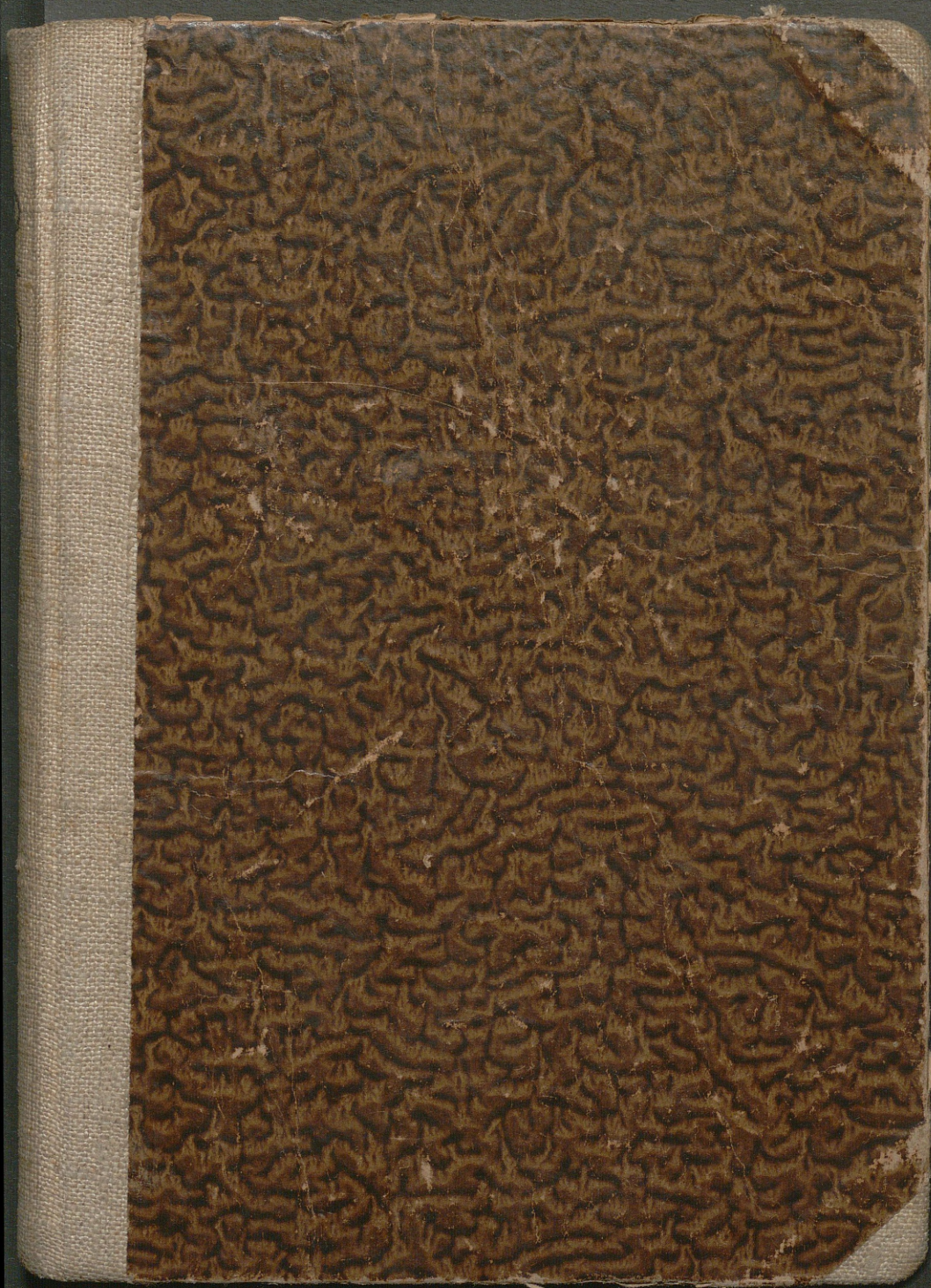


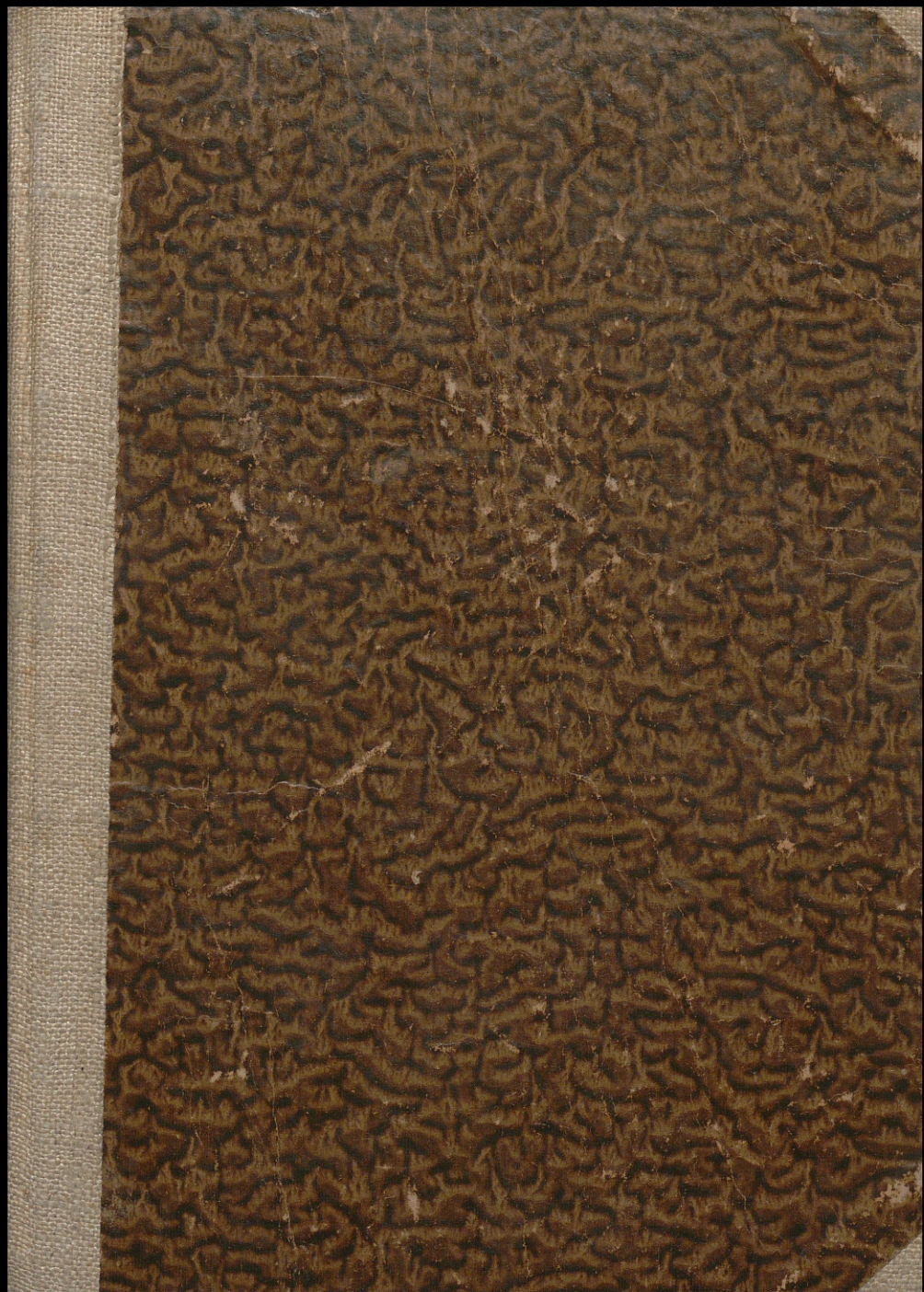


Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19





K. PASZKOWSKI
RAF CONTRA LUFTWAFFE

1941
RAF
C

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
PRINTED IN POLAND 1946
COPYRIGHT BY „KSIĘGARNIA
POLSKA“, ST. JAMIOŁKOWSKI
ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA 193

KAZIMIERZ PASZKOWSKI

dop. 2/2.

R A F

CONTRA

L U F T W A F F E

BITWA O ANGLIĘ

Z LICZNYMI ORYG. ILUSTRACJAMI

540

1 9 4 6

„KSIĘGARNIA POLSKA“ ST. JAMIOŁKOWSKI

ŁÓDŹ PIOTRKOWSKA 193

Wylaczone
ze zbiorów
BUW



Inv. 9274

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ MARIAN PUCHALSKI



10838/1

K-15014

TŁOCZONO W DRUKARNI ŚW. WOJCIECHA
POD ZARZ. PAŃSTWOWYM W POZNANIU

2-2758
145

W S T Ę P

Rozpoczynając bezprzykładną w dziejach agresję na nieprzygotowane do wojny państwa europejskie, wykorzystali Niemcy hitlerowskie wszystkie doświadczenia pierwszej wojny światowej, w szczególności w dziedzinie łodzi podwodnych. Przy pomocy tej broni usiłowali zniszczyć potężną flotę wojenną i handlową koalicji i na niej budował niemiecki sztab generalny swe największe nadzieje. Cesarski admirał Tirpitz, największy ówczesny korsarz świata, rozpoczął nieubłaganą walkę przy pomocy swoich licznych submaryn i kazał topić wszelkie okręty, płynące pod flagą państw koalicyjnych, jak również statki państw neutralnych, bądź też płynące pod neutralną flagą. Ten nowy, barbarzyński i iście niemiecki sposób prowadzenia wojny, spowodował oburzenie całego kulturalnego świata i neutralnej podówczas jeszcze Ameryki, której statki narażone były również na zatopienie. Początkowo niemieckie łodzie podwodne oszczędzały amerykańskie okręty, jakby respektując ten „kraj nieograniczonych możliwości“, ale gdy

walka weszła w ostrą fazę, dufność poszczególnych komendantów niemieckich submaryn przeszła wszelkie granice humanitaryzmu i zaczęli oni polować również na samotnie płynące statki amerykańskie. Niebawem jeden czy dwa statki amerykańskie stały się pierwszą ich ofiarą. Te barbarzyńskie wyczyny niemieckich korsarzy podwodnych wywołały ogromne oburzenie opinii publicznej Stanów Zjednoczonych i spowodowały... notę rządu USA do Niemiec. Nota była utrzymana w stanowczym, ale nie ultymatywnym tonie. Dopiero następne storpedowanie „Lusitanii“, spowodowało już przystąpienie Stanów Zjednoczonych A. P. do wojny po stronie koalicji w roku 1916. Łodzie podwodne okazały się bronią bardzo groźną. W końcu 1917 roku Niemcy chętni się zatopieniem dziesięciu milionów ton statków koalicji przez ich submaryny, a straty te były tak poważne, że wywołały w sztabach państw walczących przeciw Niemcom nie małą konsternację. Francja nawet skłonna była zawrzeć z Niemcami odrębny pokój, lecz gdy o tych zamiarach dowiedział się wywiad angielski, był jeszcze czas wyrzucić odpowiednią presję na Francję, że pokój może być tylko łącznie zawarty, w bloku koalicyjnym i niezależnie od woli jednego mocarstwa. Ten przejściowy okres pesymizmu u poszczególnych, zrzeszonych w wielką

koalicję państw walczących przeciw Niemcom, spowodowała niewątpliwie akcja niemieckich łodzi podwodnych, na którą początkowo koalicja nie umiała znaleźć odpowiedniej broni. Dopiero wynalazek okrętów „Q” tzw. okrętów-pułapek i odpowiedniego aparatu podsłuchowego umożliwił skuteczne zwalczanie submaryn, które w roku 1918 przestały królować na wszystkich morzach świata i przeszły po ogromnych stratach do wyraźnej defensywy.

W pierwszej wojnie światowej ogłosiła Anglia blokadę Niemiec, chcąc je wygłodzić i zmusić do zawarcia pokoju. Niemcy odpowiedzieli na to barbarzyńską akcją swych łodzi podwodnych, przygotowaną zresztą zawczasu i niezależnie od angielskiej blokady. W każdym razie w walce przy pomocy łodzi podwodnych, zdobyli Niemcy w okresie pierwszej wojny światowej dużo doświadczeń, które spożytkowali w wojnie ostatniej.

Admirał Tirpitz, znalazł w osobie „wielkiego” admirała Raedera, a następnie Doenitza — godnych następców. Oni również postanowili otoczyć Wielką Brytanię pierścieniami swych submaryn, które w wojnie ostatniej działały już nie pojedynczo, ale całymi eskadrami, chwycić ją w kleszcze, niszczyć płynące na pomoc konwoje, otoczyć, wygłodzić i dobić z powietrza

przy pomocy wielkiej Luftwaffe, aby móc potem spokojnie i pewnie przeprowadzić inwazję. Zanim więc rozpoczęła się Bitwa powietrzna o Wielką Brytanię, rozgorzała wcześniej Bitwa Atlantycka, która była istotnym elementem wojny ostatniej, a w pewnym jej okresie, Atlantyk uważany był za najgłówniejszy teren, na którym decydowały się losy świata.

Dowództwo niemieckie, świadome znaczenia dróg morskich, wykorzystując nabyte doświadczenia, rzuciło do walki całą swoją flotę podwodną jak również swoją „Kriegsflotte“. Na początku swej agresji, mieli Niemcy około 70—80 łodzi podwodnych, ostatnio znacznie już udoskonalonych typów; w ciągu wojny budowali je seryjnie tak, że liczba ich bodajże przekroczyła 1.000.

Francja w porozumieniu z Wielką Brytanią, wypowiedziały dnia 3 września 1939 wojnę Niemcom. Już w dziewięć godzin później wyrzucili Niemcy na Atlantyku pierwszą torpedę i podobnie jak w latach 1914—18 rozpoczęli nieubłaganą wojnę podwodną. Tak rozpoczęła się Bitwa Atlantycka, bitwa przeciwko brytyjskim szlakom oceanicznym i całej morskiej żegludze.

Tym razem wojna podwodna wyglądała nieco inaczej i trudno ją porównać z poprzednią. Konstrukcję łodzi podwodnych przez ten czas

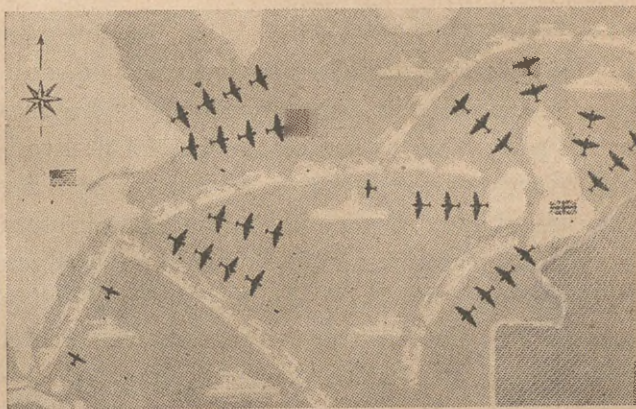
znacznie ulepszono; stały się silniejsze, szybsze, zdolne do głębszego zanurzenia i bardziej wytrzymałe. Udoskonalono również torpedy. Działalność ich była bardziej niszczycielska, a kierowane były odpowiednim mechanizmem podsluchowym, nieznanym w wojnie poprzedniej. Łódź podwodna, silniejsza teraz, szybsza i o znacznie większym zasięgu operacyjnym, stała się nadal groźnym przeciwnikiem nawet na powierzchni morza. Zaopatrzona w działa średniego kalibru, w szereg wyrzutni torpedowych, mogła śmiało, acz z pewnej odległości atakować odpowiednie statki, by w przeciągu paru sekund zanurzyć się i ujść często bezkarnie. Dawniej potrzebowała na to znacznie więcej czasu; wtedy minuty trwały zanim się zanurzyła, ostatnio sekundy.

W chwili wybuchu wojny, flota wojenna brytyjska i francuska — razem wzięte, liczyły około dwa miliony ton, gdy także flota niemiecka posiadała zaledwie powyżej 10⁰/o powyższego stanu. Większa liczba niemieckich łodzi podwodnych patrolowała już na pełnym morzu dookoła Wysp Brytyjskich, znaczna też ilość submaryn była w budowie. Ilością 70—80 submaryn, rozpoczęli Niemcy ostatnią wojnę podwodną, licząc na dalszą seryjną ich budowę oraz na wydatną pomoc Luftwaffe w niszczeniu konwojów i opanowaniu szlaków morskich. Handlowa flota bry-

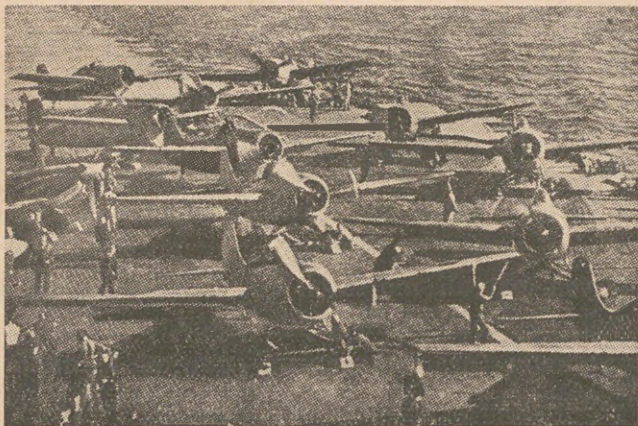
tyjska, licząca podówczas około 18,000.000 ton pojemności, nie była w całości narażona na działanie niemieckich submaryn, rozrzucona była bowiem na wszystkich szlakach morskich, kędy tylko wiodły lub krzyżowały się angielskie interesy.

Admirał Raeder, stary korsarz morski i specjalista w prowadzeniu wojny podwodnej, liczył na to, że jego submaryny teraz znacznie udoskonalone i szybsze, sparaliżują szybko brytyjską żeglugę i uzyskają panowanie na Atlantyku. I rzeczywiście akcję swą rozpoczął pod szczęśliwą gwiazdą. Odrazu, w pierwszym dniu wojny, tj. 3 września submaryny niemieckie zatopiły brytyjski lotniskowiec Courageous, a 14 października 1939 komendant łodzi podwodnej kapitan Prien podpłynął do czujnie strzeżonej bazy morskiej w Scapa Flow i zatopił tam nowocześnie urządzony pancernik Royal Oak. Zatopienie lotniskowca Courageous nasunęło Niemcom przypuszczenie, że Royal Air Force już z samego początku odsłoniła swoje słabe strony. Akcja więc łodzi podwodnych skoordynowana była z działalnością Luftwaffe, która początkowo ostrożnie i sporadycznie penetrowała szlaki morskie, wiodące do Anglii na Atlantyku i angielskie podniebie, przeważnie nocami.

Jak z jednej strony Niemcy pokładali wielkie nadzieje na zwycięstwo w swoim nowoczesnym lotnictwie i w łodziach podwodnych, tak z drugiej — Anglia zareagowała zastosowaniem tych samych środków obronnych, które unieszkodliwiły niemieckie submaryny w roku 1918, a więc systemem konwojów, wprowadzeniem stałych patroli morskich i okrętów eskortujących, użyciem bomb głębinowych, swoimi submarynami oraz szeregiem nowych środków obronnych i ofensywnych. W odwet za niemieckie ataki, zaczęły samoloty brytyjskie bombardować niemieckie bazy morskie w Kiel, Wilhelmshaven, Emden, i w. i., polować na niemieckie okręty wojenne, a marynarka wojenna —



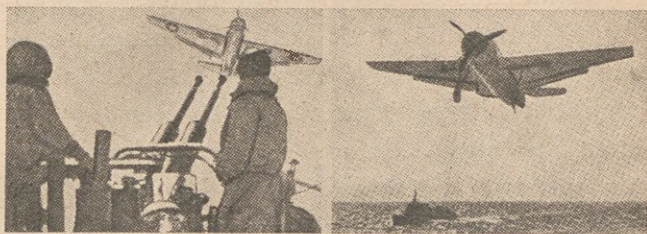
Lotnictwo strzeże linii komunikacyjnych na Atlantyku



Na pokładzie lotniskowca brytyjskiego

na submaryny. Pierwszą niemiecką łódź podwodną zatopił polski kontrtorpedowiec Błyskawica dnia 7 września 1939.

Nowością ostatniej wojny było zastosowanie przez Niemców min magnetycznych, które rozrzucał przy pomocy samolotów i łodzi podwodnych. Początkowo miny tego rodzaju wyrządziły poważne szkody i przysporzyły strat okrętom brytyjskim, rozsiewano je bowiem na wodach przybrzeżnych Wielkiej Brytanii, lecz Anglicy zastosowali wkrótce przeciwmagnetyczne kable, przymocowywane wokół kadłuba okrętów, które neutralizowały pola magnetyczne, powodując nieszkodliwą dla okrętów detonację tych min,



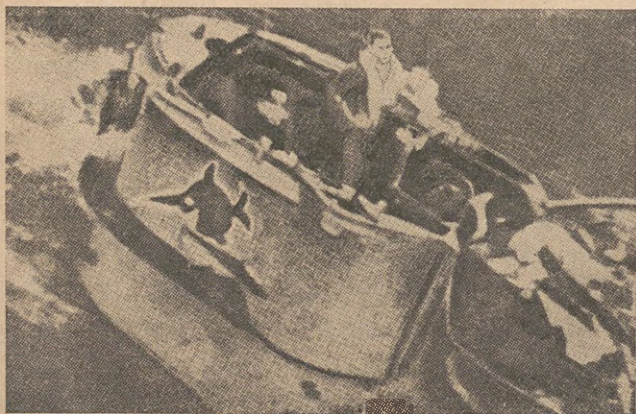
Startują ang. samoloty torpedowe

więc sukces ich i żywot był krótkotrwały; Anglicy dość szybko wynaleźli przeciw nim odpowiednie środki, m. i. odpowiednie samoloty, zaopatrzone w stalowe magnesy, przymocowane do podwozia, które przelatując nisko nad minami, powodowały ich wybuch.

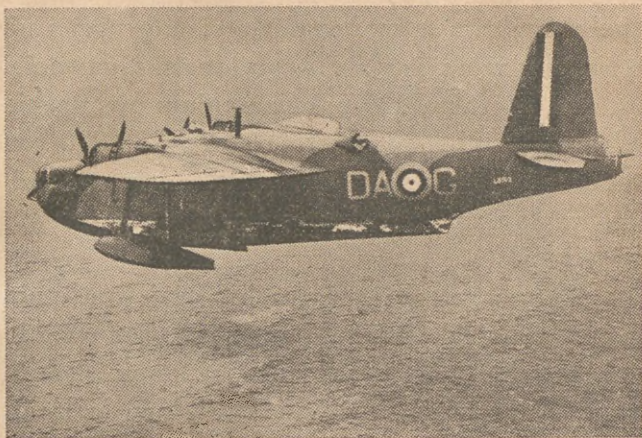
W pierwszych dniach kwietnia 1940, Niemcy zajęli Norwegię. Ocalałe z kampanii wrześniowej polskie okręty wojenne, brały czynny udział w walkach norweskich, a nasza łódź podwodna Orzeł odniosła swój pierwszy triumf, zatapiając na wodach Skagerraku niemiecki transportowiec Rio de Janeiro. Po Norwegii zajęli Niemcy skolei: Belgię, Holandię i Francję, zakładając szereg nowych baz dla łodzi podwodnych od Koła Polarnego aż po granicę hiszpańską. Sytuacja strategiczna była teraz dla nich o wiele korzystniejsza aniżeli w czasie pierwszej wojny światowej, bo mogli łatwiej obramować

Anglię łańcuchem łodzi podwodnych, wspomaganych skutecznie przez Luftwaffe. Anglia znalazła się w potężnych kleszczach Niemiec i w sytuacji tak niemal groźnej, jak za czasów Wilhelma Zdobywcy. Balony zaporowe, brytyjskie pola minowe, patroli morskie i lotnicze, nie starczyły do jej skutecznej obrony.

W tym czasie, gdy Anglia znalazła się na niebezpiecznym zakręcie swych dziejów, rozpoczęła Luftwaffe 8 sierpnia 1940 wielką bitwę powietrzną. Nieustanne jej ataki we dnie i w noc skierowane były nie tylko przeciw miastom i ośrodkom przemysłowym czy wojskowym kraju, lecz również przeciwko najgłówniejszym portom i lotniskom. Równocześnie niemieckie sa-



Po ataku niemiecka załoga opuszcza łódź podwodną

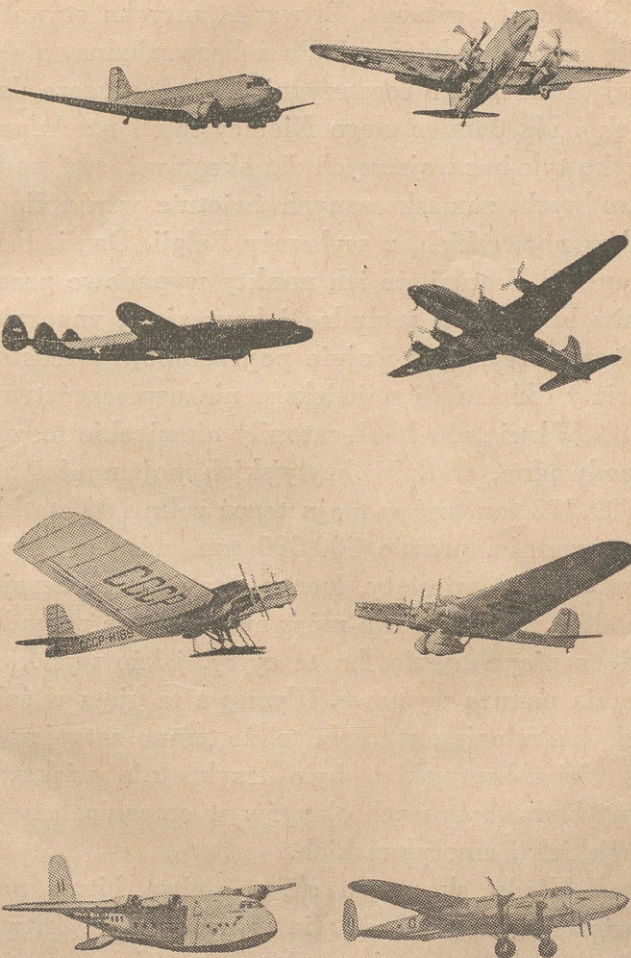


Brytyjski samolot Sunderland na Atlantyku w poszukiwaniu
niemieckich łodzi podwodnych

moloty patrolowe penetrowały Atlantyk, wykrywały konwoje i podawały przez radio ich dokładne położenie przyczajonym łodziom podwodnym, przez co znacznie ułatwiały im zadanie. Głębokie fiordy norweskie stanowiły doskonałe punkty wypadowe dla wojennej floty niemieckiej, która miała stąd bliski cel, i mogła łatwiej atakować brytyjskie konwoje, płynące głównie szlakami północnymi. Kiedy szalała Bitwa o Anglię latem i jesienią 1940 w powietrzu, gdy początkowo mogło się wydawać, że w tej wojnie, po pokonaniu wszystkich zachodnich przeciwników sytuacja militarna Niemiec jest o wiele korzystniejsza niż w wojnie poprzedniej,

Anglia-królowa mórz, znalazła się również i na Atlantyku w najbardziej krytycznym momencie. Latem i jesienią 1940 roku zatapiały niemieckie łodzie podwodne przeciętnie około 250.000 ton statków brytyjskich miesięcznie, co przypominało analogiczne straty z okresu pierwszej wojny światowej.

W tym czasie, może najbardziej przełomowym w dziejach Anglii, gdy groziło jej wielkie niebezpieczeństwo, przekazują jej Stany Zjednoczone 50 szybkich kontrtorpedowców do zwalczania łodzi podwodnych, w zamian za odstąpienie na czas wojny pewnych baz morskich na Półkuli Zachodniej. Lecz choć Anglia wygrała, a ściślej mówiąc uszła cało z bitwy powietrznej, choć wytrzymała i nawet skutecznie odparła prowadzone przez 94 dni „non stop“ ataki Luftwaffe, to jednak jej sytuacja militarna była szczególnie niekorzystna. Zatapianie okrętów brytyjskich nie tylko nie ustawało, ale straty w tonażu stale się powiększały. Od kwietnia 1941 do listopada 1942, znajdowała się Anglia na bardzo niebezpiecznym zakręcie swych dziejów; jej tonaż morski, wojenny i handlowy, topiony codziennie przez niemieckie submaryny zmniejszał się stale, a budowa nowych okrętów w tym okresie wojny, nie mogła żadną miarą uzupełnić ponoszonych strat. Tak samo jak



Typy angielskich i amerykańskich samolotów transportowych

„Battle of Britain“, Bitwa Atlantycka stawiała się coraz bardziej zjadła i bezwzględna, a do jej ostatecznego rozstrzygnięcia było jeszcze daleko. Na domiar złego Niemcy mieli na Atlantyku tyle baz wojennych dla okrętów i łodzi podwodnych, zamaskowanych świetnie wśród fiordów norweskich, u wybrzeży Belgii, Danii, Holandii i Francji, że ich punkty wypadowe przeciw brytyjskiej żegludze i konwojom, znacznie liczniejsze niż w wojnie poprzedniej, przedstawiały dla Anglii największe niebezpieczeństwo.

Wkwietniu 1941 zatopiły niemieckie łodzie podwodne, statków brytyjskich pojemności aż 589.272 ton, zaś w maju tegoż roku 104 statki, pojemności prawie 500.000 ton, więc w ciągu zaledwie 2 miesięcy, łączne straty przekraczają milion ton! Królowa mórz ma poważne powody do zaniepokojenia, bo te cyfry, jakże wysokie, mają ponurą wymowę. Wymowa ta ujęta w ścisłą kalkulację oznaczała to, że tempo zatapiania statków brytyjskich było trzykrotnie większe, niż budowa nowych okrętów w stocznich brytyjskich i amerykańskich.

Kiedy skończyła się właściwa bitwa powietrzna, musiała Anglia wygrać skolei Bitwę Atlantycką. Ta druga bitwa trwała znacznie dłużej i wkrótce zamieniła się w olbrzymi wyścig pomiędzy stoczniami koalicji a niemieckimi łó-

dziami podwodnymi. Rzecz jasna, że w wyścigu chodzi o szybkość. Tu chodziło również o rozmiary produkcji, o jak najszybsze uzupełnienie strat, jakkolwiek Hitler zapewniał, że „kto przypuszcza, że potrafi pomóc Anglii, musi zawsze pamiętać o jednym: każdy okręt, statek, czy konwój, który znajdzie się u wylotu naszych wyrzutni torpedowych, będzie storpedowany. Gdziekolwiek pojawią się okręty brytyjskie, nasze łodzie podwodne będą je atakować, aż do chwili ostatecznego zniszczenia“.

Po stronie Anglii, oprócz licznych polskich lotników, z których uformowało się z czasem aż 14 polskich dywizjonów w służbie brytyjskiej, znalazły się również jednostki Polskiej Marynarki Wojennej w sile trzech kontrtorpedowców i dwu łodzi podwodnych, które zaraz po napaści niemieckiej na Polskę, jeszcze we wrześniu 1939 przedarły się szczęśliwie do Anglii, gdzie wojenna nasza flota uzupełniona została przydziałem jednostek brytyjskich. Bitwa Atlantycka znajduje się w stadium początkowym. W maju 1941 wymknął się potajemnie ze swej bazy pancernik niemiecki Bismarck, by wziąć udział w walce. Pierwszą jego ofiarą staje się brytyjski krążownik liniowy Robin Hood. Ale Bismarckowi nie był sądzony długi udział w Bitwie Atlantyckiej; zaledwie trzy dni bujał sobie po morzu,

następnie zauważony przez nasz kontrtorpedowiec Piorun, padł ofiarą brytyjskich pancerników. Piorun w wybitnym stopniu ułatwił mu drogę do Walhalli zatopionych okrętów, czyli na dno oceanu. Zwycięstwo floty brytyjskiej nad 35.000-tonowym pancernikiem niemieckim nie polepszyło jednak sytuacji Anglii na Atlantyku: stawała się raczej z dnia na dzień coraz groźniejsza. Anglia walczyła w tym okresie sama na morzu; pomoc jej przydana przez państwa, które stanęły po jej stronie a które tymczasem Niemcy okupowali — w postaci licznych jednostek floty wojennej i handlowej, które zdołały wymknąć się Niemcom. — nie wchodziła poważnie w rachubę.

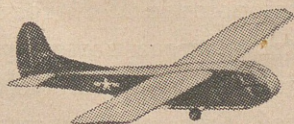
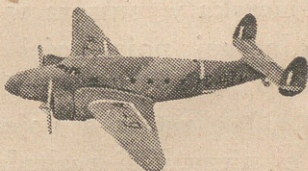
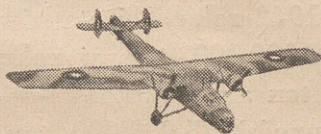
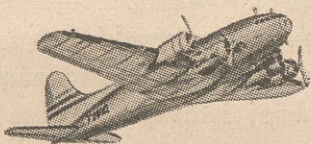
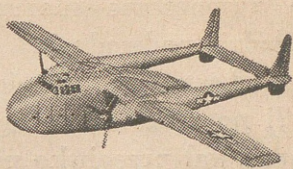
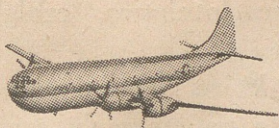
Dopiero incydent, podobny do sprawy Lusitanii z roku 1916 — spowodował interwencję Stanów Zjednoczonych. Po zatopieniu bodajże największego pancernika świata, jakim był brytyjski Robin Hood, a następnie Sessa, po ataku na Creera, wydał prezydent Roosevelt swojej flocie wojennej rozkaz ochrony żeglugi amerykańskiej i strzelania bez ostrzeżenia do napotkanych nieprzyjacielskich okrętów i łodzi podwodnych. Na widowni wojny pojawiła się, nie mająca tradycji bojowych flota wojenna Stanów Zjednoczonych. Należy zwrócić uwagę, że w tym czasie okręty amerykańskie, zgodnie

z ustawą o neutralności, nie przewoziły jeszcze materiału wojennego do Anglii, mimo to zdarzały się wypadki, że podwodne łodzie niemieckie atakowały je bez żadnego ostrzeżenia. Jak w pierwszej wojnie światowej, okazała Ameryka największy umiar i mimo wydanego rozkazu, nie przestała być neutralna.

Na początku grudnia 1941, w kilka zaledwie dni po niespodziewanym ataku japońskim na morską bazę amerykańską w Pearl Harbour, wypowiedział Hitler wojnę Stanom Zjednoczonym. Liczne i zawczasu przygotowane eskadry niemieckich łodzi podwodnych, tzw. „wilcze stada“ zaatakowały znienacka statki amerykańskie niemal u samych wybrzeży Ameryki. Ulubionym ich celem były statki-cysterny, wiozące naftę do portów atlantyckich. Liczne z tych statków i innych powiększyły cmentarze na dnie oceanów, a w bilansie strat za rok 1942, miała sama Ameryka 500 storpedowanych przez niemieckie łodzie podwodne okrętów!

Admirał Raeder w międzyczasie ustąpił, a jego miejsce zajął właściwy twórca tych „wilczych stad“, niemniejszy korsarz morski — „wielki admirał“ Doenitz. Skolei i flota amerykańska, szczególnie handlowa, atakowana po nocach „wilczymi stadami“ — ponosi poważne straty. Jej główne szlaki morskie są poważnie

zagrożone, a konwoje nieraz mają odciętą drogę. Historia się powtarza. Straty na Atlantyku rosły nieustannie, a sytuacja Anglii i Ameryki na morzach przypominała analogiczną sytuację z okresu pierwszej wojny światowej, kiedy to przy końcu 1917 roku submaryny niemieckie były u szczytu powodzenia. Środki obronne, jakimi w ostatniej wojnie, w najbardziej tragicznym okresie Bitwy Atlantyckiej rozporządzały Anglia i Ameryka, okazały się niewystarczające przeciwko niemieckim łodziom podwodnym. Trzeba było liczyć na czas, a ten narazie sprzyjał Niemcom. 9 kwietnia 1942 powiedział Goebels: „Lotnictwo brytyjskie wiąże nam ręce, lecz nasze łodzie podwodne dławią Anglików za gardło. Zobaczymy, kto pierwszy straci oddech.“ Niemcy sądzili, że przy pomocy swego lotnictwa i łodzi podwodnych osiągną niewątpliwe zwycięstwo. Takie sugestie wpajali w swój naród i byli przekonani, że Anglia ani Ameryka nie zdążą dozbroić się i że wcześniej niż Niemcy „stracą oddech“. Intensywne zbrojenia niemieckie w okresie ostatnich pięciu lat poprzedzających wojnę, nastawione były na „Blitzkrieg“: Hitler chciał zdobyć Europę, by następnie zająć świat. Pod tym aspektem zbrojąc się, uwzględniał przede wszystkim trzy najgłówniejsze rodzaje broni, które miały zadecydować



Typy angielskich i amerykańskich samolotów transportowych

o zwycięstwie niemieckim: lotnictwo, czołgi i łodzie podwodne.

Lecz mimo zwycięstw, które Niemcy odno-
sili początkowo na lądach i na morzach, czas
pracował przeciwko nim, czas był ich najwięks-
zym wrogiem, bo zjednoczona koalicja, jak
w poprzedniej wojnie, uświadomiła sobie, że
kwestia czasu, wystarczającego na dozbrojenie
się na lądzie i morzu, a przede wszystkim uzu-
pełnienie strat w zatopionym dotychczas tonażu
morskim — jest najbardziej istotnym proble-
mem. Zaczyna się na gigantyczną wprost skalę
budowa statków transportowych i okrętów wo-
jennych we wszystkich stoczniach świata. Sama
Ameryka wypuszcza w 1942 roku 746 statków
o łącznej pojemności 8,090,800 ton, w roku
1943 ponad 16,000,000 ton a w roku 1944 —
3.400 okrętów o pojemności 35,000,000 ton.
Tej niezwyklej rozbudowie marynarki handlo-
wej towarzyszy budowa wielkich jednostek wo-
jennych, jak pancerników, lotniskowców, tor-
pedowców, kontrtorpedowców, krążowników
i w. in. tak, że w pierwszej połowie 1944 roku
ma już Ameryka ponad trzy tysiące nowo wy-
budowanych okrętów wojennych w akcji. Koło
historii zaczęło się odwracać. Tym razem znowu
na niekorzyść Niemców. Niemcy jednak ciągle
trwali w chorobliwym złudzeniu wygrania wojny.

Usposabiała ich do tego — trzeba to przyznać — bardzo sprytna Goebelsowska propaganda.

Jeszcze 25 marca 1943 radio niemieckie tak oceniało sytuację: „Roosevelt stara się was przekonać, że wojnę wygra ta strona, która może więcej wyprodukować. Argument to fałszywy. Jeżeli nawet Ameryka i inne państwa, walczące przeciwko Niemcom wyprodukują więcej niż my i nasi alianci — pozostanie jeszcze niewykonalne zadanie przewiezienia tych olbrzymich ilości sprzętu wojennego do Europy i Azji“.

Kłamliwe sugestie, podobne do powyższej, szerzyła nie tylko prasa i radio, rozpowszechniali je również główni przywódcy hitlerowców a nawet przedstawiciele najwyższych czynników wojskowych. Rok przedtem, w tym samym miesiącu marcu, admirał Luetzow podał również przez radio takie oto oświadczenie:

„Żeby przetransportować dywizję wojska, składającą się z 15.000 ludzi, potrzeba okrętów o pojemności 200.000 ton. Żeby przewieźć 150.000 ludzi, potrzeba statków o pojemności 2,000,000 ton! Gdzież u licha znajdzie Roosevelt tyle statków?!“

Niemcy nie przewidywali w swych rachubach, że w wojnie ostatniej tak jak w poprzedniej, znajdzie Wielka Koalicja jakiś skuteczny śro-

dek przeciwko ich łodziom podwodnym.) Przez pewien czas byli też panami sytuacji i na Atlantyku o tyle, że poważnie paraliżowali żeglugę morską Anglii i Ameryki, utrudniali dowóz konwojom, które często musiały zmieniać kurs rejsów, płynąć drogą okrężną, przybywać z opóźnieniem itp. Jak w wojnie poprzedniej „okręty pułapki“ okazały się doskonałym środkiem przeciwko niemieckim submarynom, tak i teraz na ten znacznie już udoskonalony a bardzo groźny rodzaj broni — trzeba było znaleźć równie skuteczną broń odporną.

Pierwszym osiągnięciem w tej dziedzinie było skonstruowanie specjalnie szybkich, zwrotnych i przystosowanych do walki z łodziami podwodnymi — kontrtorpedowców, które Anglia i Ameryka zaczęły produkować masowo. Kontrtorpedowce te zaopatrzone były w specjalne aparaty, wykrywające obecność nieprzyjacielskich submaryn i posiadały najnowocześniejsze, szybkostrzelne działa.

Masowe zastosowanie tych szybkich fregat, spowodowało przełom w Bitwie Atlantyckiej. Roje ich otaczały liczne konwoje, utrudniając bardzo niemieckim łodziom podwodnym podpłynięcie do zamierzonego celu i zmuszając do trzymania się na znacznych odległościach. Zaczęło się formalne polowanie na U-booty. Ale

te szybkie i zwinne kontrtorpedowce eskortujące, były tylko jednym ze środków walki z niemieckimi submarynami; drugim było niszczenie ich przy pomocy samolotów, zanim zdołały wejść do akcji, tj. w bazach i stocznjach niemieckich. W pierwszych tygodniach 1943 roku tworzy Ameryka specjalną formację lotnictwa, niezależnie od działalności RAF, przeznaczoną do walki z łodziami podwodnymi. O liczebności jej niech świadczy fakt, że mogła ona rozciągnąć ochronę na cały Atlantyk. Zadaniem jej było również wykrywanie i atakowanie łodzi podwodnych, ochrona żeglugi przybrzeżnej, wyszukiwanie rozbitków oraz ratowanie załóg storpedowanych statków. Każdemu konwojowi towarzyszyły od tej pory lotniskowce eskortujące. Z nich startujące liczne samoloty, mogły każdej chwili zaatakować zaczajonego podwodnego wroga, gdziekolwiek się tylko pojawił.

Działalność specjalnych kontrtorpedowców i samolotów, przeznaczonych do walki z łodziami podwodnymi, dała efekt nadzwyczajny; uniemożliwiła ich zbrodniczą akcję. Ale ta skuteczna metoda i technika ochrony konwojów, wynikała dopiero po trzech latach kosztownych doświadczeń, obserwacji i strat, które chyba dorównywały stratom okrętów z pierwszej wojny światowej. Służba Informacyjna Stanów Zjednoczo-

nych podaje kilka faktów, dotyczących akcji zwalczania łodzi podwodnych. Przytoczymy je tu w całości, ze względu na bardzo ciekawe i charakterystyczne ich szczegóły:

„Zasięg torpedy jest ograniczony. Łódź podwodna na powierzchni mogła dogonić konwój, płynący z szybkością 17 węzłów, lecz nawet najwolniejszy konwój mógł ująć łodzi podwodnej, jeżeli była ona zmuszona płynąć pod wodą. Okręty, mające szybkość ponad 20 węzłów, nie potrzebowały eskorty; mogły wymknąć się łodzi podwodnej bez niczyjej pomocy. Łódź, złapana na powierzchni, narażona była prawie zawsze na zbombardowanie przez samoloty lub zestrzelenie przez świetnie wyszkolone obsługi dział okrętów eskortujących i uzbrojonych statków handlowych, wyposażonych w aparaty do jej wykrywania.

Każda łódź podwodna musi od czasu do czasu wynurzyć się na powierzchnię, by naładować akumulatory. To też walka z łodziami podwodnymi polegała na tym, by nie pozwolić im na wynurzenie się z wody, przez co nie mogły one ścigać konwojów ani też ładować akumulatorów.

Odbywało się to w następujący sposób:

Przypuśćmy, że konwój, złożony z 40 statków, eskortowany przez zwrotne i szybkie

kontrtorpedowce, korwety lub amerykańskie fregaty i lotniskowiec, mający na pokładzie szybkie bombowce, płynął gdzieś przez północny Atlantyk szlak bardzo uczęszczany. Samoloty patrolujące, startujące z lotniskowca, przepatrywały każdy kilometr drogi, którą konwój miał przepływać w ciągu następnej doby. Prędzej czy później wytropiły one pojedynczą łódź podwodną czy całą flotyllę lub formację „wilczych stad“, które wynurzyły się na powierzchnię, by naładować swe akumulatory. Wtedy lotnicy przekazywali natychmiast meldunek dowódcy konwoju, który miał czas zmienić kurs i ominąć czyhającego nieprzyjaciela, którego zaczęli bombardować z powietrza. Bombardowanie takie, jeśli nawet nie zatapiało łodzi, to w każdym razie zmuszało je do zanurzenia się.

Teraz „wilcze stado“ łodzi podwodnych musiało ustalić nowe położenie i kurs konwoju. Przypuśćmy, że przy pomocy aparatów podsłuchowych udało się nieprzyjacielowi tego dokonać. Przypuśćmy dalej, że płynąc nocą na powierzchni, udało mu się doścignąć konwój. Teraz wchodziła do akcji druga linia obrony konwoju. Aparaty wykrywające ustalały obecność łodzi podwodnych. Wtedy okręty i samoloty eskortujące zasypywały natychmiast teren bombami głębinowymi. By uniknąć zatopienia lub uszko-

dzenia, łodzie podwodne zmuszone były zanurzać się jak najgłębiej i zatrzymywać silniki. Okręty eskortujące i samoloty gnębiły wroga bombami aż do chwili, gdy konwój, po jeszcze jednej zmianie kursu, odpłynął daleko.

Dopiero po pewnym czasie, gdy noc zapadła, mogły niemieckie flotylle łodzi podwodnych wypłynąć bezpiecznie na powierzchnię. Lecz w międzyczasie znowu zgubiły one konwój i pozostały za nim wiele godzin w tyle. Z całą pewnością flotylle te podjęły nowy pościg, aby znowu natrafić na te same, niepokonane przeszkody: wykrycie, ataki samolotów i kontrtorpedowców, przymusowe zanurzenie, przyczajenie w głębinach — by wreszcie po godzinach bezczynności znowu wypłynąć i przekonać się, że zdobycz i tym razem uszła pogoni“.

Przypominamy sobie dziś z niemieckich komunikatów wojennych, że straty wśród załóg ich łodzi podwodnych były również poważne. Z pośród komendantów łodzi, ginęli w odmętach morskich nasamprzód najsławniejsi i najbardziej odważni, którzy mogli się poszczycić zatopieniem większej ilości okrętów i tacy byli najgroźniejsi, bo w pierwszej wojnie światowej dwie trzecie zatopionego tonażu alianckiego przypadło na 25 najwybitniejszych dowódców niemieckich submaryn. Historia powtórzyła się

i w tej wojnie. W pierwszej połowie Bitwy Atlantyckiej, najlepsi dowódcy łodzi podwodnych mogli przypisać sobie niemal wszystkie sukcesy jakie odnieśli Niemcy, torpedując miliony ton statków państw zjednoczonych. Lecz było ich zaledwie kilkunastu, ale ubywali jeden za drugim, a straty te okazały się dla hitlerowców niepowetowane, bo odwagi, świetnego wykształcenia i doświadczenia bojowego nie da się zastąpić z dnia na dzień. Ich następcy, nie wyrastali ponad przeciętność, nie mogli, jak ich poprzednicy z pierwszej wojny światowej przypisać sobie pojedynczo po 150.000 ton storpedowanych okrętów. Im bardziej udoskonalała się wal-



Bombowiec atakuje niemiecką łódź podwodną

ka z niemieckimi łodziami podwodnymi, im skuteczniejsze były jej rezultaty dla państw walczących przeciw Niemcom, tym trudniej było Niemcom znaleźć odpowiednio wyszkolonych nowych dowódców submaryn, na miejsce poległych. W poprzedniej wojnie, w takim samym okresie walk o panowanie na morzach, powstał bunt niemieckich marynarzy podwodnych w Kielu. Nie chcieli oni iść na pewną śmierć, widząc, że coraz więcej ich łodzi podwodnych nie wraca. Tym razem nie doszło do buntu. Reżim hitlerowski na to by nie pozwolił, ale tak samo jak w poprzedniej wojnie musieli Niemcy znacznie skrócić czas szkolenia nowych załóg, a i ochotników zgłaszało się coraz mniej, jakkolwiek plakaty i obwieszczenia w całych Niemczech i w krajach okupowanych, oznajmiały młodym kandydatom, że w marynarce wojennej i na łodziach podwodnych najłatwiej dosłużyć się oficerskiego stopnia. Ale i to nie pomagało. Załoga łodzi podwodnej, która choć jeden raz przeżyła atak bomb głębinowych, ulegała specyficznemu wstrząsowi nerwowemu, który mógł największego śmiałka do reszty zniechęcić.

Jest maj 1943. Alianci rozpoczynają decydującą kontrofensywę; ważą się losy Bitwy Atlantyckiej. Niemcy tracą przeciętnie jedną łódź podwodną dziennie już w pierwszych dwóch

miesiącach decydującego uderzenia tj. w maju i w czerwcu 1943, a od początku wojny, stracili okrągło 500 submaryn! Kontrofensywa sojuszników na morzach, dzięki rozbudowie floty morskiej wojennej i transportowej do niebywałych w dziejach rozmiarów i zastosowaniu nowych środków obronnych, dała nadspodziewane wyniki. Już w sierpniu 1943 niemieckie Naczelne Dowództwo przestało ogłaszać komunikaty o działalności łodzi podwodnych, musiało przyznać się publicznie do niepowodzeń na morzach, a nawet ogłosić dane, które świadczyły, że akcja submaryn musiała się znacznie ograniczyć i daje ostatnio minimalne rezultaty.

Potem już wypadki potoczyły się w tempie niemal błyskawicznym.

We wrześniu 1943 kapitulują Włochy, co dało sojusznikom możliwość rozporządzania o wiele większym tonażem wojennym w Bitwie Atlantyckiej, bowiem angielskie i amerykańskie okręty wojenne, które dotychczas musiały pilnować zablokowanej w bazach wojennej floty włoskiej, mogły teraz być użyte do akcji na Atlantyku. Że szala zwycięstwa przechylała się na stronę sojuszników, świadczy o tym najdobitniej noworoczna mowa „führera“, wygłoszona do armii w dniu 1 stycznia 1944. Oto ciekawy

jej ustęp, który najlepiej charakteryzuje sytuację Niemiec w końcowej fazie Bitwy Atlantyckiej:

„W roku 1943 szereg udoskonaleń technicznych, przechylił chwilowo szalę na korzyść naszych wrogów, nie tylko na lądzie ale i na morzu. Zwolnienie tempa naszej wojny podwodnej jest rezultatem technicznych wynalazków naszych nieprzyjaciół“.

Było to już oficjalne przyznanie się do klęski w Bitwie Atlantyckiej. Czegoż bowiem Niemcy mogły się jeszcze spodziewać? Największe „asy“ niemieckiego lotnictwa i łodzi podwodnych powiększyły grono „Walhalli“, brakło nowych talentów, ofiarności i odwagi, kiedy okazało się, że lotnictwo i łodzie podwodne zawiodły wszelkie oczekiwania, kiedy mocarstwa sojusznicze przeszły z obrony do generalnej ofensywy. Bitwę Atlantycką wygrali sojusznicy dzięki rozłożeniu jej na dłuższy okres czasu, który pozwolił im dozbroić się do takich rozmiarów na morzu i w powietrzu, że Niemcom nie mogło już starczyć tchu do dalszej walki. Spotkali się z tak druzgocącą przewagą w końcowym okresie wojny, że nawet przemysł całej niemal Europy, pracujący na rzecz ich zbrojeń, nie mógł tu wiele zawążyć. Prócz tego różne udoskonalenia i wynalazki, zastosowane przez sojuszników w wojnie ostatniej były dla Niemców

prawdziwą niespodzianką. W szczególności ciągle bombardowanie stoczni i baz wypadowych łodzi podwodnych w Niemczech i w krajach okupowanych, wprowadzenie szybkich lotniskowców eskortujących oraz kontrtorpedowców, wpłynęło decydująco na wynik Bitwy Atlantyckiej.

Bitwa powietrzna o Anglię, jak również Bitwa Atlantycka, wpłynęły w znacznej mierze na wynik wojny ostatniej, bowiem sytuacja na frontach europejskich zależała w wielkim stopniu od tego, czy mocarstwa sojusznicze zdołają przewieźć przez ocean potrzebne ilości wojsk i materiału wojennego. Opanowanie Atlantyku przez państwa sojusznicze, umożliwiło lądowanie w Północnej Afryce, spowodowało kapitulację Włoch, było wreszcie warunkiem pomysłu lądowania we Francji w roku 1944, a więc już w decydującym okresie wojny. Pewna część opinii publicznej w Polsce uległa sugestii, jakoby pomoc anglo-amerykańska, udzielona ZSRR, dzięki olbrzymim dowozom z za oceanu, przyczyniła się walcie do wspaniałych zwycięstw naszego wielkiego wschodniego sąsiada. Supozycje tego rodzaju mijają się z prawdą: pomoc ta według źródeł niemieckich nie przekroczyła 15% stanu uzbrojenia wojsk sowieckich w decydującym okresie wojny na froncie wschodnim.

Przyszli historycy ostatniej wojny, badając główne czynniki jakie złożyły się na jej korzystny wynik, odnajdą łatwo trzy elementy zwycięstwa, które pozwolą najsprawiedliwiej ocenić wkład i udział w tym zwycięstwie każdego z wielkich sojuszników. Dziś, trzeba przyjąć za aksjomat, że: wojnę ostatnią na lądzie wygrał ZSRR — na morzu — Ameryka, w powietrzu — Anglia i Ameryka.

Właściwa Bitwa powietrzna o Wielką Brytanię trwała zaledwie 94 dni. W całokształcie działań wojennych, była więc tylko epizodem, ale epizodem szczególnego znaczenia. Była to kampania o supremację w powietrzu między Anglią a Niemcami. Chodziło o wynik błyskawiczny, o szybkie zwycięstwo jednej strony nad drugą. Niemcy bowiem byli przekonani, że z lotnictwem angielskim uporają się tak łatwo, jak z armiami lądowymi państw zwyciężonych.

Gdyby Anglia przegrała „Battle of Britain“, skutki przegranej możnaby było łatwo przewidzieć; Anglia zawarłaby natychmiast odrębny pokój z Hitlerem tak łatwo, jak na ten przykład bez boju oddała Japończykom najsilniejszą twierdzę świata — Singapore. Dla uratowania siebie, przede wszystkim życia swych obywateli, byłaby zdecydowana poświęcić na pewien czas Europę, ale na szczęście Europy, Niemcy uwi-

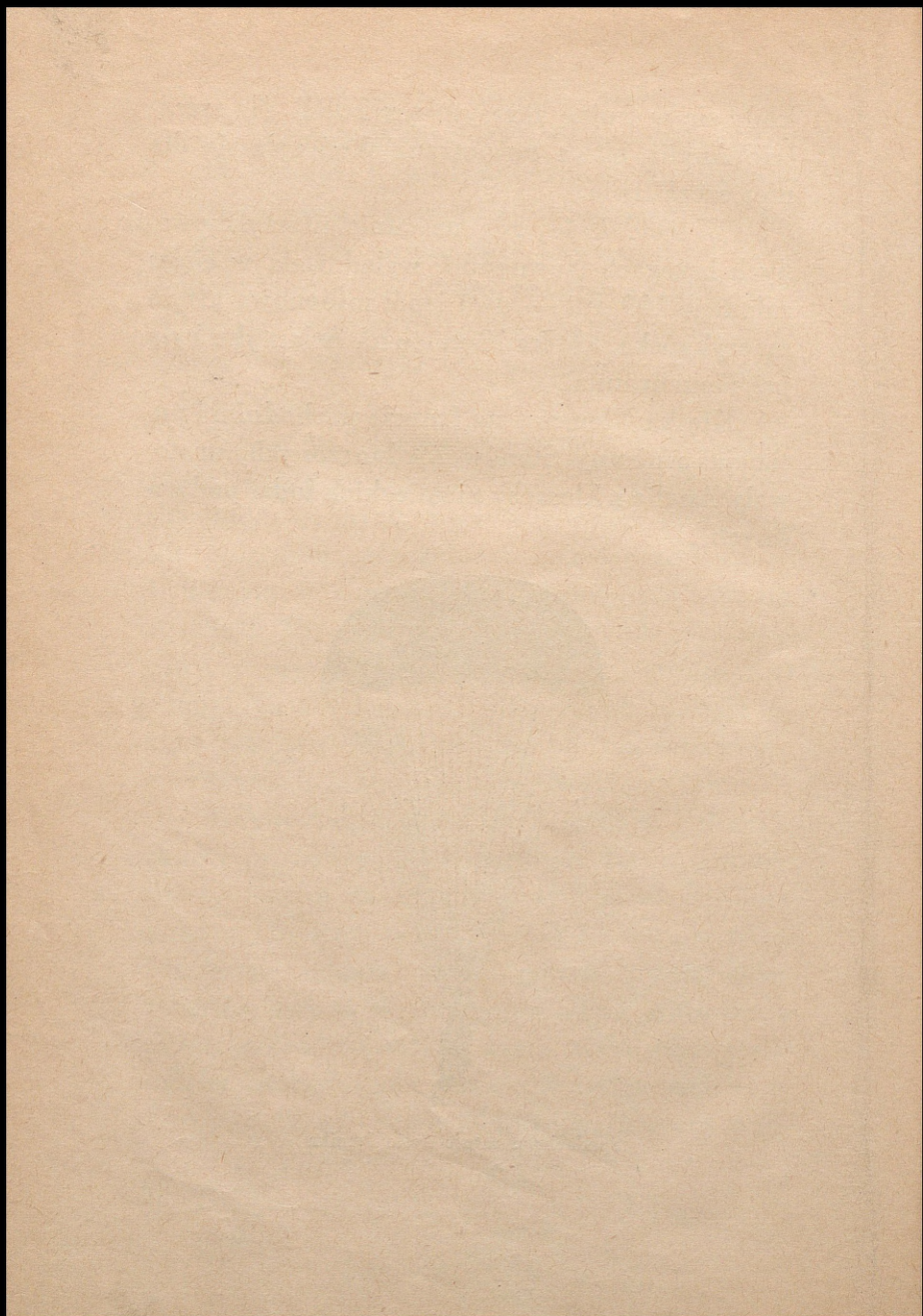
kwały się w wojnę agresywną z ZSRR. Na szczęście Anglii, bitwa powietrzna skończyła się dla niej szczęśliwie.

W lecie 1944, gdy na silnie ufortyfikowanych brzegach Normandii, wylądowała w ciągu zaledwie 109 dni — dwu i pół milionowa armia amerykańska, klęska Niemiec na Atlantyku była już nieuchronna.

Klęska Niemców na froncie wschodnim i potencjał wojenny Stanów Zjednoczonych, uratowały Anglię z kleszczy niemieckich łodzi podwodnych.



Spadochron ratuje życie lotnika



BURZA SIĘ ZBLIŻA

Zanim rozpoczęła się największa w dziejach świata Bitwa o Anglię (Battle of Britain), poprzedziły ją niezwykle strategiczne wyczyny i przygotowania ze strony Niemiec. Niemcy zajęli wszystkie punkty wypadowe do zamierzonego ataku powietrznego na Anglię, m. i. angielskie wyspy Guernsey i Jersey, byli również panami całego zachodniego wybrzeża Europy, od Narwiku aż niemal po granicę Hiszpanii.

Anabaza niemiecka przeciw Anglii mogła być wszczęta jedynie z powietrza, do czego przygotowywała się potężna wówczas Luftwaffe, z istic germańską planowością, precyzją i obliczeniem.

Najpierw, jak w wojnie poprzedniej, rozpoczęli Niemcy blokadę Anglii przy pomocy swoich licznych submaryn, a celem jej było niszczenie licznych konwojów jak również całkowite osaczenie i unieruchomienie wielkiej, niezwycięzonej i dumnej floty His Majesty. Ta akcja ze strony niemieckich okrętów podwodnych dała

agresorom pewne rezultaty, nie takie jednak jak tego spodziewał się niemiecki sztab generalny, to też w pierwszych dniach lipca 1940 przybrała ona charakter bardziej skoordynowany, bowiem wspólnie z działalnością niemieckich łodzi podwodnych, potężna Luftwaffe rozpoczęła metodyczne ataki powietrzne na angielskie porty, bazy morskie, lotniska, obiekty przemysłowe itp.

Niemcy chcieli zniszczyć kolejno wojenną i handlową flotę Albionu, doki, urządzenia portowe, przemysł wojenny, lotniska i lotnictwo brytyjskie, aby potem dokonać bezpiecznej „przeprawy“ przez Kanał La Manche.

Jak zareagowała na to Anglia?

W odpowiedzi na blokadę roztoczyła nad całą Europą morską kontrolę i za ataki angielskie miasta, odwzajemniła się atakami powietrznymi na cały szereg miast niemieckich. W odwetowych nalotach angielskich, już od drugiej połowy lipca 1940, biorą udział polscy lotnicy, poprzydzielani narazie do różnych angielskich dywizjonów. Początkowo, lipiec 1940, było ich niewielu w akcji.

Przedstawmy sobie teraz sytuację strategiczną Niemiec. Na lądzie i w powietrzu. Po załamaniu się Francji w czerwcu 1940, w której kampania wojenna trwała bezmała tak długo jak

u nas, po ewakuacji Dunkierki, która była ostatnim przyczółkiem w Europie, byli Niemcy wtedy rzeczywistymi panami Europy. To też lotnictwo niemieckie początkowo nabiera tchu. Jest czerwiec 1940 i w powietrzu na zachodzie panuje względna cisza, przerywana od czasu do czasu słabymi jeszcze nalotami niemieckich bombowców na różne miasta Anglii. Ale te naloty, sporadyczne jeszcze i ograniczone, utwierdzają flegmatycznych Anglików w słusznym przekonaniu, że hitlerowska Armada powietrzna jest rzeczywiście groźna i niebezpieczna. Cóż bowiem w danej chwili mogli jej przeciwstawić? Londynu chronią wprowadzić liczne zapory balonowe, ale Anglia jest zupełnie nieprzygotowana do wojny powietrznej. Cóż znaczą zresztą same zapory? Na Anglię padł strach, choć w tym czasie Niemcy przeprowadzali swe ataki powietrzne przeważnie nocą i nie odważyli się jeszcze atakować na większą skalę i w biały dzień. Mimo to te wstępne działania lotnicze przynoszą Niemcom poważne straty w ludziach i w materiale. Anglicy bronią się dzielnie; z ziemi i z powietrza. Ale narazie stosunek sił w powietrzu jest nie proporcjonalny; Niemcy mają olbrzymią przewagę. Niebawem rzucają do planowanego boju powietrznego o Anglię prawie 6.000 samolotów pierwszej linii. Narazie jeszcze panuje w powie-

trzu względna cisza, przerywana od czasu do czasu pewnym niepokojem na angielskim niebie. To Luftwaffe dyskretnie jeszcze, badawczo, mogłaby rzecz — doświadczalnie, przeprowadza drobne, poszczególne wypadki nocne na różne cele w Anglii.

Jest jeszcze cisza przed burzą. A burza zbliża się. Lecz to dopiero czerwiec 1940.

Lipiec angielski 1940 r. był już znacznie gorętszy. Już od pierwszych dni zaczyna Luftwaffe coraz intensywniej zwiększać swoje znane w komunikatach „nękające naloty“ na różne „cele wojskowe“ w Anglii. Bombowce Junckersa Ju 87, pod ochroną Messerschmidtów atakują porty, doki, żeglugę, przede wszystkim na Kanale La Manche i w czułych punktach południowej Anglii. Przełomową datą jest tu dzień 11 lipca, w którym Luftwaffe rozpoczęła akcję powietrzną już na większą skalę.

Royal Air Force = RAF w pełnym poczuciu powagi położenia szykowała się do największej w dziejach świata kampanii powietrznej, która niewątpliwie miała decydować o losie Anglii. Anglicy wiedzieli, że do decydującej rozprawy z niemiecką Luftwaffe o prymat w powietrzu dojść musi i że Armada Goeringa uczyni wszystko, by zapewnić sobie panowanie w przestrzeniach nad Anglią, inaczej bowiem Niemcy

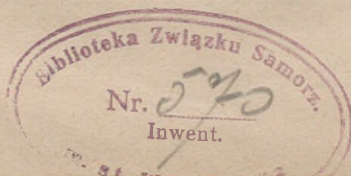
nie wyobrażali sobie zwycięstwa, jak tylko w pierwszym rzędzie przez całkowite zniszczenie lotnisk i lotnictwa brytyjskiego.

W owym czasie, Anglia nie była jeszcze przygotowana do zbliżającej się decydującej rozprawy w powietrzu. Wszelkie przypuszczenia, kalkulacje i horoskopy odnośnie wzajemnego stosunku sił, wypadały zdecydowanie na korzyść Luftwaffe; RAF — Królewska Siła Powietrzna w przewidywanej i nieuchronnej „Battle of Britain“, musiała z konieczności decydować się z góry na taktykę obronną.

Czy lotnictwo angielskie było gorsze od niemieckiego?

Było przede wszystkim licznie niewspółmiernie słabsze. Coprawda, myślicze brytyjskie znacznie przewyższały niemieckie pod względem zwrotności a może nawet, jeśli chodzi o niektóre typy i pod względem szybkości, przewaga ta jednak nie wiele znaczyła do osiągnięcia nie tyle supremacji powietrznej ile możliwości skutecznej obrony. Gdy bombowce niemieckie ciskały z powietrza gromy na Anglię, drżały i waliły się nie tylko miasta i porty angielskie w swych posadach, drżeli również Anglicy o swój los. Niezwykła na morzu Anglia, miała stoczyć decydujący bój powietrzny o swoje jak powiada Hamlet: „być albo nie być“.

Historia — jak powiada przysłowie — jest nauczycielką życia. W dziejach Anglii, historia wiąże się ściśle z tradycją. Jeżeli chodzi o tradycje, cieszy się Anglia opinią mocarstwa kolonialnego, którego dumę stanowi flota. Flota rzeczywiście wspaniała! Niezwyciężona! Wróćmy na chwilę do historii; przypomnijmy sobie epizod z pierwszej wojny, w szczególności największą w dziejach świata bitwę morską pod Jutlandią. Zwykły przypadek zrządził, że tam spotkały się dwie morskie potęgi: „Grand Fleet“ i niemiecka „Kriegsflotte“. Niemcy, chcieli wydrzeć Anglii supremację na morzach, chcieli odebrać jej tytuł „królowej mórz“, ale w rezultacie tego spotkania, otrzymawszy właściwą nauczkę, musieli czemprowadzniej zmykać do swoich portów, by w czasie tamtej wojny nie pokazać się więcej na pełnym morzu. Coprawda Anglia odniosła wtedy „Pyrrhusowe“ zwycięstwo, straciła prawie dwa razy tyle w tonażu i w ludziach co Niemcy, ale i tym razem potwierdziła się tradycja; flota brytyjska pozostała niezwyciężona, jakkolwiek podług opinii fachowców, zwycięstwo to nie było przekonywujące. Przeważna część niemieckiej floty, zupełnie przez angielską okrążona, zdołała się szczęśliwie wydostać z pierścienia i ująć za głady.



Do czasu Bitwy powietrznej, Anglia nie uchodziła za potęgę powietrzną, w historycznej swej chwili, gdy na nią szykowała się cała, najsilniejsza podówczas potęga powietrzna świata: Luftwaffe, miała zdać swój dziejowy egzamin. Na niemieckie bombardowania początkowo nocne, później dzienne, odpowiadała również nocnymi atakami na miasta niemieckie, przede wszystkim na niemieckie miasta portowe i okręgi przemysłowe i to o charakterze zaczepnym, tak, że Niemcy ukuli nowy termin w swych komunikatach wojennych o nalotach „odwetowych”. (Vergeltung).

W ciągu czerwca i lipca 1940, Royal Air Force (RAF) odwzajemnia się Niemcom za powietrzne zaczepki i urządza nocne wypadły na szeregi miast niemieckich. Kilkadziesiąt z nich poczuło już namacalnie te niespodziewane odwiedziny.

Cały lipiec i pierwsze dni sierpnia 1940, charakteryzuje przede wszystkim akcja zaczepna Luftwaffe przeciwko angielskiej żegludze; dopiero dnia 8 sierpnia tegoż roku dokonali Niemcy pierwszego masowego dziennego nalotu na Wielką Brytanię. Od tego też dnia dzienne naloty niemieckie na Anglię przybierały coraz więcej na intensywności. Dnia 15 i 18 sierpnia obserwowali mieszkańcy wielu miast i miasteczek angiel-

skich powietrzne zmagania Raf i Luftwaffe,
wszczęte już na gigantyczną skalę, które później
nazwano: Battle of Britain = Bitwą
o Wielką Brytanię.

DWIE POWIETRZNE ARMADY
RAF I LUFTWAFFE

Jak już wspomnieliśmy na wstępie, niemiecki atak powietrzny na Wielką Brytanię, nie był dla Anglików niespodzianką. Wiedzieli oni, że do decydującego pojedynku obu flot powietrznych prędzej czy później dojść musi, Niemcy bowiem będą usiłowali za wszelką cenę zdobyć panowanie w powietrzu, ażeby wszcząć potem lądową inwazję na Anglię. Do tej inwazji szykowali się we wszystkich zdobytych na zachodzie portowych punktach wypadowych.

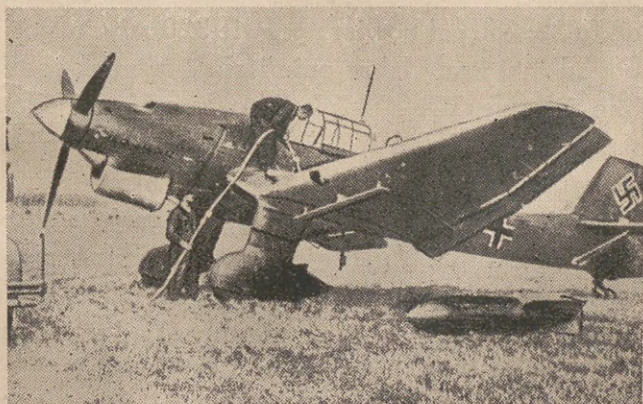
W poprzednim rozdziale przypomnieliśmy krótki fragment największej bitwy morskiej w dziejach wojen wszystkich czasów, jaka odbyła się pod Skagerrakiem w maju 1915 i którą spowodował zwykły przypadek, tu wspomnimy o walkach powietrznych z okresu pierwszej wojny światowej. W owym czasie, powietrze nad Europą było względnie spokojne. Wprawdzie samoloty często spotykały się w pojedynczych akcjach, lecz brały w nich udział bardzo małe

ilości maszyn. Bitwy toczyły się przeważnie pomiędzy pojedynczymi samolotami bądź też pomiędzy małymi ich eskadrami. Nawet w ostatnim okresie pierwszej wojny walki zespołów, liczących po 100 maszyn z każdej strony należały do rzadkości. Nie istniało również w tym czasie niebezpieczeństwo niszczenia miast i celów wojskowych przy pomocy lotnictwa bombardującego, nie znano bowiem bomb kruszących o takiej sile wybuchowej jak dziś. W roku 1914 sensację swego rodzaju wywołał wybuch bomby niemieckiej w okolicach dworca głównego w Warszawie, którą rzucił lotnik niemiecki. Bomba nie wyrządziła większej szkody: było kilku zabitych i rannych, ale incydent ten bez precedensu, świadczył już wtedy, że Niemcy nie przebiegają w środkach jeżeli chodzi o posiew terroru i niszczenia. W konkluzji więc lotnictwo w okresie pierwszej wojny światowej nie miało wpływu na ostateczny jej wynik; odegrało ważną rolę zwłaszcza w dziedzinie wywiadu, ale nie dycydującą. O wyniku zadecydowała wówczas piechota — królowa broni.

Czy wynik wojny obecnej przesądziło lotnictwo, czy piechota, pozostawić to należy fachowcom wojskowym. W każdym razie przyszły historyk wojskowy ostatniej wojny będzie musiał zatrzeć się dłużej nad dwiema bitwami, które

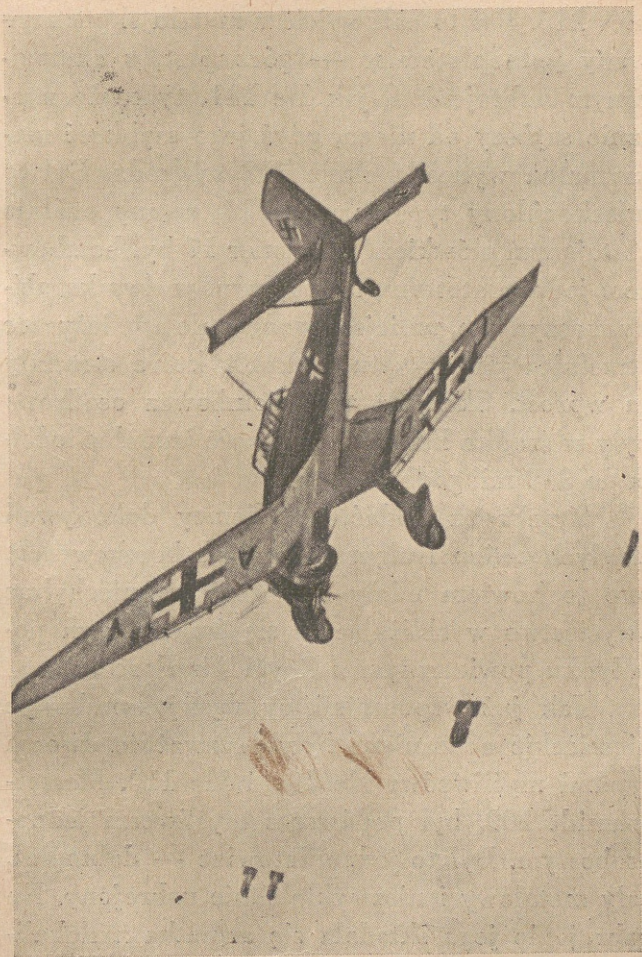
na jej wynik miały ponad wszelką wątpliwość wpływ decydujący: nad Bitwą powietrzną o Anglię i nad późniejszą Bitwą pod Stalingradem. Obiedwie one zasługują na studium specjalne, obie zadecydowały o ostatecznej klęsce i zagładzie hitleryzmu. Historia wojen zna więcej takich przykładów, gdzie jedna bitwa decyduje o wyniku całej wojny. Bitwy: pod Kannami i Waterloo są tego najwymowniejszym przykładem.

Żeby pojąć strategię i taktykę stosowaną przez obie strony w Bitwie o Anglię, należy wspomnieć o broni, użytej w tej gigantycznej walce. Luftwaffe chciała osiągnąć zwycięstwo przy pomocy pięciu zasadniczych typów swoich bombowców: Ju 87, bombowca nurkującego Ju



Niemiecki bombowiec Ju 87 szykuje się do startu

88, różnych typów Heinkla 111, Dorniera 215 i Dorniera 17. Wszystkie formacje wyszczególnionych bombowców uzupełniały podobne formacje myśliwców: Me 109 i Me 110 (Messerschmidt). Np. Ju 87 typ B, był dwuosobowym bombowcem nurkującym, jednopłatowcem, o całkowicie metalowej konstrukcji. Był to dolnopłat uzbrojony w dwa stałe karabiny maszynowe, umieszczone pojedynczo w skrzydłach oraz jeden karabin maszynowy, ruchomy, umieszczony w tylnej wieżyczce. Widziane z przodu skrzydła tego bombowca przypominały kształt rozplaszczonej litery „W”. Jego maksymalna szybkość w locie poziomym wynosiła około 250 mil/godz. Drugim typem bombowca nurkującego był Ju 88. Był on znacznie szybszy od Ju 87; osiągał bowiem prawie 320 mil/godz. tj. ponad 500 km. Uzbrojenie i obsługę miał podobne jak He 111 (Heinkel), o którym piszemy następnie. Heinkel 111 K model V był dwusilnikowym jednopłatowcem — dolnopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej; załoga jego składała się z 4 ludzi, uzbrojenie z 3 karabinów maszynowych, ruchomych: jednego na dziobie, jednego nad kadłubem i jednego pod spodem w opływowej wieżyczce o półkolistym kształcie. Maksymalna szybkość tego bombowca dochodziła do 275 mil/godz. Następnym typem był Dor-



Bombowice nurkujący Ju 87 zrzuca bomby na Anglię

nier 215. Był to całkowicie z metalu skonstruowany jednopłatowiec — górnopłat, z analogicznym uzbrojeniem jak He 111, tylko że znacznie szybszy od niego, gdyż jego szybkość maksymalna wynosiła około 312 mil/godz. Był to udoskonalony typ Dorniera 17, zwany ogólnie „latającym ołówkiem“. Dornier 17 był bombowcem jednopłatowym, uzbrojonym w dwa karabiny maszynowe, umiejscowione stale w wieżycze strzelniczej u szczytu kadłuba, które strzelały na wprost. Skrzydła tego bombowca osadzone były w środku kadłuba. Szybkość jego dochodziła do 310 mil/godz.

Trzeba tu dodać, że Niemcy dokonywali ciągłych zmian i ulepszeń w tych bombowcach, one to bowiem miały zapewnić im niechybne zwycięstwo w zbliżającym się śmiertelnym pojedynku powietrznym z Royal Air Force.

Jak już wspomnieliśmy wyżej, bombowce niemieckie ochraniane były przeważnie dwoma typami myśliwców: Me 109 i Me 110. Messerschmidt 109, był podówczas myśliwcem jednoosobowym. Był to jednopłatowiec — dolnopłat, cały metalowy i niezwykle silnie uzbrojony. Na uzbrojenie jego składała się armatka małokalibrowa, strzelająca synchronicznie poprzez piastę śmigła i aż 6 karabinów maszynowych! Maksymalna szybkość — ponad 560 km. na godzinę!

Modernizując ten typ myśliwca, już w Bitwie o Anglię ubezpieczono na nim lotnika przez zastosowanie odpowiedniego pancerza: z przodu i z tyłu.

Messerschmidt 110 był myśliwcem dwuosobowym, zaopatrzonym w dwa silniki. Był to jednopłatowiec o dolnym płacie, zbudowany cały z metalu, a uzbrojenie jego składało się z 2 szybkostrzelnych stałych armatek oraz z 4 stałych karabinów maszynowych, strzelających w kierunku lotu. Ten typ był znacznie większy od Me 109, lecz nieporównanie mniej od niego zwrotny. Me 110 był jednym z najszybszych myśliwców niemieckich; szybkość jego dochodziła do 365 mil/godz. Załoga posiadała pancerz ochronny jedynie od tyłu.

Prócz powyższych typów używali Niemcy czasami również Heinkli, model 113. He 113 był jednopłatowcem o dolnym płacie, również cały z metalu, ale zaopatrzonym w jeden tylko silnik. Uzbrojenie jego stanowiła armatka strzelająca synchronicznie poprzez piastę śmigła oraz 2 ciężkie karabiny maszynowe umieszczone w skrzydłach. Szybkość maksymalna 380 mil/godz.

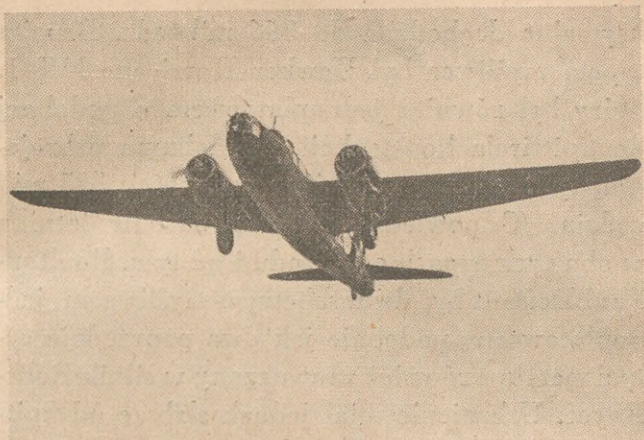
Jak widać z powyższego, byli Niemcy do zbliżającej się Bitwy o Anglię doskonale przygotowani; ich wojskowe lotnictwo było podówczas bezwarunkowo najsilniejsze na świecie,

a uwzględnić musimy również ten szczegół, że po zajęciu Francji, miesięczna produkcja samolotów bojowych niemieckich wynosiła przeciętnie 1.800 sztuk! Mogli tedy Niemcy na początku wojny powietrznej z Anglią rzucić do walki w różnych okresach 6.000 samolotów bojowych!

Niemcy byli dumni ze swej floty powietrznej; uważali ją za zdecydowanie lepszą od angielskiej i byli przeświadczeni, że w prowadzonej przez nich wojnie totalnej i błyskawicznej przeciwko Europie, uzyskają łatwe zwycięstwo przede wszystkim dzięki swemu — jak się chętnie — „nieporównanemu“ lotnictwu.

‘Cóż mogła im wtedy przeciwstawić Anglia?

Royal Air Force również nie próżnowała i jakkolwiek przedstawiała się nieporównanie słabiej w stosunku do Luftwaffe, zmuszona była przygotować się odpowiednio do zbliżającej się decydującej rozprawy w powietrzu, a przede wszystkim zastosować właściwą i odpowiednią taktykę. Taktyka obronna Anglii polegała na zgromadzeniu w odpowiedniej chwili, na odpowiedniej wysokości i we właściwym miejscu takiej ilości samolotów myśliwskich, jaka była niezbędna do przychwycenia i rozbicia nadlatującej nieprzyjacielskiej formacji, zanim zdoła ona osiągnąć swój cel. Żeby taką taktykę z powodzeniem stosować, musiała Wielka Brytania dyspo-



Brytyjski bombowiec Wellington I (Pegaz)

nować nie tylko odpowiednią ilością myśliwców, ale również odpowiednią kadrą wyszkolonych do takich zadań lotników.

Jak przedstawiało się angielskie lotnictwo myśliwskie?

RAF rozporządzała głównie trzema typami myśliwców: Spitfire, Hurricane (Orkan) i Defiant. Spitfire MK I był jednoosobowym myśliwcem, jednopłatowcem dolnopłatem, konstrukcji całkowicie metalowej z silnikiem Rolls-Royce Merlin. Uzbrojenie jego składało się z 8 karabinów maszynowych typu Browninga, rozmieszczonych po 4 w każdym skrzydle, poza zasięgiem śmigła, z kierunkiem strzału na wprost, a szybkość ma-

ksymalna dochodziła do 366 mil/godz. Drugim typem myśliwca był Hawker Hurricane MK 1, który był również jednopłatowcem o podobnej do Spitfire'a konstrukcji i podobnym uzbrojeniu, tylko o nieco mniejszej szybkości: 335 mil/godzin. Odpowiedni pancerz chronił lotnika w obu tych typach od przodu i od tyłu. Boulton-Paul Defiant był dwuosobowym myśliwcem, jednopłatowcem, podobnie jak dwa poprzednie cały z metalu i również zaopatrzony w silnik Rolls-Royce. Uzbrojenie miał jednak słabsze od Spitfire'a; stanowiły je 4 karabiny maszynowe również typu Browninga, poumieszczane tylko w mechanicznie obracalnej wieży. Rzadziej używany był Hampden, którego sylwetka przypominała Me 110.

Tak oto pokrótce, przedstawiały się typy bojowych samolotów RAF i Luftwaffe przed rozpoczęciem Bitwy o Anglię. U Niemców, niewątpliwa liczbowa przewaga, u Anglików, świetnie zorganizowana obrona, taktyka i „Argusowe“ oczy, o których dowiemy się w dalszym rozdziale.

TAKTYKA ANGLII

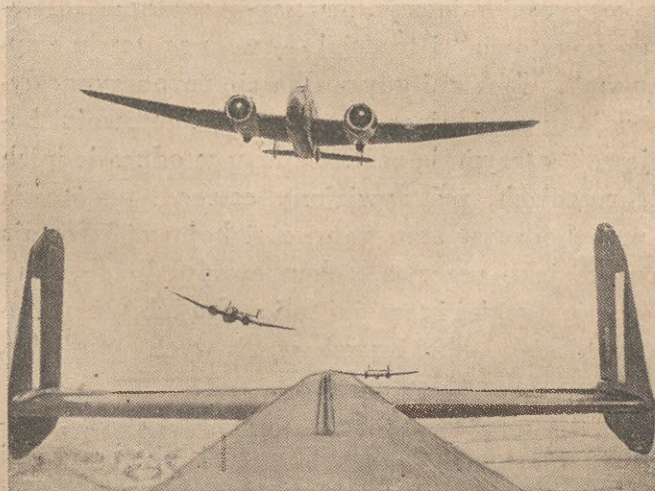
Po opanowaniu Francji i zniszczeniu słabego zresztą lotnictwa francuskiego przez Niemcy, można było łatwo przewidzieć, że skolei cała potężna niemiecka flota powietrzna rzuci się na Anglię. Anglicy na zimno, z właściwą im flegmą oceniali powagę sytuacji, a nie mogąc ofensywą odpowiedzieć na ofensywę, postanowili zastosować swoistą i jedyną taktykę, która im, jako znacznie słabszym w powietrzu dawała największe szanse obrony. Na czym ta taktyka polegała?

Anglia nie mogła za pomocą stałych patroli roztoczyć kontrolę powietrzną nad całym bądź co bądź dużym obszarem, który z wszystkimi wyspami brytyjskimi obejmował przestrzeń wynoszącą około 400.000 km.²; stałe utrzymywanie w powietrzu bardzo znacznej ilości myśliwców patrolujących było zadaniem niewykonalnym. Zabezpieczenie wschodnich brzegów Anglii przed każdym masowym nalotem nieprzyjacielskim, przekraczało możliwości największej floty powietrznej. Musiała więc z konieczności zastoso-

wać zasadę ekonomii sił, utrzymywać lotnictwo myśliwskie na ziemi, a używać go dopiero wtedy, gdy spodziewany był nalot. Przypominamy na tym miejscu dosłowny raport angielskiego Ministerstwa Lotnictwa.

„Informacje, dotyczące zbliżania się nieprzyjaciela otrzymywane są bardzo różnymi sposobami, po czym są uzgadniane i przesyłane do tzw. sal operacyjnych (Operations Rooms). Wybrzeża brytyjskie podzielono na poszczególne odcinki, z których każdy posiada własne lotnisko oraz własne dowództwo. Odcinki podlegają odpowiednio rozmieszczonym dowództwom grup, które skolei poddane są Naczelnemu Dowództwu lotnictwa myśliwskiego. Informacje, dotyczące nalotów nieprzyjacielskich, ilustrowane są różnymi umówionymi znakami na dużych mapach, umieszczonych na specjalnych stołach w salach operacyjnych grup i odcinków; chodzi o to, by oficer kontrolujący, zwany poprostu „kontrolerem“, miał przed oczami dokładnie ten sam obraz nalotu w interesującym go pasie działania. Oprócz tego kontrolerzy mają przed sobą wszelkie informacje dotyczące rozmieszczenia i stanów własnych dywizjonów oraz warunków atmosferycznych nad danym odcinkiem. Są oni jednocześnie w kontakcie z artylerią przeciwlotniczą i z obsługą balonów zaporowych.

Dywizjony znajdują się na lotniskach poszczególnych odcinków w różnych stanach gotowości. Najbardziej swobodnym stanem jest stan spoczynku, który oznacza, że dywizjon nie będzie użyty przed upływem określonego czasu, dzięki czemu lotnicy mogą zająć się ćwiczeniami, lotami ćwiczebnymi, nauką instrukcji, organizowaniem gier; w pewnych wypadkach wolno im nawet opuścić lotnisko. Następnym stanem jest „pogotowie“, w którym dywizjon musi być zdolny do znalezienia się w powietrzu w określonym przeciągu czasu od chwili otrzymania rozkazu. „Stan gotowości bojowej“ redukuje ów czas do



Brytyjskie bombowce Handley Page spieszą w stronę Niemiec

minimum: jest to najbardziej ostry stan pogotowia, normalnie stosowany. Czasami zarządzany jest „alarm“, który polega na tym, że piloci siedzą w swoich samolotach ze zgaszonymi motorami, ale ustawieni pod wiatr i całkowicie przygotowani do startu w chwili, gdy dowódca otrzyma rozkaz od kontrolera.

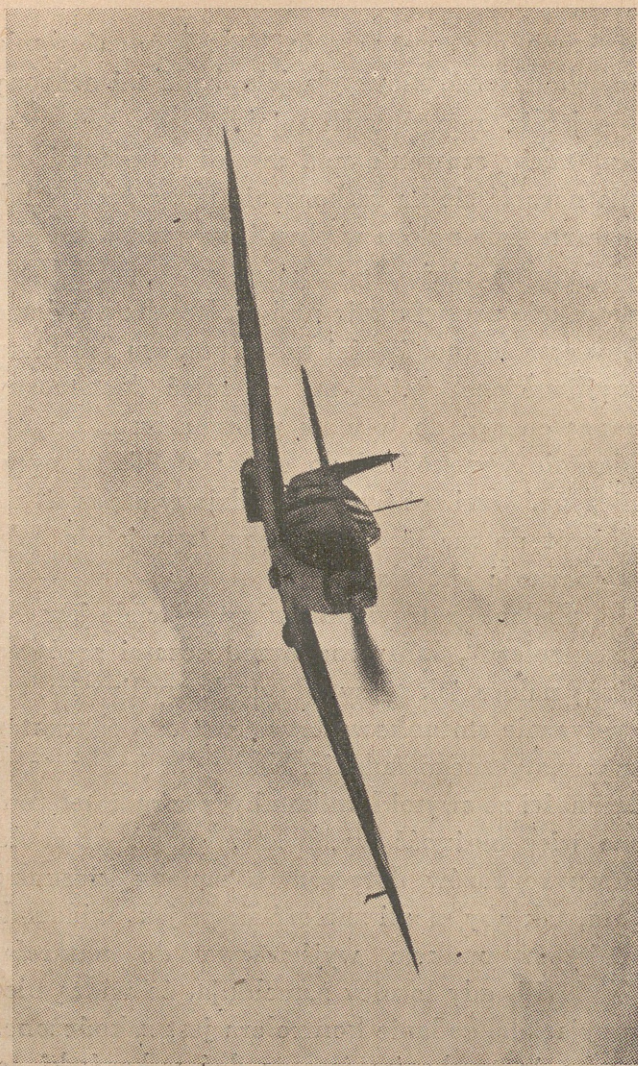
Przy dobrych warunkach atmosferycznych, kiedy można spodziewać się nalotu, dywizjony trzymane są w stanie „ostrego pogotowia“, które stopniowo zostaje złagodzone w miarę pogarszania się pogody. Ogólnie stosowaną zasadą jest trzymanie jednej części posiadanych sił w stanie „gotowości bojowej“, drugiej — w stanie „ostrego pogotowia“ i trzeciej — w „pogotowiu zwykłym“. W chwili gdy walka się rozpoczyna, dywizjony znajdujące się w stanie „gotowości bojowej“ otrzymują rozkaz startu w odpowiednich formacjach, zaś dywizjony ostrego pogotowia przechodzą w stan gotowości bojowej i zostają użyte jako rezerwa, celem ewentualnego zwalczania drugiej i trzeciej fali ataku lub też ochrony lotnisk, albo innych wrażliwych punktów, jak np. fabryk samolotów.

Powyższe rozkazy wydaje „kontroler“, którego obowiązki polegają na ścisłej obserwacji mapy w sali operacyjnej oraz na wysyłaniu w powietrze dostatecznej ilości samolotów na

wybrane obszary, w celu bądź zaangażowania nadchodzącego nieprzyjaciela, bądź też ochrony specjalnie zagrożonych miejsc. Jego zadaniem jest także czuwanie nad swymi odwodami, by nie narazić się na zaskoczenie przez trzecią lub czwartą falę nalotu w chwili, gdy wszystkie dywizjony znajdują się na ziemi po locie, lub też w trakcie uzupełniania paliwa. Trzeba pamiętać bowiem, że możliwości nowoczesnego samolotu myśliwskiego, jeżeli ma on mieć dostateczny zapas energii do lotu na pełnym gazie, do nabierania wysokości i do samej walki, są ograniczone. Musi też być przewidziany zapas sił na powrót do macierzystej bazy, specjalnie gdy widoczność jest zła.

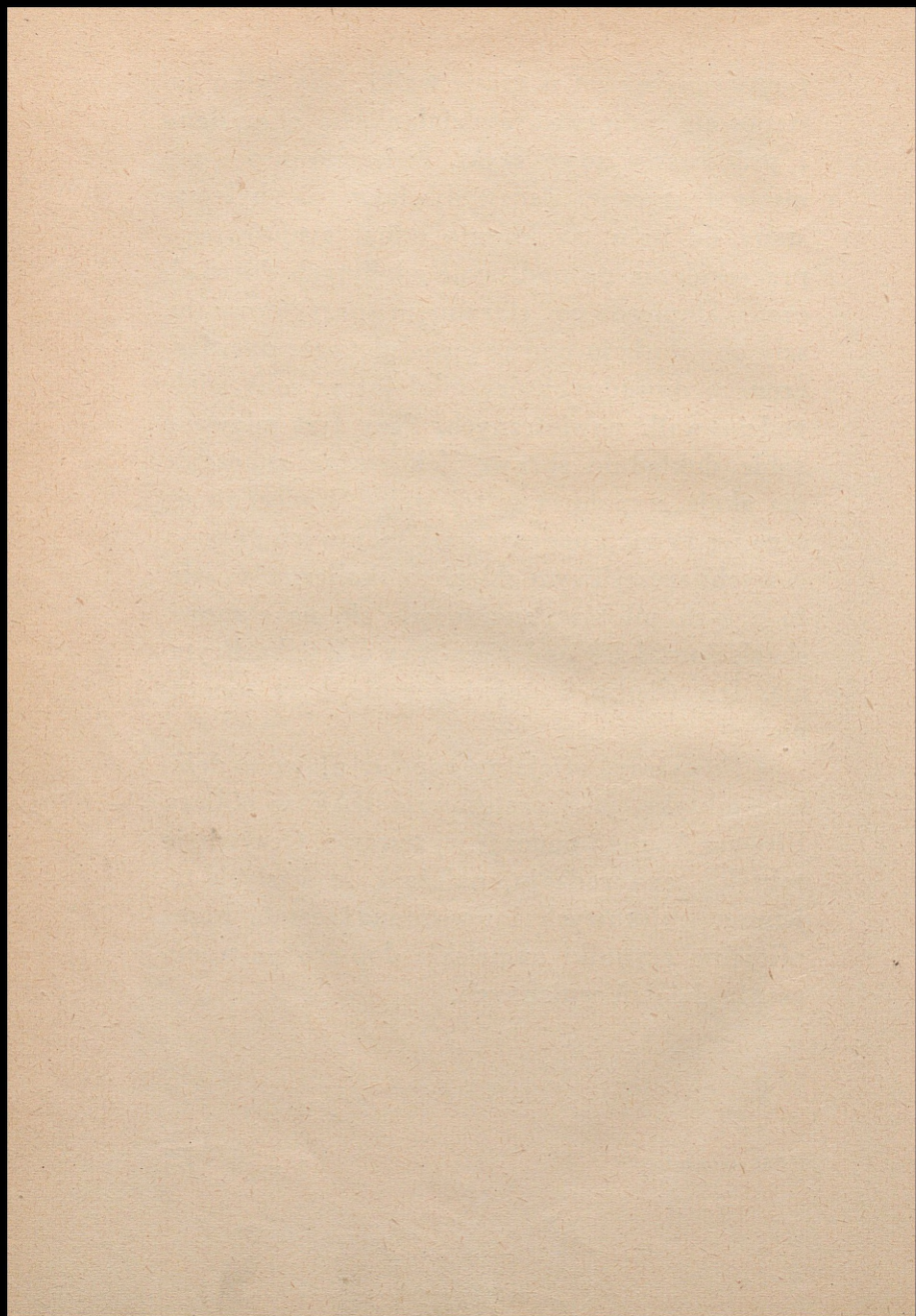
Zadanie zatrzymania nieprzyjaciela jest dla „kontrolera“, który ma przed oczami zarówno trasę nalotu jak trasy własnych myśliwców, teoretycznie stosunkowo łatwe; ma ono charakter matematycznego zadania. Kontroler jest w stałej łączności ze swymi lotnikami przez radiotelefon, ma więc możność wydawania im od czasu do czasu rozkazów dotyczących zmiany kierunku lotu, tak aby mogli znaleźć się w jak najdogodniejszym punkcie wyjściowym do natarcia. W chwili, gdy lotnicy zameldują, że widzą nieprzyjaciela, zadanie kontrolera jest zakończone, chyba że trzeba im jeszcze dać wskazówki co

Mysliwiec brytyjski Spitfire na patrolu



tynuowany nawet w czasie walki. Gdy tylko następowała przerwa w działaniach, obmyślano i próbowano nowe szyki, ćwiczone nowe pomysły taktyczne. Żaden dywizjon nie był wysłany do boju, zanim nie odbył gruntownego przeszkolenia na podstawie zdobytych doświadczeń. Dopiero po starannym przygotowaniu, szły one do boju pod przewodnictwem doświadczonego dowódcy, który miał już za sobą wiele godzin walk powietrznych. Przy tym zdawano sobie dokładnie sprawę, jak ważne znaczenie ma akcja zespołowa w tej walce. Nauczono się tego we Francji podczas walk majowych i czerwcowych; szczęśliwym zbiegiem okoliczności, wielu z tych pilotów, znajdowało się na stanowiskach dowódców podczas Bitwy o Wielką Brytanię. Ich wiedza i doświadczenie były nieocenione“.

Powyższy, oficjalny raport, ujawnia dobitnie taktykę, jaką zastosowała RAF w obliczu Bitwy o Anglię i podczas jej trwania. Oczywiście taktyka tego rodzaju, należała do ścisłych tajemnic wojskowych i ujawniona została przez oficjalne czynniki angielskie dopiero po ukończeniu działań wojennych.



RADAR — ARGUSOWE OCZY ANGLII

Pokonawszy Francję, chciał Hitler w swym błyskawicznym pochodzie wojennym uderzyć na Anglię i zakończyć wojnę na zachodzie, koniecznie w roku 1940, żeby następnie całym rozpędem swej maszyny wojennej ruszyć na ZSRR. Koniecznym czynnikiem do urzeczywistnienia tego planu było dokonanie inwazji na Wielką Brytanię. Aby ta inwazja udała się i armia hitlerowska mogła lądować na angielskich brzegach, należało zniszczyć uprzednio całą angielską obronę przybrzeżną, zatopić względnie unieruchomić poważną część floty wojennej, która zawsze była najgroźniejszą bronią Albionu, nadewszystko zaś zniweczyć do tego stopnia lotnictwo brytyjskie, żeby nie stanowiło ono żadnej przeszkody do osiągnięcia tego celu. Anglię mogli Niemcy w pierwszym okresie wojny atakować wyłącznie z powietrza; w tym celu dokonali szeregu ataków powietrznych na żeglugę, porty i lotniska angielskie w okresie między końcem czerwca a początkiem sierpnia

1940, które miały stanowić preludium do akcji powietrznej na skalę, jakiej nie znały dotąd dzieje wojen.

To preludium nastąpiło po najbardziej drobiazgowym i metodycznym opracowaniu planu napaści z powietrza, gdzie Luftwaffe w czterech okresach miała wyrąbać wolną drogę do Anglii niemieckim pancernym dywizjom. Wszelkie plany wojenne Niemiec cechowała zawsze szczegółowa kalkulacja, finezja strategicznych pomysłów, które w sztuce prowadzenia wojen mogą uchodzić i nawet uchodzą za klasyczne oraz brutalność, którą najlepiej określić można zdaniem łacińskim: *per fas et nefas*. I tym razem więc plan akcji powietrznej Luftwaffe, miał okazać się niezawodnym; Niemcy byli pewni, że w krótkim czasie uzyskają druzgocącą przewagę w powietrzu. Nie przewidzieli tylko jednego czynnika: że tak samo jak oni przygotowywali misterny plan napaści z powietrza, chłodni i przewidujący Anglicy szykowali się w równej mierze — do obrony.

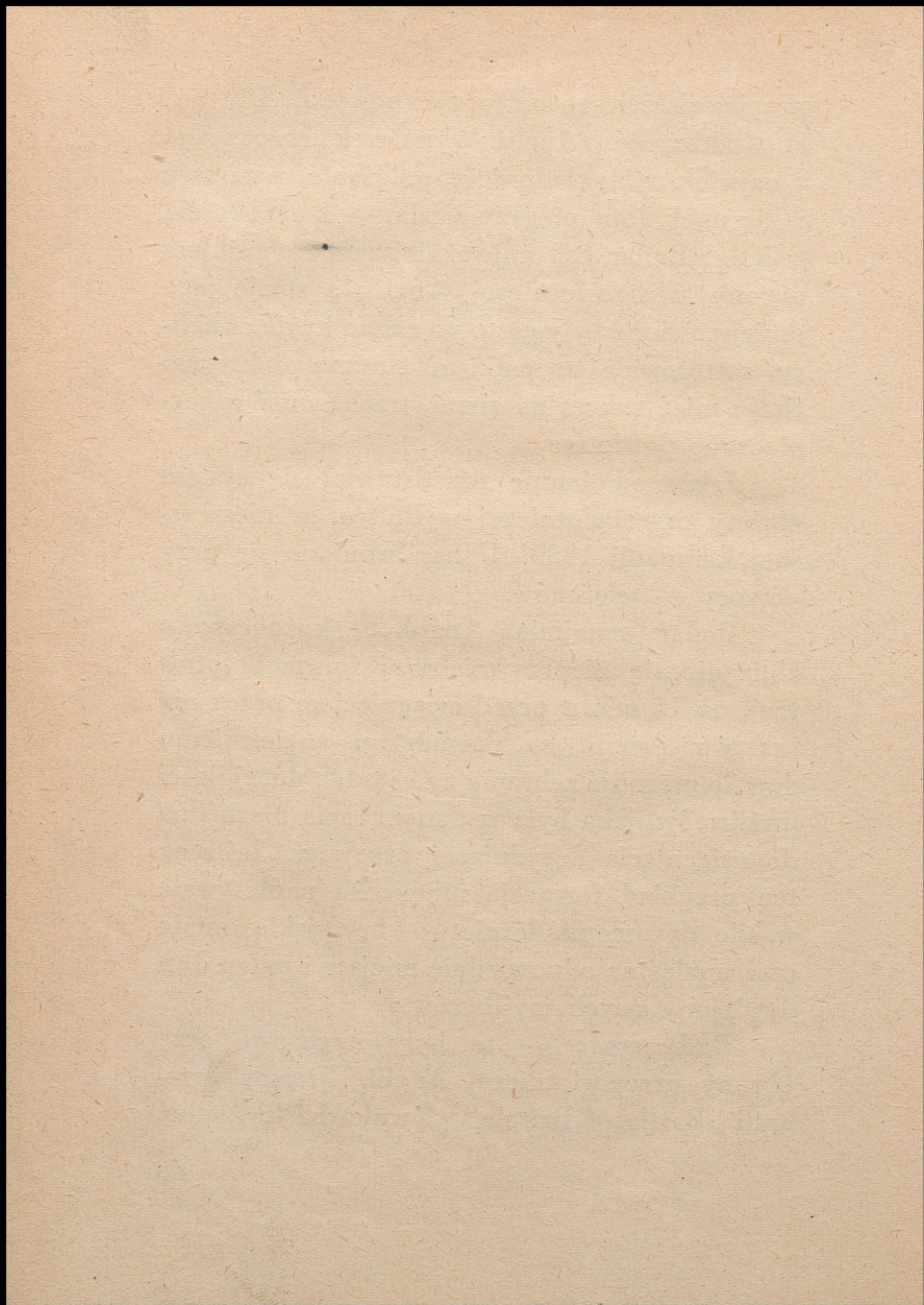
Rewelacją swego rodzaju ostatniej wojny, był wynaleziony przez Anglików „Radar“ (Radiolocation) — Był to tzw. „radiowskaz“, urządzenie, którego elementem była lampa magnetronowa o falach kierunkowych, które dawały odbicie, umożliwiające wykrywanie samolotów nie-

przyjacielskich na odległość powyżej 100 mil ang. od brzegów Anglii. Wynalazek ten określał z największą dokładnością, położenie, wysokość i kierunek lotu nieprzyjaciela — z szybkością światła! Radar był najważniejszym czynnikiem obrony przeciwlotniczej Anglii, a stacje jego umiejscowione były gęsto po całym kraju. Anglicy zastosowali tu całkiem słuszną doktrynę: chcąc mieć sukces na ziemi, trzeba mieć zabezpieczone powietrze.

Jakże odmiennie przedstawiał się system obrony przeciwlotniczej w Polsce, w nieszczęsnej kampanii 1939! U nas broniono się przy pomocy — telefonów.

Radar oznamniał Anglikom każdorazowe zbliżanie się nieprzyjacielskiej formacji lotniczej, na 15 minut przed osiągnięciem przez nią brzegów Anglii, co dowództwu angielskiemu dawało możliwość zebrania na czas tak dużej ilości myśliwców, jaka była w danym razie niezbędna do osiągnięcia decydującej przewagi. Jeśli na ten przykład formacja niemiecka nadlatywała w sile dywizjonu, lotnictwo brytyjskie miało czas wysłać na odpowiednie miejsce i pułap dwa dywizjony swych myśliwców.

Radiowskaz — to były Argusowe oczy obrony przeciwlotniczej Anglii. Niemcy przegrali „Battle of Britain“ głównie dzięki niemu.



BITWA ZACZYNA SIĘ

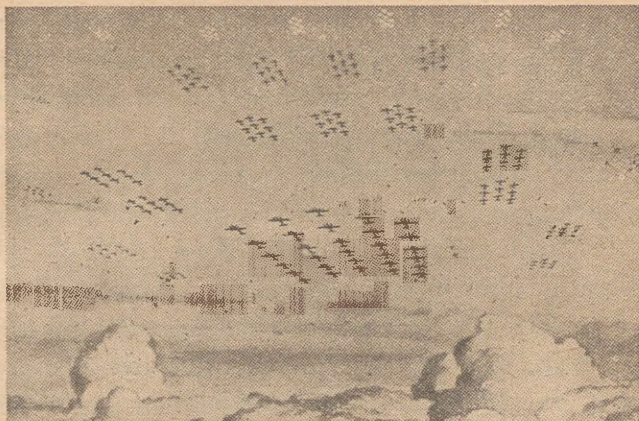
Właściwa bitwa powietrzna o panowanie nad Anglią rozpoczęła się dnia 8 sierpnia 1940. Że Niemcy ją starannie opracowali, przygotowali a nawet pewni byli zwycięstwa — niech posłuży tu fakt, że z góry powyznaczali odpowiednich Gauleiterów na poszczególne hrabstwa Anglii, którzy po dokonaniu inwazji na ziemię brytyjską mieli w imieniu Führera sprawować władzę, pod niezapomnianym z poprzedniej wojny hasłem: *Gott strafe England!*

Bitwa ta miała swoje cztery główne okresy w czasie od 8 sierpnia do 31 października 1940, a przebieg jej był niezwykle dramatyczny.

W pierwszym okresie Luftwaffe wysłała do walki potężne, zmasowane formacje bombowców, eskortowane przez równie silne formacje jedno i dwusilnikowych myśliwców. Były to przede wszystkim bombowce nurkujące Ju 87, Ju 88, Do 17 i He 111. Wszystkie formacje bombowców ubezpieczone były silnymi eskadrami myśliwców, które zabezpieczały te „grube ryby“ na odpo-

wiednim pułapie z góry. Wysokość, na jakiej wznosiły się niemieckie myśliwce: 5—10.000 stóp, nie zapewniała bombowcom Luftwaffe skutecznej ochrony, mimo to jednak, stosując tę taktykę, dokonali Niemcy 26 nalotów na Wielką Brytanię w pierwszym okresie trwania bitwy. Celem tych ataków była angielska żegluga, którą Niemcy uważali za wrażliwą i najłatwiejszą do zaatakowania przede wszystkim z powodu trudności obrony wolno płynących okrętów oraz dlatego, że Luftwaffe chciała wypróbować ogólną siłę obronną Anglii we wszystkich jej drażliwych punktach. To też rankiem dnia 8 sierpnia w pobliżu wyspy Wight zaatakowała Luftwaffe bardzo ciężko dwa angielskie konwoje, z tych jeden aż dwukrotnie formacją 60 bombowców, a po południu tegoż dnia, formacją składającą się z przeszło 130 samolotów, rozproszyła pod Bournemouth inny konwój, w rezultacie czego tegoż dnia straciła Anglia dwie jednostki morskie. Ale straty Luftwaffe w tym dniu były również poważne.

Następne dwa dni były względnie spokojne. Dopiero na trzeci dzień ponowiła Luftwaffe swe ciężkie naloty, obierając tym razem za cel miasta Portland i Weymouth, konwoje przy ujściu Tamizy jak również w okolicy Harwich. Naloty te dokonane przeważnie przy użyciu bombow-



Fala Luftwaffe nadchodzi

ców nurkujących, jakkolwiek spowodowały pewne straty, nie sprawiły wiele kłopotu brytyjskim myśliwcom, które je dość szybko rozpezdziły. Ale miasta Portland i Weymouth nieco ucierpiały. Dało to asumpt Niemcom do nowego, tym razem już wielkiego nalotu na portowe miasto Dover. Wczesnym rankiem dnia 12 sierpnia zaatakowała formacja Luftwaffe to miasto w jedenastu kolejnych falach siłą 200 samolotów, a tegoż dnia niewiele godzin później 150 dalszych nurkowców zaatakowało Portsmouth i wyspę Wight, w pobliżu której toczyła się w pierwszym dniu Bitwy o Wielką Brytanię większa walka powietrzna na froncie długości 35 km!

Choć rezultat nalotów na Dover, Portsmouth i wyspę Wight był dla Luftwaffe bardzo niekorzystny, gdyż straciła ona 182 samolotów, mimo to ponowiła ona w dniach 13 i 15 sierpnia naloty na Portsmouth, a w jednej formacji, która dnia 15 o godzinie 17 zaatakowała to miasto, brało udział bezmała 400 aparatów! Ale straty niemieckie już w czasie tych pierwszych, w wielkich formacjach przedsięwziętych nalotów okazały się tak niewspółmiernie duże w porównaniu do efektów, że dowództwo Luftwaffe szybko zorientowało się, że przeceniło siły własne a niedoceniło lotnictwo brytyjskiego, w szczególności myśliwskiego. Postanowiło więc przedsięwziąć zdecydowaną, szybką i masową akcję, która miała na celu zupełne unieszkodliwienie, względnie nawet zniszczenie RAF. Aby ten cel osiągnąć, Luftwaffe nie przerywa masowych nalotów na nadbrzeżne angielskie miasta; bombarduje je uporczywie i konsekwentnie, ale główne swe siły posyła przeciw lotniskom myśliwców południowej i południowo-wschodniej Anglii, gdzie ciężko i kilkakrotnie nieraz bombarduje miejscowości: Deal, Dover, Lympne, Hawkinge, Kenley, Middle Wallop, Martlesham i Biggin Hill. Od czasu do czasu pojawiają się bombowce Luftwaffe nawet nad słynnym lotniskiem w Croydon.

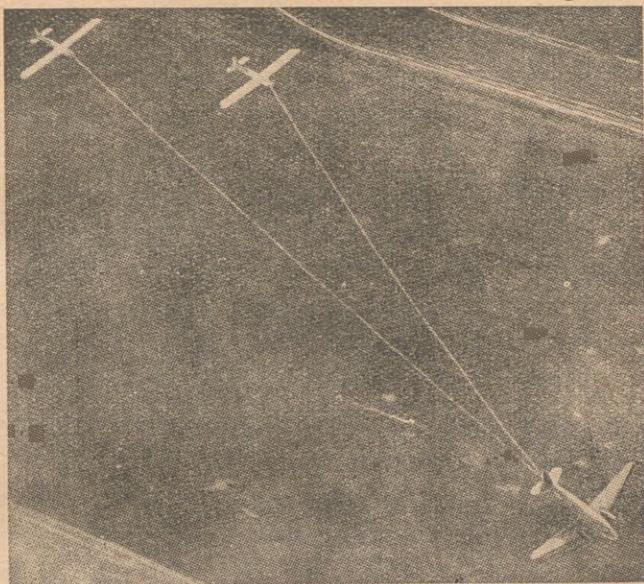
Rzecz zrozumiała, że na tak wielką skalę dokonywane naloty, musiały w konsekwencji spowodować pewne zniszczenie w Anglii. Cena zapłacona za nie w zestrzelonych samolotach Luftwaffe była jednak bardzo wysoka, bo na ten przykład w jednym dniu 15 sierpnia tracą Niemcy aż 180 samolotów, a od chwili rozpoczęcia decydującej Bitwy o Anglię, to jest od tygodnia, stracili ich już 472! Straty te, choć dotkliwe, nie spowodowały opamiętania w dowództwie Luftwaffe; przeciwnie ataki jej wzmagają się, bo dnia 16 i 18 sierpnia znowu rzuca do walki 500—600 samolotów. Tym razem głównymi celami ataków były miasta: Croydon, Biggin Hill, Rochester, Kenley, Manston, West Malling, Tangmere, Gosport i Northolt. Te dwa ostatnie dni kosztują Luftwaffe 245 zestrzelonych maszyn! Dziesięć dni niemieckiej ofensywy powietrznej opłaciły Niemcy stratą 697 maszyn, straty zaś RAF wyniosły 153 myśliwców.

Na tym miejscu trzeba podkreślić, że największa ilość polskich zwycięstw przypada na



miesiąc wrzesień. Polski dywizjon myśliwski 302 bierze w dniu 20 sierpnia po raz pierwszy udział w walce. Dzień ten daje też temu dywizjonowi pierwsze zwycięstwo. Bohaterski udział polskich lotników w Bitwie o Wielką Brytanię, skreślimy w drugiej części niniejszego szkicu.

Po pierwszych dziesięciu dniach niemieckiej ofensywy powietrznej na Anglię, w wyniku poważnych strat, zdecydowało się dowództwo Luftwaffe na pewną zmianę taktyczną, którą poprzedziła pięciodniowa przerwa w działaniach. Analiza nalotów Luftwaffe wskazywała, że początkowo próbowała ona zniszczyć angielskie porty i żeglugę na południowo wschodnim i południowym wybrzeżu, pomiędzy North Foreland i Portland, ale ta próba dała dowództwu Luftwaffe właściwe pojęcie o sile angielskiej obrony. Nie przeszkodziło to jednak Niemcom kontynuować nadal ich plan, przeto dalej uporczywie bombardowali Portland i Portsmouth. Miasta te przetrzymały jednak kilkakrotne bardzo ciężkie naloty i albo Niemcom zdawało się, że osiągnęli już swój cel albo też obrona przeciwlotnicza okazała się zbyt silna, dość, że w tym czasie nagle zmienili plan i rozpoczęli na wielką skalę akcję przeciwko brytyjskim lotniskom, położonym przeważnie u wybrzeży. Ten pierwszy okres zastosowanej tu nowej taktyki miał na ce-



W pogoni za nieprzyjacielem

lu odciągnięcia myśliwców angielskich od swych baz przez ciągle naloty na obiekty położone w pobliżu wybrzeża, aby natychmiast po owych pozornych atakach, skierować akcję na cele właściwe, w tym wypadku na lotniska i inne cele wojskowe, położone na południowym wybrzeżu pomiędzy Brighton a Portland. Chodziło tu Niemcom po prostu o związanie sił brytyjskich w miejscu pozornej walki, by móc swobodnie działać w punkcie właściwym. Tego rodzaju taktyka, wymagała też odpowiedniej reakcji ze

strony RAF. Musiała ona rozporządzać dostateczną ilością myśliwców, gotowych do związania głównych sił niemieckich, skoro tylko odkryto je za pomocą Radaru. Dywizjony więc znajdujące się na wysuniętych lotniskach musiały być w stałej gotowości bojowej, lecz równocześnie potrzebowały ochrony przed bombardowaniem i ostrzeliwaniem z karabinów maszynowych.

Naloty Luftwaffe zwalczano przede wszystkim w ten sposób, że mniejsza część dywizjonów myśliwskich walczyła z niemieckimi myśliwcami, reszta zaś wyruszała przeciw niemieckim formacjom bombowców, które leciały zwykle na wysokości około 12—15.000 stóp, lecz często zniżały pułap do 7.000 stóp aby celniej zrzucić bomby. Zadaniem angielskich pościgowców było atakowanie niemieckich myśliwców z tyłu, od ogona, a tego rodzaju taktyka miała wówczas powodzenie, ponieważ myśliwce Me 109 i Me 110 nie były jeszcze wtedy opancerzone. Że taka taktyka była najlepsza i najwłaściwsza, świadczy o tym stosunek strat w lotnikach 1 do 7 na korzyść RAF.

GROMY NAD ANGLIĄ

Pierwszy okres „Bitwy o Wielką Brytanię“ trwał 10 dni, tj. od 8 do 18 sierpnia. Po między pierwszym a drugim okresem bitwy — jak już wspomnieliśmy, nastąpiła pięciodniowa przerwa w masowych działaniach, którą Luftwaffe usiłowała wyzyskać do przeprowadzenia akcji wywiadowczej na największą skalę z zamiarem zniszczenia lotnisk brytyjskich na terenie całej Anglii. Te działania rozpoznawcze prowadzą pojedyncze samoloty niemieckie, bombardując tu i ówdzie lotniska brytyjskie, ale penetracyjna ta robota kosztuje Niemców 39 zestrzelonych samolotów. W ten sposób jednak wykorzystują oni kilkudniową przerwę, powstałą między pierwszym a drugim okresem bitwy.

Wszystko wskazywało na to, że Niemcy zmieniają plan swej powietrznej ofensywy, uważając, że obiekty dotychczas bombardowane, w szczególności Portsmouth i Portland, nadbrzeżne lotniska, fabryki i inne tzw. „cele woj-

skowe“ są już „wykończone“ i że teraz nadszedł czas na wykonanie drugiej części planu.

Czy pierwsza część planu powiodła się?

Przeczyły temu cyfry strat dotychczas poniesionych przez Luftwaffe. Ale na wojnie trzeba być konsekwentnym; dowództwo musiało swój plan przeprowadzić do końca. Więc drugi okres bitwy cechuje zmiana taktyki; naloty dywersyjno-obserwacyjne na miejscowości położone w głębi kraju są rzadsze, akcja natomiast odbywa się teraz na szerokim froncie, choć mniejsza ilość bombowców bierze teraz w niej udział. Luftwaffe zwiększyła jednak znacznie ochronę myśliwską, Messerschmidty patrolują teraz na bardzo znacznej wysokości, zaś formacje bombowców ubezpieczone są ze wszystkich stron myśliwcami, nawet pośrodku, pomiędzy jednym a drugim kluczem. W ten nowy sposób sformowana formacja bojowa zdołała kilkakrotnie przeдрzeć się przez przednie linie angielskich myśliwców i osiągnąć zamierzony cel. Czynnikiem decydującym była tu przewaga liczbowa Niemców. W czasie Bitwy o Anglię posiadali Anglicy prawdopodobnie około 60 dywizjonów myśliwców.

W pewnych wypadkach niewielkie formacje niemieckich bombowców tzw. „dalekiego bombardowania“ pozostawiały rozmyślnie chronią-



cyñ je myśliwców skoro tylko zawiązywała się walka i same, niechronione, spieszyły atakować Londyn. Ponośliły wtedy zwykle poważne straty, bowiem dzięki Radarowi natrafiały zawsze na drugą linię obronną brytyjskich myśliwców.

Dzięki tej zmienionej taktyce, dokonała Luftwaffe w okresie 24 sierpnia — 5 września 35 nalotów w wielkim stylu, a celem ich było zniszczenie lotnisk i fabryk lotniczych położonych w głębi Anglii. Przy tej okazji oberwało się coś niecoś mieszkalnym dzielnicom hrabstwa Essex i Kent. Do zniszczenia lotnisk brytyjskich przeznaczyła Luftwaffe 800 samolotów! Przyjrzyjmy się bliżej tej robocie.

Przy końcu sierpnia od 24 do 29, Luftwaffe bombarduje szczególnie ciężko miasta: Dover, Portland i Manston, ale jednocześnie kieruje

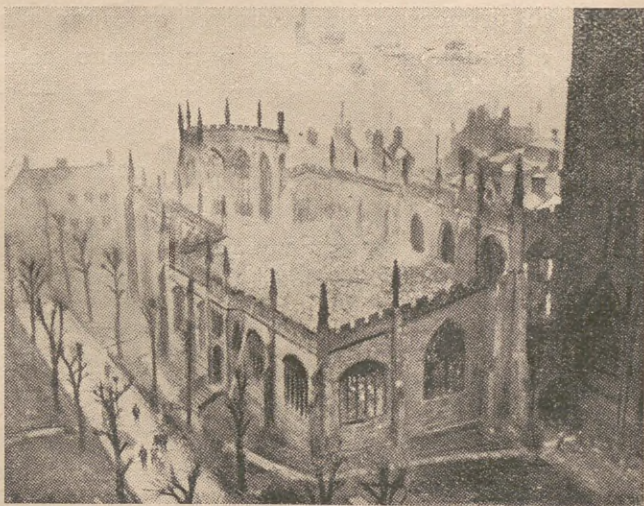
silne formacje na niektóre miejscowości hrabstwa Essex, gdzie nad Deal, Gravesend i North Foreland toczą się ciężkie walki. W tym czasie udaje się brytyjskim zespołom myśliwskim rozprószyć dwie silne formacje bombowców Luftwaffe: w okolicy Maidstone, w Portsmouth i Southampton, gdzie zamiast na upatrzone cele, bombowce niemieckie zmuszone są rzucać swój bombowy balast do morza. Udało się Niemcom natomiast dokonać ciężkich nalotów na okręg Dover - Folkestone, u ujścia Tamizy i w hrabstwie Kent. Naloty te trwają z jednodniową przerwą do końca sierpnia 1940, Od tego dnia, cały ciężar walk przenosi się na lotniska myśliwców w głąb Anglii, gdzie Luftwaffe usiłuje z całą determinacją zniszczyć takie punkty wypadów, jak: North Weald, Kenley, Hornchurch, Lympne, Biggin Hill, Debden, Detling, Northolt i Duxford.

Wrzesień angielski 1940 r. był szczególnie gorący. Oczywiście w powietrzu. Bo na lądzie umieli zachować Anglicy zimną krew i przysłowiową u nich flegmę.

W dniach 1—5 września dokonuje Luftwaffe 13 ciężkich nalotów, skierowanych głównie przeciwko lotniskom myśliwców, poza tym nie dzieje się nic godnego uwagi. Jest to ostatnia seria 35 nalotów głównych w tym okresie, które

kosztowały Niemców 562 samolotów zestrzelonych z całą pewnością. Straty angielskie wyniosły 219 myśliwców, jednak 132 lotników udało się uratować.

Ale w tym czasie, tj. w okresie ostatnich 12 dni również i RAF zmienia swoją taktykę, usiłując dostosować ją do nowych form niemieckich ataków. Jakie są skutki tej zmiany? Oto formacje Luftwaffe którym udaje się przesłiznąć w głąb lądu angielskiego, napotykają tam na coraz to liczniejsze roje brytyjskich myśliwców. Żeby sobie zdać należycie sprawę



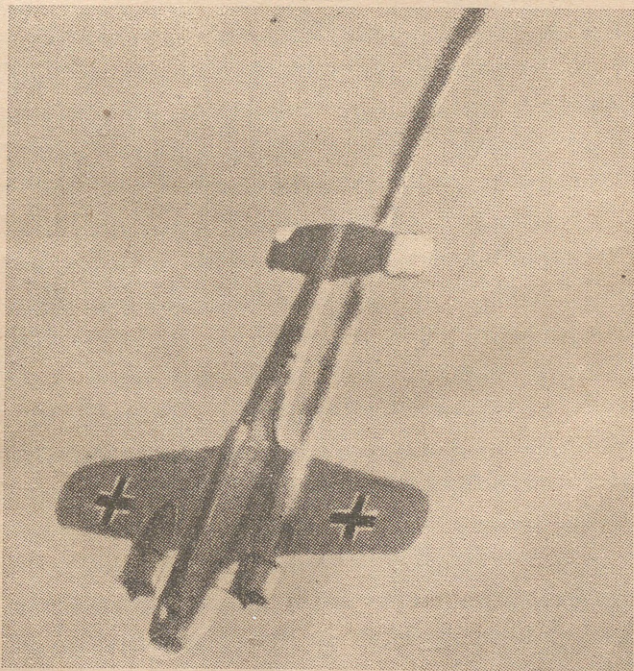
Katedra w Coventry po nalocie niemieckim dn. 14. IX. 1940 r.

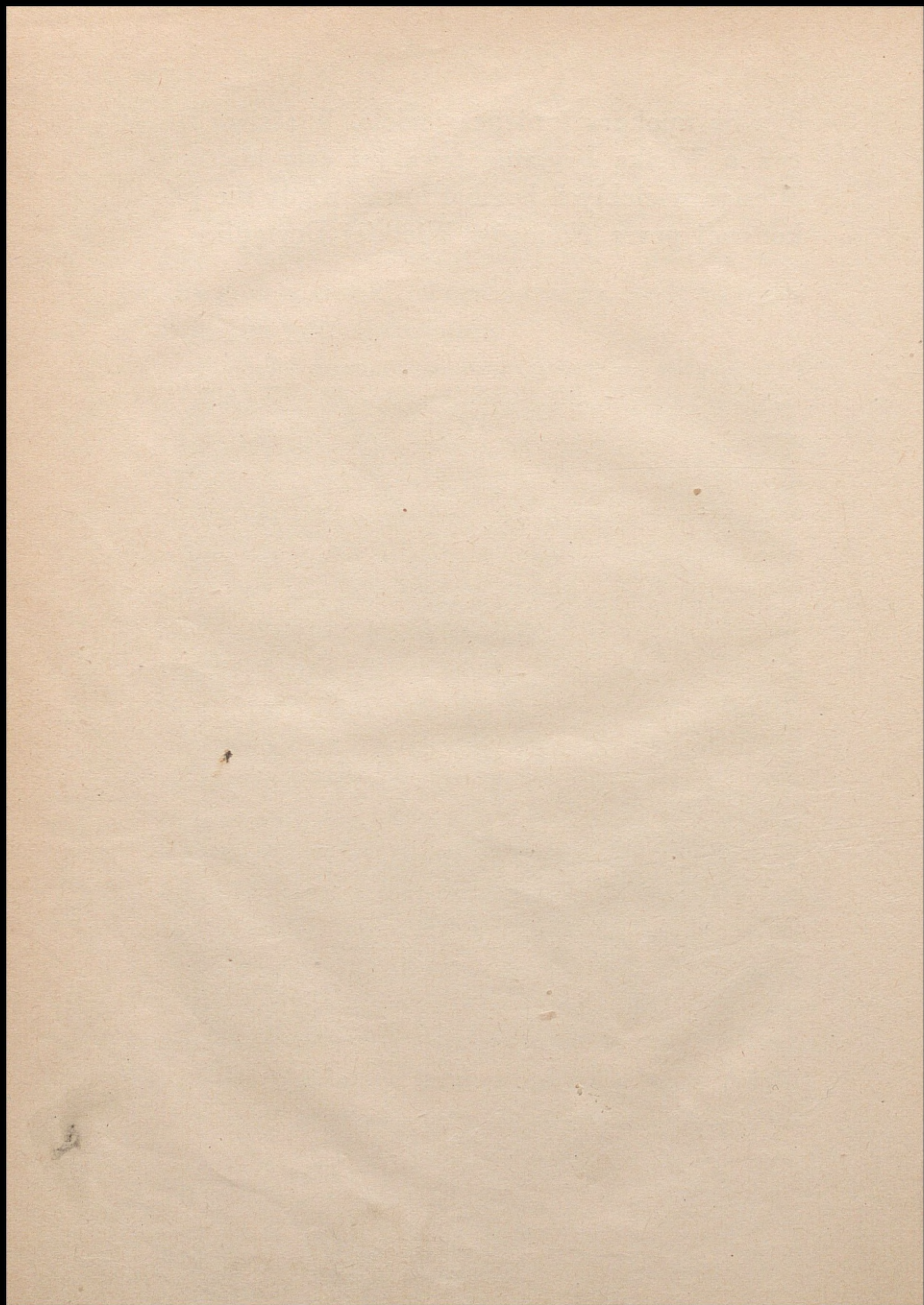
z ogromu zadania angielskiej obrony w tych pierwszych dwóch okresach, „Bitwy o Wielką Brytanię“, wystarczy nadmienić, że w operacjach dziennych od pierwszego dnia bitwy do 5 września włącznie wzięły udział 4523 patroli myśliwskie o różnej liczbie maszyn, czyli przeciętnie 156 patroli dziennie.

Efekt miesięcznego bombardowania Anglii przez Luftwaffe okazał się bardzo mały. Niemcy nie przygwoździli do ziemi myśliwców brytyjskich, nie zdołali oczyścić z nich angielskiego nieba. Udało im się wprawdzie wyrządzić pewne szkody w niektórych miastach i portach, na lotniskach przybrzeżnych a nawet dalej położonych, ale nie osiągnęli swego głównego celu; unicestwienia brytyjskiego lotnictwa. Dowództwo RAF czyniło wszystko, by obrona działała jak najsprawniej; poszczególne sztaby i obsługa lotnisk pracowały bez przerwy dniem i nocą, nieprzerwanie też działały myśliwskie dywizjony. Ta nieustanna czujność była zasadniczym warunkiem skutecznej obrony.

Aż wreszcie nadszedł taki dzień, gdy Niemcom mogło się zdawać, że główny ich cel, tj. zdecydowana przewaga w powietrzu — został już osiągnięty, lotniska myśliwców i inne ważne ośrodki produkcji zniszczone na terenie Anglii i że obecnie trzeba tylko zrównać z ziemią Lon-

dyn by upokorzyć nieprzyjaciela. Właściwa Bitwa o Wielką Brytanię trwa już cały miesiąc. Miesiąc wściekłych bombardowań nigdy nie pokonanej przez Niemców Wielkiej Brytanii.





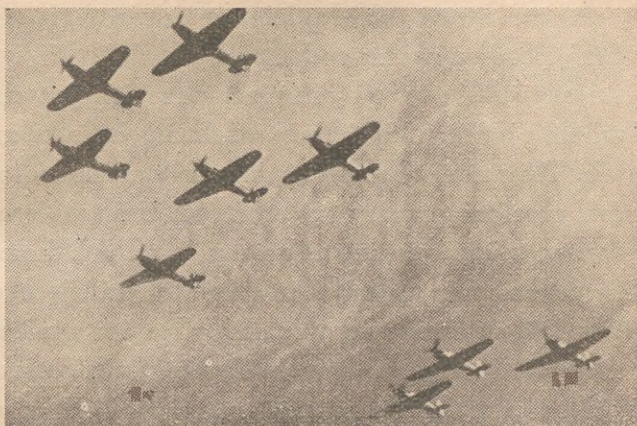
BÓJ O LONDYN

Dzień 7 września stanowił zwrotny punkt w Bitwie o Wielką Brytanię. Od tego dnia, Niemcy, nie przerywając akcji powietrznej na „różne cele wojskowe“ w Anglii, rozpoczęli bombardowanie Londynu. Bój o Londyn rozpoczyna trzeci okres wielkiej bitwy powietrznej, który trwał od 7 września do 5 października. Dwa minione okresy bitwy dały dowództwu Luftwaffe możność zorientowania się w jakości i sile brytyjskiej obrony lotniczej — po własnych stratach. Były one ponad spodziewanie poważne i dotkliwe. Ale plan niemiecki musiał być przeprowadzony do końca. Po atakach na angielskie porty morskie w pierwszym okresie bitwy, po stałym i metodycznym bombardowaniu brytyjskich lotnisk na terenie całej Anglii — w okresie drugim, musiała w konsekwencji przyjść kolej na Londyn. Trzeci okres bitwy cechuje szczególnie napięcie i niezwykła gwałtowność walk, które toczą się nad Londynem. Na lotniskach brytyjskich — cisza.

Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa w sprawozdaniu z tych historycznych dni, podaje następujące, oficjalne szczegóły tej bitwy:

„Nalot na Londyn, wykonany dnia 7 września, biegł dwiema czy trzema wyraźnymi falami, pomiędzy którymi trwały około dwudziestominutowe przerwy; cały nalot trwał ponad godzinę. Poszczególne fale składały się z formacji 20—40 bombowców oraz z tej samej ilości myśliwców ścisłej eskorty; dodatkową ochronę zapewniały duże formacje myśliwców, lecące na znacznie większej wysokości. Większość niemieckich samolotów nadlatywała na wysokości ponad 15.000 stóp; przy słonecznym niebie sprawiało to wiele trudności oddziałom dozoruującym.

W tym samym okresie nurkujące bombowce Luftwaffe wzięły ponownie udział w nalotach na obiekty nadbrzeżne i żeglugę w Essex i Kent. Miały one na celu wywołanie pewnej dywersji — nadlatywały bowiem w momencie, gdy masowe naloty długodystansowych bombowców były właśnie w toku. Niemcy zwiększyli też znacznie ilość nocnych nalotów dokonywanych przez pojedyncze samoloty. Nie usiłowały one trafiać obiektów wojskowych, lecz zadowalały się zrzucając bomb na chybił-trafił na rozległej przestrzeni Londynu.



Dwadzieścia jeden dywizjonów na Luftwaffe

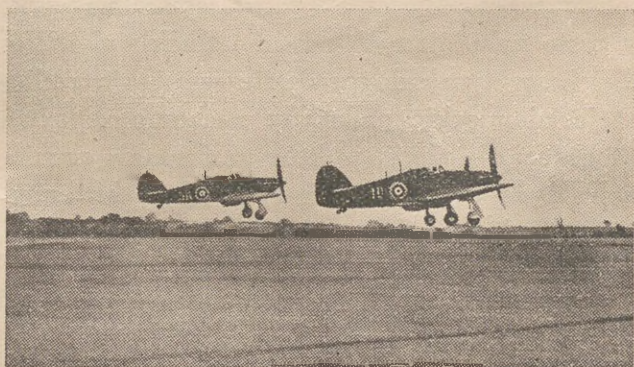
W istocie rzeczy jednak wszystkie naloty były jednakowe. Samoloty niemieckie nadlatywały w jednym z opisanych już poprzednio szyków. Gdzieś pomiędzy wybrzeżem a Londynem, zwykle w rejonie Edenbridge — Tunbridge Wells, lub czasami jeszcze bliżej morza, spotykali nasi myśliwcy niemieckie eskadry. Spitfire'y zabierały się do lecącej wysoko fali myśliwców, zabezpieczających nalot niemiecki. Hurricane'y, startujące pierwsze, zwalczały myśliwców bezpośredniej eskorty; dywizjony lecące w ślad za nimi szły na same bombowce. Powietrzne pojedynki toczyły się nad całym hrabstwem Kent. Bywały chwile — nigdy nie trwały one długo — gdy powietrze zdawało się drgać od ognia kara-

binów maszynowych. Ludzie, znajdujący się na ziemi, porównywali te odgłosy walki do dźwięku, jaki wywołuje mały chłopiec, przeciągając na sąsiedniej ulicy kijkiem po żelaznych sztachetach. Tło stanowił przytłumiony ryk setek motorów, czasami przeszywany ostrym świstem zranionego nieprzyjacielskiego myśliwca lub bombowca walącego się na ziemię, czy też usiłującego powrócić do swej bazy i opadającego coraz niżej i niżej, z siedzącymi mu na karku Spitfire'ami i Hurricane'ami. Czasami widzowie jak np. z wieży zamku Hever, mogli spostrzec jak na niebieskim przestworzu nieba zakwitwały nagle białe kwiaty spadochronów. Podczas tych pięknych dni wrześniowych jasne promienie słoneczne coraz częściej padały na zwiększającą się liczbę rozbitych szczątków samolotów, noszących na swych skrzydłach czarny krzyż pruski lub złowieszczy symbol potęgi narodowego socjalizmu. Były one tak liczne, że przez ponad dwa tygodnie pilnować ich musiały dwa bataliony brytyjskiej piechoty, spośród wojsk stacjonujących w południowych okęgach.

Atak na Londyn był punktem kluczowym całej bitwy. Trwał on z małym odpoczynkiem od dnia 7 września do 5 października i był ostatnią rozpaczliwą próbą wywalczenia zwycięstwa. Nie

mogło ono już być osiągnięte tanim kosztem, gdyż Luftwaffe poniosła ogromne straty. Możliwe jednak jeszcze było zniszczenie Londynu i wygranie w ten sposób wojny. Pomimo ciężkich walk w poprzednich miesiącach, myśliwcy RAF walczyli tak samo mężnie jak zawsze.

Trzeba było ich wpierw pokonać, zanim Londyn byłby zdany na łaskę Hitlera. Göring wciąż jeszcze wierzył w przewagę liczby. Powinna ona przeważać szalę. Dała mu ona szybkie zwycięstwo w Polsce, w Norwegii, w Holandii, w Belgii i we Francji; ciągle jeszcze mogła przynieść zwycięstwo i w Anglii. Użył on całej swej potęgi w ostatecznym wysiłku przewrócenia za wszelką cenę wszystkich kręgów.



Na Luftwaffe! — samoloty brytyjskie typu Hurricane
zrywają się do ataku

Luftwaffe wykonała 38 głównych nalotów dziennych w okresie od dnia 6 września do 5 października.

Po przeprowadzeniu dnia 6 września gwałtownych, dzień i noc trwających nalotów na lotniska myśliwskie położone w głębi kraju, lotnictwo niemieckie dokonało dnia 7 września ogromnego wysiłku by osiągnąć Londyn i zburzyć doki. 350 bombowców i myśliwców nadleciało w dwóch falach między wschodnią częścią Croydon a ujściem Tamizy, dochodząc częściowo niemal do Cambridge. Spotkano je ponad hrabstwem Kent i East Surrey, lecz pewna ich liczba przedarła się i została zaatakowana już nad samą stolicą.

Po raz pierwszy od roku 1666 zobaczyli Londyńczycy płomienie, ogarniające różne punkty gęsto zaludnionych dzielnic Dockland i Woolwich; w tym samym czasie wszystkie radiostacje niemieckie nadawały ruchomy reportaż z toczącej się akcji, w którym fantazja pomieszana była z pobożnymi życzeniami hitlerowskich speakerów. W rezultacie tej akcji Londyn nie pozostał nietknięty. Szkody poniosły budynki w dokach, szereg fabryk, koleje żelazne, gazownie i elektrownie. Ale i nieprzyjaciół poniósł szkody; 103 samoloty niemieckie uległy zniszczeniu.



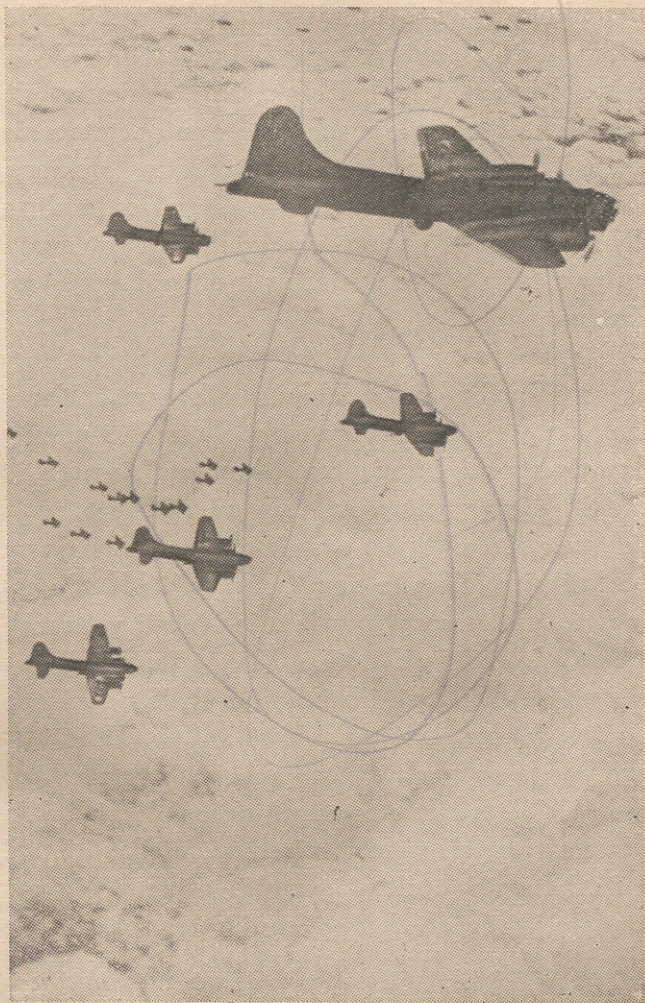
Ogień nieprzyjacielski zniszczył samolot myśliwski.
Lotnik ratuje życie przy pomocy spadochronu

Te wielkie straty zastanowiły niemieckie Naczelne Dowództwo i jakkolwiek naloty ponowiono i prowadzono nadal, najwidoczniej już nie wszystko działało się bez zarzutu. Niemniej Luftwaffe trzymała się mocno i odważnie dokonywała ciężkich bombardowań, a to dnia 9 września, używając tym razem pewnej ilości czterosilnikowych bombowców, dnia 11, kiedy około 30 samolotów dotarło do centrum Londynu, dnia 13 i jeszcze raz dnia 15. Te samoloty, którym udało się przedrzeć dnia 11, były tak ostro przyjęte przez naszą obronę myśliwską, że straty ich załóg oceniono conajmniej na 250 lotników.

Następnego dnia rano pojedynczy samolot niemiecki przedarł się przez obronę, zręcznie wyzyskując zachmurzenie i zbombardował królewski pałac Buckingham.

Punkt szczytowy bitwy nadszedł dnia 15 września. W dniu tym 500 samolotów niemieckich, 250 rano i 250 popołudniu walczyło w powietrzu z Hurricane'ami i Spitfire'ami, na przestrzeni od Hammersmith do Dungeness, od Bow do brzegów Francji.

Ponad południowo-wschodnią Anglią dzień niedzielny 15 września wstał nieco zamglony,



Na nieprzyjaciela

lecz około godz. 8 przejaśniło się i widać było lekką powłokę chmur na wysokości 2000 - 3000 stóp. Stopień tego zachmurzenia zmieniał się i w niektórych miejscach było ono dostatecznie duże by powodować małe, przelotne deszcze. Pomimo tego widoczność w ciągu dnia była dobra; wiał słaby wiatr zachodni, który w miarę upływu dnia zmienił kierunek na północno- zachodni.

Pierwsze niemieckie patrole przyleciały zaraz po godzinie 9. Meldowane były nad Kanałem, przy ujściu Tamizy, koło Harwich i pomiędzy Lympne i Dungeness. Około godziny 11,30 rzucił Göring pierwszą falę swego porannego nalotu, składającą się co najmniej ze stu maszyn, po której nadleciało zaraz dalszych 150. Samoloty te przekroczyły wybrzeże Anglii w trzech głównych punktach: koło Ramsgate, pomiędzy Dover i Folkestone i o milę lub dwie na północ od Dungeness. Celem ich był Londyn. Ta niesłychana siła składała się z bombowców typu Dornier 17 i 215, eskortowanych przez Me 109. Szły one na różnych wysokościach, pomiędzy 25.000 a 26.000 stóp. Z ziemi, samoloty niemieckie wyglądały jak czarne kropki snujące za sobą długie smugi białego dymu, z powietrza — jak gwałtownie powiększające się punkciki. Z początku przedstawiały się jak małe modele płatowców, aż

wreszcie, gdy odległość się zmniejszyła, widać było, że to prawdziwe samoloty.

Bitwa rozgorzała i szalała nad East Kent i nad Londynem w ciągu bezmała 45 minut. Około 100 niemieckich bombowców przedarło się poprzez brytyjską obronę i doleciało nad wschodnie i południowe dzielnice stolicy. Pewna ich liczba przychwycona została nad samym centrum miasta, właśnie w chwili, gdy zegar Big Ben wybijał południe.

Aby zrozumieć charakter toczącej się walki, trzeba pamiętać, że biorące w nią udział samoloty leciały z szybkością 300 - 400 mil na godzinę. Przy takiej szybkości nazwy miejscowości nie mają żadnego znaczenia. Nieprzyjaciel mógł na ten przykład być przychwycony ponad Maidstone, ale zestrzelony dopiero ponad Calais. Miejsce dokonanego ataku — Hammersmith do Dungeness — lub — od Londynu do brzegów Francji — najlepiej ilustruje rozmiar obszaru, ponad którym toczyła się walka. Wobec tego lepiej jest nie usiłować określać miejsca walki zbyt dokładnie — jest to zupełnie niemożliwe — a natomiast wymienić rejon, jak np.: południowe okręgi Anglii.

W istocie walka toczyła się wewnątrz szescianu mającego około 80 mil długości, 38 mil szerokości i 5—6 mil wysokości. Na tej właśnie

przestrzeni w czasie od godziny 12 do 12.30, odbyło się 150 — 200 pojedynków! Wiele z nich przeszło w pościg, który przerywany był zwykle dopiero o kilka mil od brzegów Francji.

Na spotkanie nieprzyjaciela wysłano 16 dywizjonów brytyjskich, wchodzących w skład grupy nr 11, następnie w ślad za nimi 5 z grupy nr. 10 i 11. Wszystkie operujące dywizjony, z wyjątkiem jednego, znalazły się bardzo prędko oko w oko z licznym nieprzyjacielem; 5 dywizjonów Spitfire'ów rozpoczęło atakować nadlatujących Niemców w okręgu Maidstone - Canterbury - Dover - Dungeness. Weszły one do walki nieco wcześniej niż dywizjony Hurricane'ów, które złapały nieprzyjaciela bardziej w tyle, pomiędzy Maidstone, Tunbridge Wells i południowym Londynem.

Niemcy stosowali wówczas różne rodzaje szyków; bombowce szły zwykle kilka tysięcy stóp niżej od myśliwców, ale czasem bywało i odwrotnie. Leciwały one albo w kluczach o kształcie litery „V” składających się z 5—7 maszyn, albo w szyku rozwiniętym, bądź też w równoległoboku.

Messerschmidty 109 leciały zwykle w kluczach. Jeden z pilotów porównał atakujące samoloty niemieckie, lecące w trzech uszeregowanych kluczach — do naszywek sierżanta. Każda



Przed atakiem

dziewiątka była w takim wypadku wsparta przez dziewiątkę myśliwców Me 110, a jednoosobowe Me 109 albo He 113 krążyły wysoko ponad nimi.

Nieprzyjaciel odczuł bardzo prędko, że obrona nasza jest czujna i bardzo czynna. Dowodem tego były głosy niemieckich pilotów, gdy wzajemnie ostrzegali się przez radio:

„Achtung, Spitfeuer!“

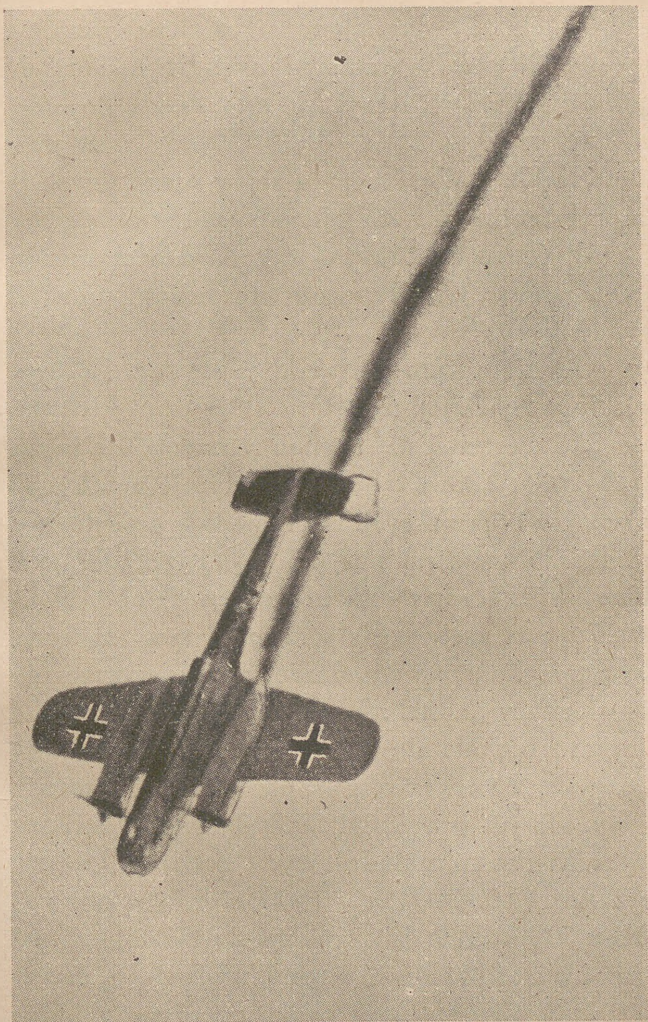
Musieli oni stale mieć się na baczności. Nasi lotnicy otwierali ogień z przeciętnej odległości 200-250 yardów, zbliżając się w razie potrzeby do 50. Wielu z myśliwców niemieckich należało do sławnej eskadry „Żółtych Nosów“, jakkolwiek niektórzy z nich mieli nosy białe, a czasami nawet czerwone.

Na czym polegała nasza nowa taktyka?

Gdy tylko bitwa się zaczynała, regularne formacje przeważnie przestawały istnieć, a każdy pilot wybierał sobie własnego nieprzyjaciela. Poniżej podany opis jednego z takich pojedynków, może być uważany za typowy dla wszystkich innych.

Pilot, którego dywizjon wyruszył do ataku, uszykowany w prawo wskos, znurkował od słońca na Me 109; zaraz pierwsza seria ognia rozerwała go w kawałki. W tym momencie pilot spostrzegł, że inny Me 109 siedzi mu na ogonie. Zawrócił, wziął go na cel i zapalił kilkoma seriami. Odlączył się on teraz od swoich kolegów i z tego powodu zawrócił do swej bazy. W tej chwili, gdy zlatywał, otrzymał wiadomości, że nieprzyjaciel znajduje się nad nim. Spojrzał w górę, zobaczył na wysokości 14.000 stóp grupę Dornierów, wzbіл się i natychmiast je zaatakował. Wpakował serię w jednego z nich, w międzyczasie inne własne samoloty przyszły mu z pomocą. Potężny Dornier zwałił się w las i eksplodował.

W czasie, gdy Spitfire'y i Hurricane'y walczyły nad hrabstwem Kent, inne myśliwce przeciwstawiały się nieprzyjacielowi, któremu, dzięki jego ilościowej przewadze, udało się przedrzeć i dotrzeć do przedmieść Londynu. W akcji tej



Już go dostali... Zestrzelony niemiecki bombowiec Dornier 17

brało udział 14 dywizjonów Hurricane'ów, równocześnie prawie wzmocnionych przez 3 dywizjony Spitfire'ów; wszystkie one weszły do boju między godziną 12 a 12,20. Wtedy nastąpiła długotrwała walka, tocząca się w przestworzach na przestrzeni od Londynu aż poza morski brzeg.

W walce tej taktyka tak bardzo starannie przemyślana, tak wytrwale stosowana, musiała wydać owoce“.

Oddajemy głos jednemu z dowódców brytyjskiego dywizjonu:

„15 wrzesień w Croydon rozpoczął się jasno i pogodnie. Zdawało się, że nigdy nie mogło być inaczej w tych pełnych napięcia tygodniach. Nie bardzo interesował nas wjazd Hitlera do Londynu, wyznaczony akurat na ten dzień. Większość z nas zastanawiała się nad tym, czy uda się nam skończyć śniadanie, zanim rozpocznie się pierwszy „Blitz“. Mielśmy jednak szczęście. Dopiero o godzinie 9.30 zaczęły wyć syreny i przyszedł rozkaz określający miejsce naszego spotkania na wysokości 20.000 stóp. Wzbijając się w kierunku południowym, zobaczyliśmy na wysokości 15.000 stóp — 30 Heinkli, wspartych przez 50 Me 109, lecących na 4.000 stóp ponad nimi i ponad 20 Me 110, znajdujących się na ich skrzydle. Cała ta groźna formacja przybliżała się do nas od góry. Zawróciliśmy, wzbijając się

w górę i lecąc w tym samym kierunku co niemieckie bombowce. Cały dywizjon rozwinął się w szereg, na lewo od słońca w ten sposób, by każdy z nas mógł dokładnie widzieć nieprzyjaciela.

Pierwszy klucz, świetnie obrał chwilę swego ataku, nurkując od strony słońca na lewe skrzydło nieprzyjacielskiej formacji. Gdy każdy z samolotów wybierał sobie cel, pospieszyły z odsieczą Messerschmidty 110, plując ogniem swych działek z tysiąca jardów odległości.

Spóźniły się jednak o dwie sekundy.

Nie zdążyły uderzyć na naszych myśliwców, nadleciały jednak dość wcześnie, by zaniepokoić je na parę chwil i dzięki temu, uratować dowódcę bombowców. Jednak dwa Heinkle ubyły z szyku.

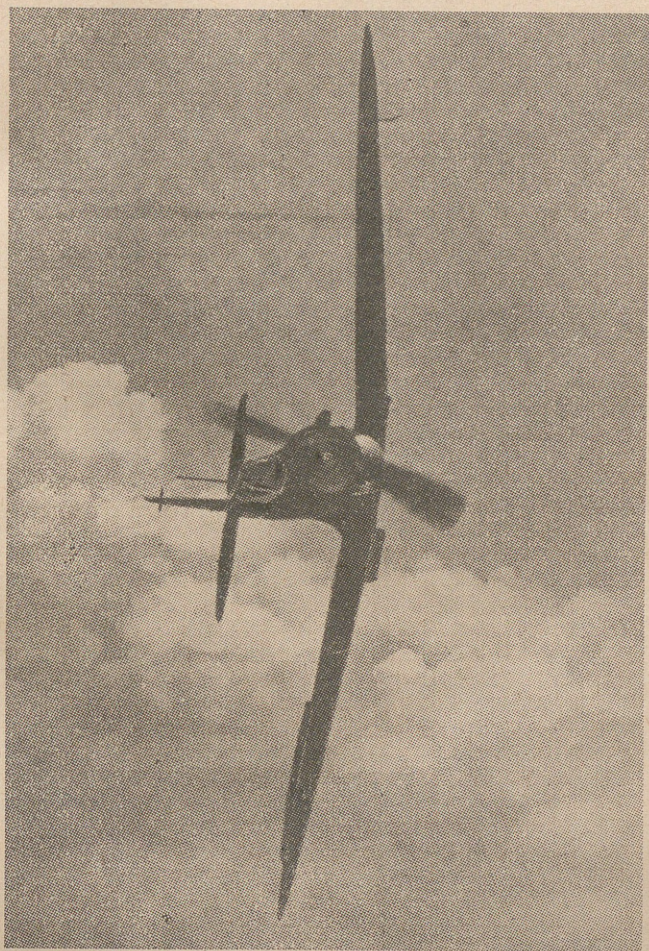
Tymczasem Me 110 znikły nam z oczu, pozostawiając otwartą drogę dla nalotu drugiego klucza, dopóki Me 109 pozostawały w górze. Dowódca owego klucza wiedział dobrze, jak wyzyskać stosowną chwilę, lecz w momencie, gdy właśnie rozpoczynał atak, Heinkle zrobiły rzecz nie do wiary: zawróciły raptem na południe, prosto w słońce i ruszyły wprost na niego. Pierwszą swoją serią trafił dowódca czołowy bombowiec, który wybuchł z taką siłą, że urwał skrzydło lecącego po jego lewej stronie towarzysza. Lekki

zwrot i seria z działka dowódcy wyrywa prawego Heinkla z szyku, z obu płonącymi silnikami. Przed powrotem do swej bazy, strąca jeszcze Me 109; cztery samoloty nieprzyjacielskie, ze-strzelone dzięki naszej nowej taktyce, kosztem 1.200 naboí.“

W miesiącu wrześniu miał Londyn 112 alarmów lotniczych, a bitwa o to miasto była ostatnim i największym wysiłkiem na jaki zdobyć się mogła powietrzna machina wojenna Niemiec.

Trzeba sobie uzmysłwić, że wielka ta bitwa polegała na atakach dywizjonów, w których skolei wywiązywały się pojedyncze spotkania. Wszystkie one odbywały się mniej więcej w tym samym czasie, na bardzo rozległej przestrzeni. Dywizjony, lecąc parami lub w zgrupowaniach po trzy, spotykały się w walce z nieprzyjacielem uszykowanym w podobny sposób. Po pierwszym nalocie, wykonanym o ile możności od strony słońca, formacje rozbijały się, a całe niebo roilo się wtedy od pojedynczych walk.

Jeden z dywizjonów Spitfire'ów zaatakował z lotu nurkowego, przelatując dwukrotnie poprzez formacje niemieckich bombowców i nacierając za każdym razem jednocześnie z kilku kierunków. Ta taktyka spowodowała niesłychane zamieszanie w szykach niemieckich. Nieprzyjacielskie bombowce zawróciły — zdawało się —



Spitfire w pogoni za Niemcem

prawie na oślep, znacząc co parę mil powrotną drogę szczątkami płonących lub rozbitych maszyn. Okapotowanie i górną część kabiny jednego z takich samolotów rozerwał wybuch. Cała załoga wyskoczyła z wyjątkiem strzelca tylnej wieżyczki, którego widziano wiszącego przy dolnej klapie do chwili, gdy samolot zwałił się na ziemię o dziesięć mil na wschód od Canterbury.“

Był też pilot, który dwukrotnie atakował Me 109, nurkującego w ucieczce niemal pionowo w dół; pierwsze to nurkowanie, dokonane z wysokości 20.000 stóp udało się, lecz gdy lotnik niemiecki wyprostował maszynę, ujrzał tuż za sobą lecący samolot brytyjski.

„W owej chwili — opowiadał lotnik angielski — leciałem szybciej, aniżeli maszyna nieprzyjaciela i prowadziłem ogień bez przerwy, aż zmuszony byłem skrócić w prawo, by uniknąć zderzenia“.

Jego serie miały swój skutek, gdyż Niemiec nie zdołał już wyprowadzić swej maszyny i zwałił się na łeb. Pilot brytyjski musiał wyprowadzić maszynę z nurkowania, gdyż leciała ona z szybkością prawie 480 mil/godz.

„Przeleciałem wtedy — opowiada ten sam pilot — przez warstwę chmur z rozsądną szybkością i zobaczyłem szczątki niemieckiej maszy-

ny, palącej się jak pochodnia. Wzbiłem się z powrotem poprzez chmury i ledwie uniknąłem zderzenia z Ju 88, który już palił się, atakowany przez nasze liczne Hurricane'y“.

Był też Dornier, który spadł tuż obok Victoria Station. Załoga niemiecka wylądowała na spadochronach w Kennington Oval, podczas gdy pilot Hurricane'a, który owego Dorniera zestrzelił i którego maszyna — gdy Niemiec eksplodował tuż pod nim — wpadła w korkociąg, wylądował bezpiecznie w Chelsea.

Przyznać jednak należy, że eskadry „Żółtych Nosów“, ta elita niemieckiego lotnictwa, wywiązywały się dzielnie z zadania i okazywały więcej umiejętności, aniżeli ich gorzej wyszkoleni koledzy. Zauważono, że atakowały one zwykle parami samolotów, lecącymi jeden za drugim, w odległości około 75 jardów.

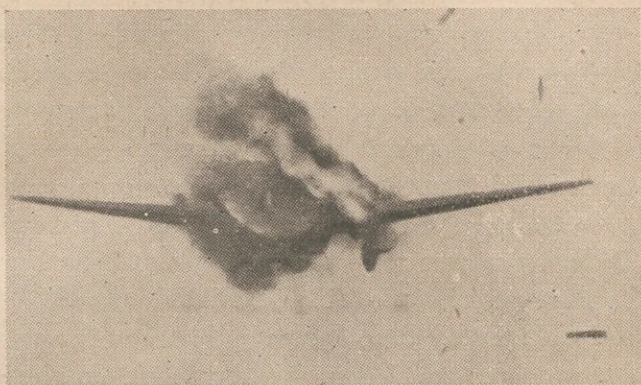
Nieraz ogień oddawany na duże odległości okazywał się skuteczny. Zasadą jednak była walka z bliska, ale raz zdarzyło się, że pilot Hurricane'a otworzył ogień na nieprzyjaciela, uchodzącego z większą aniżeli on sam szybkością i będącego już na granicy zasięgu jego pocisków, a mimo to trafił go z odległości 800 jardów. Zmusiło to Niemca do zmniejszenia szybkości, a wtedy, drugą serię oddał już z odległości 500

yardów. W rezultacie wykończył Niemca na bliskim dystansie 25 yardów.

Inny znów pilot Hurricane'a, który musiał przerwać walkę, ponieważ chłodnica jego silnika zaczęła niedomagać i wracał do swojej bazy, spotkał samotnego Me 109, którego zaskoczył od strony słońca i zestrzelił z odległości 500 yardów!

W tym okresie walki stało się jasne, że piloci niemieckich bombowców nie mogli sprostać lotnikom brytyjskim. Niemcy zrozumieli to sami. Zauważono powszechnie, że Niemcy rzucali bomby, wyłamywali się z uszykowanych formacyj i natychmiast zawracali do swych baz, gdy zetknęli się z nami. Spotkano 20 Dornierów 215, lecących w czworoboku nad dokami Londynu, eskortowanych przez Me 109, które uszykowane były w schodach do wysokości 22.000 stóp. Bombowce te rozproszono skośnym, poziomym uderzeniem; dało to możliwość naszemu dywizjonowi przeprowadzenia bezlitosnego pościgu i zestrzelenia większej ich części.

Zdarzało się czasami w tym pogmatwanym szamotaniu, że brytyjskie dywizjony przewyższały ilościowo nieprzyjaciela. Na ten przykład, około godziny 12.15 ponad południowym brzegiem Tamizy, gdzieś w okolicy Hammersmith, leciała formacja Hurricane'ów i Spitfire'ów w si-



Trafiony niemiecki myśliwiec

le prawie 5 dywizjonów. Nagle spotkały na swej drodze słabszą formację niemiecką i rozgromiły ją niemal doszczętnie.

Brytyjska przewaga ilościowa była bardzo rzadkim zjawiskiem. A jednak okazało się, że nieprzyjaciel nie jest w stanie wyzyskać swojej przewagi. Zdarzyło się np., że samotny Hurricane spotkał dwanaście „żółtonosych“ Messerschmidów, lecących wprost na niego. Pilot znurkował pod nich, lecz natychmiast poderwał się z powrotem i od spodu zestrzelił ostatnią maszynę, a ponieważ miał wciąż jeszcze dostateczną szybkość, w połowie pętli przekręcił samolot i poleciał za formacją niemiecką, która najwidoczniej wogóle nie zauważyła losu swego lecącego

z tyłu towarzysza. Brytyjski pilot zestrzelił wówczas jeszcze jedną w tylnym szeregu lecącą maszynę i uszkodził drugą, zanim Niemcy uświadomili sobie wogóle co się stało. Wtedy dopiero, będąc ciągle jeszcze w stosunku sił jeden do dziewięciu, zmuszony był do zaprzestania walki.

Walka skończyła się wszędzie o godzinie 12.30 i w czasie, gdy mieszkańcy Londynu i południowo-wschodniej Anglii zasiadali do niedzielnego obiadu, dumne formacje hitlerowskiej powietrznej Armady były w pełni ucieczki do swych baz, położonych głównie w północnej Francji.

Niektórym samolotom nieprzyjacielskim udało się na krótką chwilę dostać do centrum stolicy, lecz zdążyli rzucić zaledwie kilka bomb. Ogień był zbyt gwałtowny, obrona zbyt mocna. 70 z przypuszczalnej liczby 250 samolotów, biorących udział w tym nalocie zestrzelono z całą pewnością, gdyż szczątki ich leżały na brytyjskiej ziemi. Stanowi to 28% powyższej liczby; 10 dalszych maszyn zniszczono prawdopodobnie, a nasi piloci zameldowali, że 28 przerwało walkę z powodu poniesionych uszkodzeń. Cyfry te, zebrane natychmiast po walce, według surowych zasad stosowanych w RAF do poszczególnych raportów pilotów, są prawdopodobnie mniejsze aniżeli straty faktycznie poniesione przez Niemców. Ale opierając się tylko na tych cyfrach,

trzeba stwierdzić, że Luftwaffe straciła ponad 43% maszyn użytych w owych rannych nalotach.

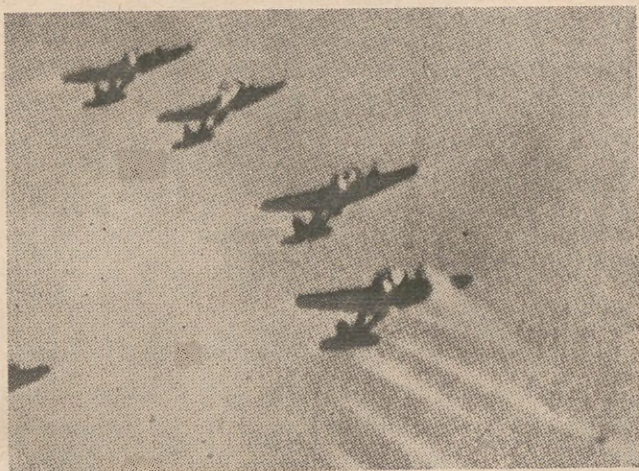
Popołudniu nastąpiła druga fala niemieckiego nalotu. Przerwa między rannym a popołudniowym atakiem trwała około półtorej godziny, tj. od 12.30 do 2-giej. Pozwoliła ona mieszkańcom Londynu spożyć względnie spokojnie obiadowej wielkiej niedzieli.

Zaledwie upłynęła druga popołudniu, gdy oto świeże formacje Luftwaffe rozpoczęły drugą serię ataku również jak rano, w sile 250 maszyn. Samoloty niemieckie przekroczyły brzeg Anglii w okolicy Dovru; przyleciały one w dwóch falach, z których pierwsza liczyła około 150 maszyn, druga zaś — około 100. Formacje te rozproszyły się ponad południowo-wschodnimi i południowo-zachodnimi częściami hrabstwa Kentu i ponad Maidstone.

Zanim zdołały one dotrzeć dalej, w głąb brytyjskiego lądu, zatrzymały je samoloty myśliwskie RAF. Wystartowały one w sile 21 dywizjonów i wszystkie, co do jednego zetknęły się zaraz z nieprzyjacielem. W tym momencie siły obu stron były prawie jednakowe, ale natychmiast po rozpoczęciu bitwy ustaliła się widoczna przewaga bojowa lotnictwa brytyjskiego. Brytyjskie samoloty rozdzierały formacje nieprzyjaciela, prując je jak nóż pruje płótno. Kto pa-

trzał na ten przebieg walki, miał istotnie takie wrażenie. Obrona brytyjska była tak zaciekle, taktyka jej tak skuteczna, że i tym razem formacje niemieckie zostały bardzo szybko rozbite. Każdy z brytyjskich pilotów znów znalazł dogodny moment do wybrania sobie przeciwnika i w krótkim czasie strop nieba wyglądał jak wielkie pole bitwy. Na całej przestrzeni, pomiędzy ujściem Tamizy, a miastem nadbrzeżnym Dover i pomiędzy brzegiem morza a Londynem, toczyły się z szaloną zawziętością liczne pojedynki myśliwców. Bardzo prędko rozrzucono dywizjony tak, że zdarzyć się mogło, iż startując jednocześnie z tej samej bazy, walczyły one w kwadrans później w odległości pięćdziesięciu mil jeden od drugiego.

W tym zatrzymaniu akcji nieprzyjacielskiej nie było nic przypadkowego, a że udało się osiągnąć tak znaczne i korzystne wyniki, zawdzięczać to należy przede wszystkim uprzedniemu obmyśleniu najdrobniejszych szczegółów i wypróbowaniu ich w walkach poprzednich miesięcy. To też ilekroć meldowano o zbliżaniu się niemieckiego nalotu, zdolni byli Anglicy do przeciwstawienia mu z właściwie obranych lotnisk wystarczającej ilości myśliwskich dywizjonów, by doprowadzić do spotkania i osiągnąć najlepsze wyniki, nierozprasząc jednocześnie sił własnych.



Dolna maszyna niemiecka trafiona

Te same metody walki, których z tak dobrym wynikiem użyto podczas poprzednich doświadczeń, zastosowane zostały i tym razem. Pewną ilość dywizjonów wyznaczono do załatwienia się z falą lecących na dużych wysokościach myśliwców niemieckich na połowie drogi pomiędzy Londynem a wybrzeżem. Pozwalało to innym dywizjom atakować bombowce oraz ich ścisłą eskortę, zanim zdążyły one dotrzeć do linii lotnisk myśliwskich na wschód i południe od Londynu. Samolotom nieprzyjacielskim, którym w ilości około 70 maszyn udało się przełamać tę linię obronną, zastąpiły drogę dywizjony Hurri-

cane'ów należące przeważnie do grup: 10 i 12; weszły one do akcji już pod samą stolicą. Ścigały one również pojedyncze, odbite od swych formacji samoloty nieprzyjaciela.

Podobnie jak w czasie walk przedpołudniowych, toczyło się około 200 pojedynków popołudniu i choć nie było między nimi dwóch podobnych do siebie, ogólny ich obraz był zawsze jednaki.

Popołudniowy nalot kosztował Niemców 97 strąconych maszyn, straty brytyjskie w ciągu całego dnia 15 września wyniosły 25 samolotów. Ale straty całego dnia, przedstawiały się dla Luftwaffe — fatalnie. W tym jednym dniu straciła ona w tej bitwie 185 maszyn zestrzelonych z całą pewnością.

Był to największy dzień lotnictwa brytyjskiego.

Żałobny dla Niemców.

Jeden z najpiękniejszych dla polskich dywizjonów myśliwskich: 302 i 303. W tym sławnym dniu, dywizjon 302 walczył dwukrotnie i zestrzelił 8 pewnych i 5 prawdopodobnych maszyn niemieckich. Polacy atakowali z ogromną brawurą znacznie przeważające formacje niemieckie i tak zawzięcie, że Niemcy w panicznej ucieczce, rozproszeni wracali do swoich baz.

Wyczyn ten nie pozostał bez echa. W tym samym dniu otrzymał 302 dywizjon wiele depeš gratulacyjnych, między innymi, od samego vice-Marszałka brytyjskiego lotnictwa: *Leigh-Mallory*, który tak się wyraża:

„Niemcy zrobili dziś wielki wysiłek, a Wy odegraliście znaczną rolę w udaremnieniu go. Najserdeczniej gratuluję Wam wszystkim z powodu wspaniałych rezultatów“.

Dowódca sławnej 12 brytyjskiej grupy myśliwskiej, *Newell*, pisze:

„Do 302 Polskiego Dywizjonu, od dowództwa 12-tej grupy myśliwskiej. 302 dywizjon dobrze się spisał. Wasz sukces stanowi wybitny przykład walki udaremniającej nieprzyjacielski napad. Trzymajcie się — Newell“.

Od dowódcy 2 Korpusu:

„Najserdeczniejsze gratulacje z powodu Waszego pięknego wyczynu w operacji powietrznej... Zdejmujemy czapki przed Wami“.

O godzinie 12 w dniu 15 września, gdy na Londyn ruszyła pierwsza fala Luftwaffe, wystartował do akcji powietrznej również dywizjon 303. Zaatakował on tak skutecznie wyprawę niemiecką, że rozbita, zawróciła szybko w kierunku brzegów Francji. Popołudniu 9 samolotów tegoż dywizjonu bierze powtórnie udział w walce z Niemcami. Wynik jest wspaniały!

303 dywizjon zestrzelił w tym jednym dniu 15 maszyn niemieckich, przy stracie 2 własnych i jednego lotnika.

Po tym wielkim dniu 15 września, nie kończy się jeszcze trzeci okres Bitwy o Wielką Brytanię. Okres ten trwał do 5 października i stanowił apogeum wysiłku niemieckiej Armady powietrznej. Jeszcze w dniach: 27 i 30 września oraz 5 października zdobyła się ona na trzy ogromne naloty, a w czasie od połowy września do 5 października dokonała 32 wielkich ataków dziennych. We wszystkich brały udział bombowce, liczba zaś eskortujących je myśliwców wzrastała bez przerwy aż do stosunku geometrycznego, tak, że w końcu jeden niemiecki bombowiec osłaniało 4 myśliwców.

Jak Luftwaffe rozplanowała te naloty?

Z 32 — 15 dokonano na Londyn i okolice, 10 — na hrabstwo Kent i na ujście Tamizy, 6 — na Southampton i 1 — na Reading, miejscowość, gdzie Oskar Wilde odbywał dwuletnią karę więzienia i gdzie napisał swą sławną „Balladę Wiośnienną“.

Sprawiedliwość każe przyznać, że naogół Luftwaffe prowadziła dobrze i zdecydowanie swe powietrzne wyprawy, szczególnie w początkowym okresie wielkiej bitwy. Naloty na Londyn były już mniej energiczne i pewne.

Były liczne wypadki, gdy Niemcy z chwilą zetknięcia się z lotnikami brytyjskimi, pozbywali się swych bomb, zanim zdolali osiągnąć cel właściwy. Podczas tego okresu, naloty ich wykonywane były po największej części z dużej wysokości. Aby bombowce niemieckie mogły osiągnąć wybrane cele, dowództwo Luftwaffe stosowało pewnymi okresami wysokie loty, pragnąc odciągnąć brytyjskie patrole myśliwskie takimi pozornymi atakami, podczas gdy fale nalotów właściwych zmierzały w obranym kierunku na znacznie niższej wysokości.

Zbliżała się jesień. Angielskie niebo coraz bardziej pokrywało się chmurami. W tym okresie myśliwce niemieckie latały coraz częściej bardzo wysoko, ponad pułapem chmur. Znać było tu nową taktykę. Polegała ona na wysyłaniu nad hrabstwo Kent formacji bardzo wysoko lecących myśliwców, które wyprzedzały o kilkadziesiąt minut wysyłane następnie formacje bombowców. Manewr ten miał na celu zmylenie brytyjskich myśliwców, aby przez zużycie ich zapasów paliwa, nie były już one zdolne do atakowania bombowców. Zdarzało się czasami, że bardzo wysoko lecący niemieccy myśliwcy, ukazywali się zaledwie na kilka chwil przed bombowcami, eskortowanymi również przez właściwych myśliwców. Takie eskorty były zwy-

kle podzielone na dwie części: dużą formację lecącą ponad bombowcami, nad obu ich skrzydłami lub z tyłu i formację małą, lecącą na tej samej wysokości co bombowce, czasem nieco wysuniętą do przodu.

Wysoko latające myśliwce niemieckie były atakowane zwykle na połowie drogi między wybrzeżem a Londynem przez dywizjony Spitfire'ów, podczas gdy inne brytyjskie grupy w składzie kilku dywizjonów Hurricane'ów, przeznaczone były do atakowania bombowców i ich eskorty, zanim zdołały one dotrzeć do wyznaczonych celów, przeważnie nad lotniska, położone na wschód i południe od Londynu. Pozostałe brytyjskie dywizjony myśliwskie, stanowiły trzeci, wewnętrzny pierścień patrolujący ponad lotniskami, stwarzając obronny pułap, zabezpieczający południowe drogi powietrzne do Londynu. Miały one za zadanie walkę z trzecią falą nalotów i oczyszczanie nieba z resztek cofających się, niedobitych formacji Luftwaffe. Ze tego rodzaju taktyka obronna miała powodzenie, można to ocenić na podstawie strat zadanych Niemcom. Mniej więcej od połowy września do 5 października, jedna tylko 11 grupa brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego zniszczyła ponad wszelką wątpliwość 442 samoloty niemieckie. Sukces ten kosztował Anglików stratę 58

własnych maszyn, stosunek strat wynosił w rezultacie 7 : 1 na korzyść lotnictwa brytyjskiego.

Co się tyczy zniszczeń spowodowanych niemieckimi nalotami na lotniska brytyjskie, usuwano je w przeciągu miesiąca, tak, że np. szkody z końca i początku września, nie pozostawiały śladów już w końcu września i początkach października. Coraz bardziej wzrastała również ilość zatrzymanych nalotów Luftwaffe, jak również jej straty, podczas gdy straty brytyjskie stale malały. Jeden taki dzień daje tu najlepsze porównanie: 27 września. W dniu tym, brytyjska grupa nr 11 zniszczyła 99 maszyn niemieckich, sama tracąc tylko 15! Stosunek ten jest bardzo wymowny. W kilka dni później zestrzelono 32 maszyny nieprzyjacielskie przy minimalnych stratach brytyjskich: stosunek strat wzajemnych powiększył się do 16 : 1, a dnia 5 października, który był ostatnim dniem trzeciego okresu Bitwy o Wielką Brytanię, zestrzelili Anglicy aż 22 samoloty niemieckie, a własna strata wynosiła zaledwie 1 maszynę.

Zdarzało się dość często, że pojedynczy dywizjon, prowadzony przez dowódcę zaciepnego, agresywnego w boju, zdołał rozbić i rozpedzić całą formację niemieckich bombowców.

Brytyjskiej grupie myśliwskiej nr 11 przypadł w udziale główny ciężar walki tego okresu.

Tę grupę wzmacniały w razie potrzeby detaszo-
wane specjalnie oddziały grup 10 i 12, w okresie
ciężkich bojów o Londyn.

Trzeci okres Bitwy o Wielką Brytanię był
najcięższy i najgorętszy; obie strony zdobyły się
na największy, szczytowy wysilek i wyczyny,
jakich nie znają dzieje walk powietrznych.
Z jednej strony dufna w swą przewagę i pe-
wność zwycięstwa Luftwaffe, — z drugiej za-
wczasu przygotowana i do najdrobniejszych
szczegółów przemyślana — brytyjska obrona.

BURZA PRZEMIJA

Od 6 do ostatniego października 1940 trwał ostatni okres „Battle of Britain“. Luftwaffe rozpoczęła go już w pełnej świadomości, że nie sprostą zadaniu, że o zniszczeniu lotnictwa brytyjskiego nie może być mowy. Ale plan trzeba było przeprowadzić do końca, jakkolwiek nie udało się dotychczas wszelkie taktyczne obliczenia i kalkulacje, tak misternie i zawczasu przygotowane. Trzeba było wobec wyraźnych niepowodzeń i olbrzymich strat, niewspółmiernych do przedsięwzięcia go zmienić, zastosować nową bardziej skuteczną taktykę walki, improwizować, do czego najmniej zdolni są Niemcy..

Teraz więc Luftwaffe postanowiła całkowicie zmienić strategię i sposób wykonywania ataków. Wycofano prawie wszystkie bombowce tzw. „dalekiego bombardowania“ i usiłowano osiągnąć cele za pomocą zwykłych i bombardujących myśliwców, a więc Messerschmidtów 109 i 110.

Taka zmiana była najlepszym dowodem, że Luftwaffe doszła do przekonania, że dalsze kon-

tynuowanie nalotów dziennych przy pomocy bombowców jest niecelowe i niewskazane, a to wobec olbrzymich strat w tego typu maszynach i że najlepiej będzie walczyć z nieprzyjacielem jego metodą, tj. przede wszystkim przy masowym użyciu myśliwców. Niemcy byli dumni ze swych Messerschmidtów. Uważali je za najlepsze i najszybsze myśliwce świata, co podkreślali stale w swej prasie fachowej i codziennej, wydawanej u siebie i we wszystkich krajach okupowanych. W tym ostatnim więc okresie Bitwy o Wielką Brytanię, przy zastosowaniu nowej taktyki, rezygnuje Luftwaffe z dziennych ataków bombowcami, wysyła je teraz tylko nocami, lecz w coraz bardziej wzrastających ilościach. Czasami używa do bombardowania Messerschmidtów 110 i 109 i przeważnie tych ostatnich, które były zaopatrzone w prowizoryczne urządzenia do zawieszania 2 bomb i osiągały z nimi maksymalną szybkość około 540 km.

Jaka była taktyka, stosowana teraz przez Luftwaffe przy użyciu myśliwców?

Wielkie formacje ich leciały na maksymalnej niemal wysokości, kierując się w nieprzerwanych falach na Londyn, który również w ostatnim okresie bitwy stanowił główny cel ataków. Dowództwo niemieckie żywiło nadzieję, że takie „non stop” naloty wyczerpią wkrótce brytyjskie

siły obronne i że myśliwce brytyjskie będą zmuszone przyjąć walkę na bardzo znacznych wysokościach, co da możliwość Niemcom wykorzystywania wysokich warstw chmur do celów obronnych. Więc najsamprzód zmniejsza Luftwaffe swoje formacje do 2—9 maszyn; myśliwce bombardujące były teraz częściej ochraniane przez Messerschmidty 110, które stanowiły swego rodzaju „latające twierdze“, jak bowiem wspomnieliśmy na wstępie, uzbrojone były w dwie szybkostrzelne stałe armatki oraz w cztery karabiny maszynowe, strzelające w kierunku lotu.

Ale i ta nowa taktyka nie spełniła pokładanych w niej nadziei dowództwa Luftwaffe, już bowiem w drugiej połowie października powraca ono do starych metod, mianowicie do wielkich formacyj, lecących na przeciętnej wysokości 30.000 stóp.

Żeby osiągnąć cel zamierzony, stosowali Niemcy w dalszym ciągu swe powietrzne dywersje; ilekroć pozwalała na to pogoda, permanentne fale myśliwców ukazywały się ponad południowo-wschodnią Anglią, w sektorze, gdzie patrolowały stale polskie dywizjony myśliwskie 302 i 303, tymczasem zaś, usiłując wykorzystać tę mistyfikację, myśliwskie samoloty bombardujące Luftwaffe, dokonywały częstych i nieraz bardzo gwałtownych nalotów na okręg Londynu.

Często jednak bywało, że na widok brytyjskich myśliwców, Niemcy zawracali, zrzucając ładunek bomb. W tym okresie nie byli już oni nazbyt agresywni, niechętnie podejmowali walkę, a jeśli do niej doszło, zyskiwali czasami przewagę nad Anglikami dzięki zaskoczeniu ich, lecąc na bardzo wysokim pułapie.

RAF musiała i na to odpowiednio zareagować.

W jaki sposób?

Trzeba było zmienić własną taktykę i przyjąć walkę również na bardzo wielkich wysokościach. Dało to efekt nadzwyczajny; w ciągu trzech i pół tygodni takich walk, brytyjska 11 grupa myśliwska mogła poszczycić się zestrzeleciem 167 niemieckich maszyn!

Straty własne tej grupy wyniosły 45 lotników.

Ponieważ walki w tym czasie toczyły się na wielkich wysokościach, było dużo samolotów „przypuszczalnie zestrzelonych“ przez RAF, piloci jej bowiem nie mogli w takich warunkach być świadkami ostatecznej zagłady trafionego w górze i w chmurze nieprzyjaciela. Prowadzenie walki na takiej wysokości (30.000 stóp i wyżej) a więc w pasmie troposfery, wymaga niezwykłego fizycznego i psychicznego wysiłku.

Ten okres Bitwy o Wielką Brytanię porównać można do meczu boksterskiego o mistrzostwo świata, w którym walka toczy się już w ostatnich rundach i jeden z partnerów jest „groggy“. Czas go wylicza, a od klęski ratuje go gong, potem krótka przerwa, która pozwala na złapanie tchu i chwilowy odpoczynek. W ostatniej rundzie największej w dziejach walki o prymat w powietrzu nad Europą, Luftwaffe nabiera tchu do zamierzonego ostatecznego ciosu, do którego szykuje się przez pięć dni. Potem już rozpacz jest częstym towarzyszem jej walk. Lotnicy niemieccy robili co mogli dla „führera“ i ich niemieckiej ojczyzny, mimo to jednak obrona brytyjska stała nie tylko na wysokości zadania, ale była poprostu nie do zwalczenia. Od czasu do czasu trafił się Niemcom jakiś „fuks“. Oto pojeźdźczy Messerschmidt, wykorzystawszy prze-myślnie i wysokim lotem dłuższe pasma chmur, zdołał się przez nie przedrzeć i dotrzeć do Londynu. To samo zdarzało się i pomniejszej formacji niemieckiej, lecz ilość zrzuconych bomb na ziemię angielską czy nawet na Londyn, jakże była nikła wobec gromów jakie waliły na Anglię w dwóch poprzednich miesiącach! Teraz, w październiku, nie było nawet czasu na precyzyjne bombardowanie; bomby nie spadały na „różne

wojskowe cele“, lecz przeważnie gdzie popadło, najczęściej zaś w morze.

W październiku miał Londyn 145 alarmów lotniczych, a więc najwięcej w ciągu całego okresu bitwy, lecz w tym miesiącu alarmy te choć najliczniejsze, nie były już tak groźne jak w dwóch poprzednich miesiącach. Świadczy o tym najlepiej zachowanie się ludności Londynu. Na początku bitwy, większość jej kryła się w głębokich piwnicach i w tunelach kolei podziemnej skoro tylko zawyły syreny. Urzędy, ministerstwa, biura państwowe i prywatne, magazyny, sklepy — słowem wszystko, co żyło, chowało się do schronów. Ale i ten początkowy strach przed bombami niemieckimi był niepotrzebny, bo wkrótce okazało się, że największy hałas powodował ogień brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej, a nie niemieckie bomby. Zresztą mieszkańcy Londynu oswoili się bardzo prędko z tymi alarmami, gdy dowiedzieli się, że ten huk powoduje własna obrona. Często zaś jedynym znakiem obecności Luftwaffe nad Londynem były długie, białe smugi, podobne nieco do rozwiewających się mlecznych dróg. Niebawem spokojnie przyglądali się pojedynek myśliwskim, które w końcu przestały być atrakcją.

Naogół w czasie bitwy o Londyn, życie w mieście płynęło zwykłym trybem.

ODWRÓT WIELKIEJ ARMADY

Skoro dowództwo Luftwaffe przekonało się ostatecznie, że RAF nie tylko nie jest do zwyciężenia, ale że straty wynikłe z tej gigantycznej akcji powietrznej są zgoła niewspółmierne do osiągnięć, postanowiło tę niefortunną bitwę przerwać i dyskretnie się z niej wycofać. Dlatego też Bitwa o Wielką Brytanię, która skończyła się z ostatnim dniem października, nie miała dramatycznego zakończenia; kończyła się dyskretnie i stopniowo. Fale niemieckich nalotów były coraz rzadsze i słabsze, wreszcie ustały. Takie przez Niemców nieprzewidziane zakończenie tej wojennej imprezy, potwierdziło bezwzględną wyższość lotnictwa brytyjskiego i jego bezapelacyjne zwycięstwo. Luftwaffe musiała zrezygnować z bardzo kosztownych ataków dziennych, które dały w rezultacie minimalne skutki a maksymalne straty i postanowiła kontynuować dalej akcję powietrzną pod osłoną nocy, ale w skali daleko mniejszej.

Czego dokonała Luftwaffe w czasie Bitwy o Wielką Brytanię?

Na samym początku udało się jej zatopić pięć statków i pięć uszkodzić. Były to statki, płynące w konwojach przybrzeżnych. Dalej powstały szkody, nieraz nawet bardzo poważne na lotniskach brytyjskich; bomby niemieckie trafiły pewną ilość fabryk, co spowodowało zwolnienie tempa produkcji na krótki zresztą okres czasu. W Londynie poważnie ucierpiały doki i różne słynne budynki oraz królewski pałac Buckingham. Ponadto zniszczyła Luftwaffe kilka tysięcy domów w stolicy niemal doszczętnie. W czasie ataków dziennych zginęło 1.700 osób, a 3.360 było ciężko rannych. Straty te dotyczą wyłącznie ludności cywilnej. Nocne bombardowania Luftwaffe okazały się o wiele groźniejsze w skutkach. W ciągu 84 dni trwającej „Battle of Britain“, zginęło w nocnych nalotach 12.581 osób a 16.965 było rannych. Ta uderzająca różnica strat wśród dni i nocy, gdy ciemność nie pozwalała skutecznie odpierać nieprzyjaciela, może stanowić najlepszy dowód poświęcenia się i ducha walki, jaki panował wśród lotników brytyjskich, zwłaszcza w dywizjonach myśliwskich. Polscy lotnicy brali w tych walkach wybitny udział i okryli się sławą, która po wieczne czasy utrwali ich ofiarność, pogardę śmierci i bohaterstwo w obcej służbie.



Szczątki Luftwaffe

Gdyby nie myśliwskie dywizjony, patrolujące od świtu do nocy ponad Anglią, zwalczające nieprzyjaciela wszędzie, gdzie tylko się pojawił, gdyby nie bohaterstwo lotników polskich i czeskich, którzy walczyli zawsze w najniebezpieczniejszym, południowym sektorze, wspomagając najdzielniej swych brytyjskich kolegów, — straty Anglii w maszynach, personelu lotniczym, szkody w miastach, dokach, portach i w przemyśle, byłyby o wiele większe.

Trzeba również podkreślić niezmordowaną pracę i wybitny udział w akcji obronnej brytyjskiej obsługi lotniskowej. Zadanie jej polegało

na przygotowywaniu maszyn do walki i na utrzymywaniu nieprzerwanej łączności. Obsługa, pracująca na lotniskach myśliwskich położonych na wschód, południowy wschód i na południe od Londynu, mechanicy, majstrzy, płatowcowi, telefoniści, żołnierze łączności, kurierzy i inni, narażona była na ciągłe bombardowania dniem i nocą; mężczyźni i kobiety angielskie, zatrudnione również przy obsłudze jako lotnicza służba pomocnicza kobiet, znalazły się, w pierwszej linii frontu i w największym wirze walki. Tak męska jak i kobieca służba pomocnicza nie zawiodła nigdy pokładanej w niej nadziei. Z pełnym poświęceniem i samozaparciem, działając bez przerwy we dnie i w noc, służba ta umożliwiła w znacznym stopniu brytyjskiemu lotnictwu myśliwskiemu prowadzenie skutecznej obrony i walki aż do dnia zwycięstwa.

O działalności brytyjskiej artylerii przeciwlotniczej możnaby napisać oddzielne studium, co przekracza ramy pracy niniejszej. Stwierdzić jednak trzeba, że brytyjskie siły powietrzne otrzymywały istotną i skuteczną pomoc ze strony artylerii przeciwlotniczej, której pociski, znaczone na tle nieba białymi i czarnymi plamami, dawały obserwatorom zarówno na ziemi jak i w powietrzu bezcenne informacje, dotyczące położenia nieprzyjaciela.

W rezultacie Bitwy o Wielką Brytanię, artyleria przeciwlotnicza poszczycić się może poważnym swym udziałem w dziele zwycięstwa; oto straciła ona za dnia w ciągu całego okresu bitwy conajmniej 250 niemieckich samolotów.

Luftwaffe nie potrafiła zniszczyć RAF, która w końcowym okresie bitwy okazała się o wiele silniejszą niż w jej stadium początkowym. Niepowodzenie to, zgoła w planach i rachubach niemieckich nie przewidziane, — oznaczało porażkę, zapowiadało klęskę Luftwaffe, obrócenie w niwecz całego, do najdrobniejszych szczegółów obliczonego planu strategicznego, który miał dobić Anglię z powietrza i umożliwić Niemcom inwazję na Wyspy Brytyjskie. Łatwe, dotychczasowe zwycięstwa Luftwaffe nad innymi państwami Europy, utwierdziły ją w przekonaniu, że Anglia, ostatni nieprzyjaciół, stanie się również względnie łatwym łupem. Jakże boleśnie zawiedli się Niemcy w swych obliczeniach i rachubach! Zamiast „pewnego“ i łatwego zwycięstwa, Luftwaffe, straciwszy w walkach dziennych 2375 maszyn, musiała ująć z pola bitwy, zrezygnować zupełnie z nalotów dziennych, co było równoznaczne z przyznaniem się do klęski. 2375 samolotów, to oficjalna cyfra samolotów zestrzelonych w nalotach dziennych. Nigdy nie liczono ilości samolotów uszkodzonych lub ta-

kich, których los ostateczny był niepewny. Więc raport urzędowy nie podaje tych maszyn, które zniszczone zostały wśród nocy lub innych, które wracały do swych baz we Francji lotem niepewnym, chwiejnym, z podziurawionymi skrzydłami i kadłubami, z odstrzelonymi sterami, dymiącymi silnikami, wyciekającym paliwem i zwisającymi bezwładnie podwoziami. Takich były tysiące. Umykające resztki, dumnej, rozbitej Armady. Widok ten przypominał masowy odlot smutnych- zmęczonych ptaków przelotnych, co umykają jesienią do ciepłych krajów w obawie przed srogą zimą. Takich tragicznych odlotów niemieckiej Luftwaffe widywano wielokrotnie, szczególnie jesienią 1940.

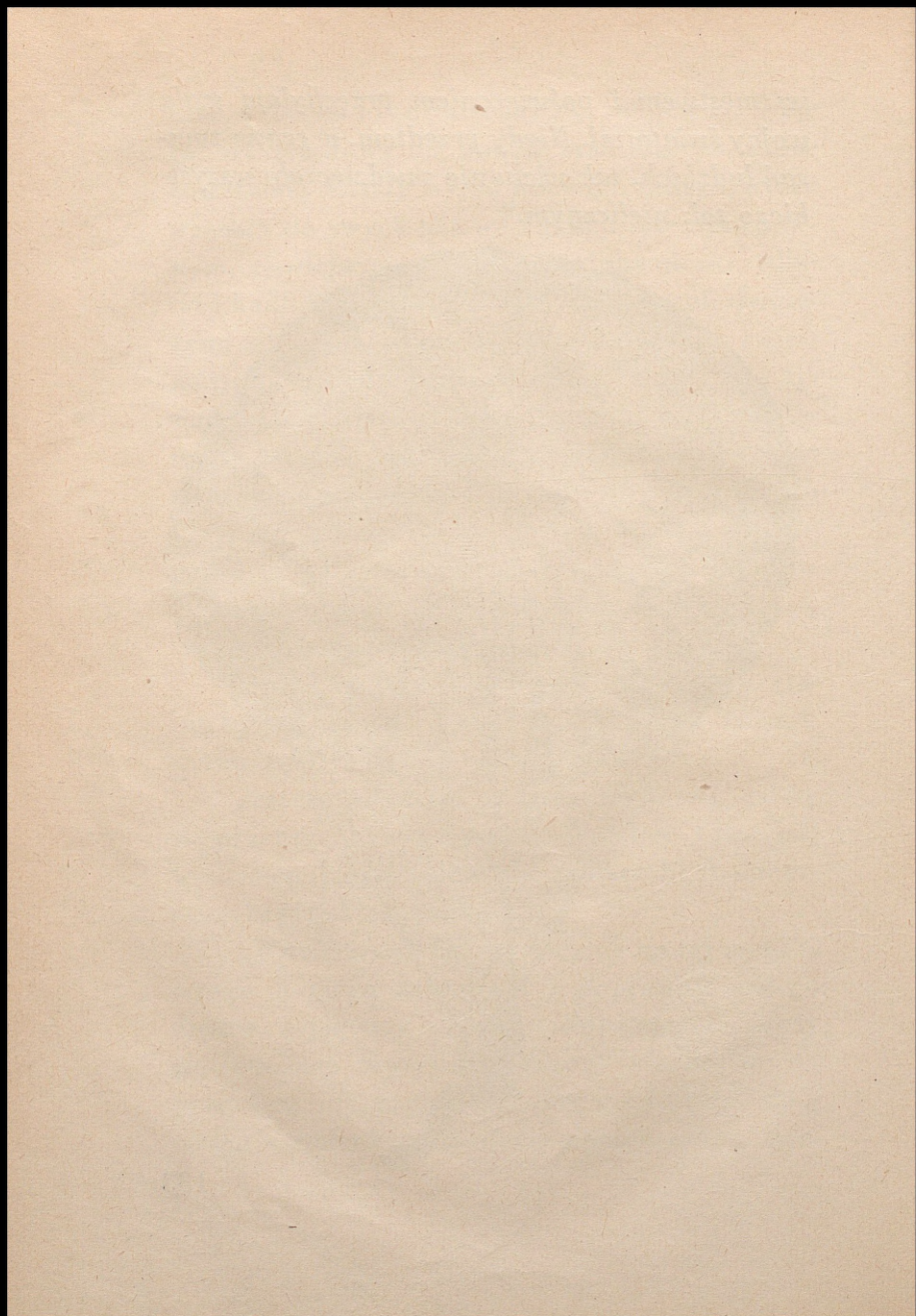
Straty brytyjskie w Bitwie o Wielką Brytanię były stosunkowo małe: 602 maszyn, 375 lotników zabitych i 358 rannych.

Jeszcze w czasie trwania tej bitwy, jakby w przeczuciu zwycięstwa, Winston Churchill w następujących słowach podkreślił bohaterstwo brytyjskich myśliwców:

„Wdzięczność każdej rodziny na tej wyspie, całego naszego Imperium i doprawdy, całego Świata, wyjąwszy siedziby winowajców, należy się lotnikom brytyjskim, którzy nie bacząc na przewagę nieprzyjaciela, niezmordowani stali w walkę i śmiertelnym niebezpieczeństwem, swo-

im męstwem i poświęceniem przechylają szalę wojny światowej. Nigdy przedtem, w czasie zmagających ludzkich, tak wielu nie zawdzięczało wszystkiego tak nielicznym."





UPADEK I ODRODZENIE LOTNICTWA
POLSKIEGO

TRAGICZNY WRZESIEŃ 1939

Nagły najazd Niemców na Polskę, zastał nas zupełnie nieprzygotowanych do wojny według nowoczesnych wymogów. Armia nasza, nie była zmotoryzowana w takim stopniu, by móc skutecznie przeciwstawić się potężnemu agresorowi, w szczególności lotnictwo nasze pozostawiało wiele do życzenia. Nasza „mocarstwo-wość“ pod względem uzbrojenia okazała się rychło tragiczną fikcją, przewaga nieprzyjaciela na lądzie i w powietrzu była tak druzgocąca, że nic tu poradzić nie mogły bohaterskie, wspaniałe wyczyny poszczególnych lotników, żołnierzy czy oficerów. Odpowiednia taktyka defensywna, właściwa dyslokacja wojsk w kraju i zawczasu przygotowany plan obrony, — mogły wprowadzić znacznie przedłużyć wojnę polsko-niemiecką i rozłożyć ją nawet na szereg długich miesięcy, lecz bez natychmiastowej interwencji ja-

kiegoś potężnego sprzymierzeńca, nie mogło być mowy o zwycięstwie. Przykro i boleśnie przypominać na tym miejscu naszą politykę „pobrzękiwania szablą“ na wschód i na zachód, historia najtragiczniejszymi wydarzeniami przesądziła błędy i winy naszych czynników politycznych i wojskowych, wspomnieć jednak wypada, że propaganda nasza wewnętrzna pod innym zgoła aspektem oświećlała nasze przygotowanie wojskowe i uzbrojenie techniczne, aniżeli to było w rzeczywistości. Naródłożył z pełną ofiarnością i poświęceniem olbrzymie sumy na nasze dozbrojenie, na nowoczesne wyposażenie techniczne armii, na jej motoryzację, na nowe czołgi, karabiny maszynowe, które fundowała każda niemal organizacja, czy związek, na nowe „Łosie“, „Jastrzębie“, „Rysie“, „Żbiki“, „Orły“ i w. i. — by po tej nieszczęsnej kampanii dowiedzieć się tragicznej prawdy, że wszystkiego tego było za mało i w ilości niedostatecznej, że nie potrafiliśmy nawet przygotować się do skutecznej, długiej obrony.

Nie tu miejsce na poruszanie politycznych i militarnych przyczyn naszej klęski wrześniowej; będziemy się trzymać ram tematu, który i dziś, choć z perspektywy czasu, należy już bądź co bądź do historii — jest ciągle żywy i aktualny.

Lotnictwo nasze w chwili napadu Niemiec na nasz kraj, nie było przygotowane do odpowiedniego przyjęcia groźnej Luftwaffe, która rzuciła się na nas całą swą potęgą. Ponad trzy tysiące bombowców i myśliwców niemieckich zaatakowało nasze najczulsze miejsca, niszcząc nasze lotniska, fabryki, zakłady zbrojeniowe, unieruchamiając naszą komunikację. Ogół sądził, że przedstawiamy poważną siłę w powietrzu, taką przynajmniej opinię urabiała w masach nasza propaganda, w rzeczy samej okazało się jednak, że prowadziliśmy błędną politykę zbrojeniową, która zastała nas nieprzygotowanych do skutecznej, zespołowej walki z agresorem również i w powietrzu.

Gdy Niemcy napadli na Polskę, mieliśmy około 400 samolotów bojowych starego typu, ustępujących pod każdym względem bojowym samolotom niemieckim. Nasze dwusilnikowe bombowce „Łosie“ czy „Jastrzębie“, znajdowały się w pierwszej fazie produkcji, było ich bardzo mało, więc nie przedstawiały liczbowo wielkiego niebezpieczeństwa dla przeciwnika. A jednak mimo tych minusów, lotnicy nasi walczyli bohatersko, mogli poszczycić się niezwyklejmi pojedynczymi sukcesami. Cóż, kiedy — jak powiada przysłowie — „siła złego na jednego.“ Lotnicy nasi walczyli krótko, a lotnictwo polskie jako

siła bojowa, przestało istnieć już około 10 września 1939. Poniosło ono też poważne straty w ludziach i w materiale; wahały się one w granicach 20—33 %. Personel latający, wyszkoleniowy i część obsługi ewakuowano wówczas na czas do Rumunii, pewna część lotników uciekła do Francji, Węgier i Jugosławii — gdzie było można.

General Sikorski, wierny rzecznik przyjaźni polsko-francuskiej, usiłował zreorganizować na terenie Francji polską armię i lotnictwo. Lecz sojusznicza Francja, po niespodziewanie szybkiej naszej klęsce, nie przyjęła naszych żołnierzy i lotników z otwartymi ramionami; potraktowano ich raczej pobłażliwie i z pewnym politowaniem. Szczególnie rząd francuski przeciwny był organizacji specjalnych formacji naszego lotnictwa, nie wierząc poprostu, czy ono tam na coś jeszcze może się przydać. Francuskie lotnictwo stało w chwili wybuchu wojny bardzo nisko i jak my, posiadało samoloty starych typów. Jako czynnik bojowy nie wchodziło w grę, w porównaniu do potężnej niemieckiej powietrznej Armady. To też w walkach powietrznych we Francji, wzięło nasze lotnictwo skromny udział. Polacy stracili tam w bojach około 60 samolotów niemieckich.

Francja wątpiła nie tylko w nas, przede wszystkim na wstępie wojny zwątpiła we własne

sily. Zwątpienie to stało się jej tragedią. Przyspieszyło również tragedię naszą. Podobnie jak Polska i Francja była nieprzygotowana do agresji niemieckiej, a w stosunku do Niemców, polityka francuska popełniała te same błędy, co nasza. Ówczesny rząd polski i francuski, nie wierzyły w napaść niemiecką; oba rządy wierzyły zawartym z Niemcami paktom nieagresji, Francja ponadto największą wiarę pokładała w „nie do zdobycia“ linię Maginota. Napoleon powiedział kiedyś bardzo mądre zdanie:

„Du sublime au ridicule il n'y a, q'un pas“.

Od wielkości do śmieszności jest tylko jeden krok.

To powiedzenie wielkiego Korsykańina sprawdziło się na Francji w ostatniej wojnie w stu procentach. Jak wiadomo, Francja i Anglia w dniu 3 września 1939 wypowiedziały niemal równocześnie wojnę Niemcom. Anglia, umie się bić najlepiej tylko obcym żołnierzem, zresztą była również do wojny nieprzygotowana. Anglia nigdy nie jest gotowa do wojny; dopiero po jej wybuchu zwykła uzbrajać siebie i inne sojuszniczne narody. Więc na szybką pomoc Anglii, Europa w owym czasie liczyć nie mogła, zawiodło nawet lotnictwo angielskie, nawiasem mówiąc świetnie i zawczasu do obrony własnej ziemi przygotowane. Ale po Francji, Europa,

a szczególnie Polska, spodziewała się czegoś więcej niż niezrozumiałej bierności, którą starożytny Rzymianin określił by zdaniem: *Quieta non movere!* Nie naruszać spokoju. Bohaterska armia francuska z lat 1914-18, która w czasie pierwszej wojny światowej tak dzielnie trzymała napór wojsk niemieckich, która zdobyła się na klasyczne przeciwnatarcia — w wojnie ostatniej, przez pierwszych dziesięć miesięcy spoczywała cierpliwie w podziemiach linii Maginota. O, jakie inne przeobrażenia odbywałyby się w kampanii w Polsce i na zachodzie, gdyby armia francuska, uprzedzając niemiecką, okupowała Belgię i Holandię i uderzyła pierwsza na Niemcy! Droga do Niemiec była wtedy otwarta, co przyznają dziś na procesie Norymberskim niemieccy fachowcy wojskowi. Przypuśćmy nawet, że „wał zachodni“ (*Westwall*), nie był wcale humbugiem, że istniał naprawdę, to w każdym razie natychmiastowe stworzenie drugiego frontu na zachodzie, zmieniłoby radykalnie i niewątpliwie przebieg kampanii wojennej w Polsce. Nie trwałaby ona trzy tygodnie; bronilibyśmy się z całą pewnością o wiele dłużej i skuteczniej. Historia musi przyznać, że narody, związane z Francją na śmierć i życie — zawiodły się na niej w chwilach wielkiego, wspólnego niebezpieczeństwa. Naród francuski nie

ponosi tu winy; był on i jest pośród narodów europejskich najbardziej politycznie doświadczony i niebezpieczeństwo niemieckie zna na równi z nami. Winę ponosi ówczesny francuski rząd. W kwietyzmie i beczynności trwała cała armia francuska, nudził się i narzekał polski żołnierz i lotnik, rwący się do boju, na francuskiej ziemi.

W roku 1940 rząd angielski zwrócił się do rządu francuskiego z propozycją odstąpienia mu części polskiego personelu lotniczego znajdującego się na terenie Francji. Francja, słaba na ziemi i w powietrzu, przyjęła brytyjską sugestię i część naszych lotników wyjechała do Anglii. Zawsze przewidująca Anglia, nie chciała poprostu ze względów prestiżowo-wojskowych dopuścić do tego, by całe emigracyjne lotnictwo polskie znajdowało się na terytorium Francji. Początkowo też, przeniesieni do Anglii polscy lotnicy, siedzieli tam beczynnie i nudzili się aż do załamania się Francji, t.j. do czerwca 1940.

Podobnie jak Francuzi, i Anglicy nie mieli początkowo zaufania do naszych żołnierzy i lotników. Brzemień klęski poniesionej w tak krótkim czasie ścigało ich śladem tułaczych dróg na obczyźnie i utwierdzało jakże fałszywą opinię o ich wartości bojowej — u obcych. Nieznajomość języka francuskiego i angielskiego u prze-

ważnej części naszych żołnierzy, nie wpływała również dodatnio na bliższe porozumienie się, poznanie i uznanie. Wartości bojowe trzeba było przejawiać czynem, wszyscy Polacy rwali się do boju, piechota i lotnictwo, ale jak Francja zignorowała zupełnie zapal do walki naszego żołnierza, tak Anglia, rozkładając wojnę na czas, postanowiła wykorzystać nasze wartości bojowe w najodpowiedniejszej dla siebie chwili. W szczególności zainteresowała się naszymi lotnikami, których trzeba było wpraw gruntownie przeszkolić. Lotnictwo angielskie stało o wiele wyżej od francuskiego, szczególnie dzięki zastosowaniu „radiolokacji“, wysoko był rozwinięty angielski system obrony.

Po licznych debatach, konferencjach i targach, zgodzili się wreszcie Anglicy na utworzenie jednego dywizjonu polskiego. Lecz generał Sikorski nie daje za wygraną; interweniuje, wywiera presję, aż w końcu udało mu się przekonać zimnych Anglików o potrzebie stworzenia na terenie Anglii silnego polskiego lotnictwa. Anglicy zgodzili się utworzyć początkowo dwa polskie dywizjony lotnicze: 302 i 303. Wyrazili również zgodę na przydział poszczególnych naszych lotników do różnych angielskich dywizjonów.

LOTNICTWO POLSKIE W ROKU 1939

Patrząc z perspektywy już dziś historycznej na kampanię wrześniową, ogół polski interesuje niewątpliwie stan lotnictwa polskiego w roku 1939. Jak wyolbrzymiała je nasza propaganda i jak przedstawiało się ono w rzeczywistości, na ten przykład w porównaniu z lotnictwem niemieckim? Lotnictwo nasze składało się z 2 grup lotniczych i grupy szkół lotniczych. W skład grup lotniczych wchodziło 6 pułków lotniczych i 2 bataliony balonowe. Do grupy szkół lotniczych wchodziło: Centrum Wyszkożenia Lotnictwa, Wojskowy Ośrodek Spadochronowy i Morski Dywizjon Lotniczy, podległy Dowództwu Floty. Mieliśmy więc 14 eskadr myśliwskich, 11 eskadr liniowych, 4 eskadry bombowe i 12 eskadr towarzyszących. Na ogólną liczbę 770 maszyn wojskowych, mieliśmy 426 samolotów bojowych, z czego w akcji około 400, prócz tego było około 600 maszyn szkoleniowych. Typy polskich samolotów były następujące: 1. P. Z. L. 42 „Łoś“, średni bombowiec,

bardzo nowoczesny o szybkości maksymalnej 465 km/godz. Uzbrojenie jego stanowiły 3 karabiny maszynowe, tonaż bomb wynosił 2.200 kg, załoga 4 osób, zasięg — 2.000 km. 2. P. Z. L. 23 „Karaś“ — lekki bombowiec, uzbrojony również w 3 karabiny maszynowe, o szybkości dochodzącej do 300 km/godz. Obsługa składała się z 3 osób, tonaż bomb wynosił 600 kg. zasięg — 1.000 km. 3. P. Z. L. 11 — myśliwiec, uzbrojony w 2—4 karabiny maszynowe, o szybkości do 240 km, zasięgu: 2 godzin lotu i 1-osobowej obsadzie, 4. R IV¹/D. M. „Czapla“, samolot bliskiego rozpoznania, uzbrojony w 2 karabiny maszynowe, zasięgu 600 km. 2-osobowej załodze i 240 km/godz. szybkości. Ostatni typ stanowił samolot bliskiego rozpoznania R. XII. z 2-osobową załogą, o szybkości małej, bo dochodzącej do 160 km/godz i uzbrojony w 1 karabin maszynowy. Na lotnictwo bombowe składało się około 150 bombowców lekkich i średnich. Z powyższego widać, że stan naszego lotnictwa bojowego przedstawiał się poprostu niedostatecznie. Wystarczający był natomiast stan personelu lotniczego, szczególnie latającego, a więc pilotów i obserwatorów, których wyszkolenie — przyznać to trzeba stało na wysokim poziomie, co potwierdzają indywidualne niejednokrotnie bohaterskie wyczyny w krót-

kiej, ale chwalebnej kampanii wrześniowej. Personelu lotniczego mieliśmy 3 razy więcej niż maszyn bojowych.

Lotnictwo polskie w r. 1939 było w stadium reorganizacji i nie tworzyło samodzielnej broni. Nie było też podporządkowane poszczególnym jednostkom armii lądowej, stąd nie mogło być mowy o współdziałaniu jego z piechotą; podlegało Ministerstwu Spraw Wojskowych! Tu znać błędy organizacyjne, widać brak doktryny wojennej. Nasz anachronizm militarny sprawił, że w kampanii wrześniowej, nie mieliśmy planu obrony.

Nasza walka powietrzna z Niemcami w kampanii wrześniowej trwała zaledwie dzień dni! Była krótka, ale bohaterska. Lotnicy nasi dali z siebie wszystko, co mogli. Ale jak powiada przysłowie — „nec Hercules contra plures“. Tych 400 samolotów nie starczało, by oprzeć się potężnej Luftwaffe. Dalszych kilkaset samolotów wyszkoleniowych, sportowych i turystycznych, nie wchodziło w ogóle w rachubę.

W chwili wybuchu ostatniej wojny, posiadali Niemcy conajmniej 4.000 samolotów bojowych, najbardziej unowocześnionych, z których większą część rzucili na Polskę. Ich typy, rodzaje i siła ogniowa, podane były w pierwszej

części niniejszej pracy. Luftwaffe zorganizowana była w 10 korpusach lotniczych, liczących 20 dywizyj lotniczych (60 pułków, pułk: 3 dywizjony, dywizjon: 3 eskadry po 9 samolotów). Razem przedstawiała Luftwaffe 4.860 samolotów bojowych przeciw 400 polskim! Niemcy rzucili we wrześniu 44 pułki lotnicze na Polskę. Odpowiada to ilości około 3.600 samolotów bojowych, wśród których było dwie trzecie bombowców. Mielśmy więc do czynienia z przewagą niemal dziesięciokrotną. Dodajemy do tego jakość sprzętu niemieckiego, znaczną przewagę w szybkości myśliwców (Messerschmidt), znakomitą organizację, taktykę i wyjątkowo korzystne położenie baz, a przypomnimy sobie ponury obraz naszych zmagają, w których nie było najmniejszych szans na zwycięstwo.

W ciągu całej kampanii wrześniowej, nie widzieliśmy skoordynowanej i w większym stylu przeprowadzonej akcji lotniczej. Ograniczała się ona do poszczególnych wypadów pomniejszych formacji lub też pojedynczych samolotów. Przyczyną tego był brak jakiegokolwiek planu użycia lotnictwa jako oddzielnej broni, która w pewnej mierze mogła mieć znaczny wpływ na przebieg całej tragicznej kampanii.

Zestrzeliliśmy wprawdzie 300 samolotów Luftwaffe, ale straciliśmy około 90% naszego

stanu. Zaledwie trzydzieści kilka naszych samolotów bojowych zdołało ujść zagranicę. Po dziesiątym września 1939 nie było już słychać szumu polskich skrzydeł; na polskim niebie latały tylko niemieckie samoloty. Lotnictwo polskie przestało istnieć w kraju.

Niebawem miało odrodzić się na obczyźnie.

121

BIAŁE ORŁY NAD ANGLIĄ

Upłynął bezmała rok czasu od tragicznego września 1939. Znaczna część lotników polskich znalazła się już na terenie Anglii, po uprzednich tułaczkach na Węgrzech, w Rumunii i we Francji. Teraz mogli już pod innym aspektem patrzeć na rzeczywistość; oto pełnili służbę w lotnictwie brytyjskim, porozdzielani po rozmaitych dywizjonach wchodzących w skład RAF. Na Francji zawiedli się całkowicie. Gdy i ona załamała się w końcu czerwca 1940, każdy polski lotnik, pełen goryczy, jaka jest udziałem życia na emigracji, spieszył do Anglii, do „wyspy ostatniej nadziei“. Tam też znaleźli się wszyscy lotnicy polscy, którzy zdołali szczęśliwie ująć zagranicę.

Smutne były dni i miesiące tułaczki, zanim wreszcie znaleźli się w Anglii po tragicznym rozproszeniu. Był taki okres na początku wojny, gdy na Węgrzech znalazło się około 56.000 polskich emigrantów, wśród których było sporo naszych lotników. We Francji, gdzie zawsze

w ciężkich chwilach naszej ojczyzny skupiała się największa część naszej emigracji — było ich może najwięcej. Całą swoją „ideę rewanżu“ budował gen. Sikorski we Francji, w nią najbardziej wierzył. Na ścisłej współpracy i sojuszu militarno-politycznym z Francją opierał on zawsze swoją politykę. Sikorski należał do najgorętszych w kraju frankofilów. Pamiętam go sprzed pierwszej wojny światowej, potem z Legionów. Jako skromny, mało jeszcze znany inżynier, wydawał we Lwowie wspólnie ze ś. p. Medardem Downarowiczem poważnie redagowany periodyk „SPRAWA POLSKA“. Wiele ciepłych, nawet gorących słów poświęcił tam Francji, w niej pokładał największe nadzieje. Można sobie wyobrazić jego rozpacz, gdy usiłując na jej terenie stworzyć nową, zdolną do hoju armię polską i lotnictwo, przeżywać musiał jej załamanie i upadek, jakże w ramach czasu podobny do naszego.

Zrozpaczony, może nawet rozczarowany, szukał w oparciu o Anglię ostatniej deski ratunku. Anglia, nie miała przekonania do wartości bojowej naszej armii, w szczególności do naszego lotnictwa, ale rozkładając wojnę na lata, wystąpiła sama z inicjatywą, by Francja odstąpiła jej część naszego lotnictwa. Taką umowę zawarł rząd brytyjski z polskim i już wiosną 1940 część

naszego personelu lotniczego znalazła się na ziemi angielskiej. Lotników tych przydzielono do poszczególnych brytyjskich dywizjonów. Dopiero po załamaniu się Francji, przybyła do Anglii reszta polskiego lotnictwa.

W Bitwie o Wielką Brytanię brali udział nasi lotnicy w poszczególnych brytyjskich dywizjonach myśliwskich oraz dwa nowoutworzone dywizjony myśliwskie, a to: 302 — poznański i 303 im. Tadeusza Kościuszki — warszawski. Dywizjon myśliwski 302 był pierwszym, który 23 lipca został utworzony w Leconfield w Anglii. Po odbyciu przeszkolenia i lotach ćwiczebnych, osiągnął gotowość bojową 15 sierpnia 1940, a więc w tydzień po rozpoczęciu przez Luftwaffe „Battle of Britain“. Do tego dywizjonu przydzielono 9 oficerów angielskich: Anglikami byli: dowódca dywizjonu, dowódcy eskadr, oficer taktyczny, oficer techniczny i dwóch instruktorów pilotażu. Dnia 15 sierpnia 1940 wszedł dywizjon do akcji bojowej pod nazwą „302 Polish Squadron“.

Warszawski dywizjon 303 im. Tadeusza Kościuszki uformował się nieco wcześniej, bo już 2 sierpnia. Przydzielono do niego 11 Anglików: 5 oficerów i 6 podoficerów. Składał się z personelu latającego i pomocniczego Brygady Pościgowej.

Bitwa powietrzna o Anglię rozgorzała już na dobre, gdy oba nasze dywizjony odbywały jeszcze loty grupowe, loty na strzelanie i inne ćwiczenia przeważnie na „Orkanach“ (Hurricane), albowiem w te myśliwce były wyposażone. Ale czas nagiął. Na Anglię spadały już gromy bomb Luftwaffe. Polskie dywizjony szykowały się do boju. Polscy lotnicy w RAF walczyli już od lipca 1940 uganiając na myśliwcach za Niemcami. Wkrótce też dali się poznać Anglikom z najlepszej strony. W sierpniu i wrześniu 1940 polscy lotnicy służący w różnych dywizjonach RAF zestrzelili 78 samolotów niemieckich, 16 mieli zestrzelonych prawdopodobnie i 28 uszkodzonych. Był to piękny sukces.

Po odpowiednich ćwiczeniach i przeszkoleniu, oba polskie dywizjony myśliwskie 302 i 303 wchodzi w końcu sierpnia do akcji, lecz pierwsze zwycięstwa odnoszą już przed osiągnięciem gotowości bojowej.

Oto raport o pierwszej walce dowództwa 302 dywizjonu myśliwskiego:

„Dnia 20. 8. dywizjon wziął udział w walce po raz pierwszy w akcji jednostek operacyjnych grupy. Dzień 20 sierpnia daje pierwsze zwycięstwo naszemu dywizjonowi. W czasie patrołowania klucza, zostaje zauważony samolot nie-

miecki. Oddaję w tym miejscu głos meldunkowi uczestnika walki ppor. W.:

Dnia 20 sierpnia o godz. 18.50 wystartowałem kluczem w składzie: Nr 1 — mjr. S., Nr 2 — ja, Nr 3 — kpt. J. Po kilkunastominutowym locie nad morzem na wysokości 6.000—8.000 stóp, kierowani przez radio, znaleźliśmy się nad miejscowością Witherusco. W pierwszym momencie zauważyliśmy samolot niemiecki Junkers 88, skaczący od chmurki do chmurki. Pierwszy zaatakował z tyłu i z góry dowódca klucza, po czym bezpośrednio ja, z tej samej pozycji, z tą różnicą, że końcowa faza ataku w odległości około 90 metrów była dokładnie z ogona. Pociski moje trafiały, gdyż widziałem malutkie ogniki, skaczące po skrzydłach samolotu nieprzyjacielskiego. W tej sytuacji musiałem odejść od celu, który robiąc stały zakręt, znikł w chmurach. W tym ataku wystrzeliłem około 300 sztuk amunicji. Nr 2 w tej sytuacji nie mógł dojść do ataku. Po wyjściu moim nad chmurę zauważyłem dowódcę klucza około 100 metrów poniżej mnie, z lewej strony mojego samolotu.

Zrobiwszy mały zakręt w jego kierunku, spostrzegłem po raz wtóry samolot nieprzyjacielski i atakującego już w tym czasie dowódcę klucza.

Ruszyłem do ataku znowu z tyłu z góry, zaczynając strzelać w momencie, kiedy mój poprzednik odbiegł na odległość około 200 metrów. Strzelając na rozpędzonej maszynie bez przerwy mimo przymkniętego gazu, znalazłem się w krótkim momencie w odległości około 80 metrów od celu, który w tej chwili zaczął znikać w chmurze. Widoczność w niej była na tyle dostateczna, że mogłem lecieć i strzelać w dalszym ciągu. W pewnej chwili, około 50 metrów lub mniej ode mnie, zauważyłem ruch na kadłubie samolotu. To załoga zaczęła wyskakiwać. Ponieważ widoczność w chmurze pogorszyła się, straciłem cel z oczu; wobec tego musiałem zawrócić i dołączyć do pozostałych dwóch samolotów, czekających już nad chmurą.

W drugim ataku wystrzeliłem około 50 sztuk amunicji. Bezpośrednio po wylądowaniu otrzymaliśmy potwierdzenie, że w miejscu walki zestrzelony został Ju 88“.

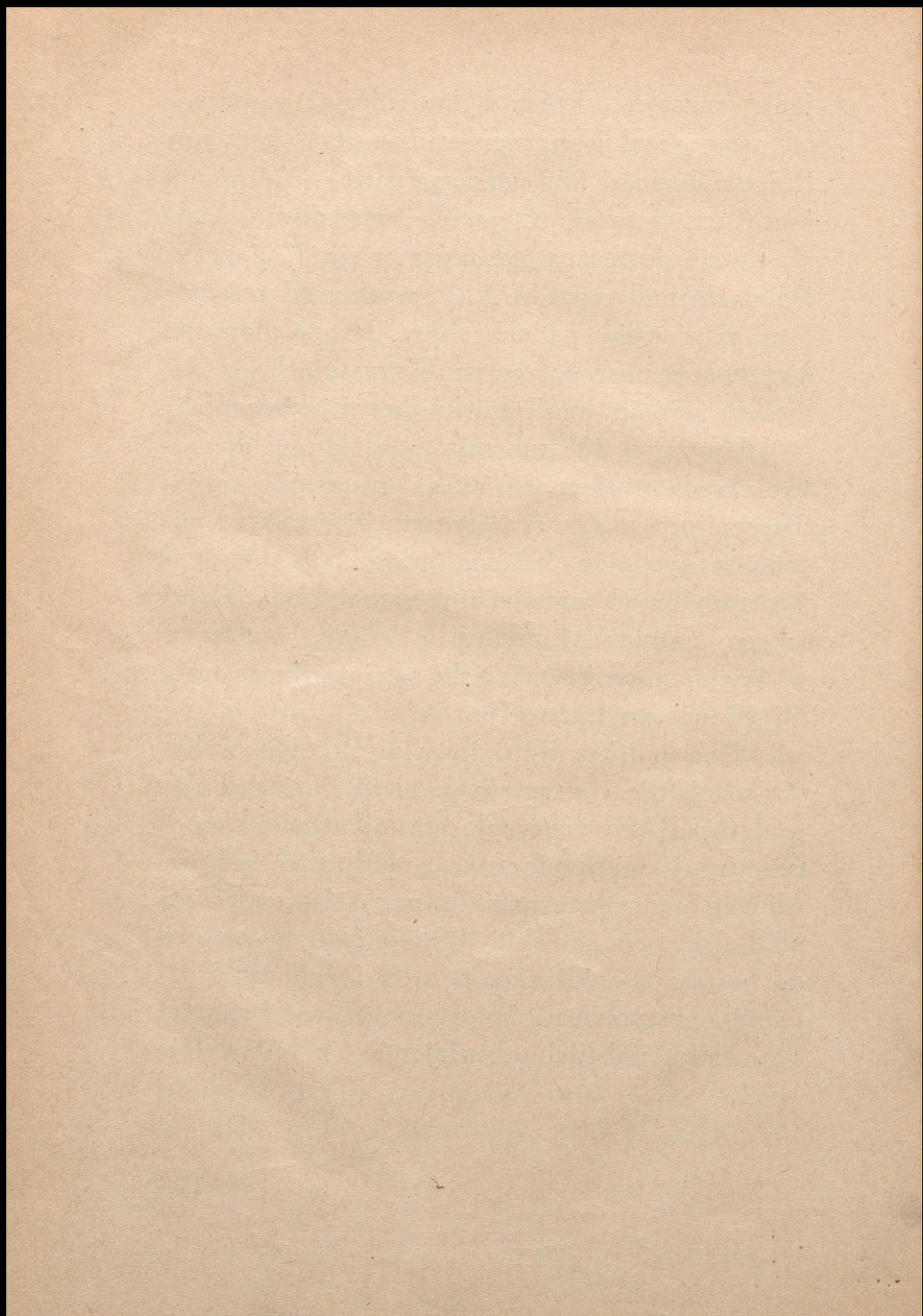
Dywizjon 303, zanim wszedł do akcji, miał podobną przygodę. Podamy ją tu skolei podług Dziennika Dywizjonu:

„Northolt, dnia 30 sierpnia 1940 roku. Lot ćwiczebny. 6 samolotów wystartowało na ćwiczenia razem z Blenheimami. W czasie wykonywania tego lotu nad miejscowością St. Albans spotkali nasi większą ilość nieprzyjaciela. Na

jedną maszynę, która była bardziej oddalona od swego szyku, przeprowadził atak por. pil. P. i z odległości 250 jardów (yard — 0,914 m) zaczął maszynę nieprzyjaciela ostrzeliwać. Atak okazał się skuteczny, gdyż prawy silnik nieprzyjaciela stanął w ogniu. Pilot wyskoczył z samolotu, ratując się spadochronem. Jest to pierwsze zwycięstwo naszego dyonu. Wszystkie nasze samoloty wróciły na lotnisko bez uszkodzenia“.

Dywizjon 302 nie miał sposobności do odbycia walk w sierpniu, musiał zadowolić się jedynym, przypadkowym zresztą zestrzałem, natomiast dywizjon 303 ma już w tym miesiącu 6 zestrzelonych niemieckich samolotów. Wielki sukces natomiast odnieśli Polacy, walczący w dywizjonach brytyjskich; w sierpniu zestrzelili 40 maszyn Luftwaffe.

Oba polskie dywizjony myśliwskie wchodziły oficjalnie 1 września do akcji. Naczelne dowództwo RAF wyznaczyło im najbardziej ekspozycyjny i niebezpieczny, południowy sektor. Akurat w pierwszą rocznicę napaści niemieckiej na Polskę, oba polskie dywizjony były gotowe do boju. Nadszedł czas pomsty i zapłaty. Rozpoczęła się pełna nieśmiertelnej sławy, bohater-ska walka polskich dywizjonów z Luftwaffe.



WRZESIEŃ ZA WRZESIEŃ.

Polscy lotnicy rozpoczęli walkę z niesłychaną odwagą i brawurą. Ilość polskich zestrzeleń jest ponad spodziewanie duża. Wynosi ona przeciętnie 15⁰/₀ wszystkich zestrzeleń nad całą Anglią. W niektórych dniach września ilość ich dochodzi do 26⁰/₀, a w największym dniu, 26 września osiąga aż 48⁰/₀! Z taką furią rozpoczęły walki powietrzne oba polskie dywizjony. Przytoczymy na tym miejscu chronologicznie działania obu polskich dywizjonów we wrześniu. 302 dywizjon myśliwski, patrolując w swoim sektorze i nad Londynem, nie miał sposobności spotkania się z nieprzyjacielem do 14 września. Dnia 15 września dywizjon ten startował dwukrotnie; zaatakował znacznie silniejszą formację nieprzyjaciela z taką furią, że Niemcy musieli szukać ratunku w panicznej ucieczce. W rezultacie bitwy zestrzelono 8 pewnych i 5 prawdopodobnych maszyn Luftwaffe. Dnia 18 września wielka formacja niemieckich bombowców usiłowała zaatakować Londyn od

południa, nadleciawszy właśnie na ten sektor, który obejmował zasięg patrolowania obu naszych dywizjonów. Dywizjon, wykonując ostatni swój dzienny start, przychwycił bombową grupę Luftwaffe i uderzył na nią w sam środek tak, że sam znalazł się w pierścieniu maszyn nieprzyjacielskich. Od wewnątrz też natychmiast rozsadził wroga, osiągając 5 pewnych zestrzeleń i 2 prawdopodobne. Te dwa piękne zwycięstwa nie przebrzmiały bez echa. Wicemarszałek brytyjskiego lotnictwa T. Leigh-Mallory, przesłał 302 dywizjonu najserdeczniejsze gratulacje, w słowach jak na zimnego Anglika wyjątkowych:

„Zapał i brawura wykazane w walkach, okrywają największą sławą wszystkich lotników dywizjonu“.

Za klęskę wrześniową w Polsce, mszczą się teraz nasi lotnicy pod niebem angielskim. Wrzesień za wrzesień. Tylko ten wrzesień 1940 jest dla Luftwaffe najtragiczniejszy ze wszystkich, a polskie lotnictwo okrywa nieśmiertelną sławą. Na angielskich maszynach, najlepszych na świecie, walczy polski lotnik — najlepiej. Przewyższał pod wieloma względami swych angielskich kolegów. Nie ustępując im pod względem technicznego i taktycznego wykształcenia, silniejszy był duchem walki, dynamiką, odwagą. Tych



Messerschmidt 109 strącony przez Polaków w rejonie Londynu

cech nie posiadał lotnik angielski; mógł im przeciwstawić tylko chłodną refleksję i flegmę. Ale Anglia, wtedy, jak nigdy przedtem potrzebowała brawury, furii i bohaterstwa polskich lotników, bo prócz nich i Czechów, służących w polskich dywizjonach, nie walczyli w obronie Anglii inni lotnicy państw sojusznicznych. Każde z nich miało w Anglii swój dywizjon lotniczy, ale te dywizjony nie brały udziału w Bitwie o Anglię. Więc Anglicy najbardziej liczyć mogli jedynie na polską pomoc i na niej się nie tylko nie zawiedli, ale przeszła ona ich najśmielsze oczekiwania.

Potem już we wrześniu ani w październiku podczas Bitwy o Anglię nie odniósł dywizjon 302 większych sukcesów. Startując dziennie po kilka razy, o ile tylko pozwalała na to pogoda, nie codzień mógł walczyć, bo nie codzień zdarzyło się spotkanie z nieprzyjacielem. W czasie trwania Bitwy o Anglię dywizjon 302 zestrzelił 16 maszyn niemieckich z całą pewnością, zaś 10 dalszych — prawdopodobnie oraz 1 uszkodził.

Dywizjon 303 miał większe szczęście, większą też zyskał sławę. W czasie „Battle of Britain“ działał operacyjnie w ciągu 32 dni. Ponieważ nad Anglią było wtedy bardzo gorąco, a miała ona w dyspozycji tylko 60 dywizjonów

myśliwskich, każdy dywizjon startował dziennie po kilka razy, gdyż wymagała tego chwila. Dlatego też i dywizjon 303 startuje w niektóre dni czterokrotnie.

Patrole i walki początkowe w pierwszych czterech dniach września, nie dają rezultatów. Dnia 5 września 9 naszych samolotów walczyło nad ujściem Tamizy. W dniu tym lotnicy 303 dywizjonu pomniejszyli Luftwaffe o 5 maszyn i jedną, zestrzeloną przypuszczalnie. Strat własnych nie notowano.

Wyprawa 9 samolotów w dniu 6 września, nie należała do szczęśliwych. Natrafiła ona na silną formację bombową Luftwaffe, zabezpieczoną silnie przez myśliwce na południowy wschód od Londynu i w wyniku walk straciła 3 maszyny. Na odwet nie czekali Polacy długo. Przypadek zdarzył, że następny dzień 7 września powetował nie tylko straty dnia poprzedniego, ale stał się najpiękniejszym dniem 303 dywizjonu. Była niedziela. Od wczesnego ranka ogromne formacje bombowców niemieckich, ubezpieczone przez Messerschmidty wyruszyły na Londyn. W dniu tym zamierzała Luftwaffe dokonać największego ataku na stolicę Anglii dwiema ogromnymi falami nalotów: rano i popołudniu. Atak nie udał się. Niemcy stracili w tym dniu aż 103 samoloty! Dywizjon 303 ze-

strzelił 17 niemieckich maszyn. Był to jego najpiękniejszy dzień.

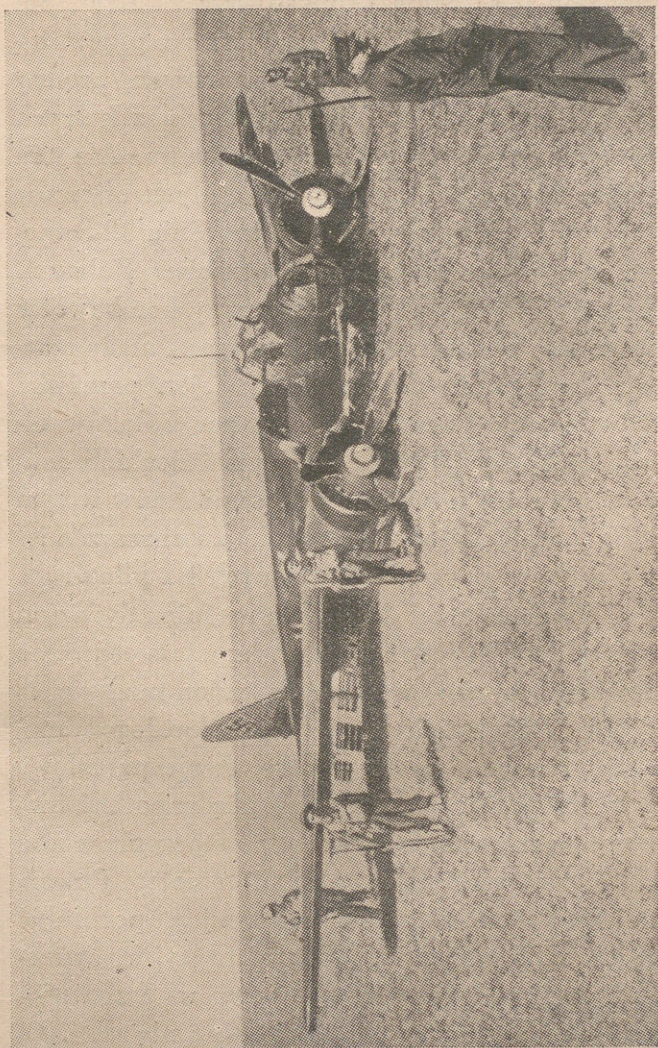
Za swe zwycięstwa, otrzymał dywizjon szeregu gratulacyjnych telegramów. Telegram Naczelnego Wodza, gen. Sikorskiego, brzmi następująco:

„Przekazuję eskadrze Nr 303 gratulacje z powodu wczorajszego wspaniałego dnia walki.

Życzenia te przesłał na moje ręce Minister Lotnictwa p. Archibald Sinclair. Obok słów Jego Królewskiej Mości, zawartych w odpowiedzi Króla Jerzego VI, skierowanej do Prezydenta R. P., jest to drugie z kolei uznanie wielkich zalet bojowych, jakimi się wyróżniają lotnicy polscy. Walcząc od niedawna rycersko obok kolegów brytyjskich, poszczycić się już dzisiaj mogą poważnymi sukcesami. Ich czyny są jedyną godną odpowiedzią na ostatnie kłamstwa nielicznej propagandy niemieckiej.“

Naczelnny Wódz
(—) *Sikorski*

W dniach 8—10 września dywizjon patrolował i walczył na południowy wschód od Londynu, tj. w swoim stałym sektorze, nie zdołał jednak spuścić na ziemię żadnej nieprzyjacielskiej maszyny. O wiele szczęśliwszy był dzień 11 września. Popołudniu tego dnia wystartował



Bombowiec Ju 88 ofiarą polskiego Dywizjonu 303

dywizjon w składzie 12 myśliwców i natrafił na południowy wschód od Londynu na przeważające siły Luftwaffe. Ma ona znów swój „sądny dzień“; traci w walkach 80 maszyn, z których 13 zapisuje dywizjon na swoje konto. Ale ten sukces zdobywa ze stratą 2 własnych oficerów i maszyn. Następnie, dnia 15 września 12 samolotów dywizjonu atakuje z właściwą Polakom furją i brawurą wielką wyprawę bombowców Luftwaffe w kierunku na Londyn. Polacy startują dwukrotnie do walki, dywizjon przeżywa znów gorący dzień. Rozbita przez Polaków olbrzymia formacja bombowców niemieckich, musiała zawrócić do brzegów Francji. Znów w tym dniu posłali Polacy na ziemię 15 maszyn niemieckich, przy stracie 2 własnych i 1 pilota.

W okresie od 16—25 września, dywizjon zestrzelił tylko jeden bombowiec niemiecki. Nie znaczy to, by w tym czasie dywizjon miał przerwę w działalności; odbywał on każdego dnia, o ile pozwalała na to pogoda, swoje patrolowe loty, nie zawsze jednak udało się napotkać nieprzyjaciela, względnie nawet po stoczeniu z nim walki, zestrzelić choćby jeden samolot. Poważniejszym sukcesem mógł dywizjon pochlubić się dnia 26 września. Wywiad brytyjski awizował wielką wyprawę bombowców Luftwaffe w rejonie Portsmouth. Wyślano na nią m. i. 12

myśliwców z naszego dywizjonu. Walka odbywała się nad Kanałem. Polacy zaatakowali najpierw myśliwską ochronę niemieckiej formacji bombowców, następnie uderzyli jak burza w samą formację. W wyniku walk posłano na ziemię 11 maszyn.

Dzień następny, tj. 27 wrzesień był również bardzo gorący. Walki odbywały się na znacznej wysokości w rejonie Londynu. Dywizjon startował dwukrotnie. Przy stracie 3 własnych maszyn, zestrzelił 12 samolotów niemieckich. W dniu tym odniósł dywizjon 303 swoje setne zwycięstwo.

Wreszcie 30 września dopełnia zwycięstwa dywizjonu w tym miesiącu zestrzeleniem 7 maszyn Luftwaffe.

Wrzesień, to najchlubniejszy miesiąc lotników polskich w Anglii. Zwycięstwa w nim odniesione ugruntowały i utrwaliły sławę polskiego lotnictwa wśród zimnych Anglików, którzy takich sukcesów nigdy się nie spodziewali. Polacy stali się bohaterami dnia. Cała prasa angielska podkreśla i uwypukla w codziennych artykułach ich bohaterskie wyczyny. Jeszcze miesiąc temu, w sierpniu, gdy oba polskie dywizjony szykowały się do działań bojowych, nie przypuszczali Anglicy, że w polskich lotnikach znajdą tak dzielnych kombatantów.

Wrzesień okrył lotnictwo polskie nieśmiertelną sławą.

Wrzesień 1940 — to miesiąc pomsty polskiej pod angielskim niebem.

Oba polskie dywizjony myśliwskie i Polacy, służący w RAF zestrzelili ogólnie w tym miesiącu 135 maszyn niemieckich, 12 uszkodzili, a 22 zestrzeleń było prawdopodobnych.

DYWIZJON 303 W PAŹDZIERNIKU

We wrześniu osiągnęli lotnicy polscy 15% wszystkich zestrzeleń nad całą Anglią. Posypały się depesze gratulacyjne i wyrazy uznania ze strony oficjalnych i wojskowych kół angielskich. Sukcesy polskie powodują przełom w dotychczasowych stosunkach polsko-angielskich i otwierają Polakom drogę do serc Anglików. Odtąd patrzano na naszych lotników z niekłamany podziwem. Anglicy umożliwiają Polakom utworzenie dowolnej ilości polskich dywizjonów lotniczych, dopuszczają polskich oficerów do swoich sztabów, dostarczają chętnie nowych samolotów myśliwskich jak Spitfire, Hurricane i innych.

Do 4 października 1940 nie stoczył 303 dywizjon żadnej walki, gdyż nie było okazji mimo stałych kursów i lotów patrolowych. Aż 5 października w rejonie Dover, 12 polskich myśliwców natrafiło na silniejszą grupę Messerschmidtów 110 i 109, a po stoczeniu walki, posłano na ziemię 7 maszyn. W dniu 7 niszczą Polacy

jeszcze 3 Messerschmidty 109 i mimo codziennego patrolowania wyznaczonego sektoru, nie nawiązują aż do końca miesiąca kontaktu z nieprzyjacielem.

W październiku miał dywizjon 11 i 1/2 pewnych zestrzeleń oraz 3 uszkodzone maszyny nieprzyjacielskie.

Ogółem zniszczyli Polacy w tym miesiącu na pewno 20 samolotów, 3 prawdopodobnie i przeszło 9 uszkodzili.

Analiza walk w okresie Bitwy o Wielką Brytanię wykazała, że lotnicy polscy odznaczają się nie tylko duchem walki i odwagą, ale są znakomitymi strzelcami, mają świetny wzrok, szybką orientację i wysokie, przedwojenne wykształcenie. Byli oni o wiele lepszymi strzelcami od Anglików; nieporównani w walkach zespołowych, z prawdziwą pogardą śmierci walczyli wszyscy za jednego z nadzwyczajnym wyczuciem taktyki. Taktyka polska była lepsza od angielskiej. Że tak było w istocie, niech świadczy fakt, że Anglicy poddali ją gruntownym studiom i sami jej wyższość przyznawali.

Po sukcesach lotników polskich w Bitwie o Anglię, następuje okres rozbudowy lotnictwa polskiego, które urasta w Anglii do 14 dywizjonów. Nie wszystkie walczyły; pełniły służbę transportową na różnych szlakach wojennych,

w Europie, Afryce itd. W wojnie powietrznej, byliśmy największym sprzymierzeńcem Anglii. Taką ilością lotników nie mogło poszczycić się żadne sprzymierzone państwo.

Jak przedstawia się cyfrowo udział naszych dywizjonów oraz lotników polskich służących w RAF w zwycięskiej Bitwie o Wielką Brytanię?

Dywizjon 302 zestrzelił ogółem 16 maszyn, 10 prawdopodobnie oraz 1 uszkodził. Dywizjon 303 miał 105 pewnych zestrzeleń, 8 przypuszczalnych oraz 6 maszyn nieprzyjacielskich uszkodzonych. Polacy, służący w RAF zestrzelili w tym okresie 77 samolotów nieprzyjacielskich, 15 zestrzeleń było prawdopodobnych oraz 28 maszyn uszkodzili. Ogólnie biorąc, zestrzelili Polacy 201 samolotów z całą pewnością, 33 zestrzeleń było prawdopodobnych oraz uszkodzili 35. Daje to w sumie — 2 6 9 samolotów Luftwaffe różnych typów, w tym wiele bombowców.

Udział lotników polskich w zwycięstwie nad Luftwaffe w okresie Bitwy o Wielką Brytanię oceniany jest rozmaicie: od 9—20%. Jakkolwiek ta rozpiętość udziału jest dość szeroka, można przyjąć za pewnik, że lotnicy polscy przynajmniej w 10% przyczynili się do zwycięstwa w tej bitwie. Będzie to cyfra najbardziej

zblizona do prawdy. Ogólna ilość samolotów niemieckich zestrzelonych w czasie Bitwy o Wielką Brytanię na podstawie oficjalnych danych Brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa — wynosi 2.336.

Cyfra ta może być właściwym miernikiem polskich sukcesów i w niej muszą się znaleźć wszystkie polskie zestrzelenia, nawet te prawdopodobne, których jest aż 33, bo jakkolwiek w rozgwarze bitwy trudno było na pewno ustalić, komu przyznać zwycięstwo Polakom, czy Anglikom, to samo przyznanie nam „zestrzelenia prawdopodobnego“, potwierdza niejako polskie zwycięstwo. Nie licząc nawet dokonanych przez naszych lotników uszkodzeń niemieckich samolotów, a do 201 pewnych zestrzeleń dodając 33 prawdopodobnych — otrzymamy w rezultacie 2 3 4 zestrzelonych przez Polaków samolotów Luftwaffe, co wynosi akurat 10⁰/₀ ogólnych strat poniesionych w tej bitwie przez lotnictwo niemieckie.

Dane te dotyczą oczywiście tylko okresu Bitwy o Wielką Brytanię, bo udział 14 polskich dywizjonów lotniczych, jakie powstały na terenie Anglii po tragedii wrześniowej, w dziele zwycięstwa nad hitleryzmem, wymaga specjalnego studium. Dotyczy to w szczególności działań lotnictwa bombowego na terytorium Rzeszy,

w których lotnicy polscy brali tak wybitny i zaszczytny udział.

Bitwa o Wielką Brytanię znajdowała się w okresie swego szczytowego napięcia, gdy Winston Churchill publicznie, z parlamentarnej trybuny w Izbie Gmin, przewidział jej zwycięski dla Anglii koniec. W jednym ze swych przemówień, powiedział w tym czasie, że „lotnicy brytyjscy przechylają szalę zwycięstwa na korzyść Anglii“. Jest rzeczą niezmiernie ciekawą, skąd tak wytrawny mąż stanu jak Churchill, wziął asumpt do tak pewnego twierdzenia. Wiedział dobrze, że lotnictwo brytyjskie było znacznie słabsze od Luftwaffe, wiedział przypuszczalnie, że i Niemcy mają Radar, wiedział wreszcie, że RAF walczyć musi wyłącznie obronnie. Skąd więc taka śmiałość do tak pewnego horoskopu zwycięstwa? W rachubach swoich i przewidywaniach liczył Churchill ponad wszelką wątpliwość na wydatną pomoc lotników polskich, którzy w tym czasie, kiedy on przemawiał z trybuny parlamentarnej, odnosili wspaniałe zwycięstwa nad flotą powietrzną Luftwaffe. Które to mogły być dni?

W miesiącu wrześniu 1940, a więc najtragiczniejszym dla Anglii w jej walce powietrznej z Luftwaffe, mieli lotnicy polscy cztery szczególnie obfite w zwycięstwa dni:

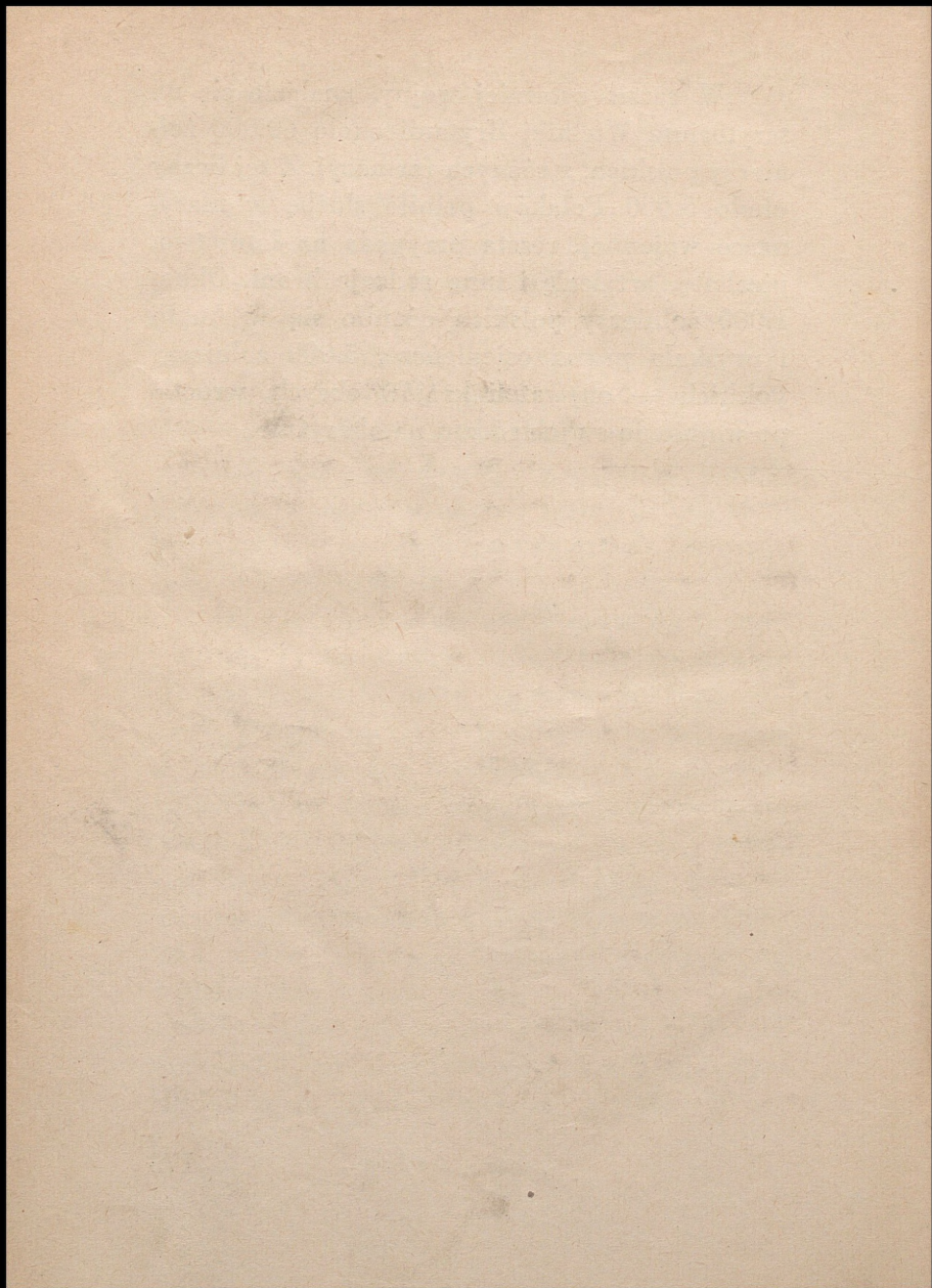
4 września	—	11 ⁰ / ₀	ogóln. zestrzeleń	nad Anglią,
7	„	—	17 ⁰ / ₀	„ „ „ „
11	„	—	23 ⁰ / ₀	„ „ „ „
26	„	—	48 ⁰ / ₀	„ „ „ „

Państwa sojusznicze w ostatniej wojnie przeciwko Niemcom, wystawiły na terenie Anglii po jednym dywizjonie lotniczym. Były to formacje nie walczące, a pozostające w służbie brytyjskiej. Jedynie Polska, prócz licznych lotników w służbie frontowej RAF., wystawiła dwa chlubnie walczące dywizjony oraz 12 innych dywizjonów, które w okresie wojny pełniły służbę pomocniczą, przy transportach, dowozie sprzętu wojennego itp.

Do czasu przystąpienia Stanów Zjednoczonych A. P. do wojny, było lotnictwo polskie drugim w Anglii wśród państw sprzymierzonych. Działalność jego trwała przez cały czas wojny, aż do jej zwycięskiego zakończenia. W przebiegu działań wojennych, straciło życie ponad 3.000 polskich lotników. Cyfra ta uwypukla nasze ofiary, jakie musieliśmy ponieść w walkach powietrznych na wszystkich frontach. Cyfra ta potwierdziła nasz wielki wkład w dzieło zwycięstwa.

Znaczna część lotników polskich z okresu ostatniej wojny, przebywa do dziś w Anglii; wróciła do kraju zaledwie mała ich garstka.

W czasie ostatniej wojny, znalazło się na terytorium Wielkiej Brytanii około 60.000 żołnierzy polskich, z różnych formacyj. Z tej liczby około 5.000 Polaków pełniło służbę w marynarce wojennej, reszta przypada na lotnictwo, piechotę, artylerię i inne rodzaje broni. Około 1.000 żołnierzy polskich ożeniło się w Anglii i uzyskało prawa osiedleńcze, 5.000 żołnierzy polskich — obywateli krajów obcych, wróciło po wojnie do swych rodzin na obczyźnie.



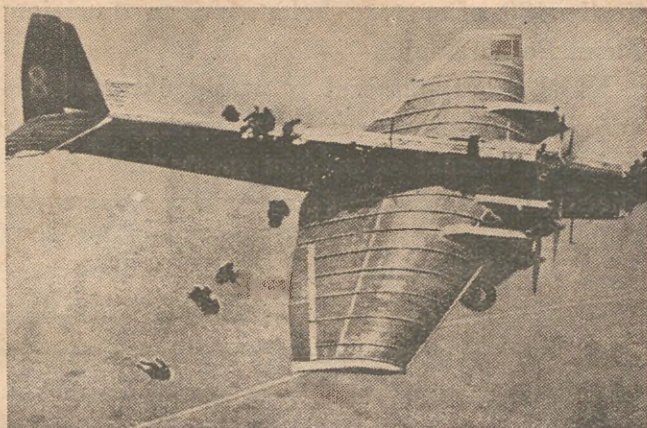
LOTNICY POLSCY
NAD POWSTAŃCZĄ WARSZAWĄ

Napewno nie wszystkim jeszcze wiadomo, że w czasie powstania Warszawy, niósł nam bohaterską pomoc polski 301 Dywizjon Bombowy. Sformował się on w Angli, w lipcu 1940, tj. w tym samym czasie, kiedy formowały się dwa nasze dywizjony myśliwskie 302 i 303. Dywizjon bombowy 301 powstał nawet jako drugi z kolei i od dnia 14 września 1940, gdy szalała Bitwa o Wielką Brytanię, rozpoczął swą akcję bojową, bombardując Boulogne sur Mer. W tym francuskim, portowym mieście, zgrupowali Niemcy znaczną ilość barek, przy pomocy których, po zniszczeniu floty powietrznej RAF i zbombardowaniu brytyjskich punktów oporu, zamierzali wylądować na ziemi angielskiej. Od tego dnia, był dywizjon ciągle w akcji i jako jeden z pierwszych polskich dywizjonów bombowych, bombardował Berlin, Bremę, Hamburg, Lubekę, Wilhelmshaven i włoski Turyn. Atakował również niejednokrotnie szereg wojskowych

okrętów niemieckich m. in. słynny „Gneisenau“, sobowtór okrętu tej samej nazwy z pierwszej wojny światowej. Niezależnie od akcji bojowej, minował prawie wszystkie porty niemieckie, korkując i utrudniając im wyjście na morze.

Ale częste wypadki, udział w 1.124 nalotach na Niemcy, prawie 200 minowań i w. in. poważnie nadwyrężyły załogę dywizjonu. Stracił on w bojach ponad 200 ludzi, był z tego powodu kilkakrotnie uzupełniany, wreszcie dnia 1 kwietnia 1943, przeznaczony do zadań specjalnych, skończył swój okres jako formacja bombardująca. Dywizjon ten otrzymał szereg chlubnych odznaczeń polskich i angielskich, pochwał w rozkazach, miał również zaszczyt gościć aż dwukrotnie brytyjskiego króla Jerzego VI, który pierwszy raz sam odwiedził dywizjon i wpisał się do jego księgi pamiątkowej, drugi raz z królową.

Od tej pory pełnił dywizjon służbę specjalną jako jedyna tego rodzaju formacja powietrzna polska, obok dywizjonów angielskich i amerykańskich. Przemierzał szlaki powietrzne z licznych baz w Anglii, Afryce, we Włoszech, docierał do wszystkich zakątków kontynentu, a poszczególne jego samoloty lądowały dyskretnie w czasie okupacji niemieckiej w Polsce i zabierały stąd do Anglii członków polskiej akcji kon-



Desant powietrzny na tyły niemieckie

spiracyjnej. Głównym zadaniem tego dywizjonu było stałe zaopatrywanie w broń licznych armii podziemnych w całej Europie, m. in. oddziałom partyzanckim bohaterskiej i braterskiej naszej Jugosławii spuścił ponad 1.000 ton broni i amunicji. Nie jeden też nasz, polski desant, spadł tu w nocy z nieba ze skrzydeł 301 dywizjonu.

Rzecz zrozumiała, że akcja specjalna wymagała też ofiar szczególnych. Żaden z polskich walczących dywizjonów nie poniósł tak wielkich strat jak 301. W okresie samej tylko akcji specjalnej stracił dywizjon 230 lotników. Do tej cyfry dodajmy straty z okresu bombardowania Niemiec, wynoszące 200 ludzi, a oto ponura

liczba 430 ofiar tego bohaterskiego dywizjonu Ziemi Pomorskiej.

Któżby przypuszczał w czasie okupacji niemieckiej, że nasze samoloty spokojnie lądują w kraju, niemal w pobliżu posterunków niemieckich, wysadzają tu emisariuszy z zagranicy, a zabierają stąd działaczy podziemnych? A jednak tak było istotnie.

Na kilka dni przed wybuchem powstania wylądował w okupowanej Polsce jeden samolot 301 dywizjonu, by unieść do Anglii kilku konspiratorów. Nikt jeszcze wtedy nie przewidywał, że stolica w determinacji, zdobędzie się na nieskoordynowany, samodzielny poryw.

Już po kilku dniach akcji powstańczej, zaczęła Warszawa wysyłać w eter rozpaczliwe nawoływania o pomoc. Samoloty dywizjonu 301 pierwsze ukazały się nad stolicą, ponosząc nowe ofiary. Niemiecka artyleria przeciwlotnicza zionęła tak gęstym ogniem, że załogi dywizjonu ginęły jedna po drugiej. Tak np. 13 sierpnia wyruszyła z pewnej bazy włoskiej większa powietrzna wyprawa na pomoc powstańczej Warszawie. Przeważała w niej ilość polskich samolotów. należących do 301 dywizjonu. Ale huraganowy ogień niemieckiej artylerii przeciwlotniczej utrudniał ogromnie akcję pomocniczą, powodował ciężkie straty. W takich warunkach

trudno było dokonać zrzutów w odpowiednie miejsca i punkty oporu powstańców.

Dnia 17 sierpnia wyruszyła nad Warszawę większa wyprawa, złożona z różnych załóg; południowo-afrykańskich, polskich i brytyjskich. Celem wyprawy było dokonać zrzutu większej ilości broni i amunicji bohatersko walczącym powstańcom różnych dzielnic. Jak ofiarna i niebezpieczna była taka akcja, niech świadczy fakt, że w dniu tym 21 samolotów nie powróciło. I znów bohaterski dywizjon Ziemi Pomorskiej, lecący na czele wyprawy, który na upartego usiłował dokonać zrzutów za wszelką cenę — poniósł straty największe. Zdzięsiałkował go ogień niemieckiej artylerii.

W dniu 18 sierpnia wyruszyła z angielskich baz ogromna wyprawa amerykańska na pomoc Warszawie. Lot jej skończył się efektem minimalnym. Nie zbombardowała ona nawet licznych stanowisk niemieckiej ciężkiej artylerii, która z okolic Warszawy konsekwentnie niszczyła miasto. Największą ilość dział ukryli Niemcy w Boernerowie, we Włochach i w Pruszkowie, a kolejowe 60 cm. Berty jeździły sobie wówczas bezkarnie na linii Grodzisk - Piastów.

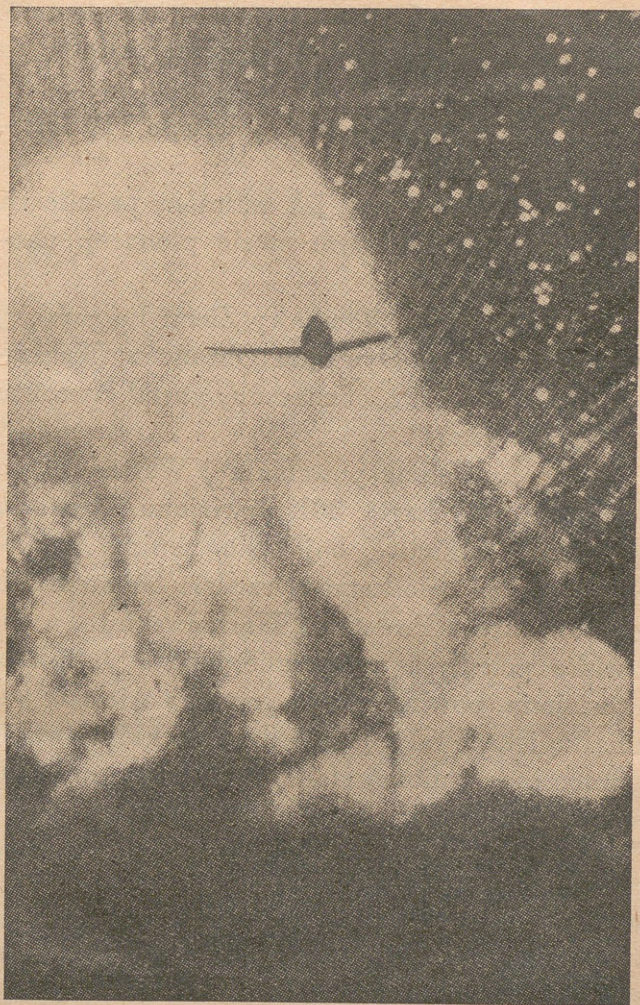
Czy w czasie powstania mogła liczyć Warszawa na skuteczną pomoc z powietrza? Czy pomoc taka mogła zmienić losy powstania?

Na te pytania można odpowiedzieć dziś twierdząco.

Gdyby na pomoc powstańczej Warszawie wyruszyła w tym czasie wielka formacja bombowców, złożona z kilkunastu dywizjonów i kilkoma falami zaatakowała okolice Warszawy w promieniu około 30 km bombardując i niszcząc linie kolejowe, stanowiska niemieckiej artylerii, zgrupowania wojsk, siejąc panikę itp. — powstanie przybrałoby inny obrót. Trzeba było akcją masową oczyścić teren podwarszawski z nieprzyjaciela, a na samym końcu dokonać zrzutów. Że taki plan mógł się udać, potwierdza to późniejsza styczniowa akcja powietrzna lotnictwa radzieckiego.

Tymczasem w akcjach beznadziejnych ginęły nad Warszawą załogi bohaterskiego dywizjonu 301, ciągle Polakami uzupełniane i ciągle niszczone tak, że w końcu już tylko parę maszyn dywizjonu 301 ukazywało się nad płonąącą stolicą by podtrzymać ducha walczących powstańców.

Wy, którzyście walczyli w obronie ginącej stolicy i ocaleli z piekła ognia i zagłady, nieśczęśliwi mieszkańcy Warszawy — dowiedźcie się dziś, że nikt inny, tylko Wasi Bracia Polacy, lotnicy z 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej, nieśli Wam trwałą, choć mało skute-



W ogniu artylerii przeciwlotniczej

czną pomoc, nie bacząc na gęsty ogień niemieckich armat, który uśmiercał jedną załogę po drugiej.

W lotach nad Warszawą zginęło 119 lotników 301 dywizjonu!

Ginęli bezimienni, jak walczący na ulicach powstańcy, na ofiarnym stosie płonącej, ukochanej stolicy.

301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej otrzymał nazwę: Dywizjon Obrońców Warszawy i jako pierwszy, odznaczony został Krzyżem „Virtuti Militari“.

Pomoc udzielona powstańczej Warszawie, to najpiękniejsza karta 301 dywizjonu. Historia polskiego lotnictwa bojowego zapisze ją nieśmiertelnymi zgłoskami w rzędzie bohaterskich eposów okresu Powstania Warszawskiego, a nazwiska poległych w obronie miasta lotników dywizjonu, powinny być wyryte na wieczną pamiątkę ich chwały, jako jedynych, którzy nieśli pomoc osamotnionej stolicy w on czas, gdy zdawało się, że świat cały o niej zapomniał.

ZAKOŃCZENIE

Minęła szósta rocznica Bitwy Powietrznej o Wielką Brytanię, w której lotnicy polscy brali tak chwalebny i zaszczytny udział. Dziś, odbywa się w Anglii zbiórka na Pomnik Lotników Polskich, który naszym bohaterom przestworzy ma wystawić naród angielski. Oby ten pomnik, gdy już stanie, stał się prawdziwym symbolem przyjaźni polsko-angielskiej z czasu wspólnych walk o wielkie ideały ludzkości, którym na imię: wolność i braterstwo ludów. Oby ten pomnik przypominał stale Anglikom, że Polacy wszędzie, gdzie tylko rzuci ich los, zdolni są żyć, walczyć i ginąć za te szczytne hasła i w obronie wolności własnej i cudzej. Bohaterscy lotnicy polscy, myśląc o własnej ojczyźnie, walczyli w obronie Anglii i dla jej sprawy. Czy znamy dużo Anglików, którzyby walczyli kiedykolwiek o Polskę? Czy jest i dziś dużo Anglików, którzy pomni na tak wybitny udział lotników polskich w obronie niepodległości Anglii, będą bronić naszych spraw i naszych zachodnich granic, — to pokaże przy-

szłość. Sprawy polityczne, nie są tematem niniejszej pracy, ma ona na celu podkreślenie tych wkładów i wartości, jakie wnieśli lotnicy i żołnierze polscy do wspólnego dzieła zwycięstwa.

Po tragicznej przegranej we wrześniu 1939, poznali nasi żołnierze — emigranci, gorzki chleb tułaczki. Zwycięzców wszędzie witają zaszczytami, podziwem, przegranych — lekceważeniem, politowaniem i współczuciem. Tak też witano naszych żołnierzy — uchodźców: na Węgrzech, w Rumunii, we Francji i w końcu w Anglii. Cała emigracja polska 1939 roku, całe społeczeństwo polskie, już w pętach hitlerowskiej niewoli, pokładało we Francji swą nadzieję. Francja była zawsze drugą ojczyzną naszych przymusowych uchodźców. Lotnicy polscy, tam zgrupowani, bardzo liczyli na Francję walczącą. Wierzyli w jej siły lądowe i powietrzne. Francja była przecież ojczyzną lotnictwa myśliwskiego i cieszyła się w tej dziedzinie dobrą tradycją w pierwszej wojnie światowej. Miała wówczas swoich licznych „asów“ w rodzaju Pegouda i innych, którzy nad niemieckimi lotnikami osiągalni swoje setne wiktorie. Lecz w czasie wojny ostatniej lotnictwo francuskie nie miało wiele do powiedzenia; skończyło się dość szybko i beznadziejnie. Naród francuski nigdy nie wierzył, że jego armia może sama pokonać armię niemiecką,

miał tym razem większe zaufanie do linii Maginota. Zawiodła i ona, jak wszystko inne. Nie mając wiary we własne siły, nie wierzyła Francja w pomoc sił polskich, nie dała więc rozwinąć skrzydeł naszym zapalonym lotnikom, którzy rwali się do walki, by choć na obcej ziemi pomścić krzywdy i zbrodnie, wyrządzone przez Niemców Polsce. Późniejsze, bohaterskie walki w Bitwie o Wielką Brytanię i sława, jaką okryło się polskie lotnictwo myśliwskie i bombardujące — były niewątpliwie dla Francuzów wielką rewelacją. Dotychczas bowiem znali Francuzi naszych lotników jedynie z indywidualnych czynów w wielkich przelotach transatlantyckich i ze zwycięstw, odniesionych w międzynarodowych zawodach w rodzaju Challenge'u.

Francja, zwalczona i upokorzona, zawiodła do reszty naszych żołnierzy, lotników, i generała Sikorskiego. A podkreślić trzeba, że Sikorski w oparciu o Francję zamierzał zorganizować przyszłą, wielką polską armię i lotnictwo. Gdy Francja musiała skapitulować, zawiodła Polaków i ta, zdawałoby się „przystań ostatnia“, trzeba było uchodzić do Anglii, do „Wyspy ostatniej nadziei.“

Anglicy potraktowali lotników polskich podobnie jak Francuzi; z uprzejmą, chłodną rezerwą. Generał Sikorski musiał wielokrotnie

zabiegać, politykować, przekonywać o konieczności utworzenia polskich bojowych formacji lotniczych zanim udało się uzyskać zgodę Anglii na utworzenie dwóch polskich dywizjonów myśliwskich.

Około połowy sierpnia 1940, oba nasze dywizjony były już uformowane i gotowe do akcji. Bitwa o Wielką Brytanię znajdowała się w stadium początkowym, gdy lotnicy polscy weszli do boju. Stosując swoistą taktykę walki zespołowej z nieprzyjacielem, zaczynają się Polacy wyróżniać wszystkimi cnotami żołnierskimi; ofiarnością w boju, odwagą, zimną krwią, doskonałym opanowaniem maszyny, świetnym wzrokiem i pogardą śmierci. Niebawem też stają się bohaterami przestworza. Prasa brytyjska poświęca walkom i zwycięstwom polskim czołowe miejsca, lotnicy polscy są bohaterami chwili. Do zwycięstwa RAF-u nad Luftwaffe wnieśli Polacy tak poważny swój wkład, że w dziejach wojen i bitew powietrznych urośnie on do bohaterskiej epopei.

Chłodni Anglicy stawiają dziś pomnik polskiemu bohaterstwu. W obliczu wielkich, dziejowych wydarzeń, utrwaląc je będzie historia, a nie okresowy kurs polityczny, — na wieczną chwałę polskiego lotnictwa. Nie tylko w oczach Anglii, ale w opinii całego świata, walczącego

z hitleryzmem, urosło lotnictwo polskie do miana jednego z najlepszych. Każde wielkie bohaterstwo w przełomowych chwilach ludzkości, w walce o jej najszczytniejsze hasła i idee, ma to do siebie, że jest wiekopomne, że nie da się zatrzeć ani zapomnieć. Utrwalają je wielkie, niezwykle wyczyny, z czasem opromienia legenda.

Myli się, kto przypuszcza, że Anglicy jakoby zapomnieli o wyczynach naszych lotników w Bitwie o Wielką Brytanię. Przeczą temu obecne publikacje brytyjskie, które żywo komentują i podkreślają wartość i sukcesy polskiego lotnictwa myśliwskiego i bombardującego w ciągu całego okresu trwania ostatniej wojny. Naszym lotnikom i marynarzom poświęcił większe, gorące ustępy Mr. Divine w swej książce, zatytułowanej: *The Navies in Exile* oraz J. M. Spaigt, „Late Principal Assistant Secretary Air Ministry“ w dziele p. t. *The Battle of Britain 1940*, do której napisał przedmowę Marszałek RAF-u Trenchard. Takich wydawnictw jest przypuszczalnie więcej. Spaigt poświęca również ciepły ustęp walczącym w polskich dywizjonach lotnikom czeskim.

Lotnicy nasi mścili się za polski wrzesień 1939 na terytorium Anglii i nad Niemcami, w ciągu całej wojny. Walczyli dzielnie aż do kapitulacji

Niemiec. Rezultat ich pięcioletniej walki jest pokaźny. W roku 1939 zestrzelili w Polsce 300 maszyn niemieckich, następnie we Francji odnieśli 60 zwycięstw, w końcu w Bitwie o Wielką Brytanię przypisać im należy 240 zestrzelonych samolotów Luftwaffe, co daje w rezultacie 600 zwycięstw powietrznych, odniesionych w ciągu całej wojny. Dodajmy do tego chlubną działalność polskiego lotnictwa bombardującego, będącego w służbie Anglii, które w okresie wojny rzuciło na terytorium Rzeszy ponad dwanaście milionów kg. bomb, wykonawszy prawie dwanaście tysięcy lotów bojowych, a wyrobimy sobie właściwe pojęcie o jego działalności. Tych dwanaście milionów kg. bomb, rzuconych z angielskich bombowców na miasta i fabryki niemieckie przez naszych lotników, — to była polska, straszliwa pomsta za bombardowanie Warszawy w roku 1939 i za zniszczenie wszystkich naszych najdroższych historycznych pamiątek w całym kraju.

Po Bitwie o Wielką Brytanię, przygasła nieco w Anglii sława lotników polskich. Ściła ją ilość samolotów amerykańskich, gdy Stany Zjednoczone przystąpiły do wojny. Ale ilość i jakość — to wielka różnica. Jakościowo stał lotnik polski wraz z brytyjskim kolegą najwyżej na świecie; zaprawiony w boju w Polsce i w Anglii,

miał tradycję bojową i doświadczenie. Tych cech nie posiadał lotnik amerykański, zwłaszcza myśliwski. Zresztą było mu o wiele łatwiej brać udział w akcji wielkich formacyj bombardujących superfortec, latających za dnia i na bardzo wysokim pułapie, aniżeli staczać pojedynkę myśliwski z doświadczonym na ten przykład niemieckim „Żółtonośm“ lotnikiem.

Ale gdy lotnictwo amerykańskie wzięło udział w wojnie, Bitwa o Wielką Brytanię była już skończona, a dumna niemiecka Armada — poniosła klęskę o wiele wcześniej aniżeli amerykańskie superfortece zaczęły bombardować miasta niemieckie. Zwycięstwo więc w tej bitwie przypadło w całości lotnikom brytyjskim i polskim, jako największym sprzymierzeńcom Anglików.

Bitwa powietrzna o Wielką Brytanię — jak to zawczasu przepowiedział Churchill — skończyła się zwycięstwem Anglii. Wygrali ją nieliczni lotnicy angielscy wraz z polskimi kolegami, mimo pięciokrotnej przewagi nieprzyjaciela. Jest to w historii wojen zjawisko symptomatyczne. O wiele słabsza liczebnie brytyjska obrona myśliwska, była w stanie w każdej chwili sprostać zadaniu i zjawić się w przeważającej ilości tam, gdzie miała napotkać formacje nieprzyjacielskie i gdzie zachodziła tego potrzeba.

Tego rodzaju obrona musiała niewątpliwie wprawić w zdumienie dowództwo Luftwaffe, ilekroć bowiem najpotężniejsza nawet fala nalotu zbliżała się z Niemiec ku brzegom Anglii, spotykała się z reguły z podwójnie silną falą brytyjskich myśliwców, a wtedy wynik bitwy łatwy był do przewidzenia. Żeby być stale w takiej gotowości bojowej, musiały wszystkie brytyjskie dywizjony myśliwskie być pomiędzy sobą w stałym kontakcie, choć ich macierzyste lotniska dzieliła znaczna odległość, a współpraca ich musiała być tak skoordynowana, by w razie potrzeby większa ilość dywizjonów mogła się zgromadzić w oznaczonym miejscu i w tak krótkim czasie, jaki był konieczny do rozbicia fali nieprzyjacielskiej, zanim zdołała ona osiągnąć brzegi Anglii. Tu bardzo pomocnym był Radar, który na czas awizował nalot nieprzyjacielski na każdym lotnisku angielskim.

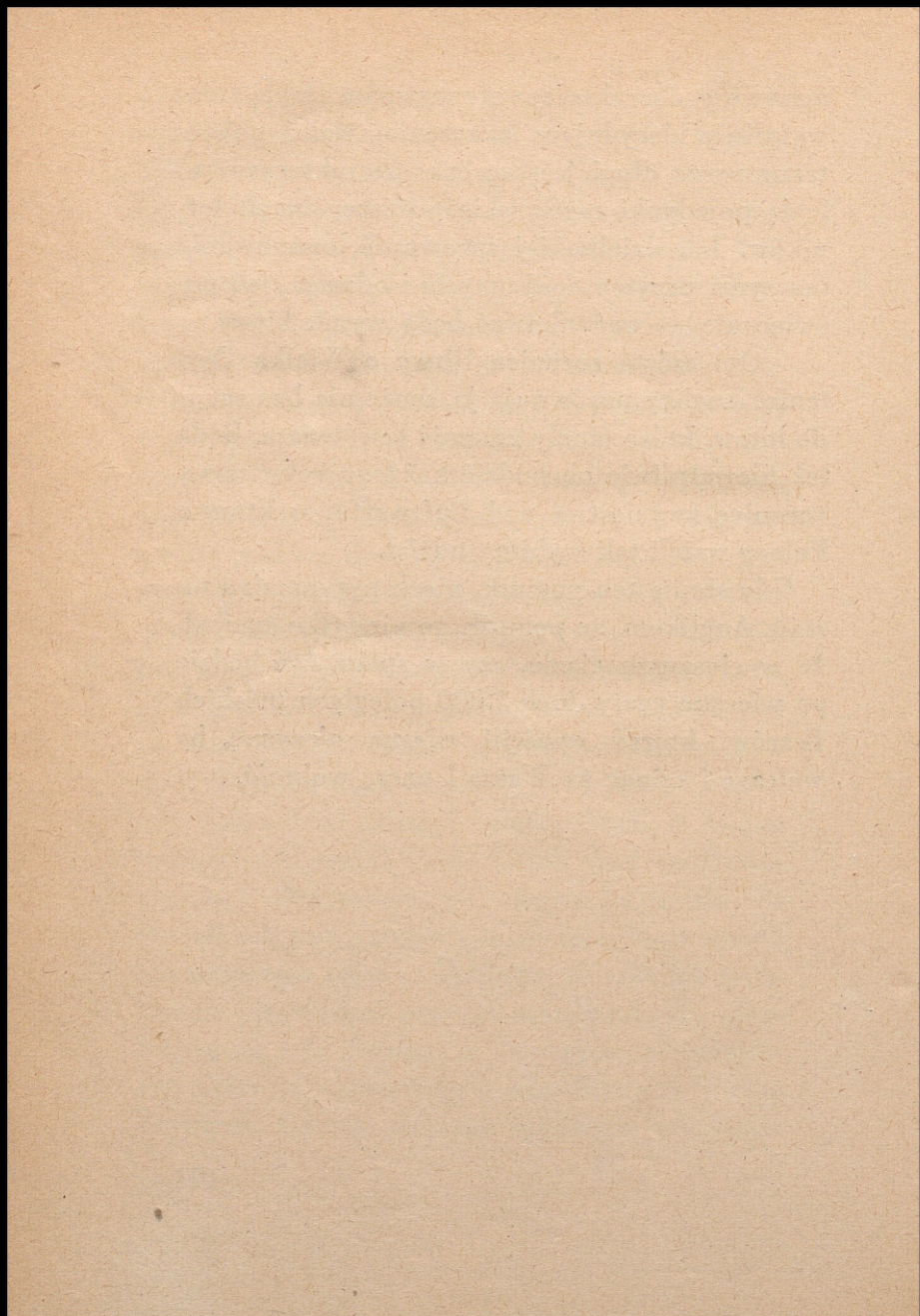
Powiedział kiedyś wielki Foch w swoim studium „O wojnie“, że „atak jest najlepszą obroną“. Oczywiście w bitwach na lądzie. Że w walkach powietrznych może mieć najważniejsze znaczenie taktyka obronna, że taktyka gruntownie i uprzednio przygotowanej celowej obrony może być jednym z głównych elementów zwycięstwa — świadczy o tem Bitwa o Wielką Brytanię. Gdy w walkach lądowych uderzenia

masowe o charakterze ofensywnym mają niewątpliwie decydujące znaczenie, walki powietrzne przez długi jeszcze czas charakteryzować będą pojedynki myśliwskie poszczególnych lotników. Ich dzielność i sprawność, opanowanie maszyny, przytomność umysłu i odwaga, ich poświęcenie — warunkować będą wynik bitwy.

Oto szósta rocznica Bitwy o Wielką Brytanię. Anglicy porównują ją, może nie bez racji, do bitew, które mogły zmienić losy świata. Będą też niewątpliwie obchodzić każdego roku nową rocznicę zwycięstwa nad Luftwaffe, w którym Polacy wzięli tak wybitny udział.

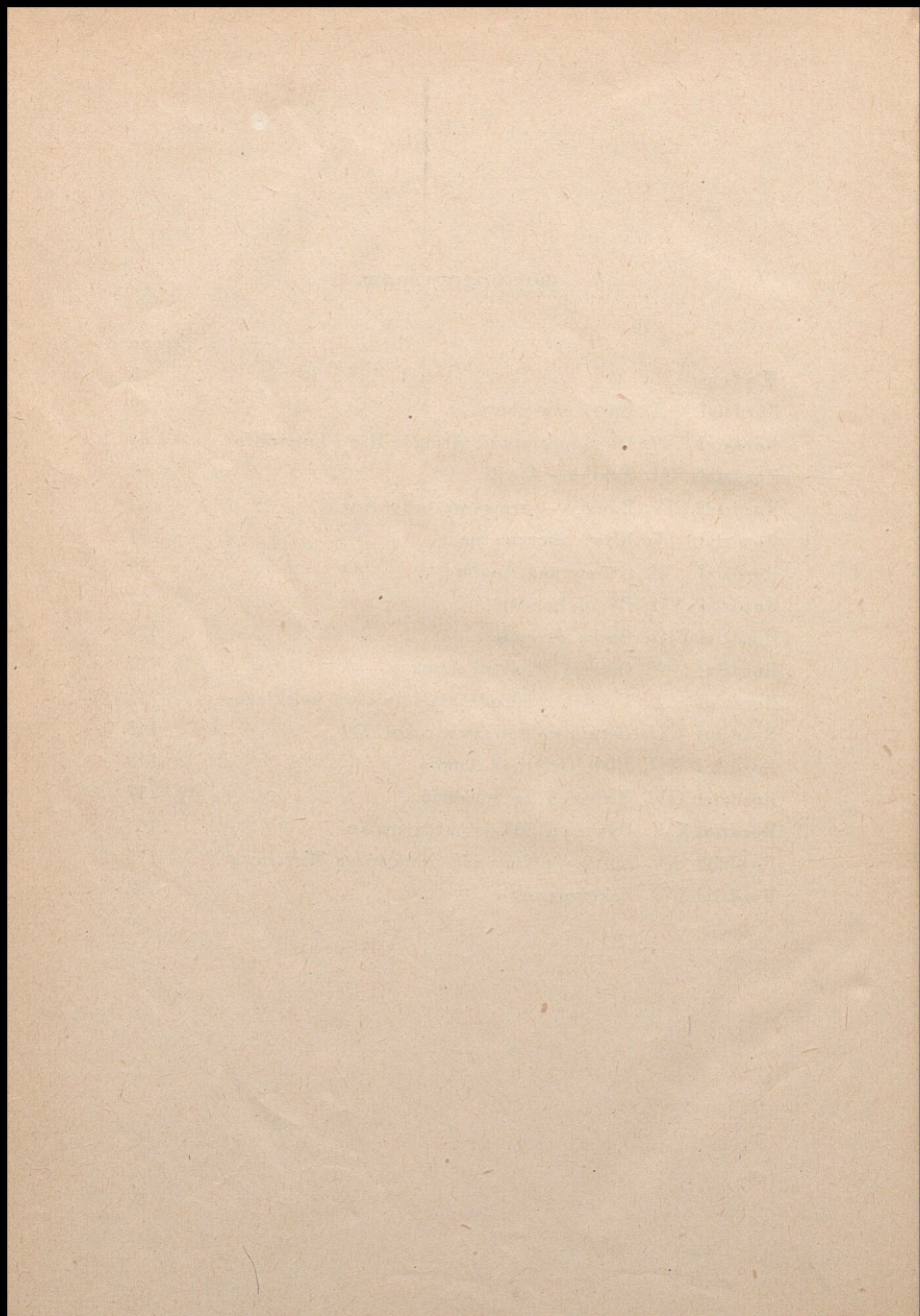
Gdy stanie ten pomnik, niech przypomina on stale Anglikom, że pomnik, to nie tylko symbol, że w ciosanym głazie, czy w spiżu, żyć będzie po wieczne czasy duch 3.000 poległych polskich Ikarów, którzy opuścili własną ojczyznę, by walczyć i zginąć za Wąsą i naszą wolność.





SPIS ROZDZIAŁÓW:

	Strona
Wstęp	5
Rozdział I. Burza się zbliża	39
Rozdział II. Dwie powietrzne Armady Raf i Luftwaffe	47
Rozdział III. Taktyka Anglii	57
Rozdział IV. Radar — Argusowe oczy Anglii	67
Rozdział V. Bitwa zaczyna się	71
Rozdział VI. Gromy nad Anglią	79
Rozdział VII. Bój o Londyn	87
Rozdział VIII. Burza przemija	121
Rozdział IX. Odwrót Wielkiej Armady	127
Rozdział X. Upadek i odrodzenie lotnictwa polskiego	135
Rozdział XI. Lotnictwo polskie w roku 1939	143
Rozdział XII. Białe Orły nad Anglią	149
Rozdział XIII. Wrzesień za wrzesień	157
Rozdział XIV. Dywizjon 303 w październiku	167
Rozdział XV. Lotnicy polscy nad powstańczą Warszawą	175
Rozdział XVI. Zakończenie	183



NAKŁADEM

„KSIĘGARNI POLSKIEJ“ — ST. JAMIOŁ-
KOWSKIEGO, ŁÓDŹ, ULICA PIOTRKOWSKA 193,
TELEFON 163-68

UKAŻĄ SIĘ W CZASIE NAJBLIŻSZYM:

Schabowski Czesław:

TAMA, powieść z życia polskiego proletariatu.

Paszkot Jan:

ŚWIAT BAŚNI I LEGEND (Antologia Bajek i Legend literatury
polskiej i światowej). — 320 stron, 16 ilustracyj barwnych.

Paszkowski Kazimierz:

TRZECIA KSIĘGA DŻUNGLI. Z krainy dzikich zwierząt. —
320 stron, 16 ilustracyj.

Krysicki Włodzimierz:

WZORY MATEMATYCZNO-FIZYCZNE do użytku szkolnego.

Anonimus:

DRUGA WOJNA ŚWIATOWA. Chronologia decydujących wy-
darzeń. — Wydanie bogato ilustrowane.

NA SKŁADZIE:

Lafontaine:

100 NAJPIĘKNIEJSZYCH BAJEK w najlepszych polskich
przekładach, opracował, wybrał i przedmową zaopatrzył Ka-
zimierz Paszkowski, z 32 ilustracjami G. Dore'go.





10838/

17