

CENA WALKI



❖ Lotnicy 317. dywizjonu myśliwskiego. Od lewej stoją: Stanisław Bochniak, Tadeusz Tamowicz, Jerzy Krzysztofiński, Antoni Błażejczyk, Adolf Pietrasiak, Witold Łanowski, Władysław Pawłowski, Malinowski, Przesław Sadowski, Florian Martini, Marian Trzebiński, Stanisław Skalski, Paweł Niemiec, Jerzy Mencil, Zbigniew Janicki, Jerzy Zbrożek, Stanisław Łukaszewicz, Ludwik Martel, Malinowski, Roman Hrycak, Wisiołek, Makowski. Na lewym skrzydle od lewej: Ryszard Lewczyński, Tadeusz Hanzelka, Edward Kostański, Walenty Kierski. Na prawym skrzydle od prawej: Adam Kolczyński, Władysław Grobelny, Wacław Fraczek, Kazimierz Sztramko. Na dziobie siedzi Teofil Szymankiewicz.

Uśmiechnięty młody pilot stoi przed spitfire’em. Samolot to autentyk z czasów II wojny, a pełnowymiarowa figura wykonana na podstawie archiwalnego czarno-białego zdjęcia przedstawia Franciszka Kornickiego, który walczył z Niemcami w dywizjonie 303, a później dowodził dywizjonem 308. W 2018 r. Polak został bohaterem wystawy przygotowanej na 100-lecie Królewskich Sił Powietrznych w londyńskim muzeum lotnictwa. Wybrało go ponad 300 tys. internautów i czytelników „The Daily Telegraph”. Przypomina o tym, że Polskie Siły Powietrzne były istotną częścią Royal Air Force. I to niemała – w latach 1940–47 przez PSP przewinęło się ponad 17 tys. osób.



Złotą legendę zgarnęli oczywiście piloci biorący udział w największej batalii lotniczej II wojny – Bitwie o Anglię. I nic dziwnego, skoro związane z olbrzymim wysiłkiem zwycięstwo w niej zmusiło Hitlera do zmiany planów. Walczyło w tej bitwie 145 Polaków. Uznaniem są otoczeni zwłaszcza piloci myśliwców. Ci, którzy podejmowali podniebne pojedynki i malowali na kadłubach samolotów czarne krzyże symbolizujące kolejnych zestrzelonych wrogów. Oni skupiają uwagę i podziw, o nich kręci się filmy (na ekrany weszły niedawno dwa najnowsze: „Dywizjon 303. Historia prawdziwa” i „303. Bitwa o Anglię”), wystawia musicale („Piloci” w Teatrze Roma).

Poświęcając asom myśliwskim główną część tego wydania, nie zapominamy jednak o innych; prezentujemy pokrótce wszystkie polskie dywizjony, ich historię

i dokonania. Piszemy o pilotach bombowców, których loty nad Francją i Niemcy wiązały się z tak olbrzymimi stratami własnymi, że nazywano te misje rzezią; o lotnikach wożących nad Polskę cichociemnych, docierających ze zrzutami dla AK i powstania warszawskiego. Za każdy użyty do walki samolot, część zamienną i wystrzelony pocisk Polacy mieli płacić. Rząd na uchodźstwie, chcąc zachować niezależność swojej armii i odsunąć podejrzenie, iż to wojsko najemne, podpisał z Brytyjczykami umowę stanowiącą, że koszty utrzymania PSP zostaną pokryte z kredytu „udzielonego przez rząd Jego Królewskiej Mości”. Jednak po wojnie cały dług wojskowy obliczony na ok. 107 mln funtów Angliki umorzili.

Nie byłoby wspaniałych chłopców bez ich maszyn. Dlatego hurricane’y i spitfire’y także są ważnymi bohaterami tej opowieści. Stosowane w nich rozwiązania konstrukcyjne decydowały niejednokrotnie o sukcesie i przegraniu.

Zadania militarne to jedna (w czasie wojny ważniejsza) strona historii, ale jest i druga, bardziej osobista: temperament i osobowość bohaterów, ich życie codzienne wśród Anglików, a w końcu niełatwe powojenne wybory: powrót do kraju czy emigracja, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Staraliśmy się, pokazując żołnierzy, nie zapominać, że byli także zwykłymi młodymi ludźmi. Ta opowieść niesie wiele emocji.

Zapraszamy do lektury

JOLANTA ZAREMBINA Redaktor wydania **LESZEK BĘDKOWSKI** Redaktor Pomocników Historycznych
JERZY BACZYŃSKI Redaktor naczelny POLITYKI



❖ Kobiety z Pomocniczej Służby Transportu Lotniczego. Od lewej: Anna Leska, Pauline Gower (zorganizowała sekcję kobiecą), Stefania Wojtulanis i Jadwiga Pilsudska, White Waltham, marzec 1943 r.

EPOKA I POSTACIE

- „Rozpoczęło się przekraczanie granicy”
Skąd się wzięli w Anglii polscy lotnicy 8
- „Robiliśmy swoje”
Największe starcie powietrzne II wojny 16
- „Inspirowała ich płonąca nienawiść do Niemców”
Polacy w Bitwie o Anglię 23
- WSPANIAŁA DWUNASTKA 30
- Mirosław Ferić (31) Eugeniusz Horbaczewski (32)
Wojciech Januszewicz (34) Stanisław Karubin (35)
Zdzisław Krasnodębski (36) Witold Łokuciewski (37)
Marian Pisarek (39) Tadeusz Rolski (41)
Stanisław Skalski (43) Witold Urbanowicz (46)
Jan Zumbach (50) Janusz Żurakowski (53)
- Jednostki bojowe
Polskich Sił Powietrznych 1940-47 58
- Maszyny Bitwy o Anglię 68



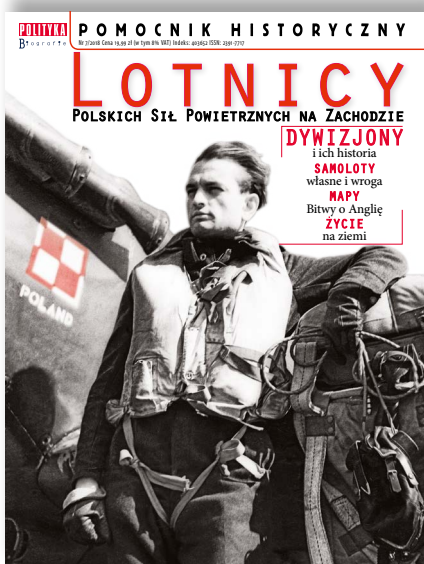
❖ Co roku drukowano dla polskich lotników w Wielkiej Brytanii kalendarzyki łączące treści patriotyczne z informacjami praktycznymi.

KONTEKSTY

- „Bombowiec zawsze się przedrze”
Rozwój lotnictwa wojskowego 74
- „Bezimienna reźnia”
Bombardowania Francji i Niemiec 80
- „Jesteśmy wdzięczni Wam i Polsce
za te groźne dywizyjony”
Polacy z dywizjonów bombowych i innych 88
- „To nasz!”
Życie codzienne żołnierzy na Wyspach 96
- „Dlaczego pan płacze?”
Losy powojenne 104
- „To męski film”
Lotnicy na ekranie i w literaturze 110

DETALE I DOKUMENTY

- Kalendarium 6
- Ewakuacja przez ZSSR 10
- Tysiąc trzystu na „Patrisie” 12
- Obrona przeciwlotnicza Wysp (mapa) 18
- Finansowe rozliczenia za wojenne wsparcie 24
- Dzień Bitwy o Anglię (mapa) 28
- Umundurowanie i ekwipunek lotnika 56
- Lotniska PSP poza Wielką Brytanią (mapy) 59
- Kobiety za sterami 66
- Szkoła Orłąt 78
- Cyrk Skalskiego 86
- Cudem ocaleli 94
- Bilans zestrzeleń 100
- Ordery i odznaczenia 103
- Upamiętnienia 116
- Wybrane dokumenty, m.in. rozkazy i raporty 118



❖ Na okładce: Pilot z 316. dywizjonu, 1942 r.

Uniwersytet
Wrocławski



good to know more

dobrze wiedzieć więcej



/uniwroc



/uniwroc



/uniwroc



/uniwersytet_wroclawski



/uniwersytetwroclawski





❖ 1939

- 1 WRZEŚNIA** – najazd Niemiec na Polskę, wybuch II wojny światowej.
- 17 WRZEŚNIA** – Sowieci zajmują wschodnią Polskę, ewakuacja najwyższych władz oraz części wojska.
- 30 WRZEŚNIA** – nowy prezydent Władysław Raczkiewicz i nowy rząd gen. Władysława Sikorskiego.
- 25 PAŹDZIERNIKA** – polsko-francusko-brytyjska konferencja w sprawie lotnictwa – ustalenie, że połowa personelu polskiego uda się do Wielkiej Brytanii.
- 3 GRUDNIA** – pierwsza grupa Polaków przybywa do bazy RAF Eastchurch.

❖ 1940

- STYCZEŃ** – utworzenie polskiej bazy w Eastchurch.
- 13 MARCA** – utworzenie Polskiej Jednostki Szkolnej w Hucknall (w maju przeniesiona do Bramcote).
- 10 MAJA** – niemiecka inwazja na Holandię, Belgię i Francję.
- 24 MAJA** – dyrektywa nr 13 Adolfa Hitlera upoważniająca Luftwaffe do ataku na Wielką Brytanię.
- 5 CZERWCA** – pierwsza polsko-brytyjska umowa lotnicza; w nocy pierwsze niemieckie naloty na Wyspy.
- 17 CZERWCA** – rozkaz gen. Sikorskiego o ewakuacji polskich lotników do Wielkiej Brytanii.
- 21 CZERWCA** – pierwsze loty Polaków w Wielkiej Brytanii.
- 22 CZERWCA** – francusko-niemieckie zawieszenie broni.
- 2 LIPCA** – początek wstępnej fazy Bitwy o Anglię, tzw. bitwy nad Kanałem.
- 16 LIPCA** – dyrektywa nr 16 Hitlera nakazująca inwazję na Wyspy – operacja Lew Morski.
- 19 LIPCA** – pierwsze polskie zestrzelenie nad Anglią.
- 1 SIERPNIA** – dyrektywa nr 17 Hitlera nakazująca osiągnięcie w jak najkrótszym czasie przewagi w powietrzu.
- 2 SIERPNIA** – rozkaz Hermanna Göringa o rozpoczęciu operacji Adler.
- 5 SIERPNIA** – druga polsko-brytyjska umowa lotnicza.
- 12–18 SIERPNIA** – pierwsza faza operacji Adler, atak na bazy RAF i przemysł lotniczy oraz Royal Navy i porty.
- 15 SIERPNIA** – 302. dywizjon jako pierwsza z polskich jednostek osiąga gotowość bojową.
- 18 SIERPNIA** – najbardziej intensywne walki pierwszej fazy.
- 24 SIERPNIA – 6 WRZEŚNIA** – druga faza operacji Adler – głównym celem 11. grupa myśliwska.
- 24/25 SIERPNIA** – przypadkowe bombardowanie Londynu.
- 25/26 SIERPNIA** – odwetowy nalot RAF na Berlin.

- 30 SIERPNIA** – Hitler zezwala na bombardowania Londynu; pierwsze zwycięstwo 303. dywizjonu.
- 5/6 WRZEŚNIA** – pierwsze celowe bombardowanie Londynu.
- 7–30 WRZEŚNIA** – trzecia faza operacji Adler: skoncentrowanie nalotów na Londynie.
- 7 WRZEŚNIA** – zmasowany nalot na Londyn, początek tzw. Blitzu, terrorystycznych ataków na miasta.
- 14/15 WRZEŚNIA** – 300. i 301. dywizjony bombowe wchodzą do akcji zwalczania floty inwazyjnej.
- 15 WRZEŚNIA** – przełomowe boje kampanii upamiętnione jako Dzień Bitwy o Anglię, w walce biorą udział oba polskie dywizjony myśliwskie: 302 i 303.
- 17 WRZEŚNIA** – Hitler odkłada inwazję na czas nieokreślony.
- 30 WRZEŚNIA** – ostatni duży dzienny nalot na Londyn.
- 29 PAŹDZIERNIKA** – ostatni duży dzienny nalot na Anglię.
- 31 PAŹDZIERNIKA** – koniec Bitwy o Anglię.
- 22 LISTOPADA** – sformowanie Polskiego Oddziału Rozprawdzającego, tzw. ferry, w Takoradi (Ghana).
- 20 GRUDNIA** – sformowanie polskiej eskadry balonów zaporowych w 945. dywizjonie RAF.
- 22 GRUDNIA** – dywizjony 300 i 301, po raz pierwszy na wellingtonach, nalotem na składy w Antwerpii włączają się w kampanię niszczenia niemieckich zasobów paliw (trwała do 26 kwietnia 1945 r.).

❖ 1941

- STYCZEŃ** – utworzenie 1. polskiej szkoły pilotażu w Hucknall; dywizjon 303 otrzymuje pierwsze spitfire'y.
- 5/16 LUTEGO** – pierwszy lot ze zrzutem do Polski.
- 23 MARCA** – polskie bombowce pierwszy raz nad Berlinem.
- 1 KWIEŚNIA** – sformowanie 1. polskiego skrzydła myśliwskiego; powstanie służby meteorologicznej PSP.
- 11 MAJA** – koniec Blitzu.
- 22 CZERWCA** – operacja Barbarossa – najazd Niemiec na ZSRR.
- 12 LIPCA** – układ sowiecko-brytyjski.

❖ 1942

- 22 LUTEGO** – Arthur Bomber Harris dowódcą Bomber Command – RAF przechodzi do powierzchniowych bombardowań niemieckich miast.
- 30/31 MAJA** – w bombardowaniu Kolonii, pierwszym z nalotów 1 tys. bombowców, bierze udział 58 polskich wellingtonów.
- LIPIEC** – pierwsze mustangi w PSP (dywizjon 309).

PRZYJĘTA PISOWNIA. Na potrzeby tego popularyzatorskiego wydania przyjęliśmy ujednoliconą pisownię. Po liczebnikach porządkowych przy nazwach jednostek wojskowych stawiamy kropki, aby było jasne, że 1. pułk to pierwszy pułk, a nie jeden pułk. Jednostki wojskowe np. dywizjon, skrzydło piszemy małą literą, chyba że jest to pełna nazwa własna. Małymi literami piszemy nazwy samolotów (hurricane, spitfire), gdy zostały użyte jako rzeczowniki pospolite. Zasady te, choć zgodne z ortografią polską, są jednak inne niż przyjęte zwyczajowo w wydaniach poświęconych militariom. Nasi autorzy w innych publikacjach, o specjalistycznym charakterze, stosują także inny zapis. **(JZ)**

31 LIPCA – utworzenie Polskiej Szkoły Wyzkolenia

Technicznego w Halton.

19 SIERPNI – udział PSP w operacji Jubilee – desancie w Dieppe.

❖ 1943

18 MARCA – pierwszy lot bojowy Polaków nad Tunezją.

7 KWIECIA – przekształcenie 301. dywizjonu w eskadrę do zadań specjalnych.

15 KWIECIA – pierwszy kurs Wyższej Szkoły Lotniczej.

22 KWIECIA – pierwszy kurs Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet.

4 PAŹDZIERNIKA – polskie skrzydła myśliwskie przeformowane i włączone do 2. Tactical Air Force.

❖ 1944

28 LUTEGO – pierwszy lot 307. dywizjonu na mosquito.

5 MARCA – 300. dywizjon otrzymuje lancastery.

6 KWIECIA – trzecia polsko-brytyjska umowa lotnicza.

6 CZERWCA – operacja Overlord, inwazja na kontynent.

16 CZERWCA – pierwsza V1 zestrzelona przez Polaków.

15 LIPCA – eskadra balonowa w obronie Londynu przed V1.

4/5 SIERPNI – pierwsze loty z pomocą dla powstania warszawskiego (do 13/14 września).

17-18 WRZEŚNIA – polskie myśliwce w osłonie operacji Market-Garden.

❖ 1945

25 KWIECIA – w nalocie na Berchtesgaden biorą udział dywizjony 300, 306, 309 i 315.

29 KWIECIA – dywizjon 300 bierze udział w operacji Manna, zrzutach żywności w Holandii (do 7 maja).

8 MAJA – koniec wojny w Europie.

30 MAJA – ostatni lot bojowy PSP, patrol 304. dywizjonu.

5 LIPCA – rząd brytyjski uznaje Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej.

DRUGA POŁOWA ROKU – dywizjony bombowe wykonują liczne zadania w Transport Command (do sierpnia 1946).

❖ 1946

MARZEC – koncentracja polskich dywizjonów myśliwskich w Coltishall i Hethel.

22 MAJA – utworzenie Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (istniał do 1949 r.).

31 MAJA – formalne rozwiązanie PSP.

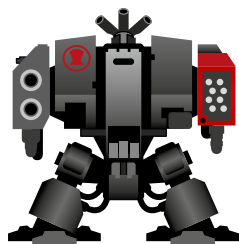
14 WRZEŚNIA – udział Polaków w defiladzie powietrznej nad Londynem.

❖ 1947

14 STYCZNIA – rozwiązanie 305. dywizjonu, ostatniej jednostki latającej PSP.

OPRAC. TADEUSZ ZAWADZKI

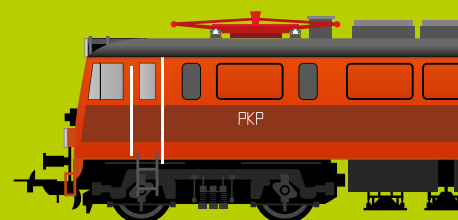
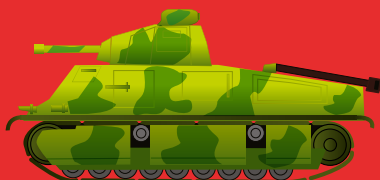
REKLAMA



MODELMANIA.EU

Sklep modelarski

Galeria Metropolia
ul. Kilińskiego 4, poziom -1
80-452 Gdańsk - Wrzeszcz
tel. 58 741 58 58
poczta@modelmania.eu
www.modelmania.eu



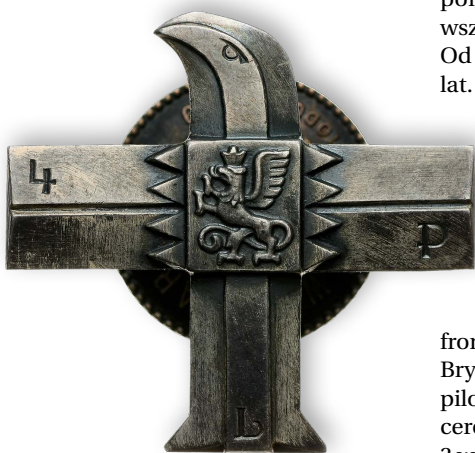


„ROZPOCZĘŁO SIĘ PRZEKRACZANIE GRANICY” Skąd się wzięli polscy lotnicy w Anglii? Docierali samolotami, statkami, autami, z biurem podróży, na fałszywych papierach – każdy sposób był dobry, żeby nadal móc walczyć.

ROBERT GRETZYNGIER

MIT DYWIZJONU 303. W tyleż popularnym, co błędnym rozumieniu każdy Polak, który podczas II wojny służył w lotnictwie na Zachodzie, musiał być pilotem dywizjonu 303 i bohaterem Bitwy o Anglię. A przecież Polskie Siły Powietrzne (PSP) w Wielkiej Brytanii miały 15 dywizjonów bojowych (art. s. 56), kilka szkół lotniczych i cały szereg specjalistycznych formacji pomocniczych, w sumie ponad 17 tys. ludzi. Bitwa o Anglię (art. s. 16), która stała się dla Polaków synonimem wszelkich działań lotniczych na Zachodzie, trwała kilka miesięcy latem i jesienią 1940 r. Od jej zakończenia do rozformowania dywizjonu 303 (i pozostałych) miało minąć sześć lat. W tym czasie polskie lotnictwo bez przerwy toczyło ciężkie zmagania z Niemcami.

NIERÓWNA WALKA. Jesienią 1939 r. polskie lotnictwo, liczące 404 sprawne samoloty, okazało się zbyt słabe w starciu z Luftwaffe, która przeciwstawiła im 1941 samolotów bojowych (według historyka Jerzego B. Cynka). Choć wartość pilotów w pierwszych dniach kampanii wrześniowej udowodniła świetnie zorganizowana lotnicza obrona stolicy kierowana przez płk. Stefana Pawlikowskiego. System podobny był do tego, jaki rok później ocalił Wyspy Brytyjskie – z wykorzystaniem wysuniętych posterunków obserwacyjnych. Jednak w Polsce stracił swą wartość operacyjną w momencie, gdy front się załamał, a armia rozpoczęła chaotyczny odwrót. 7 września Pawlikowski w swojej Brygadzie Pościgowej, gdy straciła swą wartość operacyjną, miał więcej doświadczonych pilotów niż zdatnych do lotu samolotów (tych pozostało zaledwie 20). Wszyscy młodszy oficerowie wierzyli w pomoc Francji i Wielkiej Brytanii, które wypowiedziały Niemcom wojnę 3 września. Aż do czasu, gdy Związek Sowiecki zajął wschodnie tereny Polski, większość lotników liczyła, że przybędą jednostki francuskie, by walczyć z nimi razem, a obiecana pomoc techniczna wydawała się realna.



❖ Przedwojenna odznaka
4. pułku lotniczego z Torunia.



EWAKUACJA. Przebywający 17 września 1939 r. w Czerniowcach w Rumunii pilot PLL Lot Edward Weinz, który przybył do Bukaresztu wraz z grupą lotników pod kierownictwem ppłk. Stanisława Luzińskiego po obiecany sprzęt, był świadkiem ewakuacji: „Dnia 17-tego, będąc na plaży, widzimy polskie samoloty wojskowe. Początkowo zdziwienie – co mogą tu robić? Niestety – rozpoczęło się przekraczanie granicy. Pozostaliśmy w hotelu, przygnębieni, bez żadnej nadziei na zobaczenie kraju i swoich najbliższych. Najbardziej przykry widok – kiedy około godz. 20 zajęchały pod nasz hotel zakurzone limuzyny z członkami rządu z prezydentem Mościckim i marsz. Rydzem-Śmigłym. (...) Po wystartowaniu samolotów wojskowych i cywilnych LOT-u mieliśmy za parę dni my startować. Zebraliśmy się w hotelu, żeby coś uradzić, czy lądować w Bukareszcie, czy też lecieć do Jugosławii, lub gdzie się da, byle jak najdalej od Rumunów”.

Główna fala lotników opuściła kraj wkrótce po wkroczeniu na terytorium II Rzeczypospolitej Armii Czerwonej. Załogi samolotów z jednostek frontowych, zorganizowanych do różnie oddziałów oraz eskadr treningowych lądowały w Rumunii 17 i 18 września. Zdarzyło się, że jeden z polskich samolotów szkolnych PWS-26, ewakuowany z Dębłina, wylądował 18 września aż w Bułgarii. Na jego pokładzie było trzech podchorążych, którzy przekupili rumuńskiego strażnika i po zatankowaniu samolotu dolecieli do Sofii. Tam zabrakło im paliwa i byli zmuszeni przymusowo lądować po ciemku na cmentarzu. Większość lotniczego personelu dostała się do Rumunii (i na Węgry) drogą lądową. W zwartych formacjach przekraczali granicę w Kutach, Śniatyniu i Zaleszczykach. Kiedy Armia Czerwona odcięła rumuńskie przejścia graniczne, ciężar ewakuacji przesunął się na Węgry – przez Przełęcz Tatarską.

Dlaczego właśnie Rumunia? W porcie Konstanca miały czekać na odbiór przez Polaków samoloty angielskie i francuskie (co okazało się mitem). W przeciwnym razie chętni do walki i dobrze wyszkoleni podchorążowie dołączyliby do wojsk lądowych i wzięli udział w dalszych walkach. Szczęśliwie wielu z nich, wiedzionych przez instruktorów i dowódców pułków czy dęblińskiej Szkoły Orląt (art. s. 78), pojmujących wartość dobrze wyszkolonych młodych pilotów, dotarło do Rumunii. Według raportu gen. Józefa Zająca z 26 listopada 1939 r. znalazło się tam 9276 lotników.

Polscy lotnicy dotarli też do Estonii, na Litwę i Łotwę, gdzie ich internowano. Granice tej ostatniej 18 i 19 września przekroczyły 83 polskie samoloty, które zostały zatrzymane wraz z żołnierzami. Przeważnie były to maszyny szkolne.

Nie wszystkim udało się wydostać z Polski. Czerwonoarmiści pojмали część oddziałów szkoły dęblińskiej oraz Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Kroś-

❖ Żołnierze Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie ewakuowani z Francji do Anglii na pokładzie ss Arandora Star, 24 czerwca 1940 r., Saint-Jean-de-Luz.

Na stronie obok:

❖ Żołnierz 4. pułku lotniczego z Torunia w drodze z Warszawy do granicy z Rumunią. Samochód przydzielony im do ewakuacji ugrzązł w piasku w okolicach Garwolina, 12 września 1939 r.



❖ Przedwojenna odznaka 2. pułku lotniczego z Krakowa.



nie. Wielu z pojmanych wkrótce zostało zamordowanych przez NKWD. Inni, nim doszło do podpisania układu Sikorski-Majski, pracowali w katorżniczych obozach. Niektórym udało się zbiec.

Ci, którzy nie zdołali ewakuować się we wrześniu, na wieść o tworzącej się we Francji polskiej armii postanowili do niej dołączyć, przedostając się przez zieloną granicę ze Słowacją.

KOORDYNACJA UCIECZEK. Wędrówkę polskich żołnierzy koordynowała specjalnie powołana komórka Ministerstwa Spraw Wojskowych (M.S.Wojsk.) rządu na uchodźstwie – Szefostwo Ewakuacji. W listopadzie placówka została przemianowana na Samodzielny Referat Ewakuacji kierowany przez płk. dypl. Włodzimierza Ludwiga. Istotną rolę w tej akcji odegrali attaché wojskowi poszczególnych ambasad, na których spadł główny ciężar organizacji rozległego przedsięwzięcia: w Bukareszcie ppłk dypl. Tadeusz Zakrzewski (w attachacie wojskowym utworzono działającą nieoficjalnie placówkę lotniczą, złożoną z pięciu wydziałów i czterech referatów, którą de facto objął płk Bolesław Stachoń); w Budapeszcie płk Jan Emisarski-Pindelli; w Rzymie ppłk dypl. Marian Romeyko; w Belgradzie ppłk dypl. Tadeusz Wasilewski; w Atenach ppłk Stanisław Luziński; w Splicie ppłk Leopold Goebel. Uruchomiono też placówkę w bułgarskim Bałcziku. 26 września do Stambułu został wysłany z Rumunii ppłk pil. Antoni Gosiewski, który przy współpracy tamtejszej ambasady miał zapewnić Polakom przejazd przez Turcję.

W myśl instrukcji z 11 października, którą wydał gen. Juliusz Kleeberg, delegat Naczelnego Wodza ds. ewakuacji, w pierwszej kolejności miano wyekspediować lotników, a później wszelkiego rodzaju specjalistów wojskowych, a także jednostki, które w całości przekroczyły granicę. Górna granica wieku pierwszych ewakuowanych wynosiła dla oficerów 42 lata, a dla podoficerów – 35 lat.

SYTUACJA W RUMUNII. Szacuje się, że na terenie Rumunii znalazło się ok. 24–25 tys. wojskowych różnych formacji. Lotnicy skupili się przede wszystkim w okręgu Babadag. Nie wszyscy dali się internować – ok. 300 opuściło wojskowe transporty i na własną rękę przedostało się na Zachód, korzystając np. z usług wciąż działającego w Bukareszcie polskiego biura podróży Orbis.

W Babadag utworzono Sztab Lotniczy, z ramienia którego opiekunem obozów wojskowych został ppłk Wiktor Pniewski, dowódca znany z akcji zdobycia lotniska w Ławicy podczas powstania wielkopolskiego w 1919 r. Ewakuacja lotników spoczęła na jego barkach. Pierwszych wojskowych uchodźców wyekspediowano na Zachód już 18 września, zaś pierwszy zorganizowany transport 32 oficerów i szeregowców wyruszył osiem dni później.

PRZEZ WĘGRY. Na Węgrzech działało Przedstawicielstwo Polskich Żołnierzy Internowanych w Królestwie Węgier, na którego czele do kwietnia 1940 r. stał gen. Stefan Dem-



Ewakuacja przez ZSRR

Szczególnym przypadkiem był ppor. rez. Aleksander Wróblewski; uznał on, że wkraczające 17 września ze wschodu wojska chcą pomóc Polsce, dlatego zlekceważył rozkaz przelotu do Rumunii i zdecydował się zaciągnąć do Armii Czerwonej. Podczas lądowania w przygodnym terenie rozbił samolot, więc został przez Sowieców oskarżony o sabotaż. W sowieckiej niewoli, przebrany w mundur szeregowca, w listopadzie 1939 r. znalazł się w grupie żołnierzy, która w drodze wymiany z Niemcami miała powrócić do domu. Podczas podróży do niemieckiego obozu jenieckiego uciekł z pociągu i w styczniu 1940 r. przedostał się na Węgry, gdzie przez trzy miesiące był kurierem ZWZ, a w maju dotarł do Francji. (RG)

❖ Polscy żołnierze na przepustce z obozu internowania w Babadag, Rumunia, 1939–40.





biński. Polacy zostali internowani w 140 obozach uchodźców wojskowych, a także w 114 obozach uchodźców cywilnych. Lotnicy znaleźli się m.in. w Egerze, Nagykiácie i Mándoku. Spotkali się z przychylnym nastawieniem zarówno władz, jak i ludności. Znane są liczne przypadki pomocy ze strony Węgrów, zwłaszcza z okolic przy granicy z Jugosławią, za co spotykały ich kary więzienia lub grzywny.

Aby pomóc w uciezkach, powołano przy Konsulacie RP w Budapeszcie Biuro Ewakuacyjne Ewa, które m.in. dostarczało niezbędne dokumenty i pieniądze umożliwiające przedarcie się do Jugosławii, która była kolejnym etapem na drodze do Francji. Ppłk Wasilewski z Belgradu zorganizował w przygranicznych miejscowościach Koprivnica, Eszék (Osijek) i Szabadka (Subotica) specjalne punkty, w których opuszczający Węgry Polacy mogli uzyskać informacje niezbędne do dalszej podróży. Kierujący pracą w tych punktach przedstawiciele ambasady mieli stały kontakt z organizatorami przerzutów przez granicę działającymi po stronie węgierskiej w miejscowościach Barcs, Babócsa i Nagykanizsa. Do tej ostatniej kierowano Polaków bez dokumentów podróźnych. Wojskowi korzystali także z przepraw przez Dunaj.

REAKCJA III RZESZY. Ewakuacja polskich żołnierzy spotkała się ze sprzeciwem Niemiec; w efekcie Węgry 28 października wydały decyzję o zamknięciu granic państwa. Mogli je przekraczać wyłącznie podróżni zaopatrzeni w wizy wyjazdowe. Placówka Ewa zaczęła więc wydawać fałszywe paszporty, stwierdzające, że ich właściciele wykonywali zawody cywilne i nie mieli nic wspólnego z armią. Wypracowano też dodatkową metodę – wojskowi opuszczali miejsca internowania i zgłaszali się do obozów cywilnych na południu kraju. Cywile bowiem nie mieli problemów z opuszczeniem Węgier – tym bardziej że ich obozy praktycznie nie były strzeżone. W ten sposób lotnicy przedzierzgnęli się w artystów, studentów, handlowców itp., co przyniosło im pogardliwe przezwisko ukute później przez hitlerowską propagandę: turyści Sikorskiego.

PRZEZ WŁOCHY. Ciężar ewakuacji z Rumunii i Węgier drogą lądową wzięła na siebie Ambasada Polska w Rzymie, tym bardziej że najkrótsza droga lądowa wiodła przez północne Włochy, a politycy i wojskowi z Italii patrzyli na Polaków przychylnym okiem.

Aby wjechać do Włoch, lotnicy zaopatrzeni w dokumenty i w cywilnym ubraniu musieli dotrzeć do stacji Postumia (Postojna) przy granicy jugosłowiańsko-włoskiej. Tam czekały na nich dwa wagony osobowe doczepiane do pociągu kursującego na trasie Mediolan–Modena. Na stacjach w Trieście, Mediolanie i Turynie czuwali przedstawiciele ambasady z biało-czerwonymi opaskami na ramieniu, gotowi udzielić pomocy finansowej, ale i pilnujący dyscypliny. Organizacją przejazdów na stacji kolejowej w Postumii zajmował się utajniony delegat attaché wojskowego z Rzymu Camillo Perini – emerytowany pułkownik, uczestnik walk polsko-ukraińskich oraz polsko-bolszewickich w 1919–20 r., a później dowódca 1., 3. i 6. pułku lotniczego. Stał się niefor-

Od lewej:

❖ Pierwsza msza dla polskich żołnierzy po przekroczeniu granicy węgierskiej, styczeń 1940 r.

❖ W oczekiwaniu na transport z Pireusu do Francji, niektórzy zwiedzali Akropol, Grecja, styczeń 1940 r.



malnym komendantem wojskowym i zawiadowcą stacji (za swoją działalność został zamknięty w areszcie domowym w Montefiascone w centralnych Włoszech).

Nieliczni lotnicy mieli do dyspozycji własne lub zarekwirowane prywatne samochody, którymi docierali do francuskiej Mentony na Lazurowym Wybrzeżu, tuż przy granicy włoskiej. Drogą lądową ewakuowało się ok. 40 proc. internowanych. Wobec spodziewanych prób utrudnień ewakuacji przez Włochy, będące wszak niemieckim sojusznikiem, zorganizowano transport morski, korzystając z placówek ulokowanych w portach adriatyckich w jugosłowiańskim Splicie i greckim Pireusie.

PRZEZ JUGOSŁAWIĘ. W Belgradzie działała Główna Stacja Regulująca, a w Zagrzebiu stacja pomocnicza, których zadaniem było rozdzielanie strumienia wojskowych płynących z Rumunii i Węgier, a także opieka nad nimi aż do czasu opuszczenia Jugosławii. Stworzono specjalne przejściowe obozy, w których przyjmowano zarówno wojskowych legalnie trafiających nad Adriatyk, jak i tych, którzy przybyli przez zieloną granicę. Dla osób mających paszporty uruchomiono trzy punkty wysyłkowe w pobliżu Dunaju – w miejscowościach Negotino, Kladovo i Prahovo Pristanište. Uciekinierzy zaopatrywali się w dokumenty w zakonspirowanym punkcie w miejscowości Jabukovac i byli ekspediowani do Belgradu. Ponieważ czasami musieli oczekiwać na przybycie statków, za zgodą rządu Jugosławii utworzono dwa obozy wojskowe (we Vranje i Jagodinie) i tyle samo cywilnych.



Tysiąc trzystu na „Patrisie”



Symbolem ewakuacji polskich lotników z rumuńskiego Balčicu stał się wynajęty przez Polaków, zarejestrowany na Malcie, statek „Patris” – z grecką załogą, pod komendą oficera rezerwy brytyjskiej floty. Zawinął on do wspomnianego portu 4 listopada 1939 r. i zakotwiczył 500 m od brzegu. Na jego pokład przewieziono łódkami 1300 lotników! Ci, którzy nie mieli niezbędnej do opuszczenia Rumunii wizy wyjazdowej, usiłowali dostać się na pokład wpław. Ppor. pil. Adam Męciński wspominał: „Statek był przepelniony do ostatnich granic. Ja znalazłem sobie miejsce pod ławką na pokładzie, gdzie przynajmniej nikt nie mógł na mnie nadepnąć. Na statku nie było prawie żadnej żywności, wody do picia, i w krótkim czasie zostały zablokowane wszystkie toalety. Późnym wieczorem, po ukończeniu załadunku, podniesiono kotwicę i rozpoczęła się podróż. Niedługo po wypłynięciu złapał nas sztorm i statek zaczął tańczyć jak balerina w balecie. O godz. 8.00 rano przybyliśmy do Istambułu,

gdzie otrzymałem rację żywnościową w postaci dwóch sucharów. (...) W dalszą drogę wyruszyliśmy wieczorem i całą noc płynęliśmy przez Morze Marmara, Cieśninę Dardaneelską, aż wydostaliśmy się na Morze Śródziemne. Nikt z nas nie wiedział, dokąd płyniemy. Sytuacja na statku pogarszała się z każdą godziną. Brak żywności, wody do picia oraz choroba morska wpływały ujemnie na samopoczucie pasażerów. Wreszcie statek zmienił kurs na zachód i pewnego ranka zobaczyliśmy Malte. Po zbliżeniu się do wyspy podpłynął holownik, który wprowadził nas do basenu portowego w La Valetcie, gdzie »Patris« zcumował. Był 9 listopada 1939 r. Prawie natychmiast, gdy statek zakotwiczył, pojawiły się łódki, z których podawano nam chleb, wędliny, sery, owoce, papierosy, piwo. Jak się później dowiedzieliśmy, kapitan naszego statku, widząc dramatyczną sytuację na swojej jednostce, nawiązał kontakt radiowy z gubernatorem Malty, od którego otrzymał rozkaz płynięcia do La Valetty. W porcie oczekiwał na nas statek pasażerski »Franconia«, na który przeładowano z »Patrisa« 700 lotników i ja miałem szczęście być jednym z nich. »Franconia« stała w Valetcie 7 dni i 16.11.1939 r. odpłynęliśmy do Marsylii, eskortowani przez destroyer [niszczyciel]. Jeszcze podczas postoju w porcie otrzymaliśmy tymczasowe legitymacje podpisane przez komendanta transportu ppłk. dypl. obs. Bohuszewicza. Moja miała numer 61. Podróż do Francji trwała trzy dni i mimo niesprzyjającej pogody przeszła bez niespodzianek. 19.11.1939 r. »Franconia« zawinęła do Marsylii i po załatwieniu formalności celnych zesłaliśmy na ląd”. (RG)

Z FRANCJI DO ANGLII. Sprawnie pracująca siatka ewakuacyjna umożliwiła blisko 10 tys. lotnikom dotarcie do Francji, gdzie m.in. organizowano Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyon-Bron. Wspomniany już Edward Weinz pisał: „Francja – obóz Coëtquidan. Myślę, że dawniejsi jeńcy wojenni mieli chyba lepiej. Małe izby naprędce sklecone, natłoczone około 40 ludzi, gdzie mogłoby spać zaledwie 15 ludzi. Prycze – sienniki bez prześcieradeł, kurz z przestarzałej słomy opadający na twarz, zaduch wprost nie do zniesienia. Po nocach szczury łażące po twarzy, obrazek ładny!”

Najbardziej doświadczeni piloci, stanowiący trzon kadry instruktorskiej, wkrótce przesiadli się z przestarzałych jednopłatów na nowoczesne francuskie myśliwce. Szkolenie kolejnych pilotów osiągnęło apogeum, gdy Niemcy zaatakowali Francję. Dla większości polskich lotników kampania francuska okazała się zaledwie epizodem, rozpoczętym i zakończonym na pokładzie statku ewakuacyjnego. Po kapitulacji Francji 18 czerwca 1940 r. wszyscy polscy żołnierze w tym kraju dostali rozkaz przedostania się do Wielkiej Brytanii.

Nie było to łatwe dla pilotów myśliwskich, przydzielonych do frontowych jednostek, ani dla dużych grup pilotów przechodzących trening w porozrzucanych po kraju ośrodkach szkoleniowych. Większość posuwała się na południe wraz ze swoimi jednostkami, a po ich rozwiązaniu kierowała się do Port Vendres, Marsylii lub Biarritz, by wsiąść na statki ewakuacyjne. Niektórzy udali się najkrótszą i najśmielszą drogą, przybывая do Wielkiej Brytanii samolotami, jak to zrobił np. broniący Chateauroux klucz kominowy (jednostka broniąca obiektów przemysłowych utworzona w maju 1940 r.) pod dowództwem por. pil. Zdzisława Henneberga i nie był to przypadek odosobniony. Wielu przeleciało do Afryki, docierając do Oranu i Tunisu na resztkach paliwa w myśliwcach, samolotach transportowych lub bombowych, a nawet zarekwirowanych maszynach prywatnych. Z francuskiej Afryki Północnej wyruszali koleją do Casablanki albo statkami do Gibraltaru, a stamtąd do Wielkiej Brytanii.

DŁGIE NEGOCJACJE Z BRITYJCZYKAMI. Zainteresowanie lotnikami polskimi Brytyjczycy wyrazili już w 1939 r., gdy 25 października na trójstronnej konferencji polsko-angielsko-francuskiej w Paryżu wręczyli gen. Józefowi Zającowi memorandum „Zarys proponowanych rozwiązań odnośnie przyjęcia i organizacji polskiego personelu lotniczego w Anglii”. Miało ono stać się podstawą do szerszej polsko-brytyjskiej umowy lotniczej. Jego treść stawiała trudne warunki: polskie jednostki nie mogły być autonomiczne; lotnicy mieli wstąpić do RAF Volunteer Reserve (ochotniczej rezerwy RAF – Royal Air Force, Królewskich Sił Powietrznych), gdzie wszyscy oficerowie otrzymywali rangę P/O (Pilot Officer – podporucznik), a podoficerowie – brytyjskiego szeregowego. Kwestia awansów miała należeć tylko do RAF, a koszty jednostek miał ponosić skarb państwa polskiego. Ponadto Brytyjczycy nie chcieli się zgodzić na formowanie polskich dywizjonów myśliwskich, wyrażając wątpliwości m.in. co do morale pilotów.

Gen. Władysław Sikorski odrzucił te warunki i rozpoczął twarde i przez to przeciągające się negocjacje. Kompromis udało się wypracować w maju 1940 r., a pierwszą umowę podpisano 11 czerwca. Potwierdzała ona ogólnie zasady dotyczące wielkości, składu i głównych warunków tworzenia Polskich Sił Powietrznych z październikowego memorandum, ale zawierała też ustępstwa, na które poszli Brytyjczycy.

KRYZYS PRZYSIĘGOWY. Memorandum mówiło o przyjęciu do Anglii 2300 członków polskiego personelu lotniczego. Pierwsza grupa 50 lotników wyruszyła z Francji 6 grudnia 1939 r. Świadek tych wydarzeń mjr Jakub Kosiński napisał: „Początkowo było bardzo dużo kandydatów i przyjmowano tylko tych, co zgłosili się ochotniczo i zostali przyjęci przez Komisję Angielską. Anglicy naturalnie wybierali najlepszy materiał, tak pod względem zdrowotnym, jak i przeszłości bojowej z Kampanii Polskiej. (...) Wroga nam propaganda robiła wszystko, aby zniechęcić Anglików do nas, twierdząc, że jeszcze żadna armia w historii, po całkowitej klęsce militarnej, nie potrafiła się odrodzić sama z siebie bez dopływu świeżych sił z zewnątrz, aby mogła przedstawiać jakąkolwiek wartość militarną. (...) Organizacja tego lotnictwa na terenie Anglii nie odbyła się naturalnie bez zgrzytów i trudności spowodowanych przez naszych ludzi. (...) Trudności te powstały na tle przysięgi, którą miano składać na wierność Królowi W. Brytanii. Naturalnie zaraz znaleźli się tak zwani »hurra patriotci«, pośród jak zwykle podchorążych, którzy odmówili przysięgi, motywując to tym, że są żołnierzami Polskimi i żadnemu obcemu Królowi przysięgać na wierność nie będą. Sprawę jakoś zażegnano, najwięk-



❖ Przedwojenna odznaka 5. pułku lotniczego z Lidy.



❖ Grupa pilotów z 1. pułku lotniczego w Warszawie przebranych w cywilne ubrania. Stoją od lewej: Tadeusz Opulski, Jan Daszewski, Juliusz Frey. Siedzą od lewej: Zdzisław Krasnodębski i Adam Kowalczyk, Bukareszt, wrzesień 1939 r.



szych agitatorów odesłano do Francji, reszta złożyła przysięgę”. Jeden z tych buntowników Walter Z. Brachmański napisał później: „Naród, który w sercu nosi hasło »za naszą wolność i waszą«, nie potrzebuje żadnej przysięgi”.

Wyznaczony kontyngent przybywał stopniowo aż do czerwca 1940 r. Jego ostatnia grupa trafiła na Wyspy wraz z żołnierzami ewakuowanymi po klęsce Francji.

PRZYJĘCI NIEUFNIE. Pierwsi polscy lotnicy, którzy przybyli na Wyspę Ostatniej Nadziei, na początku 1940 r. zostali skierowani do jednostek wyszkolenia operacyjnego (Operational Training Unit – OTU), w których zgodnie z brytyjskim systemem szkoleniowym poddano ich treningowi obowiązującemu w RAF. Uczyli się latać na nowoczesnych dolnopłatach myśliwskich w Aston Down (5. OTU) i Sutton Bridge (6. OTU). Kurs myśliwski trwał 3–6 tygodni i składał się głównie z lotów indywidualnych i w formacji, nauki taktyki oraz komunikacji radiowej. Naczelny dowódca RAF podczas Bitwy o Anglię sir Hugh C.T. Dowding napisał później: „Niezbędne jest rozpoczęcie treningu pilota myśliwskiego około jednego roku wcześniej, nim będzie gotowy do podjęcia walki z myśliwcami nieprzyjaciela”.

Niektórzy Polacy mieli już co najmniej rok doświadczeń bojowych – brali udział w walkach w Polsce i nad Francją. Nowi towarzysze broni nie mieli jednak zaufania do ich umiejętności. Mimo że Polacy przeżyli walki z przewyższającym ich technicznie przeciwnikiem, byli zestrzeliwani i bombardowani, przeszli przez chaos ewakuacji i wyszli z tego wszystkiego cało, uważano ich za słabszych niż wyczerpanych lotników RAF powracających z walk po drugiej stronie kanału La Manche w czerwcu 1940 r.

CHRZEST MYŚLIWCÓW. Brytyjskie stanowisko względem odbudowy polskiego lotnictwa stopniowo się zmieniało. Na wiosnę 1940 r. Brytyjczycy pozwolili wstępować Polakom do lotnictwa myśliwskiego RAF, zaś czerwiec przyniósł klęskę Francji i ewakuację pozostałych pilotów. Pod koniec lipca PSP w Anglii liczyły ponad 8 tys. ludzi, co stwarzało możliwości sformowania kilku dywizjonów. 5 sierpnia, w obliczu niebezpieczeństwa niemieckiej inwazji, została podpisana druga umowa lotnicza. Od tego czasu PSP stawały się częścią składową suwerennych Polskich Sił Zbrojnych, ale w dziedzinie organizacji, wyszkolenia, dyscypliny oraz użycia bojowego miały podlegać dowództwu RAF. Dokument przewidywał także powstanie polskich czterech dywizjonów bombowych, dwóch myśliwskich i jednego współpracującego z armią (art. s. 118).

19 czerwca 1940 r. brytyjski premier Winston Churchill powiedział naczelnemu wodzowi gen. Władysławowi Sikorskiemu: „Teraz zostaliśmy złączeni na dobre i na złe”. Dokładnie miesiąc później słowa te nabrały nowego wymiaru, gdy pierwszy polski pilot myśliwski przydzielony do jednostki RAF odniósł zwycięstwo, zestrzelując nad Anglią nieprzyjacielski samolot.

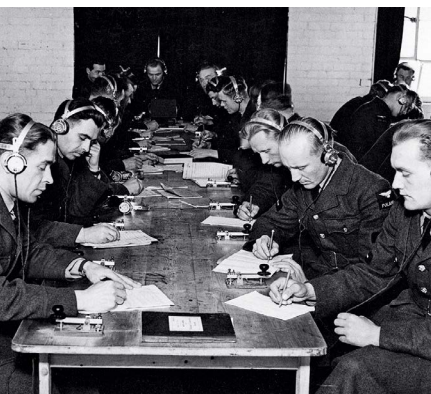
Niewielu Polaków wzięło udział w początkowym okresie Bitwy o Anglię (art. s. 16). Nowe procedury i wymagania systemu treningowego czasami były trudne dla starszych pilotów. Po uszkodzeniu samolotu 22 lipca 1940 r. por. pil. Władysław Różycki napisał w pamiętniku: „Tego dnia bardzo przykra i nieprzyjemna rzecz mi się wydarzyła. Uszkodziłem maszynę, po raz pierwszy w moich jedenastu latach latania! Jeszcze bardziej bolesne jest to, że zdarzyło się to na obcej ziemi”.

NAUKA ANGIELSKIEGO. Największym problemem dla Polaków była bariera językowa. Więcej niż połowa oficerów przedwojennego lotnictwa mówiła po francusku i niemiecku, co pozwalało im na kontakty z wojskowymi zaprzyjaźnionych krajów: Bułgarii, Rumunii, Jugosławii i Francji. Pierwszy polski pilot myśliwski władający angielskim dotarł do jednostki RAF w marcu 1940 r., lecz dopiero w lipcu pozwolono mu wziąć udział w lotach operacyjnych. Na szczęście większość uczyła się angielskich formułek szybko i wkrótce latali z Brytyjczykami, którzy przyjmowali ich doświadczenie i umiejętności z zakresu taktyki zaskakująco dobrze. W czasie tych najcięższych dni prawie setka polskich pilotów wspomagala ok. 30 dywizjonów RAF.

Ci, którzy zostali przydzieleni do tworzących się jednostek myśliwskich PSP, również musieli nauczyć się języka gospodarzy. Jeden z pilotów ze słynnego dywizjonu 303 – P/O Jan Zumbach (art. s. 50) we wspomnieniach napisał: „Najpierw musieliśmy wrócić do szkoły. Każdego ranka autobus zabierał nas 10 mil do Uxbrige, by uczyć się podstawowego słownictwa, jakie pojawi się w naszych słuchawkach. Również mieliśmy umieć policzyć do dwunastu po angielsku, by móc posługiwać się systemem określania kierunku wzorowanym



❖ Oficerowie Centrum Wyszkolenia Lotnictwa z Lyonu na dworcu kolejowym w Saint-Jean-de-Luz, 24 czerwca 1940 r.



❖ Szkolenie polskich lotników w bazie RAF w Blackpool. Grupa radiotelegrafistów podczas zajęć, 27 sierpnia 1940 r.



❖ Lotnicy ewakuowani z Francji na nabrzeżu w Liverpoolu, czerwiec 1940 r.

na tarczy zegara. Następnie przyszły najprostsze kodowe określenia – »angels« dla tysiąca stóp wysokości, »pancake« dla lądowania, »bandits« dla samolotów nieprzyjaciela itd., itp.”.

Od A do Z. Romuald Landau, który w chwili wybuchu wojny mieszkał w Wielkiej Brytanii, a w październiku 1939 r. został przyjęty do RAF i skierowany do pracy przy organizacji pierwszych polskich jednostek lotniczych na Wyspach, wspominał: „Niektórzy z polskich oficerów już teraz są coraz bardziej niezadowoleni. Wydaje się, że wbili sobie do głowy, iż szybko rozbudowujące się i cierpiące na brak kadry Siły Powietrzne, toczące rzeczywistą wojnę, mogą z dnia na dzień zapewnić wszystkich niezbędnych instruktorów, sprzęt i inne potrzebne sprawy dla przybyszów z zagranicy. Oni oczywiście nie wiedzą, że ledwie dwa tygodnie temu nie było w tym miejscu żadnej organizacji, nie było kadry, nie było mebli, nie było sprzętu i że praktycznie wszystko trzeba było wyczarować właściwie znikąd”.

Wkrótce jednak Polacy docenili brytyjską organizację, tak odmienną od francuskiego bałaganu. 12 marca 1940 r. lotnik st. szer. Jan Kalfas zanotował: „Dotarliśmy do obozu po siedmiu godzinach jazdy. Widzę tu dużo znajomych, ubranych w czyste mundury lotnictwa angielskiego. Wymieniamy z nimi pierwsze wrażenia, lecz nie ma czasu na rozmowę, bo wchodzimy jakby na taśmę fabryczną i z największą sprawnością przechodzimy przez magazyn mundurowy, gdzie otrzymujemy wszystko od A do Z. Po kąpeli zamieniamy się w żołnierzy, jemy podwieczorek (tea), potem następują szczegółowe badania lekarskie i w końcu pokazują nam kwatery. Po tyłu miesiącach widzę łóżko, prześcieradła i dużą ilość koców”.



❖ Przedwojenna odznaka 1. pułku lotniczego z Warszawy.

ROBERT GRETZYNGIER



„ROBILIŚMY SWOJE” Królewskie Siły Powietrzne ocaliły Wielką Brytanię i zmusiły Hitlera do weryfikacji planów.

JACEK KUTZNER

NAJWIĘKSZA BITWA LOTNICZA II WOJNY. Starcia prowadzone w 1940 r. przez Luftwaffe i Królewskie Siły Powietrzne (RAF), głównie nad południowym obszarem Wysp Brytyjskich, z czasem zaczęto nazywać Bitwą o Anglię (lub Bitwą o Wielką Brytanię). Były one wówczas czymś nowym. Działania powietrzne, owszem, stały się codziennością wojny, ale nigdy nie przybrały charakteru tak zmasowanego. Siły i środki, które zgromadziły obydwie strony, aby ów pojedynek wygrać, były niespotykane w historii dotychczasowych wojen. Co prawda do dziś toczy się wśród historyków spór o to, jaki miał być dla Niemców ostateczny cel tej walki, jednak nie ulega wątpliwości, że w 1940 r. po raz pierwszy doszło do bitwy, w której główną i praktycznie jedyną rolę odgrywało lotnictwo.

SIŁY NIEMIECKIE. Luftwaffe dysponowała na początku lipca 1940 r. 4074 samolotami różnych typów (wg „Kampanii Brytyjskiej”, Warszawa 2015). W uproszczeniu można je podzielić na myśliwce (1107 sztuk Messerschmittów Bf109 i 357 sztuk Bf110), bombowce (1380 dwusilnikowych i 428 jednosilnikowych) oraz samoloty innego przeznaczenia (569 rozpoznawczych i 233 morskie). Nie wszystkie z tych maszyn można było wykorzystać w akcji przeciwko Anglikom. Część z nich stacjonowała zbyt daleko, by dolecieć nad Wyspy, inne pozostawały w Niemczech, by bronić własnego terytorium, jeszcze inne były naprawiane lub remontowane. Istotnym problemem były ograniczenia wynikające z niewystarczającej liczby załóg latających. Wbrew obiegowej opinii na ich brak cierpiał nie tylko RAF, także Luftwaffe borykała się z tym problemem. Prowadzone wcześniej kampanie nie osłabiły znacząco niemieckiego potencjału do błyskawicznego i jednokrotnego uderzenia, ale miały wpływ na możliwości związane z jego kontynuowaniem przez dłuższy czas.

Liczbę samolotów, które zostały zaangażowane w bezpośrednie działania Luftwaffe przeciwko RAF, ocenia się na 2422, w tym: 869 Bf 109, 268 Bf 110, 969 bombowców dwusilnikowych i 336 jednosilnikowych. Siły te zostały rozdzielone między trzy floty powietrzne. 2. flota pod dowództwem Alberta Kesserlinga zajęła lotniska w północno-wschodniej Belgii, Francji i Holandii; w północno-zachodniej Francji zgrupowane zostały siły 3. floty, którą dowodził Hugon Sperrle; 5. flota dowodzona przez Hansa Stumpffa zajęła bazy w południowej Norwegii. Strukturę organizacyjną Luftwaffe tworzy-



SO MUCH O MANY

THE PRIME MINISTER

❖ Do dziś toczy się wśród historyków spór o to, jaki miał być dla Niemców ostateczny cel tej walki, jednak nie ulega wątpliwości, że w 1940 r. po raz pierwszy doszło do bitwy, w której główną i praktycznie jedyną rolę odgrywało lotnictwo.



❖ Pierwsze hurricane'y dostarczone do jednostki bojowej na lotnisko Northolt w 1938 r., później latały w Bitwie o Anglię.

ły przede wszystkim różnego rodzaju pułki: myśliwskie (Jagdgeschwader), myśliwców ciężkich (Zerstörergeschwader), bombowców (Kampfgeschwader) i bombowców nurkujących (Stukageschwader). Te duże (liczące ponad 100 samolotów) jednostki dzielono na mniejsze, określane mianem grup (Gruppen), a te z kolei na jeszcze mniejsze – eskadry (Staffel). Najmniejszą jednostką latającą był klucz (Kette). Pułki, grupowane po kilka, tworzyły tzw. Flieger Division, a te z kolei formowały floty powietrzne.

SIŁY BRITYJSKIE. RAF w przededniu bitwy dysponował 19 dywizjonami wyposażonymi w samoloty spitfire'y, 27 – w hurricane'y, 6 – w dwusilnikowe blenheimy i w 2, które latały na samolotach typu Defiant. Tak zwany etat typowej brytyjskiej jednostki myśliwskiej wynosił 24 pilotów i od 16 do 18 samolotów, a jego siłą bojową było 12 maszyn. Można więc w pewnym przybliżeniu oszacować, że 54 dywizjony RAF powinny wysłać w powietrze 648 samolotów (gdybyśmy przyjęli, że Brytyjczycy poderwą też samoloty rezerwowe, to 972). Podobnie jednak jak w przypadku Luftwaffe, siły RAF były podzielone i rozlokowane na całej Wyspie, także tam, skąd nie mogły interweniować w przypadku niemieckich akcji. W obszarze bezpośrednich walk znajdowało się jedynie 6 dywizjonów wyposażonych w spitfire'y i 13 dywizjonów latających na hurricane'ach, co dawało ok. 250 samolotów. Zostały one zgrupowane w 11. grupie myśliwskiej i to właśnie one miały w pierwszej kolejności bronić angielskiego nieba.

Zestawienie sił Luftwaffe (2422 samoloty) i RAF (648 samolotów), czyli 4:1 na korzyść Niemców, często daje asumpt do twierdzenia, że Anglicy niemal z góry

❖ Plakat propagandowy ze słowami Winstona Churchilla: „Nigdy tak wielu nie zawdzięczało tak dużo tak nielicznym”, sierpień 1940 r.

