

# LOTNICZE WSPARCIE POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

**Operacja powietrznego wsparcia Powstania Warszawskiego była jedną z najtrudniejszych w całej historii lotnictwa. Walczące w Warszawie oddziały zaopatrywano z odległości 1,5 tys. km, a loty odbywały się głównie nocą, nad terytorium wroga, w ciężkich warunkach atmosferycznych. Nadlatujące nad Warszawę bombowce ostrzeliwała zarówno artyleria niemiecka, jak i sowiecka, stacjonująca na prawym brzegu Wisły. O przebiegu operacji zdecydowały przede wszystkim jednak względy polityczne, a nie *stricte* militarne, a na jej ostatecznym kształcie zaważył stosunek wielkich mocarstw – Związku Sowieckiego, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii – do Powstania Warszawskiego i sprawy polskiej w ogóle.**

## Przed Powstaniem

Prace przygotowawcze do lotniczego wsparcia powstania powszechnego rozpoczęto już pod koniec 1941 r.; efektem studiów koncepcyjnych był opracowany przez Sztab Polskich Sił Powietrznych (PSP<sup>1</sup>) w styczniu 1942 r. projekt znany jako Wariant I, zawierający ogólne dane dotyczące potrzeb materiałowych, personelu ludzkiego, ale także udziału transportowego lotnictwa alianckiego. Określono w nim m.in. maksymalne możliwości polskiego lotnictwa (organizacja 8 dywizjonów myśliwskich i 4 dywizjony bombowe) i przyjęto zasadę równomiernego przydziału jednostek dla każdego z czterech zaplanowanych okręgów powstania. Zmodyfikowany projekt, znany jako Wariant II, został zatwierdzony przez Sztab Naczelnego Wodza w lutym 1943 r.

Kolejne opracowania Sztabu PSP, analizujące potrzeby lotnictwa pod kątem powietrznego wsparcia powstania, wskazywały przede wszystkim na dramatyczną sytuację pod względem braków materiałowych i personalnych. Podkreślano, że warunkiem *sine qua non* zmiany istniejącego stanu rzeczy są rozmowy z aliantami, szczególnie Brytyjczykami, i to rozmowy na najwyższym szczeblu. Nie było to zadanie łatwe – Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa (Air Ministry, AM) uznawało, że kwestia lotów zaopatrzeniowych do okupowanych krajów leży w gestii Zarządu Operacji Specjalnych (Special Operations Executive, SOE), a SOE z kolei odpowiadało, że jest odpowiedzialne jedynie za wspomaganie sił oporu pozostających w konspiracji, a nie prowadzących otwartą walkę. Sytuację komplikował fakt, że PSP działały w ramach brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force, RAF) i były w pełni od nich uzależnione, co stawiało je raczej w roli petenta, a nie równoprawnego partnera rozmów.

Niemal od początku funkcjonowania PSP w Wielkiej Brytanii głównym problemem polskich władz wojskowych, w szczególności Oddziału VI Sztabu Naczelnego Wodza odpowiedzialnego za łączność z krajem, było utworzenie samodzielnej polskiej jednostki lotniczej

<sup>1</sup> W dokumentach brytyjskich PAF – Polish Air Force.

do zadań specjalnych, która miałyby wspierać polskie podziemie poprzez przerzut ludzi i sprzętu. W 1941 r., w odpowiedzi na apele Naczelnego Wodza, gen. Władysława Sikorskiego, Anglicy zgodzili się na przydzielenie trzech polskich załóg do 138. Dywizjonu do Zadań Specjalnych RAF, które, po odpowiednim przeszkoleniu, miały wykonywać loty do Polski. Na utworzenie samodzielnej eskadry trzeba było jeszcze czekać dwa lata, do kwietnia 1943 r. Wtedy to z części załóg rozwiązanego 301. Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Pomorskiej utworzono w ramach 138. Dywizjonu RAF Eskadrę „C” (trzecią)<sup>2</sup>. Nadal była to jednak jednostka brytyjskich, a nie Polskich Sił Powietrznych.

Od listopada 1941 r. do października 1943 r. załogi 138. Dywizjonu wykonały prawie sto lotów do Polski. Samoloty latały trasą północną, nad Półwyspem Jutlandzkim, która była stosunkowo bezpieczna do września 1943 r., kiedy to Niemcy zainstalowali w Danii bardzo silną obronę przeciwlotniczą. Spowodowało to lawinowy wzrost strat – tylko 14 września z 11 samolotów 138. Dywizjonu (6 polskich i 5 angielskich) nie powróciły 4, a 4 kolejne dotarły uszkodzone<sup>3</sup>. To oznaczało konieczność znalezienia trasy alternatywnej. Naczelną Wódz, gen. Kazimierz Sosnkowski, 21 września 1943 r. zwrócił się do Szefa Sztabu Imperialnego, gen. Alan Brooka, z prośbą o pomoc w zorganizowaniu bazy na południu w basenie Morza Śródziemnego<sup>4</sup>. Pomocy takiej udzielono i w połowie listopada rozpoczęto organizację bazy przerzutowej w Brindisi, na południu Włoch, 450 km od Rzymu. Otrzymała ona kryptonim Baza 11. W tym czasie nastąpiło wydarzenie, na które Polskie Siły Powietrzne czekały kilka lat – 25 października Eskadra „C” 138. Dywizjonu została przeformowana w samodzielną 1586. Polską Eskadrę do Zadań Specjalnych. Przerzucona do Tunisu w Algierii, a następnie (w drugiej dekadzie grudnia) na lotnisko Campo Casale nieopodal Brindisi, stała się jedyną jednostką PSP wykonującą loty zaopatrzeniowe dla polskiego podziemia. To właśnie 1586. Eskadra za kilka miesięcy weźmie na siebie główny ciężar lotniczego wsparcia Powstania Warszawskiego.

### Politycznie nierozważni

Kiedy 1 sierpnia 1944 r. Powstańcy ruszyli do walki o Warszawę, tylko co dziesiąty z nich miał jakąkolwiek broń. Dowództwo AK zakładało, że Powstanie potrwa kilka dni, po czym do miasta wkroczy stojąca na przedpolach Pragi Armia Czerwona. Liczyło też na pomoc aliantów, przede wszystkim Wielkiej Brytanii. Rzeczywistość bardzo szybko zweryfikowała te założenia, zmuszając polski Rząd na Uchodźstwie do rozpoczęcia dramatycznych zabiegów o pomoc. Przebywający w Moskwie premier Rządu RP, Stanisław Mikołajczyk, apelował do Józefa Stalina o natychmiastowe wsparcie walczącej Warszawy. Ten złożył jedynie mgliste obietnice, których – jak się wkrótce okazało – nie zamierzał nigdy dotrzymać. Jednocześnie poinformował Mikołajczyka, że jedynym „rządem polskim” uznawanym przez niego jest marionetkowy komunistyczny Komitet Lubelski z Edwardem Osóbką-Morawskim i Wan-

<sup>2</sup> Decyzja o rozformowaniu 301. dywizjonu wiązała się z ogromnymi stratami, jakie jednostka ta poniosła podczas lotów bombowych, stratami, których nie można było uzupełnić z powodu braku personelu. Oficjalnie jednostka została „zredukowana do stanu numeru”, co w terminologii wojskowej oznacza, że w dalszym ciągu figurowała w dokumentach, ale z zerowym stanem załóg. Dowództwo PSP nieformalnie uznawało Eskadrę „C”, a następnie 1586. Eskadrę za jego kontynuację, stąd też można również spotkać się z nazwami 301. Eskadra.

<sup>3</sup> *Przebieg starań w sprawie przerzutu do Polski w okresie od I.VI.43 do 12.I.44*, Studium Polski Podziemnej (dalej: SPP), sygn. 2.3.5.3.1, s. 2.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 2.



Liberator BZ 965 „S” kapitana Zbigniewa Szostaka (siedzi). Uwagę zwraca słynny emblemat śmierci leczącej na zasobniku

oznaczały konieczność dostarczenia powstańcom tak potrzebnej broni i amunicji drogą powietrzną. Ciężar zorganizowania operacji spadł na bazę przerzutową w Brindisi i 1586. Eskadrę, jedyną polską jednostkę do zadań specjalnych wykonującą zrzuty materiałowe dla Armii Krajowej. Jednakże uruchomienie mostu powietrznego do Warszawy było niemożliwe bez zgody dowództwa brytyjskiego; jak napisał w swoim raporcie ppłk obs. Zdzisław Stranz, szef Wydziału Studiów Operacyjnych PSP, „użycie operacyjne Eskadry [...] do lotów nad Polskę, czy przeprowadzenie jakichkolwiek zmian o charakterze organizacyjnym lub personalnym nie leżało w bezpośrednich możliwościach Dowódcy Sił Powietrznych. O byle najdrobniejszą zmianę trzeba było prowadzić korespondencje na drodze: Dowódca Sił Powietrznych – lotnicze władze brytyjskie w Londynie, te ostatnie z kolei: Londyn – Baza Włoska i z powrotem, co w konsekwencji dawało zawsze bardzo duże opóźnienie w czasie”<sup>6</sup>. Ponadto 1586. Eskadra, dysponująca na początku sierpnia tylko 9 samolotami (3 bombowce Liberator i 6 bombowców Halifax) i sześcioma załogami nie była w stanie sama podołać takiemu wyzwaniu<sup>7</sup>. Prezydent RP na Uchodźstwie Władysław Raczkiewicz 3 sierpnia zaapelował do premiera Winstona Churchilla o natychmiastowe rozpoczęcie zrzutów. Jeszcze tego samego dnia dowództwo Sił Powietrznych Obszaru Morza Śródziemnego (Mediterranean Allied Air Force, MAAF) otrzymało z Londynu depezę nakazującą rozpoczęcie operacji. Jednak ostateczna decyzja co do jej kształtu została uzależniona od opinii zastępcy dowódcy MAAF, marszałka lotnictwa Johna Slessora. Fakt ten w decydującym stopniu wpłynął na przebieg i ostateczny kształt operacji zrzutowej. Slessor, określający polskie zabiegi o pomoc u władz brytyjskich jako „histeryczne”<sup>8</sup>, uważał – skądinąd słusznie – że pomocy powinni Polsce udzielić Sowieci. Niestety, wydaje się, że nie rozumiał czy raczej nie chciał zrozumieć, dla-

dą Wasilewską na czele. „[...] Nietrudno było zrozumieć” – napisze o Stalinie w swoich wspomnieniach Mikołajczyk – „jaką Polskę chciał on widzieć po wojnie. [...] słuchając jego słów, zdałem sobie przede wszystkim sprawę, iż jest on zdecydowany zniszczyć cały polski ruch oporu, którego ucieleśnieniem była Armia Krajowa”<sup>5</sup>.

Cyniczna postawa Stalina i idąca za tym całkowita bierność Armii Czerwonej

<sup>5</sup> *Mocarstwa wobec Powstania. Wybór dokumentów i materiałów*, red. M.M. Drozdowski, Warszawa 1944, s. 16.

<sup>6</sup> *Dyspozycje. Pomoc lotnictwa dla Warszawy w okresie Powstania*, Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej: IPMS), sygn. LOT A. V11/4c, s. 8 i nn.

<sup>7</sup> *Historja Polskich załóg w lotach specjalnych do Polski oraz innych krajów*, IPMS, sygn. LOT. A.V.35/10a.

<sup>8</sup> J. Slessor, *The Central Blue*, London 1956, s. 615.

czego Sowieci tej pomocy udzielić nie chcą. Z czysto operacyjnego punktu widzenia zapatrywanie walczących oddziałów z odległości prawie 1,5 tys. km, tyle bowiem dzieliło Brindisi od Warszawy, było zadaniem o najwyższym stopniu trudności, co zazwyczaj oznacza również wysoki odsetek strat własnych. Jednakże zastrzeżenia Slessora co do sensowności operacji nie wynikały bynajmniej z obawy o dużą



Fot. ze zbiorów T. Rumana

Szczątki Liberatora KG-927 „S” z 1586. Eskadry. W trakcie misji z 27 na 28 sierpnia maszyna została dwukrotnie trafiona i wróciła do bazy na dwóch silnikach. Podczas lądowania samolot rozbił się kilka metrów przed urwiskiem na końcu lotniska. Załoga wyszła z katastrofy bez szwanku

liczbę ofiar. „Nigdy nie byłem człowiekiem, który powstrzymał się od ofiary – pisał po wojnie w swoich pamiętnikach – ale tylko wtedy, kiedy była ona rzeczywiście uzasadniona. Nienawidziłem tego [...], ale czasem trzeba sobie uświadomić, że 500 ofiar dzisiaj może nas ustrzec przed 5000 w następnym miesiącu”<sup>9</sup>. Problem polegał na tym, że marsz. Slessor uważał, iż loty nie mogą w żaden sposób zmienić sytuacji Armii Krajowej, w związku z tym nie znajdował uzasadnienia dla ewentualnych strat<sup>10</sup>. Nie bez znaczenia był zapewne jego osobisty stosunek do ludzi, którym miał pomóc: „Zawsze miałem poczucie specjalnego zobowiązania wobec Polaków. Ale nie miałem też co do nich żadnych złudzeń. Nie lubili Rosjan i im nie ufali, co można było łatwo zrozumieć [...]. Ale politycznie potrafili być bardzo trudni i nietaktowni, a czasami tragicznie nierozważni – zbyt często byli swoim najgorszym wrogiem i rozpaczą dla tych, którzy chcieli im najbardziej pomóc”<sup>11</sup>. Los operacji powietrznego wsparcia Warszawy spoczął w rękach człowieka, który ludzi błagających o pomoc dla swoich rodaków uważał za „trudnych i nietaktownych”.

### **Puściliśmy w ruch wszystkie środki nacisku...**

Pierwsze loty nad Warszawę zostały wyznaczone na 4 sierpnia; oprócz 1586. Eskadry miały wziąć w nich udział maszyny 148. Dywizjonu RAF, również stacjonującego w Brindisi. Niestety, na popołudniowej odprawie lotnicy dowiedzieli się, że operacja została odwołana. Marszałek Slessor wstrzymał loty do stolicy, uznając że teren ten leży w sferze działań bojowych Armii Czerwonej i zezwolił jedynie na loty na placówce poza miastem. Decyzji takiej nie potrafili zaakceptować lotnicy polscy – w dzienniku 1586. Eskadry pod datą 4 sierpnia widnieje następujący wpis: „Dca eskadry [mjr naw. Eugeniusz Arciuszkiewicz, przyp. aut.] po konfrontacji z ppłk Hańczę dcą Bazy Nr 11 Oddz. Specj. decyduje wysłać

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 615 i nn. (tłum. autora).

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 611 (tłum. autora).

pomimo zakazu 3 Liberatory na Warszawę za zgodą załóg [...] zgłosił się jeszcze ochotniczo ppor. Kleybor, tak że w sumie poszło na Warszawę 3 Liberatory i Halifax. [...] Załogi zostały pouczone, aby po powrocie nie zdradziły się z tym, że były nad Warszawą<sup>12</sup>. Po raz pierwszy od wybuchu Powstania stolica otrzymała wsparcie z powietrza. Niestety, następnego dnia marsz. Slessor wydał całkowity zakaz lotów. Oficjalnym powodem były wysokie straty poniesione w operacji (5 samolotów), należy jednak zwrócić uwagę, że straty te nie miały bezpośredniego związku z Powstaniem. Cztery z pięciu maszyn zostały bowiem zestrzelone w lotach na placówki oddalone od Warszawy co najmniej o kilkadziesiąt kilometrów<sup>13</sup>. Trudno nie zauważyć, że loty do Warszawy zostały wstrzymane w fatalnym momencie, kiedy Armia Krajowa kontrolowała 75 proc. miasta i mogła stosunkowo łatwo odebrać zrzuty.

Intensywne zabiegi u najwyższych władz brytyjskich spowodowały anulowanie zakazu dopiero 8 sierpnia, dotyczyło to jednakże tylko 1586. Eskadry, załogom brytyjskim 148. Dywizjonu zezwolono na loty dopiero 12 sierpnia. W związku z tym przez dwie kolejne noce (z 9 na 10 i z 10 na 11 sierpnia) nad Warszawę polecili tylko Polacy. Naczelnny Wódz, gen. Kazimierz Sosnkowski i wicepremier Jan Kwapiński 12 sierpnia poinformowali Komendanta Głównego AK, gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego o wysiłkach czynionych w celu uzyskania powietrznego wsparcia Powstania: „Puściliśmy tutaj w ruch wszystkie środki nacisku. [...] Sytuacja jest taka, że aczkolwiek otrzymaliśmy ustnie i na papierze wiele przyrzeczeń [...], to jednak nie możemy ręczyć czy zmaterializują się one w dniach najbliższych, czy to ze względu na przeszkody rzeczywiste [...] czy [...] powolność Aliantów i ich obawę przed angażowaniem się na teatrze [...] sowieckim<sup>14</sup>. Równoległe polskie władze interweniowały u Amerykanów – 6 sierpnia ambasador RP w USA, Jan Ciechanowski, przedłożył podsekretarzowi stanu USA, Edwardowi Stettiniusowi, i gen. Josephowi McNarneyowi, zastępcy szefa Sztabu US Army, memorandum streszczające sytuację w Warszawie. Niestety, oprócz wyrazów współczucia, ambasador Ciechanowski nie uzyskał żadnych konkretnych zapewnień. Podsekretarz Stettinius uzależnił udzielenie pomocy od porozumienia się Polaków z Rosją i Wielką Brytanią, w podobnym tonie wypowiedział się też gen. McNarney<sup>15</sup>.

Tymczasem z Warszawy płynęły coraz bardziej dramatyczne prośby o pomoc, a w depeszach Dowódcy AK pojawiały się coraz więcej gorzkich sformułowań. „Nie zorganizowaliście zaopatrzenia” – depeszował 11 sierpnia gen. Komorowski do gen. Tatara, zastępcy szefa Sztabu NW – „nie pokryliście dotąd nawet drobnej części zapotrzebowania [...], obietnicami strzelać nie możemy<sup>16</sup>. Pretensje te były w znacznym stopniu usprawiedliwione emocjami i dramatyczną sytuacją Powstańców, ale ich treść świadczy o tym, że Dowódca Armii Krajowej nie do końca orientował się w skomplikowanej strukturze zależności w bazie w Brindisi. Nie zdawał sobie też w pełni sprawy z faktu, że wpływ Sztabu Naczelnego Wodza i szefostwa bazy przerzutowej na dowództwo MAAF był minimalny.

<sup>12</sup> Historia Polskich załóg..., IPMS, sygn. LOT.A.V.35/10a.

<sup>13</sup> Piąta spłonęła już po wylądowaniu w Campo Casale.

<sup>14</sup> *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 4, Wrocław 1991, s. 99.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 65 i nn.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 88.

## Zbyt późno

Na początku drugiej dekady sierpnia nastąpił wreszcie tak długo oczekiwany przełom w organizacji operacji zrzutowej. Marszałek Slessor 13 sierpnia postanowił przydzielić na loty do Polski dwie jednostki z 205. Grupy Bombowej: 178. Dywizjon RAF i 31. Dywizjon Południowoafrykańskich Sił Powietrznych (South African Air Force, SAAF). Polecenie to najprawdopodobniej osobiście wydał Slessorowi premier Churchill na konferencji w Neapolu 11 sierpnia.

Nocą z 13 na 14 sierpnia ruszyła pierwsza duża wyprawa nad Warszawę.

Z lotniska Campo Casale i pobliskiego Grottaglie wystartowało do stolicy łącznie 28 maszyn, z czego 20 stanowiły Liberatory z 205. Grupy Bombowej. Była to operacja pod każdym względem międzynarodowa – ze zrzutami materiałowymi dla Powstańców lecieli Polacy, Brytyjczycy, Kanadyjczycy, Australijczycy i Południowi Afrykanie<sup>17</sup>. Był też lotnik z Sił Powietrznych Konga Belgijskiego (Belgian Congo Air Force, BCAF)<sup>18</sup>.

Sukces pierwszej operacji zrzutowej w trakcie Powstania Warszawskiego zakrojonej na tak szeroką skalę był połowiczny – tylko 14 samolotów dokonało zrzutu na miasto, w tym 3 polskie (z 4, które wystartowały). Stracono 3 samoloty, czyli 10 proc. stanu wyjściowego. Tym niemniej miała ona olbrzymie znaczenie psychologiczne, budząc w Powstańcach nadzieję, że nie są sami i świat o nich pamięta. To wzbudziło euforię, która udzieliła się też dowództwu. „Loty były wykonane brawurowo” – depešował gen. Komorowski do bazy w Brindisi<sup>19</sup>.

Następnego dnia ruszyła kolejna wyprawa, tym razem ze zrzutami dla walczącej stolicy wystartowało łącznie 26 bombowców PAF, RAF i SAAF. Jej efekt opisał dowódca Bazy 11, mjr sap. Jan Jaźwiński „Sopja”, w swoim „Dzienniku czynności”: „Wynik operacji na Warszawę w nocy z 14 na 15. VIII fatalny. Z polskiej 1586. – startowało 2 LILA i 3 HALA<sup>20</sup>. Wykonało: 2 na Kampinos, *missing*<sup>21</sup> 1 LILA (kpt. pil. Szostak [...]), wróciły 2 [...]. Straty – 1 załoga i 2 samoloty. Z Dyonu 148 – startowało 6 HALA. Wykonało 3 na plac Napoleona, *missing* 1, zawróciły po starcie 2. Z Dyonów 31 i 178 – startowało 15. Wykonano trzy na Krasińskich, trzy na Napoleona i dwa dzikie w rej. Wisły – most Kierbedzia, 1 wrócił z ład.[unkiem] do Bazy. *Missing* – 6 [...]<sup>22</sup>. Jak widać z tego zestawienia, tej nocy Niemcy zestrzelili 8 maszyn, co oznacza, że tylko podczas tej jednej misji straty wyniosły 30 proc.!



Brindisi, sierpień 1944. Ładowanie zasobników i paczek do Halifaxa ze 148. Dywizjonu RAF

<sup>17</sup> Załogi bardzo często były mieszane, np. na pokładzie samolotu SAAF trzech na siedmiu lotników należało do RAF. Wyjątkiem była 1586. Eskadra, w której latali sami Polacy.

<sup>18</sup> Maj. Gerry Greindl, pilot Liberatora EV – 838 z 31. Dywizjonu SAAF.

<sup>19</sup> *Armia Krajowa...*, t. 4, s. 106.

<sup>20</sup> Kryptonimy samolotów: Liberatora i Halifaxa.

<sup>21</sup> Dosł. zaginiony. Tym słowem określano w raportach samoloty, które nie wróciły do bazy.

<sup>22</sup> SPP, SK 16.9, s. 309.



Szczątki Liberatora KG 836 „C” z 31. Dywizjonu SAAF na ul. Miodowej 24

Pomoc, która nadeszła w połowie sierpnia, okazała się zdecydowanie spóźniona i mało efektywna. Niemcy uruchomili 13 sierpnia w północnej części Warszawy silną artylerię przeciwlotniczą, która skutecznie utrudniała precyzyjny zrzut z małej wysokości i dziesiątkowała nadlatujące nad miasto bombowce. Trudno w tym miejscu nie przypomnieć słów marsz. Slessora o konieczności poświęcenia pięciuset osób w celu uratowania pięciu tysięcy, które w tym kontekście brzmią szczególnie gorzko.

Tragiczny wynik operacji z 14 na 15 sierpnia spowodował wydanie załogom brytyjskim kolejnego zakazu lotów. Od 17 sierpnia do końca miesiąca do Warszawy latali tylko Polacy z 1586. Eskadry do Zadań Specjalnych.

„Melduję, że dn. 15.VIII.44 g. 2.30 spadł zestrzelony samolot Halifax<sup>23</sup> 4-o motorowy na kamienicę Miodowa Nr 24, którą przebiwszy rozpadł się na części, które upadły na ul. Miodową. Pożar, spowodowany materiałami pędnymi i smarami oraz wybuchającą amunicją zrzutową przeniósł się na sąsiednią kamienicę, która doszczętnie spłonęła. [...] Ze zgliszcz wyciągnąłem 2 spalonych lotników, których oddałem do pochowania lekarzowi i kapelanowi”<sup>24</sup>

### A co to znaczy udzielić pomocy?!

Po prawie dwóch tygodniach walk w Warszawie, 12 sierpnia, Kreml po raz pierwszy oficjalnie wypowiedział się na temat Powstania. Niestety, nie były to słowa otuchy. Tego dnia bowiem agencja prasowa TASS wydała oświadczenie, w którym stwierdzano, że polskie władze nie uzgodniły z sowieckim dowództwem wojskowym „wystąpienia” w stolicy, w związku z czym „odpowiedzialność za wydarzenia w Warszawie spada wyłącznie na polskie koła emigracyjne w Londynie”<sup>25</sup>. Stalin wysłał czytelny sygnał, że nie zamierza brać na siebie jakiegokolwiek odpowiedzialności za los Warszawy.

<sup>23</sup> W rzeczywistości był to Liberator KG-836 C z 31. Dywizjonu SAAF.

<sup>24</sup> Meldunek kpt. Wiktora Dobrzyńskiego „Włada”, kierownika Komisji Odbioru Zrzutów do Dowódcy Grupy „Północ” płk Karola Ziemińskiego „Wachnowskiego” z dn. 15.08.1944, Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), sygn. X/164.

<sup>25</sup> *Mocarstwa...*, s. 318.

Wszelkie nadzieje na militarną pomoc Armii Czerwonej upadły definitywnie 16 sierpnia. Tego dnia Stalin poinformował Mikołajczyka, że Powstanie, które nazwał „akcją warszawską”, stanowi „lekkomyślną awanturę”, od której dowództwo sowieckie postanawia się otwarcie odciąć<sup>26</sup>. Podobnej treści depezę otrzymał Churchill, który poinformował o jej treści prezydenta USA, Franklina D. Roosevelta. Jednocześnie wiceminister spraw zagranicznych ZSRR, Andriej Wyszyński, przedstawił oficjalne stanowisko Stalina dotyczące udostępnienia lotnisk aliantom: „rząd sowiecki nie może sprzeciwiać się zrzutom przez samoloty angielskie lub amerykańskie stanowczo jednak nie życzy sobie, by lądowały na terytorium ZSRR”<sup>27</sup>. W tej sytuacji Churchill zaproponował prezydentowi Rooseveltowi wysłanie wspólnej depezy do Stalina z prośbą o wydanie zgody na międzylądowanie samolotów startujących z Wielkiej Brytanii w bazach sowieckich w celu uzupełnienia paliwa „bez prowadzenia dochodzenia czym zajmowały się po drodze”<sup>28</sup>. Zaproponował również wysłanie samolotów bez wiedzy Sowietów. Niestety, prezydent USA odmówił, pisząc „mój udział we wspólnym wysłaniu do U.J. [Uncle Joe – Stalin] proponowanej przez Pana depezy byłby dla mnie, z punktu widzenia długofalowych, ogólnych planów wojny, bardzo niekorzystny”<sup>29</sup>. Depesza nie została nigdy wysłana. Roosevelt, gotów do daleko idących ustępstw w kwestii Europy Środkowo-Wschodniej za cenę militarnego wsparcia dywizji sowieckich, szczególnie w wojnie z Japonią, nie zamierzał antagonizować Stalina. Tym bardziej z powodu Warszawy, leżącej w strefie działań operacyjnych Armii Czerwonej.

Decyzja Stalina o nieudzieleniu pomocy Warszawie była decyzją *stricte* polityczną, a nie militarną. Motywy tej decyzji doskonale wyjaśnił w swoich pamiętnikach Nikita Chruszczow, przysły pierwszy sekretarz KC KPZS „[...] ale to przecież wojna, dlatego co to znaczy okazać pomoc [...]. Dlatego, że właściwie, jeśli tak mówić, nie było w naszym interesie umacnianie tego generała, który wszczął powstanie. Dlatego, że on by potem wojował przeciwko nam. [...] On nas chciał postawić, no powiedzmy przed faktem, że [...] przyszliśmy do Warszawy, a w Warszawie już polski, już Mikołajczyk siedzi [...]”<sup>30</sup>. Dla Sowietów, chcących zainstalować w Warszawie wasalny rząd komunistyczny, sytuacja taka była nie do przyjęcia. Dlatego Stalin beczynninie przyglądał się, jak Niemcy unicestwiają stolicę Polski – miasto, które z pewnością byłoby centrum oporu przeciwko Sowietom i znacznie utrudniłoby realizację jego najważniejszego celu, czyli eksportu rewolucji bolszewickiej na Zachód.

### **Piekło nie może budzić większego przerażenia...**

Operacja lotniczego wsparcia Powstania Warszawskiego była zapewne jedną z najtrudniejszych operacji powietrznych II wojny światowej. Decydowały o tym przede wszystkim względy logistyczne, nawigacyjne i operacyjne. Brak możliwości międzylądowania na lotniskach sowieckich oznaczał dla samolotów startujących z południowych Włoch konieczność pokonania trasy liczącej w obydwie strony prawie 3 tys. km. Rezerwa paliwa, jaką dysponowały samoloty, była minimalna i wynosiła ok. 10 proc. (dla porównania za absolutne

<sup>26</sup> *Ibidem*, s. 321 i nn.

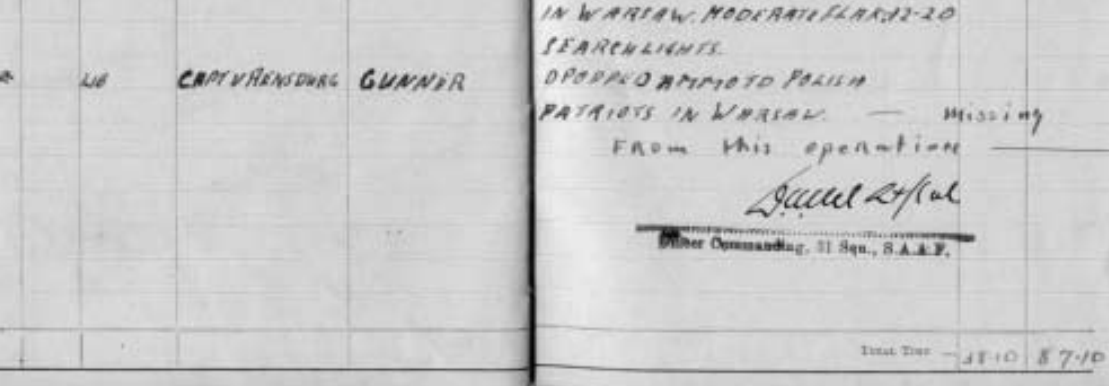
<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 322.

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 463. Churchill użył takiego sformułowania, aby zapewnić Stalinowi komfort „dyszansowania się od tego szczególnego wydarzenia [tj. Powstania]”, jak podaje dalszy ciąg tej depezy.

<sup>29</sup> *Ibidem*, s. 465.

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 378.





Ostatnia strona książki lotów B.N. Woodsa, strzelca w załodze kapitana Van Rensburga z adnotacją „nie powrócił z operacji” (*missing from his operation*). Liberator KG 871 „F” został zestrzelony nad Warszawą w nocy z 14/15 sierpnia i spadł w okolicy dzisiejszej ul. Jagiellońskiej

KO minimum w lotach bombowych przyjmowano wówczas 25 proc.)<sup>31</sup>. W przypadku Halifaxów uzyskanie nawet tak niewielkiego zapasu bezpieczeństwa było dużym problemem – samoloty te miały znacznie mniejszy zasięg niż Liberatory i trzeba było w nich montować dodatkowe zbiorniki paliwa w komorach bombowych.

Samoloty startowały z lotnisk w południowych Włoszech, przede wszystkim z Campo Casale k. Brindisi, ok. 8 wieczorem i docierały nad Warszawę po północy. Lot w obydwie strony trwał ponad dziesięć godzin, bombowce pokonywały większą część drogi nocą, a trasa prowadziła prawie w całości nad terytorium kontrolowanym przez Niemców. Po starcie pilot wprowadzał maszynę na pułap 4 – 5 tys. m i kierował się na wschód, na jezioro Szkoanderskie w Albanii, a następnie na północ, lecąc nad Jugosławią, Węgrami i Czechosłowacją. „[...] Nad Tatrami nawigator się orientował” – wspominał st. sierż. pil. Antoni Tomiczek z 1586. Eskadry – „od Tatr zaczęło się schodzenie, przymykało się gaz, szło się do Wisły. Złapało się Wisły albo odnogi Wisły, Rabę albo San. Wisła po prawej stronie i tak leciało się ku Warszawie [...]”<sup>32</sup>. Loty odbywały się często w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych; w rejonie Karpat załogi regularnie trafiały na gwałtowne letnie burze z intensywnymi wyładowaniami elektrycznymi. Niskie temperatury sięgające  $-18^{\circ}\text{C}$  powodowały oblodzenie kadłuba, znacznie zmniejszające manewrowość samolotu i dawały się dotkliwie we znaki załodze. „Było bardzo zimno [...] – relacjonował swój lot do Warszawy z 10 na 11 września Douglas F. Matthews, pilot Liberatora z 31. Dywizjonu SAAF – siedziałem z tyłu, bez ogrzewania, na masce tlenowej miałem sopelki lodu. Była to bardzo długa i nieprzyjemna podróż, tym bardziej że mieliśmy świadomość, co nas czeka”<sup>33</sup>.

Na bombowce lecące z pomocą Powstaniu polowała niemiecka artyleria przeciwlotnicza – szczególnie silna w rejonie Balatonu na Węgrzech – i myśliwce Luftwaffe, najaktywniejsze w trójkącie Kraków–Tarnów–Bochnia (gdzie Halifaxy i Liberatory obniżały lot i sprawdzały swoje położenie względem Wisły, stając się tym samym doskonałym celem). Według relacji kanadyjskiego lotnika Sgt. R.O. Petersona, Niemcy dysponowali również Halifaxempułapką, który miał wciągać lecące z Włoch samoloty w zasadzkę zastawioną przez Mes-

<sup>31</sup> Maj. J. L. van Eysen, *The Warsaw Airlift*, [w:] *Military History Journal*, 1983, Vol. 6, No 2, <http://samilitaryhistory.org/journal.html>.

<sup>32</sup> Archiwum Historii Mówionej Muzeum Powstania Warszawskiego (AHM MPW), sygn. SH-7040/1583/08.

<sup>33</sup> AHM MPW, sygn. SH-7040/1863/06.

serschmitty<sup>34</sup>. Niestety, Luftwaffe nie była jedynym wrogiem, z jakim przychodziło walczyć załogom samolotów spieszących na pomoc Powstaniu; nad stolicą bombowce były ostrzeliwane również przez artylerię sowiecką stacjonującą na prawym brzegu Wisły. Liczne relacje lotników na ten temat pozwalają przypuszczać, że było to celowe działanie Armii Czerwonej, a nie tylko przypadkowy *friendly fire*<sup>35</sup>.

Spowita płomieniami i dymem Warszawa była widoczna już z odległości 100 km i przedstawiała porażający widok. Doskonale obrazuje to relacja strzelca pokładowego Sgt Michaela Cauchi z 31. Dywizjonu SAAF: „Spośród pożarów wybuchały coraz to nowe języki ognia, a rozchwyane odbicia płonących budynków pełzały po rzece. Piekło nie może budzić większego przerażenia [...]. Poczulem suchość w ustach, a serce przeszło mi zimny lęk”<sup>36</sup>.

Kluczowy etap misji, czyli wykonanie zrzutu, było najtrudniejszym elementem całej operacji. Piloci, szczególnie polscy i południowoafrykańscy, latali nad miastem bardzo nisko<sup>38</sup>, nierzadko obniżając pułap do kilkudziesięciu metrów, tak że wyraźnie widzieli sylwetki strzelających do nich z dachów Niemców. Piloci mieli tylko kilka minut na odnalezienie celu, najczęściej oznaczonego znakami świetlnymi ułożonymi w kształcie krzyża (zazwyczaj były to ogniska, czasem znak był ułożony z ludzi, którzy w odpowiednim momencie zapalali trzymane na brzuchu latarki<sup>39</sup>). Miejscami zrzutu były przede wszystkim duże place w centrum miasta (Kraśińskich, Napoleona – obecnie Powstańców Warszawy), cmentarze (ewangelicki, żydowski), a także placówki w Puszczy Kampinoskiej i Lesie

### Dokonałiśmy zrzutu

„Już od Kielc było widać lunę nad Warszawą. Czerwony nieboskłon przeszukiwały reflektory – białe światła szperały wysoko, a niebieskie nisko, bo Niemcy wiedzieli, że latamy na różnych wysokościach. Dolatując do miasta, miałem nisko z boku reflektory niebieskie, a przed sobą lukę. Niemcy specjalnie wygasili reflektory z przodu i czekali, aż my tą luką wleciemy nad Warszawę. I tak się stało. A wtedy reflektory zaświeciły mi prosto w oczy, oświetlając samolot, na który natychmiast posypały się serie z działek szybkostrzelnych. Momentalnie położyłem maszynę w skręt o dziewięćdziesiąt stopni i ściągnąłem ster na siebie, ale w tym położeniu samolot stracił nośność i runął w dół. [...] Dosłownie nad samą ziemią odzyskałem sterowność, wyciągnąłem gwałtownie w górę, aż mnie zamroczyło. [...] Zawróciliśmy znad prawego brzegu i dokonaliśmy zrzutu, można powiedzieć, na dziko, na Marszałkowską”<sup>37</sup>.

<sup>34</sup> K. Bieniecki, *op.cit.*, s. 314 i nn. Znane są przypadki wykorzystywania przez Luftwaffe zdobytych samolotów alianckich do celów dywersyjnych, o czym świadczy chociażby historia jednostki KG 200 dysponującej m. in. amerykańskimi B-17 i B-24.

<sup>35</sup> Zob. m.in. relacje Wiliama Haydena Jonesa, 148. Dywizjon RAF, AHM MPW, sygn. SH-7040/1100/06, Douglasa F. Matthews, 31. Dywizjon SAAF, AHM MPW, sygn. SH-7040/1863/06.

<sup>36</sup> L. Isemonger, *The Men Who Went to Warsaw*, Neilspruit 2002, s. 63 (tłum. autora).

<sup>37</sup> Relacja st. sierż. pil. Antoniego Tomiczka, AHM MPW, sygn. SH-7040/1583/08.

<sup>38</sup> W przypadku żołnierzy PAF powody były oczywiste. Co się zaś tyczy pilotów SAAF, to słynęli oni z bardzo wysokich umiejętności, wydaje się też, że znacznie lepiej niż ich koledzy z RAF orientowali się w dramatycznym położeniu Powstańców zdradzonych przez Sowietów, do których żywili podobny stosunek co Polacy.

<sup>39</sup> T. Bór-Komorowski, *Powstanie Warszawskie*, Warszawa 2004, s. 105.

Kabackim. Kiedy nie można było zidentyfikować zrzutowiska, ładunek był zrzucony na dziko, w nadziei, że może akurat trafi w rejon będący pod kontrolą Powstańców.

### Karabiny i swetry

Samoloty latające z Włoch nad Warszawę zabierały na pokład średnio 12 metalowych zasobników ważących ponad 100 kg każdy, a także od 6 do 12 trzydziestokilogramowych paczek. Zawierały one przede wszystkim broń i amunicję, m.in. brytyjskie pistolety maszynowe Sten i karabiny Bren, amerykańskie colty i thompsony. Znajdowała się w nich także broń niemiecka, jak chociażby ciężkie karabiny maszynowe Spandau, znane w Polsce jako Maxim wz. 08 czy pistolety maszynowe Schmeisser (MP 40). Broń niemiecka była szczególnie przydatna ze względu na fakt, że używali jej walczący w Warszawie Niemcy, więc pasowała do niej zdobyczna amunicja. Dla Powstańców praktycznie pozbawionych broni przeciwpancernej, szczególnie cennym ładunkiem były brytyjskie granatniki ppanc. PIAT (Projector Infantry Anti-Tank).

#### Zasobnik w kościele

„Na placu Trzech Krzyży zasobnik wylądował na kopule kościoła św. Aleksandra, w odległości paruset metrów od gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego, niemieckiego gniazda oporu. Na dach kościoła wdrapało się czterech ludzi. Lecz seria z niemieckiego karabinu maszynowego wszystkich ich dosięgła i zmiołła. W kolejnej próbie zdobycia zasobnika nowi ochotnicy wdrapali się do środka kopuły; wyrąbali w niej otwór i tą drogą zasobnik dostał się wreszcie w nasze ręce<sup>42</sup>.”

Karabiny i pistolety owijano często w bawełniane swetry (tzw. kardigany) lub *battle dress*<sup>40</sup>, które miały zapobiegać ich zniszczeniu przy upadku zasobnika na ziemię. Dla Powstańców okazywały się one równie cenną zdobyczą jak zawartość, którą chroniły (co ciekawe, odzież – tak jak pozostała zawartość zasobnika – była również materiałem ścisłego zachowania)<sup>41</sup>. Oprócz broni i amunicji w paczkach i zasobnikach znajdowały się środki opatrunkowe, lekarstwa, papierosy, a także żywność, m.in. mleko skondensowane, kawa i czekolada – wyjątkowy rarytas w walczącej Warszawie.

### Bezcelowe wysiłki

Na początku września, kiedy rozpoczynała się agonia Powstania, Brytyjczycy wysłali większość samolotów 1586. Eskadry na placówkę zrzutowe pod Radomiem i Kielcami, a następnie wstrzymali wszystkie loty do Polski do 10 września. Wzburzony gen. „Bór” oskarżał Anglików o pozorowanie pomocy, a Eskadra w tym czasie była kierowana na loty do Jugosławii i Włoch. Jedyne determinacji najwyższych xpolskich władz należy przypisać skłonienie Brytyjczyków do zorganizowania kolejnej większej wyprawy. W nocy z 10 na 11 września 20 samolotów polskich, brytyjskich i południowoafrykańskich sił powietrznych (w tym po raz pierwszy maszyny z 34. Dywizjonu SAAF) wystartowało do Warszawy, ale zadanie wykonało tylko 12. Powstańcy odebrali kilka zrzutów, z czego tylko trzy w Śródmieściu<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Bluzy polowe.

<sup>41</sup> Raport o stanie magazynowym Bazy z 30.09.1944, sygn. SPP, SK. 16.32.

<sup>42</sup> Tadeusz Bór-Komorowski, *Powstanie Warszawskie*, Warszawa 2004, s. 109.

<sup>43</sup> *Armia Krajowa...*, s. 313.

Ostatni lot 1586. Eskadry do Warszawy odbył się 13 września. Z dwóch Liberatorów, które wystartowały z Campo Casale, tylko jeden wrócił do bazy. Była to ostatnia ofiara poniesiona przez Eskadrę w operacji zrzutowej.

### Z całą możliwą wydajnością

Olbrzymi wysiłek 1586. Eskadry oznaczał bardzo wysokie straty własne – w lotach nad Warszawę i placówki zrzutowe pod stolicą jednostka straciła 59 lotników i 11 samolotów, czyli ponad 150 proc. stanu wyjściowego<sup>44</sup>. Jej dowództwo bardzo szybko stanęło przed koniecznością rozwiązania dwóch podstawowych problemów, jakimi był brak załóg i sprzętu.

Personel latający uzupełniano załogami przychodzącymi z Wielkiej Brytanii, ale niestety w większości „były to załogi młode bez doświadczenia, bo nawet mające już doświadczenie nie znały warunków tej pracy. [Były one] nie przyzwyczajone do lotów nad górami i w złych warunkach atmosferycznych”<sup>45</sup>. Do tego dochodził problem z przystosowaniem się do nowych samolotów – załogi latające wcześniej na brytyjskich bombowcach Lancaster nie miały zaufania do Halifaxów, które nazywały „latającymi trumnami”<sup>46</sup>.

Uzupełnienia samolotów nie mogły nadążyć za stratami. Maszyny sprowadzono z Algieru, często zanim jeszcze były gotowe do odbioru. Samoloty te były bardzo wysłużone, czasem zdarzało się nawet, że z kilkunastu maszyn żadna nie nadawała się do użytku – „były to graty, z których sypało się próchno”<sup>47</sup>.

Olbrzymie straty własne i świadomość nieproporcjonalnie niskiej efektywności lotów w stosunku do oczekiwań Powstańców nie pozostawały bez wpływu na stosunek polskich załóg do lotów zaopatrzeniowych do walczącej stolicy. Z początku budziły one euforię<sup>48</sup>, z czasem narastało poczucie przygnębienia i beznadziei<sup>49</sup>. „Loty nad Warszawę nie budziły entuzjazmu w załogach, bo powodowały dużo strat, a nie dawały widoków udzielenia realnej pomocy. Po kilku próbach, wobec negatywnego ustosunkowania się Rosji, każdy zdawał sobie sprawę, że z punktu lotniczego sytuacja jest beznadziejna. [...] Loty traktowano jako rozkaz – obowiązek. Pisanie testamentu po wyznaczeniu do lotu było powszechnym zjawiskiem. Mimo wszystko loty na Warszawę były wykonywane przez Eskadrę z całą możliwą wydajnością”<sup>50</sup>. W dowód uznania tej „wydajności”, będącej w istocie przykładem niezwykłej ofiarności i poświęcenia Naczelny Wódz, gen. Kazimierz Sosnkowski, 15 września 1944 r. nadał jednostce zaszczytne miano „Obrońców Warszawy”<sup>51</sup>.

<sup>44</sup> Szczegółowe zestawienia strat zamieszczono na końcu artykułu.

<sup>45</sup> Historia Polaków...

<sup>46</sup> Podsumowanie wyników operacji, [w:] *Historja polskich załóg...* Halifaxy w istocie były maszynami trudnymi w pilotażu. Charakteryzowały się przeciętną sterownością, brakiem mocy przy starcie i szczególną podatnością na boczny wiatr podczas lądowania.

<sup>47</sup> *Ibidem*.

<sup>48</sup> Zob. relacja kpr. strz. Tadeusza Rumana, AHM MPW, sygn. SH-7040/1583/03

<sup>49</sup> Zob. relacja st. sierż. pil. Antoniego Tomiczka, AHM MPW, sygn. SH-7040/1583/08.

<sup>50</sup> *Lotnictwo do zadań specjalnych*. Raport Dowództwa Sił Powietrznych, SPP, sygn. 2.3.5.16, s. 4.

<sup>51</sup> Imię to nosi dzisiaj jedna z jednostek PSP. W 2007 r. elitarny 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego stacjonujący na warszawskim Okęciu został uznany decyzją Ministra Obrony Narodowej spadkobiercą tradycji 301. Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy” i utożsamiony z tą jednostką, za zgodą wszystkich żyjących lotników 301. Dywizjonu i 1586. Eskadry.

## Jedynie, żeby udowodnić, że coś się robi...

Kiedy los Powstania był już przesądzony, 13 września rozpoczęły się zrzuty sowieckie. Wykonywała je 9. Dywizja Lotnictwa Bombowego Armii Czerwonej i 2. Pułk Bombowców Nocnych „Kraków”. Zrzuty te miały głównie znaczenie propagandowe; operację zorganizowano „jedynie, żeby udowodnić, że się coś robi”, jak to trafnie określił jeden z jej uczestników, ppor. pil. Ryszard Zagórski z Pułku „Kraków”. Samoloty Polikarpow PO-2, zwane przez Powstańców „terkotkami” (od charakterystycznego dźwięku silnika), zrzuciły broń,

### Stalin wygrał

„[...] Zrzucałem gdzieś na Mokotowie. Warszawa już się paliła. Dym. Ciężko było. Był zapach spalenizny wszędzie w powietrzu. Do samych zrzutów zeszedliśmy do wysokości czterdziestu metrów nad ziemią. Człowiek planował nad Warszawę. Nabrał, mniej więcej, osiemset, dziewięćset, tysięcy metrów do Pragi, wyłączał silnik i planował na dany cel. I później zrzucił, albo włączył silnik, zrzucił i uciekał przez Wisłę na drugą stronę. Tak, mniej więcej, zrzuty wyglądały propagandowe. Worki zbożowe, broń, pepesze, amunicja, rusznice ppanc. z amunicją. To jest precyzyjny sprzęt! [...] A bez spadochronów dochodziły śmieci. To była czysta propaganda! To były zrzuty tylko dlatego, żeby mógł powiedzieć Stalin Rooseveltowi, że daje pomoc! Wielka strata czasu. No, nie dla niego, bo on wygrał. Stalin wygrał”<sup>54</sup>.

amunicję i żywność zapakowane głównie w jutowe worki, zazwyczaj pozbawione spadochronów<sup>52</sup>. Przy uderzeniu w ziemię ich zawartość ulegała, jeśli nie całkowitemu, to co najmniej częściowemu zniszczeniu, a zrzutowa broń zamiast zasilić powstańczy arsenał trafiała do podziemnych rusznikarni, w których usiłowano ją – z różnym skutkiem – naprawić. Nawet jeśli zrzuty z „terkotki” worek docierał do Powstańców nieuszkodzony, to jego zawartość często okazywała się bezużyteczna. Samoloty „zrzuciły amunicję [...]”. Zrzuciły też i broń – pisał Mikołajczyk. – Cóż kiedy amunicja nie pasowała do zrzucanej broni, ani też do tej, o której wiedziano, że była w posiadaniu Powstańców”<sup>53</sup>.

Również żywność była pakowana w płócienne worki, które w zetknięciu z ziemią często pękały, wskutek czego ich zawartość rozsypywała się w promieniu kilkunastu metrów. W workach znajdowały się głównie suchary z razowego chleba, kasza jaglana i... amerykańskie konserwy, otrzymywane przez ZSRS od rządu USA w ramach programu *lend-lease*. Dodatkowym „urozmaiczeniem” był biały tłuszcz niewiadomego pochodzenia, zwany przez Powstańców „małpim”.

Wymierna wartość „pomocy” sowieckiej była niewielka, a Powstańcy w większości nie mieli złudzeń co do jej wyłącznie propagandowego charakteru. Trzeba jednak wyraźnie powiedzieć, że

<sup>52</sup> Broń artyleryjska, nie mieszcząca się do worków z powodu swoich wymiarów, była zrzucana na spadochronach. Niestety, nie gwarantowało to wcale jej przydatności. Kpr. pchor. Andrzej Wiczynski „Antek” z żoliborskiego „Żywiciela” wspomina „[...] Kiedyś Rosjanie zrzucili nam armatę przeciwpancerną z lawetą, na kołach i lufę osobno. Laweta wylądowała na spadochronie, na terenach powstańczych, na kołach z osłoną tylko bez lufy. Lufa poleciała do Niemców, a laweta do powstańców [...]”. AHM MPW, sygn. SH-7040/404/05.

<sup>53</sup> S. Mikołajczyk, *Polska zgwalczona*, Warszawa 2005, s. 71.

<sup>54</sup> Relacja ppor. pil. Ryszarda Zagórskiego z 2. Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, AHM MPW, sygn. SH-7040/1096/06.

w powstańczej Warszawie każdy karabin, każda sztuka amunicji i każda paczka sucharów były na wagę złota, niezależnie od tego, z jakiego źródła pochodziły. Pewna część zrzutów sowieckich (do dziś, niestety, nie wiadomo dokładnie jaka) trafiła w ręce Powstańców, wzbogacając ich skromny arsenał.

### **Jak wielką pomoc moglibyśmy otrzymać...**

Równoległe ze staraniami o pomoc brytyjską polskie władze zabiegały o wsparcie Powstania przez Amerykanów. Już 4 sierpnia szef Sztabu Naczelnego Wodza, gen. Stanisław Kopański, zwrócił się do płk. Alana Palmera, przedstawiciela amerykańskiego Biura Służb Strategicznych (Office of Strategic Studies, OSS), z prośbą o zorganizowanie zrzutów materiałowych. Jednostką, która miała podjąć się tego zadania, była 8. Armia Powietrzna USA stacjonująca w Wielkiej Brytanii. Z podobną prośbą wystąpili kilka dni później ambasador Ciechanowski i przedstawiciel NW w Połączonym Komitecie Szefów Sztabów płk Leon Mitkiewicz. Amerykanie pomoc obiecali, ale jej udzielenie uzależnili od zgody Sowieców<sup>55</sup>, tak więc realizacja projektu utknęła w martwym punkcie. Należy w tym miejscu wyjaśnić, że Polska zajmowała w planach administracji waszyngtońskiej miejsce odległe i z pewnością nie na tyle istotne, aby ryzykować konflikt z wujaszkiem Joe, jak Amerykanie nazywali Stalina. Z drugiej strony, Roosevelt nie odważył się wprost odmówić Polakom pomocy, pamiętając o nadchodzących wyborach prezydenckich, w których liczył na głosy prawie sześciomilionowej rzeszy Amerykanów polskiego pochodzenia.

Pomoc, którą obiecał Waszyngton, miała być udzielona w ramach projektu Frantic, czyli wahadłowych lotów bombowych<sup>56</sup> realizowanych przez 8. i 15. Armię Powietrzną USA od czerwca 1944 r. Przygotowania do pierwszej operacji nad Warszawę zakończono już 15 sierpnia, niestety, projekt lotu wahadłowego z Wielkiej Brytanii z międzylądowaniem na lotniskach w zachodniej Ukrainie celem uzupełnienia paliwa napotkał zdecydowany sprzeciw Sowieców, wyrażony *expressis verbis* w cytowanej wcześniej depeszy wiceministra Andrieja Wyszynskiego skierowanej do ambasadora USA w Moskwie, Averella W. Harrimana.

Zgoda Sowieców na lot wahadłowy przyszła dopiero 10 września, w chwili kiedy los Powstania wydawał się już przesądzony. Stalin zmienił swoje stanowisko pod wpływem nacisków rządu brytyjskiego, który z kolei sam działał pod presją swojej opinii publicznej. W depeszy wysłanej 4 września do ministra spraw zagranicznych Klimenta Woroszyłowa brytyjski gabinet wojenny (War Office) postawił pod znakiem zapytania dalszą współpracę aliantów, zwrócił też uwagę na możliwość prawdziwego „wstrząsu” opinii publicznej, jeśli Powstanie zostanie zdławione przy braku jakiegokolwiek pomocy ze strony sowieckiej<sup>57</sup>.

Z lotnisk w południowo-wschodniej Anglii 18 września ok. godz. 6 rano wystartowało 110 bombowców Boeing B-17 „Latająca Forteca” z 8. Armii Powietrznej USA. Rozpoczęła się operacja Frantic VII, która pod każdym względem różniła się od lotów wykonywanych dotąd z południa Włoch. Amerykanie lecieli trasą północną, w dzień i w asyście myśliwców. Trasa była patrolowana przez samoloty rozpoznawcze, a bombowce przemieszczały

<sup>55</sup> *Armia Krajowa...*, t. 4, s. 64 i nn.

<sup>56</sup> W lotach wahadłowych, inaczej niż w „zwykłych” lotach bombowych, samoloty nie wracały po wykonaniu zadania do bazy, tylko uzupełniały paliwo i ładunek na lotnisku położonym bliżej rejonu ich działań, skąd startowały do wykonania kolejnego zadania.

<sup>57</sup> *Mocarstwa...*, s. 330 i nn.

### Jedyna jasna chwila

„Najlepsze? Najlepsze to chyba było to, jak pod koniec września nadleciało około stu amerykańskich superfortec i zrzucali zaopatrzenie. Na dobrą sprawę to zaopatrzenie poleciało w większości do Niemców, bo oni dokonywali zrzutu z dużej wysokości, a wiatr to wszystko spędził do Niemców. Ale w pierwszej chwili myśleliśmy, że to polska brygada spadochronowa<sup>58</sup> leci nam na ratunek. [...] nastąpił wybuch zbiorowego entuzjazmu, bo myśleliśmy, że to pomoc przyszła. Później, jak te spadochrony już były niżej, to widzieliśmy, że to nie są ludzie, tylko zasobniki, to później rozpacza, że to wszystko leci do Niemców. Ale to była chyba jedyna jasna chwila w czasie Powstania”<sup>59</sup>.

się w szyku bojowym. Między godz. 12 a 1 w południe 107 Latających Fortec<sup>60</sup> zrzuciło na Mokotów, Żoliborz i Śródmieście 1250 zasobników z wysokości ok. 5 tys. m<sup>61</sup>. Wysokość zrzutu i warunki meteorologiczne spowodowały, że do Powstańców trafiło jedynie 288 zasobników, czyli ok. 25 proc.

Operacja miała dla Powstańców i ludności cywilnej olbrzymie znaczenie psychologiczne, ale jej ostateczny wydzźwięk był bardzo gorzki. „Ludzie zrozumieli – pisał gen. Bór-Komorowski – jak wielką pomoc mogliby otrzymać, gdyby nadeszła wcześniej. W pierwszych tygodniach, wówczas gdy trzymaliśmy dwie trzecie miasta – około tysiąca zasobników wpadłoby niewątpliwie w nasze ręce. Z tak dużą ilością broni i amunicji zdołalibyśmy nie tylko uwolnić całą Warszawę, ale również ją utrzymać”<sup>62</sup>.

### Za mało i za późno

Lotnicze wsparcie Powstania Warszawskiego było operacją bezprecedensową w całej historii lotnictwa. Nigdy wcześniej nie zaopatrywano walczących oddziałów drogą powietrzną z odległości 1,5 tys. km i nie dokonywano nocnych zrzutów z niskiej wysokości na miasto będące terenem walki partyzanckiej, jak to miało miejsce w przypadku lotów z baz włoskich. O przebiegu tej operacji zadecydowały przede wszystkim względy natury politycznej, a nie *stricte* militarnej. Cyniczna postawa Stalina, odżegnującego się od „warszawskiej awantury” spowodowała, że samoloty nie mogły korzystać z lotnisk sowieckich i musiały startować z baz w południowych Włoszech. Oznaczało to konieczność pokonania niebezpiecznej trasy liczącej ponad 3 tys. km i zabierania dodatkowej ilości paliwa, co oznaczało mniejszą ilość zasobników. Churchill i Roosevelt, powodowani obawą przed konfliktem ze Stalinem, zwlekali z podjęciem radykalnych decyzji. Decyzji takiej Roosevelt nie odważył się podjąć w ogóle, natomiast rząd brytyjski uczynił to dopiero wtedy, kiedy presja opinii była już zbyt silna, żeby ją zignorować. Wszystko to spowodowało, że pomoc dla Powstania

<sup>58</sup> Postulaty zrzucenia nad Warszawą 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej gen. Stanisława Sosabowskiego były wysuwane przez polskie władze w Londynie już kilka dni przed Powstaniem. Niestety, nigdy nie zostały zrealizowane.

<sup>59</sup> Relacja Tomasza Breitkopfa „Rogalskiego”, „Szare Szeregi”, AHM MPW, sygn. SH-7040/405/05.

<sup>60</sup> Trzy zawróciły po starciu.

<sup>61</sup> *Wyniki lotu amerykańskiego ze sprzętem dla Warszawy*, SPP, sygn. 2.3.5.17.2.

<sup>62</sup> T. Bór-Komorowski, *Armia Podziemna*, Londyn 1989, s. 331.



Replika Liberatora KG 890 GR-S w Muzeum Powstania Warszawskiego

Warszawskiego była zbyt mała i przyszła zbyt późno. Pierwsze duże wyprawy nad stolicę miały miejsce dopiero w połowie sierpnia, kiedy Niemcy dysponowali już silną obroną przeciwlotniczą, a obszar zajęty przez Powstańców zaczął się zmniejszać, co miało bezpośredni wpływ na ilość odebranych zrzutów. Znaczna część odpowiedzialności za taki stan rzeczy spada na osobę bezpośrednio odpowiedzialną za organizację lotów z baz włoskich, czyli zastępcę dowódcy MAAF, marsz. Johna Slessora. Jego niechętny stosunek do całej operacji i zadziwiająca krótkowzroczność zaważyły na jej ostatecznym kształcie.

Imponująca swoim rozmachem operacja Frantic VII została zorganizowana zbyt późno, by odmienić los Powstania. Z drugiej strony udowodniła, że duża dzienna wyprawa była możliwa przy minimalnych stratach własnych<sup>63</sup>. Biorąc pod uwagę fakt, że jeden tylko zrzut amerykański z 18 września dostarczył Powstańcom prawie tyle samo sprzętu, co wszystkie loty z Włoch razem wzięte (*vide* zestawienie poniżej), można się tylko domyślać, jak potoczyłyby się losy Powstania, gdyby loty takie odbywały się od jego pierwszych dni.

Trudno w tym miejscu nie zadać sobie pytania, czy operacja zrzutowa w trakcie Powstania Warszawskiego mogłaby wyglądać inaczej. Odpowiedź na takie pytanie brzmi: tak. Wystarczyłoby, żeby Sowietci od początku udostępniili swoje lotniska, a dowództwo brytyjskie zdecydowało o wysłaniu większej ilości samolotów już na początku sierpnia, kiedy Powstańcy kontrolowali 75 proc. miasta. Niestety, decyzji takich zabrakło.

Powstańcy, którzy stanęli do walki z Niemcami, wykonując swój sojuszniczy obowiązek, zostali pozostawieni sami sobie. Zapewnienia o współczuciu i obietnice pomocy płynące ze strony aliantów nie mogły zastąpić broni i amunicji. Najlepszym komentarzem stosunku wielkich mocarstw do Powstania Warszawskiego niech będą tutaj słowa sekretarza ambasady USA w Moskwie, Georga F. Kennana: „[...] życzyłem sobie, by zamiast mamrotać słowa oficjalnego optymizmu, przedstawiciele tych mocarstw zachowali rozsądek i dobry smak, by pochylić głowy w milczeniu przed tragedią ludzi, którzy byli naszymi sojusznikami, którym pomogliśmy obronić się przed naszymi wrogami, a których nie możemy uratować przed naszymi przyjaciółmi”<sup>64</sup>.

<sup>63</sup> Amerykanie stracili trzy myśliwce i jedną Latającą Fortecę. Jeden Boeing B-17 został uszkodzony.

<sup>64</sup> *Mocarstwa...*, s. 524.



## Bilans

W sierpniu i wrześniu 1944 r. samoloty startowały ze zrzutami do Warszawy, Puszczy Kampinoskiej i Lasu Kabackiego 280 razy – 170 razy z Włoch i raz 110 maszyn z Wlk. Brytanii (operacja Frantic VII)<sup>65</sup>. Do tego należy doliczyć nieznaną do dzisiaj dokładnie liczbę lotów sowieckich<sup>66</sup>.

Samoloty startujące z Włoch i Wielkiej Brytanii zrzuciły ponad 200 ton zaopatrzenia, z czego Powstańcy odebrali mniej niż połowę – szacuje się, że pomiędzy 60 a 90 ton. Dane dotyczące zrzutów sowieckich (150 ton)<sup>67</sup> trudno zweryfikować, nie wiadomo też, jaki procent tych zrzutów został odebrany przez Powstańców.

W misjach nad Warszawę i placówki pod stolicą zginęło lub zostało uznanych za zaginionych 147 lotników – 59 PAF, 39 RAF (w tym 1 z Australijskich i 1 z Kanadyjskich Sił Powietrznych, RAAF i RCAF) 37 SAAF i 12 USAAF. Straty w sprzęcie wyniosły 30 samolotów, z czego 11 straciła 1586. Eskadra”.

## 62 lata później

Historia powietrznego wsparcia Powstania znalazła po latach swój epilog. W maju 2006 r. prezydent Lech Kaczyński uroczystie odsłonił w Muzeum Powstania Warszawskiego replikę bombowca Liberator KG 890 GR-S należącego do 1586. Eskadry do Zadań Specjalnych Polskich Sił Powietrznych. Maszyna pilotowana przez kpt. pil. Zbigniewa Szostaka została zestrzelona w nocy z 14 na 15 sierpnia 1944 r. koło Bochni, po dokonaniu zrzutu zaopatrzeniowego nad Warszawą. Replika, stanowiąca największy obiekt na ekspozycji MPW, jest hołdem dla wszystkich uczestników operacji powietrznego wsparcia Powstania Warszawskiego. „Warszawa śle bohaterom słowa podzięków i uznania. Przed poległymi załogami chylimy czoła”<sup>68</sup>. Te słowa gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego pozostają aktualne do dzisiaj.

<sup>65</sup> Dane liczbowe podane w tym rozdziale zostały oparte na dokumentach źródłowych, z których największą grupę stanowią dzienniki lotów bojowych (*Operation Record Books*, ORB) ze zbiorów National Archives (NA) w Londynie (sygn. AIR 27/1125, AIR 26/441, AIR 27/1120, AIR 27/996, AIR 54/78, AIR 54/79) oraz dokumentów z archiwum IPMS i SPP (p.w. Historia Polaków załóg..., IPMS, sygn. LOT.A.V.35/10a). Dane dotyczące liczby ofiar podano na podstawie teczek personalnych baz RAF Northolt i Innsworth (zbiory własne autora), oraz ww. ORB. Wielkość zrzuconego ładunku oszacowano na podstawie raportów o wynikach operacji (p.w. IPiMS, sygn. LOT A.V.II/4d, IPiMS, sygn. LOT A.XII) i depesz Komendanta AK (*AKwD*).

<sup>66</sup> Dokument opisujący działalność bojową sowieckiej 16. Armii Lotniczej podaje, jakoby od 13 września do 1 października lotnictwo sowieckie wykonało 3294 loty (*sic!*), co oznacza ponad 160 lotów dziennie. Liczba ta wydaje się absolutnie nieprawdopodobna. Zob. *Na oczach Kremla. Tragedia walczącej Warszawy w świetle dokumentów rosyjskich*, oprac. zbior., Warszawa 1994, s. 214 i nn.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

<sup>68</sup> *AKwD*, t. IV, s. 114.