



Materiał przygotowany dla interia.pl oraz nowahistoria.interia.pl

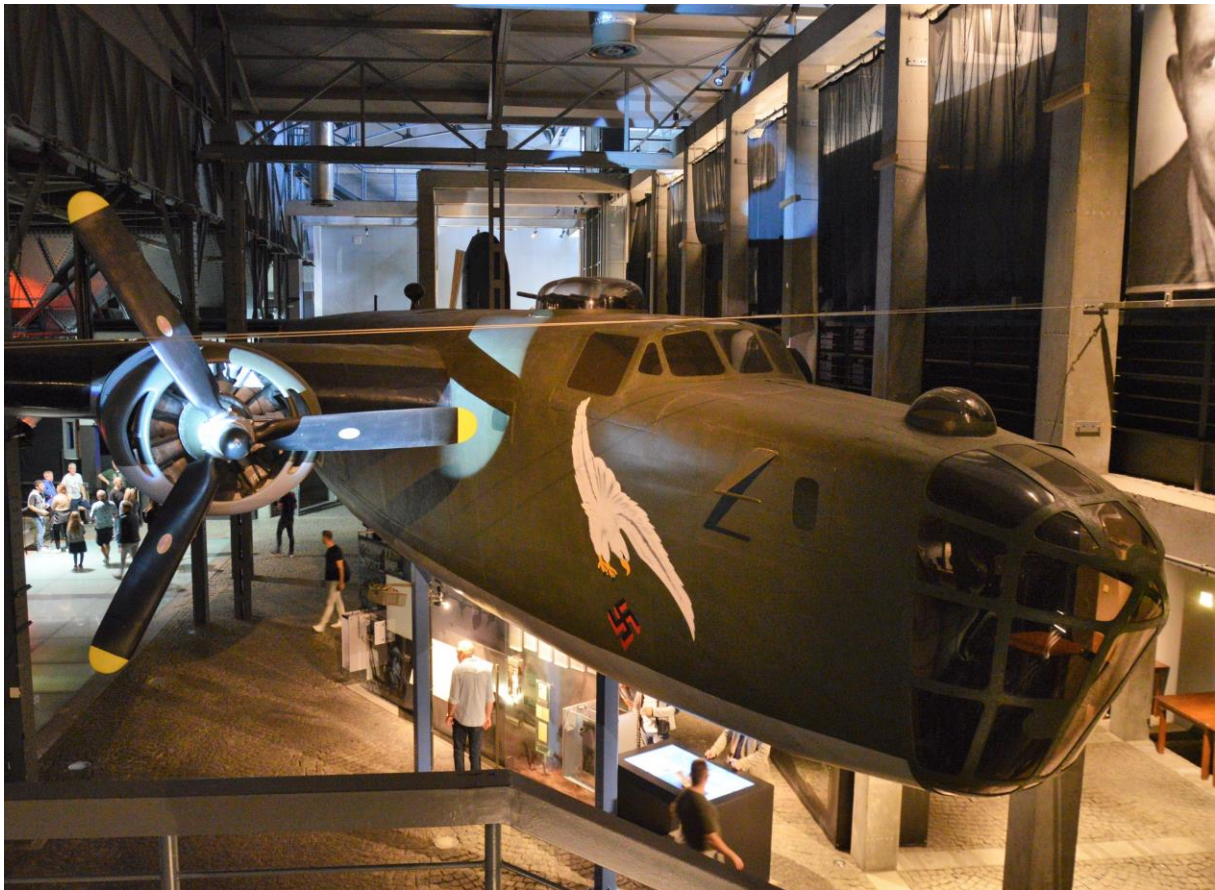
Autor: **Tomasz Stańczyk**

LOTNICZA POMOC DLA POWSTANIA WARSZAWSKIEGO. PRAWIE STRACÉNCZE WYZWANIE

Zrzuty nie mogły odmienić losów powstania, ale liczyły się każda sztuka broni, każdy magazynek amunicji. Polskie i alianckie samoloty nad Warszawą dawały poczucie, że miasto nie jest osamotnione w walce.

Trafić do celu było łatwo. Z odległości kilkudziesięciu kilometrów piloci widzieli bowiem czerwoną łunę nad miastem. Nadlatywali nad Warszawę po północy. W dole płonęły dziesiątki budynków, dymy przesłaniały widoczność, do kabiny wdzierał się swąd spalenizny. Światła niemieckich reflektorów przecinały niebo w poszukiwaniu samolotów, a pociski grzechotały po kadłubie i skrzydłach. Lecieli nisko nad miastem, na wysokości około 100 metrów, by uniknąć ognia niemieckiej artylerii przeciwlotniczej, i by zrzut był precyzyjny. Odlatując znad miasta, mieli przed sobą około pięciu godzin lotu do lotnisk we Włoszech. Wiele samolotów brytyjskich i polskiej eskadry 1586 specjalnego przeznaczenia nie wróciło z misji do Warszawy. Jednym z nich był Boeing B-24 „Liberator”, zestrzelony przez nocny myśliwiec. „Liberatorem” dowodził kpt. Stanisław Daniel, pilotem był kpt. Zbigniew Szostak. Wracali z czwartego już lotu na pomoc powstańcom. Ich samolot rozbił się 14 sierpnia 1944 r. pod Bochnią. Makieta tego właśnie „Liberatora”, w skali 1:1, znajduje się w Muzeum Powstania Warszawskiego.

Norman Davies nazwał lotniczą pomoc dla powstańczej Warszawy mostem powietrznym oraz jedną z wielkich niedocenionych opowieści drugiej wojny światowej. Jednak most ten był często zrywany przez zakazy lotów, księżycowe noce oraz złe warunki atmosferyczne.



fot. Makieta „Liberatora” z polskiej eskadry 1586 biorącej udział w zrzutach nad Warszawą. Muzeum Powstania Warszawskiego. Fot. Tomasz Stańczyk

Dowództwo Armii Krajowej podejmując decyzję o rozpoczęciu walk w Warszawie dysponowało nikłym arsenałem broni dla żołnierzy. Liczyło na zdobycze na Niemcach i - przede wszystkim - na alianckie zrzuty. 4 sierpnia gen Tadeusz Bór Komorowski depešował dwukrotnie do władz polskich w Londynie: „Żądam kategorycznie pomocy w amunicji i broni pancernej natychmiast i w dniach następnych. (...) My postawiliśmy wszystko na utrzymanie stolicy, zdobądźcie się na wysiłek”. W drugiej depešy nalegał: „Za wszelką cenę dajcie nam zrzuty na miasto na trzy punkty: Cmentarz Żydowski (Okopowa), plac Napoleona i Małe Getto. Od otrzymania od was amunicji zależy nasze wytrwanie w walce”.

W Londynie prezydent Władysław Raczkiewicz, wicepremier Jan Kwapiński (premier Stanisław Mikołajczyk był na rozmowach w Moskwie), ambasador Edward Raczyński i, po powrocie z Włoch, gen. Kazimierz Sosnkowski, Naczelny Wódz, podjęli interwencje u Brytyjczyków, by zostały zorganizowane zrzuty broni i amunicji dla powstańców.

Głównym przeciwnikiem lotów nad Warszawę był marszałek John Slessor, dowodzący brytyjskimi siłami lotniczymi na śródziemnomorskim teatrze wojennym. Podlegała mu polska eskadra 1586 specjalnego przeznaczenia. Niechęć i odmowę motywował spodziewanymi dużymi stratami. Slessor stwierdził, że akcja zrzutów nie daje nadziei na sukces. I zauważył, że to Rosjanie, którzy mają znacznie bliżej do Warszawy, powinni dokonywać zrzutów. Tyle, że była to ostatnia rzecz, jaką Stalin zamierzał zrobić. Co więcej, zabronił lądowania na terytorium sowieckim alianckim samolotom, które dokonały zrzutów.

W nocy z 4 na 5 sierpnia 1944 r. do Polski poleciało 11 samolotów, cztery polskie i siedem brytyjskich. Ponieważ w Londynie wciąż trwały dyskusje w sprawie udzielenia pomocy powstańcom, żaden z samolotów ze zrzutami dla Armii Krajowej nie został skierowany nad Warszawę. Ale mjr. Eugeniusz Arciuszkiewicz, dowódca eskadry 1586, wbrew brytyjskim rozkazom, polecił w tajemnicy polskim pilotom, by polecili do stolicy. Trzy samoloty dokonały zrzutów na cmentarz żydowski. Zasobniki odebrali żołnierze zgrupowania „Radostaw”. Ale tamtej nocy nie wróciły cztery samoloty RAF. Slessor wydał zakaz lotów do Polski. Nacisk premiera Winstona Churchilla spowodował, że po kilku dniach zezwolił na start, ale tylko samolotom polskiej eskadry.



Upamiętnienie poległych lotników zestrzelonego „Liberatora” ze 178 Dywizjonu RAF. Park Skaryszewski im. Paderewskiego. Fot. Tomasz Stańczyk

W pierwszych dniach sierpnia lotnicy eskadry 1586 niecierpliwie czekali na możliwość lotów nad Warszawę. Panowała atmosfera entuzjazmu i solidarności z powstańcami. Pilot Jan Cholewa tak opisywał odprawę z mjr. Arciuszkiewiczem na lotnisku Campo Casale w Brindisi.

„Proszę panów – mówił major - kto chciałby z was lecieć na Warszawę? Na sali podnosi się tak niesamowity wrzask, że aż uszy bolą. Zrywamy się z krzesel biegniemy ku dowódcy. - »Panie majorze! My polecimy!«, »Majorze! My znamy Warszawę, my polecimy!«, »Panie kochany! My chcemy lecieć« Takie i tym podobne okrzyki można od czasu do czasu wyłowić z tego wrzasku”. (K.Mroczkowski, A.Olejko „Nocnych lotów świadectwo”)

Startowali wczesnym wieczorem. Z Brindisi do Warszawy było, zależnie od trasy, 1300 do 1500 km. Lot w obie strony trwał dziesięć do jedenastu godzin. Bywało, że na pokładzie

brakowało drugiego pilota. Samoloty wracały podziurawione od kul niemieckich nocnych myśliwców oraz obrony przeciwlotniczej, które czasem przebijały także i spadochrony, uniemożliwiając lotnikom ewentualny ratunek. Bohaterami lotów do walczącej stolicy byli też polscy mechanicy w Campo Casale, pracujący po kilkanaście godzin dziennie, by przywrócić do użytku pokiereszowane samoloty.

Polsko-brytyjskie dyskusje w sprawie lotów z pomocą walczącej stolicy przeciął wreszcie premier Churchill. Pod jego naciskiem marszałek Slessor zgodził się na udział w nich także samolotów dywizjonów RAF i i SAAF (południowoafrykańskich). Od 12 do 14 sierpnia 1944 r. z baz we Włoszech wystartowały do Warszawy 65 samolotów. 23 dokonały zrzutów. Ale, niestety, utraconych zostało 11 samolotów, w tym 5 zestrzelonych nad Warszawą. Zginęło 54 lotników, w tym 7 polskich.

Gdy w ciągu dwóch nocy dywizjon 31 SAAF stracił pięć samolotów, dowództwo południowoafrykańskiego 2 Skrzydła odmówiło dalszego wysyłania swoich lotników. Neil Orpen, autor książki „Lotnicy'44. Na pomoc Warszawie”, opisał przebieg odprawy, podczas której zabrał głos major „Tjokkie” Odendaal: „Przełamując krępującą ciszę (...) powiedział swoim powolnym, niskim głosem w afrikaans. - Sir, źle by to wyglądało, gdyby Południowoafrykańczycy odmówili pomocy Polakom. Jeśli nie chce pan wydać rozkazu, to niech polecą ochotnicy. Ja się zgłaszam.

- Tak! Ja, ja, pewnie. - W całej sali oficerowie prześcigali się w podnoszeniu rąk”.

Major Odendaal zginął, lecąc na zrzut do Puszczy Kampinoskiej. Z siedmioosobowej załogi uratował się tylko jeden lotnik.



Inny z zestrzelonych samolotów 31 dywizjonu SAAF, spadł na ulicę Miodową, tuż obok Placu Krasińskich, gdzie dokonywane były zrzuty. Bohdan Tomaszewski, znany po wojnie dziennikarz, podczas powstania żołnierz AK, był na miejscu upadku „Liberatora”.

„Rzuciliśmy się na ratunek lotnikom. Jak spod ziemi pojawili się sanitariusze. Ktoś przytomnie zawołał, by uważać i wydobywać delikatnie ze zmiążdżonej kabiny. Jednego z członków załogi we czterech przenieśliśmy do bramy – tam przekonaliśmy się, że jest martwy. Również pozostali zginęli na miejscu. Wróciłem do samolotu. Dotknąłem ręką szczątków skrzydła. Było rzeczywiste, namacalne. Pomyślałem, że nie tylko my zaryzykowaliśmy wszystkim, że byli także inni, którzy zdecydowali się podjąć prawie straceńcze wyzwanie...Tak im dziękowałem”. („Pamięć powstania '44”).

Aliancki samolot nad powstańczą Warszawą. Okładka pisma „Skrzydła z 1945 r. Źródło: „Wielka Encyklopedia Powstania Warszawskiego.

Wymontowany z wraku samolotu karabin maszynowy służył obrońcom Pasażu Simonsa, powstańczej reduty osłaniającej od zachodu Stare Miasto.

Na ulicy Miodowej, znajduje się tablica pamiątkowa, tak jak w innych miejscach w Warszawie, gdzie rozbiły się brytyjskie i południowoafrykańskie samoloty: w Parku Skaryszewskim im. Paderewskiego, przy ulicy Na Bateria, przy ulicy Redutowej, na terenie lotniska na Okęciu. Upamiętnienie w Parku Skaryszewskim odsłoniła w 1988 r. premier Margaret Thatcher w towarzystwie sierżanta Lyne'a, jedyne go członka załogi, który przeżył katastrofę strąconego „Liberatora” ze 178 dywizjonu RAF.

Po czarnej nocy z 13 na 14 sierpnia, gdy zostało utraconych 8 samolotów i zginęło 49 lotników, marszałek Slessor wydał zakaz lotów dywizjom brytyjskim i południowoafrykańskim nad Warszawę. Tym razem nie pomógł polski apel do Churchilla o niebranie pod uwagę strat i kontynuowanie zrzutów. Brytyjscy alianci pojawili się jeszcze tylko raz nad Warszawą, wraz z polską eskadrą, 11 września 1944 r.

Eskadra 1586 kontynuowała loty. Były coraz bardziej ryzykowne, gdyż jej stan uzupełniały niedoświadczone załogi. Ppłk. Marian Dorotycz-Malewicz, dowódca polskiej bazy w Brindisi, informował 18 sierpnia sztab Naczelnego Wodza, że stracono trzy najlepsze załogi i pozostały już tylko dwie doświadczone. „Wysyłanie pozostałych nie mających za sobą ani jednego lotu bojowego spowodowałoby się do zmarnowania załogi i sprzętu, bez najmniejszej gwarancji wykonania zadania”.

W ostatniej dekadzie sierpnia dokonano tylko czterech zrzutów na Warszawę. Inne trafiły do Puszczy Kampinoskiej, gdzie stacjonowało zgrupowanie AK. Jednak broni i amunicji praktycznie nie można było stamtąd dostarczyć do walczącej stolicy. W ograniczonym tylko stopniu i nie przez cały czas powstania zaopatrywano tylko oddziały na Żoliborzu. A głównym teatrem walk było Stare Miasto, odcięte od Żoliborza. Kajetan Bieniecki, autor fundamentalnej książki „Lotnicze wsparcie Armii Krajowej”, uważał nawet, że zrzuty nad Puszczą Kampinoską były tylko pozorowaniem pomocy. Jednak decyzje, gdzie i kiedy dokonywać zrzutów należały do Brytyjczyków. A gen. Tadeusz Bór-Komorowski w depeście do sztabu Naczelnego Wodza i dowódcy polskiej bazy w Brindisi pisał zgryźliwie i jakże niesprawiedliwie: „Podziwiam Waszą obojętność i angielską flegmę”.

Cena zrzutów dokonywanych przez polską eskadrę w ostatniej dekadzie sierpnia, była wysoka: ze startujących 17 samolotów stracono 4, zginęło 28 lotników. Jednym z nich był najmłodszy dowódca w dywizjonie, kpr. Włodzimierz Augustyn. Kilka dni przed śmiercią skończył 23 lata. Tym razem Slessor zakazał na kilka dni lotów także polskiej eskadrze. Gen. Ludomił Rayski, który zgłosił się na ochotnika i wziął udział w dwóch lotach na pomoc powstaniu, w relacji ze spotkania ze Slessorem, napisał: „Z polskiego punktu widzenia jest to samobójcze wybijanie lotników, na co Anglicy stanowczo się nie godzą”.

Brytyjczycy mogli sobie pozwolić na niewysyłanie swoich samolotów. Kierowali się chłodnym rachunkiem start. Nie odczuwali też moralnej presji. To nie ich rodacy walczyli w Warszawie. Ale polskie władze cywilne i wojskowe nie mogły pozostawić powstańców bez pomocy. To było nie do wyobrażenia. Naczelny Wódz rozkazał kontynuowanie eskadrze 1586 lotów bez względu na straty i nawet wtedy, gdy były złe warunki atmosferyczne. Po poważnych stratach,

jakich doznała eskadra, nic nie pozostało z początkowego entuzjazmu lotników. Dowódca dywizjonu mjr. Arciuszkiewicz, opowiadał historykowi Januszowi Zawodnemu, że panowało jednak „poczucie solidarnego obowiązku, w pełnej świadomości beznadziejnej sytuacji”. Gen. Rayski wspominał, że nigdy nie słyszał od lotników słów krytyki, żadnej skargi.

Na przełomie sierpnia i września w dowództwie AK nie było jednolitej opinii w sprawie pomocy lotniczej. Władysław Bartoszewski w „Dniach walczącej stolicy” pisał: „Większość oficerów oceniła, że Powstanie weszło w okres agonii (...) zapowiedziane zrzuty należy traktować jako zastrzyk dany umierającemu dla podtrzymania jego żywota jeszcze na kilka, najwyżej kilkanaście dni.”

W nocy 14 września 1944 r. pojawił się ostatni raz nad Warszawą samolot eskadry 1586 - „Liberator” dowodzony przez dwudziestoczteroletniego ppor. Stanisława Kleybora, jednego z najmłodszych lotników, lecz już doświadczonego w lotach nad Polskę przed powstaniem. Był rekordzistą: siedem razy dokonał zrzutów w stolicy, w tym sześć razy z pilotem chor. Henrykiem Jastrzębskim. Kleybora opuściło szczęście niedługo po wojnie. Zginął jesienią 1945 r. w katastrofie lotniczej w Wielkiej Brytanii.

W sierpniu i wrześniu 1944 r. poległo w misjach z Włoch do Polski 78 polskich oraz 126 brytyjskich i południowoafrykańskich lotników, w ogromnej większości w lotach nad Warszawę i Puszcę Kampinoską. Historyk lotnictwa Jerzy B. Cynk oceniał, że dostarczenie niecałych 300 kg broni i amunicji kosztowało życie jednego lotnika. W tym czasie utraconych zostało 39 samolotów – 17 proc. startujących. Wiele zasobników wpadło w ręce Niemców. Ale dla powstańców cenny był każdy sten, piat, każda ilość amunicji. Nie tylko jednak broń była ważna. Polskie i alianckie samoloty nad Warszawą dawały poczucie powstańcom, że miasto nie jest osamotnione w walce. Jeden z polskich lotników przymocował do zrzuconej paczki zawiniątko z papierosami i czekoladą. Na karteczce napisał: „Trzymajcie się chłopaki!”.

Ostatni moment radości, a nawet entuzjazmu, jaki przeżyli powstańcy i ludność cywilna, wydarzył się 18 września 1944 r., gdy w biały dzień nad Warszawą pojawiło się 107 amerykańskich Boeingów B-17 „Latających fortet”, wyładowanych bronią i amunicją. Niebo było pełne różnokolorowych spadochronów. Rozwijały się wysoko nad miastem i wielu patrzącym wydawało się, że jest to desant spadochronowy. Choć tylko mała część zasobników trafiła do rąk powstańców, to było ich mniej więcej tyle, ile odebrano ze zrzutów dokonywanych przez samoloty startujące z Włoch.

Wspominając amerykański zrzut, gen. Tadeusz Bór-Komorowski twierdził, że gdyby tego rodzaju masowa pomoc nastąpiła na początku sierpnia, powstańcy mieliby na tyle dużo broni i amunicji, że nie tylko uwolniliby Warszawę od Niemców, ale i utrzymaliby ją. Ale już podczas powstania wiedział, że Stalin do września blokował amerykańską ekspedycję, zakazując lądowania po zrzucie na terytorium Związku Sowieckiego. Dla Brytyjczyków zaś intensywne zaopatrywanie Warszawy nie było wojennym priorytetem.

Zrzuty z pewnością przedłużyły walkę powstańców. I tylko taki mógł być ich efekt. Generał Bór-Komorowski ciągle depešował, że bez dalszych dostaw broni i amunicji, opór żołnierzy AK zostanie złamany w ciągu kilku dni.

Historyk Józef Garliński w książce „Politycy i żołnierze” tak pisał o powietrznej misji pomocy

dla powstańczej Warszawy: „Wielka ofiara polskich i sojusznicznych młodych lotników, którzy ginęli z pełną świadomością, że śmierć ich nie może odmienić biegu wypadków, jest najpiękniejszym przykładem bohaterstwa”.