawiał – a raczej krzyczał – do tłumu w języku Ibo. Wskazując palcem na kilka małych przestrzelin w kadłubie naszego samolotu, opowiadał, jakim iście piekielnym

ogniem zaporowym zostaliśmy przyjęci w Makurdi. Cała artyleria przeciwlotnicza Nigerii wzięła nas na cel, ale *Mister Brown* umiał ją zneutralizować. Nad wrogiem lotniskiem stoczyliśmy powietrzny bój z potężnie uzbrojonym śmigłowcem, który pod osobistym dowództwem nieprzyjacielskiego szefa sztabu generalnego chciał nas zestrzelić.

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

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

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

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

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

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

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

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

Czy miałem mu przedstawić realistyczny obraz sprawy? Przecież ten inteligentny facet i tak wkrótce musiał otrzeźwieć. Znowu będzie chłodno myślącym przywódcą, takim jak zapamiętałem go, gdy owej nocy, po moim przybyciu do Biafry, przez trzy godziny rzeczowo przedstawiał położenie swego kraju.

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

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

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

STARY BOMBOWIEC ZAPEWNIĄ BIAFRZE PRZEWAGĘ

O autorze



A handwritten signature in dark ink, which appears to read 'Zumbach' with a stylized flourish at the end.

Ostatnia walka to autobiografia urodzonego w Ursynowie, a wychowującego się w Bobrowie pod Brodnicą Jan Zumbacha – polskiego asa myśliwskiego i dowódcy legendarnego Dywizjonu 303. Czytelnicy, których wiedza o walkach polskich pilotów w Wielkiej Brytanii kształtowała się jedynie na podstawie lektury *Dywizjonu 303* Arkadego Fiedlera mogą czuć się zszokowani szczerością autora. Nie ma tu papierowych bohaterów ani ludzi bez skazy, jest natomiast dynamiczny opis walk z niemieckimi Messerschmittami, pokazany z fotela Hurricane'a, nieznane anegdoty o znanych pilotach i... rozprawianie się z mitami.

Równie ciekawie przedstawione są powojenne losy odznaczonego najwyższymi polskimi i brytyjskimi odznaczeniami pilota. Imał się bowiem różnych niebezpiecznych zajęć: zajmował się przemysłem złota i luksusowych zegarków, był restauratorem w Paryżu oraz najemnikiem podczas secesji Katangi i Biafry. W 1972 r. napisał tę książkę (tytuł oryginalny *Mister Brown*), która mogłaby stać się scenariuszem dla filmu sensacyjnego.

Jan Zumbach zmarł w 1986 r. Spoczywa na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.