

Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

R

G

B

WH

GR

BL

C

M

Y

K



Grey Scale #13



A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19



Blue

Cyan

Green

Yellow

Red

Magenta

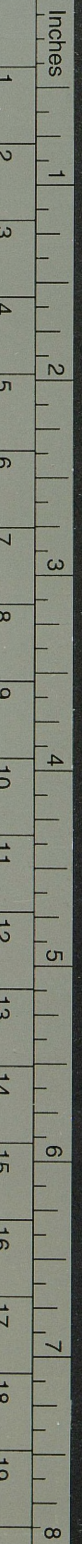
White

3/Color

Black

Colour Chart #13

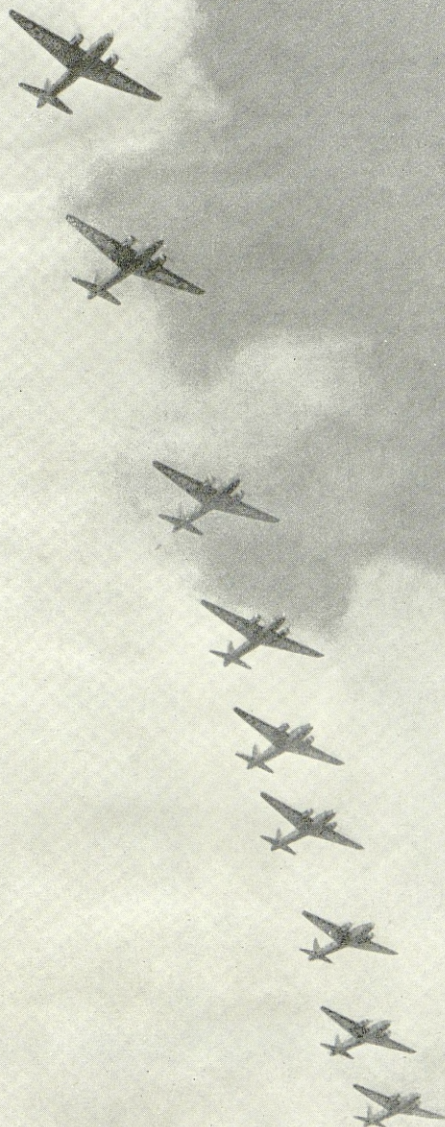
Centimetres



DANES
-PICTA
.COM



LOTNICTWO BOMBOWE



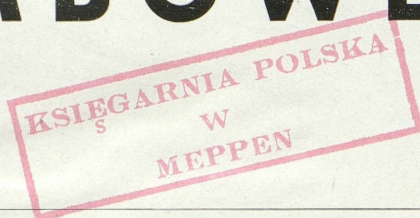


Lotn. 20.
V II. 307. 868
V II. 307. 869 WMA
21.1.58
22.1.38. 234.

LOTNICTWO

BOMBOWE

VI



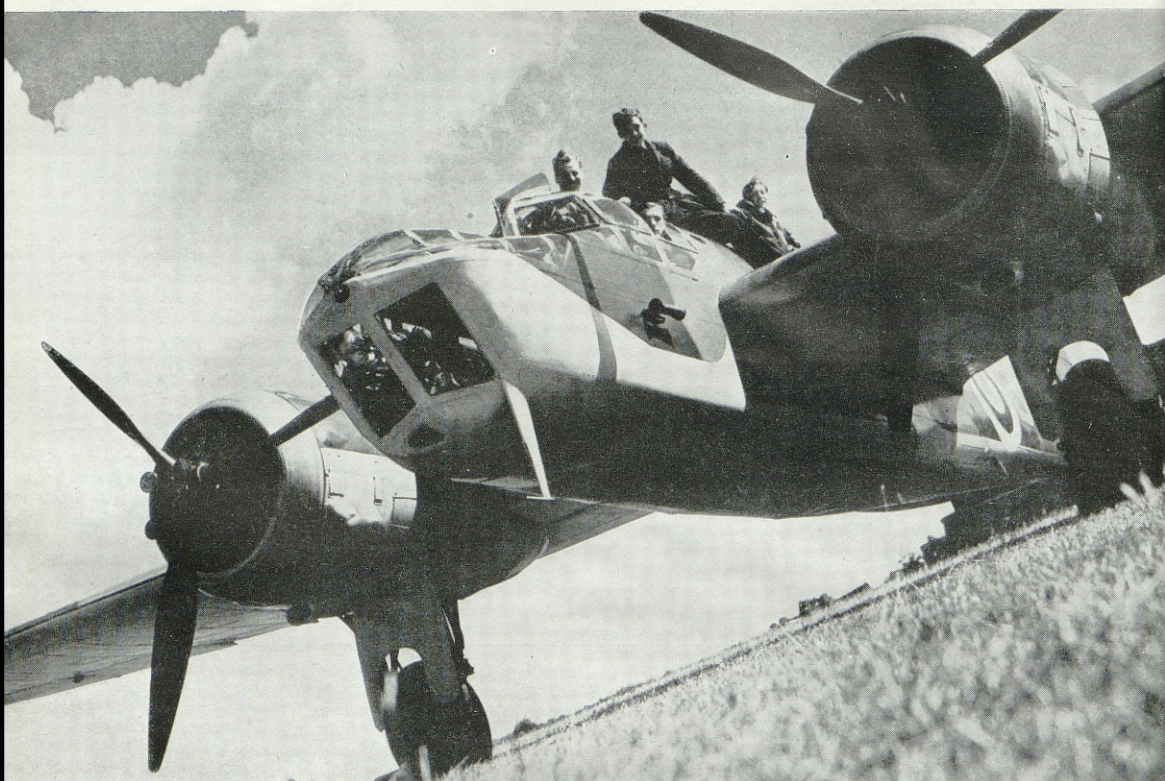
SPRAWOZDANIE MINISTERSTWA

LOTNICTWA Z OFENSYWY LOTNICTWA

BOMBOWEGO PRZECIWKO PAŃSTWOM OSI

WRZESIEŃ 1939 — LIPIEC 1941

M. I. KOLIN (Publishers) LTD., LONDON, W.C.1.



Spis Rzeczy

- | | |
|---|--|
| I —Ogłoszenie wojny. | IV —Białe bomby : naloty z ulotkami. |
| II —Dowódcy i załogi. | V —Nierówna walka : Norwegia. |
| III —Pierwsza krew : naloty na flotę niemiecką. | VI —Front zachodni : Bitwa we Flandrii. |
| | VII —Dalekie wyprawy : Włochy. |
| | VIII —Minowanie nieprzyjacielskich wybrzeży. |
| | IX —Czemu nie wyruszyła inwazyjna Armada. |

Wydane przez firmę M. I. Kolin (Publishers) Ltd., za zezwoleniem dyrektora Królewskiego Biura Wydawnictw (Controller of H.M. Stationery Office). Cena 3s. 6d.

Proh 2311

1951 W 41/207

WYDANO Z DUBLETOW



LEY

X —Naloty dzienne na Morzu Północnem.

XI —Bitwa o Atlantyk

XII —Wola dowódcy : kierownictwo działań.

XIII —Walcząca załoga : nalot nocny.

XIV —Wyprawy na przemysł niemiecki.

XV —Zniszczenia w Niemczech.

XVI —To jedno jest pewne.

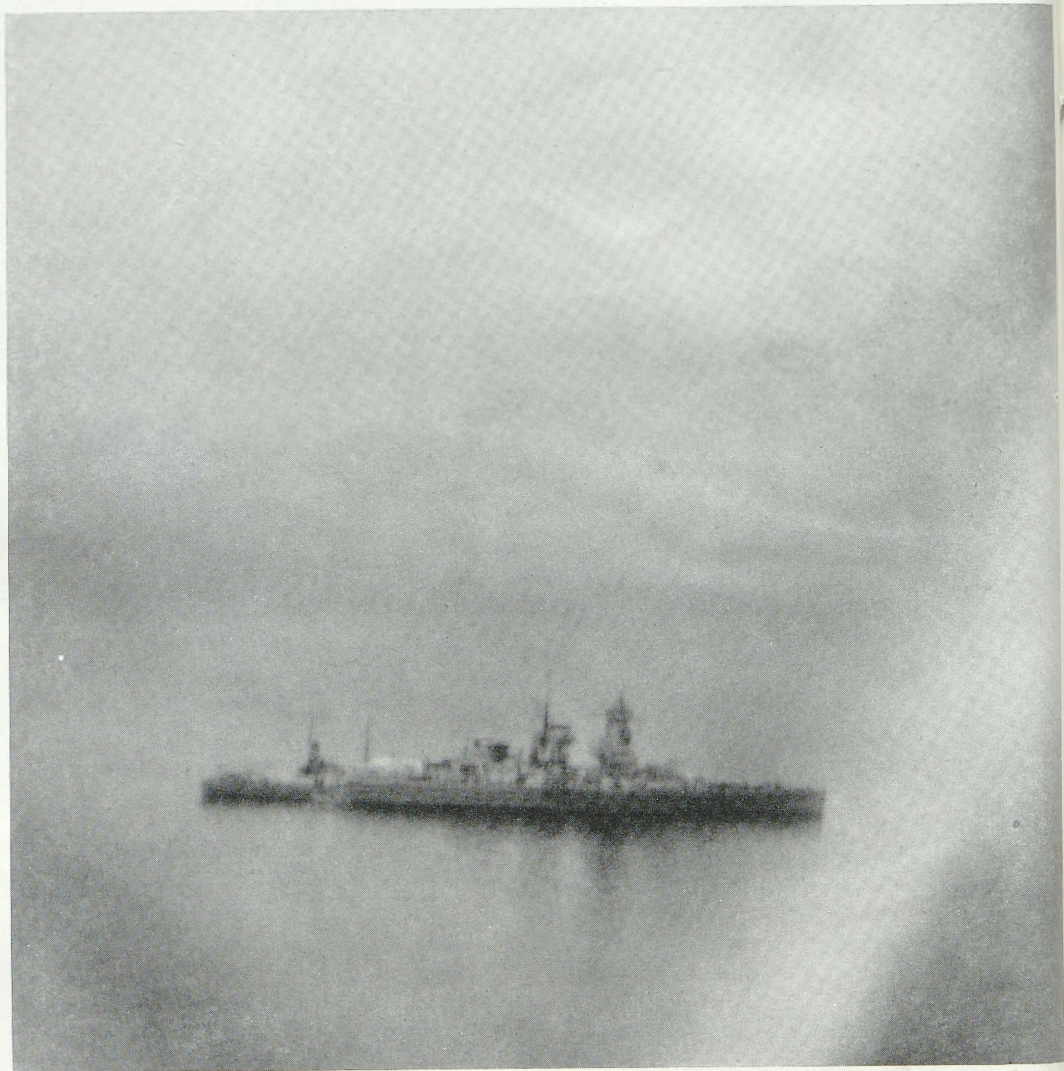
*Z 91 ilustracjami,
między którymi znajdują się następujące mapy.*

I —Okolice morza Północnego str. 16-17

II —Teren kampanji we Flandrii str. 48-49

III —Bazy atlantyckie nieprzyjaciela str. 79

IV —Naloty na Niemcy str. 112-113



Pierwszy cel. Zaskoczony „Admiral Scheer“ widziany w potokach deszczu z Blenheima, który wyskoczył z pozycji stojącej u jego rufy barki i zbombardował go.

LOTNICTWO BOMBOWE

I—Ogłoszenie Wojny

W sobotę dnia 3 września 1939 r., mniej więcej na 10 minut przed jedenastą przed południem, zebrało się w jednej ze sal Richmond Terrace, Whitehall, kilkunastu wyższych oficerów i cywilnych urzędników. Na stole leżał do ich dyspozycji egzemplarz rządowego planu mobilizacyjnego, wyliczającego wszystkie czynności, które w chwili rozpoczęcia kroków wojennych wykonać miały Królewska Marynarka, Armja i Królewskie Siły Powietrzne, jak również cywilne ministerstwa. Zebrani na tej sali panowie nie otwierali tej księgi, gdyż dokładnie znali zawarte w niej postanowienia. Wielu z nich współpracowało nad uaktualnieniem tego planu w ciągu długich miesięcy, dzielących ten ciepły wrześniowy poranek od burzliwego dnia 15 marca, dnia, w którym niemieckie dywizje pancerne wkroczyły do Pragi. Wszystkie zarządzenia przygotowawcze były już wykonane. Rezerwiści trzech rodzajów siły zbrojnej znajdowali się już na swych stanowiskach, względnie w drodze do swych przydziałów. Dywizjony pomocniczych sił powietrznych podniesiono do wojennych stanów. Korpus Służby dozorowania obsadzał stanowiska obserwacyjne, zaś służby biernej obrony przeciwlotniczej czekały w pełnym pogotowiu. To też towarzystwo, zebrane na tej sali, niewiele zamieniało słów. Wyczekiwano na wiadomości z Berlina. Nikt prawdopodobnie nie żywił już złudzeń co do ich treści.

Wreszcie wiadomość nadeszła. Pochodziła od brytyjskiego ambasadora w Niemczech i opiewała, że właśnie niema żadnych wiadomości. Hitler nie odpowiedział na ultimatum rządu brytyjskiego. Gdy zaczęto omawiać tę sprawę, wszedł na salę sekretarz Prezydium Rady Ministrów. „Panowie“, rzekł—„jesteśmy w wojnie z Niemcami.

Premjer polecił rozesać natychmiast telegraficzne obwieszczenie stanu wojny“.

Zegar wskazywał kilka minut po jedenastej. Publiczność na ulicach przyglądała się z zaciekawieniem wznoszącym się balonom zaporowym. O godz. 11.15 premjer zaczął przemawiać do kraju i do całego świata. W czasie, gdy mówił do mikrofonu, obwieszczenie stanu wojny docierało do tych wszystkich, którzy z urzędu powinni je byli otrzymać. Drogą przez sztab Grupy Lotniczej doszło ono do rąk dowódcy Stacji Królewskich Sił Powietrznych w Wyton. Na lotnisku, przygotowany do lotu, stał samolot „Blenheim“, podległy Dowództwu Lotnictwa Bombowego. Przy samolocie stało trzech ludzi: pilot, obserwator, który był oficerem marynarki, i strzelec pokładowy. Czekali oni tak już od 1 września, od dnia, w którym Niemcy zaatakowali Polskę. W minutę po dwunastej, a mniej więcej w pół godziny po otrzymaniu obwieszczenia o stanie wojennym, Blenheim wystartował. Jakies dwie godziny później załoga zajęta była fotografowaniem jednostek floty niemieckiej, wychodzących wówczas z Wilhelms-haven. Blenheim leciał na wysokości 24.000 stóp. Na tym pułapie, przy panującej wówczas pogodzie, nadawczy aparat radiowy zamarł, tak że dopiero o godzinie 4.50 popołudniu, po powrocie samolotu, Dowództwo Lotnictwa Bombowego i Admiralicja dowiedziały się o pozycji pierwszego celu w tej wojnie. Tego wieczoru w dzienniku dywizjonu zanotowano: „Zadanie wykonane. Zrobiono 75 zdjęć fotograficznych niemieckiej floty. Pierwszy samolot R.A.F. przekroczył granicę Niemiec“.

Następnego dnia, w wyniku drugiego lotu rozpoznawczego, wykryto: niemiecki krążownik „Leipzig“ koło wejścia do Wilhelms-haven, cztery kontrtorpedowce w zatoce Jade i dwa okręty wojenne koło Brunsbüttel, na zachodnim wylocie Kilońskiego kanału.

Popołudniu wystartowało dwadzieścia dzie-
więć Blenheimów i Wellingtonów do nalotu
na te jednostki floty niemieckiej. Była bardzo
zła pogoda. Padał silny deszcz, i niskie
chmury zalegały nad całą tą częścią niemiec-
kiego wybrzeża. To też sporo naszych
samolotów zabłądziło, jeden jednak dotarł
do Brunsbüttel i zbombardował jakiś okręt
wojenny, nie zaobserwowawszy zresztą
wyników. Pięć Blenheimów doleciało
do cieśnin Schillig. Niosły one 500-funtowe
bomby z zapalnikami o 11-0 sekundowej
zwłoce. Nad cieśninami leciały w szyku
rozproszonym, na wysokości około 500 stóp.
Dwa ostatnie pozostałe w tyle straciły
styczność, lecz trzy pierwsze szły dalej
i wkońcu między potokami deszczu ujrzały
niemiecki pancernik „Admiral Scheer“. Znaj-
dował się on na lewo od ich kierunku lotu.
Samolot dywizjonu Nr. 2, lecący z prawej
strony dowódcy i na równej z nim wysokości,
nagle skręcił gwałtownie, mijając go górą.
Ten manewr pozwolił mu pierwszemu
pójść do natarcia, co też uczynił, lecz jedna
jego bomba chybiła okręt o dziesięć jardów,
zaś druga nie wyleciała wcale z wyrzutnika.

Tymczasem przeszedł do natarcia samolot
dowódcy. Zeszedł on w tym celu prawie że
nad samą powierzchnię morza. Na chwilę
ukrył się za barką węglową, stojącą u rufy
„Admiral Scheer“; a prześlizgnął się nad nią
i poderwał się w górę tylko o tyle, by nie
zawadzić o maszt pancernika. Obserwator
ujrzał ludzi opartych o balustradę okrętu
oraz bieliznę na linach, rozwieszoną do
suszenia. Wówczas padły bomby, i maszyna

nerja katapulty, używanej do wyrzucania
w powietrze okrętowego samolotu, poszła
w drzazgi. Trzeci Blenheim atakował
w sekundę później, lecz załoga jego nie była
pewna, czy trafiła cel. Nalot ten był
dla nieprzyjaciela całkowitem zaskoczeniem.
Żałoga niemiecka, zażywająca odpoczynku
na pokładzie, w jednej chwili skoczyła do
stanowisk bojowych i gdy bombowce brytyj-
skie uniosły się i zniknęły w chmurnem
powietrzu, pociski błyskały już w pobliżu,
jak „małe, niebieskie iskierki elektryczne“.

W ślad za temi Blenheimami poszło pięć
innych, które atakowały z bardzo niskiego
lotu. Tylko jeden z nich powrócił. Los
innych nie jest dokładnie znany, lecz
w miesiąc później pewien Niemiec, roz-
mawiając o tym nalocie z przyjacielem
w przedziale pociągu w czasie podróży przez
północne Włochy, wspominał o bezgrani-
cznej odwadze tych załóg. Okazało się, że
załoga conajmniej jednego z Blenheimów
podeszła w ataku tak blisko do celu, że
podmucha ich własnych bomb, wybuchających
na pancerniku, zniszczył samolot. Ogółem
straciliśmy wówczas dwa Wellingtony i pięć
Blenheimów.

Nalot ten rozpoczął wojnę. Pod względem
zręczności, pomysłowości i odwagi był on
typowy i nie różnił się od tych, które nastąpiły
po nim. Pierwszy nalot jasno wykazał
dowódcom Królewskich Sił Powietrznych—
w co zresztą nigdy nie wątpiono—że ludzie,
których ojcowie pokonali Niemców
w poprzedniej wojnie, byli pod każdym
względem godni swych przodków.

Pierwszy meldunek. Kopja pierwszego meldunku bojowego tej wojny—z odbytego lotu
rozpoznawczego nad Wilhelmshaven.

(*Page 1-226) WL 25310-1577 14,000 11/15 T.S. 647

Appendix *Appendix H* R.A.F.

OPERATIONS RECORD BOOK.

DETAIL OF WORK CARRIED OUT.

From *240* hrs *3 / 9 / 29* to *250* hrs *8 / 9 / 29*

By *139 Squad.*

No. of pages used for det.

Aircraft Type and No.	Crew.	Duty.	Time Up.	Time Down.	Remarks.	Notes
<i>Blenheim No. 14 6215</i>	<i>F/O M. P. Hanson. Edw. Thompson Cpl. G. Smith</i>	<i>Photo. Reco.</i>	<i>12.55.</i>	<i>1.50.</i>	<i>Duty successful. 15 photos taken of GERMAN fleet. The first Royal Air Force aircraft to cross the GERMAN frontier.</i>	



Dowódca i załoga tworzą zespół. Od ich ścisłego współdziałania zależy powodzenie każdego lotu: (Od lewej do prawej)—nawigator, radjotelegrafista, strzelec pokładowy dowódca, drugi pilot.

II—Dowódcy i Załogi

Opowieść ta jest przede wszystkim historią Battle'ów, Blenheim'ów, Hampden'ów, Wellington'ów i Whitley'ów. Nasze większe i nowocześniejsze samoloty, jak Stirlingi, Manchestery, Halifax'y, Latające Fortece i inne, wspomniane są dopiero na końcu. Jak dotychczas, głównym narzędziem nalotów

na Niemców były samoloty zbudowane przed wojną. Załogi ze składu Lotnictwa Bombowego przeleciały na tych samolotach w okresie, który omawiamy około 24 milionów mil. Był to okres przygotowawczy do wypadków, na progu których dopiero stanęliśmy obecnie. W przeciwieństwie do niemieckiej Luftwaffe, która od początku posiadała duże ilości bombowców, w Królewskich Siłach Powietrznych w dniu 3 września 1939 r. przeważały samoloty myśliwskie. Każdy, kto przeżył i kto pamięta „Bitwę o Brytanię“, stoczoną nad południowymi hrabstwami Anglii w lecie i na jesieni 1940 r., i zakończoną naszym zwycięstwem, przyznać musi, że polityka, dająca pierwszeństwo organizowaniu i szkoleniu silnych formacji myśliwskich była



Pierwszy i drugi pilot „odważni a jednak ostrożni, zimni a jednak śmiali“.

śluszną. Gdyby zabrakło nam wtedy myśliwskich samolotów i pilotów, nie potrafili byśmy uniknąć klęski i pogromu.

Lotnictwo bombowe, choć ilościowo nie mogące równać się z nieprzyjacielskim, było zwarte, gotowe i śmiałe. Zadaniem jego było atakować nieprzyjaciela według opracowanego planu. Było ono szkolone w wykonywaniu nalotów zarówno dziennych jak nocnych, i było zaopatrzone w samoloty, o których sądzono, że sprostają swym zadaniom, zarówno pod względem nośności bomb, jak pod względem uzbrojenia. Szkolenie przeprowadzano nie bez trudności, gdyż na wiosnę i w lecie 1939 r. Wellingtony, Whitley'e i Hampdeny były jeszcze samolotami nowymi i stosunkowo słabo wypróbowanymi. Przed ich pojawieniem się piloci lotnictwa bombowego latali na znacznie słabszych maszynach, jak Handley-Page „Harrow“, Hawker „Hind“ i Vickers „Wellesley“. Załogi tych ostatnich samolotów składały się z dwu, a co najwyżej trzech ludzi, wobec czego główny ciężar odpowiedzialności w czasie lotu spadał na barki pilota. Przy użyciu samolotów większych, posiadających załogi złożone z czterech, pięciu i sześciu ludzi, szybko uwypukliła się konieczność ścisłej współpracy zespołowej. Wobec tego wprowadzono nowy, dalszy okres szkolenia lotniczego, tak zwane szkolenie operacyjne. „Dowódcy i załogi“—oto słowa, stale powtarzające się w raportach operacyjnych. Są to pojęcia niezmiernie ważne i ich znaczenie musi być należycie docenione. Rozumieć je należy dosłownie. Bombowiec, w przeciwieństwie do myśliwca, jest prowadzony nie tylko przez pilota, lecz również przez obserwatora, przez radjotelegrafistę i strzelca. Tworzą oni zespół, a powodzenie czy niepowodzenie lotu zależy od spoistości i zgrania całej załogi. Dowódca i drugi pilot prowadzą samolot, obserwator wykonuje czynności nawigacyjne i bombarduje, radjotelegrafista pomaga nawigatorowi i wraz ze strzelcem obsługuje broń. Od załogi bombowca wymaga się wdrożenia do współpracy w tym samym stopniu, co od załogi wyścigowej ósemki wioślarskiej lub od „jedenastki“ w piłce nożnej. Parafrazując stare powie-

dzenie, dewizą ich jest i być musi: „złączeni—dolecimy, podzieleni—spadniemy.“¹ Żołnierze lotnictwa bombowego nauczyli się tego od samego początku. W tem przedewszystkiem leży tajemnica ich powodzenia.

Wyszkolenie i warunki życia pilota bombowca i jego kolegi ze Spitfire'a czy Hurricane'a są różne. Pilot Królewskich Sił Powietrznych już we wczesnych okresach wyszkolenia poddawany jest selekcji, która określa, czy nadaje się on lepiej do lotów myśliwskich czy bombowych. Obaj będą prowadzili samolot, obaj nosić będą odznaki pilota, obaj do pewnego stopnia kontrolowani będą przez radio z ziemi lub z samolotu dowódcy, ale tu drogi ich się rozchodzą. Pilot myśliwski bierze udział w akcji trwającej półtora do najwyżej dwu godzin, często znacznie krócej. Zwykle prowadzony jest do boju przez swego dowódcę dywizjonu. Gdy walka się rozpocznie, każdy człowiek odpowiedzialny jest tylko za siebie samego.

Pilot bombowca

Zupełnie innych, choć równie ważnych zalet wymaga się od pilota bombowca. Powinien on być zdolny do znacznego wysiłku fizycznego i umysłowego, gdyż może być zmuszony do pozostawania w powietrzu przez dziewięć, dziesięć, jedenaście, a może nawet dwanaście godzin, lecąc przez większą część tego czasu ponad krajem nieprzyjacielskim lub groźną głębią morza. Samolot jego często będzie przedmiotem ataku myśliwców nieprzyjacielskich, znacznie szybszych i lepiej uzbrojonych. Jego przeciwnicy, dzięki posiadaniu większej szybkości, mogą w każdej chwili przerwać i rozpocząć na nowo swe natarcie. Mogą dowolnie wykorzystywać czynnik zaskoczenia, tej broni, która lepiej od innych wygrywa bitwy. Pilot bombowca musi wytrwać w dalszym locie, korzystając w obronie z zewnętrznej pomocy nocy i chmur oraz—wewnątrz maszyny—z biegu załogi w obsłudze broni. Pilot

¹ „United we fly, divided we fall“—parafraza wojskowego hasła „united we stay, divided we fall“, „złączeni—wytrwamy, podzieleni—padniemy“ (przyp. tłum.).

bombowca nie może zapomnieć, że jest częścią zespołu, którego członkowie nie lecą oddzielnie na innych Hurricane'ach czy Spitfire'ach, lecz znajdują się z nim razem na tym samym samolocie, schyleni nad stolikiem nawigatora lub skurczeni w wieżyczce strzeleckiej. Musi posiadać wyobraźnię, a nie dać się tej wyobraźni ponieść, musi być odważny, a jednak ostrożny, zimny a jednak śmiały.

Lotnikom bombowego lotnictwa powierzono zadania niezwykle. Życie ich nie jest życiem ludzi pospolicznych—nawet nie kolegów z innych działów tej samej lotniczej służby. Same fizyczne warunki bytu są różne. Dla nich obecnie większa część nocy—to dzień pracy, większa część dnia—to czas na sen

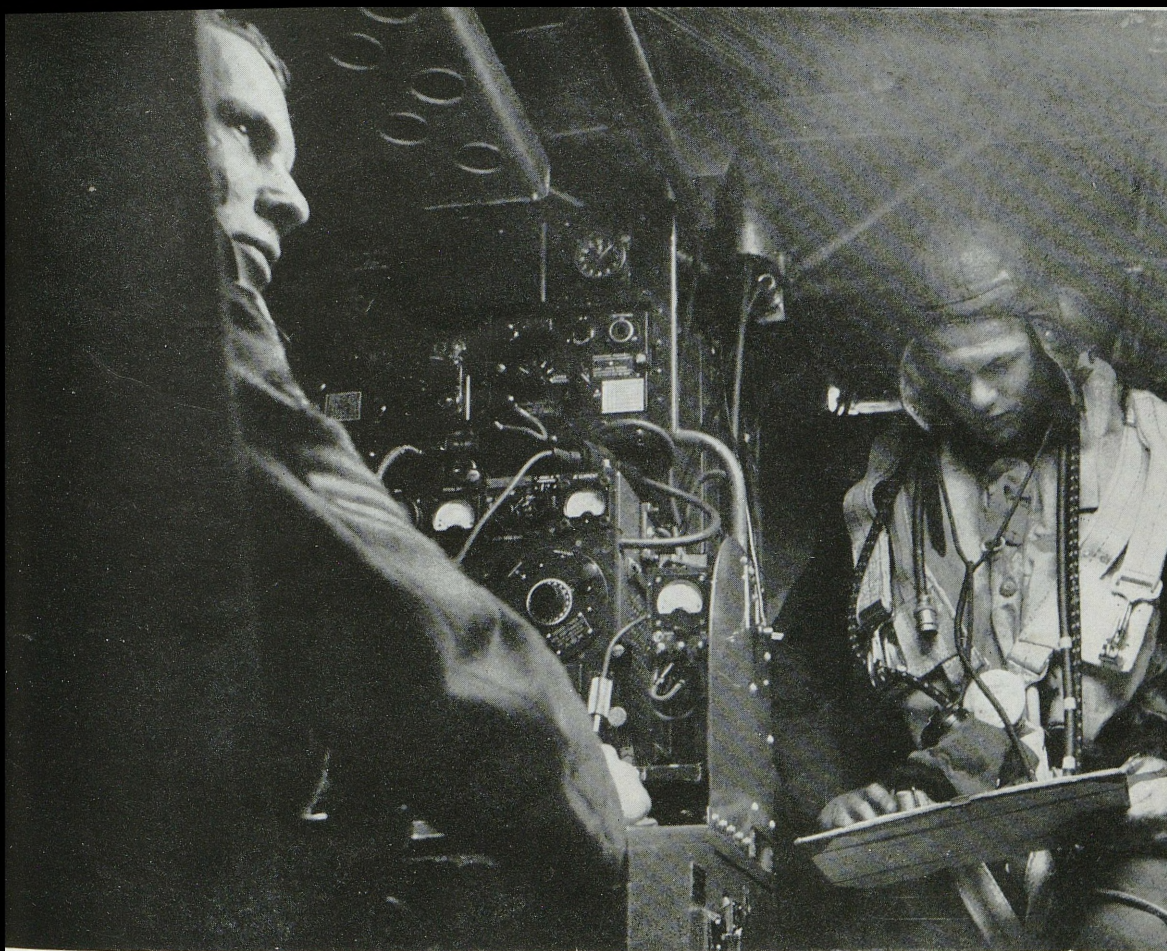
Nawigator. Najważniejszy człowiek na bombowcu.



i spoczynek. Dyscyplina jest ciągła, lecz giętka, i pod jej wpływem ludzie ci świadomie rozwijają w sobie zdolność do patrzenia na życie, jako na coś, co jest drogie, przyjazne, niejednokrotnie wymagające, ale zawsze wspólne. Razem spotyka się i doświadcza zarówno triumfów jak nieszczęść. Jeśli los ześle to pierwsze, podniecenie radości udziela się w równej mierze całej załodze; jeśli jednak „koło czasu bierze swój odwet”,—jeśli przyjdzie to drugie, to wtedy wspólnie dźwigają brzemień i wspólnie cierpią do końca. Ta zdolność do równoczesnego nie upajania się władzą i brania na siebie odpowiedzialności, w której wszyscy biorą żywy udział, powoduje, że zwykłą jest rzeczą dla sierżanta dowodzić samolotem, w którym strzelcem pokładowym jest oficer, lub dla pułkownika zostać pomocnikiem pilota-kapitana. Ktokolwiek śledził załogę, omawiającą drogę do celu, podwieszającą bomby przed startem, lub przeszukiwaną przez informacyjnego oficera po dokonanym nalocie, przyzna, że tak jest istotnie.

Jeżeli nie biorą oni udziału w nocnych działaniach, zajmują się w ciągu dnia ćwiczeniami, doglądaniem wyposażenia i broni, próbowaniem samolotów i służbą na lotnisku. Po nalocie spędzają czas w najrozmaitszy sposób. Większą jego część zwykle śpią albo na własnych kwaterach na lotnisku, albo w specjalnych sypialniach, przygotowanych dla zapewnienia im jak najbardziej wygodnego odpoczynku. Na niektórych lotniskach zamieszkują oni małe, nowoczesne domki, w których mieści się cała załoga lub jej część, gdzieindziej 50-u czy 60-u lotników spoczywa w wyłożonych boazerją salach dworu, który starym był już wówczas, gdy Hampden walczył z królem Karolem, Marlborough wygrywał bitwę pod Blenheim, a Wellington pokonywał Francuzów.

W wolnych chwilach zabawiają się grami, czytają, zajmują sobie czas według upodobania. Dwie rzeczy są znamienne. Niema zakazu rozmawiania o służbie w kasynie, zaś radjoodbiornik rzadko kiedy milczy. Może hałas silników stał się tak integralną częścią ich życia, że cisza wydaje im się nienaturalną pustką? Żyją oni z konieczności w wiecznym



Radjotelegrafista. Pomaga nawigatorowi i wraz ze strzelcem pokładowym obsługuje broń.

napięciu nerwów, które stale towarzyszy ich powołaniu. Przeważnie są to ludzie bardzo młodzi, dla których śmierć i życie przedstawiają się w zupełnie realnych kształtach. A jednak trudno byłoby znaleźć miejsce mniej przesiąknięte atmosferą niepokoju, jak baza lotnictwa bombowego. Porównania są tu bardzo nie na miejscu, lecz podobny nastrój dałoby się może znaleźć w schronisku wysokogórskim. Zespół ludzi wybiera się na zdobycie wysokiego i trudnego szczytu. Życie każdego z nich zależeć będzie w każdej chwili od zręczności i odwagi towarzyszy, związanych z nim wspólną linią. Godziny,

spędzone razem na pokonywaniu przeszkód, które broni się przyroda, zanim zdobyta zostanie ośnieżona czy naga skała, zdobiąca upragniony szczyt, rodzą w nich poczucie koleżeństwa, nieznane innym ludziom. Takim to duchem, oczyszczonym i wyostrzonym w ogniu wojny oraz w zrozumieniu ogromu stawki, o którą ona się toczy, przepojone są załogi Lotnictwa Bombowego.

Najważniejszym człowiekiem na bombowcu jest nawigator. Ma on potrójne obowiązki. Musi dawać pilotowi wskazówki niezbędne dla doprowadzenia samolotu we właściwym czasie do celu; musi wycelować i wyrzucić



Strzelec na ogonie. „Rzeczą najbardziej uderzającą w tylnej wieżyczce jest uczucie osamotnienia, jakie ogarnia w niej człowieka“.

bomby i musi wreszcie doprowadzić samolot i jego załogę bezpiecznie z powrotem do bazy. W warunkach idealnych zadanie jego nie jest trudne, lecz warunki rzadko bywają idealne. Nieprzyjacielem jego jest mrok nocy, chmury, prądy powietrzne—a czasem wszystko to naraz. Głównym jego zmartwieniem są powietrzne prądy, gdyż—o ile wiatr nie wieje dokładnie z czoła lub z ogona—stawiają go one w położeniu człowieka, próbującego przepłynąć po prostej linii na

drugą brzeg rzeki, a nie zwracającego przytem uwagi na siłę prądu. Tego zaś nie da się zrobić. Szybkość i kierunek wiatru trzeba obliczać i stale brać pod uwagę w czasie lotu.

Nawigator ma różne pomoce, zezwalające mu na dokonanie obliczeń i określenie pozycji samolotu. Są to : oznaczanie pozycji przy pomocy radja, znane pod nazwą „radio-fix“, czytanie map i nawigacja astronomiczna. Pierwszy z tych sposobów ograniczony jest odległością, drugi jest bezużyteczny, o ile nie

widzieć charakterystycznych punktów terenu, trzeci może być użyty tylko wtedy, jeśli widzieć gwiazdy. Doświadczony nawigator wykorzystuje należycie wszystkie te trzy sposoby. Zwykle pracuje w warunkach utrudniających ściśle wyliczenia, gdyż pełni swą służbę w ciasnym pomieszczeniu, mając na sobie ciężką odzież i maskę tlenową. A jednak procent bombowców, docierających do celu, zawsze bardzo wysoki, wzrasta stale. Cele są niszczone jeden za drugim. Blisko dwuletnie loty w warunkach wojennych pozwoliły na zdobycie bezcennych doświadczeń, które co noc dają lepsze wyniki. „Wiatr i fale są zawsze po stronie zdolniejszego żeglarza“ brzmi cytata z Gibbon'a, wypisana na ścianie sali odpraw jednego z dywizjonów bombowych. W przeszłości wielu największych morskich żeglarzy było Brytyjczykami. Nasi żeglarze powietrzni wykazują obecnie, że godni są swych poprzedników.

Zadaniem ich jest naprowadzić odpowiednio samolot na cel i rzucić bombę. Trafienie celu nie jest łatwe. Dla skierowania bomby niema żadnej lufy, któraby jak w broni palnej prowadziła pocisk. Bomby nie są właściwie „wyrzucane“—czyli miotane, lecz „wypuszczane“—czyli zwalniane z uchwytów wyrzutnika. Przytem wypadają one z samolotu, który nie stoi nieruchomo w powietrzu, lecz posuwa się z wielką szybkością. W pierwszej chwili po zwolnieniu bomba ma więc tę samą szybkość i kierunek lotu, co samolot. Opór powietrza działa hamująco, lecz w małym tylko stopniu. Bomba nie spada prostopadłe, lecz posuwa się równocześnie naprzód i w dół po krzywej. Jeżeli naprzykład bombowiec leci na wysokości 10 tysięcy stóp z szybkością 200 mil na godzinę, wypuszczona z niego 500 ft. bomba upadnie na ziemię w odległości przeszło 1½ mili od punktu, ponad którym została zwolniona. Lecz obrona przeciwlotnicza nieprzyjaciela jest prawdopodobnie czynna. Świecą reflektory i biją przeciwlotnicze działa. Bombardjer nie ma czasu na wyższą matematykę. Używa więc celownika, na którym nastawia wysokość, szybkość, ciężar bomby i inne tego rodzaju czynniki. Instrument ten automatycznie

daje właściwą linię celowania. W odpowiedniej chwili bomba zostaje zwolniona i spokojnie podąża do celu.

Z chwilą gdy bomba już opuściła samolot, wpływ wiatru na jej lot jest niewielki, w znacznej jednak mierze celność jej uzależniona jest od kierunku i siły wiatru, w którym znajduje się samolot w momencie bombardowania. Dane te muszą być dokładnie zmierzone i wprowadzone na celownik jako poprawka. Atakując cel małych rozmiarów, wysoki most naprzykład, bombardjer zrzuca serię bomb, to znaczy pewną ilość bomb jedną po drugiej, z zamiarem obromowania celu. W ten sposób zwiększa się prawdopodobieństwo trafienia celu jedną z tych bomb. Im większa jest wysokość, z której bomba spada, tem większa—w pewnych granicach—jest jej szybkość końcowa i jej siła przebijania. Znaczenie tego zjawiska wykaże się jasno w dalszych ustępach tego opowiadania, w związku z nalotami na flotę nieprzyjacielską. To też bomby przeciwpancerne, przeznaczone naprzykład dla pancerników „Scharnhorst“, „Gneisenau“, lub „Prinz Eugen“, muszą być zrzucane ze znacznej wysokości, jeżeli mają mieć moc przebicia opancerzonych pokładów tych okrętów.

Lód, mgła, burza i ogień

Powiedzieliśmy już, że jedną z głównych przeszkód, utrudniających nawigatorowi wykonanie jego zadania, jest zła pogoda. Poza nagłymi zmianami w szybkości i sile prądów powietrznych, potężnymi wrogami lotnika są burze elektryczne, mgła i osadanie się lodu na płatowcu w czasie lotu. Podczas burzy elektrycznej samolot może stać się czymś w rodzaju przewodnika prądu. Wówczas grozi niebezpieczeństwo pożaru we wszystkich tych częściach samolotu, przez które wyładowania elektryczne nie mogą łatwo przechodzić. Poza groźbą ognia, w czasie burzy elektrycznej stać się mogą niezdawnymi do użytku niektóre instrumenty nawigacyjne, w szczególności kompas. Przy burzliwej pogodzie może to grozić poważnem niebezpieczeństwem, gdyż, o ile pilot nie jest



**POLE
PIERWSZEJ
BITWY**

Głównymi celami Lotnictwa Bombowego w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy wojny były niemieckie bazy floty i wodnoplattowców nad Morzem Północnym oraz zajęte przez nieprzyjaciela porty i lotniska Norwegji.





w stanie orjentować się według terenu, jest on całkowicie zdany na łaskę nawigacyjnych przyrządów.

Łód może zacząć tworzyć się na powierzchni samolotu w czasie przelatywania przez chmury specjalnego typu, zwłaszcza z rodzaju „cumulus“. Na skrzydłach osiada wówczas wilgoć, a nagły spadek temperatury zamienia ją w lód. Oblodzenie skrzydeł zmniejsza nośność samolotu, lód zaś w gaźniku silnika przerwać może jego bieg.

Samoloty

Wkońcu kilka słów o samolotach, używanych przez Lotnictwo Bombowe.

W okresie, o którym mówimy, Brytyjskie Lotnictwo Bombowe używało w Europie dziewięciu typów samolotów. Są to: Fairey „Battle“, Bristol „Blenheim“, Vickers-Armstrong „Wellington“, Armstrong-Whitworth „Whitley“, Handley-Page „Hampden“, Short „Stirling“, Avro „Manchester“, Handley-Page „Halifax“ i amerykański Boeing „Flying Fortress“.¹ Samolotów Battle nie używano już więcej w Lotnictwie Bombowym do nalotów od października 1940 r. Samoloty Stirling, Manchester, Halifax i Flying Fortress nie były używane przed lutym 1941 r.

Wszystkie te samoloty, za wyjątkiem Wellingtona i—w drobnej części—Whitley’a, są zbudowane z metalu i kryte metalową blachą. Wszystkie, z wyjątkiem samolotu Battle, są to jednoplatawce o kilku silnikach, przyczem płat wmontowany jest w środek samolotu tak, że połowa kadłuba znajduje się ponad skrzydłem, połowa zaś poń nim. „Latająca Forteca“ jest wielosilnikowym dolnopłatem. Whitley różni się w konstrukcji od innych tylko tem, że tylna część skrzydeł kryta jest płótnem. Wellington jest w całości kryty płótnem i wyróżnia się swoją geodetyczną konstrukcją. Cała powierzchnia tego samolotu zrobiona jest z metalowych płyt lub raczej ram z przekątnymi metalowymi usztywnieniami, jak kratka lub siatka o dużych oczkach, i na tem dopiera rozciągnięte jest płócienne pokrycie.

¹ „Latająca Forteca.“



BATTLE

Wszystkie te samoloty uzbrojone są w karabiny maszynowe, przede wszystkim dla samoobrony przed myśliwcami, lecz karabiny te mogą być również użyte ofensywnie przeciw celom naziemnym. Wszystkie typy—prócz Battle’ów i Hampdenów—posiadają obrotowe wieżyczki strzelnicze, poruszane hydraulicznie. Pozwala to strzelcowi na pokonywanie oporu powietrza, który utrudnia obracanie karabinu w szybkim locie. Wieżyczka na ogonie Whitley’a posiada cztery karabiny maszynowe Browninga, obsługiwane przez jednego strzelca, siedzącego w wieżyczce. Jest to uzbrojenie potężne, zwłaszcza groźne dla myśliwców doganiających samolot. Doświadczenie wykazało, że jeżeli tylko strzelec potrafi wstrzymać się z otwarciem ognia do chwili, gdy nieprzyjaciół znajdzie się w dobrym zasięgu, to los napastnika nie jest do pozazdroszczenia. Na bombowcach R.A.F. używane są cztery typy wieżyczek, uzbrojonych rozmaicie: w jeden, bądź też dwa lub cztery karabiny maszynowe.

Bombowiec obciąża się tylko taką ilością paliwa, jakiej wymaga droga do celu i z powrotem, z pewnym, oczywiście, zapasem bezpieczeństwa. Ładunek paliwa i bomb zmienia się więc w zależności od odległości do wybranego celu. Na początku wojny Dowództwo Lotnictwa Bombowego miało do dyspozycji dwa rodzaje bombowców: typ średni, zdolny do dźwignięcia ładunku od tysiąca do półtora tysiąca funtów z promieniem działania 1000 mil przy podróży szybkiej, reprezentowany przez samoloty Battle i Blenheim, i typ cięższy, mogący

unieść albo kilkakrotnie większy ładunek na tę samą odległość, albo ten sam ciężar na większą odległość. Do tej ostatniej klasy należały Wellingtony, Whitley'e i Hampdeny.

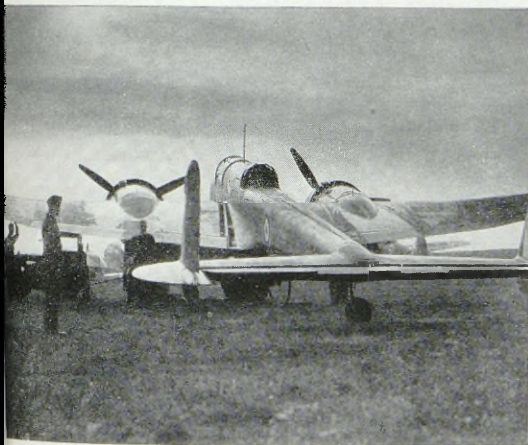
Tak więc w chwili rozpoczęcia kroków wojennych liczne samoloty Lotnictwa Bombowego zdolne były dolatywać z poważnym ładunkiem bomb do punktów odległych aż o 800 mil od baz i wracać z powrotem, pokrywając w sumie 1600 mil drogi.

Z lotnisk, używanych przez bombowce we Wschodniej Anglii, Lincolnshire i Yorkshire, przybliżona odległość do Berlina i z powrotem wynosi 1100 mil, do Hamburga lub Mann-

1350 mil. Dopełniając paliwa na jednym z lotnisk południowego wybrzeża Anglii, zmniejszano tę odległość do 1050 mil. Z północno-wschodniej części Szkocji do Oslo i z powrotem mamy 950 mil, do Bergen w obie strony 700 mil, do Trondheim 1200 mil. Droga z Lincolnshire do Courtrai w Belgii—lot często robiony przez nasze bombowce Blenheim we wczesnych fazach bitwy o Francję—wynosi w obie strony 450 mil.

Od wybuchu wojny pięć używanych wówczas typów uległo przeróbkom i ulepszeniom. Do służby oddano cztery nowe typy. Są to: Stirling, Manchester, Halifax i Latająca Forteca Boeinga. Stirling, Halifax i Latająca Forteca są bombowcami czterosiłownikami. Największym naszym bombowcem jest Stirling. Ma on 99 stóp rozpiętości skrzydeł, 87 stóp 3 cale długości i 22 stopy 9 cali wysokości. Jego uzbrojenie obronne jest bardzo potężne. Żadnych innych szczegółów o tym samolocie i żadnych wogóle danych o bombowcu Halifax nie można jeszcze podać do publicznej wiadomości.

Dysponując takimi nowymi samolotami, nasze lotnictwo bombowe uzyskało znacznie większy zasięg działania i—co pewnie jeszcze ważniejsze—może wykonać obecnie znacznie skuteczniejsze naloty na bliższe cele, niż na początku wojny, nawet używając tej samej ilości samolotów. Musimy pamiętać o tem, że nie wszystkie nowe amerykańskie typy są w dyspozycji Dowództwa Lotnictwa Bombowego. Consolidated Liberator, Douglas Boston i Havoc, Glenn Martin Maryland,



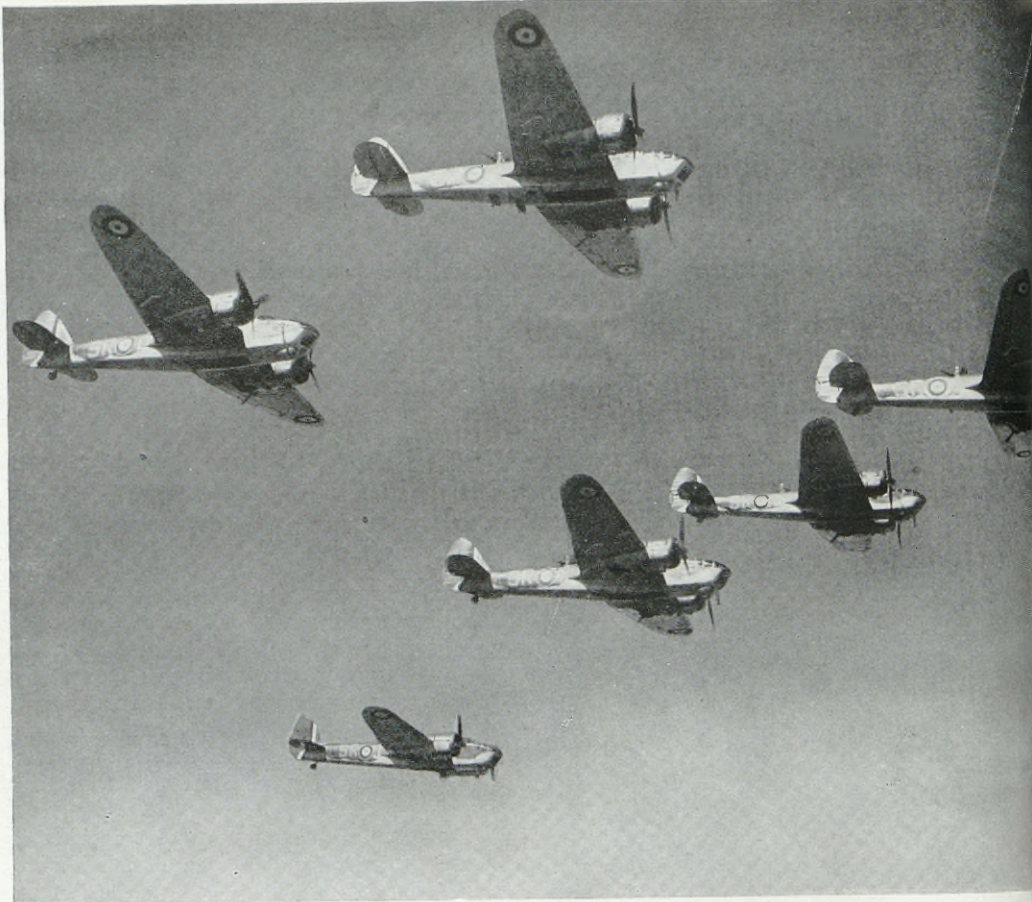
HAMPDEN

heim i z powrotem 900 mil; do Hamm i z powrotem 800 mil; do okręgu Ruhry lub Kolonii i z powrotem 700 mil. Mieliśmy i bardziej odległe cele. Do Warszawy i z powrotem około 1600 mil, do Gdańska lub Wiednia i z powrotem 1400 mil, do Pragi i z powrotem 1200 mil. Dopełniając paliwa w bazach francuskich koło Reims, zmniejszyć można było tę odległość podróży w dwie strony, na przykład do Warszawy—1300 mil i do Wiednia—900 mil.

Do nalotów na północne Włochy nasze Whitley'e startowały z Yorkshire. Odległość stamtąd do Turynu i z powrotem wynosi

WHITLEY





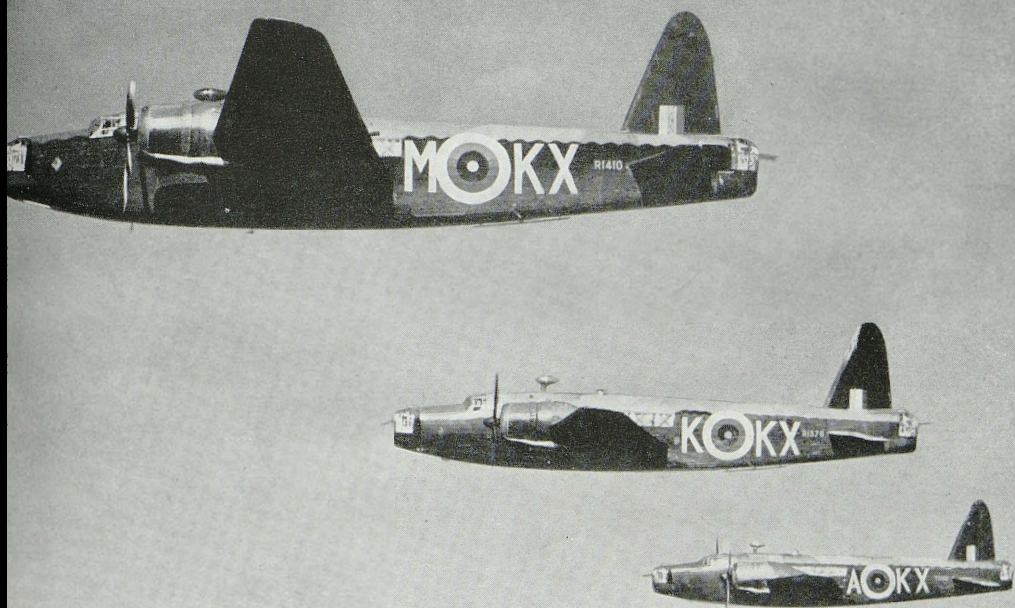
BLENHEIMS

Lockheed Hudson—wszystkie te amerykańskie samoloty o wybitnych walorach lotu były jak dotychczas przydzielane tylko innym dowództwom Królewskich Sił Powietrznych, gdzie wykazują swe wysokie zalety.

Rządy Wielkiej Brytanii i Francji przyjęły za podstawę swych działań zasady wojny powietrznej, spisane w Hadze w 1923 r., mimo że nie zostały one nigdy ratyfikowane. Zasady te starały się określić, co jest obiektem wojennym, mogącym podlegać bombardowaniu, co zaś takim obiektem nie jest. Według tej definicji do obiektów wojennych należą między innymi: „wojskowe oddziały, budowle, zakłady i składy; fabryki tworzące ważne i dobrze znane ośrodki wytwórczości

broni, amunicji lub wybitnie wojskowych przedmiotów zaopatrzenia; linje komunikacyjne lub urządzenia stapowe używane do celów wojennych.“

Rozumiano, oczywiście, że w pewnym określonym momencie zajdzie napewno potrzeba zaatakowania z powietrza dozwolonych, żywotnych celów, gdziekolwiekby one się znajdowały. Zasady spisane siedemnaście lat temu w Hadze, choć nie dawały pełnego lub zadawalającego określenia obiektów wojskowych, opierały się na ogólnym założeniu, że w warunkach nowoczesnej walki wszelkie cele bezpośrednio związane z prowadzeniem wojny mogą być legalnie bombardowane. Względy humanitarne nie mogły



WELLINGTONS

więc być prawną podstawą do powstrzymania się na zawsze od nalotów na cele naziemne.

Często pada pytanie, dlaczego w tych warunkach wybrano jako pierwszy cel nalotów flotę niemiecką, nie zaś niemieckie zakłady przemysłowe, komunikacje lub zgrupowania wojsk. Na pytanie to nie można dziś dać pełnej odpowiedzi. Niewątpliwie uczynią to przyszli historycy. Natychmiastowa odpowiedź wymagałaby bowiem poruszenia zagadnień, wchodzących w zakres wyższej polityki i strategii i wybiegających poza ramy sprawozdania, publikowanego w czasie toczącej się wciąż wojny.

Istniał pewien powód, nakazujący użyć zczuple lecz dzielne siły naszego lotnictwa

bombowego raczej przeciwko celom napor-skim niż naziemnym. Nie był to powód jedyny; był on jednak bardzo poważny i uzyskał pełne uznanie Rządu. Podajemy go poniżej.

Choć bez porównania mniej liczna niż w czasie wojny 1914-1918, flota niemiecka była niemniej bronią potężną. Mogła ona robić wyprawy na tak dla nas żywotny handel zamorski; mogła zaszkodzić nam poważnie, chociaż nie była w stanie wydać nam otwartej bitwy, gdyż na to nie starczało jej sił. Gdyby tę flotę można było zaatakować, unieszkodliwić, a może nawet zniszczyć z powietrza, to usunięta zostałaby poważna groźba. Dla narodu wyspiarskiego, zależnego

pod względem zaopatrzenia i wyżywienia przedewszystkiem od handlu zamorskiego, względ ten posiadał znaczenie pierwszorzędne.

Opowiadanie niniejsze zajmuje się wyłącznie działaniami Lotnictwa Bombowego, nie zaś Lotnictwa Bliskiego Wschodu lub Lotnictwa Wybrzeża. Działania te dadzą się dogodnie ująć w dziesięć rozdziałów, a mianowicie: naloty na flotę niemiecką i bazy wodnosamolotów na Borkum i Sylcie; rozrzucanie ulotek; działania w Norwegji w czasie zajmowania tego kraju przez Niemców i potem; działania nad Belgją, Holandją i Francją do 16 czerwca 1940 r., gdy wszystkie samoloty lotnictwa bombowego opuściły ten kraj po jego upadku; naloty na obiekty wojskowe we Włoszech; bombardowanie „portów inwazyjnych”; minowanie z powietrza; atak na żeglugę niemiecką na Morzu Północnem i w Kanale; bitwa o Atlantyk, wreszcie naloty na wojskowe, morskie i przemysłowe cele w Niemczech.

Podział powyższy dokonany został w zależności od przedmiotu natarcia, nie zaś chronologii, gdyż nie należy przypuszczać, by lotnictwo bombowe przerywało jedną operację dla rozpoczęcia następnej. Często bywały one równoczesne. Cele zarówno we Włoszech jak i w Niemczech nalatywane bywały tej samej nocy. Ulotki i bomby spadały nieraz razem.

Nasza znajomość wypadków nie jest dziś jeszcze całkowita. Niektórych rzeczy będziemy się musieli dowiedzieć od Niemców po wojnie, zwłaszcza szczegółów o rozmiarze dokonanych zniszczeń. Jak dotychczas, zniszczenia te można ocenić tylko na podstawie zeznań załóg, biorących udział w nalotach, zdjęć fotograficznych i danych osiągniętych przez wywiad.

W grubych zarysach da się jednak odmalować wyniki, do których doszło Lotnictwo Bombowe w czasie pierwszych dwudziestu dwu miesięcy wojny. Obraz ten ma swoje ciemne strony. Miejscami znów malowany jest jasnemi kolorami powodzenia; wszystko zaś prześwieśla promienna gloria odwagi, uporczywości i wytrwałości pilotów i załóg. Oni dokonali najwięcej. Oni ważyli się na wszystko.

III—Pierwsza Krew:

NALOTY NA FLOTĘ NIEMIECKĄ

4 wrzesień 1939—9 kwiecień 1940

Rozkazy do nalotów na flotę niemiecką, wydane 4 września 1939 r., były wyraźne.

„Z największą uwagą starać się należy o to, by nie wyrządzić krzywdy ludności cywilnej. Zadaniem jest zniszczenie floty niemieckiej. Niema żadnych innych ewentualnych celów“.

Ponieważ nie było działań nad lądem, istotnie ani jedna bomba nie padła na ziemię niemiecką przed nocą z 19 na 20 marca 1940 r., kiedy po raz pierwszy zaatakowano niemiecką bazę wodnopłatowców na wyspie Sylt. Był to obiekt czysto wojskowy i, o ile wierzyć można doniesieniom niemieckiej agencji prasowej, na wyspie tej nie było wogóle ludności cywilnej. Wyewakuowano ją w całości. Nalot był odpowiedzią na niemieckie bombardowanie wysp Orkney w dniu 16 marca, kiedy to po raz pierwszy brytyjska ludność cywilna ucierpiała od bomb lotniczych. Lotnictwo bombowe nie tylko unikało celów naziemnych, otrzymało ono ponadto rozkaz nie bombardowania żadnego okrętu leżącego przy moło lub w pobliżu, i nigdy zakazu tego nie przekroczyło. Z tego powodu w ciągu blisko sześciu miesięcy atakowano wyłącznie nieprzyjacielskie okręty wojenne na otwartem morzu lub stojące w szerokich basenach.

Historja tych miesięcy, to w znacznym stopniu walka z pogodą. Pogarszała się ona stale w miarę zbliżania się zimy, i naloty w większych formacjach stawały się prawie niemożliwe. Niemniej zaatakowano szereg jednostek floty niemieckiej; wśród nich były

i okręty linjowe, dwie łodzie podwodne przychwycone na powierzchni i trzy nieprzyjacielskie kontrtorpedowce.

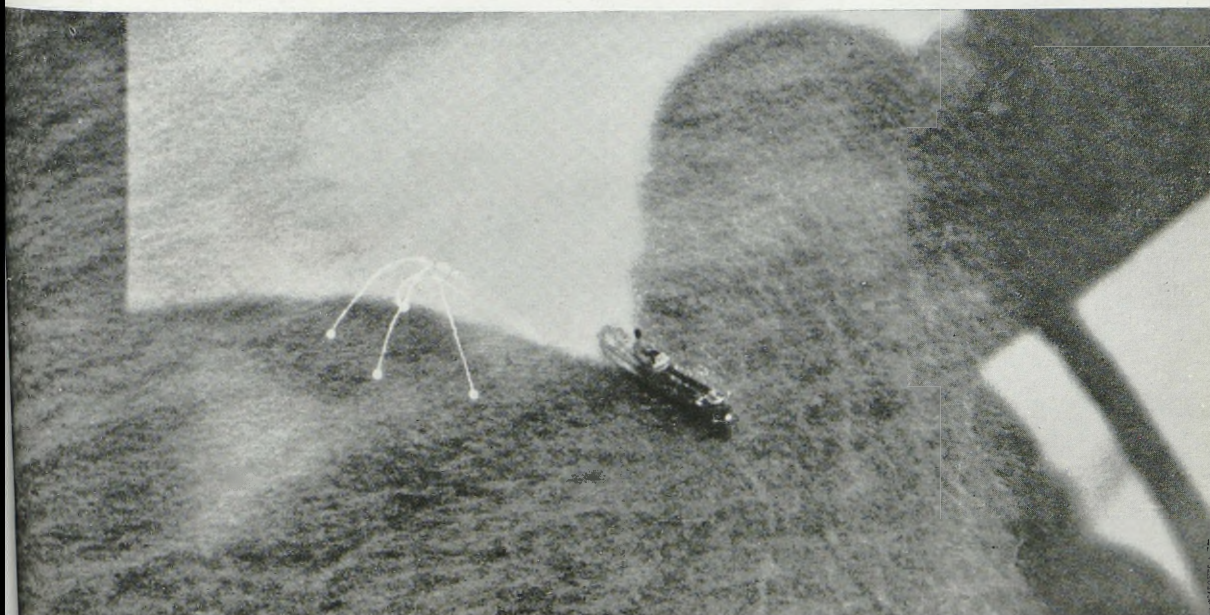
Nalot na Brunsbüttel i cieśninę Schillig odbył się nazajutrz po wypowiedzeniu wojny; potem przez kilka dni przeprowadzano rozpoznawanie Blenheimami. Jednym z celów tego rozpoznania było stwierdzenie, czy doniesienia o koncentracji bombowców nieprzyjacielskich na wyspie Sylt są prawdziwe. Okazało się, że takiej koncentracji nie ma. Loty fotorozpoznawcze tych samolotów, które wkrótce otrzymały nazwę „Blenheimów latających w chmurach“, objęły z początku zatokę Helgolandzką, a następnie północno-zachodnie Niemcy. Ta ciągła praca lotnicza powodowała dość ciężkie straty. Piloci i nawigatorzy musieli jeszcze w tym czasie nabrać doświadczenia w długodystansowych lotach nad morzem. Uczyli się tego w miarę lotów. Załoga przyzwyczajała się do znajdowania właściwej drogi przy wszelkiego rodzaju pogodzie i bez naziemnych drogowskazów. Uzyskane przytem fotografie umożliwiły zestawienie bardzo dokładnego i pełnego obrazu baz floty, zakładów przemysłowych, dróg, kolei, wreszcie ważnych punktów i obszarów o wojskowym znaczeniu

w północno-zachodnich Niemczech. W tych działaniach brały również udział Blenheimy ze składu brytyjskich sił powietrznych we Francji. Samoloty używane do tych zadań latały na bardzo rozmaitych wysokościach, czasami dochodzących do 24.000 stóp, czasami nie przekraczających stu. Ta uciążliwa praca trwała przez całą zimę. Jest rzeczą niemożliwą wspomnieć o każdym poszczególnym locie. Wszystkie były do siebie podobne—długie, niebezpieczne, wykonywane z wielką wytrzymałością i uporem.

Poza fotografowaniem Blenheimy wykorzystywały każdą sposobność do zaatakowania nieprzyjacielskich okrętów. Dnia 4 marca 1940 r., a następnie 11 tegoż miesiąca, zbombardowano dwie niemieckie łodzie podwodne, jedną na powierzchni w cieśninie Schillig, drugą pod Helgolandem. Obie zostały trafione, pierwsza z 1400, druga z 1000 stóp wysokości. Jedną z nich zatopiono z pewnością, drugą prawdopodobnie.

W ciągu pierwszych tygodni wojny rzadko tylko można było działać na podstawie wiadomości uzyskanych z lotniczego rozpoznania, gdyż okręty nieprzyjacielskie trzymały się zbyt blisko swoich baz. Krążyły one po nocach, wracając do baz rankiem i spę-

Wyzwanie ! Niemiecki statek patrolowy w zatoce Helgolandzkiej spotyka czterogwiazdową rakietą sygnalizacyjną szykującego się do natarcia Blenheim. Godne uwagi są cienie rzucone przez głowę pilota i samolot.



dzając w porcie wszystkie swoje week-end'y. Postanowiono wobec tego, że lotnictwo bombowe podejmie rozpoznanie siłą, używając samolotów uzbrojonych w bomby i gotowych do nalotu. W wykonaniu tego zarządzenia dywizjon samolotów Hampden, patrolujący zatokę Helgolandzką w dniu 29 września w dwóch kluczach po 6 względnie 5 samolotów, znalazł i zaatakował dwa nieprzyjacielskie kontrtorpedowce. Prawdopodobnie na skutek pomyłki w kalkulacji czasu klucze rozłączyły się, i gdy drugi z nich nadleciał, nieprzyjaciel był już przygotowany na jego spotkanie. Wszystkie pięć samolotów tego klucza przychwycono. Żaden nie powrócił, i Niemcy twierdzą, że zestrzelili je wszystkie ze stratą tylko dwóch własnych myśliwców. Pierwszy klucz, naleciawszy na kontrtorpedowce na wysokości 300 stóp, spotkał się z silnym ogniem dział małokalibrowych,¹ i dobrze wycelowany pocisk przebił przód maszyny prowadzącej klucz. Pilot otrzymał postrzał w łokieć, wskutek czego bezwiednie pociągnął za drążek sterowy i ostro poderwał samolot w górę. Dwie inne maszyny, lecące tuż za pierwszą, poszły w ślad za swym dowódcą. Wszystkie bomby upadły w morze daleko od celu. Z doświadczeń tego nalotu, jak również nalotu z dnia 4 września, można było wyciągnąć wniosek, że natarcie z tak małej wysokości na silnie uzbrojone okręty może okazać się bardzo kosztownym przedsięwzięciem. Poza to siła uderzeniowa bomb jest wówczas niewielka, i prawdopodobieństwo odbicia się ich od pancerza pokładu lub wież działowych jest duże.

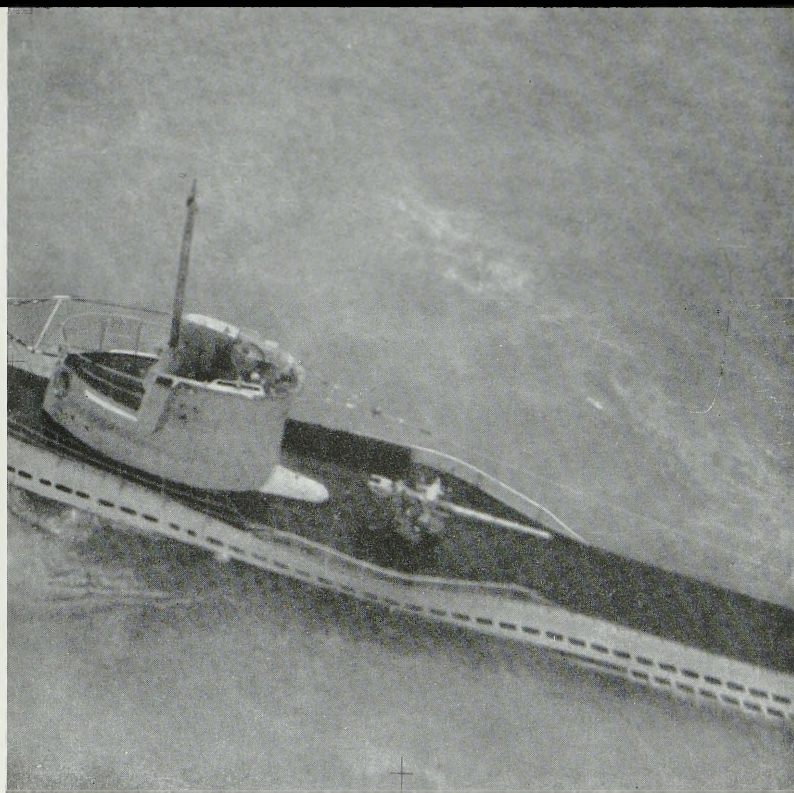
W ciągu tych jesiennych miesięcy niemieckie okręty wojenne wychodziły od czasu do czasu na Atlantyk i 23 listopada, w czasie wyprawy pod Islandję, jeden z nich, „Deutschland“, zatopił uzbrojony krążownik pomocniczy J.K.M. „Rawalpindi“. Od 24 listopada do 2 grudnia bojowa jednostka bombowców wyczekiwała w bazie szkockiej w pełnej nadziei, że pogoda zezwoli na wykonanie nalotu na ten pancernik.

Tyle o nalotach na morzu. Jeżeli okręty

¹ „Pom-pom fire“—ogień dział małokalibrowych, posiadających 4-8 luf zespoleń w jednej lawecie.

nieprzyjacielskie znajdowały się blisko swoich baz, zagadnienie stawało się bardziej skomplikowane. Zauważono, że w dobrze bronionej bazie, takiej jak np. Wilhelmshaven, myśliwcy niemieccy wznosili się w powietrze najpóźniej w dziesięć minut od chwili zobaczenia celu przez nasze bombowce. Mogli tego dokonać, gdyż otrzymywali ostrzeżenia o zbliżającym się nalocie z linii statków przeciwlotniczych, ustawionych około 70 mil na zachód od Helgolandu. Rzecz oczywista, że Niemcy rozmieścili silne jednostki obronne we wszystkich bazach niemieckich Morza Północnego. Zatoka Helgolandzka wkrótce znana była pod nazwą „gniazda szerszeni“. Czy możliwe były naloty na okręty znajdujące się w pobliżu takiej obronnej potęgi? Trzeba przypomnieć, że w tym okresie trzymaliśmy się zasady wyposażania bombowców w środki samoobrony i liczyliśmy, że odbijać one będą ataki myśliwców nieprzyjacielskich same, względnie ogniem zespołowym formacji. Nasze bombowce były początkowo projektowane i przeznaczone do użytku jako samoloty dzienne do nalotów na cele lądowe. Z niektórych względów używane jednak były wyłącznie przeciwko okrętom, które jak dotychczas nie były silnie bronione przez lotnictwo myśliwskie. Czy niespodziewane natarcie, bez uprzedniego rozpoznania, wykorzystujące moment zaskoczenia, nie dawało nadziei uszkodzenia okrętów mimo obecności myśliwców? Zdecydowano się na próbę. Opinie samolotów najlepiej nadających się do tego celu miały Wellingtony.

Głównie z powodu słabej widoczności, dopiero 3 grudnia formacja w składzie 24 Wellingtonów potrafiła wreszcie wypatrzyć pewną ilość niemieckich okrętów wojennych koło Helgolandu. Nalecieli na wysokości wahającej się od 7 do 10 tys. stóp, używając przeważnie bomb przeciwpancernych. Seria trzech celnych bomb padła na jeden z większych okrętów, przypuszczalnie „Bremse“, lub „Brummer“, który widziany był później z zanurzoną rufą, jak holowano go do portu. Dokonano zdjęć, lecz chmury i dym wybuchów nie pozwoliły na dokładną obserwację. Ogień przeciwlotniczy okrętów nie



Nie dość szybko !
Pozostała tylko plama
oliwy i zapicziony wir.



Do zanurzenia ! Nie-
miecki okręt podwodny,
przechwycony na po-
wierzchni przez nasze
bombowce, próbuje
zakryć się pod wodą.



Baza wodnopłatowców na Sylcie. Widać hangary, wodnopłatowce Heinkel 59 i kilka wodnopłatowców Heinkel 115.

wyrządził żadnych szkód, a z nielicznych myśliwców, które nadleciały, tylko jeden natarł rzetelnie, a i ten został szybko zestrzelony.

W nocy z 27 na 28 listopada sześć bombowców Whitley, przelatując przez silne burze elektryczne, próbowało bez powodzenia rozpoznać Wilhelmshaven, Cuxhaven, Helgoland i Brunsbüttel. Wreszcie 14 grudnia dwanaście Wellingtonów znalazło niemiecki pancernik, krążownik i trzy kontrtorpedowce około 12 mil na południowy zachód od Helgolandu. By dostać się tam, musiały lecieć prawie nad samą powierzchnią morza, pod niskim pułapem chmur, i wysokość ich nad okrętami nie przekraczała 800 stóp. Natychmiast obokoczyło ich około dwudziestu niemieckich myśliwców. Bitwa trwała 40 minut; Wellingtony, utrzymując się w zwartej formacji, odparły ataki Messerschmittów, zestrzelując pięć z nich—w tem trzy typu 110, spotkanego po raz pierwszy w większej ilości—i uszkadzając trzy następne. Własne straty wynosiły pięć samolotów. Znowu nie można było wyciągnąć zdecydowanych wniosków. Prawda, że straciliśmy pięć maszyn, ale było prawie pewne, że trzy z nich zestrzelone zostały ogniem przeciwlotniczym okrętów, jeden zaś padł ofiarą zderzenia. Nalot, z powodu złych warunków atmosferycznych, nie został wykonany z dużych wysokości, jak opiewał rozkaz, lecz, jak już wspomniano, z 800 stóp. Wynik spotkania z myśliwcami nieprzyjacielskimi był, ogólnie biorąc, wyraźnie zachęcający. Załogi Wellingtonów były bardzo zadowolone z potęgi ognia zespołowego, rozwijanego dzięki mechanicznemu obracaniu wieżyczkom. Odważnie i zręcznie zwalczali oni przeważającego liczbą nieprzyjaciela. Zadali mu straty cięższe od tych, które sami ponieśli. Zdecydowano więc powtórzyć ten eksperyment raz jeszcze.

Następna okazja zdarzyła się w cztery dni później, dnia 18 grudnia, gdy formacja Wellingtonów odkryła kilka jednostek floty niemieckiej w Wilhelmshaven. Ich przygody muszą być opisane nieco szczegółowiej, gdyż z nalotu tego wyciągnięto szereg ważnych nauk. Samoloty wyleciały w czterech

zgrupowaniach, z zadaniem bombardowania z wysokości nie niższej niż 10 tys. stóp. Na przestrzeni 50 mil od brzegów angielskich pogoda była zła, lecz powoli chmury ustępowały i nad wybrzeżem niemieckim zajaśniało czyste niebo. Kilka mil na południe od Helgolandu nastąpił pierwszy atak niemieckich myśliwców, odpadli oni jednak szybko, skoro tylko Wellingtony wleciały w ciężki ogień dział przeciwlotniczych w okolicy Bremerhaven. Potem nastąpiło znowu bardzo silne natarcie myśliwców, w obszarze Wilhelmshaven; trwało ono aż do chwili, gdy samoloty na powrotnej drodze znalazły się ponownie nad morzem, 70 do 80 mil od brzegu. Widoczność była dobra i bez trudu można było stwierdzić, że nie było żadnych okrętów wojennych w Brunsbüttel, cieśninach Schillig ani w zatoce Jade. Ugrupowanie dotarło daleko na wschód od Wilhelmshaven, lecz nie znaleziono żadnego celu. Przelecano więc nad basenem Jade i wzięto kurs wprost na Wilhelmshaven, do którego zbliżono się z południowego wschodu. Jednakże nieprzyjacielskie okręty wojenne były tak blisko brzegu—niektóre z nich stały na przystani—że nie mogły być zbombardowane bez ryzyka spowodowania strat wśród cywilnej ludności. Tylko cztery duże statki w cieśninie, które otworzyły gęsty ogień przeciwlotniczy, zostały obstrzelane bombami, bez widocznego jednak rezultatu.

Nie widząc odpowiednich celów, dowódca zwrócił się na północ, ponad wyspą Wangerooge, lecąc na wysokości 13 tys. stóp. Skoro tylko uciął ciężki ogień przeciwlotniczy, nastąpiło natarcie nieprzyjacielskich myśliwców, między którymi były Me. 110. Atak ten trwał bez przerwy około pół godziny. Wellingtony obudziły gniazdo szerszeni, które wykonały od czterdziestu do pięćdziesięciu natarć ze wszystkich stron. Messerschmitty 110 otwierały ogień swych dział z odległości od 900 do 600 jardów i w zasadzie atakowały bardzo uporczywie, zbliżając się w jednym wypadku na odległość mniejszą od 50 jardów. Bitwa wkrótce stała się ogólna; Wellingtony broniły się zręcznie i mężnie. Widziano spadające w płomieniach sześć Me 109 i sześć Me 110, a jeszcze sześć dalszych uległo

prawdopodobnie temu samemu losowi. O 4 Wellingtonach zameldowano, że zostały zestrzelone, trzy doleciały do Holandji z przestrzelonemi zbiornikami benzyny, a szereg dalszych opadł na morze w drodze powrotnej.

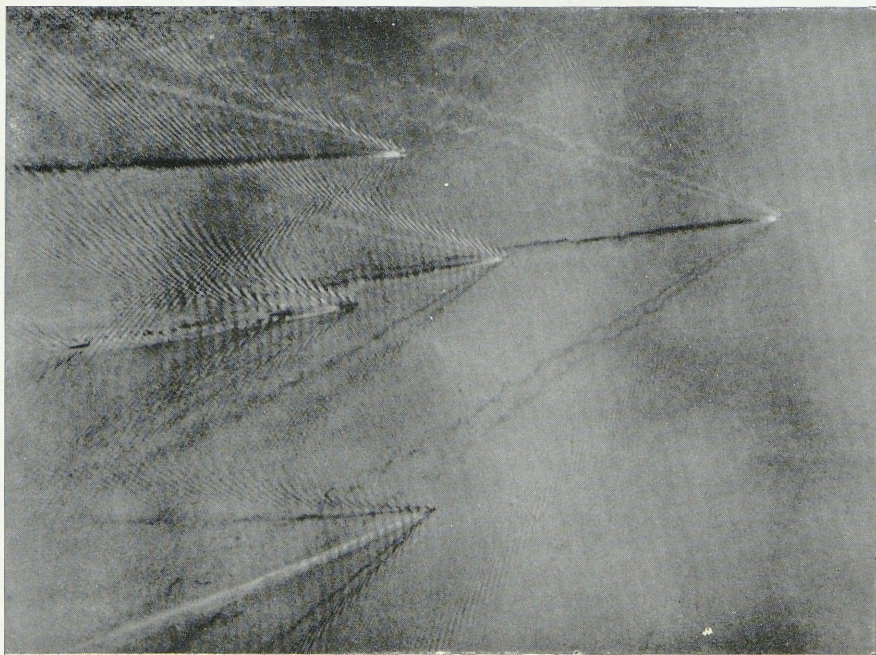
W czasie bitwy nastąpiło kilka zdarzeń wartych wzmianki. Jeden z Wellingtonów został tak silnie postrzelony, że wszystkie jego wieżyczki strzelnicze przestały działać. Uniknął on dalszych uszkodzeń i wrócił szczęśliwie do domu, chroniąc się bezpośrednio pod resztą klucza, który, lecąc w ściśle zwartym szyku, skutecznie obronił bezbronnego towarzysza od dalszych nieprzyjacielskich ciosów. Inny Wellington pozostał w tyle na wirażu. Został on bardzo silnie zaatakowany przez nieprzyjacielskich myśliwców. Środkową wieżyczkę i radioaparat uszkodzono i dwaj strzelcy—z przedniej i tylnej wieżyczki—zostali ranni. Drugi pilot opuścił wówczas swoje siedzenie, zajął miejsce rannego strzelca w wieżyczce na ogonie, wystrzelał tam cały zapas amunicji, a następnie przeszedł wzdłuż kołyszącego się kadłuba do przedniej wieżyczki i zrobił tam to samo. Pilot znurkował wtedy nad samą powierzchnią morza i uszedł cało.

Zima i niepogoda

Wyjaśniło się wreszcie, że musieliśmy pogodzić się z bardzo ciężkimi stratami, gdybyśmy chcieli wykonywać w dzień naloty na obszary, silnie bronione przez oparte o bazy lądowe lotnictwo myśliwskie.

Z tego powodu przzerwano dzienne naloty na okręty, stojące w niemieckich bazach Morza Północnego, i zastąpiono je patrolowaniem tego morza przez bombowce, poszukujące nieprzyjacielskich okrętów wojennych. Odbywało się to w różnych odstępach czasu, ilekroć pozwalała na to pogoda, a często i wtedy, gdy na to nie pozwalała. Tak więc 24 Hampdeny i 18 Wellingtonów napóżno starały się w dniu 21 grudnia odszukać i zbombardować duży niemiecki okręt wojenny—być może „Deutschland”—o którym doniesiono, że płynie na północ z Wielkiego Bełtu. Nie znaleziono go, lecz przekonano się przytem, że możliwem jest utrzymanie działalności lotniczej na dużą skalę nawet w czasie wyjątkowo złej pogody.

Dalsze patrole miały miejsce w ciągu ostatnich dni grudnia i powtarzane były często w styczniu i lutym 1940 r. Dnia 10



Wyprawa nieprzyjacielska. Patrol bombowców wykrył niemieckie kontrtorpedowce, płynące z Helgolandu. Falowania idące od dziobów i ruf okrętów tworzą wzór o układzie ości śledzia.

**Dokonali wiele.
Ważyli się na wszyst-
ko.** Załoga bombowca
po powrocie z nalotu
na niemieckie bazy
Morza Północnego.



stycznia stoczona została bitwa powietrzna między Blenheimami a Messerschmittami 110 w odległości około 100 mil od wybrzeża niemieckiego, ze stratami mniej więcej równymi dla obu stron. Pogoda stawała się coraz to gorsza. 11 lutego doniesiono, że Bałtyk zamrzał od brzegu do brzegu. Mróz ten trwał przeszło dwa tygodnie i dokonano wówczas nocnych rozpoznania dla zbadania, czy w okolicach Helgolandu nie ma jakichś skutych lodem okrętów niemieckich. Były! W nocy z 17 na 18 lutego samolot Whitley, lecąc czasami nie wyżej dwustu stóp, znalazł cztery duże okręty wojenne o dwie mile na północny wschód od Helgolandu, oraz kilka krążowników i kontrtorpedowców—razem około 9 do 10 okrętów—cztery mile na południowy zachód. Meldunek ten potwierdzony został następnie przez dalsze rozpoznanie, wykonane w dwie noce później. Nalot wykonało osiemnaście Wellingtonów w pięciominutowych odstępach czasu, lecz, choć okręty zostały zbombardowane, pogoda była znów tak fatalna, że działanie nie mogło być przeprowadzone skutecznie. Przyroda, która unieruchomiła nasze cele, zlitowała się równocześnie nad nimi i uniemożliwiła nam ich zniszczenie.

Pod koniec października 1939 r. Niemcy

wprowadzili w użycie nową broń, skierowaną przeciw naszej żegludze. Były to miny magnetyczne, kładzione w różny sposób, między innymi z samolotów. Postanowiono za wszelką cenę uniemożliwić tym minującym samolotom wznoszenie się w powietrze. W tym czasie używane były do tego celu przeważnie wodnosamoloty, He 115, z bazą w Borkum, Sylt i Nordeney. Począwszy od 12 grudnia, co nocy latały nad temi bazami luzujące się kolejno patrole brytyjskie. Zadaniem ich było zmusić nieprzyjaciela do zupełnego zaciemnienia światła. Każde światelko, umieszczone na wodzie dla ułatwienia wodnopłatowcom startu, było systematycznie bombardowane. Patrole osiągnęły z początku powodzenie, gdyż w ciągu pięciu nocy od 12 do 16 grudnia doniesiono tylko o jednym samolocie nieprzyjacielskim, zajętym kładzeniem min. Choć tak dobre wyniki niezawsze dawało się uzyskać, patrole wysyłano, skoro było to tylko możliwe. Dowodem tego jest znaczna ilość tych lotów, którą warto podać: między 12 grudnia a końcem roku wykonano 48 lotów na Sylt i 40 do Borkum.

W ten sposób patrolowano aż do chwili natarcia na Sylt. Nalot ten odbył się w nocy z 19 na 20 marca 1940 r. Udział w nim

wzięło 30 Whitley'ów i 20 Hampdenów, a trwał on około sześciu godzin. Był to rodzaj odwetu za niemiecki nalot na Scapa Flow, który odbył się o trzy noce wcześniej. Pogoda, jak zwykle, była kiepska, bardzo mglista, lecz nad celem jaśniała księżycowa noc. Warunki nawigacyjne były dobre i wszystkie samoloty—oprócz pięciu—przybyły nad cel w tej samej kolejności, w jakiej wystartowały. Bomby zrzucono z wysokości wahającej się między 10 tysiącami a tysiącem stóp. Użyto 40 bomb 500—funtowych, 84 bomby 250—funtowe i około 1200 bomb zapalających. Łączna waga tych bomb może wydawać się dziś bardzo skromna. Nalot był jednak określany przez prasę jako ciężki, a biorąc pod uwagę ilość bombowców, jaką w tym czasie dysponowaliśmy, przyznać trzeba prasie rację. Nalot nosił charakter doświadczalny. Wyrządzone szkody rzeczowe były prawdopodobnie nie tak wielkie, jak z początku przypuszczano, lecz doświadczenia, zdobyte w tym pierwszym nocnym nalocie naszych bombowców na cel naziemny, miały większą wartość, niż ilość wodnosamolotów, hangarów czy ześlizgów, któreśmy uszkodzili czy też zniszczyli.

IV—Białe bomby:

NALOTY Z ULOTKAMI

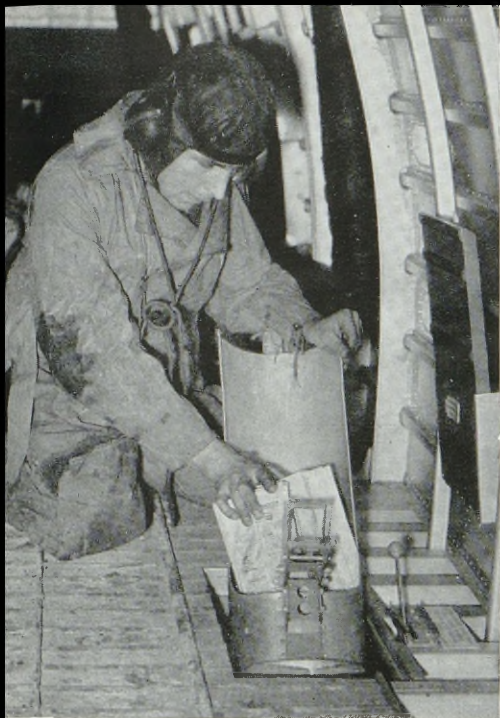
Wrzesień 1939—trwają do tej chwili

Poza nalotami na flotę niemiecką, którą bombardowano gdziekolwiek tylko udało się ją znaleźć, nasze ciężkie bombowce otrzymały jeszcze i inne zadanie. Było niem rozrzuca-

ulotek w Niemczech. Akcja ta stanowi część rządowego planu propagandy; ulotki rozpowszechniano od samego początku wojny. Pierwszy lot z ulotkami odbył się w nocy z 3 na 4 września, w niecałe dwanaście godzin po rozpoczęciu wojny. W ciągu pierwszych siedmiu kolejnych nocy wojny wykonaliśmy siedem takich lotów. Te początkowe działania miały charakter doświadczalny, lecz około 16 września wyciągnięto z tych doświadczeń wnioski i postanowiono prowadzić kampanię ulotkową nadal, uznając ją za udaną.

Dwa były powody, które skłoniły do powzięcia tej decyzji. Nie mówiąc już o wartości samych ulotek—pierwsza z nich była przedrukem mowy zmarłego dziś ówczesnego premiera p. Chamberlain'a, wyjaśniającej powody, dla której Brytyjskie i Francuskie imperja znalazły się w stanie wojny z Niemcami—loty te posiadały ogromną wartość dla Królewskich Sił Powietrznych. Rozpoznawano w tych lotach wszelkiego rodzaju cele, które w każdej chwili mogły stać się przedmiotem nalotów; załogi zaś miały możliwość zaznajomienia się ze szczegółami lotnisk, fabryk, elektrowni, sieci dróg i kolei w warunkach bardzo zbliżonych do tych, w jakich później odbywać się miały bombardowania. Wiadomości te, uzupełnione danymi zebranymi przez brytyjskie siły lotnicze we Francji w czasie ich lotów rozpoznawczych nad zachodnią częścią Niemiec, pozwoliły na odtworzenie bardzo szczegółowego obrazu sytuacji na późniejszy użytek. Poza to loty te miały ogromne znaczenie jako zaprawa załóg samolotów. Wykonywane były w nocy, bez względu na stan pogody, i trwały od sześciu do dwunastu godzin. Były bezcenną próbą zdolności nawigacyjnej i wytrzymałości załóg.

Nasze lotnictwo bombowe szkolone było zarówno w działaniach dziennych jak nocnych. Zadanie rozrzucaania ulotek dawało świetną i jedyną w swoim rodzaju sposobność do dalszego prowadzenia tego szkolenia. Loty z ulotkami wymagają od załogi niezwykłej wytrwałości i czasem większej nawet umiejętności, niż naloty bombowe. Pilot, prowadzący bombowiec do nalotu, z chwilą znalezienia się w pobliżu przedmiotu natarcia



Ulotki wyrzuca się przez otwór rakietowy; chwyta je i rozrzuca prąd powietrza. W jednym, dziś już wychodzącym z użycia, typie bombowca wyrzucano je z wieżyczki strzeleckiej, znajdującej się pod kadłubem.

wypuszczania rakiet, który specjalnie do tego celu dostosowano. Ulotki pakowane są w paczki, związane sznurkiem, który przecina się przed wyrzuceniem paczki z samolotu. Prąd powietrza, wytwarzany przez ruch samolotu, rozrzuca je następnie szeroko. Pewnego razu załoga przecięła sznurki wiążące paczki nie bezpośrednio przed ich wyrzuceniem, lecz natychmiast po ich załadunku na samolot. W chwili startu nagły ciąg powietrza rozsypał ulotki po całym wnętrzu bombowca, zupełnie zasłaniając pilotowi widoczność. Musiał on wykonać ślepy start przy pomocy instrumentów.

Paczki ulotek nad Niemcami

nakierowywany jest na cel przez nawigatora, sam cel zaś ma ograniczone rozmiary. Natomiast przy rozrzucaniu ulotek celem jest obszerna przestrzeń, zajęta przez całe miasto lub dzielnicę. Kierunek i siła wiatru oraz wysokość lotu mają znacznie większy wpływ na celność przy rozrzucaniu ulotek niż przy bombardowaniu. Ulotkę, lżejszą od bomby, porywa wiatr. Robiono doświadczenia dla zbadania, jaka siła wiatru jest najdogodniejsza; poszukiwano dla rozrzucania ulotek wiatru idealnego. Bywały one wyrzucane z samolotów z najrozmaitszych wysokości i odległości od celu. Tego wszystkiego trzeba się było nauczyć, i nie wystarczała na to jedna noc. W pierwszych dniach ulotki niejednokrotnie opadały w krajach wówczas neutralnych, jak Holandia, Belgia lub Danja. W ogólności jednak popełniono stosunkowo mało błędów.

Nasze bombowce nie miały urządzeń do rozrzucania ulotek i musiały być one wyrzucane ręcznie przez otwór, służący do

Historja pierwszych lotów jest krótka. Za siedmiu wyprawami pierwszego tygodnia wojny poszło w ciąg wrześnią siedem dalszych. Pokrywano ulotkami okręg Ruhry i północno-zachodnie Niemcy. W nocy z 1 na 2 października po raz pierwszy rozrzucano ulotki nad Berlinem. Wówczas to zrzucano druki podające wysokość prywatnych majątków, ukrytych zagranicą przez narodowo-socjalistycznych przywódców. Warunki atmosferyczne były tej nocy wyjątkowo przykre. Jeden z samolotów doleciał do stolicy Niemiec na wysokości 22.500 stóp. Nagle przerwał się chwilowo dopływ tlenu, dwóch ludzi z pośród załogi zemdląło, a równocześnie zamarzła część mechanizmu tylnej wieżyczki, tak że strzelec siedzący w tej wieżyczce nie mógł otworzyć drzwiczek. Pilot leciał dalej, nawigator zaś poszedł do tyłu udzielić pomocy obu nieprzytomnym kolegom. Jednego z nich przydźwigał wzdłuż kadłuba do odległej o 12 stóp kabiny

i tam włączył mu zapasową butlę tlenu. Następnie wyrzucił on trzy czwarte ulotek, poczem z kolei zemdlął również. Pilot zniżył samolot do 9 tysięcy stóp, i na tej wysokości udało się wreszcie otworzyć drzwi tylnej wieżyczki. Strzelec wydostał się z niej na pomoc nawigatorowi, który jednak tymczasem odzyskał przytomność i mógł dokończyć swego obowiązku. Warto zaznaczyć, że wszystkie samoloty, użyte w tem działaniu, opuściły lotnisko w trzyminutowych odstępach i powróciły do bazy w tych samych odstępach czasu, co jest wyczynem, chlubnie świadczącym o umiejętnościach nawigacyjnych i punktualności załóg.

Oprócz tego lotu nad Berlin, ulotki były tam rozrzucane w październiku jeszcze ośmiokrotnie przez samoloty startujące głównie z francuskiego lotniska w Villeneuve. Noc z 27 na 28 października 1939 godna była uwagi ze względu na przerażające warunki

atmosferyczne, napotkane w locie. Były one tego rodzaju, że, jak brzmi oficjalny raport, „wywołało wielkie zdziwienie, gdy przekonano się, że samolot w takim stanie oblodzenia może wciąż jeszcze słuchać sterów.“

Liczne były przygody załóg Whitley'ów, którym—bez wyjątku—powiodło się rozrzucić ładunki ulotek w rejonie Düsseldorf-Frankfurt. Wszystkie napotkały na tę samą trudność: z powodu silnego mrozu otwarcie wieżyczki, z której wyrzucano ulotki, stało się prawie niemożliwe. Temperatura wahała się od 22° do 32° Celsjusza poniżej zera. W jednym z samolotów trzeba było wyłączyć prawy silnik, który zaczął się palić. W tym czasie samolot ten leciał w gęstej chmurze i na jego skrzydłach osiadła warstwa lodu grubości około 6 cali. Samolot poszedł na łeb i „wyszedł z tego na 7 tys. stóp, przyczem połączone siły obu pilotów ledwie wystarczyły, by wyrwać maszynę z nurko-



Udana wyprawa.
Załoga wysiada z samolotu. Rozrzucanie ulotek było ciężką próbą zdolności nawigacyjnych i wytrwałości załóg.

wania. Okazało się, że stery są unieruchomione. Radjotelegrafista wysłał meldunek o zapaleniu się jednego z silników i starał się natychmiast złapać „fix“, nie mógł jednak nawet sprawdzić, czy aparat jego wogóle nadaje, gdyż szkła wszystkich zegarów nadajnika pokryte były grubo lodem.“

„Samolot w owej chwili był w locie poziomym, tracąc jednak na wysokości 2 tys. stóp na minutę. Lewy silnik przestał pracować i widać było łód grubości około 4 cali, wystający z pod jego kaptura. Śmigła, krawędzie skrzydeł i przednie szyby były grubo pokryte lodem. Wydano rozkaz do zesłoczenia na spadochronach, ponieważ jednak ani przedni ani tylny strzelec nie dawali znaku życia, rozkaz natychmiast odwołano. Okazało się potem, że przedni strzelec stracił przytomność od uderzenia w głowę magazynkiem z amunicją, zaś strzelec na ogonie również zemdlął, uderzywszy czołem o wieżyczkę w czasie nurkowania czy też wyprostowywania samolotu. Płatowiec szedł lotem ślizgowym z dużą szybkością. Otworzyliśmy górną klapę, żeby widzieć dokąd lecimy, zaś drugi pilot, który prowadził samolot, otworzył boczne okno. Samolot wyszedł z chmur w ulewny deszcz na wysokości około 200 stóp nad ziemią. Zdążyliśmy zobaczyć tylko czarny las z szarą plamą w środku, w kierunku której opadał; drugi pilot poderwał samolot ponad drzewa, muskając ich wierzchołki, i osiedliśmy płasko na orce; bombowiec przedarł się przez druczane ogrodzenie, poślizgnął się na bok i wreszcie stanął opierając się lewem skrzydłem o drzewa rosnące po drugiej stronie polany.

Okazało się, że prawy silnik wciąż się pali i że ogień ten się powiększa. Wygramoliliśmy się z maszyny i staraliśmy się zagasić płomienie, lecz bezskutecznie. Dowódca powrócił do wnętrza po gaśnicę, przekonał się jednak, że wylała się ona w czasie kraksy. Wreszcie radjotelegrafista, ujrawszy płomienie, pochwycił gaśnicę ze swej kabiny, wspiął się na okapotowanie silnika i ugasił pożar. Przekonaliśmy się wówczas, że wszyscy członkowie załogi byli cali i zdrowi.“ Udzieliła im potem pomocy miejscowa

ludność, na szczęście Francuzi, resztę nocy jednak spędzić musieli w rozbitym samolocie.

W innym Whitley'u uszkodzenie aparatu tlenowego spowodowało przerwanie dopływu tlenu. Niemniej załogę powiodło się wyrzucić ulotki, lecz „nawigator i radjotelegrafista byli w tym czasie tak wyczerpani, że co parę minut kłaść się musieli na podłodze kabiny i odpoczywać. Ogrzewanie samolotu zawiodło. Wszyscy byli przemarznięci i nie było sposobu złagodzenia tej męki. Nawigator i dowodzący samolotem oficer tłukli głowami o podłogę i stół nawigacyjny, pragnąc, by jakiś inny rodzaj bólu pozwolił im zapomnieć na chwilę o okropnym uczuciu marznięcia i braku tlenu.“ Na powrotnej drodze zesłi na 8 tys. stóp, lecz warunki oblodzenia pogorszyły się. Okna zaciemniło zupełnie i „słychać było, jak łód odrywał się od śmig i uderzał o boki samolotu. Konieczne było stałe poruszanie sterów, by uchronić je od zamarznięcia.“ Niemniej samolot ten wyłądował szczęśliwie.

Szczęśliwe ocalenie

Pozostali Whitley, biorący udział w tym locie, również wyłądował przymusowo we Francji. Lądowanie było wyjątkowo przykre i strzelec z wieżyczki ogonowej został silnie potłuczony. Gdy, wydostawszy się na zewnątrz, podszedł do przodu maszyny dla rozmówienia się z pilotem, przekonał się, że jest sam: reszta załogi wyskoczyła na spadochronach na rozkaz dowódcy. Z powodu uszkodzenia wewnętrznego telefonu rozkaz ten nie dotarł do tylnego strzelca. Samolot wyłądował sam, bez żywej duszy przy sterach. Strzelec udał się do sąsiedniej wsi i znalazł tam resztę załogi, siedzącą w gospodzie i dzielącą się wrażeniami. Przedni strzelec uderzony został w głowę przez otwierający się spadochron i stracił przytomność. Ocknął się, leżąc na plecach na łące, otoczony przez stado ciekawych, lecz przyjaźnie usposobionych krów. Radjotelegrafista był mniej szczęśliwy. Wylądowawszy na polu, na którym pasły się również ciekawe lecz rozdrażnione byki, dokonał szczęśliwie

odwrotu, biegnąc jak chart w pełnym rynsztunku lotniczym i przeskakując przez czterostopowy parkan. Dowódca wylądował gładko i bez wypadku, a nawigator wykręcił nogę w kostce. Przyjemnie jest stwierdzić, że całą załogę odwiedziono z tej gospody z honorami do francuskiego szpitala, skąd po opatrzeniu tegoż samego dnia powróciła ona do swej jednostki.

Loty, które odbyły się między 7 a 14 stycznia 1940 r., miały specjalnie ważne znaczenie, ponieważ dały sposobność do rozpoznania obszaru, leżącego poza granicą holenderską i belgijską. W nocy z 12 na 13 stycznia wykonano po raz pierwszy lot dla rozrzucenia ulotek nad Pragę i Wiedniem. Była to daleka podróż, która zaniósł jednostki Królewskich Sił Powietrznych nad samo serce nieprzyjacielskiego kraju. Samoloty—było ich trzy—wystartowały nieco przed piątą popołudniu. Granicę niemiecką przekroczyły na wysokości 14 tys. stóp koło Karlsruhe, i ich następnym drogowskazem było wyraźnie widoczne Monachjum. Przecięto Alpy Bawarskie, „których ośnieżone szczyty majestatycznie rysowały się na tle gwiaździstego nieba.“ Nad Wiedniem zrzucono ulotki i „po okrążeniu miasta, które przedstawiało się jako morze błyszczących świateł, odbijających się w czarnych wodach Dunaju“ samoloty wzięły kurs powrotny na bazę, do której powrócono szczęśliwie we wczesnych rannych godzinach 13 stycznia. Przeciętna temperatura w czasie tego lotu wynosiła 20° C. poniżej zera.

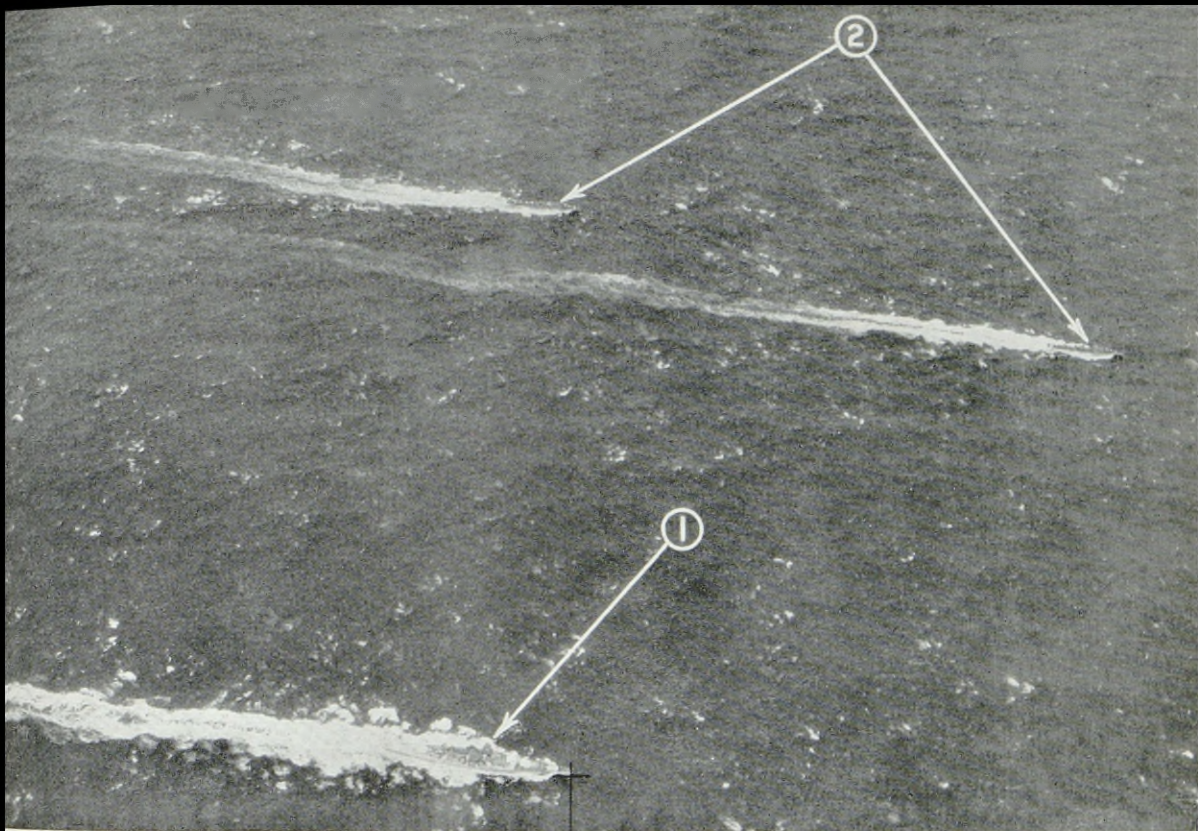
Z powodu bardzo złej pogody loty te w styczniu i aż do 25 lutego odbywały się na bardzo małą tylko skalę. W tym dniu i przez pięć następnych nocy rozrzucano ulotki w okolicach Berlina, Hamburga, Bremy, Kilonji, Lubeki i Kolonji oraz w Nadrenji. 5, 6 i 7 marca dotarto z ulotkami aż do rejonu Poznania, a 9 marca do Czechosłowacji. Lot 7 marca nad Renem i Ruhrą był wyjątkowo owocny. Łuny wielkich pieców były wówczas doskonale widoczne i zanotowane zostały szczegóły ich rozmieszczenia.

W nocy z 15 na 16 marca odbył się lot, najdłuższy ze wszystkich. Dwa samoloty Whitley poleciały do Warszawy i zrzuciły tam

od 6 do 7 milionów ulotek. Na powrotnej drodze jeden z samolotów wylądował we Francji, drugi zaś za linią frontu w Niemczech. Załoga, przypuszczając, że znajduje się bezpiecznie za granicą w przyjacielskim kraju, wysiadła z bombowca, a pilot unieruchomił stery. Działo się to przed świtem. Chłopi, zapytani o nazwę miejscowości, w pobliżu której samolot wylądował, wybuchnęli śmiechem, dowiedziawszy się, że lotnicy brytyjscy przypuszczali, iż są we Francji. Na migi wytłomaczyli im, że granica francuska znajduje się niedaleko, za zalesionymi pagórkami. Panował wciąż serdeczny nastrój, lecz wkrótce zjeżdżać się zaczęli na rowerach niemieccy żołnierze. Zachowując się przyjaźnie w stosunku do chłopów, załoga Whitley'a nieznacznie wycofała się i nagle ruszyła biegiem do samolotu. Żołnierze otworzyli ogień z karabinów, lecz załodze udało się szczęśliwie dopaść bombowca, wznieść się i na kilku pozostałych galonach paliwa dolecieć do Francji.

W ciągu tych pierwszych wojennych lotów napotymano naogół na słaby opór nieprzyjaciela. Rzadko miano do czynienia z ogniem przeciwlotniczym, natomiast pewna ilość niemieckich nocnych myśliwców starała się przylapać nasze bombowce. Czasami udawało im się to, lecz straty ponosiłmy wówczas głównie z powodu złych warunków atmosferycznych, w których tak często odbywały się loty. Pewnego razu Messerschmitt 109 zaatakował Whitley'a i zbliżył się do niego na 500 jardów. Gdy tylny strzelec w myśl przepisów zameldował o pojawieniu się nieprzyjacielskiego samolotu, dowódca wydawał właśnie rozkaz wyrzucenia ulotek. Strzelcowi polecono wstrzymać się z otwarciem ognia, gdy tymczasem nawigator i radiotelegrafista wyrzucali jedną paczkę za drugą. Nagle strzelec na ognie zameldował, że jego interwencja jest już zbędna; myśliwiec nieprzyjacielski wpadł w chmurę ulotek i, zniechęcony, dał za wygraną.

Rozrzucanie ulotek trwało na dość znaczną skalę aż do chwili najazdu na Norwegię. Trwa ono do tej chwili, z tą tylko różnicą, że obecnie ładunek samolotów zawiera również i bomby.



„Flota niemiecka przedstawiała wspaniały widok”.
1. „Gneisenau” w drodze do Norwegii. 2. Kontrtorpedowce
wchodzące w skład osłony pancernika.

V—Nierówna walka:

NORWEGJA

9 kwietnia—10 maja 1940

Chociaż niemieckie okręty wojenne pojawiły się w portach norweskich dopiero 9 kwietnia, rozpoczęły one żeglugę już dwa dni wcześniej, t.j. 7 kwietnia. Danja została napadnięta i opanowana dnia 8 kwietnia. Na cztery dni przedtem, 4 kwietnia, rozpoznanie lotnicze odkryło w ujściu Łaby pewną ilość niemieckich okrętów wojennych

oraz około 60 statków handlowych, zdążających przez cieśninę Schillig na północ, w grupach po pięć. Okręty wojenne zostały zaatakowane przez sześć Blenheimów, bez widocznego rezultatu. Patrol, wyznaczony do lotu w tę okolicę na następny dzień, musiał być odwołany z powodu niepogody, lecz dowódca tego patrolu dotarł do celu, lecąc pod wiszącym na 200 stopach pułapem chmur, i znalazł cieśninę prawie pustą. W sobotę 6 kwietnia fotografia lotnicza wykazała, że liczne jednostki floty niemieckiej, włącznie z „Scharnhorst” i „Gneisenau”, stoją w portach północno-zachodnich Niemiec. Dopiero w nocy z 6 na 7 kwietnia zauważono niewątpliwe oznaki zbliżających się poważnych wypadków. Bombowce brytyjskie, zajęte tej nocy rozrzucaniem ulotek, doniosły, że na wiodącej z Hamburga do

Lubeki samochodowej „Autobahn“ posuwa się szeroki strumień transportów samochodowych, idących z zapalonemi światłami, zaś w Ekerforde koło Kilonji widać w blasku jaskrawych lamp łukowych duży ruch statków. Niemcy nie próbowali nawet ukrywać się. Gdy stawiają wszystko na jedną kartę, rzadko tego próbują, będąc zdania, że szybkość działania ważniejsza jest od zachowania tajemnicy.

W dniu 7 kwietnia mieliśmy doskonały przykład, jak ważną jest szybkość w przekazywaniu meldunków. Dwanaście Blenheimów—w dwóch kluczach po sześć—natknęło się w morzu na niemiecki krążownik i cztery kontrtorpedowce. Bombowce poszły za nimi i w cztery minuty później spostrzegły gros floty niemieckiej, znajdujące się wówczas około 76 mil na północno-północny zachód od Horn's Reef. Blenheimy nawróciły od słońca i natarły na „Scharnhorst“ czy też „Gneisenau“. Dowódca nadał przez radio meldunek o pozycji i kursie floty niemieckiej. Meldunek ten nigdy nie został odebrany i o treści jego dowiedziano się dopiero w kilka godzin później, po powrocie samolotu. „Flota niemiecka przedstawiała wspaniały widok“—opowiadał dowódca Blenheimów—„gdy zaczęli mnie ostrzeliwać, czułem się jak wśród ognia błyskawic, oślepiających mnie w świetle dnia“.

Napróżno Wellingtony tego samego popołudnia starały się odszukać flotę niemiecką! Samoloty, wyznaczone do tego zadania na dzień następny, powstrzymała niepogoda; dopiero 9 kwietnia dwanaście Wellingtonów i dwanaście Hampdenów wykonało nalot na te okręty, znajdujące się wówczas już w Bergen. Samoloty podeszły o zmroku i zrzuciły bomby, z pewnym nawet skutkiem, gdyż uzyskano dwa trafne w krążownik. Zatopiono go następnie w brawurowym nalocie, wykonanym następnego dnia przez 16 samolotów Skua ze składu lotnictwa floty.

Bez baz niema nalotów

Znaczne siły Luftwaffe przybyły tymczasem do Norwegii. Skoncentrowały się one na lotnisku i w przystani wodnopłatowców

w Stavanger, na lotnisku w Vaernes, koło Trondheim, oraz w Fornebu, porcie lotniczym Oslo. Pierwsze lądowania transportowanych drogą powietrzną wojsk na tem lotnisku odbyły się bez oglądania się na straty w ludziach i samolotach; operacja ta powiodła się, chociaż dla utrzymania tempa wylądowań Niemcy, od 15 kwietnia poczynsz, musieli zacząć używać samolotów pasażerskich zabranych z kontynentalnych linii lotniczych. Te świeżo przez Niemców zajęte lotniska, łącznie z żegluga niemiecką w Bergen, Kristiansand, Trondheim itd., były oczywiście głównymi celami nalotów naszego lotnictwa bombowego.

Dnia 11 kwietnia brak chmur, dających możliwość ukrycia, przeszkodził formacji Hampdenów w wykonaniu nalotu na okręty wojenne w południowym Kristiansand, lecz zato tej samej nocy przeszło 40 naszych ciężkich bombowców zaatakowało statki niemieckie będące w drodze z Kilonji do Oslo. Wyjątkowo ciemna noc utrudniała działanie. Niemniej ujrano, jak jeden ze statków nagle wyleciał w powietrze. 12 kwietnia dokonano poważnego wysiłku celem zbombardowania niektórych głównych jednostek floty niemieckiej. Między innymi chodziło o „Scharnhorst“, „Gneisenau“ i krążownik klasy „Nürnberg“, który widziano w drodze na południe przy wejściu do Skagerraku. 92 ciężkie bombowce przeszukało szerokie przestworza morskie w poszukiwaniu tych okrętów. Było jednak mglisto i nie znaleziono ich; zbombardowano natomiast dwa okręty wojenne w południowym Kristiansand. Wellingtony i Hampdeny, wyznaczone do tego nalotu, zostały w pewnej chwili wciągnięte w ciężką walkę z rojem Messerschmittów 109 i 110, który gonił ich na odległość 200 mil od brzegu. W tej ruchomej walce straciliśmy dziesięć samolotów. Widziano zestrzelone dwa Me. 110, lecz Niemcy sami przyznają się do utraty pięciu Me. 109. Straciliśmy prawdopodobnie więcej samolotów, a z pewnością więcej wyszkolonych lotników niż Niemcy.

Nasze naloty wkrótce skoncentrowały się na Stavanger. Była to od samego początku główna baza lotnictwa niemieckiego w Nor-

wegji, z której wkrótce rozpoczęli oni atakować naszą żeglugę. Pierwszy nasz nalot odbył się o zmroku dnia 11 kwietnia. Dwa samoloty myśliwskie Blenheim ostrzelały lotnisko ogniem karabinów maszynowych. Po nich zjawili się sześć Wellingtonów, które wykonały nalot koszący, wzniecając duży pożar. W miarę, jak rozwijała się kampanja norweska, stawało się coraz bardziej oczywiste, że jedynym realnym działaniem na szkodę nieprzyjaciela, do którego Królewskie Siły Powietrzne były zdolne, było częste bombardowanie Stavangeru w nadziei, że przeskodzi to stałemu używaniu tego lotniska. Rzut oka na mapę wystarczy, by przekonać się, jak trudno było zrobić coś więcej.

Najmniejsza odległość między wybrzeżami Norwegji i wysp Brytyjskich waha się od trzechset do czterechset mil. Dzieli nas otwarte morze. Ponieważ nie mieliśmy żadnych baz w samej Norwegji, bombowce nasze musiały przy każdej operacji, którą podejmowały, przelatywać tę przestrzeń tam i z powrotem. Oznaczało to duży ładunek paliwa i odpowiednio mniejszy ładunek bomb. Pozatem czas, przeznaczony na operacje nad

celem, na jaki samoloty mogły sobie pozwolić, był bardzo krótki, o ile zapewniona być miała możliwość powrotu. Ograniczało to zatem ściśle rozmiar pomocy, jaką zapewnić byłoby w stanie nasze lotnictwo, gdyby wykonano desant wojska w Norwegji. O ileby został zdobyty Trondheim i jego port lotniczy w Vaernes, przebieg kampanji mógłby być zupełnie inny; lecz lotnisko to było w ręku nieprzyjaciela, a nie było żadnej innej bazy nadającej się dla bombowców. Było więc niemożliwością zapewnienie tej nieprzerwanej i długotrwałej pomocy lotniczej, której obecnie wojsko tak koniecznie potrzebuje. Chcąc udzielić takiej pomocy z baz w Anglii i w Szkocji, trzeba by mieć lotnictwo co najmniej równe całej niemieckiej Luftwaffe. Takich sił nie posiadaliśmy.

W Norwegji, podobnie jak w Grecji a następnie na Krecie, wszystkie atuty były w ręku nieprzyjaciela. Zdobył on lotniska w Danji bez oporu. Opanował lotniska w Norwegji z mało co większą trudnością, gdyż natarcie jego było równie szybkie jak zdradzieckie, a opór norweski sparaliżowany był w zarodku. Gdy Niemcy raz się usadowili, wyrzucenie

Po powrocie z Bergen.
Załogi dwóch bombowców „Hampden” po nalocie na zgrupowanie floty niemieckiej we fjordzie Bergen. Dwukrotnie tracono wówczas bombami niemiecki krążownik.



ich stało się niemożliwe. Lotniska, takie jak Fornebu koło Oslo, były poza zasięgiem naszych samolotów, z wyjątkiem długodystansowych bombowców Whitley, które nie mogły latać za dnia, o ile nie chciały narazić się na ryzyko prawie że pewnego zestrzelenia.

„Gdzież jest to miejsce“

W sprawozdaniu tem wspomina się dużo o pogodzie. W ciągu pierwszych miesięcy wojny, a zwłaszcza podczas kampanji norweskiej, był to czynnik pierwszorzędного znaczenia, a nie należy zapominać, że kwiecień jest w Norwegii jeszcze miesiącem zimy. Dla przedstawienia okropnych warunków atmosferycznych, z jakimi się spotykano, podajemy opowiadanie pilota Blenheim'a, jednego z tych, który wykonał nalot na Stavanger w dniu 16 kwietnia.

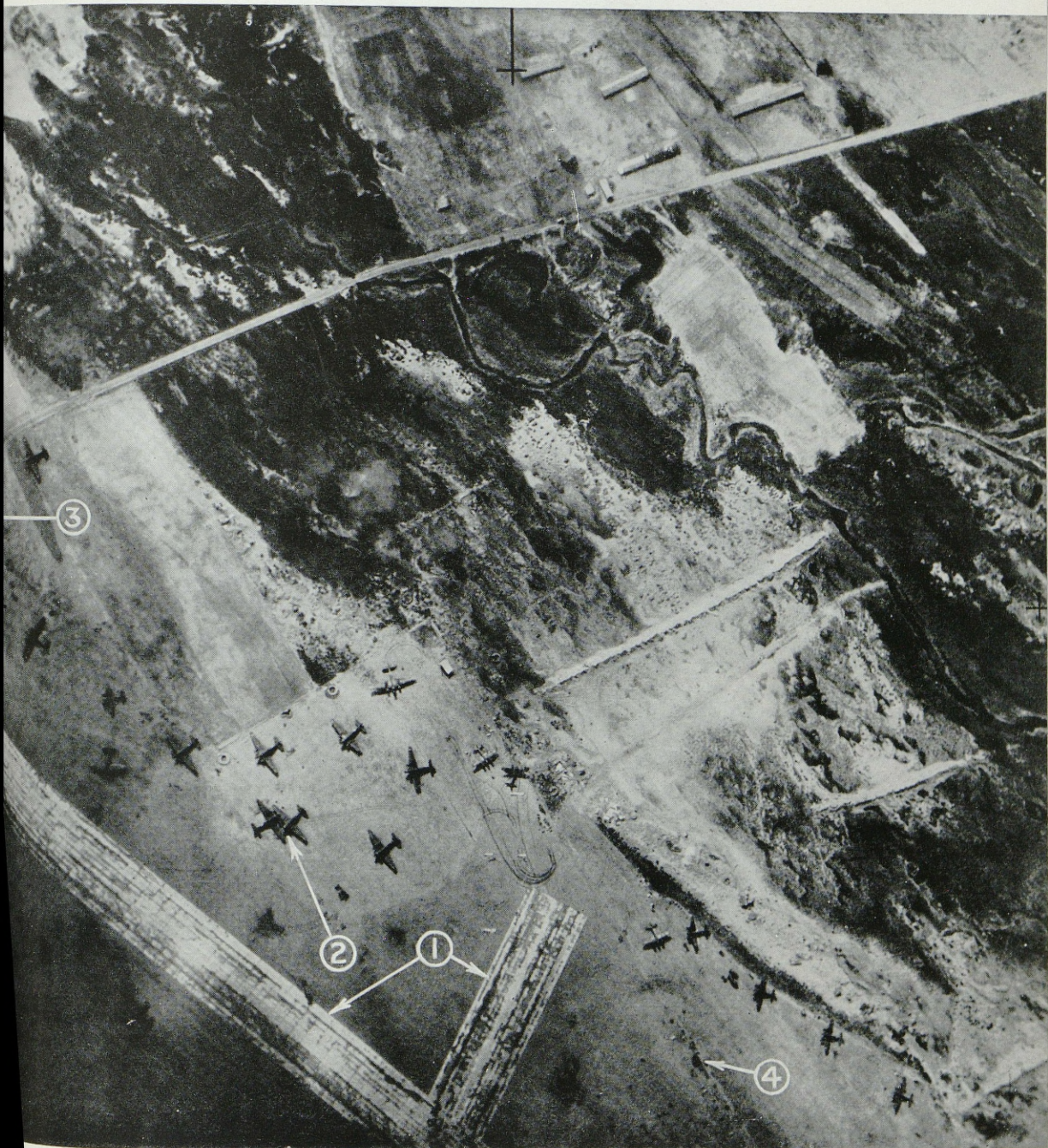
„Wkrótce po opuszczeniu wybrzeża angielskich“—mówił—„wpadliśmy w deszcz, prawdziwie tropikalny w swem szaleństwie. Po pewnym czasie poszliśmy w górę i wówczas deszcz przemienił się w śnieg. Na 13 tys. stóp silniki dwóch Blenheimów oblodziały i stanęły. Jeden z tych samolotów spadł prawie że bezwładnie do 600 stóp nad poziom morza, poczem silniki znów ruszyły. Drugi z nich miał jeszcze więcej szczęścia, gdyż silniki ożyły dopiero w chwili, gdy uderzył podwoziem o fale. Zgubił przytem tylne koło, lecz obie maszyny powróciły szczęśliwie do bazy.“ W tych warunkach nic dziwnego, że tylko jeden z tej formacji Blenheimów dotarł do Stavanger. Lecił on bardzo nisko i między pilotem i obserwatorem wywiązała się ostra wymiana słów co do tego gdzie się znajdują. „I to ma być obserwator“—krzyknął pilot—„gdzież jest to miejsce?“ W tym właśnie momencie pocisk przeciwlotniczy zerwał im połowę okapotowania. Dowiedzieli się, że są na miejscu.

Stavanger był szesnaście razy bombardowany przez samoloty lotnictwa bombowego w czasie między 11 a 24 kwietnia. Był również silnie ostrzelany o świcie 17 kwietnia przez okręt J.K.M. „Suffolk“, zaś oprócz tego

był celem wielokrotnych nalotów lotnictwa obrony wybrzeża i lotnictwa floty. Dokonano tam poważnych szkód, zwłaszcza w dniu 15 kwietnia. Pod względem taktycznym najlepiej udany był prawdopodobnie nalot dwunastu Blenheimów 17 kwietnia. Wykonały go one, lecąc w dwóch zgrupowaniach na różnych wysokościach. Wyżej lecące zgrupowanie zrzuciło bomby o 10 sekund wcześniej od lecącego niżej. Zachowując zwarte uszykowanie, odbili oni następnie wielokrotne ataki nieprzyjacielskich myśliwców i tylko dwa samoloty, które się odłączyły, odcięto i zestrzelono. Dużo jeszcze było nalotów na Stavanger w pozostałych dniach kwietnia i w pierwszym tygodniu maja. Nalot w nocy z 2 na 3 maja był prawdopodobnie najsukcesywniejszy.

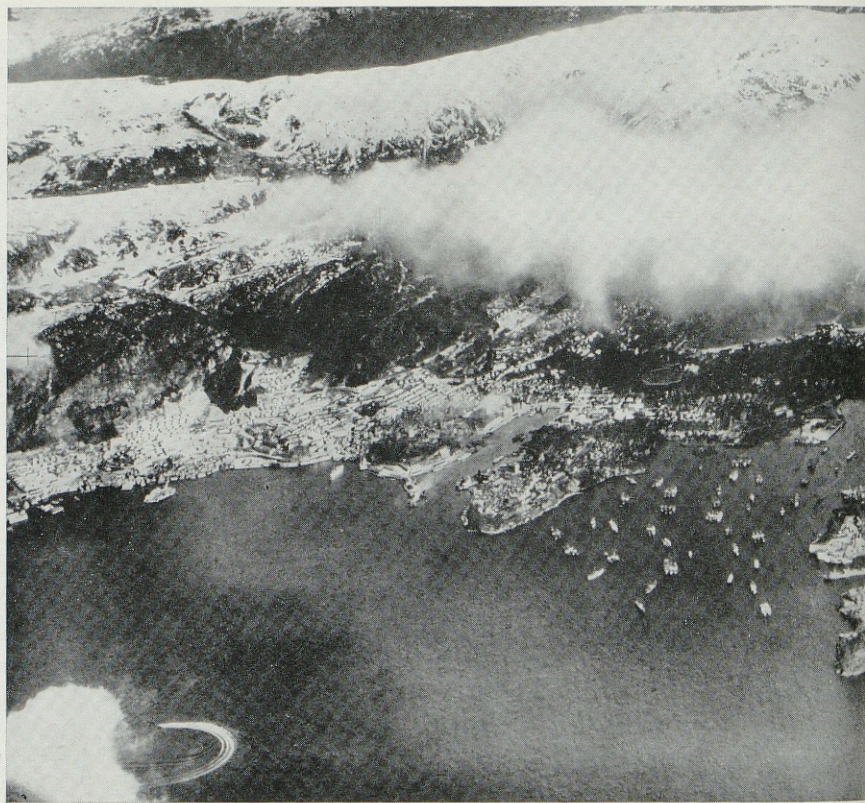
Od chwili zajęcia Norwegii przez Niemców do połowy czerwca 1941 r. lotniska norweskie były bombardowane: w Kristiansand dwukrotnie, w Oslo dziewięciokrotnie, w Stavanger siedemnastokrotnie i w Trondheim pięciokrotnie. W pierwszym miesiącu kampanji Fornebu atakowano tak często, jak to tylko było możliwe. W końcu kwietnia bombardowano je cztery razy w ciągu czterech dni. Z tem wszystkiem był to jednak cel zawsze bardzo trudny do odśzukania. Przyczynę tego można zrozumieć, słuchając opisu przygód Whitley'a, wysłanego dla wykonania nalotu na to lotnisko, i kilka sąsiednich, w nocy z 16 na 17 kwietnia 1940.

O zmierzchu dnia 16 kwietnia oficer dowodzący jednym z dywizjonów bombowych wystartował ze swojej bazy w Yorkshire jako dowódca Whitley'a. Z pośród członków jego załogi nawigator i drugi pilot byli nowicjuszami; nawigator odbywał wogóle swój dziewiczy lot bojowy. Pułap chmur przy starcie był niski, lecz pilot wznosił się na 11 tys. stóp w stosunkowo przejrzystą przestrzeń, leżącą między górną i dolną warstwą chmur. Dla łatwiejszego rozpoznania brzegu wzięli kurs na południowy cypel Norwegii i ślepym lotem na instrumenty przelecieli nad morzem na wysokości 10 tys. stóp. Z powodu zachmurzenia nie zauważyli linii wybrzeża i pilot zobaczył po raz pierwszy ląd nieco po godzinie 11-ej, gdy w oknie między chmurami



Lotnisko Stavanger, kluczowa pozycja w okupowanej przez Niemców Norwegii. 1. Drogi startowe. 2. Dwa zderzone głowami samoloty. 3. Samolot z ułamanem lewym skrzydłem. 4. Resztki magazynów.

Bergen. W lewym dolnym rogu widać niemiecki ścigacz szukający w manewrze ocalenia przed przelatującym nad nim samolotem. W środkowej zatoce widnieją wciąż jeszcze dymy pożaru składów portowych i statku pomocniczego, zbombardowanych podczas poprzedniego nalotu.



Koniec Dorniera. Wodnosamolot Dornier 18, zestrzelony przez samolot lotnictwa bombowego, leży okaleczony na falach morza koło Norwegii.



ukazał się w jasnym świetle księżycy ośnieżony pagórek. Orientując się co do własnego położenia według znanego mu falistego charakteru okolicy, pilot wziął kurs na południowo — wschodni brzeg Norwegii z zamiarem ponownego zorjentowania się według linii wybrzeża. Minęli ją, nie zauważywszy jej powtórnie. Gdy w pół godziny później znurkowali przez okno w chmurach na 3 tys. stóp, ujrzeli pod sobą płaską czarną powierzchnię. Pilot nie był pewny czy to ląd czy morze. Zapalił więc przedni reflektor i zniżył się, dopóki w odblasku światła nie stwierdził pod sobą wody. Skręcono więc znów w lewo, aż wreszcie lecąc na 2 tys. stóp wysokości wypatrzone brzeg, znaczony pianą rozbijających się fal.

Przez następne pół godziny pilot, z twarzą przyciśniętą do uchylonej szyby okienka kabiny, przelatował z jednej chmury w drugą, wyszukując wzdłuż krętych wybrzeży drogi do wylotu fjordu Oslo. W ten sposób osiągnięto Drammen na wysokości 1500 stóp. Zauważono duży ruch na przystaniach, położonych na południowym brzegu fjordu Drammen. Przy dokach stało przynajmniej z dziesięć statków towarowych różnych rozmiarów, a szereg innych statków było widać przycumowanych u wejścia do fjordu. Doki były zalane światłem, gdyż paliły się potężne lampy, oświetlające całą okolicę. Choć cel był zachęcający, pilot nie zapominał, że zadaniem jego było znaleźć i zbombardować lotnisko Oslo. Zawrócił więc i wziął kurs na stolicę Norwegii, lecąc na 3 tys. stóp.

W głębi fjordu Oslo napotkano na ostrą burzę śnieżną. Lotnisko w Fornebu i jego sąsiednia okolica były zupełnie niewidoczne. Wielokrotnie próbowano przebić się przez ten mrok, i samolot schodził aż na 500 stóp, gdzie jednak stwierdzono warunki atmosferyczne powodujące szybkie oblodzenie. Pilot przeleciał wobec tego powtórnie nad zgromadzeniem nieprzyjacielskich statków w Drammen w nadziei, że burza śnieżna wreszcie minie. Zawiódł się jednak, i choć Oslo było skąpane w jasnym świetle księżycy, okolica lotniska wciąż była niewidoczna. Można byłoby ocenić położenie celu według odległości od widocznego miasta, lecz pilot, nie

chcąc ryzykować, że zniszczy jakiś nie wojskowy obiekt, wołał wziąć kurs powrotny na bazę, obciążony pełnym ładunkiem bomb. Wylądował szczęśliwie na lotnisku nieco po godz. 4.30 nad ranem, spędziwszy w powietrzu dziewięć i pół godzin. W czasie tego lotu ani razu nie domagał się ani nie odbierał sygnałów radiowych dla ustalenia swego położenia.

Próba generalna

Oprócz nalotów bombowych, w ciągu czynnego okresu kampanii norweskiej odbywały się na wszelkiego rodzaju bombowcach loty rozpoznawcze. Próbowano ustalić warunki żeglugi nieprzyjacielskiej w pobliżu wybrzeży niemieckich, na Balcie, we fjordzie Oslo i w licznych fjordach zachodniej Norwegii, i sporo cennych wiadomości dostarczono Królewskiej Flocie.

W ciągu tego dokładnie miesiąc trwającego okresu Lotnictwo Bombowe pracowało ciężko i cztery wyprawy dywizjonowe w tygodniu nie były niczem niezwykłym. Straty wynosiły około 30 bombowców.

Być może, że można było dokonać czegoś więcej, lecz zadanie od samego początku przerastało nasze siły. Dysponowaliśmy bardzo małą ilością bombowców, które działać musiały na kresach swych zasięgów, przy złej pogodzie, bez pomocy myśliwców i na podstawie zawsze niedokładnych wiadomości, a często bez wiadomości zupełnie. Lotnictwo Bombowe dało z siebie wszystko. Naloty dokonywane były zawsze z tą samą siłą ducha, jaką wykazała załoga Whitley'a, który w czasie szalejącej burzy śnieżnej, na wysokości 300 stóp nad ziemią, przeleciał z północy na południe przez całą Norwęgję i powrócił do Szkocji, spędziwszy w powietrzu 14 i pół godzin. Duch naszych pilotów i załóg był przy końcu tego trzydziestodniowego okresu niewątpliwie równie silny, jak na jego początku.

Choć lotnicy nie zdawali sobie wówczas z tego sprawy, dla większości kampanja ta była próbą generalną przed czekającymi ich nowymi zadaniami, które spełnić mieli nad Holandją, Belgią i Francją.

VI—Front Zachodni:

BITWA WE FLANDRII

10 maj—15 czerwiec 1940

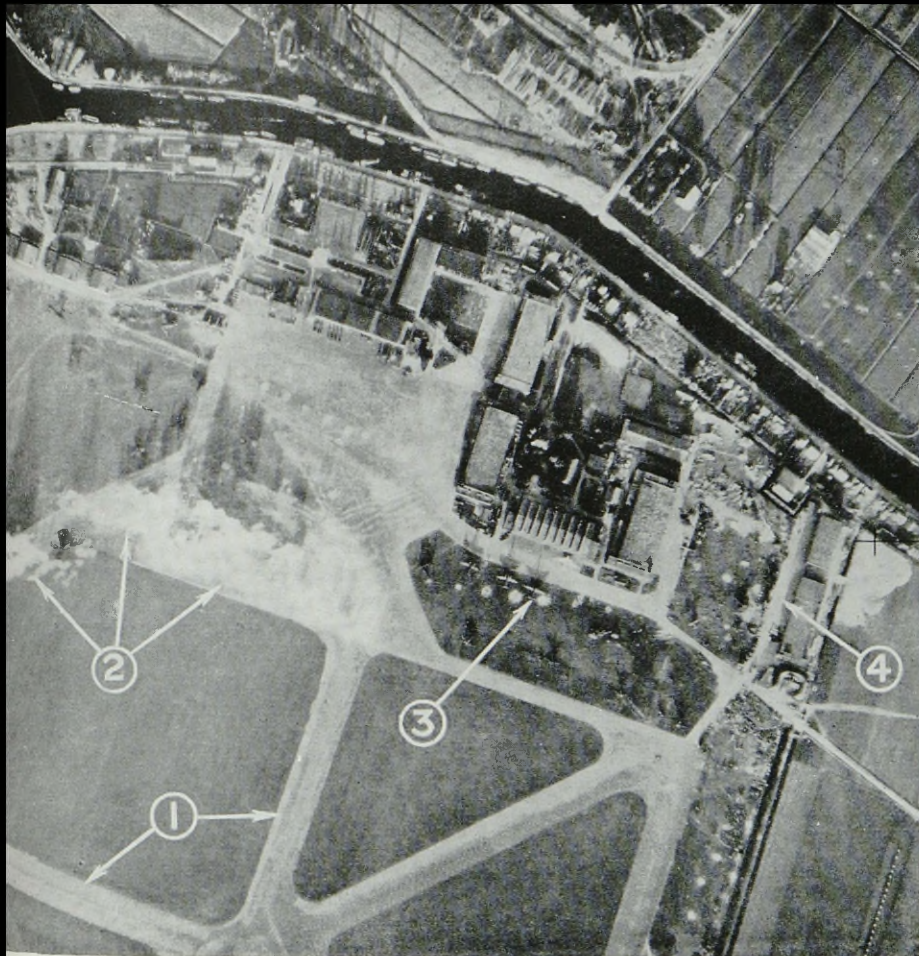
W dniu 10 maja Niemcy napadli równocześnie na Holandję, Belgię i Francję. Dla jasności musimy przedewszystkiem przedstawić krótko przebieg działań przeciwko Holendrom.

Rozpoczęły się one zbombardowaniem lotniska Schipol, koszar w Amsterdamie i stanowisk artylerji przeciwlotniczej w pobliżu tego miasta. W ślad za tem poszło zrzućenie wojsk spadochronowych na kluczowe punkty w obrębie lub w pobliżu Hagi, Delft, Zandvoord, Hoek, Ymuiden, Dordrecht i na lotnisko Waalhaven koło Rotterdamu. To lotnisko Niemcom udało się zdobyć. Popołudniu 10 maja cztery główne lotniska wewnątrz t.zw. forticy holenderskiej, a mianowicie Waalhaven, Ypenburg, Ockenburg i Walkenburg, były w ręku niemieckim. Nie zważając na usiłowania, mające na celu przeszkodzenie ich użyciu przez najeźdźcę, Niemcy bezwzględnie rozpoczęli wyladowywanie wojsk, przewożonych masowo samolotami transportowymi. Dwa czy trzy lotniska zostały potem odbite przez Holendrów i trzymane przez nich przez krótki przeciąg czasu. Poważna ilość samolotów niemieckich wylądowała również na plażach Katwij, Scheveningen i Wassenaar. Wynikiem tych operacyj powietrznych było unieruchomienie jednego korpusu holenderskiego w forticy holenderskiej i zdobycie przez Niemców okręgu Dordrecht i południowej części Rotterdamu.

Wpływ tego działania na ogólny przebieg kampanji w Holandji był decydujący.

Królewskie Siły Powietrzne natychmiast udzieliły znajdującym się w ciężkiej opresji Holendrom wszelkiej pomocy, do jakiej były zdolne. W sprawozdaniu niniejszem mówić będziemy tylko o tych działaniach, które przypadły w udziale Lotnictwu Bombowemu. Samoloty tego lotnictwa były w boju od pierwszych godzin najazdu, lecz zadanie było ponad ich siły. Armje belgijskie, brytyjskie i francuskie walczyły zaciekle z najeźdźcą niemieckim, i wszystkie potrzebowały pomocy —i to silniejszej niż można jej było udzielić. Niemniej Holendrzy nie byli osamotnieni w swej walce powietrznej. W dniu 10 maja wykonano szereg bombardowań holenderskich lotnisk i plaż, zajętych przez Niemców. Najsilniejsze były naloty na lotniska Waalhaven i Ypenburg, na lądowisko koło Leyden i na plażę koło Hagi. Dokonano poważnych szkód z własną stratą czterech Blenheimów. Tejże nocy 36 Wellingtonów spaliło hangary w Waalhaven i zniszczyło dużą ilość samolotów nieprzyjacielskich na ziemi, gdy równocześnie eskadra Whitley'ów zbombardowała podejścia do Maastricht. Następny nalot na ten sam rejon wykonano 11 maja, zaś 13 i 14 maja okolice Breda zostały zbombardowane przez samoloty Battle ze składu „Wysuniętych Sił Lotniczych“ we Francji i przez nasze Blenheimy z Anglii. Spalone zostały duże magazyny paliwa.

W ciągu krótkich dni tej kampanji Dowództwo Lotnictwa Bombowego było wciąż hamowane w swych decyzjach—podobnie jak w Norwegji—brakiem wiadomości o sytuacji. Ta okoliczność niezwykle utrudniała przydzielanie celów. Panował taki zamęt, że co najmniej raz jeden zbombardowaliśmy lotnisko Ypenburg na żądanie rządu holenderskiego w chwili, gdy znajdowało się ono przejściowo w rękach holenderskich wojsk, o czym ani my, ani rząd holenderski nie wiedział. Nasze naloty, mimo ich rozmachu, nie mogły mieć wielkiego wpływu na los Holandji. Przygniatała nas ilość samolotów niemieckich. Było ich tak dużo, że Goering mógł pozwolić sobie na nieliczenie się ze stratami. Brutalna przewaga liczby dokonała



Lotnisko Schipol było jednym z pierwszych przedmiotów natarć niemieckich w Holandji. Fotografje zdjęto w czasie późniejszego nalotu R.A.F.

1. Drogi startowe.
2. Wybuchy bomb.
3. Samoloty niemieckie i leje z poprzednich nalotów.
4. Cmentarzysko uszkodzonych samolotów.

raz jeszcze tego samego, co przedtem zrobiła w Polsce i w Norwegji. Lotnictwo holenderskie walczyło z zażartą zaciekłością, z której słusnie słyną mieszkańcy Niderlandów. Zostało ono unicestwione w trzy dni. W dniu 13 maja zdolnych było do walki już tylko 10 z 240 samolotów, które poszły w bój w dniu 10 maja, zaś wieczorem tegoż dnia ta ostatnia dziesiątka zginęła w nalocie na wojska niemieckie za linią Grobbe.

Tymczasem rozgorzała bitwa w Belgji i we Francji. Zanim przystąpimy do opisu dziejów naszego lotnictwa bombowego w czasie trwania tej bitwy, trzeba przede wszystkim rozważyć zadania, do których miało być ono użyte. Istnieją dwa różne sposoby, któremi lotnictwo bombowe może przyjść z pomocą broniącej się armji. Może

ono zająć się nieprzyjacielskimi linjami komunikacyjnymi, bombardując koleje, drogi, miejsca zbiorów, cieśniny, składy amunicji itd., lecz może również w pewnych okolicznościach dać pomoc bezpośrednią, atakując wojska zaangażowane w bitwie. Te oba możliwe sposoby użycia brytyjskiego lotnictwa bombowego rozważono szczegółowo i omówiono z Francuzami jeszcze na wiosnę 1939 r., gdy zajęcie Czechosłowacji przez Hitlera wykazało, że najazd niemiecki na zachód jest prawie że nieunikniony.

W tym czasie poinformowaliśmy szczerze i otwarcie francuski Sztab Główny o posiadanej przez nas ilości bombowców. Na tej podstawie opracowano plan ich użycia, przyjęty przez obie sprzymierzone strony bez zastrzeżeń. Francuski Sztab Główny

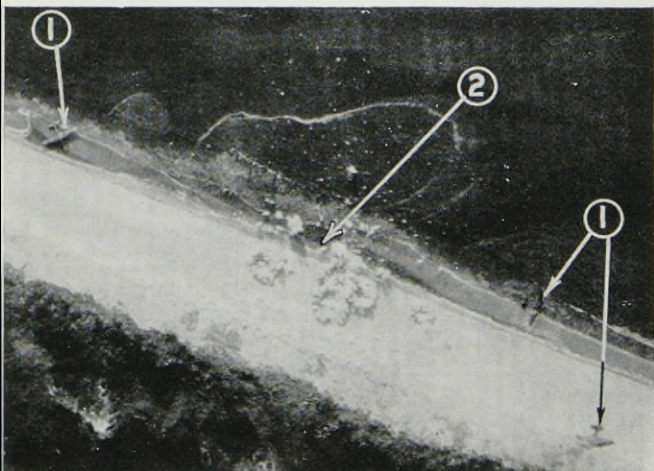
nie tał od początku, że główną jego troską jest obawa przed inwazją kraju. Z największą niechęcią odnosili się Francuzi do wszelkich zamiarów użycia bombowców do nalotów na przemysł niemiecki, i nie wahali się mówić o tem wyraźnie. Według ich głębokiego przekonania głównem, a bodajże jedynem zadaniem, do którego lotnictwo bombowe powinno było być użyte, było przedłużenie zasięgu ognia artylerji i pomożenie w ten sposób walczącej armji. Kładli od początku nacisk na pełne współdziałanie całego brytyjskiego lotnictwa bombowego w zadaniu odparcia najazdu niemieckiego na Francję. Obiecaliśmy im to niezwłocznie. Wyjaśniliśmy, że Wielka Brytania będzie uważała obronę Francji przed najazdem za swoje najważniejsze zadanie i że nasze lotnictwo bombowe będzie bez zastrzeżeń pomagać w jego wykonaniu. Równocześnie przestrzegliśmy francuski Sztab Główny, by nie budował przesadnie wielkich nadziei na pomocy lotnictwa bombowego, ponieważ nieprzyjaciół posiadał przewagę ilościową, a większość naszych baz lotniczych znajdowała się w zbyt dużej odległości od pola bitwy.

Francuzi głęboko wierzyli w skuteczność bombardowania linii kolejowych. Rozbicie

komunikacji nieprzyjaciela wydawało im się najlepszym sposobem korzystnego użycia bombowców. Wykazywano im, że po takich nalotach spodziewać się można tylko ściśle ograniczonych rezultatów. Byłoby np. bezcelowem bombardować inne obiekty kolejowe niż stacje węzłowe i istotnie żywotne punkty niemieckiej sieci kolejowej. Pozatem cele te musiałyby być mniej lub więcej stale trzymane pod bombami. To wymagałoby znacznie większych sił lotniczych niż te, które stały do dyspozycji sprzymierzonych. Francuski Sztab Główny pragnął również, by bombardowane były lotniska, a to w celu porobienia na nich tyłu lejów, by stały się bezużyteczne. Nie przejmowali się naszymi zastrzeżeniami, że nie byłoby to ani bardzo skuteczny, ani bardzo ekonomiczny sposób przygwożdżenia niemieckiego lotnictwa do ziemi, tembardziej, jeżeli wziąć pod uwagę dużą ilość lotnisk, któremi dysponował nieprzyjaciół.

Tak wyglądały sprawy, gdy wybuchła wojna. Natychmiast wywiązaliśmy się z naszych obietnic i wysłaliśmy do Francji, do rejonu Reims, nasze „Wysunięte Siły Powietrzne”,¹ w skład których weszła większość posiadanych przez nas średnich dywizjonów bombowych, wyposażonych wówczas głównie w samoloty Battle. Formacji tej nie należy mieszać z „Grupą Lotnictwa Współpracy”,² która składała się z szeregu dywizjonów myśliwskich, linjowych i rozpoznawczych i działała bezpośrednio pod rozkazami głównodowodzącego brytyjskimi siłami ekspedycyjnymi. Dla Wysuniętych Sił Powietrznych wybrano rejon Reims, gdyż samolot Battle posiadał stosunkowo niewielki zasięg i musiał być z tego powodu umieszczony jak najbliżej przewidywanych celów w Niemczech. Battle uważany był pozatem za samolot najlepiej ze wszystkich nadający się do udzielenia bezpośredniej pomocy armji francuskiej w wypadku niemieckiego najazdu. Rozpoczęły one prawie natychmiast pracę rozpoznawczą. Na samym początku wojny generał Gamelin wykonał na froncie Saary natarcie o ściśle ograni-

Samoloty niemieckie lądowały na plaży w Katwijk z początku najazdu na Holandję (10 maja 1940). 1. Samolot transportowy Ju. 52 na piasku wybrzeża. 2. Wybuchy bomb.



¹ „Advanced Air Striking Force“.

² „Air Component Field Force“.

czonych celach. Prosił wówczas o pomoc ze strony Wysuniętych Sił Powietrznych i pomoc tę natychmiast otrzymał.

Powstała pewna trudność. By móc wykonywać swe zadania z całą wydajnością, lotnictwo bombowe potrzebuje drobiazgowo przygotowanej organizacji naziemnej, nieodzownej dla umożliwienia dowodzenia i kontroli. Organizacji takiej nie było we Francji i stworzona ona została dopiero przez brytyjski Sztab Sił Powietrznych po pokonaniu wielu trudności technicznych. Jeszcze jedna rzecz jest ważna. Francuzi oświadczyli, że nie są w stanie przeprowadzić własnym lotnictwem żadnych bombardowań dziennych. Ponieważ nie posiadali więcej jak 40 dziennych bombowców, nie można było dziwić się temu stanowisku. Francuski przemysł lotniczy, który przeszedł na pełną produkcję znacznie później od naszego, zajmował się oczywiście głównie wytwarzaniem samolotów myśliwskich. Wobec braku bombowców we Francji, Wielka Brytania natychmiast i bez wahania zgodziła się na użycie Wysuniętych Sił Powietrznych do nalotów na wojska niemieckie, skoroby tylko działania takie okazały się niezbędne.

Praca Wysuniętych Sił Powietrznych przed 10 maja 1940 r. polegała wyłącznie na służbie rozpoznawczej. Latano nad Niemcami w dzień i w nocy, lecz bombowce nie przenikały dalej niż na 20 mil w głąb terytorium nieprzyjaciela. Ze zdjętych wówczas fotografii można było odtworzyć dokładny obraz linii Zygryda. Wysunięte Siły Powietrzne wzięły pełny udział, wraz z lotnictwem francuskim, we wspomnianych już działaniach zaczepnych nad Saarą. W czasie tego działania, 30 września 1939 r., w walce z 15 Messerschmittami nad Saarbrücken, z klucza pięciu samolotów Battle zestrzelono cztery. Większość załóg ocalała się na spadochronach, strącając uprzednio po dwa samoloty nieprzyjaciela.

Tak stały sprawy, gdy rozpoczął się najazd niemiecki na Francję. W międzyczasie kampanja norweska dała francuskiemu Naczelnemu Dowództwu sposobność do podniesienia raz jeszcze sprawy sposobu użycia naszego lotnictwa bombowego. Dnia

14 kwietnia zawiadomiono Francuzów, że w razie niemieckiego natarcia zamiarem naszym jest użycie całości lotnictwa bombowego—za wyjątkiem minimalnych sił potrzebnych do działań dywersyjnych w Norwegii, Danii i północnych Niemczech—do bombardowania posuwających się wojsk nieprzyjacielskich oraz celów w obszarze położonym na wschód od Renu, przez który przebiegać musiały niemieckie linie komunikacji i zaopatrzenia. Następnego dnia „Comité de Guerre” postanowił, że wobec niebezpieczeństwa spowodowania strat wśród ludności cywilnej żadne bombardowania nieprzyjacielskich linii komunikacyjnych wykonywane być nie mają, chyba że Niemcy pierwsi rozpoczną bombardować w ten sposób sprzymierzonych. Ta decyzja z miejsca ograniczyła wybór celów wyłącznie do kolumn nieprzyjacielskich w marszu. Tłumaczono generałowi Gamelin, że ten ostatni rodzaj celów jest całkiem nieodpowiedni dla naszych ciężkich bombowców, budowanych dla wykonywania zupełnie innych zadań. Generał Gamelin przekonać się nie dał. Niemieckie natarcie rozpoczęło się w pełni 10 maja 1940 r. Wódz Naczelny naszych sprzymierzeńców wciąż wzbraniał się zezwolić na bombardowania obiektów w Niemczech, lub wojsk niemieckich maszerujących w ich własnym kraju. Dopiero popołudniu 10 maja Wysunięte Siły Powietrzne zbombardowały niemieckie kolumny przechodzące przez Luksemburg i dopiero następnego dnia wykonany został pierwszy nalot naszych średnich i ciężkich bombowców na nieprzyjacielskie wojska i linie komunikacyjne.

Opóźnianie

Gdy bitwa wreszcie się rozpoczęła, zadanie bombowców brytyjskich można było ująć w jednym zdaniu. Było niem opóźnić i osłabić wszelkimi możliwymi sposobami posuwanie się niemieckich wojsk pancernych, a gdy wojska te osiągnęły już swe pierwsze powodzenia, starać się o tyle zmniejszyć ich nacisk na armje sprzymierzone, by pozwoliło to najpierw na zatrzymanie nieprzyjaciela a następnie na przejście do decydującego

przeciwnatarcia. Te opóźniające działania naszych bombowców były pieczołowicie obmyślane. Przeprowadzono analizę niemieckich linii komunikacyjnych i wszystkich możliwych kierunków najazdu na Holandję i Belgję, oraz przygotowano wykazy wszystkich miejsc, w których drogi te przecinały linie wodne lub inne przeszkody. Opracowano specjalne mapy i wydano je do użytku brytyjskiego i francuskiego lotnictwa. Dzięki wprowadzeniu tajnych współrzędnych mapy te pozwalały łatwo i szybko, jednym sygnałem, skierowywać bombowce obu sprzymierzonych sił powietrznych na każdy dowolny cel czy obszar.

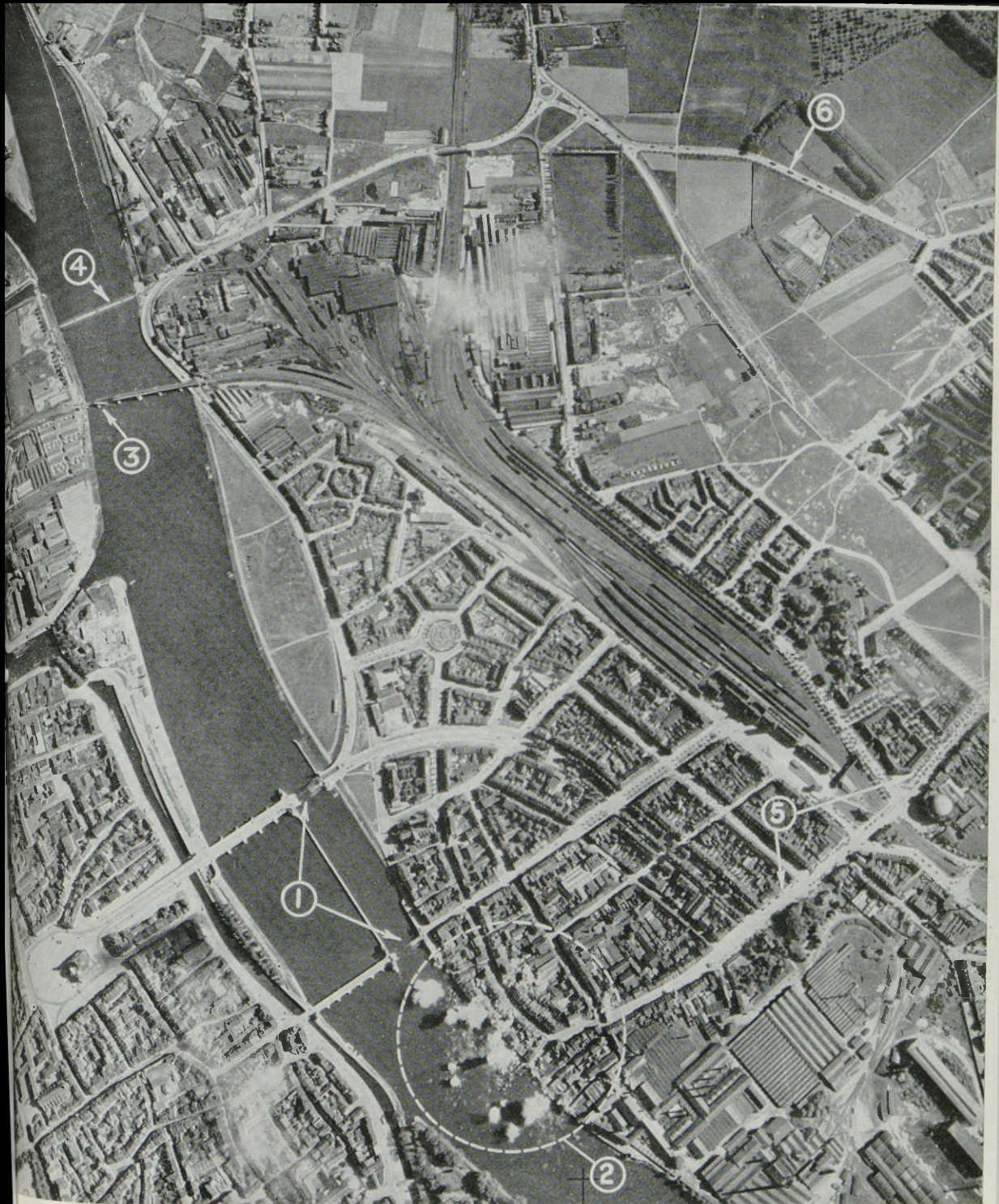
Rozpoznanie wykrywało punkt ciężkości, kierunek i siłę nieprzyjacielskiego ruchu, i te uzyskane wiadomości, łącznie z oporem stawianym nieprzyjacielowi przez wszystkie rodzaje broni, wśród których bombowce były może najważniejszą, pozwoliły armjom francuskim usadowić się na uprzednio wybranych stanowiskach na północ od rzeki Meuse.

W wykonaniu przyjętego planu, ciężkie bombowce używane były w nocy przeciwko linjom komunikacyjnym i ośrodkom zaopatrzenia nieprzyjaciela, gdy natomiast Wysunięte Siły Powietrzne walczyły za dnia aż do chwili, kiedy straty zaczęły być zbyt dotkliwe. Zadaniem ich były koszące naloty na kolumny oraz węzły drogowe i kolejowe. Wzięły się do tego natychmiast. Blenheimy dokonywały wówczas licznych nalołów w okolicy Maastricht na nieprzyjaciela przekraczającego Mozę i posuwającego się drogą do Tongres, zaś samoloty Battle zwalczały od początku kolumny nieprzyjaciela przechodzące przez Luksemburg. Wysunięte Siły Powietrzne zadawały nieprzyjacielowi ciężkie straty, lecz blisko połowa ich samolotów zginęła, głównie od ognia przeciwlotniczego. W przyszłości mieli stracić znacznie więcej jeszcze w walce z nieprzyjacielskimi myśliwcami. Najcięższe straty ponieśli 12, 14, i 17 maja.

Niszczenie mostów

Dla lepszego zrozumienia działań naszych bombowych sił powietrznych trzeba od czasu

do czasu wspomnieć o postępie i kierunku niemieckiego uderzenia na ziemi. Było ono potężne i nieustanne. Koło południa 10 maja Niemcy udaremnili próbę Francuzów posunięcia się naprzód w południowym Luksemburgu i rzucili się na Belgję przez nieuszkodzone mosty koło Maastricht. Wojskami spadochronowcami zdobyli fort Eben Emael i zagrozili w ten sposób Leodjum. W dniu 11 maja natarli na pozycje wzdłuż kanału Alberta i to skrzydłowo dywizjami pancernymi, idącymi z Aix-la-Chapelle, oraz od czoła jednostkami, które przeszły przez północną część holenderskiego Limburga i kierowały się na Hasselt. Tak stały sprawy, gdy 12 maja dowiedziano się, że dwa mosty na Kanale Alberta na zachód od Maastricht nie zostały wysadzone i że nieprzyjaciel przerzucił przez nie swe siły. Wyznaczony został dywizjon Blenheimów do zbombardowania tych przepraw. Wykonał on nalot na wysokości 3 tys. stóp, w bardzo silnym ogniu przeciwlotniczym. Obyty z wojną dowódca tego dywizjonu opisywał ów ogień jako przewyższający nie tylko wszystko co dotychczas spotykał, ale i wszystko co mógł sobie wyobrazić. Zbliżwszy się do mostów, dywizjon rozluźnił szyk w celu wykonania gwiazdźistego nalotu. Bomby padały właśnie, gdy dowódca dojrzał myśliwców niemieckich, przygotowujących się do natarcia od strony słońca. Natychmiast rozkazał dywizjonowi zebrać się w szyku zwartym, co było manewrem bardzo trudnym i niebezpiecznym ze względu na ogień przeciwlotniczej artylerji. Eskadra wykonała ten rozkaz i spotkała myśliwców skoncentrowanym ogniem, który napastników odrzucił. Osiem z dwunastu Blenheimów—wszystkie postrzelane—powróciło po wykonaniu zadania. Ten sam cel zaatakowany został tegoż dnia przez 6 Battle'ów. Załogi do tego nalotu wylosowano, ponieważ wszyscy zgłosili się na ochotnika. Szli nisko, lekceważąc zarówno myśliwców nad sobą, jak ogień przeciwlotniczy z ziemi. Z tych sześciu samolotów zestrzelono pięć. Szósty, paląc się, spadł po naszej stronie frontu, załoga zaś jego na rozkaz pilota wyskoczyła na spadochronach. Jeden z przyczółków mostu został



Zerwane mosty. Z fotografii można wywnioskować, jak ważną rzeczą jest niszczenie mostów ; praca saperów naszych sojuszników w Maastricht opóźniła i ograniczyła ruchy nieprzyjaciela. 1. Mosty drogowe w naprawie. 2. Wybuchy bomb na wybrzeżu Mozy. 3. Uszkodzone prześię mostu kolejowego. 4. Most pontonowy zbudowany przez Niemców. 5. Niemiecka kolumna sparkowana. 6. Niemiecka kolumna obchodząca miasto. R.A.F. bombardowała mosty znajdujące się na kanale Alberta na zachód od Mozy.



NORTH
SEA

ENGLISH CHANNEL

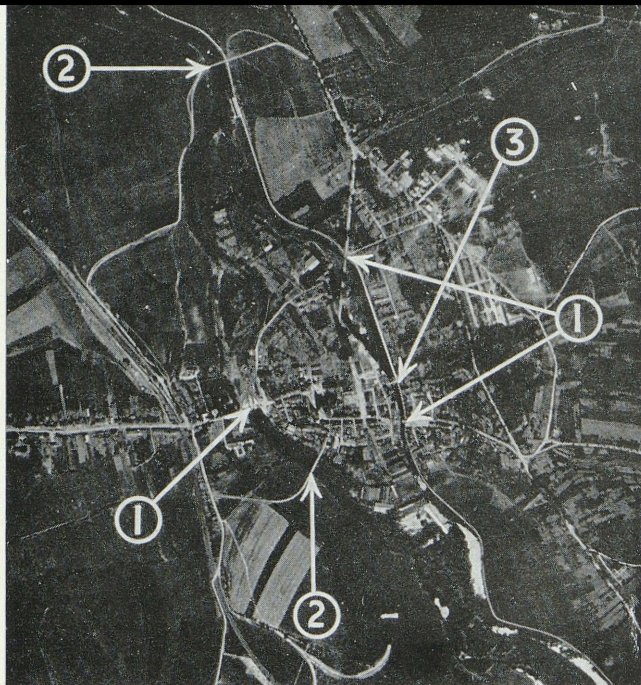
STATUTE MILES
0 10 20 30 40 50 100

G. H. HAVERS

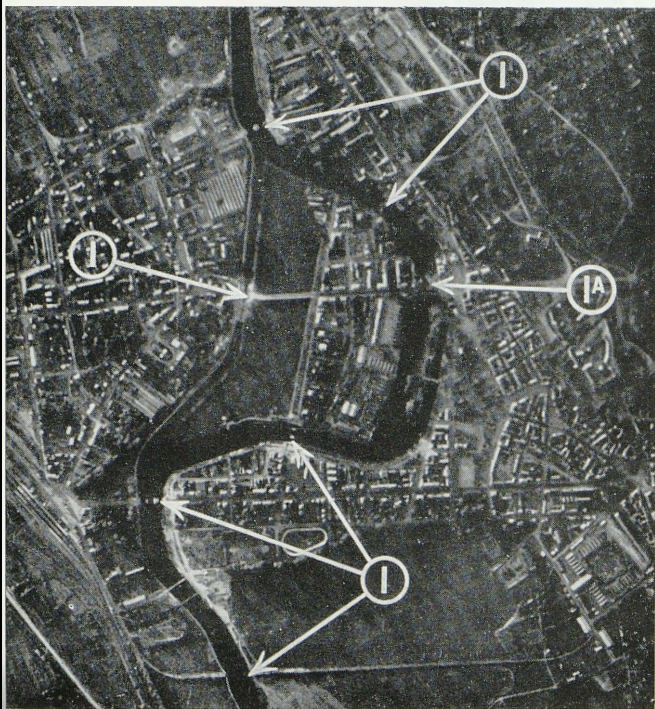


KAMPANJA WE FLANDRJI

Obszar, na którym
Lotnictwo Bombowe
przeciwstawiało się
natarciu Niemiec
na Holandję, Belgię
i północną Francję.



Mosty na Mozie w Mouzon (u góry) i w Sedanie (u dołu) były przedmiotem bohaterskich nalotów naszych Battle'ów w dniu 14 maja 1940 r. Większość tych mostów zniszczyli już poprzednio saperzy wojsk sojuszniczych. Nasze samoloty zburzyły dwa mosty stałe oraz kilka pontonowych. 1. Zerwane mosty. 1a. Most uszkodzony przez bombardowanie. 2. Nowe mosty. 3. Most pontonowy.



zniszczone. Dwa „Victoria Cross” przyznano załodze prowadzącego ten nalot samolotu.

Mosty były chwilowo niezdatne do użytku, lecz nie wystarczyło to dla powstrzymania niemieckiego najazdu. Pod wieczór tegoż dnia uporczywe walki toczyły się w Ardenach, i armię belgijską zmuszono do wycofania się z Tongres. W ciągu 13 maja cofnęła się ona około 20 mil w kierunku na Tirlemont. Na północnym skraju linii Maginota zostało natomiast odparte przez Francuzów natarcie na Longwy. Armia brytyjska, łącznie z większością francuskich oddziałów armii północnych, nawiązała łączność z prawym skrzydłem obrony belgijskiej. Dzień następny, 14 maja, przyniósł sprzymierzonym zdecydowaną klęskę. Niemcy przełamali IX Armię francuską, broniącą Mozy, i przekroczyli rzekę, robiąc w ten sposób wyłom w linii między Sedanem a Dinant. Wobec tego armie sprzymierzone we wschodniej Belgii nagle zagrożone zostały otoczeniem.

Niemcy przeszli przez Mozę w dwóch miejscach, z czego jedno w pobliżu Sedanu. Z początku sądzono, że uda się zniszczyć używane przez nich mosty stosunkowo niewielką ilością samolotów. Pierwszy nalot wykonało sześć bombowców Battle około godziny piątej rano. Powróciły wszystkie, i tylko jeden z pilotów był ranny. Wkrótce potem, około godz. 7.30, nalot został powtórzony przez cztery dalsze samoloty tegoż typu, i trafiono most pontonowy koło Sedanu. Wszystkie cztery płatowce powróciły szczęśliwie. Sytuacja jednak pogarszała się bez przerwy i około drugiej godziny popołudniu musiano wyznaczyć już znacznie większe siły do nalotu na te oraz cztery inne mosty między Mouzon i Sedanem. Wkrótce po godzinie trzeciej wystartowało 67 samolotów Battle. Powróciło z nich trzydzieści dwa. Reszta padła ofiarą gęstego ognia przeciwlotniczego i myśliwców niemieckich, którzy wystąpili w takiej masie, że nie wszyscy mogli być odparci. Dwa mosty pontonowe zniszczono, trzeci uszkodzono, zaś dwa stałe mosty—jeden koło Mouzon, drugi w samym Sedanie—zostały celnie trafione. Załogi sześciu zestrzelonych Battle'ów przekradły się

w ciągu następnych dni z powrotem do swoich baz. Między niemi znajdował się pilot, dwukrotnie ranny, który mimo tego potrafił przepłynąć Mozę, oraz obserwator i strzelec pokładowy, którzy pielęgowali swego rannego pilota przez przeszło 24 godziny i opuścili go dopiero, gdy wyzionął ducha. Oni również, unikając niewoli, przedostać się musieli przez Mozę.

Te i inne tego rodzaju naloty wykazały, że przy zdecydowanym na wszystko wysiłku zniszczenie mostu przez lotnictwo jest możliwe, lecz że pociąga to za sobą ciężkie straty. Skutki takiego działania przeciwko doskonale zorganizowanemu przeciwnikowi, jakim jest armia niemiecka, okazały się pozatem przemijające. Wykorzystanie dogodnej sytuacji, stworzonej przez zniszczenie mostu, wymaga ze strony wojska na ziemi silnej i natychmiastowej akcji, któraby potrafiła wyciągnąć z tego korzyści i utrwalić powodzenie. W przeciwnym wypadku zyskuje się jedynie krótkotrwałe odprężenie i męstwo lotników idzie na marne. To właśnie zdarzyło się pod Sedanem. Choć nie było już mostów—nie było również i francuskiego męstwa.

Bombardowanie kolumn transportowych i oddziałów

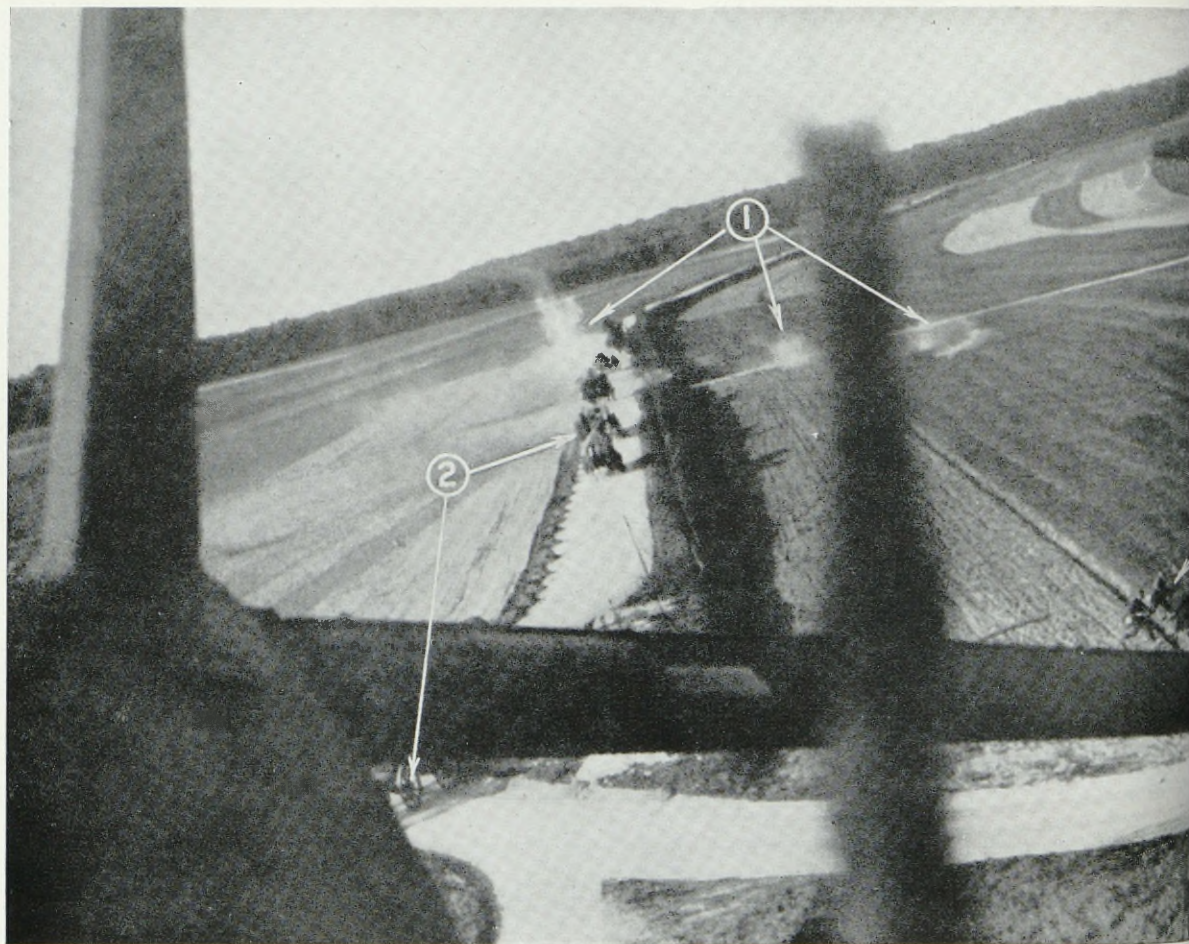
Przekroczywszy Mozę, Niemcy spieszenie wykorzystali osiągnięte powodzenie. 16 maja wysunięte oddziały armii brytyjskiej cofnęły się na pozycję główną na rz. Dyle, z Belgami na lewym skrzydle, zaś Niemcy wdarli się szerokim klinem, obchodząc znajdującą się na naszym prawym skrzydle I armję francuską, i natarli na Avesnes i Vervins, przeszło 40 mil na zachód od Mozy. Weszli oni obecnie w teren otwarty, i nowe wobec tego cele stanęły przed naszymi bombardowcami. Zgrupowania wojsk, wozów pancernych i kolumn transportowych były wkrótce jedynymi celami atakowanymi za dnia. W nocy wielokrotnie bombardowano węzły kolejowe, stacje rozrządzące oraz składy paliwa w zachodnich Niemczech i w zdobytej Belgii. Pochód niemiecki trwał jednak dalej. Do 19 maja nieprzyjaciel osiągnął na południu

kanal Oise-Aisne i Słynny Chemin des Dames, zaś na północy linję rzeki Izelder, bronioną przez armję brytyjską, która wycofała się tam z nad rzeki Dyle. Przez następne trzy dni Niemcy parli naprzód, mimo brytyjskiego przeciwnatarcia koło Arras z dnia 21 maja, i dotarli do morza w Le Tourquet. W tym czasie Wysunięte Siły Powietrzne atakowały wielokrotnie nieprzyjaciela, zadając mu ciężkie straty w ludziach i w sprzęcie. Najskuteczniejszym z tych działań było bombardowanie czołgów i kolumn samochodowych w dniu 22 maja koło Berneuil i Puisieux, nalot na kolumnę nieprzyjacielską zatrzymaną 25 maja na drodze między Abbeville i Hesdin oraz bombardowanie i ostrzelanie innej kolumny dnia 28 maja na drodze Amiens-Doullens.

W tych operacjach brały również udział Blenheimy z Anglii, dając z siebie wszystko i ponosząc przytem ciężkie straty. Najdotkliwsze miały miejsce 17 maja, gdy wysłano 12 Blenheimów do natarcia na czołgi i oddziały wojska koło Gembloux. Kilka mil przed celem Blenheimy, które leciały w dwóch kluczach po sześć, spotkały się z silnym i bardzo celnym ogniem artylerji przeciwlotniczej. To zmusiło je do rozluźnienia szyków i wówczas zostały napadnięte przez Messerschmitty 109. Myśliwcy zestrzelili dziesięć Blenheimów, a jedenasty zniszczony został ogniem z ziemi. Nie wszyscy lotnicy z tych załóg zginęli. Wielu odnaleziono rannych i dwu z nich powróciło do swych baz w Anglii: jeden z Amiens na samolocie Anson utrzymującym połączenie z Anglią, drugi z Paryża regularną linją lotniczą.

Jako przykład dobrego planowania i dokładnego wykonania warto wspomnieć jeden z nalotów, odbyty 22 maja. Celem było dowództwo niemieckiej dywizji pancernej w Ribecourt. Blenheimy nadleciały o zmierzchu i, zanim nieprzyjaciel zdążył otworzyć ogień, zrzuciły tuzin 250-funtowych i 72 czterdziestofuntowych bomb w sam środek celu, który zrównano z ziemią.

Trudności, z jakimi spotykały się Battle'e i Blenheimy, zwiększały się dzięki dwum okolicznościom. Często nie można było



wskazać im ścisłych celów z powodu braku dokładnych informacji, wobec czego musiały one same wyszukiwać je sobie. Zwiększało to ryzyko zestrzelenia. Drugą przeszkodą byli cywilni uchodźcy. Tłoczyli się oni po drogach, w nieprawdopodobnie chaotyczny sposób zmieszani z kolumnami wojsk nieprzyjaciela. Wydano rozkazy zabraniające bombardowania uchodźców, i piloci nasi narażali się na poważne niebezpieczeństwa, aby tylko uniknąć przekroczenia tego zakazu. Ta ruchoma tarcza była dla nieprzyjaciela wielką pomocą, i wykorzystywał on ją świadomie.

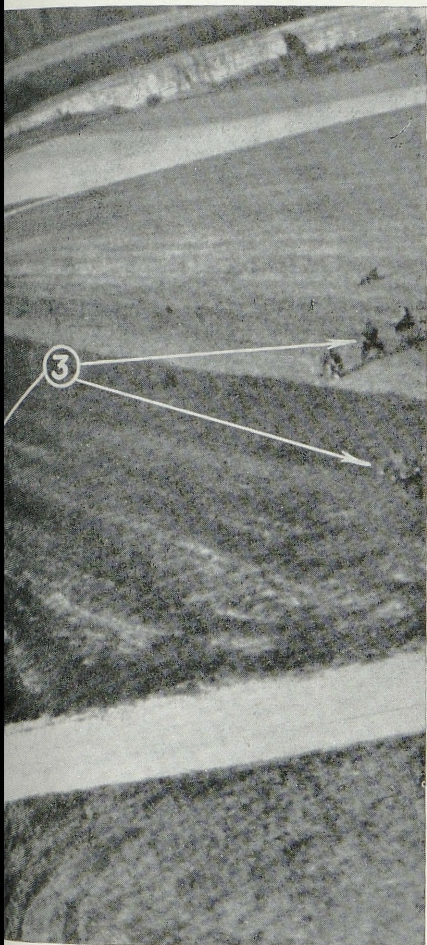
Niemcy potrzeby wchodzić w dalsze szczegóły operacji wojskowych. Do 29 maja

Niemcy zamknęli armię brytyjską w okolicach Dixmude i Armentières, zaś Lille, ostatnia twierdza francuska na północy, padło 31 maja. Ten pierwszy okres bitwy skończył się wywiezieniem brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego i większej części francuskiej armii północnej z Dunkierki. Drugi okres zaczął się 5 czerwca i trwał do chwili, gdy Francuzi dnia 17 czerwca poprosili o zawieszenie broni.

„Operacja Dynamo“

„Operacja Dynamo“ była kryptonimem, oznaczającym ewakuację z Dunkierki, która trwała od 27 maja do 4 czerwca. Odegrały

Nalot koszący we Francji. Samolot przed chwilą zbombardował kolumnę niemiecką. 1. Wybuchy bomb. 2. Konne pojazdy w ruchu. 3. Żołnierze niemieccy kryją się w polu.



w niej poważną rolę nasze bombowce, zwłaszcza Wellingtony. Noc w noc trzymały się one ciężko, by zasłonić port tarczą z bomb, i wysiłki ich były szczególnie wielkie pod koniec ewakuacji, gdy wycofywała się francuska armja północna. Królewska Flota napotykała w działaniu na bardzo duże trudności z powodu ognia ciężkiej artylerji nieprzyjaciela i domagała się pomocy ze strony bombowców. Naprędce zebrano i wysłano znaczną formację bojową, która, według sprawozdania admirała dowodzącego operacją „Dynamo“, wykonała swoje zadanie jak najchłubniej i przyczyniła się w dużym stopniu do osiągniętego powodzenia.

Straty, poniesione przez Wysunięte Siły

Powietrzne w początkowym okresie bitwy, były tak ciężkie—wynosiły one przeszło 40% —że po kilku dniach postanowiono używać ich przy świetle dziennym wyłącznie tylko do działań, niezbędnych dla zapewnienia armjom bezpośredniej pomocy. Wszystkie inne zadania spełniano w nocy. W rezultacie przeciętna dzienna strat spadła bardzo znacznie, choć natężenie wysiłku bojowego pozostało prawie takie same. W ciągu trzech tygodni, które nastąpiły po 23 maja, ogólna ilość lotów w dywizjonach Battle'ów spadła tylko o drobny ułamek w stosunku do ilości lotów dokonywanych poprzednio za dnia. Używane one były w nocy przedewszystkiem przeciwko tego rodzaju węzłom komunikacyjnym, jak Givet, Dinant i Charleville, a również do nalotów na magazyny paliwa i amunicji w Libramont, Florenville i inne. Atakowały zgrupowania zmotoryzowanej piechoty i czołgów, ukryte w lasach St. Gobain, Gault i w innych miejscach, jak również wysunięte lotniska, jak np. w St. Hubert i Guise, używane przez nieprzyjacielskie nurkowce. Battle'e wykazały umiejętność wyszukiwania tych wszystkich celów w nocy, często w bardzo trudnych warunkach, i zadawały nieprzyjacielowi niewątpliwie poważne straty.

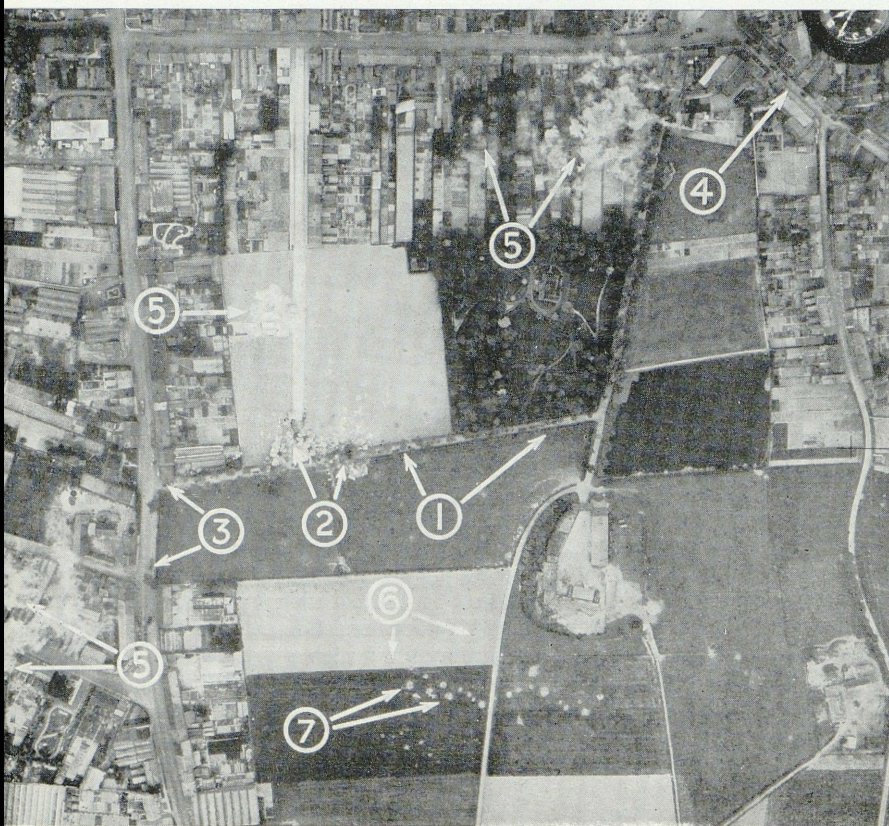
Pewne światło na osiągnięte wyniki rzuca raport oficera R.A.F. który został wzięty do niewoli przez Niemców we Francji w końcu maja i następnie zdołał z niej uciec. Mówi on: „Miałem możność obejrzenia rozrządycznej stacji kolejowej nad Sommą wkrótce po jej zbombardowaniu; niema wątpliwości, że uszkodzenia były przerażające. Całe wagony i lokomotywy zostały wyrzucone

z torów i przewrócone na bok, wiele z nich spłonęło, nawierzchnia torów była zerwana, szyny kolejowe fantastycznie powyginane. . . Sprawiało to ogólne wrażenie strasznego chaosu i zniszczenia, przypominającego sceny z jednego z filmów H. G. Wells'a „Przyszłe czasy“.

W ciągu tej kampanii lotniska Wysuniętych Sił Powietrznych bywały nieraz bombardowane przez samoloty Luftwaffe, lecz nigdy bardzo ciężko. Najpoważniejszą szkodą było zniszczenie pięciu Battle'ów na lotnisku koło Reims i sześciu Blenheimów we Vraux. Padły one ofiarą koszącego nalotu nieprzyjaciela, lecz obsługi karabinów maszynowych Lewis, broniących lotnisk, zestrzeliły co najmniej osiem samolotów niemieckich, i nalot się nie powtórzył. Względnie małe natężenie nalotów na nasze lotniska znajduje wytłumaczenie w tem, że nieprzyjacielskie

siły powietrzne były zajęte przede wszystkim ścisłą współpracą z nacierającą armją lądową.

Czas teraz zająć się ciężkimi bombowcami. Pracowały one wyłącznie w nocy. Celami, wybranymi przez mieszany sztab francusko-brytyjski, stojący pod rozkazami francuskiego Naczelnego Dowództwa, były w kolejności: przede wszystkim stacje rozrządzące, węzły kolejowe i pociągi między Renem a wschodnimi granicami Holandji i Belgji, następnie cięśniny leżące na ogólnej linii Turnhout-Namur, zwłaszcza miejsca przepraw przez Mozę aż po Charleville, wreszcie czułe miejsca na tyłach armij niemieckich. Ciężar natarcia, położony danej nocy na jeden z tych trzech rodzajów celów, zależał od ilości stojących chwilowo do dyspozycji ciężkich bombowców, od księżycy i od żądań Sztabu Głównego. W miarę, jak rozwijała się bitwa, Francuzi domagali się coraz to większej



Walka z najazdem niemieckim. Natarcie na kolumnę nieprzyjacielską w ruchu: 1. jaszczce artyleryjskie i taborzy nieprzyjacielskie przechodzące przez Marckę, na pódzachód od Courtrai. 2. Wybuchy bomb w pobliżu kolumny. 3. Jaszczce o zaprzęgu konnym. 4. Czołgi i samochody pancerne. 5. Wybuchy bomb. 6. Wąskie okopy pozostałe po wojskach sojuszniczych. 7. Leje od bomb niemieckich, rzuconych na te okopy.

Królewskie Siły Powietrzne nad Dunkierką. W czasie ewakuacji bombowce nasze noc w noc otaczały port ochronną tarczą z bomb. Dunkierkę bombardowano wielokrotnie również po ukonczczeniu kampanji francuskiej. Na ilustracji widać palący się zbiornik benzyny, słup czterech innych zbiorników zniszczonych poprzednio oraz uszkodzenia dokonane na rozrządzącej stacji kolejowej.

i większej ilości nalotów na ostatni z wymienionych rodzajów celów. Innymi słowy, koniecznie chcieli ścisłego i stałego współdziałania bombowców z armią w polu zarówno za dnia, jak i w nocy. Współdziałanie to potrzebne było nieustannie.

W nocy z 21 na 22 maja użyto bardzo znacznej ilości ciężkich bombowców do nalotów na drogi i mosty w pobliżu Cambrai i Le Cateau, w celu przeszkodzenia Niemcom w ich natarciu na Amiens i Arras. Również w czasie walk o Roubaix i Cassel poważne siły lotnicze atakowały nieprzyjacielskie linie komunikacyjne w trójkącie Charleville-Courtrai-Diest. Później w czerwcu często bombardowano miejsca przepraw przez Sommę i Aisne. Nie sposób opisać szczegółowo wszystkich tych operacji. Rozpoczęły się one nalotem Whitley'ów i Hampdenów na linie komunikacyjne, rozchodzące

się gwiazdźdzo z ważnego węzła kolejowego Monachjum-Gladbach. Były to pierwsze bomby, które wybuchły na obszarze Niemiec, oprócz zrzuconych na wyspę Sylt w nocy z 19 na 20 marca. Nasze ciężkie bombowce wykonały wogóle między 11 maja a 15 czerwca dwadzieścia siedem większych nalotów na niemieckie linie komunikacyjne, składy, zbiorniki paliwa, ważne ośrodki i inne podobne cele. Do najcięższych i najlepiej udanych należały: nalot w nocy z 15 na 16 maja, w czasie którego uszkodzono węzły kolejowe i stacje rozrządzące w Aachen, Roermund, Bocholt, Wesel, München-Gladbach i Kolonii, „Autobahn“ na południe od Duisburg i lotniska w Duisburg i Einhoven; nalot z 20/21 maja, gdy trafiono szereg mostów na rzekach Sambre i Oise, wykolejono pociąg w Hirson i wysadzono w powietrze skład amunicji w Nouvion; oraz seria nalotów wykonanych w pierwszych dwóch tygodniach czerwca na całym przebiegu niemieckich linii komunikacyjnych od stacji rozrządzących w Nadrenji do rzeki Somme, ze szczególnem uwzględnieniem Amiens, urządzeń kolejowych Hirson i węzła w Aachen.

Wszystkie te wysiłki, choć tak uporczywe, nie mogły ocalić położenia. Potęgą nieprzyjaciela była ogromna. Parł on naprzód z nieugiętą siłą i osiągnął pełne powodzenie, prócz tego jednego, że nie potrafił wziąć do niewoli żadnych większych oddziałów armii brytyjskiej, z której 193 568 oficerów i szeregowych wraz z 123 095 żołnierzami francuskimi wyewakuowano przez Dunkierkę.

Cele nalotów „Luftwaffe“

Niemieckie natarcie powietrzne na Francję przechodziło pięć kolejnych okresów. W ciągu pierwszych trzech dni było ono skierowane głównie na lotniska i lądowiska, z których 81 uległo bombardowaniu, i na linie kolejowe oraz fabryki. W drugim okresie, który trwał do chwili zdobycia przez Niemców portów na Kanale, głównymi ich celami były oddziały wojskowe i transporty, co nie przeszkadzało im wykonać w tym samym czasie 51 nalotów na lotniska i 37 na zakłady



przemysłowe. Trzeci okres trwał od 27 do 31 maja, kiedy to Niemcy napróżno usiłowali zebrać siły, by uniemożliwić ocalenie brytyjskiej i północnej francuskiej armji z Dunkierki. W czasie czwartego okresu, między 1 a 4 czerwca, nieprzyjaciół wykonywał naloty na komunikacje i fabryki pod Paryżem, w okręgu Lyonu, a nawet aż w Marsylii oraz w innych miejscowościach południowej Francji. W piątym okresie, który trwał aż do chwili francuskiej prośby o zawieszenie broni, Luftwaffe powróciła do zadań współdziałania z armjami niemieckimi. Nawet dzisiaj trudno ocenić, jakie szkody wyrządzone francuskiemu przemysłowi; niewątpliwie poważnie uszkodzone zostały francuskie koleje i porty, natomiast bazy lotnicze ucierpiały mało. Naloty niemieckie prowadzone były bez oglądania się na straty. Obliczono, że do 4 czerwca nieprzyjaciół stracił 2847 samolotów, zniszczonych w powietrzu lub na ziemi. W tej liczbie mieści się około 400 samolotów przystosowanych do transportu wojsk.

16 czerwca nie było już wątpliwości, że Francja będzie wkrótce prosić o zawieszenie broni. Nastąpiło to nazajutrz. W tym czasie nasze lotnictwo bombowe zostało wycofane z terytorjum Francji. Ani Wysunięte Siły Powietrzne ani Dowództwo Lotnictwa Bombowego nie mogły już niczego więcej dokonać. Rzuciły one wszystkie swe siły do walki, nie zważając na straty. Zarzuciły setkami tonn bomb cele, wyznaczone im przez francuskie Naczelne Dowództwo; przeszło tysiąc tonn spadło na same koleje we Francji i północnych Niemczech. Poniesiono przytem bardzo dotkliwe straty. W dniu 10 maja Wysunięte Siły Powietrzne liczyły 135 nadających się do służby bombowców. W ciągu następnych pięciu dni stracono z nich 75. Dowództwo Lotnictwa Bombowego utraciło w czasie od 10 maja do 20 czerwca 40% swych sił pierwszej linii. Piloci i załogi dali z siebie wszystko. „Losy zwycięstw nie leżą w rękach śmiertelnych”¹ Ludzie ci zrobili więcej niż mogli; zasłużyli na zwycięstwo.

¹ „Tis not in mortals to command success“ — cytata.

VII—Dalekie wyprawy:

CELE WE WŁOSZECH

Czerwiec 1940—styczeń 1941

W poniedziałek 3 czerwca 1940 r. wydane zostały rozkazy co do utworzenia brytyjskiej formacji lotnictwa bombowego specjalnie dla działań przeciwko Włochom, których przystąpienie do wojny uważano już wówczas za nieuniknione. Formacja ta bazować się miała na lotnisku Salon niedaleko Marsylii. Przygotowania na miejscu ukończono do 10 czerwca. Następnego dnia o trzeciej popołudniu przyleciała z Anglii pewna ilość Wellingtonów. Przed wieczorem dowódca formacji otrzymał rozkazy wykonawcze do nalotu na Medjolan. Szybko kończono niezbędne przygotowania, gdy nagle dowódca napotkał na trudności ze strony francuskich władz, szczególnie dowódcy rejonu lotniczego „Zône des opérations aériennes des Alpes”. Władze te zabroniły wykonania rozkazu Brytyjskiego Sztabu Sił Powietrznych, twierdząc, że stoi on w sprzeczności z zamiarami francuskiego rządu. Spór trwał od pół do siódmej do późnej nocy.

Dowódca brytyjski był w trudnem położeniu; otrzymane przez niego rozkazy były jasne i zostały w ciągu wieczoru dwukrotnie potwierdzone telefonicznie. Choć nie wiedział on o tem, opierały się one na decyzjach powziętych po porozumieniu się i za zgodą rządu francuskiego, który przecież oddał to lotnisko do naszej dyspozycji. Wobec posia-

dania nie budzących żadnych wątpliwości rozkazów, dowódca brytyjski nie uwzględnił protestów władz francuskich i w dalszym ciągu czynił przygotowania do nalotu. Gdy w pół godziny po północy Wellingtony pokolowały na stanowiska startowe, wjechały nagle na lotnisko wojskowe francuskie samochody ciężarowe i rozstawiły się na niem tak, że uniemożliwiły start. Sprawujący nad nimi dowództwo oficer francuski zawiadomił brytyjskiego dowódcę, że otrzymał rozkaz niedopuszczenia za wszelką cenę do wystartowania brytyjskich bombowców. By zapobiec otwartej walce, nalot odwołano i większość Wellingtonów powróciła następnego dnia do Anglii. W czasie, gdy przelot ten właśnie się odbywał, władze francuskie złożyły na lotnisku grzecznościową wizytę, wyrażając żal, że zmuszone były wkroczyć dla niedopuszczenia do tego nalotu.

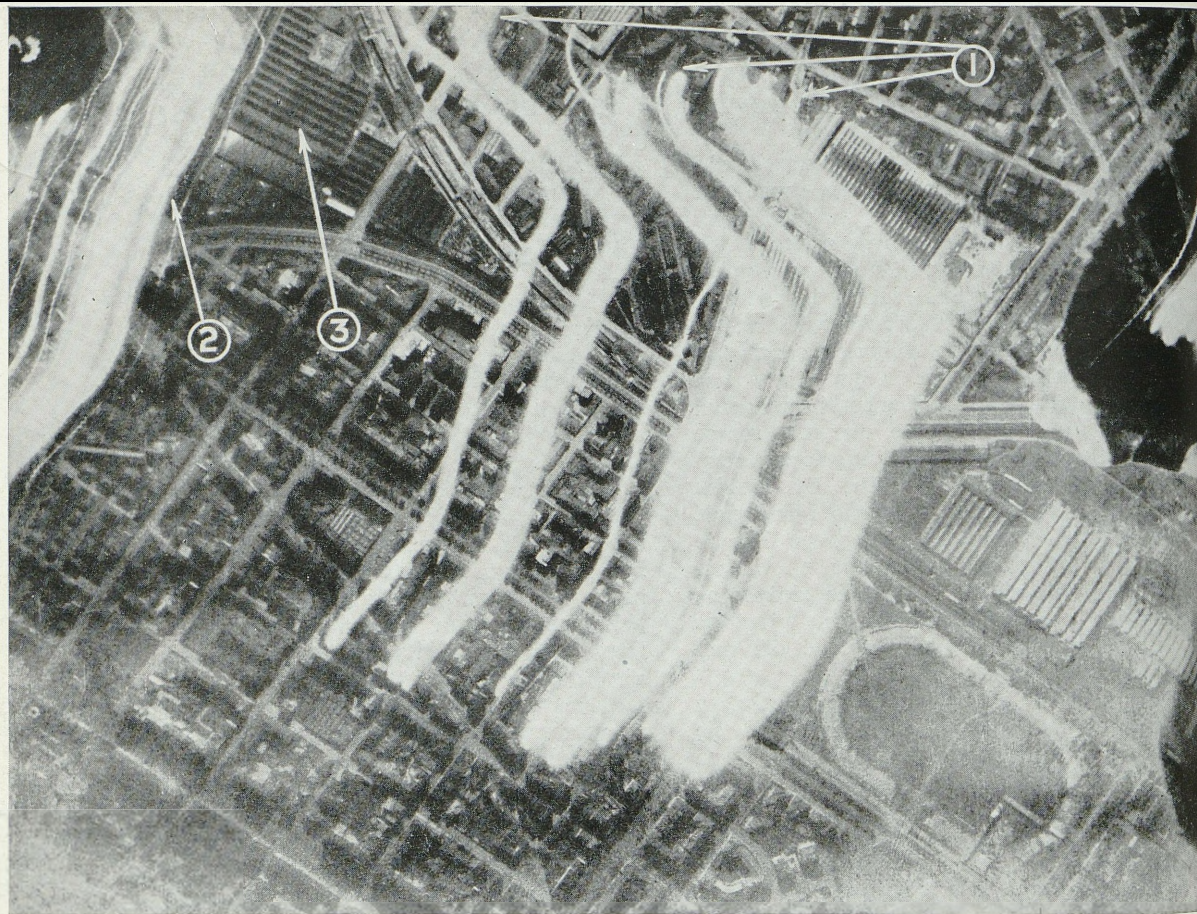
W wyniku później wydanych rozkazów Francuzi w pewnej chwili przestali się sprzeciwiać i nalot odbył się w nocy z 15 na 16 czerwca. Celem jego była Genua. Panowała bardzo zła pogoda i rzucono tylko kilka bomb. Pogoda nie była lepsza następnej nocy, jednak sześć samolotów odnalazło i zbombardowało cele w Medjołanie. Był to ostatni nalot lotnictwa bombowego, wykonany z ziemi francuskiej. Formacja została wyewakuowana z Marsylii 18 czerwca, w dzień po francuskiej prośbie o zawieszenie broni. Tak przedstawiał się przebieg działań tej formacji w świetle faktów. Podane one tu zostały dla ostatecznego wyjaśnienia nieporozumień, które wciąż mogą jeszcze istnieć.

Chociaż Wellingtony z Salon z wyszczególnionych powyżej przyczyn nie były w stanie bombardować celów we Włoszech, to zato Whitley'om z Anglii udało się w nocy z 11 na 12 czerwca dotrzeć do Turynu, gdzie zbombardowane zostały zakłady Fiat, oraz do Genui, gdzie trafiono stocznie i zakłady Ansaldo. Ogień pożarów w Genui przyświecał jasno w ciągu całego nalotu. Szkody były poważne, choć mogłyby być znaczniejsze, gdyby większa ilość bombowców potrafiła dolecieć do tego celu. Burze i niski pałap chmur sprawiły, że trzy czwarte samolotów

nie mogło tego uczynić. Odległość tam i z powrotem wynosiła około 1350 mil, i dwukrotnie trzeba było przelatywać ponad Alpami. Oto co opowiada dowódca tego nalotu:

Rakiety nad Turynem

„Ostrzegano nas, że nad Włochami spotka nas prawdopodobnie walka z myśliwskimi samolotami. Włoskie maszyny myśliwskie—CR. 42—były, jak mówiono, dwupłatowcami o dużej zwrotności i prawdopodobnie lepiej nadające się do walk nocnych niż niemieckie Me 109 czy 110. Mamy się ich wystrzegać. Nic ciekawego nie zdarzyło się do chwili przylotu nad Francję, po dopełnieniu zapasów paliwa na wyspach Kanalu. Potem wpadliśmy w burzę elektryczną o wielkiej sile. Błyskawice były nieustanne. Gdy, gdzieś niedaleko Bourges, wylecieliśmy z tej burzy w dobrą pogodę, błyskawice trwały dalej. Tym razem pochodziły one od ognia francuskiej artylerji przeciwlotniczej, który towarzyszył nam uporczywie aż do chwili, gdy wpadliśmy znowu w burzę, w czasie której zaczęliśmy nabierać wysokości dla przedostania się ponad Alpy. Wyciągnąłem mego ciężko obciążonego Whitley'a na 17.500 stóp, lecąc ślepo na przyrządy, lecz nim rozpocząłem wznosić się na dobre, udało mi się dokładnie ustalić pozycję samolotu w stosunku do jeziora Leman. Zachodnia część Genewy była jasna, paliło się dużo światła. Było 100% zachmurzenia nad Alpami, lecz wiedzieliśmy, że je przelatujemy, odczuwając zapadanie się samolotu po minięciu każdego szczytu. Poszliśmy w dół w cześć mroku, poczem zmieniłem kurs o 15 stopni na prawo, by odszukać rzekę Po. Doszedłem do niej w ciemnościach, i potrafiłem rozpoznać ją jedynie po uprzążnych półkach leżących wzdłuż jej brzegów, które różniły się kolorem cienia od czarnego tła; nurtu rzeki dojrzeć mi się nie udało. Lecieliśmy dalej, póki nie oeniłem, że powinniśmy być nad Turynem. Wówczas wystrzeliłem rakietę, która oświeciła środek miasta. Natychmiast zawróciłem i podniosłem się na 5000 stóp. Z tej wysokości wystrzeliłem drugą rakietę w chmurę,



która zajaśniała blaskiem i łagodnie oświetliła całe miasto, łącznie z celem. Naleciałem i zrzuciłem dwie bomby, z których jedna wybuchła w zabudowaniach Fiata, druga obok na bocznicę kolejowej.

Możnaby było sądzić że wybuch bomb był sygnałem do zapalenia reflektorów nieprzyjacielskich. Nie mogły nas jednak odszukać. Nagle niezliczone błyski poczęły pojawiać się co chwila pod nami. Wydawało się, że strzela na nas cały Turyn. Nigdy—ani przedtem ani potem—nie widziałem czegoś podobnego. A przecież nigdzie nie widać było rozprysków. Byliśmy wciąż na 5000 stóp; mrok pod nami rozjaśniony był tylko naszą rakietą, a z ciemności tej mrugały do nas z niezmordowaną gorliwością błyski

odstrzałów. Naleciałem za drugim nawrotem i zbombardowałem północną część zakładów. Wybuchowi bomby towarzyszył jaskrawy zielony błysk, co było dla mnie znakiem, że bomba trafiła napewno w hartownię. Wiedziałem z góry, że jeżeli ją trafię, błysk będzie zielony. Nie mając więcej bomb, wyrzuciłem jeszcze kilka rakiet dla wskazania celu następnym samolotom i odsunąłem się nieco na bok, żeby przyrzeć się widowisku. Rakiety oświetlały teraz całą okolicę. Podniosłem się na 10.000 stóp, wypatrując pilnie zapowiadanych „C.R. 42“. Nie zobaczyłem ani jednego, i nikt z nas ich nie widział, lecz zato wlecieliśmy nagle w silny artyleryjski ogień zaporowy. Rozpryski pocisków wydawały skrzeczący, zgrzytliwy dźwięk.

Zakłady Fiata były naszym głównym celem w Turynie. 1. i 2. Płomienie bomb zapalających. 3. Warsztat kolejowy Fiata. Dziwne smugi od bomb zapalających, w przeciwieństwie do wyraźnych zarysów budynków, powstały z tego powodu, że fotografię zdjęto przy świetle magnezjowem. Budynki wypadły więc na kliszy wyraźnie, ponieważ jednak obiektyw aparatu był otwarty jeszcze przez pewien czas po spaleniu się magnezji, więc światło bomb odbijało się nadal na kliszy, rysując na niej wskutek ruchu samolotu długie jasne smugi.

Porto Marghera. Nocny nalot na cel w pobliżu Wenecji: rafineria ropy naftowej i wielkie składy materiałów pędnych. Dymy pożaru zbombardowanego zbiornika snują się prawie po całej okolicy. 1. Pożar, którego ognisko znajduje się poza fotografią. 2. Wielkie zbiorniki paliwa, częściowo zburzone. 3. Rozbity zbiornik średniej wielkości. 4. Pałący się statek-cysterna, pożar widać koło rufy.



Wówczas dopiero zrozumiałem, co się stało. Włoska artylerja, której błyski ostrzalałów widziałem poprzednio pod sobą, była widocznie zdania, że bombardujemy z wysokości 10.000 stóp. Ponieważ lecieliśmy na 5000, nie mogliśmy oczywiście widzieć rozprysków, które leżały blisko o milę nad naszymi głowami.

W czasie tego nalotu zdobyto dużo cennych doświadczeń i w dwa miesiące później, w nocy z 13 na 14 sierpnia, 32 Whitley'e, z których prawie wszystkie osiągnęły nakazany rejon, zbombardowały cele na równinie Lombardzkiej. Trafiono kilkakrotnie fabrykę samolotów Fiat w Turynie, gdyż szczęśliwym zbiegiem okoliczności rakietą spadochronowa spadła na dach tej fabryki, paląc się powoli

i oświetlając zabudowania. Wywołano dużo pożarów i potężnych wybuchów, zarówno w tej fabryce jak i w zakładach Caproni w Medjolanie. Nalot został powtórzony nocy następnej przy bardzo niekorzystnej pogodzie przez cztery Whitley'e, a w dwa tygodnie później do zbombardowanych miast zaliczone zostały Genua i Alessandria.

Wellington nad Alpami

Po tych wypadkach nastąpiła przerwa, która trwała przez wrzesień i większą część października. Stan pogody i stałe, wyęteżone bombardowanie „portów inwazyjnych“, którym zajęte było lotnictwo bombowe, uniemożliwiły dalsze działania przeciwko Wło-

chom aż do nocy z 20 na 21 października, kiedy miał miejsce nalot na Turyn, Medjolan, Bergamo, Savonę i Aostę. W Aosta trafiona została odlewnia stali. W dziesięć dni później przyszła kolej na Neapol, gdzie Wellingtony trafiły rafinerię nafty, stację kolejową i ważne skrzyżowanie. Nalot powtórzony został w nocy z 3 na 4 listopada. W ciągu tego miesiąca odbyły się jeszcze dwa dalsze naloty, głównym przedmiotem których były zakłady Fiat i królewski arsenał w Turynie.

W ciągu grudnia zrobiono trzy wyprawy, z których najważniejsza skierowana była na Porto Marghera, gdzie znajdują się duże magazyny paliwa i rafinerja. Był to jeden z najdalszych lotów, dokonanych przez samolot Królewskich Sił Powietrznych, obciążony bombami, a nie ulotkami. Trwał około dziewięciu i pół godziny. Samolot wystartował w Anglii wkrótce po godzinie szóstej popołudniu i w ciemności, przed wschodem księżyca, przeleciał nad Morzem Północnym. Głęboko w dole widać było ośnieżoną ziemię. Temperatura spadała i na 15.000 stóp stwierdzono 25° C. poniżej zera. Wysokość tę osiągnięto około pół do dziesiątej, w chwili gdy płatowiec zaczął się wznosić dla przeskoczenia Alp. Noc była wówczas jasna, choć księżyc wciąż jeszcze nie był. Łańcuch gór był słabo widoczny, i gdy po jego minięciu Wellington począł się zniżać, trudno było zorientować się w terenie, który nie był tu już pokryty śniegiem. Wreszcie nawigator rozpoznał Wenecję; wieże i pałace miasta zdawały się płynąć po lagunie, przypominając osławioną flotyllę galer weneckich. Samolot obniżył się jeszcze bardziej, kierując się na cel, który znajdował się tuż przy zachodnim wylocie mostu, koło stoczni. Widać go było wyraźnie, lecz dla większej pewności wypuszczono oświetlającą rakietę. Wellington naleciał wzdłuż mostu i zwolnił swój ładunek bomb burzących i zapalających, zarzucając nimi cały cel. Następnie krążył jeszcze nad nim przez blisko 20 minut. „Wreszcie“, opowiada pilot, „zawróciliśmy do bazy i gdy zbliżyliśmy się na powrotnej drodze do podnóża Alp, nawigator, który wyglądał z górnego stanowiska obserwacyj-

nego, zauważył, że księżyc wygląda, jakby siedział na szczycie góry. Alpy wydawały nam się tym razem bardziej przyjazne. Może sprawił to księżyc, ale prawdopodobnie odgrywał pewną rolę i fakt, że byliśmy już na drodze powrotnej. Szczerze mówiąc, nikt z nas nie zmartwił się, gdy łańcuch gór znikł nam z oczu.“

Lot ten był typowy, jeżeli chodzi o dwustronne przeloty nad Alpami, wykonywane z Anglii. Nie było w nim nic dramatycznego w zwykłym znaczeniu tego słowa. Długodystansowe loty rzadko mają ten charakter. Obojętne to, czy samolot mija szerokie przestrzenie morza, łądę czy gór—widok z niego jest w zasadzie zawsze ten sam. Nawet Alpy, widziane z wysokości, tracą znaczną część swego majestatu.

Porto Marghera zbombardowano ponownie w pierwszych dniach stycznia 1941 r. Wówczas to tysiącfuntowa bomba, zrzucona z siedmiuset stóp, trafiła w środek budynku rafinerji, wznecając duży pożar, podsycony następniemi bombami. W czasie tego nalotu ostrzelano również karabinami maszynowymi lotnisko w Padwie z wysokości dwudziestu stóp.

Moralne skutki nalotów

Opisaliśmy główne naloty na Włochy, wykonane z Anglii. Nie wspominamy o innych, wychodzących z baz Bliskiego Wschodu. Były one nieliczne i spowodowane przez nie szkody—choć rozmiar ich był znaczny—nie miały decydującego znaczenia. W czasie tych nalotów zniszczono duże zapasy surowej gumy w zakładach Pirelli w Medjolanie, skutkiem czego zakłady Fiata przez pewien czas nie mogły wywiązywać się z terminów dostaw.

Natomiast wstrząs moralny, wywołany nalotami, był bezwątpienia dotkliwy. Istnieją przekonywujące dowody paniki, której wskutek tego uległy północne Włochy. Ludność Włoch nigdy nie przypuszczała, by przystąpienie tego kraju do wojny mogło kiedykolwiek stać się czemś więcej niż gestem, mającym pozwolić na pochwylenie w chiwe ręce części zdobytego już przez Niemców

łupu. Zamiast tego przysłyły bomby Królewskich Sił Powietrznych. W czasie pierwszego nalotu na Turyn ludność miejscowa rzuciła się do ciasnych, źle zbudowanych schronów, i znalazła je już zajęte przez obsługi dział przeciwlotniczych i reflektorów, które miały bronić miasta przed samolotami. Wielu oficerów z tych oddziałów rozstrzelano następnie za tchórzostwo. W końcu czerwca w Genui szerzyła się prawdziwa panika. Biedniejsi mieszkańcy uciekali codziennie o czwartej popołudniu—nalot czy nie nalot—do podziemi, w których gnieździł się do rana. Bogatszym mieszkańcom Genui i innych miast policja musiała wkrótce zabronić używania samochodów w czasie alarmów, gdyż uciekali w takiej masie, że zatłaczali okoliczne drogi i sąsiednie wsie.

Włosi są jednak narodem lekkomyślnym, i gdy przez wrzesień i pierwszą połowę października nie było nalotów, nastroje zaczęły się poprawiać. Zbudowano więcej schronów i ustawiono szereg niemieckich baterij przeciwlotniczych. Publiczność została jednocześnie wzięta pod znacznie ściślejszy nadzór policji. Naloty powtórzyły się pod koniec października i nastroje znów spadły bardzo nisko. W połowie listopada okazało się, że nerwy mieszkańców Rzymu były mocno nadwyrężone, mimo że ani jedna bomba nie upadła bliżej Rzymu niż Neapol. Dokuczało im zaciemnianie światła. Schrony były podle, szczególnie na Eskwilinie. Gdy wreszcie udostępniono publiczności główny schron, Galeria Colonna, okazało się, że jest to rodzaj jamy króliczej, zbudowanej ze zbutwiałych worków z piaskiem. Schron ten musiano całkowicie przebudować pod kierunkiem inżynierów niemieckich. Nie poprawiła też nerwów mieszkańców Rzymu pomyłka, której ofiarą padła obrona przeciwlotnicza miasta; wzięła ona nalot ćwiczebny za rzeczywisty, otworzyła ogień wszystkich posiadanych dział i zestrzeliła co najmniej dwa włoskie bombowce, uszkadzając szereg domów. Wobec częstych wypadków ulicznych, zabroniono ruchu samochodowego po 9.30 wieczorem i prasa rzymska wielokrotnie wzywała zarówno kierowców jak przechodniów do wykazania

większej przytomności umysłu. Podnosiła ona, że ludzie ulegają wypadkom nie tylko z powodu przejechania czy zderzenia się samochodów, lecz również przez „godne pożałowania nieporozumienia, które niestety zbyt często kończą się odwiezieniem do szpitala jednej lub obu stron.“

Bombardowanie północnych Włoch przez pewien czas w niczem nie wpływało na nastroje mieszkańców południowej części tego kraju. Sądziли oni, że są zupełnie bezpieczni, że znajdują się poza zasięgiem, że żaden bombowiec nie może do nich dolecieć. Nalot z 31 października na Neapol był więc dla nich wielkim zawodem. Natychmiast pojawiły się te same objawy paniki. Ludność przezwala pilotów brytyjskich „milordami“ i można było słyszeć, jak błagano ich, by powstrzymali się od dalszych wizyt lub—jeśli już przylecieć muszą—rzucali swoje bomby do morza. Ogólne zaniepokojenie powiększyło się jeszcze po wylądowaniu naszych wojsk spadochronowych w okolicy góry Vulture w południowych Włoszech, co nastąpiło 10 lutego 1941 r. Operacja wykonana została przez oddziały wojskowe, doniesione do celu przez Whitley'e z lotnictwa bombardującego. Rozmiar szkód, zadanych nieprzyjacielowi przez te oddziały, nie jest dotychczas znany, gdyż Włosi natychmiast zastosowali środki uniemożliwiające neutralnym obserwatorom zbliżenie się do tej okolicy, wiemy jednak, że wywołało to silny wstrząs psychiczny.

Powodem, dla którego naloty na Włochy nie były dotychczas ani tak liczne ani tak potężne, jak na Niemcy, są trudności nieodłączne z bombardowaniem celów położonych tak daleko od baz wypadowych ciężkich samolotów. Powodzenie wszystkich nalotów długodystansowych zależy w znacznej mierze od pogody. Jest ona zawsze czynnikiem niepewnym, zwłaszcza w Alpach. Wyprawy te osiągnęły niewątpliwie skutki niewspółmiernie duże w porównaniu z ilością użytych samolotów i bomb. Zdaje się, że nastroje we Włoszech podnoszą się i opadają w zależności od ilości nalotów. Chwilowo nastroje te są dobre; nocy jednak zaczyna przybywać.



Minowanie. Mechanicy, podwieszający morską minę spadochronową na bombowcu „Hampden”. Minowanie wymaga bardzo wielkiej dokładności w nawigowaniu.

VIII—Minowanie nieprzyjacielskich wybrzeży

Kwiecień 1940—trwa do tej chwili

Wspomniano już o tem, że w końcu października 1939 r. Niemcy rozpoczęli swoją kampanję przeciwko żegludze brytyjskiej, sprzymierzonej i neutralnej od kładzenia min magnetycznych, często wyrzucanych z samolotów. Domyślano się swego czasu, że to właśnie miała być owa tajemnicza nowa broń Hitlera, której posiadaniem chwalił się on mgliście w Gdańsku w czasie swego przemówienia z 19 września 1939 r. To może być, albo może i nie być prawdą. Niemcy robili miny magnetyczne już od kilku lat. Jest to niewątpliwie broń potężna i gdy okazało się, że nieprzyjaciel zamierza zrobić z niej użytek jak najszerzy, nie omieszkalibyśmy pójść za jego przykładem. Nastąpiło tylko pewne opóźnienie w czasie, które trwało od końca października 1939—gdy nieprzyjaciel po raz pierwszy rozrzucił miny koło naszych wybrzeży—do początku czerwca 1940 r., gdy rozpoczęła się nasza własna kampanja minowania. Nie zmarnowaliśmy tych pięciu miesięcy. Wykonane zostały miny lepsze od nieprzyjacielskich i bombowiec Hampden został dostosowany do ich dzwigania.

Po upadku Norwegii, a w sześć tygodni potem Holandji, Belgji i Francji, nieprzyjaciel wziął w posiadanie wybrzeże ciągnące się na przestrzeni około tysiąca sześciuset mil

od Nord Cap'u do zachodnich stoków Pirenejów. Zaopatrywanie wojsk, strzegących tego wybrzeża, i garnizonów położonych wewnątrz kraju nie jest zadaniem łatwym. Większość niezbędnych zapasów trzeba dowozić morzem, i transport ten jest bolączką Niemców. Brak im statków, a mając stosunkowo niewielką flotę, z której ponadto znaczną część zniszczono w czasie norweskiej kampanji, nie mogą oni żeglować z baz zaopatrzenia do portów w krajach okupowanych, zestawiając tak jak my wielkie konwoje bronione przez wojenne okręty. Starają się więc, by statki ich przekradały się od portu do portu pod ochroną brzegów, unikając czujności Królewskiej Floty i Królewskich Sił Powietrznych. Dużo jest wśród tego małych statków, mogących zawijać do mniejszych portów lub zatok i tam chronić się lub wyladowywać towary. Przystanie takie są zbyt liczne, by zaminowanie ich wszystkich było możliwe. Postanowiono więc zaminować tylko te części morza, przez które tego rodzaju okręty muszą przechodzić najczęściej. Dawało to najwięcej szans prawdopodobieństwa, że przeszkodzi się nieprzyjacielskiej żegludze. W myśl tego wybrano do zaminowania siedem obszarów. Dwoma z nich nie będziemy się w niniejszem sprawozdaniu zajmować, ponieważ przydzielono je Dowództwu Lotnictwa Wybrzeża. Pozostałe pięć obszarów, któremi zainteresowało się Dowództwo Lotnictwa Bombowego, były: wody Norwegii, Bełty i Sund do wybrzeży Danji, Bałtyk, kanał Kiloński wraz z ujściem Łaby, oraz zatoka Biskajska. Na obszarach

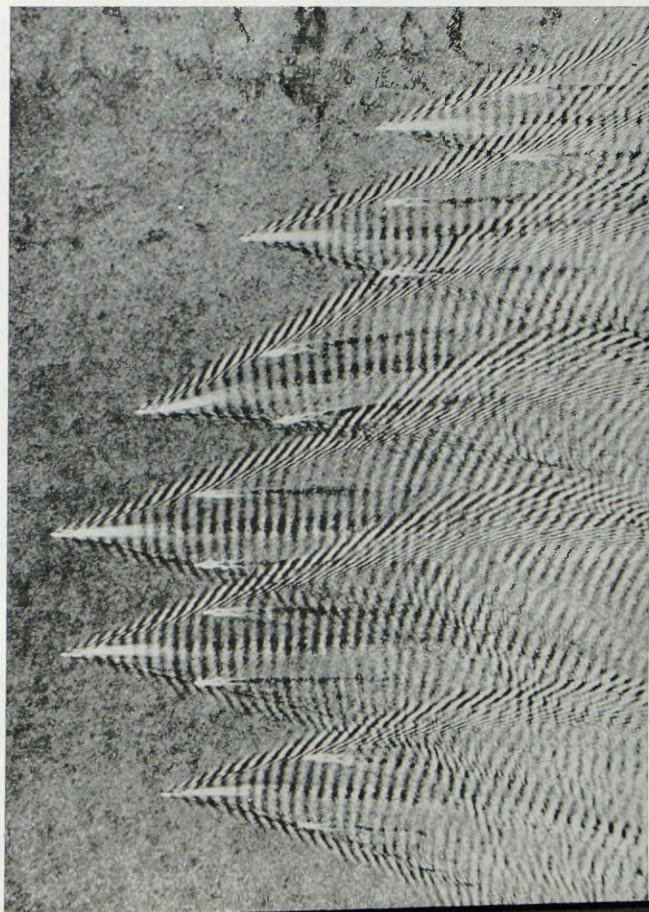
tych ustalono poszczególne punkty, które miały być zaminowane.

Rodzaj użytych min wciąż jeszcze musi pozostać tajemnicą. Możemy o nich obecnie powiedzieć to tylko, iż są kształtu walcowatego, długości około 10 stóp, bardzo czułe w działaniu i zaopatrzone w spadochron dla złagodzenia szybkości upadku. Mina powinna być zrzucona z małej wysokości, gdyż w przeciwnym wypadku, podtrzymywana przez spadochron, zniesiona być ona może daleko przez wiatr i nie padnie na wybrane miejsce. Umieszczenie więc miny dokładnie tam, gdzie będzie ona najlepiej spełniać swe groźne zadanie, wymaga wielkiej dokładności w nawigowaniu. Zwykłymi metodami nawigator doprowadza swój samolot do jakiegoś punktu na nieprzyjacielskim wybrzeżu w pobliżu wybranego miejsca minowania. Miejsce to znajduje się zawsze w pobliżu lądu—jakiegoś kanału, cieśniny, ujścia rzeki, wejścia do portu. Teraz zaczyna się najniebezpieczniejsza część operacji. Pozycję samolotu nad lądem określa się jaknajdokładniej. W oznaczonym punkcie trzeba teraz zejść bardzo nisko nad ziemię i lecieć przez tyle a tyle minut po prostej, na określonym kursie i z określoną szybkością. W ten sposób doprowadza się samolot ściśle do tego miejsca, w którym mina powinna być zrzucona.

Konieczność dokładnego ustalenia pozycji samolotu przy pomocy znanych punktów na wybrzeżu i utrzymania właściwego kierunku późniejszego dolotu do miejsca minowania wystawia zdolności nawigatora na najcięższą próbę. Musi on być zupełnie pewny ścisłej pozycji samolotu, w przeciwnym wypadku cała operacja skazana jest na niepowodzenie. To też nie jest wcale rzeczą niezwykłą, jeżeli samolot kładący minę krąży w prawo, i w lewo, i w górę, i w dół przez bardzo nieraz długi przeciąg czasu, czasem nawet przez całą godzinę, zanim załoga nabierze pewności, że mina będzie położona dokładnie we właściwym miejscu. Jeżeli samolot napotyka przytem na przeszkody w postaci ognia

artylerji przeciwlotniczej lub działalności nocnych myśliwców, trudności połączone z tą operacją stają się oczywiste. Wymaga ona wielkiej zręczności i zdecydowania. Załoga nie ma przytem nawet tego zadowolenia, jakie daje oglądanie choćby częściowych wyników swej pracy. Przy minowaniu niema barwnych błysków wybuchów, niema pożaru, o którym możnaby zameldować po powrocie. Conajwyżej dojrzeć można pluśnięcie wody na ciemnej powierzchni groźnego morza.

A jednak osiągnięto w minowaniu doskonałe wyniki, zwłaszcza odnośnie ilości rozrzuconych min. Trudno oczywiście dokładnie wiedzieć, jakie szkody i kiedy wyrządzono minowaniem. Mina położona w czerwcu może czekać na swoją ofiarę do lipca, sierpnia lub dłużej jeszcze. Zależy to w znacznym stopniu od szczęścia i od nasilenia żeglugi na zaminowanym obszarze. O wielu wypadkach



Wylawianie min. Z powodu naszego minowania z powietrza nieprzyjacieli doznał poważnych strat oraz przeszkód w żegludze morskiej. Na ilustracji widać trawlerzy niemieckie przy pracy; fale, wywołane ruchem okrętów i trawłów, rysują zawiłe wzory na gładkiej powierzchni morza.

nie dowiemy się aż po wojnie—a może nawet nigdy.

Osiągnięte wyniki

Podajemy poniżej kilka najbardziej dotkliwych strat, zadanych nieprzyjacielowi w stosowaniu tej nowej formy walki, na którą on sobie pierwszy pozwolił, lecz która następnie obróciła się przeciwko niemu. Straty te można ująć w dwóch rubrykach: jako straty poszczególne, w wypadku gdy jakiś statek został zatopiony lub uszkodzony przez minę, i straty ogólne, gdy na skutek zaminiowania jakiejś części morza wynikł nieład i opóźnienia w żegludze. Pomówmy najpierw o stratach poszczególnych: w ciągu dziesięciu miesięcy od kwietnia 1940 r. do stycznia 1941 r. siedemnaście statków kursujących w Sundzie i w Wielkim i Małym Belcie zatopiono z pewnością, osiemnaście zaś uszkodzono. Są dowody, że prawdopodobnie zatopiono jeszcze osiemnaście innych. Między niemi był transportowiec niemiecki, z którego uratowano tylko 347 ludzi z pośród 3000 znajdujących się na pokładzie. Przez cały wrzesień 1940 r. fale wyrzucały na szwedzkie wybrzeża ciała topielców z tego statku. Główną szkodą ogólną były wielokrotne przerwy w ruchu promów, kursujących stale między Danją a Szwecją, oraz częste wygaszanie latarni morskich i świateł statków sygnałowych na tym obszarze. Niemcy zmuszali do tego władze lokalne, ilekroć pojawił się jakiś samolot brytyjski.

Na wodach Norwegii zatopiono od maja do listopada sześć statków i uszkodzono również sześć, z czego najważniejszym był niemiecki statek-cysterna o pojemności 10.500 tonn, który rozlał cały swój ładunek ropy na powierzchnię morza. Te wyniki uznać trzeba za wybitne, ponieważ ilość min położonych koło wybrzeży norweskich w ciągu tych siedmiu miesięcy była nieznaczna.

Trudności nawigacyjne w Kanale Kilońskim zauważono po raz pierwszy w listopadzie, gdy stwierdzono, że statki potrzebują całego tygodnia na przedostanie się z Bremen na Bałtyk. Statek, załadowany rudą żelazną,

utonął w kanale, blokując go na przeciąg kilku tygodni. Nieco później wybuch innej miny uszkodził boki i dno kanału.

W lipcu w pobliżu Warnemünde na Bałtyku zatopiono kontrtorpedowiec niemiecki, powracający z Kopenhagi, wraz ze znajdującym się na jego pokładzie Naczelnym Dowódcą wojsk niemieckich w Danji, zaś w listopadzie niemieckie koleje państwowe odmawiały przyjmowania przesyłek, przeznaczonych do załadowania w tym porcie.

W sierpniu w zatoce kilońskiej zatonął szwedzki statek, inny zaś w październiku na południowym Bałtyku. W listopadzie naliczyć można było w okolicy Delfzjil wystające z wody wierzchołki masztów i kominów 48 zatopionych statków.

Przejdźmy teraz do wybrzeży Francji okupowanej. W październiku francuski statek pasażerski trafił na minę w ujściu Girondy i został wyrzucony na brzeg. Wkrótce potem zatopiono koło St. Nazaire statek towarowy z ładunkiem żywych świń i potopione ich ciała dopływały w wielkiej ilości do brzegów. W listopadzie uzbrojony statek handlowy zatonął koło Lorient.

Te przykłady wyrządzonych szkód, zaczerpnięte z publikacji lub pochodzące z innych, tajnych źródeł, są miarą powodzeń, osiągniętych w pierwszych dziewięciu miesiącach wojny minowej.

Niezależnie od wymienionych szkód i trudności, nieprzyjaciela zmuszono do bardzo uciążliwego i stałego wyławiania min na wodach, o których dotąd sądził, iż są pod całkowitą jego władzą. Jeżeli wolno wyciągnąć wnioski z zamówień, nakazujących stoczniom duńskim i szwedzkim przyspieszyć budowę coraz to większej i większej ilości okrętów, to należałoby sądzić, że Niemcy zaczynają odczuwać brak tonażu. Niewątpliwie wynik ten w znacznej części zawdzięczamy minom, rozrzuconym przez samoloty Dowództwa Lotnictwa Bombowego i Dowództwa Lotnictwa Wybrzeża.

Praca minowania trwa nadal bez przerwy, noc w noc. Wykazała ona swą wartość. Dała poważne wojskowe korzyści. Mówiąc językiem komunikatów wojennych: „Działania rozwijają się pomyślnie.“

IX—Dlaczego nie wyruszyła inwazyjna Armada

(1 lipiec 1940—naloty na porty inwazyjne trwają do tej chwili)

Do końca czerwca 1940 r. Niemcy objęli w posiadanie porty, lądowiska i przystanie, ciągnące się od Delfzjil na północy Holandji aż do Bordeaux na południowo-zachodnim wybrzeżu Francji. Wkrótce po upadku Francji okazało się, że na tych wybrzeżach jest dużo takich miejsc, w których nieprzyjaciela można z powodzeniem zwalczać. Nieprzestał on bowiem na zajęciu całego zachodniego wybrzeża Europy; rozpoznanie nasze i inne źródła wiadomości—stwierdziły wkrótce, że przygotowywał się on tam do zadania nam śmiertelnego ciosu i że koncentrował w tym celu sprzęt i żołnierzy w portach Norwegii, Holandji, Belgii i Francji. Przeciwno tym przystaniom, które niebawem znane będą pod ogólną nazwą „portów inwazyjnych“, skierowano natychmiast znaczną część samolotów, stojących pod rozkazami Dowództwa Lotnictwa Bombowego.

By jasno zdać sobie sprawę z niezwykle doniosłej roli, jaką odgrywają te inwazyjne porty, oraz aby uprzytomnić sobie, w jakim stopniu tocząca się walka wpływa na ich funkcjonowanie, musimy przede wszystkim zapoznać się z ich zadaniami, wyposażeniem i pojemnością w czasie pokoju. Porty inwazyjne otaczają nas półkolem. W środku tego sierpa leży najbliższy nam port, Calais, odległy tylko o dwadzieścia jeden mil; wszystkie inne porty inwazyjne leżą jednak również w odległości nie przekraczającej stu mil, a więc zezwalającej barkom nieprzyjacielskim o tej porze roku—sierpień i wrzesień—na osiągnięcie naszych wybrzeży w ciągu jednej nocy. Porty, leżące w środkowej części otaczającego nas półkola, zbudowane są głównie z myślą o ruchu osobowym. Na skrzydłach znajdują się porty towarowe, należące do największych na świecie. To

rozmieszczenie cudownie odpowiada potrzebom nieprzyjaciela. Przystanie, mogące sprostać potrzebom śpieszących się tłumów podróźnych, potrafią również szybko zaokrętować liczne oddziały wojska, zaś wspańnięle urządzenia portowe Rotterdamu, Antwerpji, Le Havre i Amsterdamu dają możliwość załadowania w jak najkrótszym czasie ogromnych ilości zaopatrzeniowego materiału. Istotnie, gdyby nieprzyjacieli sam był budował te porty w wyłącznym zamiarze dokonania inwazji Anglii, nie potrafiłby prawdopodobnie w niczem poprawić ich obecnego rozmieszczenia.

Idźmy z północy na południe. Amsterdam, stolica handlowa Holandji, połączony jest z Morzem Północnym kanałem, którego ujście leży koło Ymuiden. Brytyjskie oddziały, przeznaczone do wykonywania zniszczeń, uszkodziły ile tylko mogły to ujście w czasie krótkich i gorących dni maja, kiedy to odbywał się najazd na Holandję; lecz w ciągu następnych czterech miesięcy Niemcy naprawili te uszkodzenia w sposób wystarczający dla ich potrzeb.

Rotterdam, z ujściem koło Hoek van Holland, jest jednym z największych portów Europy; przez port ten odbywa się normalnie eksport ciężkiego przemysłu Nadrenji i okręgu Ruhry. Rotterdam był mocno zbombardowany przez Niemców, którzy jednak zburzyli tylko handlową i mieszkalną część miasta, przezornie nie tykając prawie samego portu. Najazd nieprzyjaciela odbył się tak szybko, że niewiele można było zniszczyć z portowych urządzeń.

W następnej kolejności idzie ujście Izeldy. U jej wylotu znajduje się port Vlissingen, posiadający obszerne baseny i dobre urządzenia dla osobowego ruchu. Gandawa, połączona z Terneuzen przy ujściu Izeldy morskim kanałem, jest portem handlowym znacznie poważniejszym, niż się powszechnie sądzi. W głębi żeglownej części ujścia leży Antwerpja, jeden z najstarszych a równocześnie najnowocześniejszych urządzonych portów handlowych świata, ta sama Antwerpja, którą Napoleon nazwał pistoletem wymierzonym w serce Anglii.

Dalej mamy wybrzeże belgijskie, sławne

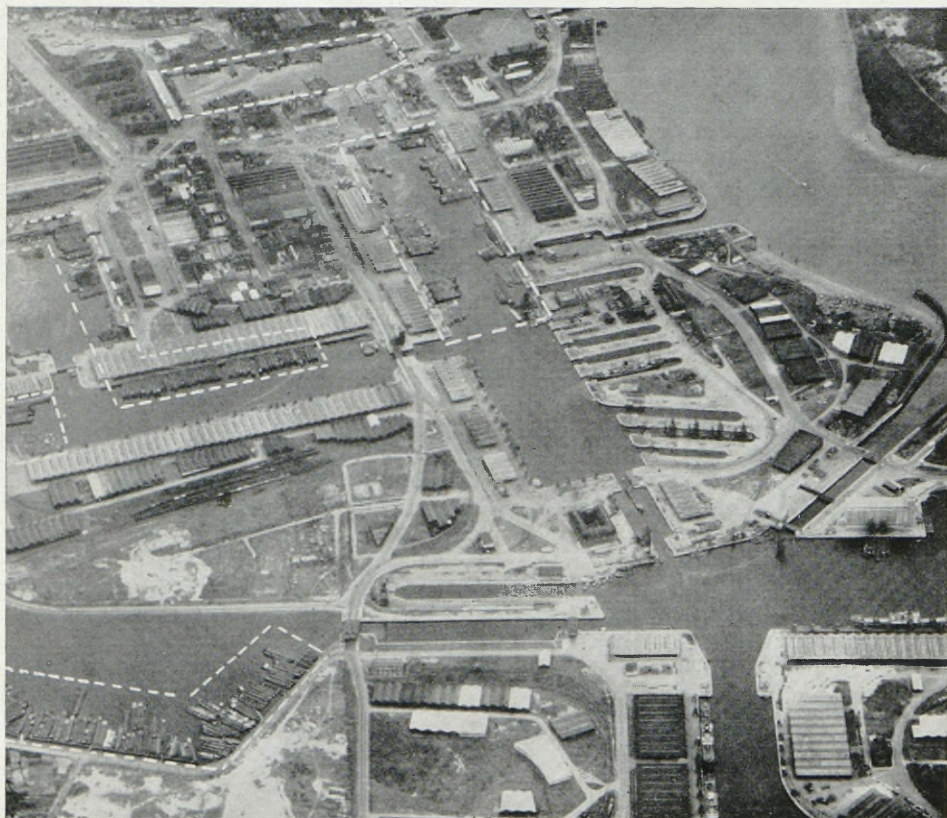
z czasów poprzedniej wojny swym „mokrym trójkątem“: Bruges—Zeebrugge—Ostenda. Główny wylot Bruges leży koło Zeebrugge. Brytyjczycy nie chcieli się sparzyć po raz drugi, wobec czego skutecznie zatkali ten wylot przez zablokowanie ujścia kanału. Dojście do historycznego mola nie może być jednak odcięte, i transportowce niemieckie stały przez cały wrzesień wzdłuż wybrzeża, na którym ongiś walczyła i zwyciężała załoga „Vindictive“. Ostenda jest bazą belgijskiej marynarki, jest ona świetnie wyposażona we wszystko, co jest potrzebne dla zaokrętowania dużych mas wojska.

Następną jest Dunkierka. Została ona w czerwcu silnie zniszczona bombami i ogniem dział. Po wycofaniu ostatnich oddziałów wojskowych, zablokowaliśmy wejście do portowego kanału. Dzięki temu Dunkierka stała się nieużyteczna dla większych statków nieprzyjaciela, lecz niektóre ze wspnianych urządzeń tego portu naprawiono, zaś płaskodenne barki mogły swobodnie przepływać ponad blokującymi drogę kad-

łubami zatopionych statków. Wszyscy znają Calais, Boulogne i Dieppe i dla wielu pewnie dziwną wydawać się musi myśl, że na tych tak nam bliskich przystaniach—zamiast kroków śpieszących się podróżnych—słychać dziś stukot niemieckich butów żołnierskich. Znaleźliśmy jednak czas na zablokowanie Dieppe i ten przynajmniej port nie przydał się na wiele Niemcom.

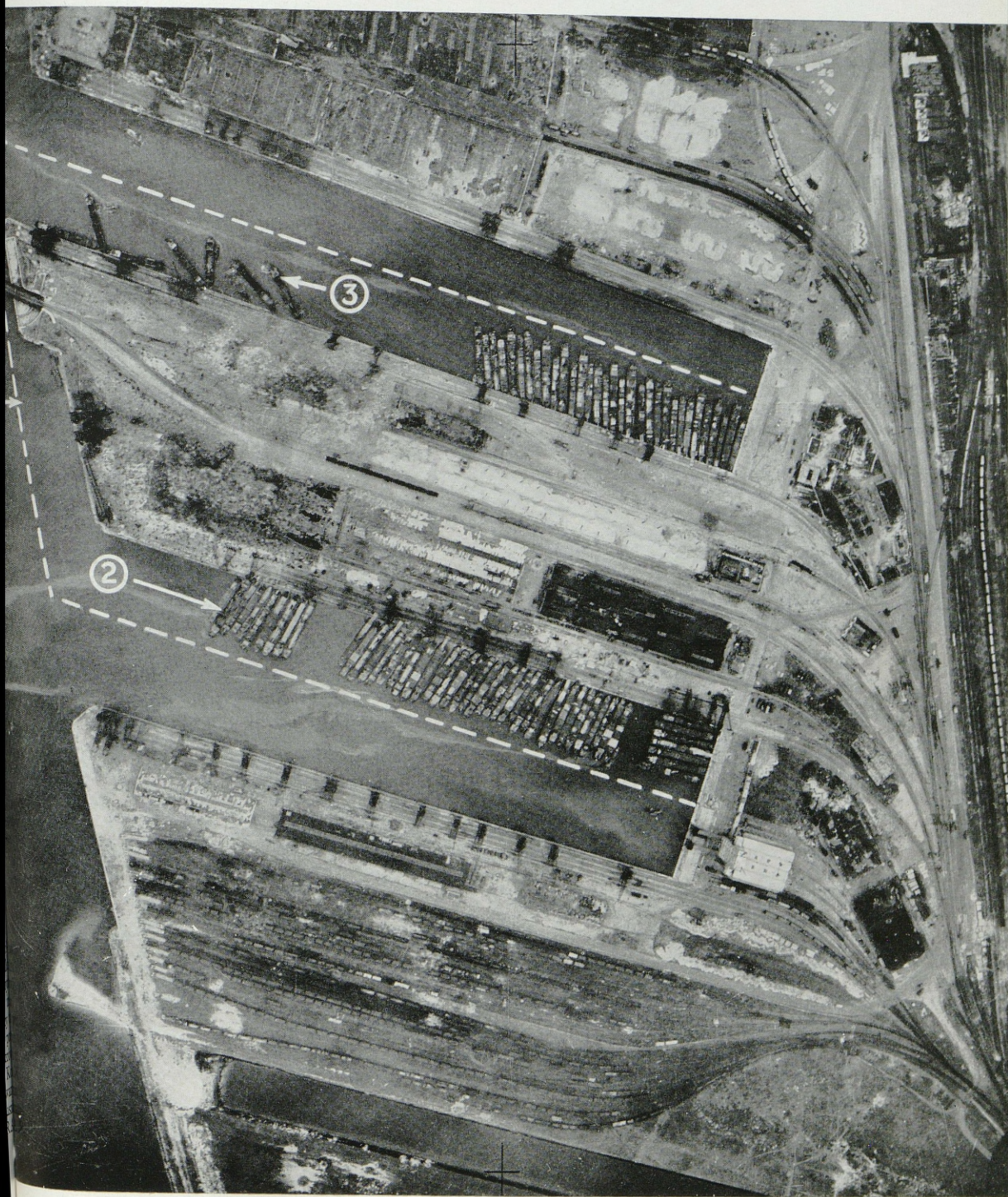
U ujścia doliny Sekwany leży Le Havre, również jeden z wielkich portów handlowych świata, ojczysta przystań „Normandie“, i jedna z naszych głównych baz w poprzedniej wojnie. W końcu idzie Cherbourg, baza marynarki wojennej o pierwszorzędnym znaczeniu, ze świetnym nowym portem, przystosowanym do transatlantyckiego ruchu osobowego. Ani Le Havre ani Cherbourg nie mogą być zablokowane i żaden z tych portów nie uległ tak poważnym zniszczeniom, by miało to w czemkolwiek utrudnić nieprzyjacielowi ich użycie.

Porty te, z powodu bliskiego sąsiedztwa z Anglią, stanowiły główną groźbę; ale



Antwerpja jest pistoletem, wymierzonym w serce Anglii—powiedział Napoleon. Dzięki Królewskiemu Siłom Powietrznym pistolet ten w ręku Hitlera spalił zeszłej jesieni na panewce. Olbrzymia ilość zgromadzonych przez niego barek—których część widać jak stoją w basenach Antwerpji—nigdy nie wyszła na morze.

Dunkierka. Jeśli kiedyś nie wątpił, że Hitler zamierzał w ubiegłym wrześniu rozpocząć wyprawę, niech rozpatrzy fotografię. 1. Składowiska w Dunkierce, zniszczone z ziemią. 2. Koncentracja barek niemieckich. 3. Barki zniszczone przez naloty.



nieprzyjacieli mógł pozatem łatwo wykonać potężne natarcie na nasze skrzydła, wychodząc z Norwegii, z Bałtyku, z Hamburga, z Bremy, z Emden, wreszcie z licznych, doskonałych przystani zatoki Biskajskiej. Pozatem wzdłuż całego wybrzeża roi się od nie tak ważnych, mniejszych portów, które mimo tego mogły odegrać poważną rolę.

We wszystkich tych portach i przystaniach Niemcy zaczęli koncentrować olbrzymią ilość barek i małych statków. Zbierały się one rozmaitemi drogami. Niektóre prześlizgiwały się jak najbliżej wybrzeża, inne szły siecią kanałów, którą pokryta jest cała Holandia, Belgia i północna Francja.

Słowo „barka“ wywołuje w wyobraźni pogodny obraz drewnianej łodzi z zadartym dziobem i jaskrawo wymalowaną rufą, na której wznosi się kabina mieszkalna z krzątającą się w niej dorodną i zażywną niewiastą, gdy na przodzie flisak ucina pogwarkę z dozorcą służby. Barki przygotowane przeciwko nam w portach inwazyjnych wyglądały zupełnie inaczej. Barki niemieckie, duńskie, belgijskie i francuskie są bardzo różnej wielkości, aż do pojemności 3000 ton, choć te największe są nieliczne i używane wyłącznie do przewożenia pewnych specjalnych towarów. Typ najpospolitszy ma pojemność 300 lub 400 ton i—o ile posiada własny silnik—rozwija szybkość około 8 węzłów.

Niemcy postanowili użyć barek głównie z dwóch powodów. Przedewszystkiem dlatego, że były one pod ręką, gotowe do użycia. Można je było znaleźć wszędzie w wystarczającej ilości. W czasie pokoju barki te przewożą cztery piąte całej wytwórczości przemysłu tej części świata. Było ich 18.000 zarejestrowanych w Holandji, około 8000 w Belgji i znacznie więcej jeszcze w północnych Niemczech i Francji. Ostrożna ocena z września 1940 r. podawała ilość samych motorowych barek, nadających się do zamierzonego przez Niemców użytku, na przynajmniej trzy tysiące sztuk. Wielokrotnie zaś większą była ilość barek wymagających holowania.

Drugim powodem było to, że barka nadaje się wyjątkowo dobrze do przewożenia pojazdów, które wyladowywane być mają

w pośpiechu, może nawet w ogniu nieprzyjaciela. Wyladowanie czołgu lub samochodu pancernego czy ciężarowego ze statku na wybrzeże zatoki jest czynnością niezmiernie trudną. Pojazd taki musi być spuszczone ze statku na łódź czy ponton, który dopiero może dowieść go do brzegu. Barka zaś sama dobija do płytkich wód przybrzeżnych i pojazd może z niej zjechać na brzeg na kołach, przy pomocy rampy oraz łatwej do wykonania przeróbki dziobu barki. Trzy tysiące barek, zebranych powoli w portach i przystaniach od Amsterdamu do Cherbourg włącznie, posiadały łączną pojemność około miliona ton, pojemność zaś innych statków dochodziła do czterech milionów. Była to bezpośrednia i stała groźba, wisząca nad nami, ale był to równocześnie szeroki i smakowity cel, wprawdzie rozproszony, lecz stojący nieruchomo w portach, przystaniach, basenach i po zatokach, w wygodnym zasięgu samolotów. Zaczęto tedy bombardować ten cel bez straty czasu. W ciągu lipca 1940 r. wykonano dziesięć nalotów na barki i statki, znajdujące się między Rotterdamem a Boulogne, jak również na barki pływające po kanałach Holandji, Belgji i Francji. We wrześniu ilość nalotów na te i inne porty zwiększyła się znacznie i do celów włączono Antwerpję, Vlissingen, Ostendę, Dunkierkę, Calais i Le Havre. Najsilniejsze naloty miały miejsce w ciągu dwóch nocy, z 8/9 i z 9/10 września, w noc z 11/12 września i w czasie od 19 września do 3 października, choć trwały one i nadal o prawie niezmięszoną gwałtowność aż do Bożego Narodzenia i dalej przez pierwsze miesiące tego roku. Właściwie mówiąc, naloty te nigdy nie zostały przerwane i trwać będą nadal tak długo, póki tylko grozić nam będzie inwazja drogą morską.

Te porty i stojące w nich statki wkrótce ochrzczone zostały w lotnictwie mianem „Boisk szkolnych“,¹ a to z tego powodu, że nie były one trudne do odszukania, chyba przy szczególnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych, i nadawały się wobec tego

¹ „Nursery Slopes“—oznaczają boiska, na których narciarze uczą się zwrotów i doskonałą w jeździe (przyp. tłum.).

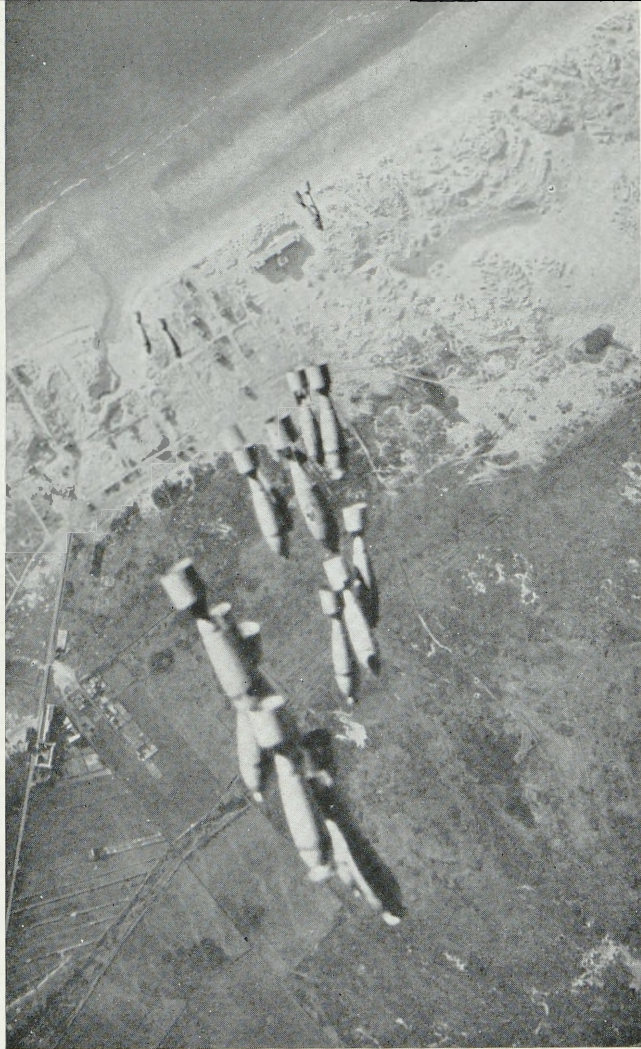


Ostenda. „Lećcie i zrównajcie ich z ziemią”—to zdanie słychać często przed nalotem na odprawach załóg. Jak dokładnie rozkaz ten bywa spełniany, przekonać się można, patrząc na fotografię zniszczonych składów portowych w Ostendzie.

dla pilotów i załóg, będących jeszcze w końcowym stadium operacyjnego wyszkolenia. Są to jakby cele przejściowe, pośrednie między bombardowaniem szkolnym a nalotem na przemysłowe obiekty okręgu Ruhry lub innej części Niemiec. Nie należy jednak sądzić, że ponieważ cele te znajdują się stosunkowo blisko Anglii, muszą one być z natury rzeczy łatwe i mogą być oddawane wyłącznie nowicuszom. Tak nie jest, ani też Niemcy nie pozostawiają w spokoju latających nad nimi brytyjskich samolotów. Obiekty te są silnie bronione przez przeciwlotniczą artylerię i myśliwskie lotnictwo. Naloty na nie dawały naszym lotnikom niejednokrotnie sposobność do wykazania prawdziwego męstwa. Najbardziej godnym wyróżnienia—jest to powszechnie już znana historia—był czyn strzelca-radjotelegrafisty, któremu powiodło się ugasić pożar na Hampdenie, postrzelonym nad Antwerpią. Wiatr, wpadający dziurami wyrwanymi przez pocisk w ścianach samolotu, niósł szalejące płomienie z taką siłą, że „cały przedział

bombardjerski zmienił się w płonąca pochodnię“, a aluminiowa podłoga kabiny strzelca stopiła się od gorąca. „Wiatr porywał ten roztopiony metal i grubą warstwą rozpryskiwał go na tylne przepierzenie“. Strzelec pokładowy, poparzony lecz nie tracący ducha, stłumił ogień uderzeniami samolotowego dziennika. Płatowiec dotarł do bazy „z dziurą w kadłubie dość wielką, by mógł się przez nią przedostać człowiek . . . Cała kabina tylnego strzelca oraz połowa wnętrza kadłuba wyglądały jak spalone na węgiel zgłiszczka. Skrzydła i zbiorniki paliwa były podziurawione“. Strzelec-radjotelegrafista odznaczony został krzyżem „Victoria Cross“.

Do 31 maja 1941 r. Delfzjil nalatywano 4 razy, Den Helder—26, Amsterdam-Ymuiden—24, Rotterdam—28, Antwerpię—33, Vlissingen—55, Ostendę—75, Dunkierkę—62, Calais—74, Boulogne—89, Dieppe—8, Le Havre—40, Rouen raz jeden i Cherbourg 16 razy. Ogółem wykonano 536 nalotów. Bardzo to długa lista, lecz daleko



do jej końca. Jeżeli jednak chodzi o rozmiar dokonanych zniszczeń, to trzeba być ostrożnym w ocenie. Porty i przystanie, choć dość łatwe do odszukania, a więc i do zbombardowania, są przecież trudne do zniszczenia. Czułe miejsca otoczone są dużymi przestrzeniami wody oraz mocno zbudowanymi kamiennymi molo, odpornymi na działanie bomb. Barki i małe statki bardzo trudno trafić. Wszelka próba ścisłego ocenienia rozmiaru zniszczeń jest skazana na niepowodzenie. Przymiotniki jak „znaczące” lub „poważne” mogą dać tylko wrażenie ogólne, lecz—póki działania są w toku—byłoby nie na miejscu poszukiwać bardziej ścisłych określeń. W pewnym okresie czasu,

Bomby poszły! Po powrocie z nalotu dziennego na Berck-sur-Mer załogi zameldowały, że zniszczone zostało lotnisko i magazyn paliwa. Widać tu kilka seryj spadających bomb.

szczególnie w październiku i listopadzie 1940 r., krążyły w Ameryce i na kontynencie Europy liczne pogłoski, według których flotyła inwazyjna właśnie odbijała od brzegu, gdy rozproszyły ją nasze bomby. Jako datę tego zdarzenia podawano mniej lub więcej dokładnie dzień 15 września. Prawdą jest, że w tym czasie koncentracja barek i innych statków w portach Kanału była ogromna i że żegluga na prowadzących z głębi kraju kanałach była bardzo ożywiona. Cele te były wówczas silnie bombardowane. Wydaje się prawdopodobne, że wszystkie te morskie środki przewozowe były przeznaczone do odegrania roli w drugim okresie natarcia; pierwszym okresem miało być zniszczenie naszych baz morskich i lotniczych oraz naszego lotnictwa myśliwskiego, co oddałoby w ręce nieprzyjacielskie panowanie w powietrzu. Zauważono, że w chwili rozpoczynania niemieckich nalotów barki i statki stawały na stanowiskach wypadowych, czy to dla wyruszenia o godzinie zerowej oznaczonego dnia inwazji, czy też dla natychmiastowego wykorzystania niespodziewanie osiągniętego sukcesu.

Nie to zresztą jest dziś dla nas istotne, ile barek czy statków rozbito w tej długiej serii nalotów, lub ilu ludzi zabito czy raniono. Jeden pewnik przerasta wszystkie inne. Ubiegłej jesieni nie było inwazji! Choć nieprzyjaciół poczynił rozległe przygotowania, chociaż niezliczone ćwiczenia inwazyjne prowadzone były tygodniami na wybrzeżach zachodniej Europy od Arcachon do Den Helder, chociaż na ulicach i przystaniach holenderskich portów mali chłopcy przedrzeźniali żołnierzy niemieckich, naśladując ruchy pływackie i wydając okrzyki topielców, chociaż cały kontynent Europy z zapartym oddechem wyczekiwał na wiadomość o ruszeniu Armady dwudziestego wieku, niemieckie dowództwo naczelne nie dało sygnału i nie rozpoczęło natarcia. Nie odważyli się na to, jak długo trzymaliśmy się mocno na morzu i w powietrzu; a gdy mijały dni, gdy noce stawały się coraz dłuższe, zaś bombardowania przybierały bez

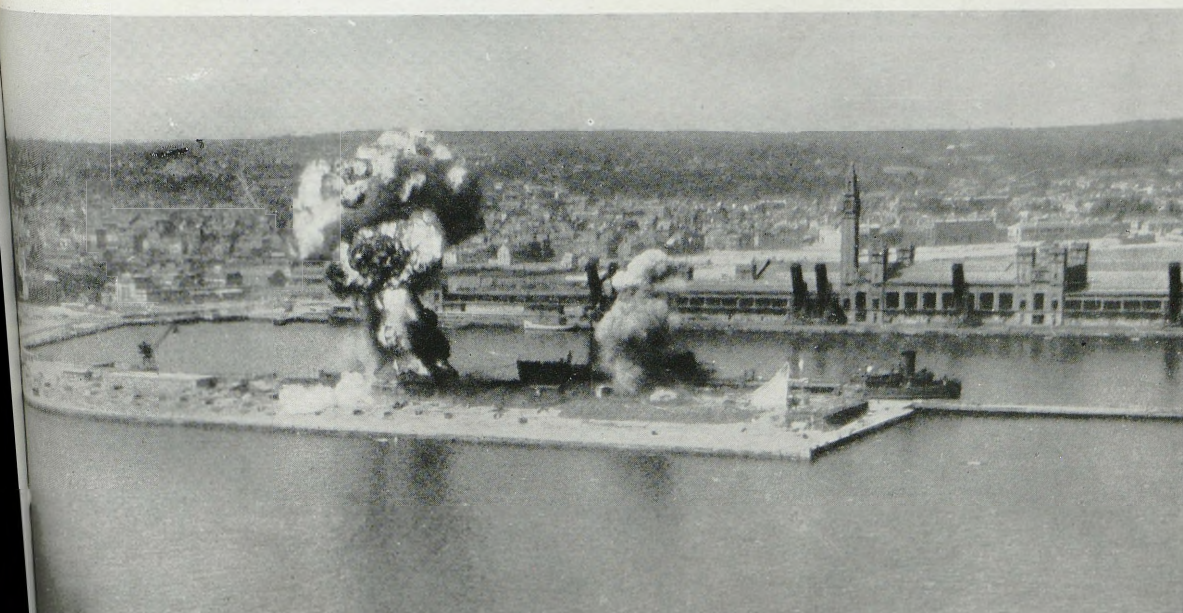
przerwy na sile, nastroje oddziałów przeznaczonych do zaokrętowania na barki zaczęły się niewątpliwie obniżać. Powiększały się stale trudności w użytkowaniu portów, jako miejsc zbiorów armii inwazyjnej. Statki nie mogły zajmować wyznaczonych pozycji wyjściowych, płynąc pod ciągłym gradem bomb, a równocześnie w ciemności, będącej koniecznym nakazem w czasie nalotów. Żołnierze nie trafiali na pokłady statków. Celem naszym było właśnie wywołanie i utrzymanie jak największego zamętu. Udało nam się to z pewnością.

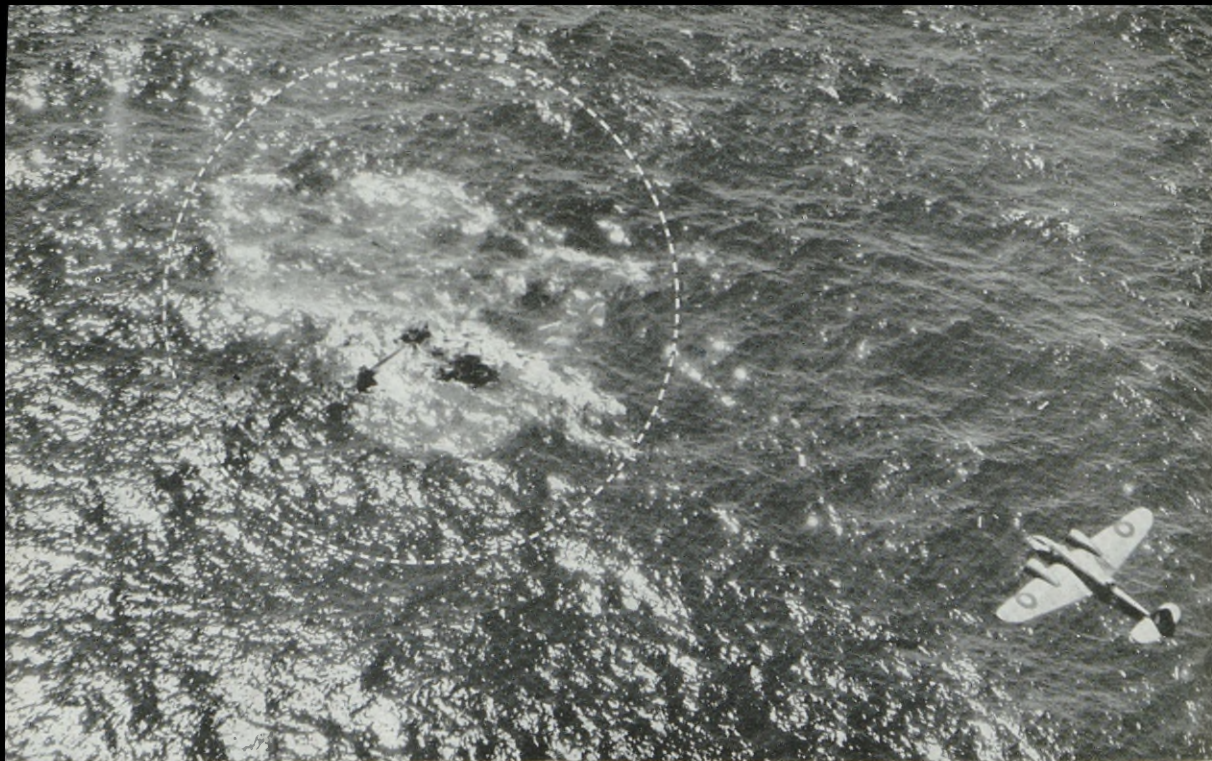
Poza portami i przystaniami, stale—w dzień i w nocy—atakowano zajęte przez Niemców lotniska i stanowiska dział dalekonośnych. Do 31 maja 1941 r. wykonano wogóle 261 nalotów na 20 lotnisk przybrzeżnych, od Stavangeru w Norwegii do Cherbourg we Francji. Do tego dochodzi sporo innych lotnisk położonych w głębi kraju, że wymienimy tylko cztery: Merville, Amiens, St. Omer i Abbeville. Zamiarem naszym było w miarę możliwości przeszkodzić Niemcom w organizowaniu masowych nalotów, które spadały na nasz kraj od początku

sierpnia do końca października 1940 r., kiedy to nieprzyjaciół milcząco ale ostatecznie przyznał się do przegranej w bitwie o Brytanię. Bywało, że samoloty nasze spotykało nieszczęście. Nalot na lotnisko Aalborg w Danii, wykonany 13 sierpnia 1940 r., kosztował nas jedenaście Blenheimów z dwunastu, wogóle jednak straty poniesione przez nas w tych nalotach nie były zbyt wysokie.

W początku 1941 r. Królewskie Siły Powietrzne spróbowały nowego sposobu natarcia. Zaczęto wysyłać za dnia na terytorjum wroga klucze bombowców pod silną eskortą myśliwskich samolotów. Jak dotychczas wyniki okazały się bardzo zadawalające. W wielu wypadkach udało się zaskoczyć Niemców i zniszczyć im samoloty na ziemi. Między 10 stycznia i 16 czerwca wykonano 23 takie wyprawy bojowe mieszanych jednostek bombowców i myśliwców. Ilość ta następnie gwałtownie wzrosła i przybrała na sile. Do 12 lipca było ich 36, a jednym z najsukuteczniejszych był nalot z 10 lipca, gdy zbombardowano przeszło 20.000 ton statków w Cherbourg i Le Havre.

Cherbourg w czasie ciężkiego bombardowania z 10 lipca, w którym trafiono ponad 20.000 ton statków nieprzyjacielskich. Słupy gęstego dymu unoszą się nad zbombardowaną stacją pomp benzynowych; na prawo wybuch bomby w pobliżu statku-cysterny; w głębi molo, zbudowane specjalnie jako przystań dla statków „Queen Mary“ i „Normandie“.





Szczątki. Miotane przez fale pozostałości po nieprzyjacielskim statku, zatopionym przez Blenheimy.

X—Naloty dzienne na Morzu Północnem

12 marca—trwają do tej chwili

W związku z wyczynami Wellingtonów, które w początkowych miesiącach wojny zwalczały flotę niemiecką na otwartym morzu, w Wilhelmshaven i w innych niemieckich bazach marynarki wojennej, wspominaliśmy o trudnościach i niebezpieczeństwach, z jakimi spotykają się naloty wykonywane przy świetle dziennym. Przypominamy, że nasze „Wysunięte Siły Powietrzne“ w czasie kampanji francuskiej poniosły tak dotkliwe

straty, iż po kilku dniach zaczęto używać ich wyłącznie w nocy, oczywiście poza wypadkami niecodziennej potrzeby. Po zakończeniu tej kampanji, operacje lotnictwa bombowego przeciwko Niemcom ograniczyły się w ciągu szeregu miesięcy wyłącznie do nalołów wykonywanych pod osłoną nocy. Sądzić można było, że czasy dziennego bombardowania minęły bezpowrotnie. Potworne straty poniesione przez Niemców w czasie bitwy o Brytanję, gdy spróbowali oni operować na dużą skalę przy świetle dziennym, potwierdziły słuszność tego poglądu. Zdawało się być powszechnie przyjętym pewnikiem, że żaden bombowiec dzienny nie może pokazać się bezkarnie w powietrzu wobec dobrze zorganizowanej obrony myśliwskiego lotnictwa. Nic więc dziwnego, że—z nielicznymi wyjątkami—nie było dziennych nalołów między 15 czerwca 1940 a 12 marca 1941, kiedy to po raz pierwszy wypróbowano nowy system, obecnie wychodzący z doświadczalnego stadjum.

Zapomina się u nas czasami, że Morze Północne nosi również inną nazwę: Morza Niemieckiego. Nazwa ta tkwiła zawsze głęboko w niemieckich umysłach. By zaprzeczyć nam prawa żeglowania po tem morzu, zbudowali oni w czasach poprzedniej wojny potężną flotę, którą musieliśmy pokonać i zamknąć w portach, zanim Morze Niemieckie znów stało się Północne. W tej wojnie, w braku silnej floty, Niemcy starają się zdobyć i utrzymać panowanie nad tem morzem swoją „Luftwaffe“. Niczem nie pysznią się w Berlinie bardziej niż tem, że dzięki potężnym niemieckim Siłom Powietrznym żegluga niemiecka ma otwarty dostęp na morza od Sogne Fiord do granic Hiszpanji. Ta przechwałka nie okazała się dotychczas prawdziwa, lecz bezmyślnością byłoby zaprzeczać, że „Luftwaffe“ jest jednym z najważniejszych czynników na Morzu Północnem. Pod osłoną Lotnictwa niemieckie statki wiozą dla swych garnizonów żywność i amunicję do fjordów norweskich, do portów i przystani Holandji, z nawet do wielkich baz francuskich, jak Brest, St. Nazaire i Lorient. Im swobodniej mogą Niemcy korzystać z żeglugi, tem mniej obawiać się potrzebują zawsze groźnego dla nich problemu zaopatrzenia. Statki ich nie muszą przytem zapuszczać się daleko w morze, mogą one przekradać się przy samym brzegu, gdzie osłona zapewniona przez „Luftwaffe“ jest, oczywiście, najskuteczniejsza.

W ciągu ubiegłej jesieni i zimy warunki atmosferyczne uniemożliwiły prawie zupełnie dokonywania nalotów na tę żeglugę. Lecz z nadejściem wiosny opracowano i wprowadzono w życie nowy plan, który wydaje już obecnie godne uznania rezultaty.

Jak latają bombowce

Choć Luftwaffe rozporządza wielkimi środkami, ma ona również wielki obszar do bronięcia. Linja wybrzeży okupowanych krajów ma blisko 1600 mil długości. „Luftwaffe“ nie może być na całej ciągłości tej linii wszędzie równie silna. Środki obrony muszą być z konieczności skoncentrowane na pewnych najważniejszych

lub najczulszych punktach. Na przestrzeni między temi punktami obrona jest słaba i sporo jest takich obszarów na wybrzeżu i nad morzem, gdzie szybki bombowiec może swobodnie operować, zanim myśliwcy nieprzyjacielscy zdążą go przyłapać.

Dużo jest rozlicznych sposobów, któremi można zaatakować żeglugę nieprzyjaciela, lub inne cele na wybrzeżach Niemiec, Holandji, Belgii czy północnej Francji, i wszystkie one używane były przez Blenheimy, którym Dowództwo Lotnictwa Bombowego powierzyło wykonanie tej nowej formy natarcia na nieprzyjaciela.

Jednym ze sposobów jest ukrywanie się w chmurach przy zbliżaniu się do celu. Nieraz, zwłaszcza gdy jest bardzo pochmurno, bombowce potrafią przelatywać w ten sposób w ukryciu ogromne przestrzenie. Udaje im się czasem pomieścić dzięki temu szyki nieprzyjacielskiej obrony i wykonać nalot, zanim wkroczą jego myśliwskie samoloty. Sposób ten był użyty z powodzeniem przy nalocie na stocznie we Vlissingen i Ymuiden, elektrownie i fabryki w Den Helder i objekty przemysłowe w samych Niemczech.

Innym sposobem jest wysyłanie bombowców pod eskortą myśliwskich dywizjonów. Dało to dobre wyniki w północnej Francji, zarówno w rejonie Calais i Boulogne jak i w głębi tego kraju. Długotrwałość takich wypraw jest jednak z konieczności ograniczona wobec małego zasięgu szybkich myśliwców.

Musimy dokładniej opisać, jak się odbywa atakowanie statków. Lecąc bardzo nisko, pilot podrywa samolot tylko na tyle, by nie zawadzić o maszty i móc rzucić bomby. Nalot wykonywuje się na pełnym gazie, o ile możliwości od strony słońca. Samolot leci tak nisko nad celem, że zwykle nie używa się wcale celownika. Statki atakuje się albo od dzioba w kierunku rufy, albo odwrotnie, albo wreszcie promieniście. Wszystko zależy od okoliczności. Do takich koszących nalotów na pływające jednostki potrzebna jest zdolność bardzo szybkiej orientacji. W razie złej pogody—a pogoda często bywa zła na Morzu Północnem—piana fal opryskuje szyby samo-

lotu, zupełnie prawie zasłaniając pole widzenia. Z drugiej jednak strony zła pogoda zmniejsza również celność ognia przeciwlotniczego zaatakowanego statku.

Tego samego sposobu używa się przeciwko celom naziemnym, leżącym na samem wybrzeżu. I tak np. w kwietniu 1941 r. dziewięć Blenheimów ze składu Lotnictwa

proszły się i poszły w morze, gdzie jednak natychmiast znów się zebrały w zwartą formację, by odeprzeć natarcie Messerschmittów 110, które pojawiły się na polu walki. Jeden z bombowców, który odbił się od reszty, został silnie poturbowany i stracił jedno ze śmigieł. Skoro jednak Blenheimy znalazły się raz w zwartym szyku, Messerschmitty nie odważyły się już podejść za blisko. Uszkodzony Blenheim dotarł również szczęśliwie do bazy.

W czasie innego nalotu na cel w pobliżu Bergen pojedynczy Blenheim ostrzelał z karabinów maszynowych pięć stojących na lotnisku Messerschmittów 110, oraz dwa inne idące do startu. Rzucił on następnie bomby na drogę startową; jedna z nich wpadła z odbicia pod Messerschmitt'a 110 i wybuchła pod jego kadłubem. Blenheim odleciał, połączył się z innym i para ta, lecąc tak blisko siebie, że końce ich skrzydeł się stykały, odbiła natarcie trzech Messerschmittów 110, które goniły za nimi nad morzem na przestrzeni 70 mil. Oba Blenheimy były postrzelane, lecz doszły szczęśliwie do bazy.

Naloty dzienne objęły następnie—poza portami nieprzyjacielskimi—cele bardziej odległe, leżące na wybrzeżu niemieckim a nawet w głębi kraju, w pewnej od brzegów odległości. Do tych celów należą Bremen, Oldenburg i Kilonja. Wart jest specjalnej wzmianki nalot na Bremę z dnia 4 lipca. Wykonany został w locie koszącym. Czołowy samolot dowódcy przelatywał pod liniami wysokiego napięcia i między linami balonów zaporowych. Cel—była nim fabryka—zburzony został doszczętnie. Na 700 stóp ponad samolot wyleciały rumowiska i gruzy. Jeden z Blenheimów powrócił uwieńczony telegraficznymi drutami. Inny widziano po raz ostatni, jak z prawym silnikiem w płomieniach szedł bombardować cel. Dowódca tego nalotu otrzymał nagrodę w postaci krzyża „Victoria Cross.”

Bardzo udatny był również nalot na statki w Rotterdamskim porcie, wykonany popołudniu 16 lipca. Duża formacja Blenheimów, gorąco witana przez Holendrów, gdy kłuczowym szykiem znaczyła nad ich głowami



Natarcie, w którym zdobywa się Victoria Cross. Dowódca nalotu na Bremę z 4 lipca poprowadził swój dywizjon w środek jednego z najsilniej w Niemczech bronionych miast. Lecąc nad samą ziemią, poniżej przewodów elektrycznych, rozniósł on cel swymi bombami. Fotografia zdjęta została na chwilę przed zbombardowaniem tej fabryki.

Bombowego wykonało nalot na obiekty, znajdujące się na wyspie Nordeney. Wczesnym, mglistym rankiem podeszły one z północy w rozwiniętym szyku, lecąc nad samą powierzchnią morza poniżej linii dachów budynków, które czołowi strzelcy ostrzelali z karabinów maszynowych. Samoloty przeskoczyły następnie ponad dachami i rzuciły serje bomb na cel, poczem raz jeszcze zeszyły poniżej szczytów domów i ostrzelały wodnosamolot i stojące w porcie statki, oraz żołnierzy ćwiczących na koszarowym dziedzińcu. Potem samoloty roz-

zwycięskie litery „V“, poszła do natarcia na wysokości masztu. Bomby rzucono pomiędzy stojące statki. Zniszczono wówczas—względnie unieruchomiono na czas dłuższy—17 statków, których łączny tonaż ocenia się na 90 do 100 tys. ton. Pozatem uszkodzono poważnie jeszcze pięć innych statków o pojemności 40–50.000 ton, oraz rozbito dwa magazyny portowe i fabrykę, stojącą na wybrzeżu; zabudowania te pozostawiono objęte szalejącym pożarem.

W ciągu tego nalotu zostały zestrzelone cztery Blenheimy, z czego dwa już po skończonym ataku.

W czasie od 12 czerwca do 14 lipca 1941 r. Blenheimy podległe Dowództwu Lotnictwa Bombowego wykonały 1750 lotów, w czasie których widziano 1055 statków nieprzyjacielskich wszelkiego rodzaju, od mniejszych okrętów wojennych jak kontrtorpedowce i okręty eskortujące lub przeciwlotnicze, do trawlerów i statków rybackich. Z tej liczby zaatakowano 401 statków o tonażu wyno-

szącym około 741.000 ton; z czego 292.940 ton trafiono i zatopiono, zaś 109.920 ton uszkodzono bombami, które wybuchły tuż w pobliżu statków.

Dalszym wynikiem nalotów na nieprzyjacielską żeglugę jest stale zwiększające się, bardzo znaczne przeciążenie jego sieci kolejowej. Koleje we Francji, Belgii, Holandji oraz w północno-zachodnich Niemczech z coraz większą trudnością dają sobie radę z ruchem, któremu podołać muszą. Spóźnienia są na porządku dziennym i to tak poważne, że nieprzyjaciel zmuszony jest do coraz to większego wykorzystywania transportu wodnego. Im zaś więcej używa statków, tem więcej dostarcza celów samolotom Lotnictwa Bombowego i Lotnictwa Wybrzeża.

Nie dokonano tego wszystkiego bez strat. Między 12 marca i 14 lipca zginęło w nalotach koszących 68 Blenheimów.

Ryzykowna to praca i wymagająca wielkiej odwagi.

Doskonale udany nalot na statki, stojące w basenach Rotterdamu, wykonany został 16 lipca. Duża formacja Blenheimów atakowała z wysokości masztu. Widać wybuchy bomb w składach portowych i na wybrzeżu. W oddali jeden z odlatujących samolotów.



XI—Bitwa o Atlantyk

3 września 1939—trwa do tej chwili

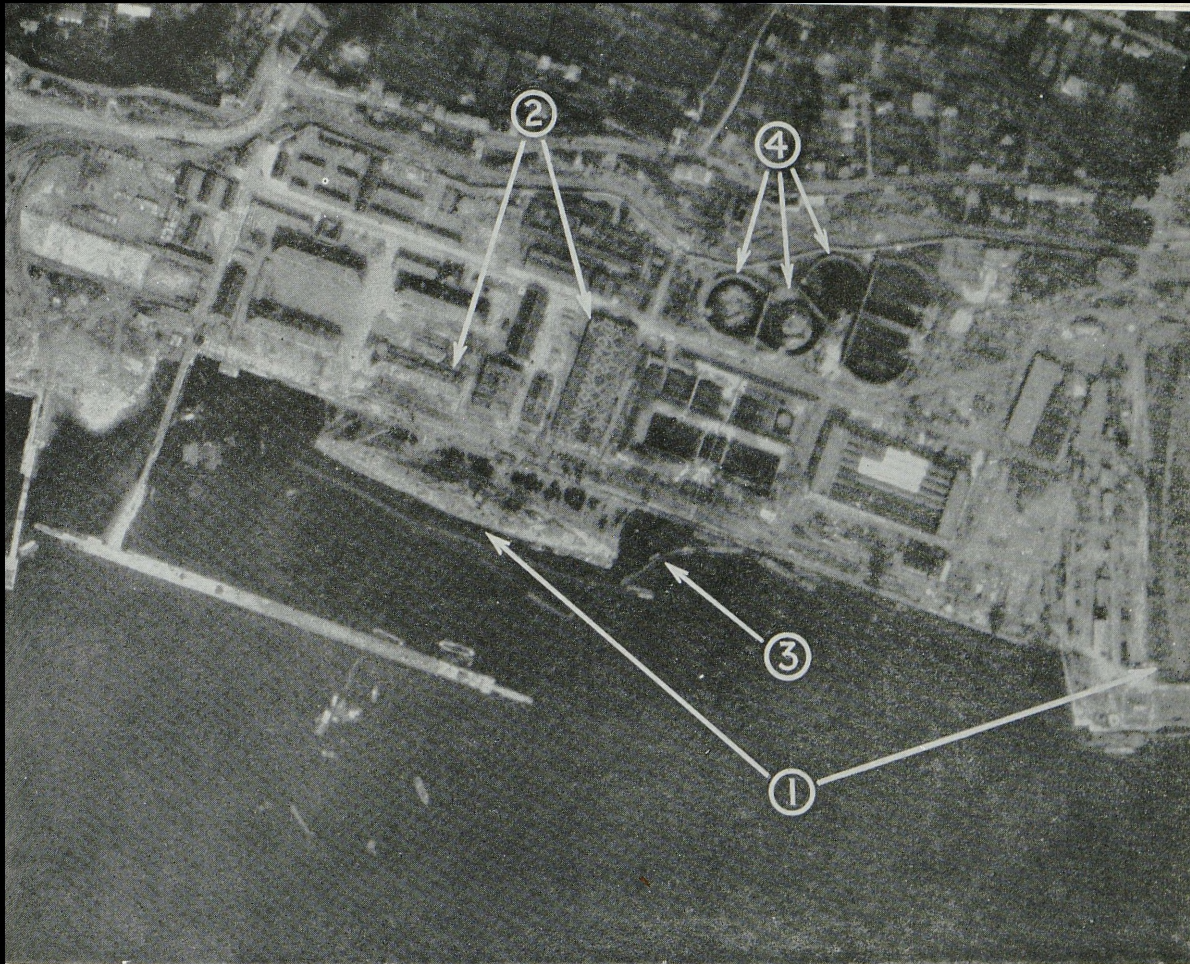
W bitwie o Atlantyk Lotnictwo Bombowe odegrało również swoją rolę. Walka powietrzna i podwodna, którą Niemcy od pierwszej chwili wybuchu wojny toczyły przeciwko Wielkiej Brytanii, zaostriżyła się w początku 1941 r. Wodzowie Niemiec—zwłaszcza Hitler był szczególnie wymowny na ten temat—oświadczyli, że Wielka Brytania zostanie wygłodzona i odcięta od dowozu żywności i amunicji dzięki zjednoczonym wysiłkom okrętów podwodnych, cztero-silnikowych bombowców „Kondor“, oraz morskich korsarzy takich, jak „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Prinz Eugen“ i „Bismarck“. Ten ostatni okręt zatopiono wraz z większością załogi w dniu 26 maja. Pozostałe trzy, w chwili gdy to piszemy, znajdują się w porcie Brest. „Gneisenau“ stoi tam od 28 marca, „Prinz Eugen“ od 4 czerwca względnie o jeden lub dwa dni wcześniej. „Scharnhorst“ odbył w ostatniej dekadzie lipca krótką przejażdżkę do La Palisse i z powrotem. Na te właśnie okręty linjowe Lotnictwo Bombowe skoncentrowało w ciągu ostatnich miesięcy całą swoją uwagę, i znaczną część sił lotniczych użyto do nalotów na nie, dokonywanych bez względu na stan pogody.

„Scharnhorst“ nie był dla nas celem nowym. Pierwszy raz widziano i bombardowano ten okręt 1 lipca 1940 r., gdy znajdował się on w pływającym doku

w Kilonji. Naoczny świadek—nawigator samolotu, który trafił okręt ciężką bombą—opowiada: „Naprowadziłem linię celowania na pływający dok, który rysował się wyraźnie w ujściu rzeki. W czasie nurkowania pochwyciły nas reflektory, wydostaliśmy się jednak pod ich snop. Zbliżaliśmy się do celu—na mój znak dowódca przeszedł znów w lot nurkowy. Nie mogliśmy spudłować „Scharnhorsta“, widać go było tak świetnie... mogłem dokładnie widzieć pociski smugowe działka „pom-pom“, strzelającego na nas z pokładu pancernika.“ Po opisanu szkód, jakie w kilka sekund później samolot ucierpiał od ognia przeciwlotniczego—była tam między innymi dziura w płacie ogonowym wielkości dwóch stóp kwadratowych—nawigator ciągnie: „Dla pewności zesliśmy bardzo nisko i gdy miałem cel ściśle przed sobą, wypuściłem serię bomb. Ujrzelśmy na pokładzie okrętu oślepiający błysk czerwono-żółtego ognia.“

„Scharnhorst“ został wtedy niewątpliwie uszkodzony, ale nie była to rana śmiertelna. W początku 1941 r. pancernik był na morzu razem z „Gneisenau“, krążąc po Atlantyku, i oba te okręty, po dość udanej wyprawie, w czasie której zatopiły około dwudziestu brytyjskich i sojuszniczych statków handlowych, schroniły się do Brest, gdzie w chwili, gdy to piszemy, wciąż jeszcze przebywają. Jeden z nich stoi w suchym doku, drugi przycumowany wzdłuż przystani. Oba zostały mniej lub więcej dobrze zamaskowane siatkami kobercowymi, łączącemi je z wybrzeżem.

Samoloty Lotnictwa Bombowego zaatakowały je po raz pierwszy w nocy z 30 na 31 marca 1941 r. Trafione były z pewnością; „Gneisenau“ trzy razy w ciągu trzech nocy w kwietniu i raz jeszcze w lipcu. W gazetach neutralnych ukazały się sprawozdania, z których wynikało, że okręt ten został uszkodzony ciężko i że jedna z bomb zabiła 128 ludzi z załogi. Nie mamy ostatecznego i bezspornego potwierdzenia tej wiadomości, powtarzała się ona jednak uporczywie. Zarówno „Gneisenau“ jak „Scharnhorst“ atakowano wielokrotnie z różnych wysokości. I tak np. w noc z 4 na 5 kwietnia jeden z naszych samolotów, mimo oślepiającego



Brest. „Scharnhorst“ i „Gneisenau“ (przezwanego przez R.A.F. „Salmon“ i „Gluckstein“) spędzają dziś większość czasu w dokach. 1. Pancerniki, przykryte maskami kobiercowymi łącznie z częścią, wybrzeża; rusztowania zbudowane przy dziobie i rufie okrętu zniekształcają zarys kadłuba. 2. Zamaskowane budynki. 3. Tratwy i sieci przeciwtorpedowe. 4. Zburzone zbiorniki paliwa.

światła reflektorów i silnego ognia przeciwlotniczego, trafił w „Gneisenau“ bombą wagi 1.900 funtów z wysokości 1000 stóp. Inny nalot z wysokości 900 stóp wykonany został w nocy z 13 na 14 czerwca. „Scharnhorst“ trafiono dwukrotnie, a może nawet trzykrotnie, oraz prawdopodobnie uszkodzono go poniżej linii zanurzenia torpedą, która dosięgła okręt w czasie, gdy stał w porcie. Torpedę tę wyrzucił samolot Dowództwa Lotnictwa Wybrzeża, który z nalotu tego nigdy nie powrócił. „Prinz Eugen“ trafiony został w nocy z 1 na 2 lipca. Uległ silnym uszko-

dzeniom i zginęło wówczas prawdopodobnie od 40 do 50 ludzi z załogi okrętu. Niema najmniejszej wątpliwości, że w obecnej chwili „Gneisenau“ jest poważnie uszkodzony, „Scharnhorst“ po naprawie poprzednich uszkodzeń został trafiony ponownie, a „Prinz Eugen“ wciąż jeszcze nie jest w stanie wyjść na morze.

Dla zadania tych ran nieprzyjacielskim pancernikom trzeba było użyć ogromnych ilości bomb. Znaczna ich większość nie trafiła statków, nie znaczy to jednak, by nie porobiły one szkód. Wiele z nich upadło na

stocznie i urządzenia nadbrzeżne. Stan portu w Brest jest obecnie z pewnością bardzo zły, może nawet rozpaczliwy. Zasługa to wyłącznie naszych ciężkich bomb. Naprawa okrętów musi być bardzo utrudniona, gdyż robotnicy zmuszeni są do pracy w ciągłych alarmach przeciwlotniczych i bez światła, co oznacza, że spawanie acetylenem odbywać się może tylko za dnia. Znaczna część urządzeń stoczni jest pewnie rozbita lub nie nadaje się do użytku. Warunki życia na pokładach okrętów musiały wkrótce stać się nieżośne i według wszelkiego prawdopodobieństwa załogi zostały wyewakuowane do pobliskich miejscowości, gdzie są bezpieczniejsze od bombardowania. Nie wpływa to jednak dobrze na stan ich nastrojów.

Nie wszyscy zdają sobie sprawę z trudności, na jaką napotykają naloty na Brest. Od chwili, gdy miasto to wpadło w ręce Niemców, zrobili oni wszystko, co tylko było w ich mocy, by zabezpieczyć je od ataków z powietrza. Nie powiedzło im się to, niemniej wykonanie bombowego nalotu na ten port jest operacją bardzo ryzykowną. Brest broniony jest bardzo dużą ilością dział przeciwlotniczych, zaporą balonów i potężnym zespołem reflektorów. Latają tam również patroli myśliwców, starające się przechwycić nasze samoloty. Skoro tylko pozwalają na to warunki atmosferyczne, nad celami w okolicach stoczni unosi się zasłona dymna, której zadaniem jest utrudnić jeszcze bardziej pracę naszych bombardierów. Nie jest rzeczą niezwykłą, jeżeli pilot zamelduje, iż samolot jego utrzymywany był w snopie reflektorów nad celem przez przeszło pięć minut. Brest do dnia 10 lipca 1941 r. był nalatywany 69 razy.

Jakikolwiek był stopień uszkodzeń, dokonanych na okrętach „Scharnhorst“, „Gneisenau“ i „Prinz Eugen“, jednego faktu nikt zaprzeczyć nie może. Ani jeden z tych trzech okrętów, choć mogłyby one być tak ważnym czynnikiem w bitwie o Atlantyk, nie wziął w tej walce udziału od długiego czasu: „Gneisenau“ i „Scharnhorst“ od końca marca, „Prinz Eugen“ od początku czerwca. W ciągu pięciu decydujących miesięcy—od kwietnia do sierpnia tego roku—Hitler musiał toczyć tę bitwę bez trzech

potężnych jednostek floty, które, znajdując się na otwartym morzu, mogłyby niezmiernie powiększyć straty naszej żeglugi, zadane nam przez okręty podwodne i lotnictwo nieprzyjaciela.

Osiągnięto przytem jeszcze inny a może nawet ważniejszy wynik. Nie należy wątpić, że unieruchamiając „Gneisenau“ i „Scharnhorst“, Dowództwo Lotnictwa Bombowego zmusiło niemiecką Admiralicję do wysłania na morze pancernika „Bismarck“ w rozpaczliwej próbie odzyskania wymykającej się z jej rąk inicjatywy. Zatopienie tego olbrzymiego okrętu wojennego jest więc, pośrednio wprawdzie, ale niemniej niewątpliwie, zasługą działań naszych bombowców.

Jedną z najlepiej udanych operacji wykonano 24 lipca w związku z nalotem na La Palisse. Trzy dni przedtem „Scharnhorst“, „Gneisenau“ i „Prinz Eugen“ widziane były wciąż jeszcze stojące w porcie Brest. Koło południa dnia 22 lipca samolot rozpoznawczy z Dowództwa Obrony Wybrzeża zameldował, że „Scharnhorst“ znikł. Następnego dnia o godz. 8.30 rano odnaleziono go w La Palisse, 240 mil na południe od Brest. Odjazd tego okrętu z Brest starali się Niemcy ukryć, stawiając na jego miejsce statek-cysternę i przykrywając go tą samą siatką kobiercową, pod którą zamaskowany był poprzednio pancernik. Bombowce Stirling wykonały nalot dzienny na La Palisse, i „Scharnhorst“ został trafiony bombą, wyrzuconą z samolotu posiadającego literę „V“ jako znak rozpoznawczy. Też same nocny Whitley'e, łącznie z samolotami Dowództwa Obrony Wybrzeża, masowo naleciały na La Palisse, wzniciając liczne pożary. Następnego dnia duża formacja Wellingtonów i Hampdenów, pod eskortą myśliwców, oraz niewielka ilość zaprojektowanych i wybudowanych w Ameryce „Latających Fortec“ poleciały za dnia do Brest, gdy równocześnie Halifax'y natarły na La Palisse, a Blenheimy, w towarzystwie myśliwskich Spitfire'ów, zaatakowały Cherbourg. Naloty te były pieczołowicie obliczone w czasie i wykonane z największą determinacją; na pierwszy ogień poszły „Latające Fortece“. Halifax'y trafiły powtórnie „Scharnhorst“ w La Palisse. Pancernik

miał teraz conajmniej dwie rany otrzymane w ciągu dwóch dni, a uszkodzenia były tak poważne, że zmusiły one okręt do powrotu do Brest, dokąd dotarł on 26 lipca. Postawiono go natychmiast do suchego doku. W chwili, gdy to piszemy, Niemcy ponownie zajęli się niewdzięczną pracą nad jego naprawą.

„Gneisenau“ był trafiony w Brest raz jeden przez „Latające Fortece“, bombardujące z takiej wysokości, że były one prawie niewidoczne i niesłyszalne, oraz sześć razy przez Wellingtony i Hampdeny. „Prinz Eugen“ był obramowany bombami, które wybuchły na moło i w składzie torped.

W czasie nalotów na te trzy porty straciśmy 15 bombowców i 7 myśliwców, gdy straty nieprzyjaciela wyniosły 34 samoloty myśliwskie, z czego 21 sztuk zestrzeliły nasze bombowce. Ogień artylerji przeciwlotniczej był ciężki. „Czarne rozpryski nad Brest wyglądały zdaleka, jak olbrzymie stado szpaków“, zauważył pilot jednej z „Latających Fortec“.

Ten typ samolotu opiera swoje bezpieczeństwo głównie na osiąganiu dużej wysokości i na szybkości lotu. Nie latają one zwykle powyżej zasięgu nieprzyjacielskich myśliwców, lecz na tak znacznych wysokościach zwrotność myśliwskich maszyn znacznie maleje. W Latających Fortecach zastosowano wiele nowych wynalazków, o których mało co możemy dzisiaj powiedzieć. Celownik „Sperry“, w który są one wyposażone, jest przyrządem niezmiernie dokładnym. Jest tak skomplikowany, że wymaga bardzo długiego ćwiczenia w obsłudze, lecz raz wyszkolony bombardjer może osiągnąć przy jego pomocy doskonałe wyniki. Silniki tych samolotów zaopatrzone są w kompresory i są dość potężne, by podnieść bombowiec na wysokość, na której bez sztucznego dopływu tlenu człowiek straciłby przytomność w sześć minut, a umarłby po upływie trzydziestu. Samolot został tak dobrze zaprojektowany i wykonany, że zwykle wznosi się o kilka tysięcy stóp ponad wysokość przewidywaną przez konstruktorów dla jego lotów bojowych. Pułap jego nie został jeszcze dotychczas dokładnie zmierzony. Rzadko w historii ludzkości metal—stały czy ruchomy—pod-



Bazy Atlantyckie Nieprzyjaciela.

niesiono tak wysoko. Wiele trudności sprawiał mróz, który na bardzo dużych wysokościach, na których temperatura utrzymuje się w pobliżu 50° C. poniżej zera, pokrywa wszystkie okna grubą warstwą szronu. Nowy i pomysłowy wynalazek amerykański pokonał i te trudności.

Załoga liczy siedmiu ludzi: dwaj piloci, obserwator-nawigator, radjotelegrafista, drugi radjotelegrafista i równocześnie strzelec, oraz dwaj strzelcy pokładowi. Noszą oni elektrycznie ogrzewaną odzież. By zapobiec spoceniu się, które niezależnie od ilości ubrania wywołuje zawsze uczucie ziębnienia, wkładają oni na siebie poszczególne części odzieży kolejno w miarę wznoszenia się samolotu. Mają zabezpieczony dopływ tlenu, którego liczne butle zapasowe rozmieszczone są w specjalnych schowkach po całym samolocie.

Przebywanie na tak znacznych wysokościach, na jakich te bombowce zwykle latają, wpływa bardzo silnie zarówno na stan fizyczny jak psychiczny załogi; tylko ludzie, którzy z wynikiem dodatnim przeszli szereg prób w komorze zmiennych ciśnień, mogą wejść w jej skład. Wystawiają się oni na podwójne niebezpieczeństwo, nieznane na mniejszych wysokościach. Ciała ich może pokonać znużenie, i odczuć mogą rodzaj kurczów, zwanych po angielsku „bends“ (węzły), które unieruchamiają człowieka w odbierającym mu mowę i zdolność widzenia cierpieniu, trwającym do chwili powrotu w niższe sfery; a prócz tego umysły ich mogą ulec napadom zmiennych nastrojów przesadnej beztroski lub rozpacz, w których tylko żelazna wola odnaleźć potrafi równowagę ducha.

Trzy jeszcze inne porty francuskie na zachodnim wybrzeżu zwróciły na siebie uwagę bombowego lotnictwa. To St. Nazaire, bombardowane trzy razy, Bordeaux — siedem razy i Lorient — nie mniej jak czterdzieści cztery razy. Bordeaux i Lorient są bardzo ważnymi bazami okrętów podwodnych. Poprzedniego roku najciężej naltywane były te porty w grudniu, niemniej naloty trwały na zmianę właściwie bez przerwy. Niema wątpliwości, że zatopiono tam i uszkodzono okręty podwodne. Ile ich

było, tego nie da się z pewnością powiedzieć. Osiągnięto pozatem dwie korzyści pośrednie. Załogi okrętów podwodnych, wysiadające na ląd dla odpoczynku, nie mogą czuć się już dziś bezpieczne w bazach w Lorient czy Bordeaux. Po drugie naprawa okrętów podwodnych w Lorient została ostatnio bardzo utrudniona. Wszystko to razem wskazuje, że w marcu tego roku Lorient stało się wyraźnie miejscem „niezdrowem“. Przeszkody w odpoczynku, który jest absolutną koniecznością dla przemęczonych załóg, pełniących najniebezpieczniejszą ze wszystkich służb, powinny złe wpływać na fizyczny i psychiczny stan tych ludzi.

Wreszcie mamy lotnisko w Merignac koło Bordeaux. Jest to jedna z głównych baz czterosilnikowych Kondorów, które polują na naszą żeglugę na Atlantyku, i z którymi trudno nam walczyć, nie mając baz lotniczych w Irlandji. Lotnisko to atakowane było siedem razy przed 31 maja, a znaczne szkody wyrządzono na niem w nocy z 4 na 5 lutego. Zdaje się, że moral personelu lotniska został wówczas nadwyrężony. Uciekli oni wszyscy do lasu, ubrani tylko w koszule nocne. Oficerowie ich przybrali poważne miny. Poszukiwano ochotników dla przeciągnięcia samolotów w bezpieczniejsze miejsce, lecz zgłosiło się tylko dwóch. Szczegółów co do ich kostiumów nie posiadamy.

Bitwa o Atlantyk będzie wygrana niewątpliwie. Na przestworzach tego szarego oceanu powoli ale pewnie zdobywa dla nas zwycięstwo uporczywa i niezłomna odwaga załóg okrętów Królewskiej floty, rozpoznawczych, bombardujących i torpedujących samolotów Dowództwa Lotnictwa Wybrzeża, oraz statków handlowych wchodzących w skład konwojów. Rolą Lotnictwa Bombowego w tej walce jest niszczyć nieprzyjaciela, atakując statki, Kondory, łodzie podwodne i korsarzy w ich bazach, zarówno we Francji jak na północnych wybrzeżach Niemiec, w miejscach, gdzie budowane są te narzędzia wojny. Rolę tę odgrywa ono dzielnie i stanowczo, i osiągnięte wyniki przyczyniają się w niemałym stopniu do ostatecznego i pewnego zwycięskiego końca.



Na wysokości przeszło 6 mil. Fotografia zdjęta z samolotu Boeing'a w czasie nalotu sub-stratosferycznego na Brest w dniu 24 lipca 1941. Bomby spadają na cel położony poza lewym górnym rogiem fotografii.

XII—Wola dowódcy:

KIEROWNICTWO DZIAŁAŃ

Opisywanie każdego poszczególnego bombardowania, wykonanego w wojnie z Niemcami, zamieniłoby tę opowieść w katalog nalotów. Byłaby to bardzo nudna lektura. Niewątpliwie. Najskuteczniejsze są bowiem te wyprawy, w czasie których niema żadnych godnych uwagi wypadków; najlepsza ta załoga, która doprowadza swój niewidzialny lecz groźny samolot do celu, zrzuca bomby i w ciszy nocnej odbywa drogę powrotną do domu. W zasadzie wszystkie działania bombowe są do siebie podobne, czy celem ich jest Kolonia, Hanower, Brema, Berlin, czy też inny ośrodek pracującego dla wroga wojennego przemysłu. Zadanie jest wciąż to samo: zbombardować główny cel, a jeżeli się to nie uda, cel ewentualny. Bombowce zawsze prowadzone są przez załogi, ściśle wykonywujące rozkazy, wydane w myśl zatwierdzonych przepisów, zawsze stosują tę samą taktykę, przyswojoną w ciągu długich miesięcy wyszkolenia, zawsze borykają się z temi samymi przeszkodami w postaci wiatru, niepogody i nocnego mroku i zawsze tą samą miarą mierzone są ich zwycięstwa czy klęski.

Lotnictwo Bombowe Królewskich Sił Powietrznych podzielone jest organizacyjnie na grupy. Poza grupami pierwszej linii bojowej, istnieją grupy wyszkolenia operacyjnego. Bezpośrednie linie łączności prowadzą z Dowództw Grup do pomieszczenia Dowództwa Lotnictwa Bombowego, w którym przebywa Naczelny Dowódca tego lotnictwa ze swym sztabem. Niektóre grupy prowadzą działania bojowe tylko w nocy, inne przeznaczone są do pracy za dnia.

Oczywiście, iż w początkach wojny, zanim rozpoczęto bombardowania nocne, wszystkie grupy dokonywały nalotów dziennych.

Grupy dzielą się na stacje, zaś każda stacja dysponuje jednym lub kilkoma lotniskami. W różnych grupach używane są różne typy samolotów.

Powodzenie każdej wyprawy bombardierskiej zależy w dużej mierze od ścisłości współpracy między oficerami dowodzącymi Grupami a Naczelnym Dowódcą Lotnictwa Bombowego. Oficerowie ci stale stykają się ze sobą, i choć ostateczna decyzja pozostaje oczywiście w ręku Naczelnego Dowódcy, to jednak podwładnym jego pozostawione jest szerokie pole działania, zwłaszcza gdy idzie o sposób wykonania wydanych rozkazów. Dowódcy Grup prowadzą stałą ewidencję stanów podległych im jednostek i ewidencja ta centralizowana jest w sztabie, tak że Naczelny Dowódca zna dokładnie ilość i typy bombowców, które w danym momencie stoją do jego dyspozycji.

Ścisła współpraca między wszystkimi sprawującymi jakiekolwiek dowództwo w lotnictwie bombowym pozwala na opracowanie giętkiego planu działania, tak ułożonego, by można było szybko i składnie sprostać wszelkim potrzebom nagłych zmian. Plan ten został tak dokładnie obmyślany i daje się tak dobrze zastosować do każdej zmiany sytuacji, że automatycznie prawie kieruje w pierś wroga stale gotowe do ciosu ostrze. Naczelnemu Dowódcy wystarczy raz na dobę nacisnąć odpowiedni guziczek, by cała ta groźna maszynieria poszła w ruch. Poniżej dajemy opis, jak się to odbywa; będzie to opowieść o tem, jak Naczelny Dowódca Lotnictwa Bombowego wydaje rozkazy wykonawcze do nalotu na Niemców.

Zacznijmy od niezmiernie ważnej pracy Biura Wywiadowczego Lotnictwa Bombowego, które dostarcza Naczelnemu Dowódcy wiadomości, potrzebnych mu do powzięcia decyzji. Obowiązek personelu tego biura polega na gromadzeniu i klasyfikowaniu wszelkich danych dotyczących się nieprzyjaciela, by móc natychmiast—lub przynajmniej w bardzo krótkim czasie—dać te wiadomości do wykorzystania Naczelnemu

Dowódcy. Personel ten zna dokładnie wytyczne Ministerstwa Lotnictwa oraz obowiązujące w danym okresie czasu ogólne zasady bombardowania. Może więc w pewnym stopniu przewidywać, jaki rodzaj wiadomości będzie prawdopodobnie potrzebny. A więc np. jeżeli celem nalotów mają być stocznie nieprzyjaciela, Biuro Wywiadowcze rozpracuje szczegółowo wszelkie dostępne dane dotyczące się stoczni w Hamburgu, Bremie i innych portach. Jeżeli znów mają być niemi rafinerje, elektrownie lub fabryki samolotów, Biuro Wywiadowcze pozbiera szczegółowe wiadomości o każdym z tych rodzajów celów.

Każdy skatalogowany cel posiada swoją własną, oddzielną tekę, zawierającą mapy, fotografie, plany, dane produkcyjne, wykazy znaczących punktów terenowych ułatwiających odszukanie celu, wiadomości o sile jego obrony oraz wskazówki, gdzie poszukiwać należy jego najczulszych miejsc. Drugie egzemplarze tych tek przechowywane są na sali operacyjnej dowództwa, gdzie pozatem znajduje się pełny wykaz nazw miejscowości, zawierający numerację i charakterystykę celów we wszystkich miastach czy wsiach nieprzyjacielskiego kraju. Biuro Wywiadowcze pracuje w stałej i bliskiej łączności z Biurami Planowań—zarówno Dowództwa Lotnictwa Bombowego jak i Ministerstwa Lotnictwa—oraz z innymi dowództwami Królewskich Sił Powietrznych, z Admiralicją (przez oficera łącznikowego) i z Biurem Wywiadowczem Ministerstwa Lotnictwa.

Sala operacyjna

Idźmy teraz w ślad za Naczelnym Dowódcą Lotnictwa Bombowego do jego sali operacyjnej, znajdującej się w pomieszczeniu Dowództwa. Jest godzina 9 rano. Pomieszczenie, z którego wyjdą rozkazy do następnego lotu, zabezpieczone jest grubą warstwą betonu i ukryte pod zasianym trawą pagórkiem. Niezależnie od tego, czy na dworze świeci słońce czy pada deszcz, wewnątrz budynku tonie zawsze w blasku równego, łagodnego światła ukrytych reflektorów, sprawiając złudzenie pogodnego dnia wiosny.

Wchodzimy do przestronnej podłużnej sali o pięknych, proporcjonalnych wymiarach. Sala jest wentylowana, posadzka wyłożona gumą, prowadzą zaś do niej jedne tylko drzwi. Posterunki strzegą tego wejścia i znajdującej się za niem klatki schodowej, i nikt nie posiadający do tego prawa nie ma do tej sali dostępu.

Na szerokiej ścianie nawprost wejścia rozwieszone są trzy tablice, każda około 30 stóp szerokości i 10 stóp wysokości. Na tych tablicach uwidocznione jest „Ordre de Bataille“. Naczelnemu Dowódcy wystarczy rzucić na nie okiem, by poznać dokładnie ilościowy stan poszczególnych grup, dane dotyczące się wchodzących w ich skład dywizjonów oraz ogólną ilość stojących do dyspozycji samolotów.

Lewa tablica przeznaczona jest dla działań bieżących. Można z niej wyczytać, jakie zadania wykonały poszczególne grupy i jakie cele wyznaczono dla nich na ubiegłą noc. Wiadomości te widnieją wypisane kolorową kredą: żółta oznacza zamierzenia, czerwona—osiągnięte wyniki. Napisy na innych tablicach wykonywa się trwalszym od kredy materiałem, gdyż zmieniane są one tylko raz na dobę. Nad tablicami, zajmującymi całą szerokość ściany, wisi zegar, a pod nim wielkie cyfry i litery wskazują datę. Krótszą ścianę po prawej ręce sali pokrywa mapa meteorologiczna, pokazująca stan pogody. Dane na tej mapie zmienia się co osiem godzin. Obok wisi wykres zmian księżyca, z którego odczytać można okresy jasnych i ciemnych nocy miesiąca. Na przeciwległej, lewej ścianie wisi mapa północnej Europy w ćwierćcalowej skali, na której uwidocznione są główne cele. Rozmieszczenie ich zaznaczone jest szpilkami o różnokolorowych chorągiewkach, z wypisanymi kryptonimami tych celów. Na tylnej ścianie wisi podobna mapa głównych celów we Włoszech.

Na lewo od drzwi stoją, odstawione nieco od ściany, biurka kontrolera i oficera służbowego. Aparaty telefoniczne na tych biurkach zapewniają połączenie z Dowódcami grup i Ministerstwem Lotnictwa.

W rogu po prawej ręce znajduje się biurko sztabowego oficera marynarki, przydzielonego



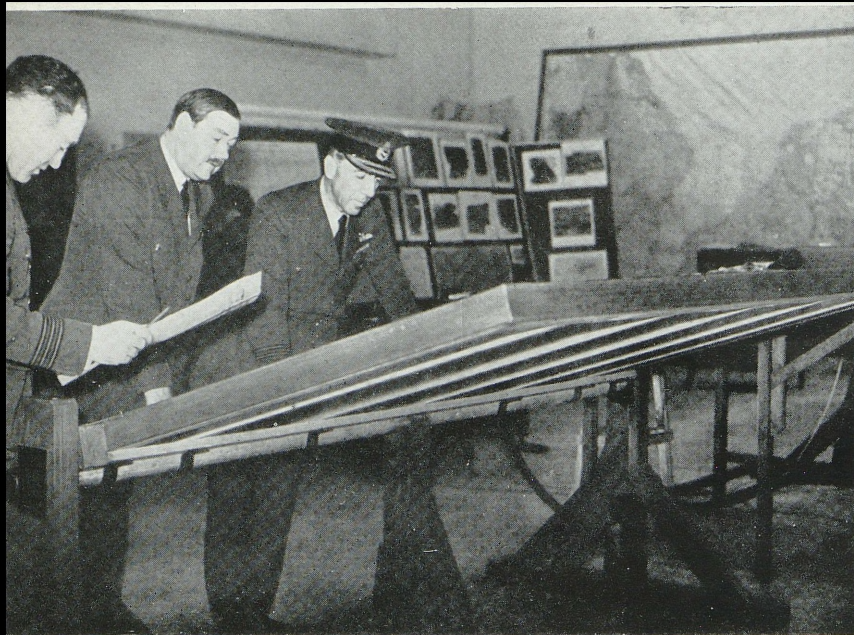


Centrum nerwowe. Pod tym porośłym kwiecistą łąką pagórkem, bezpieczne pod grubą warstwą betonu, znajduje się pomieszczenie Dowództwa Lotnictwa Bombowego.



Sala operacyjna. Naczelny Dowódca Lotnictwa Bombowego planuje operacje nocne w otoczeniu swego sztabu. Leżąca głęboko pod powierzchnią ziemi sala jest przestronna, cicha, zalana miękkim światłem pół-krytych reflektorów. Na ścianach wiszą olbrzymie mapy, wykresy i tablice.

Umysł kierowniczy. Naczelny Dowódca Lotnictwa Bombowego za swoim biurkiem na sali operacyjnej.



Strategia powietrzna. Mapy, wykresy i fotografie, rozpięte na ruchomych stołach, umożliwiają Naczelnemu Dowódcy spoglądać na całe pole bitwy z lotu ptaka.

do Dowództwa Lotnictwa Bombowego. Do jego obowiązków należy służyć Naczelnemu Dowódcy radą we wszystkich sprawach związanych z marynarką i reprezentować wobec niego poglądy Admiralicji. Jest on w stopniu komandora¹ i ma dwóch pomocników: jednym jest komandor-porucznik, który zwykle przebywa przy grupie lotniczej wyznaczonej do zwalczania nieprzyjacielskiej żeglugi, a drugi współpracuje głównie z grupą zajętą minowaniem. Pozatem jest tam również oficer armji lądowej, który utrzymuje łączność z Naczelnym Dowódcą Wojska w Kraju.²

Po lewej stronie, na środku sali, stoi biurko Naczelnego Dowódcy. Obok umieszczone są trzy duże stoły na ruchomych osiach, które mogą być dowolnie ustawiane poziomo lub pionowo. Na pierwszym z nich przymocowane są mapy potrzebne dla będących w toku działań nocnych oraz fotomontaż całego okręgu Ruhry. Na drugim stole znajduje się mapa Europy, na której wykreślono drogi do różnych celów, oraz zaznaczono miejsca, w których niemieccy myśliwcy nocni starają

się przychwytywać nasze bombowce lub też gdzie widziane były ich patrole. Wykresy na tej mapie zmieniane są co dobę, zgodnie z wiadomościami napływającymi z Ministerstwa Lotnictwa. Na tymże stole znajduje się szereg szczegółowych map różnych celów, obok mapy orientacyjnej, wskazującej ich ogólne położenie. Trzeci wreszcie stół służy do rozmieszczenia wykresów, z których można się natychmiast dowiedzieć, ile razy który z rodzajów celów był już bombardowany. Jest tam również mapa Berlina i powiększone zdjęcia fotograficzne najważniejszych celów.

Cele na następną noc

Siedząc za biurkiem, Naczelnny Dowódca szybko ocenia sytuację na podstawie raportów z działań poprzedniej nocy oraz ustnych meldunków, składanych mu w razie potrzeby przez jego szefa sztabu i kierownika działu operacyjnego. Rodzaj celów następnego nalotu jest już znany. Wybiera je Gabinet Wojenny,¹ który ustala ogólne wytyczne dla

¹ Captain in the Navy.

² Commander-in-Chief of the Home Forces.

¹ War Cabinet.



Biuro informacyjne. Bez przerwy wpływają tu raporty z Dowództw Grup i Stacji. Zestawione razem, raporty te umożliwiają dowodzenie.

naszych działań powietrznych. Opierając się na tych decyzjach Gabinetu, Ministerstwo Lotnictwa wydaje od czasu do czasu własne dyrektywy. Zaś wprowadzenie w życie tych dyrektyw należy do obowiązków Naczelnego Dowódcy Lotnictwa Bombowego.

Zanim będzie on mógł wyznaczyć cele na następną noc, poradzić się musi specjalistów-meteorologów, gdyż wybór celów zależy od stanu pogody i widoczności. Meteorologowie ci są cywilnymi urzędnikami Ministerstwa Lotnictwa i pełnią służbę we wszystkich grupach i stacjach lotnictwa bombowego. Najstarszy z nich oczekuje już przy tablicy, na której uwidoczniony jest stan pogody. Nie zawsze jest on w stanie podać ostateczną przepowiednię pogody na następną noc już o godzinie 9 rano. Może jednak wskazać kierunek rozwoju pogody na niejednym obszarze. Ostateczna prognoza bywa czasami redagowana dopiero o godzinie 16-ej, po południowej konferencji telefonicznej, jaką odbywają ze sobą meteorologowie poszczególnych grup.

Nie jest więc wcale rzeczą niezwykłą, jeżeli Naczelnny Dowódca wybierze kilka

obszarów ewentualnych i rozkaże opracować plany przygotowawcze do nalotów na cele położone w tych wszystkich obszarach, gdyż, o ile pogoda jest niepewna, może on wstrzymać się z ostateczną decyzją do chwili otrzymania ostatecznej prognozy. Zwykle na rannej konferencji Naczelnny Dowódca wyznacza cel główny i ewentualny, przyczem ten drugi będzie przedmiotem nalotu tylko wtedy gdyby pogoda nad celem głównym była niekorzystna. Jako cel ewentualny mogą wchodzić w rachubę tylko takie obiekty, które można zwalczyć tym samym typem bomb, co cel główny, gdyż zmiana decyzji co do rodzaju bomb mogłaby w wysokim stopniu utrudnić pracę nad ich podwieszaniem na samoloty i mogłaby spowodować opóźnienia.

Meteorolog referuje krótkie, trwające około 10 minut, sprawozdanie o pogodzie. Zasadą jego jest podawać opinie zdecydowane, oczywiście w stopniu, na jaki zezwala nieuchwytność jego tematu. Mówi nie tylko o stanie pogody w czasie lotu, lecz również i o warunkach, jakie samolot zastanie po powrocie nad własnym lotniskiem.

Naczelny Dowódca powraca do swego biurka z wyrobionem już zdaniem co do obszarów, w których wybrać należy cele na następną noc. Nim to uczyni, zażąda prawdopodobnie złożenia mu raportu przez szefa służby wywiadowczej oraz wysłucha pułkownika prowadzącego dział operacyjny. Rozpatrzy jeszcze zdjęcia fotograficzne rozmaitych celów. Wreszcie dokona wyboru.

Po zadecydowaniu przedmiotu natarcia, rozpatrzone być musi zagadnienie ilości samolotów, przeznaczonych do nalotu. Kontroler rozmówił się już telefonicznie z dowódcami grup i po kilku minutach Naczelny Dowódca otrzymuje do wglądu dokładny wykaz ilości samolotów, gotowych do lotu w każdej z grup. Decyduje on wówczas, jakie ilości cięższych lub lżejszych ładunków bomb mają być zabrane. Wreszcie oblicza ze swym szefem sztabu ilość samolotów, które zdążą nałecieć na każdy z celów w ciągu dających się wykorzystać godzin nocy. Jest

to sprawa pierwszorzędnej wagi, o której często zapominają ci krytycy, którzy domagają się wykonywania potężnych nalotów na jeden tylko obiekt. Niemożliwą rzeczą jest skoncentrować nad jednym celem więcej ponad ściśle ograniczoną liczbę samolotów, o ile noc jest krótka.

Po wyjaśnieniu tej sprawy, Naczelny Dowódca sięga po formularz z nagłówkiem: „Naczelny Dowódca. Dzienny przydział celów“. Na tym formularzu wypisuje on kryptonimowe nazwy celów wybranych do nalotu, ilość samolotów każdej grupy, mających wziąć w nim udział, i stosunek procentowy bomb zapalających i burzących. Arkusz ten jest pisemnym rozkazem operacyjnym. Otrzymuje go kontroler, który natychmiast wydaje potrzebne zarządzenia dowództwom grup. Naczelny dowódca powraca wówczas do swego gabinetu służbowego. Wydawanie rozkazów nie zabrało mu nawet godziny i w tym krótkim przeciągu czasu mógł on, zależnie od swej woli, skierować na dowolną ilość celów dowolną część lub całość sił lotnictwa bombowego.

Taktyka powietrzna. Rozkazy, otrzymane z Dowództwa Lotnictwa Bombowego, rozpracowywuje się w szczegółach na sali operacyjnej Stacji. Która droga do celu jest najlepsza? Jak ją wyznaczyć? A co z pogodą?

Dowództwo Grupy Lotnictwa Bombowego

Przejdźmy teraz do sztabu Grupy Lotnictwa Bombowego. Gdzieś na przedmieściu jakiegoś miasta we wschodniej, środkowej czy północnej Anglii, oficer lotnictwa dowodzący grupą odbiera rozkazy. Otrzymał je telefonicznie przez łączącą go bezpośrednio z Naczelnym Dowódcą linią, oraz zapomocą telegraficznego dalekopisu. Dowiedział się on z tych rozkazów, jaką ilość samolotów powinien wyznaczyć do działań nocnych, i na tej podstawie ma zdecydować, ile użyje dywizjonów i jakie wyznaczy stacje. W sztabie grupy odbywa się obecnie prawie ta sama procedura, której byliśmy świadkami w sztabie Naczelnego Dowódcy. Kończy się ona rozesłaniem dowódcom stacji, wyznaczonych do wykonania nalotu, rozkazów, podających im cele. W chwilę potem meteorologowie, pełniący służbę w grupach i stacjach, odbywają telefoniczną konferencję.

W dowództwie stacji lotniczej scena jest



wciąż ta sama, na mniejszą tylko skalę. Pułkownik dowodzący stacją wzywa dowódcę dywizjonu i oficera operacyjnego i przekazuje im otrzymane rozkazy. Na mapie celów zaznaczone zostają punkty, mające być przedmiotem nocnego nalotu.

Dowódca dywizjonu ma do rozwiązania głównie jedno zagadnienie: w jaki sposób najłatwiej rozpoznać i zidentyfikować przydzielony cel? Zależy to przede wszystkim od warunków widoczności. Czy księżyc świeci dość jasno? Wówczas powinno to być łatwe. A jeżeli będzie to ciemna, pochmurna noc? W tym wypadku samolot będzie może musiał latać zgorą godzinę nad celem, zanim załoga upewni się, że znalazła poszukiwane punkty terenu. Trzeba również pomyśleć nad odległością od bazy do celu. Należy wziąć dość paliwa nie tylko na podróż tam i z powrotem, ale i na krążenie nad celem, oraz zapas potrzebny w wypadku, gdyby chmury lub mgła nad własną bazą zmusiły samolot do lądowania na bardziej odległym lotnisku. Ważnym czynnikiem, wpływającym na ilość zabieranego paliwa, jest też przyjęty kurs lotu. Często nie prowadzi on wprost na cel, ponieważ nalatujący samolot musi omijać, o ile to tylko możliwe, te obszary, na których nieprzyjaciel zgromadził działa przeciwlotnicze i reflektory. Istnieje np. w północnych Niemczech reaktorowy „korytarz“, doskonale znany naszym pilotom, a z którym liczyć się trzeba, ilekroć atakowane mają być cele w Bremie, Hamburgu lub okręgu Ruhry.

Ciężar ładunku bomb podany jest w rozkazie operacyjnym dowództwa grupy, lecz ładunek ten może być zmniejszony na rozkaz dowódcy stacji, jeśli uzna on to za konieczne z jemu znanych powodów. Trzeba podkreślić, że jeżeli raz cel został wybrany a bomby załadowane na samolot, to wszelka nagła zmiana decyzji jest trudna do przeprowadzenia, choć oczywiście nie jest ona niemożliwa. Wymaga to zmian w ładunku paliwa i bomb. Nie da się tego zrobić w ciągu kilku minut i jeśli zmiana decyzji przychodzi zbyt późno, może ona spowodować, że samoloty zanoszą na cel nieodpowiedni ładunek bomb.

XIII—Walcząca załoga:

NALOT NOCNY

Rzućmy teraz okiem na samą stację. Przeważnie są one wybudowane niedawno i zaprojektowane w myśl najnowocześniejszych zasad. Zabudowania, zamaskowane tak, by harmonizowały jak najbardziej z kolorytem i konturami okolicy, składają się z oddzielnych szeroko rozrzuconych budynków i zajmują bardzo dużą przestrzeń. Sieć dróg łączy je z pomieszczeniem sztabu stacji, w którym znajduje się sala operacyjna, oraz z kasynami oficerskim i podoficerskim, z koszarami lotników, kwaterami pomocniczej służby lotniczej kobiet¹, ze szpitalem i odkaźnią, z magazynami bomb, z hangarami i z samem lotniskiem, otoczonym obwodową jezdnią. Ze zrozumiałych powodów samoloty nie stoją już dziś w hangarach. Są one porozrzucane dookoła lotniska tak, by zmniejszyć skutki ewentualnych bombardowań. Pozostają one stale na dworze i tam są obsługiwane, do hangarów zaś wtacza się je tylko dla dokonania jakiejś poważniejszej naprawy.

Utrzymywanie bombowca w stanie zdatnym do użytku jest obowiązkiem obsługi samolotowej. Praca tych ludzi ma ogromne znaczenie. Od ich wysiłków zależy w znacznej mierze powodzenie nalotu i życie lotników. Natychmiast po powrocie samolotu z wyprawy służba nocna naciąga pokrowce na silniki i wieżyczki. W ciągu dnia obsługa, składająca się z dwóch mechaników i dwóch majstrów płatowcowych, prze-

¹ W.A.A.F.

gląda cały samolot od czubka nosa do końca ogona. Zużycie paliwa i smarów przez silniki sprawdza się według zapisków dziennika pilota. Specjalną uwagę poświęca się zaoliwionym świecom silników. Skrzydła i kadłub przegląda się skrupulatnie, czy aby niema w nich dziur od ognia dział przeciwlotniczych lub od pocisków karabinów maszynowych. Bada się wyrzutniki bomb, a szczególną uwagę na ich niezawodne działanie zwraca elektrotechnik, który sprawdza stan wszystkich elektrycznych przyrządów. Bada się działanie sterów i uzupełnia się ciśnienie w oponach. Cała ta praca trwa od dwóch do trzech godzin.

Poza temi obsługami, na stacjach pracuje personel pomocniczej służby lotniczej kobiet. Ilość kobiet zajętych w stacjach lotnictwa bombowego stale wzrasta. Członkinie W.A.A.F. spełniają bardzo wiele codziennych, koniecznych czynności, jak np. szyfrowanie, służba gońców, obsługa telefonów i dalekopisów, kierowanie samochodów, czyszczenie świec silników, wreszcie gotowanie. Praca jest różnorodna i wykonywana bardzo

dokładnie. Kobiety te oddają wielkie usługi, często pracując z narażeniem życia. Posiadają własne kwatery i służą pod rozkazami własnych oficerów.

Skoło tylko nadejdą pierwsze rozkazy do nalotu, rozpoczyna się napełnianie paliwa i podwieszanie bomb. Sierżant, kierujący magazynem amunicji, wraz ze swym personelem pomocniczym zestawia poszczególne ładunki żółto malowanych bomb, które następnie ładuje na wagonetki, przyczepione do ciągników. Te pociągi dojeżdżają pod każdy z samolotów i bomby—już w magazynie zaopatrzone w zapalniki—zawieszone zostają w uchwytach wyrzutników. Dla uwieszenia bomby w odpowiedniej pozycji używa się przenośnych podnośników. Bomby przymocowane są do samolotu zapomocą pierścieni a zwalniane są przez przyrząd elektromagnetyczny, uruchamiany pociśnięciem wyłącznika przez bombardjera. Dokładne umieszczenie bomby w wyrzutniku jest czynnością dość kłopotliwą i wymaga pewnego czasu. Pierścienie znajdujące się na bombie muszą być ściśle



Baza bombowców. Zamaskowane budynki rozrzucone są szeroko. Samoloty ustawia się pojedynczo dookoła pola wzlotów; wtacza się je do hangarów tylko dla poważniejszych napraw.



Obsługa samolotowa utrzymuje bombowiec w porządku; każdy samolot przeglądany jest natychmiast po powrocie do bazy. Uwagę przykuwają wymiary tego czteromotorowego Stirlinga.

dopasowane do pieścieni wyrzutnika, gdyż inaczej bomba nie da się podwiesić. Wykonywanie tej pracy w pośpiechu, z bombami ważącymi po tysiąc i więcej funtów, nie jest rzeczą łatwą i wymaga zręczności, praktyki oraz zgranego wysiłku całego zespołu. Wyszkolony oddział „podwieszaczy“, złożony z 28 ludzi, potrafi uzbroić 15 samolotów w dwie godziny.

Odprawa załóg

Teraz powróćmy do dowództwa stacji lotniczej. Załogi samolotów, które zostały uprzedzone o czekającej je służbie nocnej, zebrały się w sali odpraw na kilka godzin przed rozpoczęciem wyprawy. Lotnicy siadają nawprost podium, na którym stoi tablica. W wielu takich salach znaleźć można na ścianie następujący napis: „Lepiej milcz i pozwól ludziom przypuszczać, że jesteś głupcem, niżbyś miał otworzyć usta i rozwiązać wszelkie co do tego wątpliwości.“

Zajawszy miejsca, załogi wysłuchują wyjaśnień co do czekających ich tej nocy

zadań. Oto np. typowa odprawa przed nalotem na obiekt przemysłowy. Przemawia dowódca dywizjonu lub oficer informacyjny:

„Celem na noc dzisiejszą jest wytwórnia syntetycznego paliwa w Gelsenkirchen. W Niemczech istnieją dwa główne typy zakładów produkujących materiały pędne: rafinerie przerabiające ropę—importowaną lub własną—oraz wytwórnie paliwa syntetycznego. Zakład „Gelsenberg-Benzin A.G.“, który jest waszym celem, składa się z dwóch zespołów destylacyjnych, przetwarzających węgiel na benzynę.“

„Rozszerzenie i rozbudowa tych zakładów rozpoczęły się w 1938 r. Roczna zdolność produkcyjna wynosi 325.000 ton metrycznych.“

„Najbardziej żywotną, a jednocześnie najbardziej czułą na bombardowanie częścią tych zakładów jest oddział hydrogenizacyjny, oznaczony literą „B“ na rysunku. Znajduje się on w połowie górnej części fabryki, ciągnąc się od węższego jej krańca na północny zachód i pokrywając sobą znaczną część celu. W tej części zabudowań fabrycznych znajdują



Pomocnicza Służba Lotnicza Kobiet spełnia na bazie bombowców rozliczne czynności: członkini W.A.A.F. pracuje nad stołem plastycznym lotniska.



Podwieszanie bomb jest czynnością wymagającą umiejętności doświadczenia i pracy zespołowej. Bomby ładuje się na przyczepiane do ciągników wózki, dowozi na lotnisko i umieszcza w komorach bombowych samolotu.



Cel na dzisiejszą noc. . . .
Na kilka godzin przed startem do nalotu załogi zbierają się w sali odpraw, gdzie otrzymują szczegółowe wytyczne co do czekających ich działań nocnych.

się następujące główne urządzenia :

1. centrala kompresorów,
2. wieże hydrogenizacyjne,
3. zbiorniki wodoru,
4. wytwórnia tlenku węgla,
5. zakład odsiarczania.

„Trafienie ciężką bombą w centralę kompresorów, do której licznymi przewodami doprowadzany jest wodór pod niskim ciśnieniem, wywołałoby prawdziwy wybuch a w następstwie silne uszkodzenie tego budynku, w którym znajduje się duża ilość maszyneryj w ruchu.“

„Uszkodzenie kompresorów zatrzyma produkcję całej fabryki, a ponieważ są one ponadto bardzo trudne do zastąpienia, więc centrala kompresorów uznana być musi za doskonały punkt celowania. Trafienie tego punktu może spowodować szkody niewspółmiernie duże w stosunku do wagi rzuconej bomby.“

„Zakład położony jest na północnym brzegu kanału Emscher, który w tym miejscu biegnie równolegle do kanału Ren-Herne i w jego pobliżu.“

„Samo miasto Gelsenkirchen leży na południowym brzegu kanału, lecz na zachód od celu znajduje się mieszkalna kolonia robotnicza.“

(Następuje opis drogowskazów, według których cel może być odszukany, oraz wskazówki co do kierunków dolotu.)

„Lećcie wprost na cel i pokażcie, co umiecie.“

„Róbcie skrupulatne zapiski, aby móc podać sytuację każdego zauważonego wybitnego punktu terenowego, któryby mógł być w przyszłości wykorzystany jako drogowskaz ; to samo tyczy się stanowisk artylerji przeciwlotniczej i reflektorów. Są wiadomości o dużej koncentracji reflektorów bezpośrednio na północ od miasta.“

„Aparaty fotograficzne znajdują się na samolotach posiadających znaki rozpoznawcze A, B, C i D. Przywieźcie nam trochę dobrych zdjęć.“

„Ulotki znajdują się na samolotach Z, Y, X, W, V, U, macie je zrzucić w rejonie celu.“

Kierunki podejścia do celu są tylko wskazane, nie zaś nakazane bezwzględnie. Dowódcy bombowców posiadają znaczną swobodę w wyborze dróg do celu, począwszy od chwili osiągnięcia przez samolot pobliskiego rejonu. Jest to konieczne, gdyż niesposób przewidzieć dokładnie wszystkich okoliczności, w jakich bombowiec wykonywać będzie swój nalot.

Następnie, posilkując się specjalną mapą, obrazującą obronę nieprzyjacielską, prowadzący odprawę podaje szczegóły co do przypuszczalnego przeciwdziałania wroga. Może ono być trojake : myśliwcy nocni, artylerja przeciwlotnicza i zapory balonowe. Załogom pokazuje się na mapie obszary,

w których operują nocni myśliwcy, miejsca, w których nastąpiły już z nimi spotkania oraz rozmieszczenie zapór balonowych.

Nawigatorowie, którzy są jednocześnie bombardierami, otrzymują na odprawie mapy celów. Jest to jedyna pomoc w znalezieniu celu, którą zabierają ze sobą. Mapa taka posiada rysunek uproszczony do najdalszych granic i odbita jest w różnych kolorach, z których każdy oznacza co innego: lasy, zabudowania, wody lub inne, łatwe do rozpoznania obiekty. Sam cel zaznaczony jest jaskrawo czerwonym lub pomarańczowym kolorem. Załogom pokazuje się też fotografie celu, a ich powiększenie wyświetla się czasem na ekranie.

Następnie zabiera głos oficer łączności, który podaje radjotelegrafistom długości fal, jakich mają używać dla normalnych rozmów, dla sygnałów rozpoznawczych i dla „fix” (sygnały wysyłane przez samolot dla ustalenia jego pozycji przez specjalną służbę radjogonjometryczną, zorganizowaną w tym celu w kraju). Ustala się również znaki dla samolotów powracających na lotnisko oraz dla znajdujących się w niebezpieczeństwie. Sposób użycia radja jest stale zmieniany. Obecnie panuje tendencja do jak największego ograniczenia ilości rozmów radiowych, które w przyszłości prowadzić się będzie tylko w wypadkach niezbędnej potrzeby. Nawigatorowie powinni umieć znaleźć drogę do i od celu innymi niż ten sposobami, a liczba tych, którzy to robią, stale wzrasta. Stało się dla nich punktem honoru nie domagać się zewnętrznej pomocy w orjentacji, gdyż nie należy zapominać, że ideałem, do którego dążą, jest doprowadzenie samolotu w jak najkrótszym czasie do celu i z powrotem w taki sposób, by nie zdradzić jego obecności przed nieprzyjacielem. Na odprawie padają słowa przestrogi—czasem wypowiedane bardzo uroczyście—ostrzegające przeciwko nieodpowiedniemu użyciu radja w chwili niebezpieczeństwa. I w tym wypadku bardzo dużo zależy od stopnia wyszkolenia załogi. Wreszcie podane zostają do wiadomości stanowiska własnych reflektorów oraz sposób uzyskania ich pomocy, o ile stanie się

ona niezbędnie potrzebna powracającym na lotnisko samolotom.

Następnie wypowiada się meteorolog.

Po nim oficer uzbrojenia wygłasza krótkie przemówienie o rodzaju zabieranych bomb i o nastawieniu ich zapalników.

Odprawa może trwać całe trzy kwadranse, zwykle jednak bywa krótsza. Nastrój, w jakim się ona odbywa, przypomina do złudzenia wykład uniwersytecki, tylko że stopień uwagi, jaki temu wykładowi poświęcają słuchacze, wprawiłby w słuszną dumę większość profesorów wyższych uczelni. Wszystko odbywa się w sposób bardzo rzeczowy. Niema pogoni za efektem. Wiadomości podawane są jasno, krótko i bez upiększeń. Na pytania odpowiada się również w ten sposób. Celem, do którego odprawa dąży i który osiąga, jest odebranie członkom załóg sposobności do wymówki, że nie wiedzieli oni o czymś, co miało być zrobione, lub o czymś, czego należało unikać.

Po odprawie dowódcy samolotów spędzają kilka chwil ze swymi nawigatorami, obliczając kurs do i od celu w granicach nakazanych rozkazem. Następnie dowódcy sprawdzają

Po odprawie dowódcy i nawigatorowie opracowują najdogodniejszy kurs do celu i z powrotem, w granicach nakazanych rozkazem.



pracę obsługi samolotowej, by upewnić się, że wszystko w bombowcu działa jak należy. Już poprzednio samolot odbył półgodzinny lot próbny dookoła lotniska. Największej pieczy wymagają elektryczne i hydrauliczne przyrządy. Drobne np. uszkodzenie wewnętrznego telefonu może uniemożliwić dowódcy wydawanie załozed rozkazów i choć pod innymi względami samolot jest doskonale zdalny do służby, staje się on nieużyteczny dla celów bojowych.

Nawigator zabiera ze sobą na pokład zieloną torbę płócienną, w której mieszczą się wszystkie jego przybory. Są tam ładunki do pistoletu sygnalizacyjnego „Very“, bloczki meldunkowe, zaciemniona latarka elektryczna, oraz „karteluski“, na których wypisane są przepisy zachowania się na wypadek zabląkania się samolotu i konieczności proszenia o radiową pomoc. „Karteluski“ zrobione są z ryżowego papieru, ażeby można je było łatwo połknąć w razie niebezpieczeństwa wpadnięcia w ręce nieprzyjaciela. Mówią, że poważne zastrzeżenia budzi tylko smak atramentu. W innej kieszeni torby znajduje się przenośnik, cyrkiel, kolorowe ołówki oraz suwak dla obliczania kursu i szybkości, w innej znów dziennik samolotowy, mapa celu, jak również kwestjonariusz, który

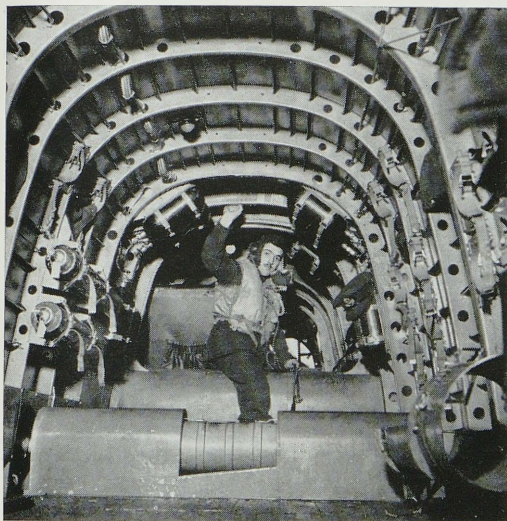
nawigator musi wypełnić, o ile oprócz bombardowania ma także robić zdjęcia fotograficzne. Jest tam jeszcze jeden krótszy kwestjonariusz dla meteorologa, który na jego podstawie może potem sprawdzić swoje przepowiednie w porównaniu z rzeczywistą pogodą panującą na trasie lotu i nad celem. Wreszcie są tam astronomiczne tablice nawigacyjne. Astro-nawigacja doprowadzona została do wysokiego poziomu doskonałości, użyta być jednak może tylko na pewnych typach samolotów i oczywiście tylko wtedy, gdy widoczne są gwiazdy. Jeżeli nawigator jest dobrze wyszkolony, granica maksymalnego błędu w obliczeniach waha się od 5 do 8 mil.

Żołęgi spożywają następnie posiłek, poczem wkładają na siebie przyodziewek lotniczy. Jest dużo rodzajów takiej odzieży, a wkłada się ją na zwykłe mundury. Obecnie coraz powszechniej wydawane są mundury lotnicze o prawie takim samym kroju jak mundur polowy armji lądowej.¹ Na mundur wkłada się zwykle sweter, a na to kurtkę „Irvine“, w skład której wchodzi kamizelka ratunkowa, t.zw. „Mae West“. Tę ostatnią, w razie upadku do wody, można w jednej chwili nadąć powietrzem. Na nogi wdziawa się jedwabne skarpetki, następnie wełniane pończochy i wreszcie buty lotnicze wyłożone baraním kozuszką. Hełm lotniczy zawiera maskę tlenową zaopatrzoną w rurkę, która może być połączona z tlenową butlą. Załoga nie nosi zwykle spadochronów na sobie, lecz ma je pod ręką, zawieszone na wieszakach obok bojowych stanowisk. Tylko pilot zwykle siedzi na swym spadochronie. Przed samym odlotem każdy z lotników dostaje papierową torebkę, zawierającą pożywienie na drogę. Zawartość torebki zmienia się w zależności od tego, co można dostać; idealna racja żywnościowa składa się z kilku biszkoptów, jabłka lub pomarańczy, tabliczki czekolady, trochę słodczy, gumy do żucia i winogron. Każdy z lotników posiada również termos z gorącą herbatą lub kawą. Samochód ciężarowy rozwozi załogi do samolotów, rozrzuconych dookoła lotniska. Lotnicy wchodzi do wnętrza bombowca. Chodźmy za nimi.

¹ Army battledress.

Kawalerowie nocy, kochankowie księżycy.
Zmierch zapadł. Załoga bombowca wchodzi do samolotu.





Droga na posterunek.

Bombowiec wygląda jak olbrzym, gdy stoi na lotnisku w swej surowej czarnej szacie, na której jaśnieją tylko wymalowane litery rozpoznawcze oraz fantastyczna odznaka, wybrana przez eskadrę lub indywidualnie przez dowódcę samolotu—jakiś napięty łuk z odwróconą strzałą, portret znanej piękności kinematograficznej, ptak z rozpostartymi skrzydłami, lub kangur siedzący na chmurze. Ale wewnątrz jego jest ciasne. Strzelec pokładowy przeciska się do swej wieżyczki i zamyka drzwi. Radjotelegrafista wchodzi do swej kabiny, nawigator do swojej, a pierwszy i drugi piloci siadają do sterów. Kto chce przejść wzdłuż kadłuba, musi dobrze pochylić głowę. Są tam liny, za które można się przytrzymać.

Gdy już wszyscy są na stanowiskach, pierwszą troską radjotelegrafisty jest wypróbować działanie aparatury. W tym celu rozmawia on z biurem kontroli. Biuro to, które spełnia tę samą rolę, co wieże kontrolne na lotniskach cywilnych, odbiera wszelkie sygnały nadawane przez biorące udział w locie bombowce. Jest tam radjokorespondencyjny aparat, z pomocą którego biuro kieruje odlotem i powrotem wszystkich

samolotów. Każdy bombowiec, poza literą umowną, oznaczającą stacją do której należy, posiada swoją własną literę, która jest jego nazwą przez cały ciąg trwania działań. Stacja posiada też swoją nazwę umowną. Zwykła rozmowa dla sprawdzenia radja ma więc przebieg następujący :

„Hallo, Pasternak (umowna nazwa stacji), Hallo, Pasternak, mówi E jak Edward, mówi E jak Edward, czy mnie słyszycie, czy mnie słyszycie ? Przechodzę na odbiór, odbiór ! “

Jeżeli wszystko jest w porządku, biuro kontroli odpowie :

„Pasternak odpowiada E jak Edward, Pasternak odpowiada E jak Edward, słyszę was głośno i wyraźnie, słyszę was głośno i wyraźnie, siła dziesięć, dziesięć.“

Jak widać, wszystkie zdania powtarza się dwukrotnie dla upewnienia się, że są należycie zrozumiane.

Samoloty startują jeden po drugim w krótkich odstępach czasu, od 2 do 5 minut. Sygnał do startu nadawany jest przez kolejne zapalanie zielonego względnie czerwonego światła, wskazującego czy samolot ma już ruszyć czy też czekać jeszcze. W czasie startu i lądowania przed biurem kontroli zawsze oczekuje w pogotowiu ambulans i wóz przeciwpożarowy.

Po otrzymaniu sygnału do startu pilot zapuszcza silniki. Przed rozpoczęciem kołowania może on przytrzymać samolot na hamulcach, by unieść ogon bombowca. Whitley'e z pełnym obciążeniem ważą około 16 ton i potrzebują około 1000 jardów do poderwania się. Stirlingi, Halifaxy i Manchesterzy ważą znacznie więcej, lecz potrzebują mniej więcej takiego samego wybiegu. Pilot lekko otwiera klapy skrzydeł. Skoro tylko samolot znajdzie się w powietrzu, wciąga się podwozie i zamyka klapy. Po osiągnięciu 1000 stóp wysokości samolot bierze kierunek na cel. Jeżeli wiatr jest korzystny, samolot wprost od startu wchodzi na właściwy kurs. Jeżeli nie, okrąża on lotnisko. Dowódca musi być zupełnie pewny, że samolot jest ściśle na właściwym kursie od samego początku lotu, to też zwykle pierwszą rozmowę przez wewnętrzny telefon zagaja nawigator : „Hallo, pilot—kurs jest X^o“.

Skoro tylko pilot skieruje samolot na nakazany kurs, odpowiada: „Halo, nawigator—kurs jest X^o“. Potem zwykle następuje milczenie, przerywane co najwyżej zapytaniem nawigatora o wysokość i szybkość lotu, co potrzebne mu jest dla sprawdzenia kierunku lotu.

W chwili mijania morskiego wybrzeża nawigator ustala pozycję samolotu i, jeżeli zeszedł on cośkolwiek z kierunku, daje niezbędne poprawki dla skierowania go znów ściśle na kurs. Gdy tylko wybrzeże pozostanie w tyle, pilot zaczyna nabierać wysokości i zawiadamia załogę: „idę teraz na X stóp, szybkość taka i taka.“ Gdy kurs został już ostatecznie ustalony, nawigatora pozostawiają o ile możliwości w spokoju, by nie przeszkadzać mu w jego trudnej pracy. Jak już wspomniano, sprawdza on położenie przy pomocy gwiazd, a również przez stosowanie pewnej specjalnej formy radjodetekcji, która nie powoduje przzerwania radjowej ciszy.

Nad morzem odbezpiecza się bomby.

Wnętrze samolotu pogrążone jest w ciemności. Jeśli ktoś z lotników chce coś zobaczyć, świeci sobie przyciemnioną latarką elektryczną. Radjotelegrafista ma krytą lampkę umożliwiającą mu robienie zapisków w dzienniku, co należy do jego obowiązków. Często słychać głos dowódcy wydającego rozkaz: „ostrożnie ze światłem“.

Przejdźmy teraz wzdłuż kadłuba do tyłu samolotu, żeby zobaczyć co porabia strzelec na ogonie. Zasiadł on na swem miejscu, spadochron jego wisi za jego plecami, zamknął drzwi wieżyczki. Jest ona poruszana mechanicznie i obraca się łatwo we wszystkich kierunkach. Strzelec próbuje tego, kręcąc wieżyczką na prawo i lewo przez naciskanie pary uchwytów, podobnych nieco do kierownicy roweru. Ładuje i przygotowuje do strzału swoje karabiny maszynowe. Wreszcie włącza telefon wewnętrzny i melduje swemu dowódcy, że wszystko jest w porządku.

„Rzeczą najbardziej uderzającą w wieżyczce ogonowej jest uczucie osamotnienia, jakie w niej ogarnia człowieka“—mówi jeden ze strzelców pokładowych. „Siedzi się w niej wysunięty poza płat ogonowy, i nie widać nic

z płatowca, chyba że się człowiek obróci boki. Sprawia to zupełnie wrażenie, że się jest zawieszonym w powietrzu. Brzmi to może trochę przerażająco, w istocie jednak wrażenie to raczej podnieca. Na mnie ma to taki wpływ, iż wydaje mi się, jakbym siedział na innym samolocie niż reszta załogi. Słyszę ich głosy, wiem że znajdują się tam, na drugim końcu bombowca, czuję się jednak oddalony od nich i samotny. Gdy zajęty jestem własnymi myślami, cieszę się, że koledzy moi mogą czuć się bezpieczni, nie potrzebując obawiać się natarcia od tyłu. Niektórzy strzelcy pokładowi mówili mi, że to poczucie odosobnienia było dla nich z początku trudne do zniesienia, jednak ja osobiście spędziłem dużo czasu na tym samotnym posterunku i nigdy mnie to nie nudziło. . . . Musimy tej nocy dobrze uważać, kolego, w naszych ogonowych wieżyczkach strzeleckich, gdyż mniej więcej od miesiąca myśliwcy nieprzyjacielscy coraz gorliwiej latają w nocy i sporo naszych strzelców miało z nimi do czynienia. Przedtem, niestety, nieczęsto nadarzała się nam sposobność do strzału, chyba w czasie walk we Francji, gdy mieliśmy wcale pokąsną ilość dobrych celów naziemnych z koszącego lotu. Ze szczególną przyjemnością wspominam długą, białą szosę w północnej Francji, pełnię księżyca i kolumnę niemieckich samochodów ciężarowych—wyjątkowo udana kombinacja, że się tak wyrażę. Często jednak wycieczki nasze były ze strzeleckiego punktu widzenia „oparte raczej na nadziei niż na doświadczeniu“—jak się dr. Johnson wyraził o powtórnie małżeństwie. Podnosimy się obecnie powoli coraz wyżej nad znanym, tonącym w mroku terenem. Chwila—i mijamy wybrzeże. Prosimy dowódcę o pozwolenie wypuszczenia serii pocisków w morze, ot-aby się raz jeszcze upewnić co do precyzji działania naszych karabinów. Nad morzem spostrzegam nagle w mojem polu widzenia inny samolot, dwu silnikowy jednopłat lecący równoległe do nas. Spora do niego odległość. Czy może to być Messerschmitt 110? Melduję dowódcy i trzymam go na oku, ale przy jakimś jego zwrocie rozpoznaję dobrze znaną, wysoką

pletwę ogonową Wellingtona. Wkrótce niknie mi on w ciemności z oczu. „Szczęścia w łowach“.

Ogólnie biorąc, lotnicy nie rozmawiają ze sobą często przez wewnętrzny telefon. Są zbyt zajęci. Pozatem oszczędzają tlenu, ile się tylko da. Dopływ tlenu otwarty został w chwili, gdy samolot minął nieprzyjacielskie wybrzeże.

Czas mija.

Samolot leci teraz nad brzegiem holenderskim, może powyżej jakiejś warstwy chmur. Jeśli jest ona nieprzejrzysta, nawigator odnajduje drogę według gwiazd lub według rozprysków nieprzyjacielskiej artylerji przeciwlotniczej, jeśli zaś noc jest jasna, szuka znanych linii wodnych Holandji, które nie dadzą się zamaskować. W miarę zbliżania się do celu samolot spotyka coraz więcej ognia przeciwlotniczego i to najrozmaitszego rodzaju. Z góry ogień ten wyglądać może, jak czerwone ślepie dzikiej bestji, błyskające z mroków macecznika. Jeśli pociski rozpryskują się w pobliżu, wydają się one

wielkimi płatami lub kulami ognia. Dawniej szedł w stronę samolotu, pozornie zupełnie powoli, szereg czerwonych kul; te przestarzałe „cebule ogniste“ nie są już dziś, zdaje się, w modzie u Niemców.

Tymczasem załoga trwa w napięciu, oczekując momentu bombardowania. Jeżeli cel nie jest łatwy do odnalezienia, słyszeć można głos pilota, pytającego nawigatora, który poszedł teraz na przód maszyny i, zależnie od typu samolotu, leży lub pochyla się nad celownikiem: „czy czas zawrócić?“ lub „czy czas na nalot?“ Wkrótce zabrzmiała odpowiedź nawigatora: „W porządku, zawrócić.“ Dowódca przedtem już zdecydował, czy bombardowanie ma się odbyć z lotu poziomego czy też ślizgowego. W każdym wypadku najprawdopodobniej starać się będzie „wykiwać“—jak to mówią—od ognia nieprzyjacielskiego i zdesynchronizować motory samolotu.

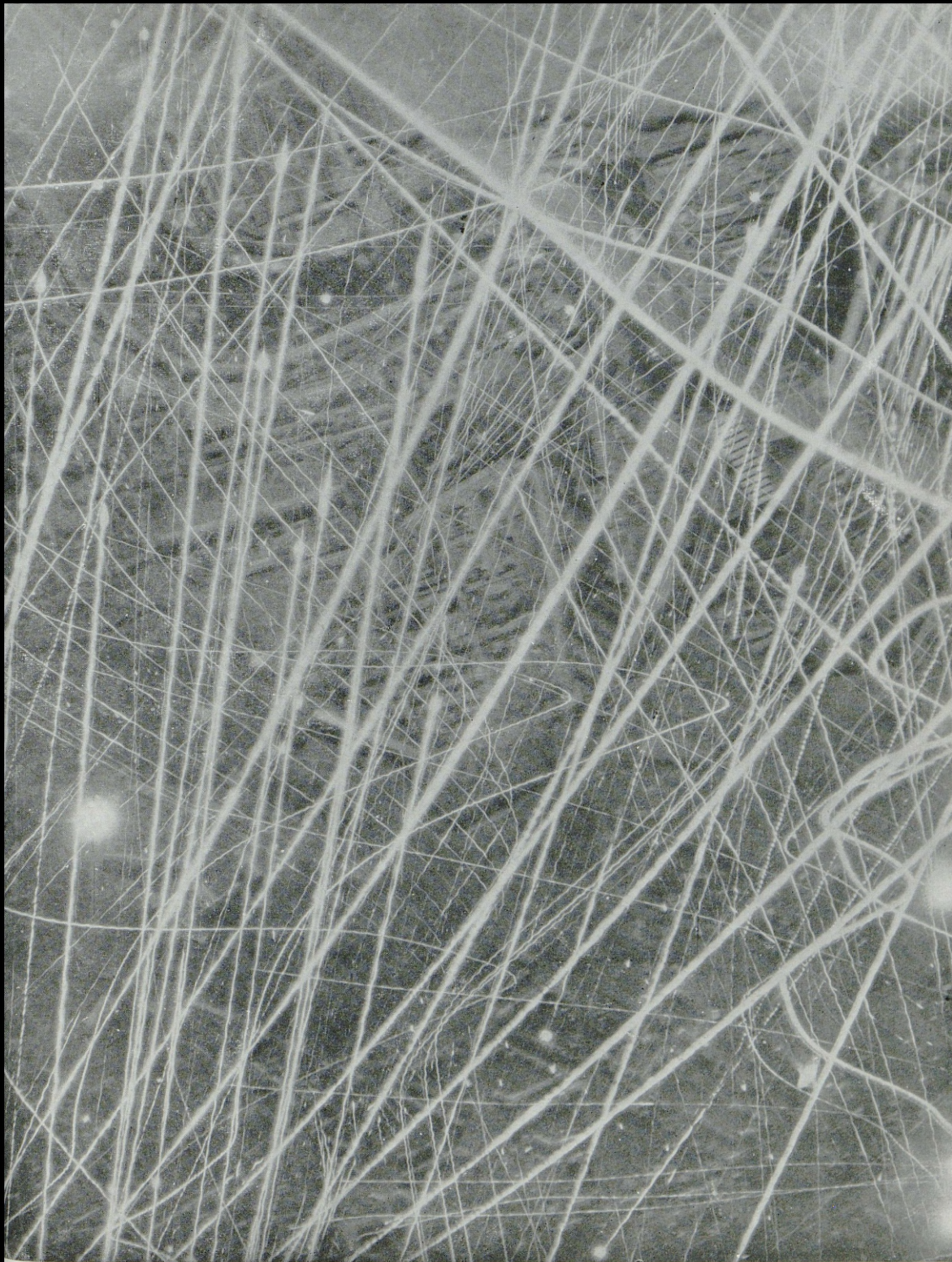
Nalot ślizgowy utrudnia pracę obrony przeciwlotniczej, gdyż aparaty podsłuchowe nie mogą ustalić położenia samolotu. W razie

W drodze ! Pilot kołuje maszyną przez gęstniejący mrok nocy. Bombowiec z pełnym obciążeniem potrzebuje około 1 000 jardów wybiegu do oderwania się od ziemi.

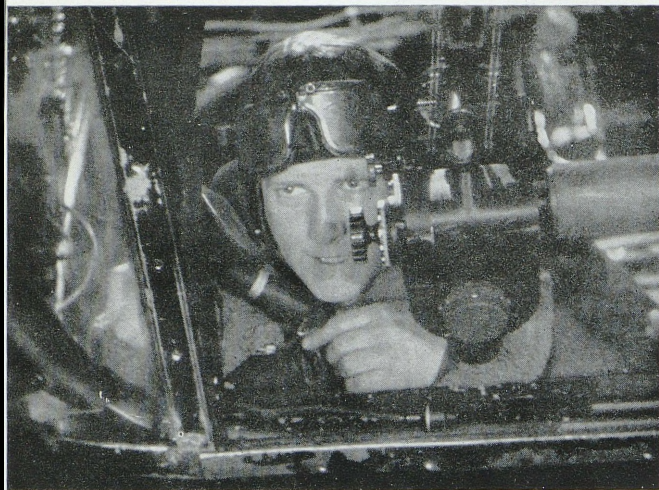




„Wysoko, skryty w mrocznych przestworzach...“



„Było tam trochę małokalibrowego ognia . . .“



„Rzuciłem nową bombę z 12.000 stóp“. Nawigator naciska guzik zwalniając bomby (zdjęcie z filmu „Target for to-night“).

takiego lotu pilot ogłasza wysokość co 200 stóp. Przed samym nalotem pilot wydaje rozkaz: „otworzyć pokrywy komór bombowych“. Odbywa się to hydraulicznie. Z tą chwilą kierownictwo obejmuje nawigator. Naprowadza on samolot na cel, dając pilotowi wskazówki co do sterowania. Jeśli chce, by wziął bardziej na lewo, mówi: „lewa, lewa“, powtarzając dwukrotnie słowo „lewa“; jeśli natomiast zwrot ma być dokonany w prawo, powie „prawa“ raz jeden tylko. Robi się tak dlatego, że w telefonie wewnętrznym często słychać trzaski i trudno wówczas zrozumieć dokładnie każde słowo. Tak jednak pilot wie, że jeżeli słyszał dwa słowa, ma skrócić w lewo, jeśli zaś jedno tylko, to w prawo.

Nalot ślizgowy trwa od czterech do pięciu minut. W pewnej chwili nawigator podaje „steady“ i pilot trzyma wówczas samolot na prostym kursie do chwili, gdy nawigator ogłosi: „bomby poszły“. Przez cały ten czas nawigator śledził cel przez przeziernik celownika. Wygodnie pod ręką posiada on szereg wyłączników, przy pomocy których powoduje on wyrzucenie bomb w dowolnie obrany sposób. Mogą one być oddane w serii zwartej, albo rozwiniętej, to znaczy mogą wylecieć z wyrzutników wszystkie razem i upaść na ziemię w jednej wiązce, lub być wyrzucone w krótkich odstępach czasu jedna po drugiej. Celownik jest tak zbudowany, że automatycznie uwzględnia szybkość samolotu w stosunku do ziemi oraz siłę i kierunek wiatru. Jeśli zachodzi potrzeba, można też nastawić go w ten sposób, że

bomby zostaną wyrzucone automatycznie w chwili, gdy samolot osiągnie pewne oznaczone położenie. Wreszcie bomby mogą być zwalniane ręcznie przez naciśnięcie odpowiedniego guziczka. Skoro tylko bomby zostały zrzucone, nawigator melduje: „bomby poszły“. Przy nalocie ślizgowym pilot prowadzi maszynę w dalszym ciągu w ślizgu, by odejść od celu o ile możliwości niezauważonym. Zanim zamknie pokrywy komór bombowych, musi otworzyć gaz.

Czas powrócić teraz do strzelca pokładowego. Bierze go pokusa przyglądania się spadającym bombom. Nie to jednak jest jego obowiązkiem. Powinien on nieustannie wypatrywać nieprzyjacielskich myśliwców, których natarcie jest w każdej chwili możliwe. Niemniej często udaje mu się rzucić okiem na cel, zwłaszcza jeżeli użyte są bomby nowego rodzaju, które przy wybuchu dają jaskrawy błysk.

Bombowiec wraca teraz do domu. Na drodze w dalszym ciągu spotyka go ogień przeciwlotniczy i snopy świetlne reflektorów. Niemcy używają, zdaje się, reflektorów kierunkowych, do smugi których dołączają się następnie liczne reflektory pomocnicze. Jednak, jeśli nawet oświetlą one samolot, nie znaczy to bynajmniej, by artylerja przeciwlotnicza musiała weń koniecznie trafić.

O ile to tylko jest możliwe, w czasie całej wyprawy zachowana jest radjowa cisza. W wypadku jednak, gdy nawigator straci orientację, może on zażądać „Fix“. W tym celu radjotelegrafista nadaje znak rozpoznawczy samolotu oraz szereg kropek i kresek, poczem czeka na odpowiedź z Anglii. Po otrzymaniu pozycji samolotu, nawigator oblicza nowy kurs. Jeżeli samolot znajduje się w granicach pewnej ustalonej odległości od wybrzeży brytyjskich, nawigator może również, jeśli tego zażąda, otrzymać kierunek magnetyczny wprost ze swej bazy.

Do sali operacyjnej stacji przylega sala radjowa, gdzie prowadzi się stały nadzór. Radjotelegrafista bez wytchnienia słucha na

długości fali, przydzielonej stacji. Gdy samolot zbliży się już do lotniska, możliwą staje się radiowa rozmowa telefoniczna i samolot doprowadzany jest do lądowania ustnymi rozkazami, wydawanymi przez biuro kontroli. Pilot bombowca wyszkolony jest w locie ślepy i w umiejętności lądowania na ślepo według systemu Lorenza. Bardzo nieskomplikowany system znaków dźwiękowych pozwala mu wiedzieć dokładnie, gdzie się w danej chwili znajduje, nawet nie widząc zupełnie ziemi. Znaki te zmieniają się w miarę, jak samolot zbliża się do lotniska. Piloci, przechodzący to wyszkolenie, odbywają ćwiczenia codziennie, z wielką regularnością. Nosi to nazwę lotów BAT od początkowych liter „Blind Approach Training“, czyli szkolenia w ślepej lądowaniu. W pochmurną pogodę pilot często prosi o podanie mu ciśnienia atmosferycznego, panującego na bazie, co pozwala mu nastawić odpowiednio swój barometr i stwierdzić w ten sposób z bardzo dużą dokładnością, na jakiej wysokości znajduje się on nad ziemią.

Tymczasem personel zajęty na salach operacyjnych stacji, grup i Dowództwa Lotnictwa Bombowego czuwa przez całą noc.

Zestawia on wyniki działań w miarę napływających meldunków. Wyniki te zapisywane są różnokolorowymi kredkami na tablicach lub uwidoczniane przy pomocy chorągiewek na mapach. Czasem mgła zapada na jednej z baz w czasie, gdy samoloty wciąż jeszcze są w powietrzu. Muszą więc być rozesłane rozkazy, skierowujące je do innej bazy, na której pogoda jest lepsza.

Jeżeli samolot jest poważnie uszkodzony, zaalarmowana zostaje służba ratownicza, jeżeli zaś opada on na morze, łodzie motorowe R.A.F., względnie, gdy tego potrzeba, lokalne łodzie ratunkowe natychmiast wyruszają na pomoc. Załoga samolotu posiada łódkę gumową, nadymaną automatycznie, którą można wyrzucić z bombowca. Lotnicy zaś noszą na swych hełmach żółte pokrowce, których kolor ułatwia w ciągu dnia odnalezienie ich na morzu z samolotu.

Skoro tylko bombowiec doleciał nad lotnisko, biuro kontroli daje dowódcy samolotu rozkazy dotyczące lądowania. Często zdarza się, że kilka samolotów nadlatuje równocześnie, wówczas podaje im się kolejność lądowania, a oczekujące swej kolejki bombowce krążą nad lotniskiem na wyzna-

Tymczasem w stacji
... Sytuacja samo-
lotów biorących udział
w nalocie wytyczona
zostaje na mapie.



czonej im wysokości. Wskaźnik kąta planowania umieszcza się obok trasy lądowania, wyznaczonej światłami, zapalaniem bezpośrednio przed każdym lądowaniem. Na początku trasy widnieje jasno oświetlona litera „T”. Wreszcie jest światło „Chance”. Nazwa ta nie ma nic wspólnego z przypadkiem; pochodzi ona od nazwiska wynalazcy. Światło to oświetla ziemię na początku trasy.

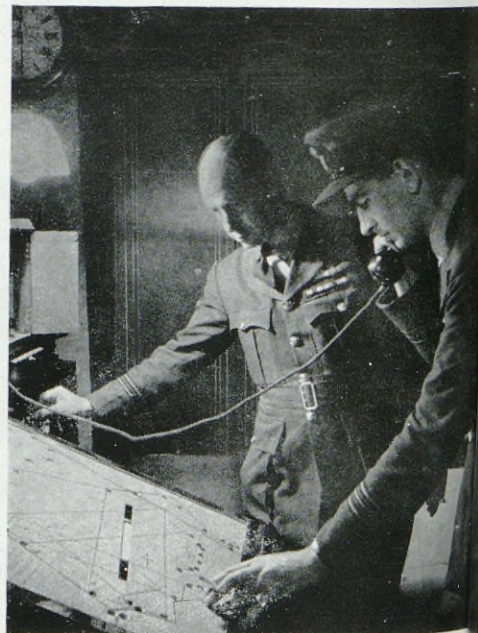
Po wylądowaniu samochody ciężarowe zabierają załogi z rozproszonych miejsc postoju samolotów i odwożą je do sali odpraw lub sali operacyjnej—zależnie od zwyczaju panującego w danej stacji. Oficer informacyjny, który brał poprzednio udział w odprawie, przesłuchuje teraz lotników. Dla ujednolinitenia ich zeznań, oficerowie informacyjni stosują czasem odpowiedni kwestionariusz.

Załogi przesłuchiwane są jedna po drugiej w miarę zgłaszania się, i jest to badanie bardzo dokładne, nawet wówczas, gdy lotnicy meldują, że cel zakryty był nieprzerwaną warstwą chmur i zupełnie niewidoczny. Jeśli większa ilość samolotów brała udział w nalocie, przesłuchanie przeprowadza dwóch, albo nawet trzech oficerów informacyjnych. Sala wkrótce pełna jest pilotów, nawigatorów, radiotelegrafistów, strzelców—wszyscy poni-

jają herbatę lub kawę i odpowiadają na pytania. Padają słowa: „Bomby zapalające zrzuciłem bezpośrednio na północ od suchego doku... pożar wyglądał z góry jak ognisko... nie mogłem zobaczyć wybuchów z powodu blasku reflektorów... nad Berlinem było tyle reflektorów, że oświetlały one rozpryski artylerii przeciwlotniczej... dwa szeregi jaskrawo płonących, silnych pożarów... „Scharnhorst“ nie tak wyglądał jak „Gneisenau“... zrobiliśmy jeden z tych straszliwie powolnych wlotów i zobaczyłem błyski bomb... było tam trochę małokalibrowego ognia... gdy zrzuciłem z 12.000 stóp nową bombę, cały samolot zadrżał, jakby w pobliżu wybuchł pocisk armatni... niebo dookoła pełne było przeraźliwego wrzasku... księżyc wyglądał czarująco.”

Wreszcie, przed samym świtem, lotnicy udają się na śniadanie i spoczynek.

Na wieży kierownika, w oczekiwaniu na pierwszy znak powracającego samolotu.



W biurze kontroli—oficerowie, patrząc się na plan dróg startowych i oświetlenia, kierują lądowaniem.



Po wyprawie. Lecz zadanie załogi jeszcze nie skończone. Nim pójdą spać, przesłucha ich dokładnie oficer informacyjny, który był obecny przy ich odprawie. Wypytywanie trwa długo, jest szczegółowe i wnikliwe; niezbite trzeba mieć dowody, by wolno było pochwalić się zwycięstwem.

XIV—Pierwszy krok do zwycięstwa :

WYPRAWY NA PRZEMYSŁ NIEMIECKI

11 maja 1940—trwa do tej chwili

Bomby brytyjskie padły po raz pierwszy na ziemię rdzennie niemieckie w nocy z 11 na 12 maja 1940 r. Wówczas to 18 Whitley'ów zbombardowało koleje, rozchodzące się gwiazdźście z München-Gladbach. Data ta ma swoją wymowę. Wyznacza ona początek—bezsprzecznie skromny i bezpretensjonalny w porównaniu z obecnymi, conocnymi nalotami—uporczywego uderzenia brytyjskiego lotnictwa bombowego, uderzenia, które niewątpliwie przechyli zdecydowanie szalę zwycięstwa na naszą korzyść.

Niemcy wielokrotnie oskarżali nas, że to my pierwsi rozpoczęliśmy bombardować cywilną ludność. Oślawiona cierpliwość Hitlera co do tej formy walki wyczerpała się w końcu sierpnia 1940 r. „Znosiliśmy cierpliwie te naloty”—powiedział on 1 września tego roku—„obecnie zaś bombowce niemieckie noc w noc zanosić będą miastom brytyjskim naszą odpowiedź”. W rzeczywistości rozpoczęliśmy bombardować Niemcy dopiero 11 maja 1940, a więc w dwa dni po zrzuconiu przez nich bomb na ląd Wielkiej Brytanji. (Pierwsza osoba cywilna zginęła od bomby niemieckiej już 16 marca tego roku.) Tak wygląda prawda; oskarżenie niemieckie staje się zaś jeszcze bardziej absurdalne, jeśli przypomnimy sobie los Warszawy i Rotterdamu. Gdzie niebezpieczeństwo odwetu było słabe lub nie istniało wcale, nieprzyjacieli nie okazywał

najmniejszych skrupułów w mordowaniu tysięcy bezbronnych mężczyzn, kobiet i dzieci. W każdym z tych dwóch miast—Warszawa i Rotterdam—zabito nie mniej niż po 30,000 osób. Tak samo postąpili Niemcy następnie w Belgradzie.

Mieliśmy powody, dla których nie zwalczaliśmy celów wojskowych i przemysłowych w Niemczech natychmiast po wybuchu wojny. Niemniej należy stwierdzić, że naloty na te cele były możliwe. Wiedzieliśmy dokładnie, co ma być przedmiotem naszych ataków i gdzie ich szukać. Plany niszczenia żywotnych dla Niemiec obiektów opracowano z pomocą najlepszych dostępnych dla nas znawców tych spraw.

Nasze siły lotnicze, przeznaczone do strategicznego bombardowania, zorganizowane zostały głównie dla uderzenia na niemiecki przemysł wojenny, przede wszystkim na okręg Ruhry, gdzie koncentruje się 75-80 procent tego przemysłu. Ogólnie biorąc, zamierzano użyć bombowców Królewskich Sił Powietrznych dla wsparcia Królewskiej Marynarki Wojennej w przeprowadzeniu i utrzymaniu ścisłej blokady Niemiec. Okręty i statki Jego Królewskiej Mości miały spędzić żeglugę niemiecką z mórz i przerwać nieprzyjacielowi wszelki dowóz. Lotnictwo Bombowe zaś miało przeskoczyć ponad murem obronnym armji wroga i uderzyć w jego centra żywotne, niszczyć fabryki i rafinerje ropy oraz rozbijając komunikacje—jednym słowem miało rozchwiać i zrujnować niemiecką gospodarkę wojenną.

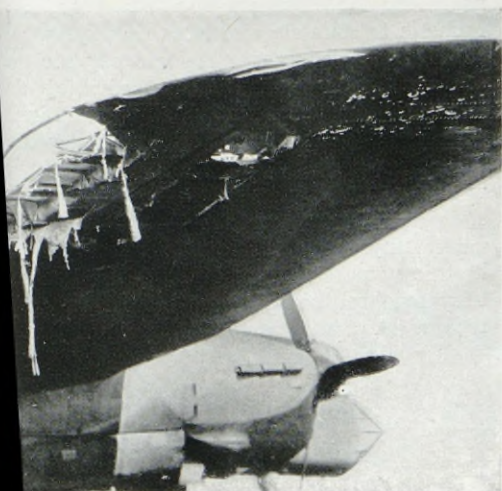
Ten atak na przemysł niemiecki, od którego tyle zależało, podzielić można w czasie na trzy okresy. Pierwszy trwał od 11 maja do 18 czerwca i skończył się z chwilą zawarcia niemiecko-francuskiego rozejmu. Drugi okres zaczął się tegoż dnia a ciągnął się do nocy z 3 na 4 grudnia 1940, kiedy to po raz pierwszy wyprowadzono większe siły na Düsseldorf. Trzeci wreszcie okres, który rozpoczął się tej właśnie nocy z 3 na 4 grudnia, trwa po dzień dzisiejszy, rozwijając się z rozpędem, który wciąż przybiera na szybkości i sile.

W pierwszym okresie te z naszych bombowców, których nie użyto do ścisłego

współdziałania z francuską i brytyjską armją w polu i do bombardowania celów, znajdujących się bezpośrednio za czołem niemieckiego natarcia, wykonywały naloty na bardziej w tyle leżące linie komunikacyjne, przede wszystkim na prowadzące z okręgu Ruhry do Belgii i Holandji, oraz cele w samym okręgu Ruhry, w Bremie i w Hamburgu. Pierwszy poważniejszy nalot wykonano w nocy z 15 na 16 maja. Wówczas to 93 ciężkie bombowce—znaczną siłą jak na owe czasy—zbombardowały dużą ilość obiektów w okręgu Ruhry. Były między nimi węzły kolejowe i stacje rozrządowe, z których zbombardowano siedem, rafinerie ropy, między innymi koło Duisburg, i wielkie piece w pobliżu tego miasta. Pierwszy to raz w tej wojnie krwawe łuny pożarów i olśniewające błyski wybuchów rozerwały całun mroku, w którym skrywała się główna dzielnica przemysłowa Niemiec. To był początek.

W ciągu następnego tygodnia, zamykającego się dniem 22 maja, naloty trwały dalej; wówczas to—w nocy z 17 na 18 maja—spalono składy benzyny w Hamburgu i Bremie. Niektóre z tych magazynów stały w ogniu przez całą dobę. Następnej nocy podobne szkody wyrządzono w rafineriach ropy koło Misburg, niedaleko Hanoveru.

Okaleczony lecz nie zwalczony. Po zbombardowaniu rafinerii nafty w Bremie 18 maja 1940 samolot ten przeleciał przeszło 500 mil drogi powrotnej mimo silnie uszkodzonego skrzydła, dając dowód wytrzymałości płatowców konstrukcji brytyjskiej.



W nocy z 21/22 maja niewielka formacja Hampdenów uzyskała pięć trafień w pociągi, siedem w stacje kolejowe i jedenaście w tory kolejowe w zachodniej Nadrenji. Następnej nocy w tej samej okolicy rozbito jeszcze dwa pociągi i spalono dwa inne. Przez resztę dni maja i aż do nocy z 18 na 19 czerwca włącznie bombardowano ten rodzaj celów bez przerwy przy użyciu wszystkich ciężkich bombowców, które nie były w danej chwili niezbędne do nalotów na wojska niemieckie, posuwające się przez ten czas zwycięsko przez Francję. Najudatniejszy był nalot z nocy 27/28 maja na wielkie piece i rafinerie ropy. Działania trwały w dalszym ciągu w czasie między 1 a 18 czerwca, przyczem w pierwszym tygodniu tego miesiąca uszkodzono w dwóch nocnych nalotach magazyny materiałów pędnych w Hamburgu i Bremie.

Waga bomb, użytych w czasie tego pierwszego okresu wypraw powietrznych na Niemcy była nieznaczna, nawet w porównaniu z użytymi w drugim okresie. Spowodowano niemi nieład w kolejowym i drogowym systemie komunikacyjnym nieprzyjaciela; zniszczono pewne zapasy materiałów pędnych; uszkodzono nieco rafinerie. Ale nie dotknęło to śmiertelnie niemieckiej maszyny wojennej, nie zatrzymało biegu jej trybów. Kosztowność pewnego zwiększenia wysiłków zaspokajała ona nadal wszystkie potrzeby niemieckich armij lądowych i powietrznych, pośpiesznie narzucających wówczas swą przemoc krajom Zachodniej Europy. Potrzebny byłby znacznie większy wysiłek, by zatrzymać bieg tej maszyny—to też nie zatrzymano jej. Lotnictwu Bombowemu nie starczyło na to sił. Nie miało do tego ani załóg ani samolotów w wystarczającej ilości. A nie skąpiło ono przecież wysiłków. W ciągu jednego tylko tygodnia, między 29 maja a 5 czerwca, w okresie najzawziętszego boju, nasze ciężkie bombowce wykonały 350 lotów nocnych. Lekkie i średnie bombowce w tym samym czasie wykonały 298 lotów dziennych i 142 nocne.

Upadek Francji wytworzył taką sytuację, że na Lotnictwo Bombowe spadł nagle—nieledwie z dnia nad dzień—obowiązek wzięcia na swoje barki prawie wszystkich

działań zaczepnych przeciwko nieprzyjacielowi, jakie wówczas były możliwe. Dowództwo Lotnictwa Wybrzeża miało też do odegrania swoją rolę; lecz ograniczała się ona przeważnie do działań o charakterze obronnym, jak polowanie na nieprzyjacielskie okręty podwodne, ochrona konwojów i nieustanne patrolowanie naszych wybrzeży. Lotnictwo Myśliwskie było w stadium reorganizacji. Niebawem będzie ono miało do pokonania niemiecką Luftwaffe w zażartej walce, nazwanej później Bitwą o Brytanię.

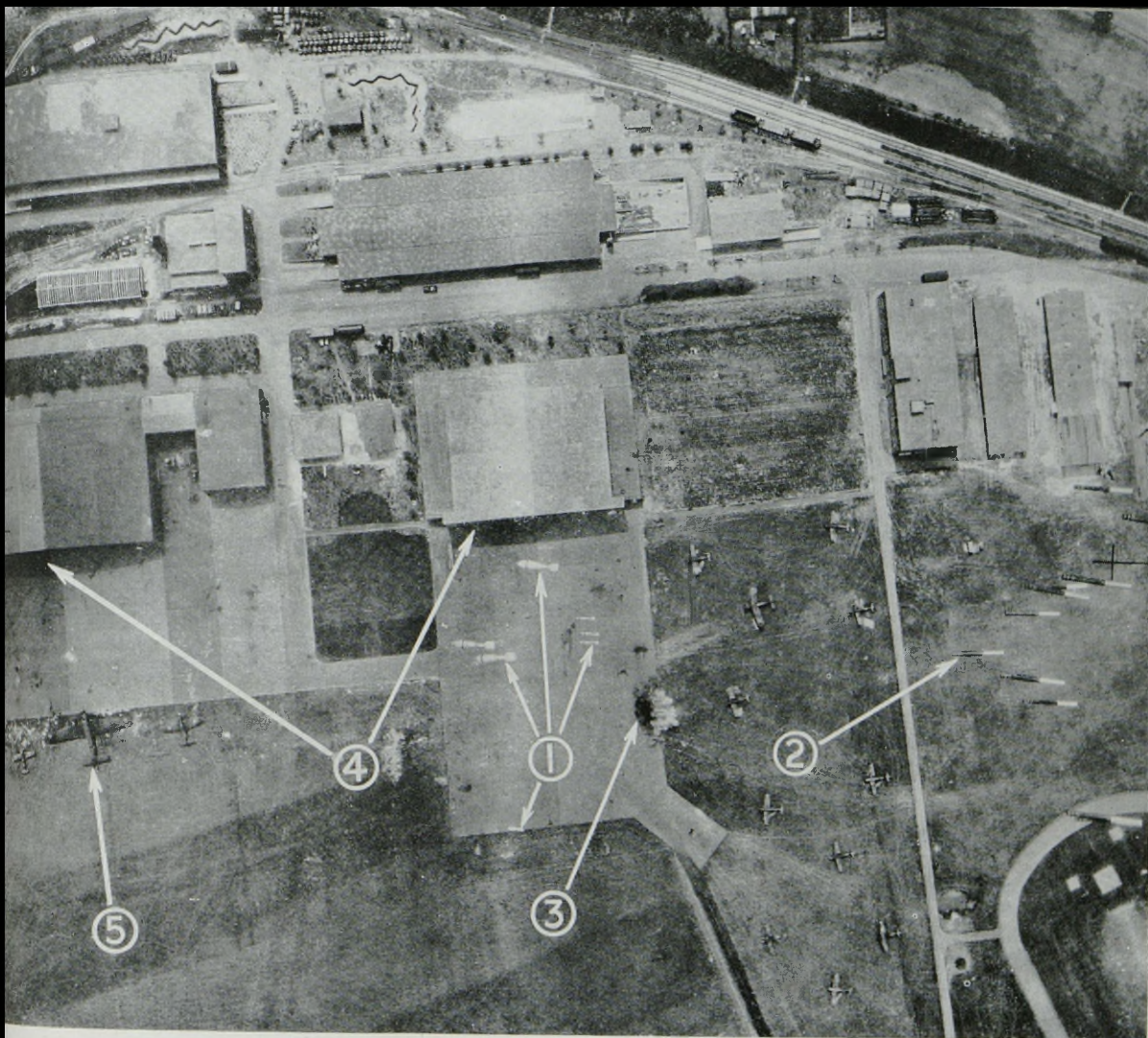
Lotnictwo Bombowe zabrało się natychmiast do pracy nad rozbijaniem kością nieprzyjacielskiej struktury ekonomicznej, gdziekolwiek tylko dało się go osiągnąć. Programowi drugiego okresu—od 18 czerwca do 5 grudnia 1940r.—nie można było zarzucić braku ambicji, zwłaszcza biorąc pod uwagę ilość posiadanych przez nas sił. Wybrano cztery główne rodzaje celów: fabryki lotnicze, zakłady wyrabiające aluminium, wytwórnie materiałów pędnych i komunikacje. W miarę, jak wrogie naloty na nasz kraj przybierały na sile, coraz groźniejszym i bardziej bezpośrednim niebezpieczeństwem stawały się dla nas fabryki, produkujące niemieckie samoloty. Rozpoczęto więc od bombardowania zakładów lotniczych Focke-Wulf w Bremie, w dniach 22 i 26 czerwca, oraz w ciągu sześciu nocy w lipcu. Równocześnie—dwukrotnie w czerwcu i trzykrotnie w lipcu—zbombardowano Deichshausen, gdzie wyrabiany jest samolot Ju. 52, oraz siedem razy w ciągu tych dwóch miesięcy nalatywano na Gotha, gdzie pracuje jedna z fabryk produkujących Messerschmitta 110, i Kassel, gdzie czynne są wielkie zakłady lotnicze. Inne nasze bombowce atakowały w czerwcu, lipcu i sierpniu fabryki aluminium, przyczem najważniejsze ich cele leżały w pobliżu Kolonii, Rheinfelden i Bitterfeld, a później koło Lünen, Ludwigshafen i Grevenbroich.

Niszczenie przemysłu wojennego

Zadaniem tych nalotów było osłabienie niemieckich sił powietrznych, a tem samem zmniejszenie nacisku, pod którym ugięło się nasze lotnictwo myśliwskie w czasie letnich

miesięcy Bitwy o Brytanię. Przez pewien czas spodziewano się, iż zbombardowanie fabryk aluminium może wywołać taki brak tego metalu, że poważnie dotknie to niemiecką produkcję samolotową. Jednak natychmiast po opanowaniu Francji Niemcy zdobyli wielkie złoża rudy aluminowej, które znacznie powiększyły ich zapasy surowców, niezbędnych dla utrzymania na odpowiednim poziomie produkcji aluminium. Najbardziej udany nalot na fabrykę aluminium miał miejsce w Rheinfelden 19 sierpnia; znaczna ilość bomb trafiła wówczas nowy zakład, rozpoczynający właśnie produkcję. Naprawa trwała około 4 miesięcy i zakład nie został uruchomiony przed grudniem.

W czasie nalotów na fabryki lotnicze i aluminium nie zapomniano jednak i o materiałach pędnych. Było to zadanie znacznie trudniejsze. Zakłady produkcyjne materiałów pędnych są w Niemczech doskonale ukryte. Wiele z nich znajduje się w sercu kraju, zbyt od nas daleko, by można je było osiągnąć w czasie krótkich nocy letnich. Główne tego rodzaju cele, które zwalczaliśmy w czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu ubiegłego roku, znajdowały się w Gelsenkirchen, Leuna, Misburg koło Hanoveru, Emmerich i Pölitz koło Szczecina. Najlepsze wyniki osiągnięto w Emmerich i Misburg. Rafinerje w Emmerich zbombardowane zostały 5 lipca oraz 1 i 3 sierpnia. Wiadomo, że produkcja ustala tam na pewien czas właściwie zupełnie. Naloty na Misburg, wykonane 20 maja oraz 19 i 27 czerwca, również jak późniejszy nalot z 1 sierpnia, który zrobiono dla przerwania Niemcom prac naprawczych, doprowadziły do tego, że rafinerja ta stała się niezdadna do użytku na dłuższy przeciąg czasu, kto wie czy nie na całe sześć miesięcy. Wiadomo również, że mniej lub więcej poważne szkody wyrządzone zostały w Gelsenkirchen, które atakowane było 28 razy między 27 maja a 2 grudnia, w Leuna, bombardowanym 10 razy między 17 sierpnia i 19 listopada, oraz w Pölitz, nalatywanym dwukrotnie we wrześniu, trzykrotnie w październiku i raz w listopadzie. Przy tego rodzaju celu wszystko zależy od tego, w jakim miejscu upadną bomby. Jedna



Lotnisko w Eschwege w czasie dziennego nalotu koszącego. 1. Bomby burzące w locie. 2. Bomby zapalające w locie. 3. Wybuchy bomb. 4. Hangary. 5. Trzysilnikowy samolot Ju. 52.

celna czy szczęśliwa bomba może spowodować unieruchomienie fabryki na bardzo długi okres, gdy znacznie silniejsze bombardowanie, w czasie którego centra żywotne uniknęły zniszczenia, może spowodować tylko przemijający nieład.

Naloty na te—i inne—objekty przemysłowe wykonywano równocześnie ze zwalczaniem inwazyjnych portów. Robiąc dwie rzeczy naraz, byliśmy w stanie wyznaczać na każdy

poszczególony cel tylko ograniczoną ilość samolotów, co znowu zmniejszało prawdopodobieństwo zadania nieprzyjacielowi poważnych szkód. Przeszkadzała nam również pogoda, która w księżycowe noce często bywała niekorzystna. Wreszcie w tym samym czasie odrywano nieraz samoloty od wszystkich tych celów i posyłało je na bombardowanie Berlina, który przeżył swój pierwszy nalot w nocy z 26 na 27

sierpnia ; w ogólności Berlin bombardowany był 35 razy do końca roku.

Czwartym rodzajem przedmiotów naszego powietrznego natarcia był nieprzyjacielski system komunikacyjny w okręgu Ruhry i w Nadrenji. Jest on bardzo skomplikowany i składa się z kanałów, dróg i linii kolejowych. Gdyby udało się go zniszczyć, albo przynajmniej wywołać utrudnienia w ruchu, byłby to bolesny dla nieprzyjaciela cios. W zakresie śródlądowych dróg wodnych jeden z celów wybijał się na pierwsze miejsce—to kanał Dortmund-Ems. Ta droga wodna łączy przemysłowy okręg Ruhry z północno-zachodnimi Niemcami i wpada do morza koło Emden. Spokojne wody kanału niosą nieprzerwany sznur barek, przewożących wytwory ciężkiego przemysłu. Zablokować ten kanał—to narzucić dodatkowe, ciężkie zadanie i tak już silnie przeciążonym kolejom. To też od maja do listopada bombardowano szesnaście razy różne części tego kanału, zwłaszcza jego przystanie i śluzy.

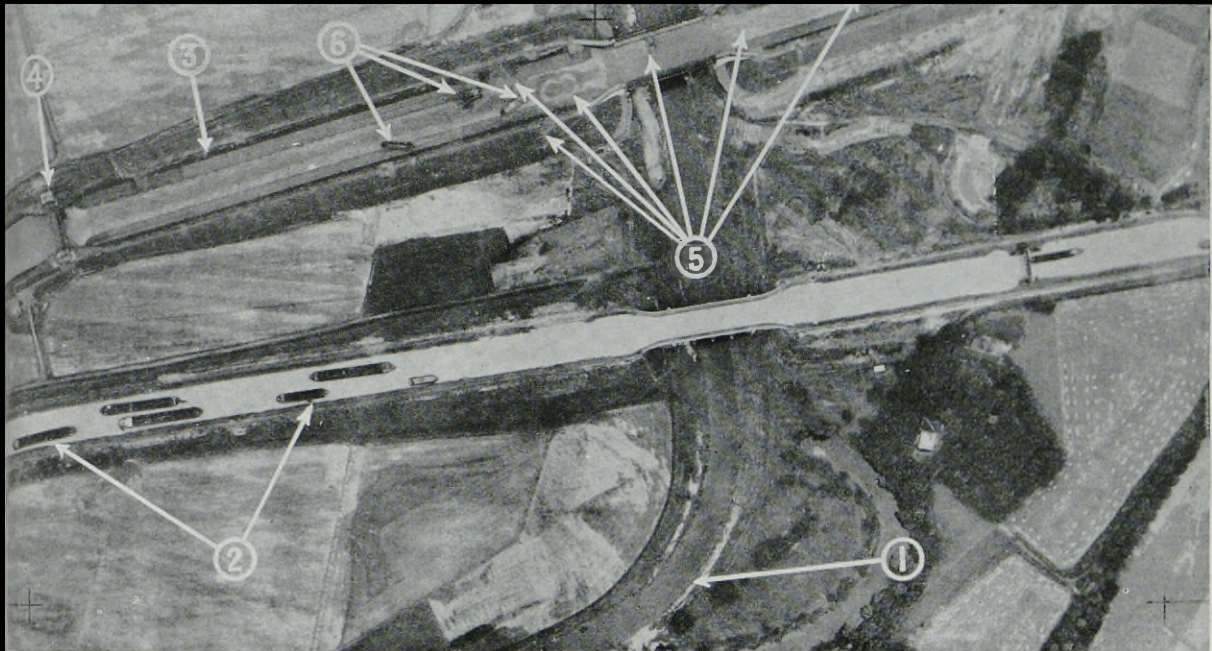
Przerywanie kanałów

W jednym zwłaszcza miejscu kanał ten jest szczególnie łatwy do uszkodzenia. Na północ od Münster zbudowane są dwa akwedukty, jeden o czterech, drugi o dwóch przesłach, którymi płynie kanał, przecinający się w tym miejscu z rzeką Ems. Szerokość żeglowna każdej z tych dwóch odnóg wynosi tylko 100 stóp. Zniszczenie obu akwaduktów równałoby się zupełnemu przecięciu drogi wodnej, zniszczenie zaś jednego tylko jużby znacznie zmniejszyło przelotność ruchu. Wykonano na ten cel szereg nalotów ze zmiennem powodzeniem. 29 lipca dowiedzieliśmy się, że nowa odnoga kanału została znacznie uszkodzona. Na zdjęciu fotograficznym z tego dnia (patrz str. 109.) widać zamknięte śluzy, część kanału osuszoną oraz wyrzucone na brzeg barki reperacyjne. Uszkodzenia widać w miejscach, wskazanych strzałkami 5 i 6. W nocy z 12 na 13 sierpnia pięć Hampdenów, wyposażonych w specjalny typ naboju wybuchowych, dokonało brawurowej próby wysadzenia tego z akwaduktów, w którym płynie stare odgałęzienie kanału.

Była to noc przy kwadrze księżycą, dostatecznie oświetlającego cel. Załogi Hampdenów ustaliły czas nalotu tak, aby specjalne bomby padały na cel dokładnie co dwie minuty, poczynając od godziny 1.30 po północy. Akwedukt był silnie broniony działami przeciwlotniczymi, ustawionymi w taki sposób, że mogły trzymać pod skutecznym ogniem całą drogę idącego na cel samolotu.

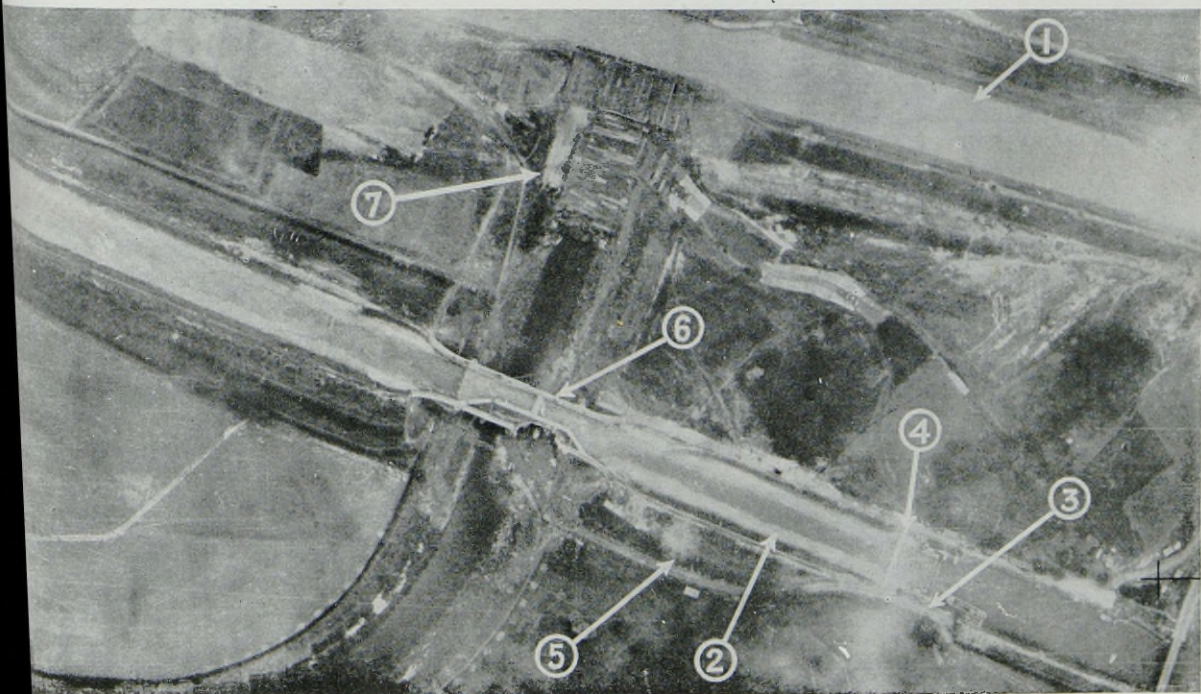
Pomimo tego zdecydowano się na nalot koszący, aby tylko mieć całkowitą pewność, że akwedukt zostanie trafiony. Jeden po drugim poszły Hampdeny do ataku, nadlatując z północy i mając przed sobą księżyc, uwypuklający kontury celu. Pierwszy bombowiec został trafiony i radjotelegrafista w nim ranny ; drugi samolot został zestrzelony i zginął. Trzeci zaczął się palić, lecz pilotowi, zanim stracił panowanie nad maszyną, udało się poderwać ją dość wysoko w górę, by umożliwić załodze i sobie skok ze spadochronem. Dostali się oni do niewoli. Czwarty Hampden był trafiony trzykrotnie, lecz powrócił do bazy. Piąty i ostatni z nich poszedł ostrzelaną przez ogień przeciwlotniczy drogą na wysokości 200 stóp. „Po chwili“—opowiada pilot—„postrzegłem trzy wielkie dziury w prawem skrzydle. Strzelali do nas z odległości rzutu kamieniem. Nawigator prowadził mnie dalej na cel. Nie mogłem go dojrzeć, gdyż oślepiła mnie blask reflektorów i musiałem z tego powodu trzymać głowę poniżej okapotowania. Wreszcie usłyszałem słowa nawigatora : „bomby poszły“. Natychmiast skręciłem ostro w prawo i uszedłem, po pięciu minutach lotu w ciężkim ogniu. Gołąb pocztowy, którego mieliśmy ze sobą, złożył w czasie tego nalotu jajeczko“. Samolot—prócz dziur w skrzydle—stracił w ogniu pompę hydrauliczną, wobec czego ani kłapy ani podwozie nie działały. Stwierdziwszy to, pilot po powrocie do bazy latał w kółko do świtu, aż wreszcie rozwidniło się dostatecznie, by można było zobaczyć ziemię i wylądować. Udało im się to szczęśliwie. Pilot nagrodzony został Krzyżem Victoria Cross.

Następna fotografia przedstawia szkody, wyrządzone przez tego Hampdena. Nawprost strzałki Nr. 6 widać, że znaczna



Kanał Dortmund-Ems, 29 lipca 1940. 1. Rzeka Ems. 2. Barki starej odnogi kanału. 3. Nowa odnoga kanału. 4. Zamknięte szluzy, uszkodzona, sucha część kanału. 5. Leje w dnie kanału w akwedukcie. 6. Barki naprawcze uszkodzone i wyrzucone na brzeg kanału.

Kanał Dortmund-Ems, 21 września 1940. 1. Nowa odnoga kanału, naprawiona. 2. Nieczynna stara odnoga kanału. 3. Woda przeciekająca przez uszkodzoną szluzę. 4. Nowa tama dla powstrzymania naporu wody. 5. Leje. 6. Stary akwedukt, w znacznej części zburzony przez bombardowanie, w toku naprawy. 7. Siatki kobiercowe rozpięte nad rzeką Ems.





KEY

Figures show number of attacks

Symbol this size equals IO attacks

Munition Works

Power Stations etc.

Aerodromes or Seaplane Bases

Aircraft Works

Oil

Railways

Docks & Waterways

German Navy

Various objectives

CIOŚ W SERCE.

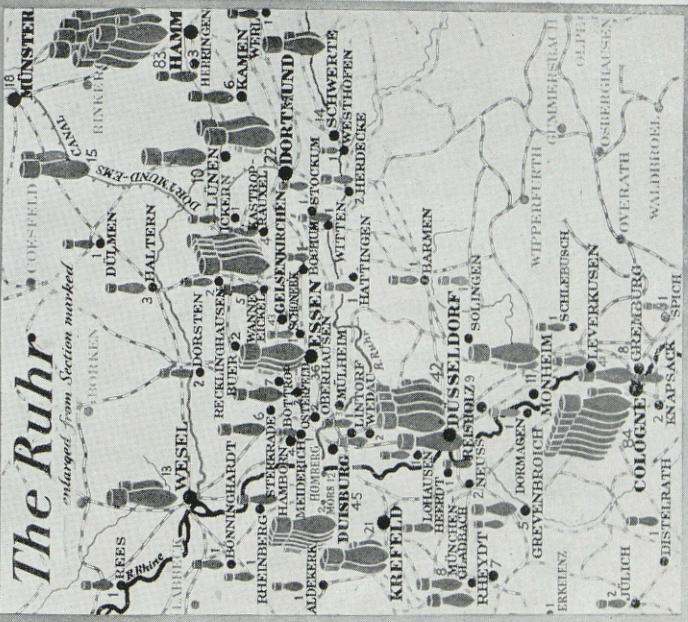
NALOTY NA NIEMCY.

Mapa, opracowana na podstawie urzędowych danych, obejmująca wszystkie miejscowości w Niemczech bombardowane przez Lotnictwo Bombowe.

Rysunki bomb rozmieszczono i wyskalowano według ilości nalotów; ilość tę podano również w cyfrach.

Inne znaki umowne oznaczają rodzaj celów.

Mapa przedstawia stan z dnia 26 lipca 1941 r.



miejsca, gdzie ogień zniszczył magazyny amunicji. Niektórzy amatorowie pamiątek pochowali znalezione listki do kieszeni, gdzie wybuchały one z nienacką płomieniem. „Neue Frankfurter Zeitung“ rozprawia się surowo z tymi zbieraczami niepotrzebnych nikomu drobiazgów.

Początek trzeciego okresu

Już w pierwszych dniach grudnia 1940 r. zauważyć można było wyraźną zmianę— a raczej spotężnienie—naszych nalotów bombowych na Niemcy. Cały ciężar bombardowania zwracać się począł przeciwko takim obszarom, na których skoncentrowany był przemysł lub urządzenia transportowe i gdzie wobec tego można było wyrządzić najwięcej szkód. Przyczyna tej zmiany czy też rozwoju była bardzo prosta. Do akcji weszło więcej samolotów i więcej załóg. Zjawisko to rozpoczęło się przed Bożem Narodzeniem i rozwija się dalej w stale rosnącej skali.

Pierwszym miastem, które to odczuło, był Düsseldorf, zbombardowany 4/5 grudnia i raz jeszcze 7/8 grudnia. Następną była wyprawa na Mannheim z 16/17, powtórzona na mniejszą skalę następnej nocy oraz w nocy z 20 na 21 grudnia. Choć obecnie rzuca się w jedną noc bomby o większej łącznej wadze niż można było w tym czasie rzucić w ciągu trzech nocy, to jednak wyniki uzyskane podczas tych nalotów należą do najlepszych z całej naszej kampanii bombowej. W czasie pierwszego ataku na Mannheim bomba przerwała główny przewód wodociągowy, prowadzący z wieży ciśnień. Utrudniło to poważnie pracę straży ogniowej. Jeszcze ważniejszym było to, że ruch na stacji rozrządczej został wstrzymany z braku dopływu wody i prądu elektrycznego. Urządzenia hamulcowe na stacji są poruszane hydraulicznie, zaś zwrotnice elektrycznie. Wobec tych uszkodzeń wagon, który normalnie przechodził przez stację w osiem i pół godziny, potrzebował teraz na to siedmiu dni. Stacja rozrządcza w Mannheim, przy pełnym nasileniu ruchu—co właśnie miało miejsce w tym czasie—rozrządza 7 000 wagonów na dobę. To też korek, wywołany

wstrzymaniem ruchu na tej stacji, był ogromny. Stacja w Bazylei, odległa o 160 mil, została zatłoczona. Węgiel, idący tranzytem z okręgu Ruhry do Włoch, musiał być skierowany inną drogą, ponieważ nie można go było wyładować w Mannheim. Zabrało to tyle czasu, że Włochy w ciągu ubiegłej zimy straciły 100.000 ton węgla. Ruch powrócił do normy dopiero w marcu 1941 roku.

Brema była ciężko bombardowana 1/2 i 3/4 stycznia 1941 r. zaś w ślad za temi nalotami poszły dwie udane wyprawy na Wilhelmshaven z 15 i 16 stycznia. Na fotografiach widać gęstą koncentrację bomb w rejonie celu, który silnie ucierpiał. Potem nastąpił nalot z 10/11 lutego na Hanover, w owym czasie najpotężniejszy ze wszystkich dokonanych jednej nocy. Sami Niemcy ustami burmistrza miasta przyznali się do bardzo ciężkich szkód. Kilonja ucierpiała prawdopodobnie najwięcej ze wszystkich miast niemieckich, choć Hamburg mało co pozostaje w tyle. Najsilniejsze naloty na Kilonję odbyły się w nocach 7/8 i 8/9 kwietnia, gdy zrzucano na port i okolice stoczni 63.600 bomb zapalających oraz całe tonny bomb burzących wszelkiego kalibru, łącznie z bombami całkowicie nowego rodzaju. Zniszczenia były bardzo duże.

Naloty na Kolonję, epizodyczne w r. 1940, stały się częstsze w początkach 1941 r. Do 31 maja było ich 24, a najlepiej powiodły się bombardowania 1/2 i 3/4 marca. Z wypraw na Berlin w czasie tego okresu najsilniejsza miała miejsce w nocy z 17 na 18 kwietnia 1941 r. Wybuch nowego rodzaju bomby wzniecił wówczas wielki pożar. Ten typ bomby użyty był po raz pierwszy w nocy z 31 marca na 1 kwietnia, rzucono ją na stocznię w Emden. Gdy eksplodowała, „wielkie masy gruzów”—jak twierdzi oficjalny komunikat—„wyleciały w górę, wyraźnie odcinając się na tle luno pożarów i świadcząc o niszczycielskiej sile wybuchu”. „Domy leciały w powietrze”—powiadał pilot, który rzucił tę bombę.

Często stawiano pytanie, dlaczego bombarduje się różne cele w Niemczech przez szereg kolejnych nocy, zwłaszcza jeżeli

dodaje się przy tem, że naloty były ciężkie. Odpowiedź brzmi: ponieważ cele te są zbyt rozległe. Stacje rozrządzące, stocznie okrętowe i doki, fabryki lotnicze i inne obiekty wojskowe przeważnie pokrywają tak znaczne przestrzenie, że zniszczenie ich w jednym nalocie jest rzeczą niemożliwą. W obrębie wszystkich tych celów istnieją obszerne przestrzenie, na które bomba paść może nie wyrządzając szkód. Królewskie Siły Powietrzne nie są w stanie, przynajmniej jak dotychczas wyrzucić w ciągu jednej nocy wystarczającą ilość bomb. Cele muszą być zwalczane po kawałku. Kto w czasie poprzedniej wojny widział, jak burzono ogniem artylerji miasta lub zabudowane okolice, domyśli się powodu. Żeby zniszczyć doszczętnie takie budynki, trzeba było przeznaczyć po jednym pocisku na każdy jard celu. Choć nowożytna bomba jest cięższa i dla osiągnięcia tego samego wyniku nie potrzeba ich wobec tego aż tak wiele, to jednak są to wciąż jeszcze ilości bardzo poważne. Jeden przykład wystarczy: dla częściowego tylko zburzenia Rotterdamu Niemcy musieli użyć niezmiernej ilości bombowców. Istnieją zresztą jeszcze inne przyczyny, przemawiające za częstym odwiedzaniem tych samych celów. Stałe bombardowanie przeszkadza pracom naprawczym i może je nawet zupełnie uniemożliwić. Poza tem ciągle niepokój zmniejsza wydajność pracy robotników przemysłu wojennego i skłania ich do porzucenia—o ile to tylko możliwe—zbyt niebezpiecznego zajęcia.

Do 18 czerwca 1941 r. terytorjum niemieckie poddano 1666 nalotom, wykonanym przez co najmniej sześć samolotów.

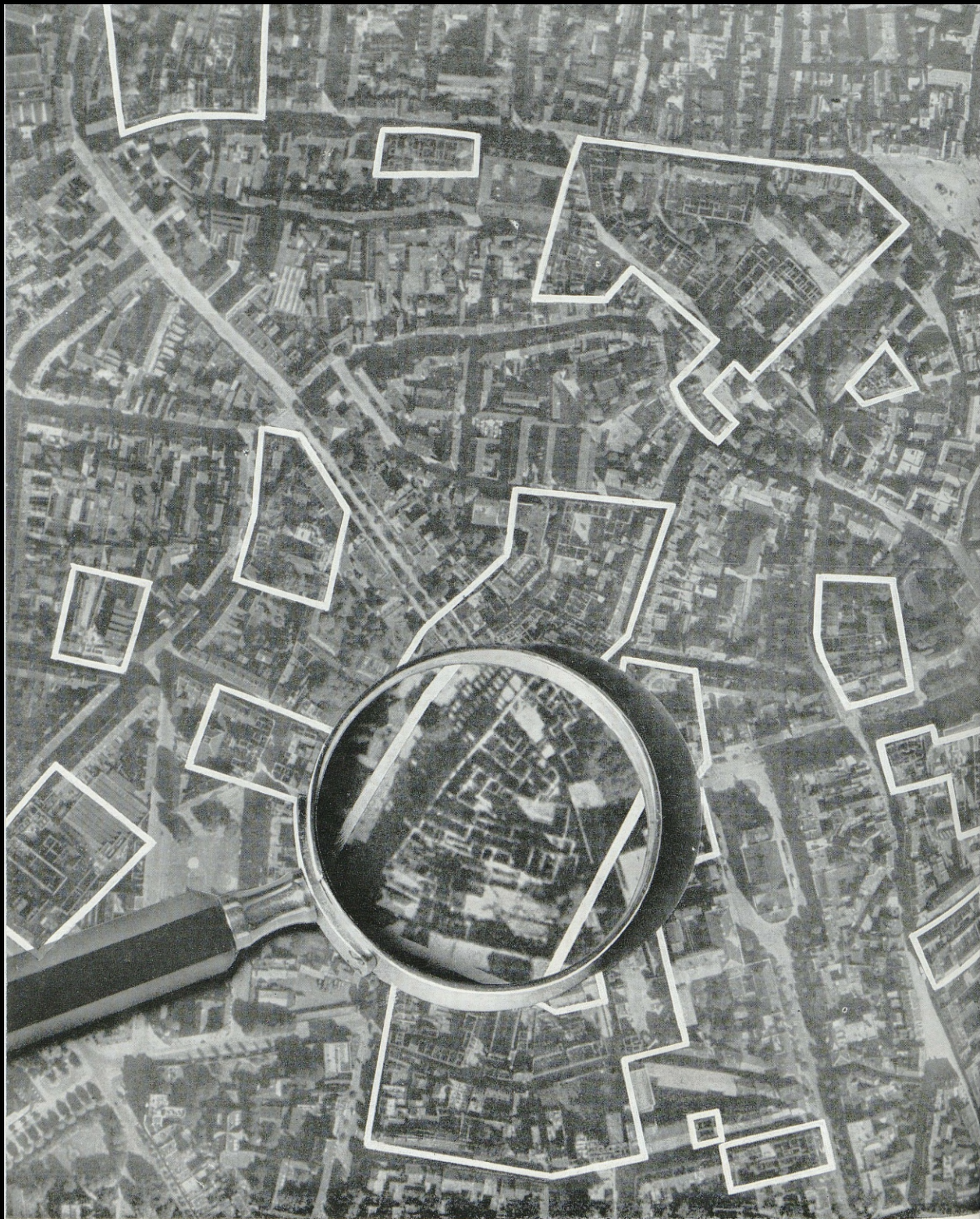
Siła nalotów zwiększa się stale. Między 15 czerwca a 12 lipca 1941 r. samoloty Lotnictwa Bombowego latały nad Niemcami przez dwadzieścia sześć na dwadzieścia osiem nocy tego okresu. Zagony ich pokryły całą szerokość i głębokość przemysłowego okręgu, od Kilonji do Frankfurtu nad Menem, od Akwizgranu do Magdeburga. Kolonja, Düsseldorf, Brema, Wilhelmshaven, Emden, Kilonja, Münster, Osnabrück, Duisburg—nazwy te powtarzają się wciąż a wciąż w oficjalnych komunikatach.

XV—Rejon Celów:

ZNISZCZENIA W NIEMCZECH

Wspominaliśmy na początku niniejszego sprawozdania, że—poza nielicznymi wyjątkami—niesposób w czasie toczącej się wojny zdobyć pełne i ściśle wiadomości o rozmiarach szkód, wyrządzonych przez bombowe naloty we wszystkich tych rozlicznych obiektach, które ściągają na siebie uwagę Lotnictwa Bombowego. Czasami jednak różne okoliczności dają możność odtworzenia pełnego obrazu prawdy, lub przynajmniej znacznej jej części. Oczywiście, jest to wypadek raczej niezwykły. Tuman wojny, równie nieprzenikniony jak sztuczna mgła, o której tak często donoszą nasi piloci bombardujący cele nad Renem, ukrywa wyniki nalotów za zasłoną tajemnicy. Dla uchylenia jej potrzeba dużo zręczności i cierpliwości. Głównymi źródłami, z których płyną wiadomości o dokonanych zniszczeniach, są fotografie i wszelkiego rodzaju raporty, poczynszy od oświadczeń prasy nieprzyjacielskiej i neutralnej oraz radja, a skończywszy na opowiadaniach powracających do kraju podróżnych.

Chociaż mówią, że aparat fotograficzny nie może kłamać, to jednak często nie mówi on całej prawdy. Bomba może spustoszyć wnętrze budynku, robiąc w dachu jedynie małą dziurę wlotową, a przecież ta jedynie będzie widoczna na zdjęciu. Nieprzyjaciel wykazał dużo zręczności w ukrywaniu doznanых szkód; jego drużyny naprawcze



biorą się często do pracy nie czekając prawie na znak odwołania alarmu. Naprzykład w grudniu ubiegłego roku, po jednym z nalotów na Bremę, w czasie którego zburzony został duży blok domów mieszkalnych, Niemcy urządzili na tym miejscu plac publiczny, na którym w dwa dni po nalocie sprzedawano choinki na Boże Narodzenie. Powszechnie używają oni masek kobiercowych, zwłaszcza rozpinając je nad okętami, stojącymi w dokach. „Scharnhorst“ i „Gneisenau“ okryte były niemi przez całe miesiące.

Dokładne opisywanie sposobów odczytywania zdjęć fotograficznych oraz zagadnień, które są z tem związane, byłoby tu nie na miejscu, lecz niektóre szczegóły tej pracy można zrozumieć, patrząc na zamieszczone w tej książce fotografie. Na pierwszej z nich widać zniszczenia, wywołane bombardowaniem centrum miasta w Akwizgranie; bomby zapalające wzniciły tam pożar, który strawił dachy licznych budynków. W takich wypadkach na pionowo zdjętych fotografiach w dużej skali resztki budynków wyglądają jak szkielety, gdyż odsłonięte są pozbawione dachów ściany i nagie ożebrowania; często jednak wybuch bomby burzącej na ulicy lub wewnątrz domów powoduje ogromne spustoszenia jezdni lub fasad budynków, pozostawiając same dachy mniej lub więcej nietknięte. Ilustracje na str. 120 - 122 dają porównanie fotografii naziemnych, na których widać zniszczenia tego właśnie typu dwóch ulic Berlina, z pionowo zdjętymi fotografiami lotniczymi tych samych ulic. Długie smugi cieni, rzucane przez domy, zaciemniają wąskie ulice, uniemożliwiając każdemu, kto nie jest w tej dziedzinie specjalistą, szczegółowe rozpoznanie szkód, które w rzeczywistości mogą być znaczne. O tem pamiętać powinni wszyscy, oglądający fotografie lotnicze, publikowane w prasie.

Zdjęcia lotnicze odczytywane są w specjalnych wydziałach Biura Informacyjnego Ministerstwa Lotnictwa i Dowództwa Lotnictwa Bombowego. Fotografje te stanowią część materiału dowodowego, zbieranego

odnośnie każdego celu i każdego nalotu. Ministerstwo Lotnictwa zbiera zewsząd wiadomości i przesiewa je bardzo starannie, przesyłając tylko najbardziej wiarygodne do Biura Informacyjnego Dowództwa Lotnictwa Bombowego. Tu porównywa się je z meldunkami z odbytych nalotów i sprawdza, czy wszystko pasuje do siebie i tworzy prawdopodobną całość. Zadaniem obu tych biur jest dostarczanie naczelnemu dowódcy i sztabowi Lotnictwa Bombowego jak najszczegółowszych wiadomości co do stanu każdego poszczególnego celu i co do celności bombardowań. Biura te zestawiają również sprawozdania o zniszczeniach, przeznaczone dla dywizjonów wykonywujących naloty, żeby lotnicy przynajmniej co pewien czas—w miarę napływania wiarygodnych wiadomości—mogli dowiedzieć się, jakie straty wyrządzili w poszczególnym nalocie.

W monotonnej, nieprzerwanej pracy nad porównywaniem napływających informacji od czasu do czasu wychodzą na jaw szczegóły, które, jak kostki łamigłówki nagle umieszczone na właściwym miejscu, ujawniają coś najzupełniej nieprzewidzianego. W marcu tego roku np. wpłynęła wiadomość, że w początku tego miesiąca nocny pociąg pośpieszny idący z Hagi do Berlina został w biegu trafiony bombą i że spowodowało to ciężkie straty w ludziach. Otóż pewnej nocy w marcu—i tylko tej nocy—zdarzyło się, że pewien samotny Hampden, powracając w złą pogodę z Berlina, gdzie nie powiodło mu się odnaleźć wyznaczonego celu, rzucił swoje bomby na jakieś kolejowe rozwidlenie. Czas i miejsce bombardowania były, oczywiście, podane w meldunku. Sprawdzono rozkład przejazdu tego pociągu przez poszczególne stacje i stwierdzono, że powinien on być mijać to właśnie rozwidlenie dokładnie o tej samej godzinie, o której Hampden wyrzucił bomby.

W innym wypadku dowiedziano się, że w rannych godzinach 17 marca okręt „Bremen“ stał od dłuższego czasu w płomieniach i że wewnątrz jego było już właściwie strawione pożarem. Cztery dni przedtem załoga jednego z Hampdenów zameldowała,

Wielokszanie zniszczeń—tak jak to słowami czyni Goebbels—nie przekona-
wego. Natomiast przy odczytywaniu fotografii lotniczych trzeba rozpatrywać
w najdrobniejszych szczegółach. Zdjęcie handlowego centrum Akwizgranu
niezbite dowody zniszczeń od bomb i pożarów, widać „szkielety nagich
wiązań i ścian“.

że obrzuciła doki w Bremerhaven bombami, z których jedna była ciężka—że jednak nie można było zaobserwować wyników. W tym wypadku niema bezspornego dowodu, że bomby te trafiły „Bremen“, ale jest to bardzo prawdopodobne.

Te dwa przykłady dają pojęcie, jak działa nasz system oceniania wyrządzonych szkód. W ogólności można o nim powiedzieć, że jest on bardzo ostrożny w wyciąganiu wniosków. Zniszczenia są raczej niedoceniane, niż przeceniane. Nigdy nie należy zapominać, że znaczna część uszkodzeń nie ma charakteru stałego i że po pewnym czasie może ulec naprawie. Niemcy conajmniej dorównywuja nam—o ile nas nie przewyższają—w umiejętności dokonywania napraw. Niemniej twierdzenie, że zniszczenia spowodowane nalotami są nieznaczne, byłoby czemś równie bezzmyslnem, jak sądzenie, że osiągnęliśmy już pod tym względem decydujące wyniki.

Niszczenie baz morskich

Przechodząc do szczegółów, zbadajmy przedewszystkiem zniszczenia, którym uległy wielkie miasta portowe i niemieckie bazy marynarki wojennej: Kilonja, Wilhelmshaven, Emden, Brema i Hamburg. Przyczyną zwalczania tych miast było nietylko ich wielkie własne znaczenie, lecz również Bitwa o Atlantyk.

W Kilonji między 17 a 24 lipca 1940 r. unieruchomiono elektrownię i gazownię oraz silnie uszkodzono dwie stocznie. Zniszczenia powiększyły się w ciągu następnych miesięcy, zwłaszcza w nocy z 10 na 11 września. Dużo szkód prawdopodobnie naprawiono przez zimę, lecz poważne zniszczenia miały znów miejsce w marcu 1941, gdy w ciągu tygodnia duża dzielnica w rejonie ulic Kohlen i Holstein została dosłownie wypatroszona. Fotografie, zdjęte po silnym nalocie z nocy 7/8 kwietnia, stwierdzają, że ciężkie szkody zadano wówczas wielkim stoczniom Deutsche Werke, gdzie duża przestrzeń została całkowicie zburzona. Uszkodzono również stocznie Germania. Znaczną część szkód, wyrządzonych w tym

nalocie, zawdzięczać należy nowemu rodzajowi bomb, używanemu obecnie coraz częściej. Zmniejszenie sprawności różnych służb użyteczności publicznej przeszkadzało również budowie okrętów podwodnych.

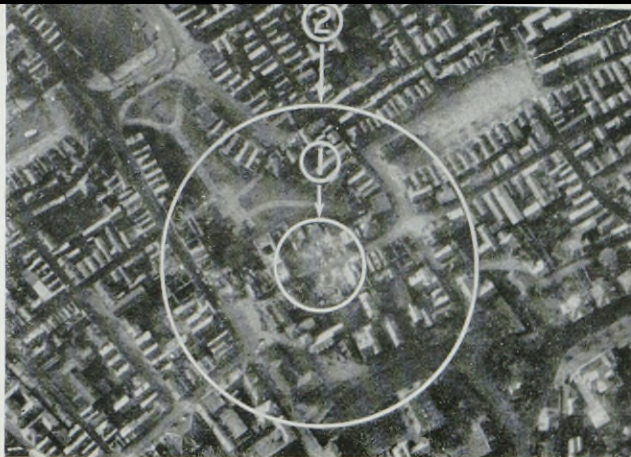
W Wilhelmshaven, między 19 stycznia a 4 lutego 1941 r., zburzono trzy bloki koszarowe marynarki wojennej, powodując znaczne straty w ludziach. Dotkliwe były zniszczenia w okolicy Bauhafen, gdzie znajdują się warsztaty i magazyny marynarki. Spadło na nie sporo bomb.

Emden było pierwszym miastem w Niemczech, które pokosztowało naszych „nowych“ bomb. Dwie takie bomby zrzucono w nocy z 31 marca na 1 kwietnia 1941 r. Jedna upadła we wschodniej części miasta koło urzędu pocztowego i centrali telefonicznej, wprowadzając duży nieład w działalność tych dwóch służb. Druga upadła w starej części miasta, powodując zdumiewające zniszczenia. Po tym nalocie niemieckie naczelne dowództwo po raz pierwszy przyznało, że szkody były dotkliwe—najlepszy to dowód skuteczności tych nowych bomb.

W Bremie największe szkody zadano zakładom lotniczym Focke-Wulf, składom materiałów pędnych i dokom. Po nalocie z 11/12 września 1940 r. pożar doków trwał przeszło dwa dni. 21 stycznia 1941 r. stwierdzono, że pochylnie w stoczni Atlas, znajdujące się nawprost basenu Nr. 1, są nieużyteczne i że stojące obok magazyny są spalone. Zatrzymało to na pewien czas całkowicie pracę tej stoczni. Do 18 lutego szkody, wyrządzone przez naloty, wzmogły się do tego stopnia, że dla opanowania położenia sprowadzić musiano z Hamburga specjalne oddziały straży ogniowej. Oceniono, że straty w tych nalotach wyniosły ponad tysiąc zabitych i kilka tysięcy rannych. Między 5 a 11 marca dotkliwe uszkodzono sławne zakłady budowy okrętów, Stocznie Neptuna; zaś na fotografiach zdjętych między 25 a 30 marca widać ślady dużych zniszczeń we wszystkich stoczniach okrętowych oraz na głównym dworcu kolejowym. Pochylnie stoczni Vegesach np., gdzie buduje się okręty podwodne, zniszczono do tego stopnia, że w połowie czerwca naprawa ich

wciąż jeszcze była w toku. Na początku roku doniesiono o uszkodzeniu statku pasażerskiego „Europa“, oraz o trafieniu przez bomby i zatopieniu dwóch statków załadowanych żelazem i stalą.

W Hamburgu spustoszenie jest również ogromne. Bombardowanie tego ważnego portu zaczęło się w pierwszej połowie maja 1940 r. i trwa z przerwami do tej chwili. Do końca czerwca 1941 r. zniszczona została blisko połowa magazynów paliwa, unieruchomiona przynajmniej jedna elektrownia, zatopiony duży statek pasażerski, zaś przejściowo nieużytecznymi stały się liczne stojące w porcie doki. W czerwcu 1940 r. zniszczono zapasy bawełny i gumy w porcie oraz zatopiono okręt wojenny, a w połowie lipca największy suchy dok stał się nie do użycia. Również most na Łabie został silnie uszkodzony. Spaliło się kilkanaście zbiorników gazu, ucierpiały znacznie liczne fabryki i elektrownie, a zakład budowy silników przez całe trzy miesiące naprawiać musiał swe uszkodzenia. Koło 18 października liczne stocznie zrywały wszelkie zamówienia na większe statki, 10,000 ton zboża w trzech silosach uległo zniszczeniu, a prasa niemiecka poszukiwała drogą ogłoszeń robotników do „odbudowy Hamburga“. W tym też czasie pewna ilość okrętów podwodnych, będących w budowie, uległa uszkodzeniom, prawdopodobnie nie dającym się już naprawić. Koło końca listopada odmówiono wykonania wielu zamówień firm z państw neutralnych z powodu opóźnień w produkcji i transporcie. Nalot z 15 na 16 listopada należał do najcięższych, wykonanych dotychczas na to miasto. Zniszczono kilkanaście fabryk, wraz z dużą ilością materiału wojennego; trafiono bombą w dworzec kolejowy i silnie uszkodzono stocznice Blohm i Voss. Straty w ludziach były dotkliwe. Między 1 a 7 stycznia 1941 r. zanotowano szereg trafnych bardzo ciężkich bomb na zakłady budowy okrętów Blohm i Voss, w końcu zaś tego miesiąca obrócone zostały w perzynę fabryki wyrobów chemicznych i margaryny. W pewnej chwili z dwudziestu siedmiu znajdujących się w budowie okrętów podwodnych sześć było uszkodzonych do tego stopnia, że nie nada-



Emden. Pierwsza „nowa“ bomba zrzucona została na Emden, w nocy z 31 marca na 1 kwietnia. „Domy wylatywały w powietrze“, powiedział pilot, który ją wyrzucił.

1. Przybliżony zasięg zupełnego zniszczenia.
2. Przybliżony zasięg poważnych uszkodzeń.

wały się już do naprawy. Na skutek nalotów nocnych z 12/13 i 13/14 marca niezwykle dotkliwe straty w ludziach odczuły dzielnice Altstadt i Neustadt.

W okresie maja zniszczenie miasta—i to nie tylko dzielnic portowych—było okropne. Gmachy sądów, giełda, główne biura linii „Hamburg-Ameryka“, całe wogóle centrum handlowe miasta nosiło na sobie ślady działalności Lotnictwa Bombowego. Nie należy jednak zapominać, że portowe miasto Hamburg należy do największych w Europie. Choć więc dokonane szkody są imponujące—podaliśmy tylko najważniejsze z nich—to jednak wciąż jeszcze pozostało tam do zniszczenia dużo wojskowych i przemysłowych obiektów.

Porzućmy teraz wybrzeże Niemiec i popatrzymy się w głąb kraju. Kolonia, Düsseldorf, Hanover i Mannheim—wszystkie te miasta zostały uszkodzone poważnie. W Kolonii zniszczenia od pożaru, powstałego wskutek nalotów z pierwszej połowy marca 1941 r., były znaczne, gdyż trafiono główny przewód wodociągowy, co utrudniło pracę straży ogniowej. Szkody poniosły zakłady mechaniczne Deutza, spaliła się elektrownia miejska, zaś w magazynach Bonntor zniszczono towary wartości 10 milionów marek. W późniejszych nalotach trafiono główny dworzec

kolejowy oraz most Hohenzollern, przez który przechodzić musi cały ruch osobowy z tego dworca na wschód; budynki znajdujące się w pobliżu dworca zostały wówczas uszkodzone tylko częściowo, natomiast ciężko ucierpiała dzielnica portowa oraz przerwane zostały główne tory, wiodące do Bonn, Akwizgranu i Düsseldorfu.

W Düsseldorf w końcu czerwca 1940 r., zburzono całkowicie odlewnię stali, przyczem straty w ludziach były ciężkie, a prawie cała dzielnica spaliła się do cna. Pożary wzniecone w czasie nalotu w nocy z 15 na 16 czerwca szalały przez całą dobę. W zimie poważne zniszczenia i straty w ludziach zadano w nocy z 7 na 8 grudnia. W nalocie nocnym z 22/23 stycznia 1941 r. trafiono i uszkodzono główny dworzec kolejowy oraz przedziałnię jedwabiu. W końcu marca zburzono biuro studjów jednego z największych zakładów przemysłowych oraz dużą fabrykę konserw, papiernię i znaczną ilość składów towarowych.

Hanover również ucierpiał okropnie. Dworzec kolejowy uszkodzony został jeszcze w maju 1940 r. W początkach lipca największe zakłady budowy silników wstrzymały na pewien czas pracę z powodu dotkliwych zniszczeń. Także główna kopalnia nafty została poważnie uszkodzona. Koło 10 lutego 1941 r. główny dworzec osobowy był nie do

użytku, a ruch na nim na pewien czas wstrzymano. „Continental Gummiwerke“, największe w Niemczech zakłady przemysłu gumowego—cel bardzo żywotny—uszkodzono bardzo ciężko. Dwa największe budynki fabryczne tych zakładów pozbawione zostały dachów. Wynik nalotów na rafinerię ropy w Misburg koło Hanoveru opisaliśmy już poprzednio.

Najznakomitszym może wynikiem nalotów na Mannheim było pozbawienie Włoch w ciągu ubiegłej zimy 100,000 ton węgla śląskiego, a to z powodu dezorganizacji transportu. W połowie września 1940 r. zakłady mechaniczne Brown Boveri zatrzymały przejściowo produkcję, w końcu zaś tego roku zakłady silnikowe Benz przerwały dostawę swych wyrobów. Port rzeczny Mannheim, leżący nad Renem, który może ładować barki do 3000 ton, został również celnie trafiony, przyczem zatopiono pięć ładownych barek i tak silnie uszkodzono linię kolejową, że pociągi musiano skierowywać inną drogą. Dostała również swoją porcję fabryka farb anilinowych. W połowie stycznia 1941 r. spalono doszczętnie stocznię i zabito przytem 160 osób; unieruchomiono wtedy siedem różnych fabryk, zaś tory kolejowe uszkodzono do tego stopnia, że naprawa ich trwała trzy tygodnie. Między 5 a 11

Fotografia lotnicza może oszukać.—I. Wybuch ciężkiej bomby burzącej może silnie uszkodzić jezdnię i fasady domów, pozostawiając dachy w całości. Na pionowej fotografii lotniczej Schulzendorfer Strasse w Berlinie nie można doszukać się śladu uszkodzeń, które wyraźnie zdradza naziemna fotografia tej samej ulicy.



marca całkowicie zburzone zostały wielkie tartaki i składy drzewa w Schutte Lanz.

Münster, które jest ważnym węzłem kolejowym, bombardowane było przez pięć kolejnych nocy od 6 do 10 lipca 1941 r. Dwukrotnie pożar ogarniał to miasto od końca do końca, i Niemcy przewalali je „nieszczęsnem“. Zdaje się, że raz nareszcie nie przesadzili. Zburzone zostały dzielnice portowe po obu brzegach kanału Dortmund-Ems, zniesiona z powierzchni ziemi jedyna poważniejsza fabryka, zaś koszary—Münster jest miastem garnizonowym—zostały ciężko uszkodzone. Załoga jednego z Wellingtonów ma poważne powody do pamiętania jednego z ostatnich nalotów na Münster. Na powrotnej drodze do domu spotkali oni i zestrzelili nieprzyjacielską maszynę myśliwską, pocisk której wznicił jednak pożar w prawem skrzydle bombowca. Działo się to nad morzem i lotnicy nie mogli mieć wielkiej nadziei, że zostaną odnalezieni, gdyby wyskoczyli na spadochronach. Jeden z nich, sierżant, zaproponował na ochotnika, że wdrapie się na skrzydło i zagasi ogień. Wylazł nazewnątrz przez astronawigacyjną kopułkę, wybił sobie w płótnie płatu dziurę dla oparcia rąk i nóg i stłumił ogień kapturem z motoru. Był on wprawdzie opasany sznurem w czasie przebywania na płacie,

gdyby jednak stracił oparcie, to albowy zerwał się sznur, albo też lotnik, miotany prądem powietrza, pogruchotałby sobie kości o ożebrowanie ogona. Wellington dotarł szczęśliwie do swej bazy.

Jedna trzecia część miasta Akwizgran, zbombardowanego 9/10 lipca 1941 r., leży w gruzach.

Wreszcie należy wspomnieć o szkodach, których doznał Berlin.

W czasie jednego z pierwszych nalotów zanotowano wybuchy bomb na Neukölln i na Alexanderplatz w centrum Berlina, następnie zaś przyszła kolej na dworce Lehrter i Anhalter Bahnhof oraz na Pariserplatz przy końcu Unter-den-Linden. Uszkodzono też sporo fabryk, a jedna z nich niedaleko Lehrter Bahnhof spaliła się do cna. Trafiona została również Brama Brandenburska—ten pomnik zwycięstw, osiągniętych w dawnych napastniczych wyprawach. W końcu października 1940 r. rozbito główny urząd pocztowy, zaś ruch kolejowy między Berlinem a Kolonją został kompletnie zdeorganizowany. W ciągu listopada niszczone dalej stacje kolejowe, zwłaszcza Lehrter Bahnhof i dojścia do Stettiner Bahnhof oraz porobiono znaczne szkody na Unter-den-Linden i na niektórych innych, powszechnie znanych ulicach. Ruch tramwajów i pojazdów został na pewien czas zdeorganizowany. W połowie tego miesiąca uszkodzono w pobliżu Savigny Platz berlińską kolej podziemną, zaś fabryka amunicji przerwała pracę i przeniosła się do Poznania. W wielu nalotach trafiono zakłady Siemens. Poważne uszkodzenia, których doznały te zakłady, zatrudniające tysiące robotników, były swego czasu głównym przedmiotem rozmów w Berlinie. Przed Bożym Narodzeniem ciężko uszkodzono dzielnicę Weissensee, jak również kilka elektrowni. W ostatnim tygodniu ubiegłego roku wyleciał w powietrze arsenał na Friedrichsplatz i trafiony został stary pałac królewski.

Padły również bomby wzdłuż Sieges Allee, tego klasycznego przykładu złego smaku Prusaków. Trafiony został gmach sądu, a w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wyleciały szyby. W styczniu 1941 r. zburzono



całkowicie koszary w Charlottenburg, przedmieściu Berlina. W lutym spalił się duży dom towarowy na Alexanderplatz, zaś fabryka Siemens'a została raz jeszcze uszkodzona. Nalot w nocy z 12/13 marca był szczególnie udany; ucierpiała wówczas silnie stacja towarowa, z koszar S.S.¹ w Grosslichtefeld zostały ruiny, a fabrykę wyrobów chemicznych uszkodzono do tego stopnia, że nie opłaciło się jej już naprawiać.

W kwietniu dotkliwie uszkodzono dzielnicę Unter-den-Linden, w samym sercu Berlina. Wiadomo również, że bomby trafiły budynek Opery, Muzeum Wojny (gdzie znajdowała się maska pośmiertna Hindenburga) i zabytkowe Stajnie Królewskie. Ludność okolic dworca Witzleben pamięta z pewnością wybuch pierwszej naszej „nowej” bomby w Berlinie. W promieniu około 500 jardów wybiła ona wszystkie szyby i zerwała dachówki.

Choć w swych przygotowaniach do wojny wodzowie Niemiec nie zapomnieli o biernej obronie przeciwlotniczej, to jednak odnośne zarządzenia, wydane jeszcze w 1934 r., okazały się niedostateczne w zetknięciu z próbą życia. W każdym bloku domów istnieje wprawdzie schron, lecz eksperci niemieccy nie docenili, zdaje się, siły przebijania ciężkiej bomby. Obecnie pośpiesznie budują oni głębokie schrony daleko od budynków i głównych przewodów wodociągowych.

Zniszczenia, dokonane w Niemczech, są znacznie większe niż mogliśmy tu w krótkości wyliczyć. Bez porównania większe czekają ich jeszcze przed końcem wojny.

Wewnętrzne nastroje w Niemczech

Tyle o szkodach rzeczowych. Jakież wpływ wywarły nasze naloty na nastroje Niemców? Nie potrzeba podkreślać wielkiego znaczenia, jakie posiada dla nas ta forma skutków naszego bombardowania. Jeżeli moral niemiecki zacznie się ugiąć, zwycięstwo będzie już u progu.

Bardzo trudno ocenić wpływ nalotów na nastroje ludności cywilnej. Zbyt łatwo wpaść tu można w jedną z dwóch niebezpiecznych pułapek—w nadmierny optymizm lub krań-

¹ S.S.—Schutz-Staffel.



Fotografia lotnicza może oszukać. Jedynie oko doświadczonego specjalisty może odnaleźć ślady zniszczeń na fotografii lotniczej Invaliden Strasse w Berlinie. 2. Długie smugi cienia, rzucane przez domy, ukrywają przed wzrokiem wyniki bombardowania, jasno widoczne na zdjęciu ulicznym.



cowy pesymizm. Pewnym można być jednego: jak dotąd nie osiągnięto wyniku decydującego. Niema żadnych zewnętrznych oznak upadku moralu i byłoby rzeczą nierozważną próbować przepowiadać, kiedy upadek ten nastąpić może. Dało się jedynie zauważyć pewne ogólne tendencje, które możemy podać. Zjawienie się ich i ciągłość odpowiada zgrubsza trzem okresom naszego natarcia powietrznego, z których ostatni jest teraz w pełnym rozwoju. W czasie pierwszego okresu zauważyć można było niewątpliwie duży przestрах, graniczący prawie z paniką, w każdym z miast odwiedzanych przez nasze samoloty. W następnym okresie przestрах ten powoli ustąpił miejsca uczuciu przygnębienia z powodu ogólnego niepokoju i cierpianych niewygód. W obecnym trzecim okresie, w którym naloty nasze przybrały formę bardziej skoncentrowaną, przeważa uczucie zdenerwowania oraz obawy przed narastającą siłą natarcia.

Z początku Niemcy zachowywali się bardzo podobnie do nas, gdy po raz pierwszy mieliśmy do czynienia z niemieckimi bombami. Przypomnijmy sobie, że w tym początkowym okresie wojny pociągi zwalniały szybkość do 15 mil na godzinę, autobusy zatrzymywały się przy brzegach chodników, a większość osób, zajętych w biurach państwowych czy cywilnych, lub znajdujących się na ulicach, udawała się do schronów. U nas okres ten nie trwał długo, w Niemczech było inaczej. Na pierwszy rzut oka wydaje się to dziwne, zwłaszcza jeśli porównać siłę naszych a ich nalotów. Nie trzeba jednak zapominać, że Göring obiecał Niemcom zupełne bezpieczeństwo od bombardowania. Żaden samolot nieprzyjacielski—twierdził—nie potrafi długo wytrzymać w powietrzu nad ziemią niemiecką. Gdy okazało się to fałszem, wstrząs był tem silniejszy. Ufność Göringa, że potęga Luftwaffe i niemieckiej obrony przeciwlotniczej nie dopuści bombardowców brytyjskich nad Niemcy, podzielały zdaje się również inne, mniej egzaltowane autorytety. Nie przewidziano wcale lub w małym tylko zakresie ewakuacji dzieci z miast, zaś ilość i jakość schronów zupełnie nie odpowiadała potrzebom. Szczęściem było

dla Niemców, że pierwsze bombardowania rozpoczęły się w maju 1940 r., że więc mieli oni przed sobą szereg letnich miesięcy o długich dniach i krótkich nocach, w czasie których mogli przyzwyczaić się do nalotów.

Stan psychiczny ludności niemieckiej w czasie trwania drugiego okresu, kiedy to bombardowaliśmy tylko wybrane cele o stosunkowo niewielkich rozmiarach, porównać można również do naszego w tym samym czasie. Po pierwszym wstrząsie ludność Londynu, Coventry i innych miast Wielkiej Brytanji wpadła w nastrój hardego uporu i gotowego na wszystko stoicyzmu. Niemcy znajdowali pokrzepienie i siłę do wytrwania w obserwacji sposobu naszych nalotów. Wkrótce zaczęto wychwalać celność naszych bombardowań. Powtarzano na wszystkie strony—odnośne raporty są zbyt liczne i szczegółowe, by można było je pominąć—że Brytyjczycy atakują jedynie obiekty wojskowe i że ci, co nie mieszkają w ich pobliżu, nie są zagrożeni. I tak np. samopoczucie ludności Hamburga w lecie i na jesieni 1940 r. poprawiło się tak dalece, że, wiedząc iż cele nasze leżą w okolicy portu, niektórzy z mieszkańców za zgodą pobłażliwych organów porządkowych nabrali zwyczaju przyglądania się zdaleka nalotom.

Regularność, z jaką lataliśmy we wrześniu ubiegłego roku nad okrugiem Ruhry miała nieprzewidziany skutek. Przez pewien czas bombowce nasze regularnie przelatywały ponad tym okrugiem przemysłowym w chwili, gdy odbywała się zmiana robotników na szychtę nocną. Środki transportowe wszelkiego rodzaju zatrzymywały się natychmiast. Wychodzący z fabryk robotnicy nie mogli dostać się do domów; udający się do pracy nie mieli czem dojechać do swych warsztatów. Ten stan rzeczy trwał do chwili, gdy przesunięto czas zmiany robotników. Nocna zmiana stawiała do pracy o godzinę wcześniej, żeby mieć pewność dostania się do warsztatów, zanim rozpocznie się zawrodoenie syren.

W czasie od września do grudnia przewidywana programem rozbudowa schronów nie posunęła się daleko naprzód i, wraz z oziębieniem się pogody, brak wygodnych

schronów wpłynął obniżająco na nastroje Niemców.

Trzeci okres natarcia, który trwa od początku grudnia 1940 r., zupełnie wyraźnie wzbudził wśród ludności wielkich centrów przemysłowych Niemiec uczucie zdenerwowania i obawy. Przez długi czas uczono publiczność niemiecką wiary w wielką przewagę Luftwaffe nad Królewskimi Siłami Powietrznymi, zarówno pod względem załóg jak i samolotów. Wiara ta zakorzeniona jest wciąż głęboko i przeciętny obywatel w Niemczech żyje w przekonaniu, że zwiększoną siłę naszych nalotów przypisywać należy nie rozwojowi naszego lotnictwa, lecz znacznej ilości używanych rzekomo przez nas amerykańskich samolotów i ciężkich bomb.

Krzywa nastrojów opadła po ciężkich nalotach na Kilonję w dwóch kolejnych nocach 7/8 i 8/9 kwietnia 1941 r. Rozpoczęły się skargi na nieudolność służb obrony przeciwlotniczej i straży ogniowej. Depresją zaraził się Hamburg i ludność jest tam wciąż jeszcze pod jej wpływem. Po drugim z dwóch bardzo ciężkich nalotów, które miały miejsce 12/13 oraz 13/14 marca 1941 r., musiano zamknąć dla publiczności główny dworzec kolejowy, gdyż nie można było opanować ruchu ogromnej ilości usiłujących wyjechać z miasta.

Nieźmiernie trudno byłoby wyliczyć miejscowości w Niemczech o bardzo dobrych lub bardzo złych nastrojach a to dla tej prostej przyczyny, że usposobienie ludności podnosi się lub opada jak ciepłota gorączkującego chorego. W tej chwili najgorszy jest prawdopodobnie stan moralny ludności Bremy, Hamburga i Kilonji, chociaż liczne raporty opisują, jak bardzo rozdrażnieni stają się mieszkańcy Berlina z powodu braku nocnego wypoczynku, nawet gdy naloty odbywają się na niewielką skalę.

Reasumując—nie ulega wątpliwości, że moralni Niemcy ucierpiał, pewnikiem jest, że cierpieć on będzie i nadal, nie jest natomiast prawdą, że załamać się on może niebawem pod ciężarem nalotów. Nikt nie potrafi odgadnąć, co przyniesie nam przyszłość. Ale nie powinniśmy też zapominać, że siła i gwałtowność nalotów Lotnictwa Bombowego stale wzrastają.

XVI—To jedno jest pewne

Streściliśmy w krótkości dzieje Lotnictwa Bombowego do lipca 1941 r. Na tem musimy obecnie poprzestać, kończąc na chwili, w której dzieje te w rzeczywistości ledwie się dopiero zaczynają. Z zaufaniem spoglądać możemy na rysującą się przed nami przyszłość, na Stirlingi, Halifaxy, Manchester, Fortece i inne nowe samoloty, od których spodziewamy się tak wiele. Te samoloty mają dać nam ową druzgocącą przewagę, która rzuci nieprzyjaciela na kolana, a następnie powali pokonanego w pył gruzów własnych jego miast. Gdy dzień ten nastąpi — a nastąpić on musi — nie powinniśmy wówczas zapomnieć o Battle'ach, Blenheimach, Whitley'ach, Wellingtonach i Hampdenach. Przeciwnie — zadaniem tego sprawozdania jest kazać o nich właśnie pamiętać. Dźwigały one na sobie cały ciężar bombowych nalotów przez pierwsze półtora roku wojny i wciąż jeszcze odgrywają bardzo poważną rolę. Dowiodły, że są dzielnymi samolotami w służbie dzielnego rodzaju broni, która, rozpoczynając jako krzepki młodzieniec, dziś stoi u progu pełnego rozkwitu męskiej siły.

Historja tych samolotów—to dzieje formacji, tworzonej powolnie według roztropnych a zdecydowanie stosowanych zasad. Niechże tu nie będzie żadnych nieporozumień. Polityka Królewskich Sił Powietrznych jest polityką dalekowzroczną. Na długi czas przed wojną czynniki decydujące, postawione wobec zagadnienia szybko rosnącej liczby samolotów Luftwaffe, postanowiły, że mylną i niebezpieczną byłaby pogoda za zwykłą równowagą ilościową, nawet gdyby szybkie osiągnięcie jej było możliwe. Byłaby to prosta droga nie do zwycięstwa,



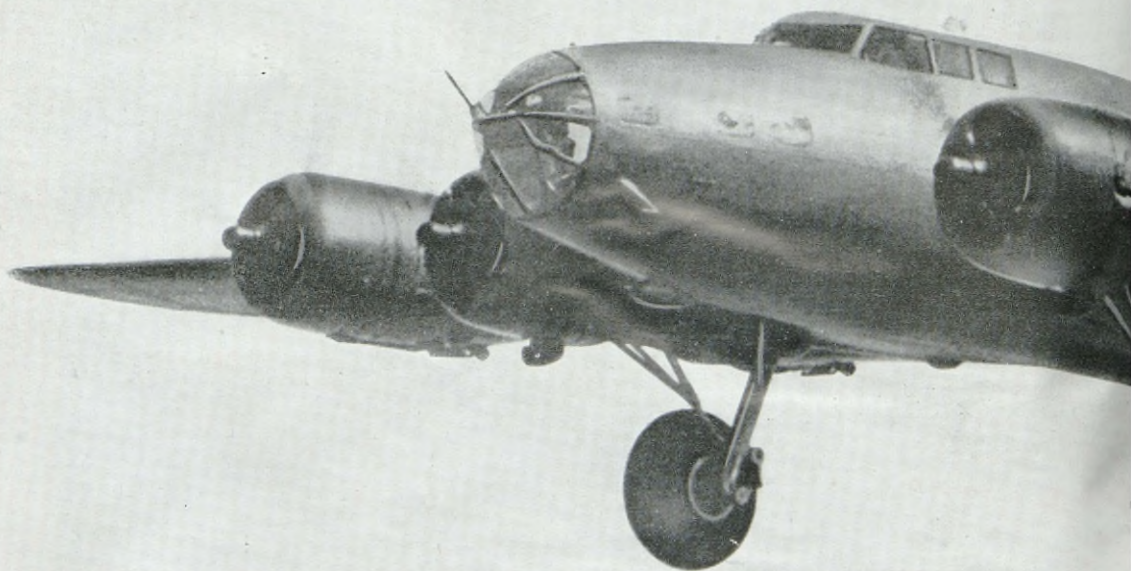
„Serca ich biją mocno.“

lecz do klęski. Oto dlaczego bombowce nasze zbudowane zostały do dalekich lotów z dużym obciążeniem w każdą niemal pogodę. Oto dlaczego otrzymały silne uzbrojenie obronne. Oto dlaczego załogi ich szkolone były w samodzielności, przyzwyczajane do polegania na własnej zręczności w doprowadzaniu samolotu do celu i z powrotem, dlaczego zmuszane były do zabierania ze sobą na samolot niejako swych własnych sal operacyjnych, w których dokonywa się praca myśli i planowania.

Decyzja położenia nacisku na jakość a nie na ilość była śmiała, któż jednak może zarzucić, że nie była ona słuszna? Wynikiem tej decyzji było, że przez długi szereg miesięcy siły lotnictwa bombowego naszego kraju były znacznie mniej liczne od nieprzyjacielskich. Wynikiem jej było, że ciosy, które w tym okresie mogliśmy nieprzyjacielowi zadawać, choć kierowane twardo i umiejętnie, nie mogły posiadać tej wagi co uderzenia nieprzyjaciela. Wynikiem jej jest jednak również, że z chwilą gdy przemysł Wielkiej Brytanii i Ameryki ruszył pełną parą,

gdy wydawać zaczął owoce szeroko zakrojony plan masowego wyszkolenia lotników w Kanadzie, Australji, Południowej Afryce i innych krajach—nic już przeszkodzić nie może osiągnięciu przez nas przewagi powietrznej, a więc i zwycięstwa.

Dzień ten zbliża się. To nie przechwałka ani fałszywe prorocstwo. Dowodem są liczby, wyrażające wagę bomb burzących i zapalających, rzucanych na Niemcy, na żeglugę niemiecką, na zajęte przez Niemców ziemie. Łączny ciężar bomb rzuconych w ciągu maja 1941 r. jest przeszło dwukrotnie większy od użytych w maju 1940 r., kiedy to rozpoczęły się naloty lotnictwa bombowego, zaś w czerwcu 1941 r. rzucono znów półtora raza tyle bomb, co poprzedniego miesiąca. W ciągu tego miesiąca czerwca ciężar bomb, które rażyły nieprzyjaciela był trzy i półkrotnie większy niż na początku bombowej kampanji. Łatwiej będzie zrozumieć, co wyrażają te cyfry, jeżeli powiemy, że w czerwcu tego roku więcej bomb spadło na Niemców, niż rzucili oni na wyspy brytyjskie w ciągu ubiegłego kwietnia, który Niemcy



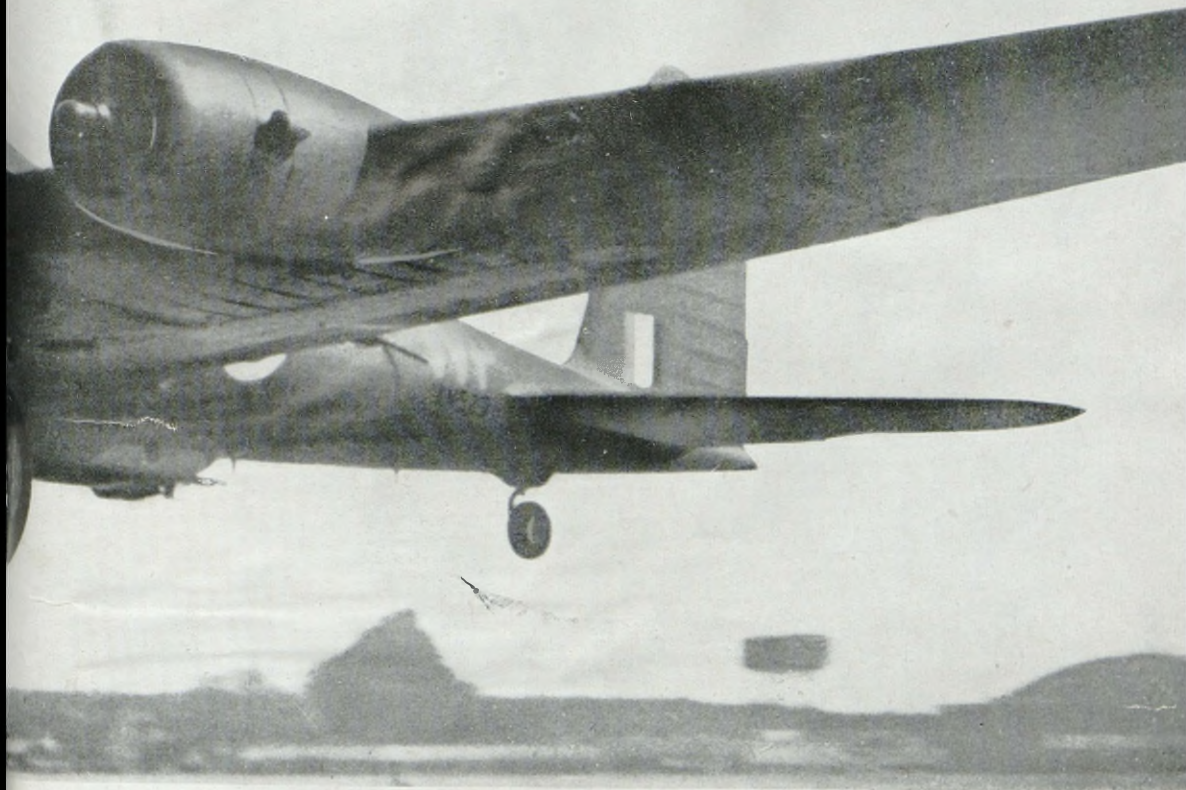
uważają za swój rekordowy miesiąc 1941 roku.

Ilość zrzuconych bomb utrzymywała się przez letnie miesiące 1940 r. prawie że na równym poziomie, wznosząc się wyjątkowo we wrześniu,—kiedy silnie nalatywano porty inwazyjne—aż o 84% i spadając następnie w ciągu zimowych miesięcy—kiedy znów zła pogoda ograniczała ilość lotów—do cyfry niższej w styczniu 1941 r. niż w maju 1940 r. Po tym miesiącu krzywa podnosi się stale, a począwszy od kwietnia bardzo nawet ostro. Przeciętna dzienna za miesiąc kwiecień w porównaniu z przeciętną dzienną wszystkich miesięcy zimowych od 1 października 1940 r. do 31 marca 1941 r. wykazuje

wzrost o 105%. To, co powiedzieliśmy, wystarczy chyba dla uzmysłowienia sobie wyników, osiągniętych dziś dzięki owym dalekowzrocznym decyzjom.

Polityka taka jest w całkowitej zgodzie z naszym charakterem narodowym. W skład jej wchodzi męstwo i przeorność, i pełna miara tego ducha determinacji, w myśl którego „wytrwałość prowadzi do celu”.¹ Męstwo i przeorność! Zaiste, potrzebne one były do upartego prowadzenia tej polityki od samego początku, od chwili gdy 12 września 1938 r. Göring trąbić zaczął o potęgze Luftwaffe na narodowo-socjalisty-

¹ „Dogged does it.”

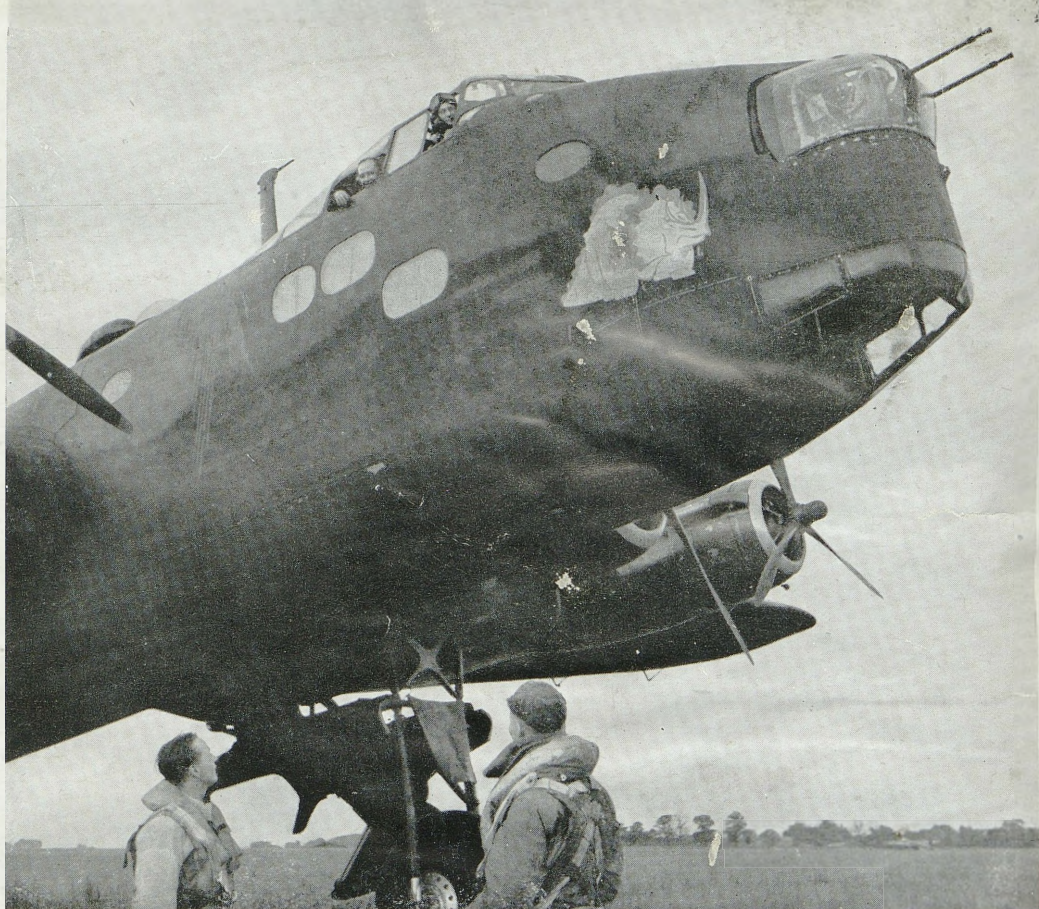


Rosnąca potęga. Cała moc i planowość naszej ofensywy powietrznej, z miesiąca na miesiąc przybierającej na sile, ucieleśniona jest w tej „Latającej Fortecy“, zdjętej w chwili startu do nalotu na „Gneisenau“.

cznem zgromadzeniu w Norymberdze, aż do chwili gdy 11 lutego 1941 r., na godzinę przed świtem, promień lotniskowego reflektora wyłonił na chwilę z mroków nocy srebrzysto-czarne kształty pierwszego Stirlinga, powracającego z nalotu na Niemcy.

Natarcie na nieprzyjaciela trwa bez wytchnienia. „Będziemy bombardowali Niemcy w dzień i w nocy w rosnącej wciąż mierze“, powiedział premier, przemawiając przez radio do całego świata w dniu 22 czerwca. To nie jest tylko groźba—to skonstatowanie faktu. Lotnictwo Bombowe słowa te przetwarza w czyn. Jego piloci i załogi nie kreślą na niebie w szaleńczym locie fantasty-

cznych arabesek, jak to czynili ich koledzy z Lotnictwa Myśliwskiego po stoczeniu i wygraniu Bitwy o Brytanję. Harują oni wytrwale, z równym spokojem prowadząc swoje samoloty do „domu winowajców“ w czas pogody i burzy, noc w noc, a ostatnio i w blasku słońca. Mówią, że determinacja i wytrwałość należą do najbardziej wybitnych cech naszej rasy. Tego im nie brakuje. Pochodzą z tej samej krwi co ci, którzy co wieczór, w krwawym blasku słońca, karbami na smoczym dziobie swych statków znaczyli przebytą drogę w pierwszej podróży na Labrador, którzy zwijali żagle statku „Golden Hind“ w drodze dookoła przylądka Horn



Rosnąca biegieść. Potężne kształty czteromotorowego Stirlinga obrazują rosnącą siłę i rozpęd, z jakim Lotnictwo Bombowe—dzien w dzień i noc w noc—uderza wprost w serce Niemiec.

i którzy wlekli się wraz ze Scott'em w drodze z południowego bieguna.

Ci „rycerze nocy, kochankowie księżycy“ dwudziestego wieku dokonali wielkich rzeczy w ciągu pierwszych dwudziestu dwu miesięcy wojny. Serca ich biją mocno. Nauczyli się zręcznie i umiejętnie latać na samolotach, które w chwili rozpoczęcia wojny były najlepsze w swoim rodzaju. Obecnie znalazły się w ich rękach nowe, potężniejsze typy, noszące nowe bomby o bardziej śmiertelnym działaniu. Na tych nowych bombowcach latać będą za dnia, w towarzystwie kolegów z myśliwskiego lotnictwa,

coraz głębiej w krainę wroga. W nocy powiodą je wysoko, skryte w mrocznych przestworzach, do najdalszych miast i miasteczek Niemiec. Żaden wybrany cel nie potrafi skryć się przed nimi. Niemcy toczą tę wojnę tak, jak zawsze wojny wiedli: bez miłosierdzia, wytchnienia czy granic, bez względu na świętość miejsca czy osoby. Być może, że żałować będą skutków tego. Może nawet żalują już obecnie. Jedna rzecz jest pewna: Lotnictwo Bombowe nie da im odpoczynku, nie pozwoli na wytchnienie. Natarcie nasze będzie trwać—gwałtowne, nieugięte, śmiertelne—i pewne.





38386/

/2