

M A R E K Ś W I Ę C I C K I

„Czerwone diabły”
pod Arnhem



R Z Y M

*

1 9 4 5

— A więc jutro już lecę z pierwszym rzutem Airborne Division na Holandię — mówi Squadron Leader Roger Jamiesson, wysoki barczysty Nowozelandczyk. „Jammi” interesuje się wszystkim: politycznymi sprawami Europy, monetami i znaczkami pocztowymi, gatunkami whisky i piwa, a w tej chwili chyba najbardziej geografią Holandii.

— To może być ciężkie zadanie — mruczy, zamyślając się pilot szybowcowy, porucznik MacLean, przystojny Szkot, z dużymi niebieskimi oczyma.

— Ale dla korespondenta wojennego świetna okazja. Będziesz mógł zebrać bardzo wiele stories — stwierdza Jammi i zwracając się do wszystkich, zadaje najzupełniej zbędne zapytanie: — Napijemy się jeszcze?

— Odpowiada mu lekceważące milczenie. Naturalnie, że się napijemy i to koniecznie.

— Znajdujemy się w małym, natłoczonym straszliwie barze jednej ze stacji lotniczych „gdzieś w południowej Anglii”. Jest wieczór, dnia 16 września, 1944. Operacja pierwszej Alianckiej Armii Powietrznej na Holandię została zdecydowana. Jutro odlatuje pierwszy rzut, pojutrze drugi, w ciągu dni następnych — dalsze.

Mówimy sobie wszyscy: nareszcie! Jedno to słowo góruje nad naszymi uczuciami i bezsprzecznie najlepiej wyraża nastroje. Od szczęściu prawie tygodni oczekujemy naszej kampanii w zimnych, błotnistych obozach przejściowych. Wióczyśmy się spod jednych namiotów pod drugie, jeździmy po lotniskach, studiujemy rozkazy, plany i mapy coraz to nowych operacji. A front na zachodzie przesuwają się nieustannie naprzód. To, co jeszcze wczoraj było założeniem na serio, dziś staje się iluzją, jutro może być nonsensem. Wyprzedzają nas pancerne dywizje, coraz bardziej odpierając nadzieję na naszą akcję i na naszą użyteczność.

— Trzeba będzie jechać do Burmy — stwierdził przed tygodniem w obozie pułku artylerii Airborne Division porucznik Tom Baron (zwany przez swych polskich przyjaciół „Tomkiem Barańskim”). — W Europie dla nas zabrakło już pracy.

A porucznik Johnny Widdicombe, potrząsając melancholijnie, głową dodał wówczas:

— Zawsze byłem skłonny uważać kontynent za teren raczej nieoptyczny.

rajszym lądowaniu, pobieżne opisy dotychczasowych przygotowań, następnie zaś długi artykuł o generałach Breretonie i Browningu oraz apele rządu holenderskiego w Anglii do ludności Holandii.

— Aha, w Londynie już wiedzą. To dobrze, — mówię zadolony, jak gdyby fakt że moi znajomi w Londynie dowiedzieli się o naszej operacji mógł w jakimkolwiek stopniu wpłynąć na jej przebieg.

Wreszcie musimy wsiadać. Zatrząskują drzwi, zabierają schodki, doczepiają do traktora, który holuje nas na runway. Już!

Pogoda jest nadąsana i chmurna, a grube krople deszczu spływają po szybach szybowca. Otacza nas szary, nieprzenikniony zmrok. W chwili startu nie widzimy nawet ziemi, ziemi angielskiej, która przez lata wojny i przymusowego wygnania stała się dla nas tak bliska, jak niemal nasza własna. Opanowuje nas pewne wzruszenie i żeby je zażegnać, zaczynamy raz jeszcze studiować mapy i plany operacji.

Nie czujemy wcale ruchu, nie odczuwamy zupełnie lotu. Gęsta masa powietrza wyklucza początkowo wszelkie skoki i wahania, opadanie w dół, podnoszenie się do góry.

Po raz pierwszy szybowiec gwałtownie opada równocześnie z pierwszym błyskiem słońca. Jesteśmy już nad Kanałem, kończy się Anglia i kończą się mgły. Przebija się ku nam szeroki pas słońca, za nim drugi i trzeci i wiele dalszych. Robi się nagle jasno, szybowiec coraz energiczniej przewala się na boki i przypomina nam karuzelę w wędrownym cyrku.

Widok, który przed nami odsłania słońce jest imponujący. Lecimy jak gdyby długą, niekończącą się aleją, wśród wielu, bardzo wielu „Stirlingów” i „Hors.” Kapitan M., artylerzysta z zawodu a matematyk z zamiłowania, przechodzi do kabiny pilotów z ambitnym zadaniem policzenia ile tego jest. Liczy raz i drugi, zaczyna to z prawej strony, to z lewej, lecz bez skutku. Mimo idealnego porządku, w jakim leci nasz rzut Armii Powietrznej, sylwetki maszyn i szybowców zlewają się przed oczami, w jednolitą całość, jak słupy telegraficzne, mijane przez pociąg pośpieszny.

— No, to będzie operacja! — zaciera ręce z zadowoleniem kapitan Zwolański.

A Johnny Cotterill, wychylając się ze swego śledzenia dochaje z troską w głosie:

— Czy aby wystarczy nam miejsca do lądowania?

Nad brzegami Holandii wita nas ogień artylerii przeciwlotniczej. Słaby jest to ogień, najzupełniej, jak się zdaje, niegroźny i wygląda trochę, jak salwa honorowa. Uśmiechamy się pogardliwie, zdejmujemy gumowe pasy ratunkowe, nakładamy kombinезony i pijemy zabraną z lotniska herbatę. Później jeszcze zapalamy ostatniego przed lądowaniem papierosa i przywiązujemy się mocno do swych miejsc, bo tak każą piloci.

Pod nami są jakieś lasy i błyszczą w słońcu kanały. Nie widzimy prawie wcale dróg i nie wiele dostrzegamy śladów ludzkiej, zbiorowej obecności. Ani jednego większego zgrupowania domów, prawie żadnego ruchu na szosach. Po soczystej zieleni angielskiej



Gen. Bryg. Stanisław Sosabowski
D-ca Polskiej Brygady Spadochronowej

w skórzanej, białej rękawiczce ścisną kurczowo rewolwer, w lewej pozostaje niedopalony papieros. Generał ma młodą, przystojną twarz, o suchym i ostrym profilu, o włosach zaczesanych do góry o bardzo ciemnych oczach, patrzących w tej chwili spokojnie w niebieski kąt nieba pomiędzy zielonymi konarami. Pochyliam się nad nim i na małej tabliczce wiszącej na szyi czytam nazwisko: Kusin, generał major.

Z drugiej strony wozu, rzucony twarzą na asfalt szosy, leży szofer. Na tylnym siedzeniu, wpychając się wzajemnie pod siebie, w śmiertelnym przerażeniu przed kulami, zastygli na zawsze w dziwnym uścisku dwaj niemieccy podoficerowie.

Dowództwo Airborne Division znajdujemy o jakąś milę od skrzyżowania, w ładnym, dużym i gustownym hotelu w Hartenstein. Hotel rozsiadł się obok szosy i otoczył się parkiem przechodzącym bezpośrednio w obszerny las.

Na drodze jest sporo jeepów. Jeepy również zakręcają przed gmach hotelowy. Pomiędzy drzewami wojsko kopie pierwsze rowy przeciwdziałkowe i okopy. Zzytam się na tę ostrożność, bo wciąż przed oczyma mam naszą triumfalną podróż.

— Poczóż są okopy, gdy i tak jutro pójdziemy dalej? — zapytuję lekkomyślnie.

— Na wojnie różnie bywa — odpowiada mi rozważnie kapitan M. — Hope for the best, prepare for the worse, jak mówią Anglicy.

Pierwszą osobą, na którą się natykam, zeskakując z jeepa, jest uśmiechnięty major Roy Oliver, szef Public Relations Service. Za nim wyrasta wysoka i szczupła sylwetka Alana Wooda, korespondenta wojennego „Daily Express”.

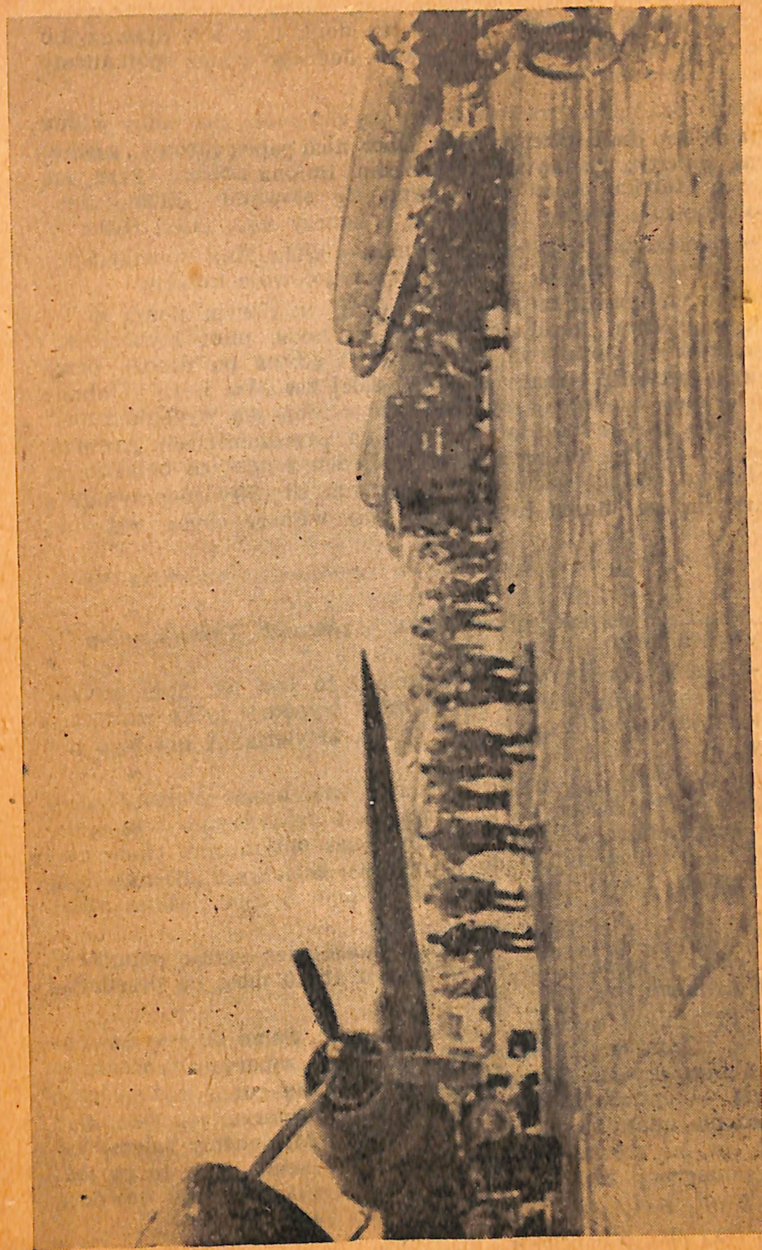
— Kiedy przyjdzie pan ze swoją pierwszą depeszą? — troskliwie zapytany nasz prasowy dyktator, mierząc mnie z za dużych okularów trochę karcącym wzrokiem. Wygląda to tak, jakby major mówił „Tyle tematów, od dwóch godzin tutaj jesteś i nic... Przecież tak nie można!”

— Przyjdę jeszcze dziś do pana, majorze — mówię i pytam jak wygląda sytuacja.

— According to plan — stwierdza major Oliver, zaś Alan Wood kiwa na to potakująco głową, wsuniętą w zbyt duży i podskakujący za każdym ruchem hełm.

Główne drzwi do hotelu wywalono kolbami karabinów. Podłogę hallu pokrywa szkło, tynk opadły z sufitu, papiery i jakieś dywany, zgarnięte chyba z całego gmachu. Wywrócone fotele podkreślają wojenną i zdobywczą atmosferę tego miejsca. Wśród rumowiska z nienagannym uśmiechem stoi sergeant-major ze sztabu Dywizji. Przypomina mi on w tej chwili, pomimo swego Stena, wykwintnego managera któregoś z „dobrych hoteli londyńskich”.

— Na górze są jeszcze wolne pokoje, Sir — zwraca się do mnie — Parter jest zajęty całkowicie na biura,



Przed startem polskich spadochroniarzy