

Mikulicz, Włodzimierz

Operacja "Millennium" : historia nalotu 1000 bombowców RAF Bomber Command na Kolonię 30-31 V 1942 r.

Dzieje Najnowsze 35/4, 15-37

2003

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Włodzimierz Mikulicz
Gdańsk

Operacja „Millennium”. Historia nalotu 1000 bombowców RAF Bomber Command na Kolonię 30-31 V 1942 r.

W artykule chciałem pokrótce przedstawić kilka wybranych zagadnień z działalności Royal Air Force Bomber Command (Dowództwa Lotnictwa Bombowego Królewskich Sił Powietrznych — dalej BC) wiosną 1942 r.¹

Omawiając drugą wojnę światową, historycy opisują różnego rodzaju momenty zwrotne tego okresu. Dotyczy to również wojny powietrznej w Europie.

Poczynając od 3 września 1939 r., Wielka Brytania prowadziła wojnę przeciw Rzeszy Niemieckiej na wszystkich frontach. Kolejni głównodowodzący BC (Air Officers Commanding-in-Chief, Bomber Command — AOC in C, BC) prowadzili swą wojnę praktycznie nieprzerwanie 24 godziny na dobę. Przez wszystkie lata wojny. W przeciwieństwie do Marynarki, a zwłaszcza Armii. Ci głównodowodzący to generałowie broni (Air Chief Marshals): sir John Steel (14 VII 1936-12IX 1939, sir Edgar Ludlow-Hewitt (12IX 1939-2 IV 1940, sir Charles Portal (3 IV 1940-5 X 1940, sir Richard Peirse (5 X 1940-8 I 1942²), sir Arthur Harris (22III 1940-IX 1945). Stali oni na czele pięciu operacyjnych grup bombowych: 1, 2, 3, 4 i 5. Grupa 2 to lotnictwo bombowe taktyczne (bliskiego zasięgu) nie związane bezpośrednio z tematem tego artykułu. Liczba dywizjonów pozostających w składzie poszczególnych Grup ulegała w czasie wojny zmianom. Dlatego też starałem się przedstawić siły BC w liczbach maszyn, a nie jednostkach taktycznych (dywizjony).

Wojna powietrzna prowadzona przeciw Niemcom miała swoje różne etapy. Ten najważniejszy zaczął się w lutym 1942 r. Wtedy to nastąpił jeden z małych przełomów II wojny światowej, a jednocześnie wielki przełom w brytyjskim lotnictwie bombowym — Operacja „Millennium”. Tak naprawdę to zwiastunów nadchodzących w tym okresie zmian w BC było kilka. Chodzi tu zarówno o samą strategię wojny powietrznej przeciw Niemcom, jak i nowy sprzęt, programy szkolenia czy nowych ludzi w dowództwie.

¹ W artykule angielski system miar i wag został zastąpiony przez bardziej znany polskiemu czytelnikowi system dziesiętny. Jeśli chodzi o hasło „tona”, to mowa jest tu o tzw. short ton, czyli krótkiej tonie (907 kg), jak i tzw. long ton, czyli długiej tonie (1 016 kg). Brytyjskie materiały źródłowe dotyczące bombardowań Niemiec mówią o jednej i o drugiej bez rozróżniania.

² W okresie od 9 I 1942 do 21 III 1942 r. jako „pełniący obowiązki” (Acting) na czele BC stał gen. brygady (Air Vice Marshal) J. Baldwin.

To było chyba najważniejsze — nowy naczelny dowódca BC, generał broni (Air Chief Marshal) Arthur Harris, zarówno teoretyk, jak i praktyk (czego nie można powiedzieć o jego poprzednikach na tym stanowisku) lotnictwa bombowego. 12 VI 1937 do 10 IX 1939 r. był dowódcą 4 Grupy. Od 11 IX 1939 do 24 XI 1940 r. dowódcą 5 Grupy, a od 25 XI 1940 r. do momentu objęcia naczelnego dowództwa BC zastępcą szefa Sztabu Lotniczego (Deputy Chief of Air Staff). Chyląc głowę przed dokonaniem jego poprzedników, możemy jednoznacznie stwierdzić, że to co najważniejsze, najbardziej skuteczne, i wreszcie to, co najbardziej znane w historii okresu wojny, zawsze będzie kojarzyć się z osobą sir Arthura.

Jego prostolinijna, stała, niezachwiana i niczym nie osłabiona wiara w potęgę nalotów lotniczych, wiara w skuteczność bombardowań, była zapewne najważniejszym czynnikiem rozwoju BC w II wojnie światowej. Być może ta wiara nie zawsze była uzasadniona, niejednokrotnie błędna, a i czas pokazał, że naloty lotnicze nie były (i nadal nie są) cudownym panaceum na rozwiązywanie konfliktów zbrojnych. Arthur Harris był zwolennikiem tezy, że zniszczone bombardowaniami Niemcy po prostu skapitulują, a Armia wkroczy na kontynent w celach li tylko policyjnych. Tak się nie stało, bo stać się nie mogło. Niemniej w czasie wojny, w czasie każdej wojny, chodzi przede wszystkim o zniszczenie przeciwnika w stopniu szybszym, niż on może tego dokonać wobec nas. Takiemu założeniu hołdował A. Harris. To od niego zaczęła się rzeczywista ofensywa bombowa mająca (współ z USAAF — United States Army Air Forces) zabić ponad pół miliona Niemców i zrujnować praktycznie każde niemieckie miasto. Zgodnie z zapowiedzią Fuhrera: „Dajcie mi 5 lat, a nie poznacie Niemiec”³.

Nie ulega wątpliwości, że rozwój brytyjskiej ofensywy bombowej przeciw Niemcom opierał się na dwóch podstawowych faktach. Po pierwsze — na stwierdzeniu ewidentnej nieskuteczności tzw. bombardowań precyzyjnych, czyli nalotów na konkretne cele — stocznie, rafinerie itp. Po drugie — na (błędym najwyraźniej) zaufaniu Brytyjczyków do wyników badań skuteczności niemieckich nalotów na brytyjskie miasta.

Z faktu pierwszego wynikało nieuchronne odejście BC od nalotów pseudoprecyzyjnych na rzecz tego, co historia określiła mianem nalotów dywanowych. Ataków powietrznych zmiatających z powierzchni ziemi całe dzielnice miast wraz z mieszkańcami.

Z faktu drugiego wynikała wiara, że zmasowane naloty Luftwaffe ludność miast brytyjskich mogła wytrzymać. Natomiast niemieckie społeczeństwo poddane, jak mniemano, terrorowi gestapo, toczące wojnę na kilku frontach i bombardowane na masową skalę — już nie. To był niewątpliwie jeden z większych błędów popełnionych przez Sprzymierzonych w czasie wojny. Przynajmniej przez tych decydentów politycznych i wojskowych, którzy **naprawdę** wierzyli w skuteczność zmasowanych nalotów na miasta III Rzeszy.

Od września 1939 r. czynniki decydujące o prowadzeniu wojny przez Wielką Brytanię (Gabinet Wojenny — War Cabinet, Ministerstwo Lotnictwa — Air Ministry, Sztab Lotniczy — Air Staff, BC) powoli, metodą prób i błędów, nie unikając przykrych porażek i nie odnosząc wybitnych sukcesów dotarły to tego miejsca w historii swojego kraju, kiedy jasno i wyraźnie zadeklarowano się, co (wreszcie) ma być głównym celem ataków lotniczych, mianowicie szeroko pojęte rejony przemysłowe Rzeszy, a zwłaszcza klasa robotnicza i jej rodziny. Zabijanie całych rodzin i niszczenie dobytku pokoleń określono jako atak na morale nieprzyjaciela.

Decyzja Gabinetu Wojennego z 14 lutego 1942 r. mówiła o intensywnych nalotach na niemieckie miasta. Zadania precyzowała Dyrektywa Sztabu Lotniczego z tego samego dnia⁴. Ofi-

³ E. Taylor, *Operation Millenium Bomber' Harris's Raid on Cologne, May 1942*, London 1987, s. 23.

⁴ Nie była to Dyrektywa Ministerstwa Lotnictwa — jak twierdzi Max Hastings w *Bomber Command*, London 1999, s. 133.

cialnie nie uległa ona zmianie do czerwca 1943 r. W praktyce generał A. Harris kierował BC według własnego uznania, a on uważał naloty na niemieckie miasta za *conditio sine qua non* wojny powietrznej. Według ww. Dyrektywy „główny cel waszych [BC] operacji winien być teraz skierowany przeciw morale ludności cywilnej nieprzyjaciela, a w szczególności robotnikom przemysłowym”⁵. Dowództwo BC chciało w nadchodzących miesiącach dokonać takiej koncentracji swych sił, jaka do tej pory nie była możliwa. „To jest właściwa pora roku, by uzyskać najlepsze efekty z koncentrycznych ataków bombami zapalającymi”⁶. Mając to na uwadze, wybrano jako podstawowe cztery cele: Essen, Duisburg, Dusseldorf i Kolonię. Dyrektywa, w duchu swych poprzedniczek z minionych lat, tradycyjnie zawierała spis celów-pobożnych życzeń: rafinerie, stacje rozrządowe etc. W związku z powyższym szef Sztabu Lotniczego (Chief of Air Staff) marszałek (Marshal of the RAF) sir Charles Portal w **odręcznej** notatce z 15 lutego 1942 r. do zastępcy szefa Sztabu Lotniczego, generała brygady N. Bottomleya wyjaśniał: „(...) jest chyba rzeczą jasną, że celami są obszary zabudowane, a **nie** [podkr. Autora listu], na przykład, stocznie czy fabryki samolotów (...). Trzeba to jasno sprecyzować, jeśli jeszcze nie jest zrozumiałe”⁷. Wyjaśniwszy sobie, **co** należało bombardować, Brytyjczycy musieli uporać się również z podziałem zdań we własnym gronie. Czy główne siły i środki miały iść na Marynarkę (Bitwa o Atlantyk!), Armię (Bliski Wschód!) czy też na lotnictwo, a jeśli tak to które? Według generała armii Philipa Jouberta de la Ferte, stojącego na czele Dowództwa Obrony Wybrzeża (Coastal Command — dalej CC), prowadzącego na Atlantyku krwawą wojnę z U-bootami: „(...) BC zawsze wygrywało (...) choć czasem jakies resztki dostawały się CC”⁸. Inaczej widział to naczelny dowódca BC gen. A. Harris. „W czasie 1942 r. BC pozostało najmniejszym i najslabszym ze wszystkich Dowództw [Lotniczych]”⁹.

Szczęśliwie dla BC premier Winston Churchill hołdował aktywnej ofensywie. „Rola marynarki jest ofensywna taktycznie, ale defensywna strategicznie. Pojawienie się lotnictwa tylko umocniło taki punkt widzenia”¹⁰. Premier, wspierający BC, ale nie do końca przekonany co do obiecywanej skuteczności planowanej ofensywy bombowej, został wsparty m.in. przez swego przyjaciela i zaufanego R. Lindemana (Lord Cherwell). W swym piśmie z 30 marca 1942 r.¹¹, bazując na podsumowaniach efektów niemieckich nalotów na miasta W. Brytanii, Lord Cherwell stwierdził, że jedna tona bomb zrzuconych na rejon zabudowany niszczy od 20 do 40 mieszkań i pozbawia dachu nad głową od 100 do 200 osób. „Długość życia” przeciętnego bombowca to 14 lotów. Średni udźwieg bombowca, który miał być wyprodukowany w najbliższych 15 miesiącach to 3 tony. W 1938 r. ponad 22 mln Niemców mieszkały w miastach liczących ponad 100 000 mieszkańców. Innymi słowy: Jeden bombowiec zrzuca 3 tony bomb w jednym nalocie. Te 3 tony bomb to zniszczenie około 100 mieszkań. Zniszczone 100 mieszkań to około 500 bezdomnych. 14 nalotów w „życiu” jednego bombowca x 500 bezdomnych (po każdym nalocie) to 7 000 bezdomnych. 10 000 bombowców (zakładana produkcja do jesieni 1943 r.) x 7 000 bezdomnych to 70 000 000 bezdomnych Niemców [!].

⁵ Ch. Webster, N. Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945*, London 1961, t. 4, *Annexes and Appendices*, s. 144.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem, t. 1, *Preparation*, s. 324.

⁸ P. Joubert de la Ferte, *Birds and Fishes. The story of Coastal Command*, London 1960, s. 150.

⁹ A. Harris, *Bomber Offensive*, London 1998, s. 104.

¹⁰ P. de la Ferte, op. cit., s. 150.

¹¹ Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 331-2.

Nawet uwzględniając mniejszą produkcję samolotów i przydział wielu nowych maszyn np. dla CC, skuteczną niemiecką obronę przeciwlotniczą czy warunki pogodowe przekładające się na częstotliwość nalotów i ich celność, to wciąż wyliczenia Lorda Cherwella brzmiały bardzo zachęcająco.

Było wielu przeciwników zarówno tak uproszczonego pojmowania statystyk wojennych, jaki ofensywy bombowej jako takiej. Tym bardziej, że BC nie wykazało się w minionych latach zakładaną skutecznością. Było przecież wręcz przeciwnie. Trudno tu przeceniać hasła Lorda Cherwella, ale wraz z Dyrektywą z 14 lutego przynajmniej dawały one jakieś nadzieje. Coś prognozowały, ukazywały kierunek działania. Czy słuszny? To zupełnie inne zagadnienie. Spór był zażarty. Oponenty nie byli ani tak precyzyjni, ani zdeterminowani.

Dotychczas w nalotach Luftwaffe na W. Brytanię zginęło 90 000 ludzi. Na Dalekim Wschodzie 15 lutego 1942 r. padł Singapur. Na Atlantyku U-booty masowo niszczyły alianckie konwoje. Brytyjska opinia publiczna chciała zdecydowanego rewanzu. Tego było w stanie dokonać, wówczas, tylko lotnictwo bombowe. Tak więc w nadchodzących miesiącach niemieckie miasta mogły oczekiwać coraz więcej śmierci i zniszczeń.

Dotychczas w BC (i w Sztapie Lotniczym) przestrzegano zasady, by nie kierować jednocześnie zbyt wielu maszyn nad cel. Uważano, że dla zniszczenia niewielkiego zakładu przemysłowego wystarczy 15 bomb [!]. Stosując tego rodzaju taktykę, można było atakować równocześnie cele rozrzucone po całych Niemczech. To według A. Harrisa było błędnym założeniem. Niewielkie siły BC atakujące rozproszone cele nie mogły tychże skutecznie zniszczyć. Poza tym nieliczne bombowce atakujące dany cel były stosunkowo łatwym celem dla obrony przeciwlotniczej i nocnych myśliwców. Z nalotami dziennymi jako podstawową formą ataków BC Brytyjczycy rozstali się już w grudniu 1939 r., kiedy to okazało się, że formacja bombowców nie jest w stanie samodzielnie obronić się przed atakami myśliwców Luftwaffe.

Szereg studiów przeprowadzonych w BC nad własnymi stratami wykazał, że im więcej bombowców nad celem, tym mniejsze straty własne. Porównywano naloty na te same cele w tych samych warunkach pogodowych — naloty dokonane przez różne liczebnie grupy samolotów. Wniosek był jednoznaczny: jak najwięcej bombowców nad celem w jak najkrótszym czasie. Artyleria przeciwlotnicza i nocne myśliwce mogły, w danym czasie, skoncentrować się na pewnej liczbie atakujących samolotów. Tak więc liczba maszyn BC przekraczająca jednorazowe „możliwości” Niemców w konkretnym nalocie winna bez większych strat własnych zbombardować wyznaczony cel.

Dotyczyło to nie tylko samych nalotów, ale również ustalania tras dolotowych prowadzących nad przewidziane do zbombardowania obiekty. Skupienie przed nalotem znacznych sił BC w danej przestrzeni powietrznej znacznie utrudniało niemieckiej obronie szybkie ustalenie, co może być celem Brytyjczyków na daną noc i stosowne skierowanie nocnych myśliwców. To z kolei winno przyczynić się do zmniejszenia strat własnych BC.

Ponadto koncentracja maksymalnej liczby bombowców nad celem znacząco utrudniała (wręcz uniemożliwiała) skuteczne zwalczanie pożarów. Wzniesienie licznych pożarów w różnych miejscach w tym samym czasie uniemożliwiała służbom przeciwpożarowym skoncentrowanie wysiłków na wybranych miejscach. Straż pożarna w obliczu bombardowania (w coraz krótszym czasie) setkami ton bomb burzących i zapalających rzadko kiedy mogła przez zburzone i płonące ulice dojechać, i to na czas. W takiej sytuacji strażacy, co zupełnie zrozumiale, bardziej myśleli o przeżyciu niż o gaszeniu pożarów. To było jedno z brytyjskich doświadczeń z „Blitzu” Luftwaffe nad W. Brytanią¹². Bomby zapalające stawały się główną bronią BC. Przy

¹² A. Harris, op. cit., s. 83.

tonażu porównywalnym z bombami burzącymi powodowały sześciokrotnie większe zniszczenia. Samo BC jeszcze o tym nie wiedziało.

Tak bardzo pożądana maksymalna koncentracja maszyn nad celem była wypadkową warunków pogodowych, umiejętności nawigacyjnych poszczególnych załóg, liczby maszyn biorących udział w nalocie i obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela. Celność bombardowań, szwankującą „od zawsze”, miało zapewnić „Gee” („TiR”, „1335”, „G”), brytyjski wynalazek powoli wchodzący w skład wyposażenia BC. Od marca 1942 r., kiedy to został wprowadzony na skalę operacyjną, do sierpnia tego roku, kiedy Niemcy zneutralizowali go (zagłuszenie), „Gee” w istotny sposób poprawił koncentrację bombowców nad celem.

„Gee” był to system, który składał się z odbiornika na pokładzie samolotu i trzech nadajników zlokalizowanych na terenie Anglii w jednej linii o długości około 300 km. Stacje nadawcze były nazwane „A” (główna) oraz „B” i „C” (pomocnicze). Sygnały nadawane przez „B” i „C” były podporządkowane sygnałom wysyłanym przez stację „A”. Różnice czasowe w odbiorze sygnału pomiędzy „A” i „B” a „A” i „C” były wyświetlane na siatce lampy katodowej. Doświadczony nawigator, korzystając ze specjalnej mapy, mógł ustalić pozycję swojego samolotu w ciągu jednej minuty. Dokładność „Gee” wahała się od kilkuset metrów do kilku kilometrów i zależała przede wszystkim od doświadczenia nawigatora i od odległości bombowca od nadajników. Zasada była prosta — im dalej od Anglii, tym gorsze możliwości działania. W związku z tym, że zasięg urządzenia wynosił do 600 km, skuteczność „Gee” była praktycznie żadna na wschód od Zagłębia Ruhry. Niemniej dzięki temu urządzeniu pogoda przestawała być czynnikiem aż tak bardzo dominującym, a dzięki zwiększeniu częstotliwości lotów znacznie wzrastał tonaż bomb zrzuconych na Niemcy. O to przecież chodziło w nadchodzącej ofensywie bombowej. Wierzano również, że dzięki „Gee” będzie można powrócić do nalotów precyzyjnych. Nie każdy bombardier mógł być, na tym etapie, wyposażony w to urządzenie. Dla maksymalnego więc wykorzystania już istniejącego sprzętu opracowano technikę zwaną „Shaker”, w której maszyny wyposażone w „Gee” odnajdywały cel i oznaczały go dla pozostałych samolotów.

Zgodnie z Dyrektywą BCz 21 lutego 1942 r. bombowce biorące udział w danym nalocie były podzielone na trzy grupy¹³. Grupa pierwsza to tzw. oświetleniowcy (illuminators) nadlatujący na cel w kilku falach. Każdy z bombowców miał przede wszystkim ładunek flar oświetleniowych uzupełnionych „tradycyjną” bombą burzącą (455 kg¹⁴). Flary oświetleniowe zrzucano o godzinie Zero w odstępach 10-sekundowych, nadlatując pod wiatr. W ten sposób zakładano oświetlenie końcowej trasy nalotu na długości około 10 km przez mniej więcej 12 minut. Siłą rzeczy w skład tej grupy wchodziły najbardziej doświadczone załogi.

W dwie minuty po osiągnięciu celu przez pierwszą falę iluminatorów nad celem pojawić się miały bombowce z drugiej grupy, tzw. wspieracze (followers). Były to bombowce zrzucające wyłącznie bomby zapalające. W ten sposób planowano trwale oznakować przewidziany cel dla nadlatującej grupy trzeciej, czyli sił głównych. Te miały pojawić się nad celem 15 minut po godzinie Zero. Dopuszczalne były różnego rodzaju warianty „Shakera”. Czas trwania nalotu, liczba maszyn biorących w nim udział, czy rodzaje ładunków niesionych przez poszczególne nadlatujące grupy. „Shaker” to protoplasta „Pathfinderów” — odrębnej Grupy BC (od sierpnia 1942 r.), naprowadzającej główne zgrupowanie bombowców nad cel i oznaczającej tenże cel.

¹³ Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 386.

¹⁴ J. Terraine, *The Right of the Line. The Royal Air Force in the European War 1939-1945*, London 1985, s. 475.

Plan niewątpliwie posuwał do przodu techniki bombardowań. Miał też swoje słabe strony. Dotyczyło to przede wszystkim momentu i miejsca zrzutu flar oświetleniowych. Zrzucone zbyt wcześnie lub zbyt późno albo w niewłaściwym miejscu powodowały, że wysiłek wszystkich nadlatujących później załóg z reguły szedł na marne. Powyższe założenia wymagały „empirycznej weryfikacji” i 6 lutego 1942 r. rozkaz operacyjny BC wyznaczył cel najbliższego ataku. Było to już w cztery dni po tym kiedy Gabinet Wojenny zdecydował¹⁵, że fabryki nie położone w Niemczech, a pracujące na potrzeby Rzeszy będą atakowane bez względu na prawdopodobną śmierć francuskich czy innych cywilów.

3 marca fabryka Renault w Billancourt pod Paryżem (14 000 ciężarówek rocznie dla Wehrmachtu) miała wątpliwy zaszczyt zostać obiektem doświadczalnym BC z ponurymi dla tego ważnego dla przemysłu Niemiec zakładami konsekwencjami. W nalocie (przeprowadzonym w trzech falach) wzięło udział 235 bombowców. Podobna liczba maszyn BC (229) brała udział w nalocie na Kilonię — prawie rok wcześniej — 8 kwietnia 1941 r. Akcja była zorganizowana w następujący sposób: 1. fala — flary oświetleniowe zrzucone przez samoloty wyposażone w „Gee”; 2. fala — bomby zapalające; 3. fala — bomby burzące. Poza, co oczywiste, celnością bombardowania szczególny nacisk położono na maksymalną koncentrację maszyn nad celem w jak najkrótszym czasie. W ten sposób chciano utrudnić słabejszą obronę przeciwlotniczej skutecznej obronę. W pełni się to udało — z nalotu nie powróciła tylko jedna maszyna. Nalot trwał 1 godzinę i 50 minut, a średnia koncentracja nad celem wyniosła 121 maszyn w ciągu jednej godziny. Dotychczasowy najlepszy wynik to 80 maszyn w ciągu godziny. W pewnym momencie w ciągu 10 minut cel atakowało 59 bombowców, co daje średnią 354 maszyn nad celem w ciągu jednej godziny! Zrzucono 470 ton bomb burzących, nie licząc zapalających. W ciągu jednej minuty zrzucano około 5 ton bomb. Ten wynik będzie ulegał dużym zmianom. Koncentracja zrzutu bomb w celu była znaczna. Zniszczono 11,8% powierzchni całego zakładu¹⁶. Straty sięgnęły czterech miesięcy produkcji. Co istotniejsze — w nadchodzących miesiącach liczba Francuzów chętnych do pracy na nocną zmianę zmniejszyła się o połowę. Nie zapominajmy jednak, że naloty na cele we Francji to nie to samo, co naloty na niemieckie miasta. Te zawsze były trudnym i zażarciem broniącym celem.

BC szło za ciosem. 13 marca 134 bombowce zaatakowały Kilonię. Atak przeprowadzony przy bezkiszycowej pogodzie i częściowym zachmurzeniu wykazał znaczną koncentrację bomb w celu. Ewidencja fotograficzna ujawniła, że 50% załóg zgłaszających trafienie w cel rzeczywiście tego dokonało. Skuteczność tego nalotu pięciokrotnie przekroczyła dotychczasowe dokonania BC w nalotach na Kilonię. Nie zawsze tak bywało. Ponownie Kilonię 22 kwietnia 1942 r. zaatakowało 80 bombowców. Użyto wyłącznie „Gee” do naprowadzenia załóg na cel. Rezultaty były więcej niż skromne¹⁷. Fotografie zrobione w czasie nalotu pokazały rozrzut od 8 do 15 km od centrum miasta. Bo to właśnie centra niemieckich miast stały się wyznaczonym celem.

29 marca 1942 r. (Palmowa Niedziela) o rosnącej skuteczności BC miała przekonać się Lubecka. Miasto z punktu widzenia przemysłu zbrojeniowego Rzeszy mało istotne, zostało wybra-

¹⁵ 2 II za: N. Longmate, *The Bombers. The RAF Offensive against Germany, 1939-1945*, London 1983, s. 211. 22 lutego według: H. Rumpf, *The Bombing of Germany*, London 1963, s. 48 (tłum. z niem. *Das war der Bombenkrieg*, 1961).

¹⁶ D. R. H. St. G. Saunders, *Royal Air Force 1939-1945, t. 2, The Fight Avails*, London 1993, s. 123, za: *United States Strategic Bombing Survey*.

¹⁷ Zupełnie innego zdania jest Robert Saundby, w *Air Bombardment. The Story of its Development*, London 1961, s. 136, określając nalot jako wybitny (*outstanding*). Cóż innego mógłby jednak napisać ówczesny zastępca gen. Harrisa?

ne jako cel po to, by BC mogło przeciwżyć kolejne warianty technik nalotów. Atak przy pełni księżyca 234 bombowców¹⁸ (144 tony bomb zapalających, 160 ton bomb burzących) na to stare hanzeatyckie miasto o łatwopalnej drewnianej zabudowie dokonał straszliwych zniszczeń. „W nocy z 28/29 marca 1942 r. pierwsze niemieckie miasto poszło z dymem”¹⁹. Maksymalna koncentracja maszyn nad celem w jak najkrótszym czasie, skuteczne użycie flar oświetlających i nastawienie przede wszystkim na pożary, a nie na wybuchy dało do myślenia rodzimym krytykom BC. Rekonesans powietrzny przeprowadzony 12 kwietnia potwierdził zniszczenie prawie 50% powierzchni miasta. Nalot na Lubekę to „rzeczywisty początek ofensywy bombowej z «drzwiami od stodoły jako celem», czyli każdym miastem w Niemczech”²⁰. W Lubecę szok jednak szybko minął. Łącznie zginęło zaledwie 312 osób. Tego w BC wiedzieć nie mogli, a eksperymenty trwały nadal.

W dniach 23-27 kwietnia 1942 r. BC dokonało czterech kolejnych nalotów na Rostock. To miasto miało kilka cech wspólnych z Lubeką. Leżało nad morzem (łatwość odnalezienia celu), a jego centrum było zabudowane starymi drewnianymi domami. Według samego Harrisa, był to cel drugorzędny, ale dobrze służący rozwojowi technik bombardowań BC. Zwłaszcza ostatni, czwarty nalot był nad wyraz skuteczny. Ambasador Turcji w Berlinie informował swój rząd, że „stocznia Neptun i fabryka Heinkla zostały całkowicie zniszczone”²¹. Według Webstera i Franklanda, był to „masterpiece”²² — nalot idealny. W pewnym sensie zgodził się z nimi J. Goebbels, który w swoich pamiętnikach napisał po tym nalocie: „Życie społeczne w Rostocku praktycznie dobiegło kresu”²³, a prasa niemiecka zaczęła od tego momentu używać sformułowania „Terrorangriff” — nalot terrorystyczny.

W tym ostatnim czwartym nalocie wzięły udział 104 załogi. 52 maszyny z Grup 1 i 4 zaatakowały centrum Rostocku, 52 maszyny z Grup 3 i 5 fabrykę Heinkla w Marienehe na południowych przedmieściach miasta. Nalot na ten konkretny zakład przemysłowy nie był dziełem przypadku. Według informacji brytyjskiego wywiadu w tamtejszej fabryce Heinkla opracowano superno-woczesny nocny myśliwiec Heinkel 219 (m.in. kabina ciśnieniowa załogi!). Istniał już egzemplarz prototypowy. Atakując tak miasto, jak i fabrykę łączono „przyjemne z pożytecznym” — doskonalenie nowych technik nalotów z likwidacją bezpośredniego zagrożenia dla załóg BC.

Cały atak trwał mniej niż jedną godzinę, a w ciągu jednej minuty zrzucano na cel około 6 ton bomb. 52 zdjęcia wykonane w czasie jego trwania potwierdzały zrzut bomb w wyznaczonym rejonie. Nie zapominajmy, że „rejon wyznaczony” (*target area*) to wszystko to, co leżało

¹⁸ To jeden z licznych przykładów, jak trudno jest dzisiaj ustalić dokładne dane. Liczba 234 maszyn za: M. Middlebrook, Ch. Everitt, *The Bomber Command War Diaries. An Operational Reference Book 1939-1945*, Leicester 2000, s. 251. Autorzy wyjaśniają w przedmowie, że konsekwentnie w całej książce podają liczbę maszyn, które wystartowały do nalotu, a nie liczbę maszyn faktycznie bombardujących dany cel. Według Roberta Jacksona, *Before the Storm. The Story of Bomber Command 1939-1942*, London 1972, s. 242 i D. Richardsa i H. Saundersa, t. 2, s. 127 wystartowały 234 bombowce, a zbombardowanie celu zgłosiło 191 załóg. Biorąc pod uwagę zrzucony tonaż (M. Middlebrook, Ch. Everitt — ponad 400 ton), a znając typy konkretnych bombowców, ich poszczególną liczbę i udźwig ładunku każdego na tę operację możemy przyjąć, że nad Lubekę było mniej niż 200 maszyn. Udźwig był warunkowany odległością od celu (ładunek bomb / potrzebne paliwo) — w tym wypadku około 2 000 km w obie strony.

¹⁹ A. Harris, op. cit., s. 105.

²⁰ H. Rumpf, op. cit., s. 48. Zupełnie innego zdania jest gen. Harris w swoim *Despatch on War Operations*, London 1995, u którego rozdział zatytułowany *Początek głównej ofensywy* dotyczy okresu 'marzec 1943-marzec 1944.

²¹ D. Seward, *Bomber Harris*, London 1985, s. 174.

²² Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 394.

²³ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 261, za: *The Goebbels Diaries*, London 1948.

w odległości do 8 km od punktu centralnego (*aiming point*) nalotu. Innymi słowy — chodzi o 16 km średnicy! Możemy mówić tu o znacznej tolerancji dla dokonanych atakujących złóg. Nie zmienia to w niczym faktu, że BC odniosło ważne zwycięstwo.

Wprowadzenie „Gee” i „Shakera” z wolna zaczynało przynosić rezultaty. Zimą na przełomie 1941 i 1942 r. 26% załóg trafiało w bezpośredniej odległości od celu („bezpośrednio” to, według przeliczników Sztabu Lotniczego, ok. 500 metrów). W kwietniu odsetek ten wzrósł do 40%. Cele znane były od dawna. Techniki nalotów bez przerwy dopracowywano. Bazując na sukcesach minionych dni, generał A. Harris chciał udowodnić, co może zdziałać wielka liczba bombowców rzucona nad pojedynczy cel. BC chciało pokazać władzom politycznym W. Brytanii (i swym licznym oponentom) możliwości rodzaju broni, który dotychczas traktowany był po macoszemu.

Powstawał „Plan Tysiąca” — Operacja „Millennium”, nalotu tysiąca bombowców na jeden cel. Były pewne problemy z uzyskaniem akceptacji tej nazwy. Okazało się, że hasło „Millennium” Armia chciała użyć przy okazji inwazji na kontynent. Jednak wiosną 1942 r. inwazja była nader odległą perspektywą. Po raz pierwszy o „Planie Tysiąca” Harris rozmawiał w początkach maja 1942 r. ze swoim zastępcą, generałem brygady, oficerem Sztabu w Naczelnym Dowództwie BC (Senior Air Staff Officer, SASO B.C.) R. Saundbym. W początkach tego miesiąca BC dysponowało średnio 400–450 bombowcami w tzw. pierwszej linii²⁴. Wobec wielkich zadań stawianych przed Dowództwem nie było to wiele. Przewidując trudności w akceptacji swego pomysłu (sprzeciw Armii i Marynarki wobec „marnotrawstwa” sił i środków), A. Harris rozpoczął przygotowania do nalotu od uzyskania poparcia na najwyższym szczeblu. 10 maja 1942 r. na niedzielnym spotkaniu z W. Churchillem (w rezydencji premiera w Chequers) Harris opowiedział o „Planie Tysiąca”. Celem mógł być Hamburg lub Kolonia. Premier był pełen entuzjazmu, mimo że Harris nie widział możliwości ataku na „ulubiony” cel Churchilla — Essen (zbyt trudny cel dla przeprowadzenia tak zmasowanego ataku po raz pierwszy). Według Harrisa, straty nie powinny przekroczyć 5%, czyli 50 maszyn. Churchill, planując z politycznym wyprzedzeniem, skłonny był zaakceptować straty rzędu 10%. Po naradach w kwaterze głównej BC w High Wycombe pod Londynem jako cel odpadł Hamburg. Według szefa Sekcji Badań Operacyjnych (Operational Research Section, ORS B.C.), dr. B. Dickinsa, wskazany był nalot na cel pozostający w zasięgu „Gee”. Zresztą w ostatnich dniach maja Hamburg „uratowała” zła pogoda. Tylko do lipca 1943 r.

Wybrano Kolonię.

18 maja Harris wspominał o swoim pomysle szefowi Sztabu Lotniczego sir Ch. Portalowi. Pomysł spotkał się z życzliwym przyjęciem. „Mój drogi Harris. Mówiłeś mi wczoraj o planie „Tysiąca”. Wspomniałem o tym Premierowi, który ciepło wsparł [plan] i (...) uważa, że nie będzie żadnych sprzeciwów ze strony CC (...). Tak więc proponuję, byś posuwał się naprzód ze swoimi przygotowaniami (...) i informował mnie, jeśli pojawią się trudności”²⁵. Swoją drogą Ch. Portal, bezpośredni przełożony Harrisa, mógł być nieco zdziwiony, że został pominięty w przewidzianej regulaminem drodze służbowej i jego podwładny już kontaktował się bezpośrednio z premierem bez jego, Portalu, wiedzy. Nie po raz ostatni w tej wojnie generał Harris stawiał swojego przełożonego w niezręcznej sytuacji.

²⁴ Podanie dokładnej liczby sprawnych bombowców nie było możliwe już wtedy. Księga Lotów Operacyjnych BC (Operations Record Book B.C.) z tamtego okresu mówi o 400 maszynach. Obecnie różni autorzy szacują ówczesny stan posiadania BC na 400–450 maszyn.

²⁵ List Ch. Portal do A. Harrisa, w: R. Barker, *The Thousand Plan. The Story of the First Thousand Bomber Raid on Cologne*, London 1965, s. 49.

Niewątpliwie problemem nr 1 było zebranie owej magicznej liczby 1 000 bombowców. BC miało około 450 samolotów. Brakowało prawie 600 maszyn. Poza wykorzystaniem wspomnianych 450 bombowców Harris proponował użycie sprzętu z Jednostek Treningu Operacyjnego (Operational Training Units, OTU). OTU to „szkoły wyższe” latania dla przyszłych kadr BC. Szkoły prowadzone na sprzęcie bojowym (nieco „przechodzonym” przez instruktorów mających za sobą kilkadziesiąt lotów bojowych. 20 maja Harris wystosował pisma do wszystkich Dowództw RAF-u za wyjątkiem Dowództwa Jednostek Balonowych (Balloon Command) i RAF-u w północnej Irlandii (RAF in Northern Ireland). Listy zostały wysłane do: Coastal Command (podległe Admiralicji), Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego (Fighter Command, FC), Dowództwa Współpracy z Wojskiem (Army Co-operation Command), Dowództwa Treningu Lotniczego (Flying Training Command), pięciu Grup bombowych (1, 2, 3, 4, 5) i dwóch Grup szkoleniowych BC — 91 i 92. List stawiał sprawę jasno: chodziło o zniszczenie, głównie przez pożary, ważnego centrum niemieckiego przemysłu. Nie było mowy o szczególnych celach wojskowych czy przemysłowych. BC miało zniszczyć miasto.

Szczególne nadzieje generał Harris wiązał z maszynami CC. Dowództwo Obrony Wybrzeża poproszono o „użyczenie” na „tę jedną noc” 250 samolotów. W końcu niewiele więcej własnie maszyn musiało oddać (wraz z wyszkolonymi załogami) do CC w całym 1941 r.

W oddzielnej notatce załączonej do każdego z listów Harris przedstawiał poszczególnym adresatom listu swoje wobec nich oczekiwania. Ponieważ nalot miał mieć miejsce przy pełni księżyca, a więc w warunkach bardzo dobrej widoczności, istniało duże zagrożenie ze strony nocnych myśliwców. I tak np. FC i 2 Grupa bombowa zostały poproszone o zaatakowanie przed i w trakcie nalotu na Kolonię lotnisk niemieckich nocnych myśliwców położonych na trasie przewidzianej operacji. Później myśliwce FC miały zabezpieczyć nad kanałem La Manche osłonę dla powracających bombowców (loty „oczyszczające”), a samoloty ratownictwa morskiego (Air/Sea Rescue) prowadzić loty patrolowe i ratownicze nad Kanałem od świtu bezpośrednio po nalocie.

Miłym zaskoczeniem był list do A. Harrisa od naczelnego dowódcy CC generała broni sir P. de la Fertez 21 maja: „Drogi Bert. Mam dla Ciebie 250 [maszyn] (...). Użyjemy naszych własnych lotnisk na Wschodnim Wybrzeżu i chcielibyśmy pojawić się w środkowej części przedstawienia”²⁶. Admiralicja nie widziała przeszkód w uczestnictwie swoich załóg i maszyn w planowanym nalocie.

Zebranie wszystkich bombowców w przewidzianych do wykorzystania bazach na wschodzie Anglii (w sumie 53 bazy) było prawdziwym wyczynem logistycznym. Przewidywano, że przemieszczenie ok. 300 ujętych w harmonogramie samolotów (praktycznie wszystkie poza tymi z czterech Grup bombowych i CC) zajmie 48 godzin. Było to o tyle skomplikowane, że dla zachowania bezpieczeństwa całej operacji obowiązywała, nie ułatwiająca zadania, całkowita cisza radiowa. Rozkaz operacyjny BC dotyczący przegrupowań został wydany 23 maja.

Na ten dzień BC mogło liczyć na:

1 Grupa Bomber Command	— 100 maszyn
3 Grupa BC	— 160
4 Grupa BC	— 130
5 Grupa BC	— 100
91 Grupa (szkoleniowa)	— 200
92 Grupa (szkoleniowa)	— 120
Dowództwo Współpracy z Wojskiem	— nie wiadomo

²⁶ Ibidem, s. 50.

Dowództwo Treningu Lotniczego	— 21 maszyn
Dowództwo Obrony Wybrzeża	— 250
Razem	— 1 081 maszyn

Od 26 maja dowódcy Stacji (przeciętnie 2 dywizjony na każdej) mieli codziennie informować dowództwo swojej Grupy o liczbie maszyn mogących wzięc udział w nalocie. Z dowództwa Grupy informacja była przekazywana do High Wycombe. By wspomóc ciężko pracującą obsługę naziemną i dać jej więcej czasu na wszelkiego rodzaju naprawy i przeróbki, wprowadzono zakaz jakichkolwiek lotów operacyjnych w noc poprzedzającą nalot na Kolonię.

Rozkaz operacyjny do tego ataku został wydany 26 maja. Operacja miała być przeprowadzona pomiędzy 27 a 31 maja. Ostateczny termin zależał wyłącznie od warunków pogodowych. To był zawsze problem. „Dowódca bombowców musi być przede wszystkim meteorologiem, a dopiero potem strategiem”²⁷. Później skończyła się pełnia księżyca. Generał Harris cokolwiek nieskromnie liczył, że w tym okresie BC dokona nawet **dwóch** nalotów.

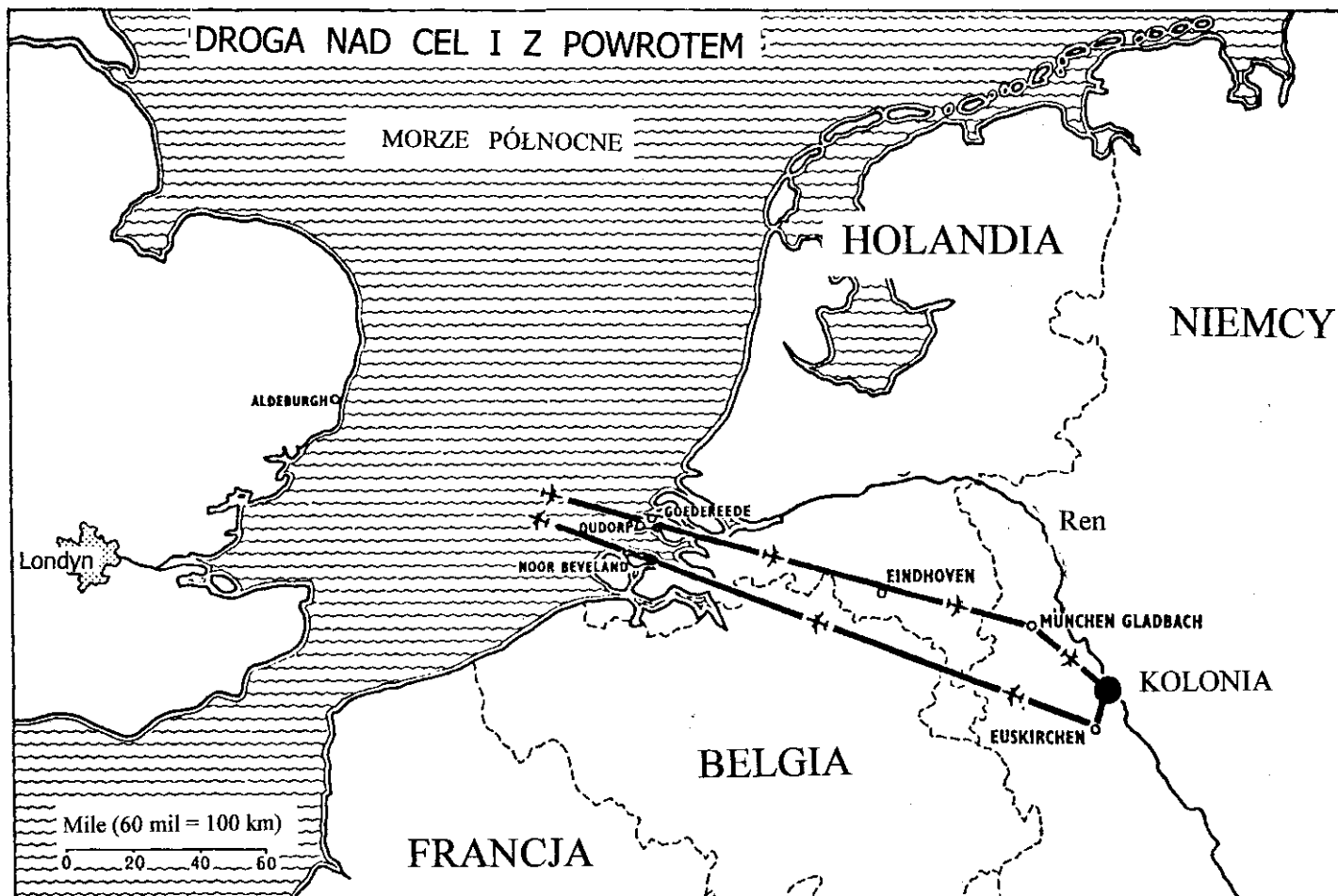
Problemem maksymalnej koncentracji bombowców nad celem zajęli się ludzie dr. Dickinsa z Sekcji Badań Operacyjnych BC. Sekcja korzystała z trzech źródeł informacji: 1) pooperacyjnych raportów załóg składanych każdorazowo po nalocie; 2) fotografii robionych w momencie zrzutu bomb — z użyciem flesza oświetleniowego zrzucanego razem z bombami (na tym etapie wojny około połowy maszyn pierwszej linii BC było wyposażonych w aparaty fotograficzne robiące serię zdjęć w ciągu 30 sekund od momentu zrzutu bomb)²⁸; 3) fotografii dostarczanych przez załogi Jednostki Rozpoznania Fotograficznego (Photographic Reconnaissance Unit, PRU), a robionych w dziennych lotach rozpoznawczych, już po nalocie. Specjaliści z ORS, znając dokładny czas zrzutu bomb przez daną załogę (raport pooperacyjny), rozpoznając na zdjęciach pozycję samolotu nad celem i znając jego wysokość, prędkość i kurs, byli w stanie wyliczyć, ile bombowców znajdowało się w danej chwili nad celem. Bazując na powyższych danych, a jednocześnie znając liczbę maszyn mających wziąć udział w operacji „Millennium” i przewidziany czas trwania nalotu, ludzie z Sekcji przedstawili rozłożenie powietrznej armady w czasie i przestrzeni. Tym samym wyliczyli (bardzo precyzyjnie — jak się okazało) ryzyko powietrznego zderzenia własnych samolotów. Trzymając się swoich wyliczeń Sekcja przewidziała możliwość „zderzeń własnych” na 0,5%, czyli w sumie dwa bombowce. Natomiast szansa na zestrzelenie przez ogień nieprzyjaciela wynosiła 3 do 4%. Przeciętna załoga BC w nalocie na Kolonię miała **ośmiokrotnie** większą szansę na zestrzelenie przez Niemców niż zderzenie z sąsiadem²⁹. Tego rodzaju informacja została przyjęta przez wiele załóg (w czasie odpraw operacyjnych przed nalotem) dość ironicznie. Padły pytania, czy naukowcy już wiedzą, samoloty **których** to konkretnie załóg zderzą się ze sobą.

Trasy wyjściowe nad cel znad Anglii zbiegały się nad Kanałem La Manche. Stamtąd armada miała lecieć na południe od Rotterdamu, następnie przez Eindhoven i Monchen Gladbach na południe od Dusseldorfu, a stamtąd wzdłuż Renu w kierunku południowym — na Kolonię (mapa 1). Nalot miały rozpocząć wyposażone w „Gee” „Wellingtony” i „Stirlingi” 1 i 3 Grupy.

²⁷ Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 399.

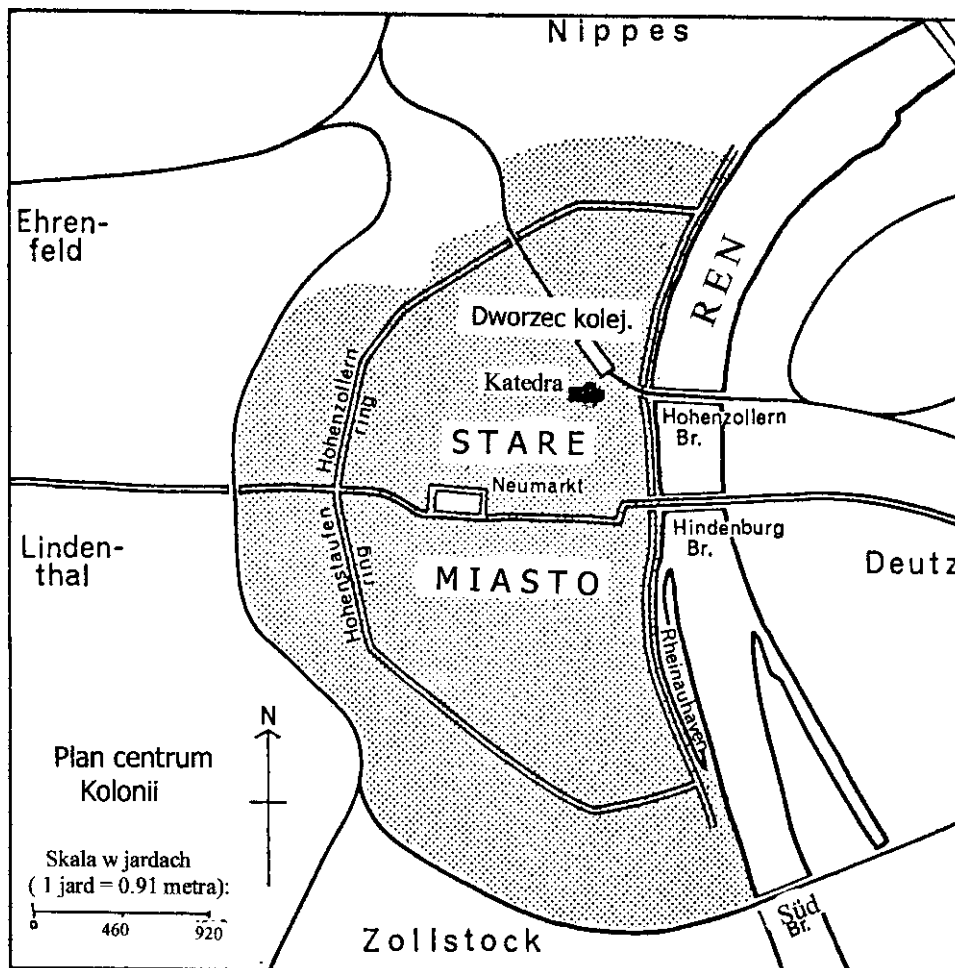
²⁸ Poza możliwością oceny poszczególnych załóg zdjęcia często ukazywały (dzięki sile światła z wybuchającego flesza — 200 mln kandel) szerszy obraz nalotu: skuteczność znakowania celu, przebieg nalotu minuta po minucie z uwzględnieniem powstawania i rozwoju kolejnych pożarów, stanowiska reflektorów i artylerii przeciwlotniczej etc. Zdjęcia z nalotów były poddawane szczegółowej analizie również przez Sekcję Interpretacji Fotograficznej BC (Photographic Interpretation Section BC) i Centralne Biuro Interpretacji (Central Interpretation Unit).

²⁹ Ch. Messenger, *Bomber Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London 1984, s. 76.



Mapa 1

15 minut, by swoim ładunkiem bomb zapalających (przy pełni księżyca nie były potrzebne flary oświetleniowe) oznaczyć centrum samego celu. Konkretnie —Neumarkt, w samym sercu staro-
 go miasta Kolonii (mapa 2). Wszystkie załogi znakujące cel miały nadlatywać nań rów-



Mapa2

noległe do siebie (dla uniknięcia zderzeń w powietrzu) i miały 15 minut na wykonanie zadania. Od celności ich bombardowania zależało powodzenie całego nalotu. Rozkaz operacyjny 3 Grupy mówił: „(...) bomby mają być zwolnione przy ostatecznym podejściu, kiedy cel zostanie rozpoznany, a pozycja [samolotu] potwierdzona przez TR 1335 [„Gee”]³⁰. Pozycja nad celem miała być więc potwierdzona nie tylko przez człowieka, ale i przez, nazwijmy to, maszynę. To w historii brytyjskich nalotów na Niemcy było kompletnym *novum*. Ten sam cel miały zbombardować w ciągu kolejnych 15 minut pozostałe samoloty 1 i 3 Grupy.

³⁰ Ibidem, s. 76.

Pozostałe do oznakowania dwa cele znajdowały się mniej więcej 1 500 metrów na północ i 1 500 metrów na południe od Neumarkt. Zbombardowanie tych punktów było zadaniem sił głównych. Grupy 4 i 91 miały zrzucić swój ładunek na północ od Neumarkt. Grupy 5 i 92 na południe od tego celu. Te załogi miały zakończyć nalot w ciągu 45 minut.

Po nich nadlatywały ciężkie, czterosilnikowe „Halifaxy” i „Lancastery”. Załogi tych maszyn otrzymały rozkaz, by zrzucić swój ładunek (czas — 15 minut) pomiędzy zaistniałe już pożary, nie bezpośrednio na nie. Chodziło o maksymalne rozszerzenie zniszczeń w bombardowanym mieście. To było pierwszą przyczyną wyznaczenia wspomnianych trzech punktów znakowania celu. Drugą istotną przyczyną była (udana) próba rozciągnięcia nieco w przestrzeni powietrznej armady — dla bezpieczeństwa załóg.

Godzinę Zero ustalono na 0.55, a do godziny 2.25 wszystkie pozostające w okolicy samoloty miały zawrócić. Bez względu na to, czy zrzuciły swój ładunek czy nie. Chodziło zarówno o zachowanie wymarzonej koncentracji nad celem, jak i o to, by żaden samotny bombowiec nie znalazł się nad okupowaną Europą w świetle dnia. Samoloty, którym nie udało się odnaleźć celu, miały bombardować rejon Zagłębia Ruhry. Utrzymanie kursu i zmieszczenie się w czasie to kluczowe tematy, jakie powtarzano załogom — ze względów bezpieczeństwa nadal nie znającym tak celu, jak i daty nalotu. Minimalny pułap bombardowania wyznaczono ogólnie na 2 400 metrów. Poza tym pułap miał być uzgodniony pomiędzy dowódcami poszczególnych Grup. Ładunek bomb miał składać się przede wszystkim z bomb zapalających z pewną liczbą bomb burzących o maksymalnym tonażu (1 800 kg, tzw. ciasteczko — „cookie”).

Jeśli zaistniała taka konieczność, to — dla zachowania bezpieczeństwa — nad celem można było skręcać tylko w jednym kierunku, w lewo. Po zrzuceniu ładunku bomb załogi miały lecieć przez około 35 km w kierunku południowo-zachodnim na Euskirchen, a następnie nad północno-wschodnią Belgią kierować się na Anglię kursem równoległym do tego, którym wcześniej leciały na Kolonię.

Rozkaz operacyjny dla operacji „Millennium” głosił: „(...) Osiągnęliśmy taki etap w tej wojnie, kiedy morale ludności niemieckiej będzie bardzo poważnie zagrożone przez niewiarygodny cios olbrzymiej mocy zadany na Zachodzie (...). Jesteśmy w stanie zadać ten cios z powietrza. (...) ocenia się, że liczba 1 081 bombowców weźmie udział w największym ataku powietrznym wszechczasów”³¹. BC chciało w tym nalocie zrealizować trzy różne cele: 1. Udowodnić, że atak lotniczy przy wykorzystaniu wielkiej liczby bombowców jest możliwy. 2. Powodując 0 wiele większe niż zazwyczaj zniszczenia wykazać procentowo mniejsze niż zwykle straty. 3. Wyzyskać maksymalnie ewentualny sukces nalotu dla zdobycia sobie zwolenników w rządzie i wśród opinii publicznej w Brytanii. Fiasko operacji „Millennium” wzmocniłoby pozycję krytyków BC jako samodzielnego rodzaju broni o znaczeniu strategicznym. „Millennium” było, być może, ostatnią szansą BC na rzeczywiste zaistnienie na scenie strategii. Bez BC jako liczącego się partnera być może USAAF nie zdecydowałoby się na samodzielne prowadzenie szerokiej ofensywy bombowej przeciw Niemcom, koncentrując się na Japonii. Wojna w Europie z pewnością byłaby wygrana, ale czy już w 1945 r.?

W tym momencie interweniowała Admiralicja. CC otrzymało zakaz wzięcia udziału w nalocie. Teraz w ataku mogło wziąć udział około 800 maszyn. Moment był wybrany doskonale. Operacja miała rozpocząć się w ciągu 24 godzin. Zostało zbyt mało czasu, by dla odzyskania ludzi i maszyn nadawać sprawie oficjalny bieg i walczyć o swoje w Gabinetach Wojennym. Trudno odmówić Admiralicji racji w tym, co zrobiła. Jeśli nalot na Kolonię zakończyłby się znacznymi stratami, stracono by załogi i samoloty. Jeśli nalot okazałby się sukcesem, jedynym zwycięzcą

³¹ R. Barker, op. cit., s. 52.

byłoby BC. Jego pozycja uległaby dalszemu wzmocnieniu, kosztem CC, a więc Admiralicji. Na coś takiego Royal Navy nie mogła sobie pozwolić.

Teraz BC musiało polegać niemal wyłącznie na własnych siłach. Trzeba było sięgnąć do bardzo głębokich rezerw. Podjęto decyzję o maksymalnym wykorzystaniu uczniów z OTU. Praktycznie żaden z nich **nigdy** przedtem nie latał nad Niemcami. W najlepszym razie niektórzy odbyli loty nad Francją (zrzucanie ulotek) lub brali udział w stawianiu min na wodach Kanału La Manche. Teraz mieli lecieć nad jedno z najlepiejbronionych miast w Rzeszy. Zaangażowano ludzi i sprzęt z Jednostek Przebrowienia (Conversion Units, Heavy Conversion Units, CU, HCU). CU to jednostki (pozostające w składzie Grup bombowych), w których przeszkolenie przechodzili ci, którzy „przesiadali się” z dwusilnikowych bombowców na czterosilnikowe, wymagające zarówno nieco innych technik latania, jak i stosownej obsługi pokładowej. W praktyce dotyczyło to wszystkich członków nowo formujących się 7-osobowych załóg. Zaakceptowano udział ochotników (rzecz jasna z kwalifikacjami) spośród personelu dywizjonów, Stacji, Grup i z Kwatery Głównej — dotychczas „uziemionych” na lotniskach i przy biurkach. Wyciągano i remontowano sprzęt od dawna mało używany. Należało przecież doprowadzić do użytku operacyjnego (nalot bombowy na Niemcy) maszyny, które w normalnych warunkach latały wyłącznie nad lądem na krótkich odcinkach. Teraz czekał je lot wielogodzinny, w tym również nad morzem. Powiedzmy sobie szczerze: samoloty używane w OTU nie były w najlepszym stanie. Najsprawniejsze znajdowały się na pierwszej linii w dywizjonach operacyjnych. Trzeba było też wyposażić te samoloty. Wiele z nich od dawna nie widziało czegoś takiego, jak bomby czy celownik bombardierski. Ryzyko podejmowane przez BC było wielkie. Zapewne największe w tej wojnie. Do pojedynczego nalotu na jedno miasto rzucano praktycznie wszystkie załogi i wszystkie samoloty, zarówno weteranów-nauczycieli, jak i uczniów, zarówno całość sprzętu z pierwszej linii, jak i najgłębsze rezerwy z zaplecza. W razie niepowodzenia (kłęski?) losy lotnictwa bombowego (i, być może, samej W. Brytanii) mogły potoczyć się inaczej. Ilu dowódców poświęcających 100% swych sił w **niedecydującym** starciu zna historia wojskowości?

Z dwóch Grup szkoleniowych (91 i 92) w nalocie wzięło udział 367 maszyn. Ponad 300 doświadczonych pilotów—to wielki majątek w czasie wojny. Dosłownie i w przenośni. Wyszkolenie jednego członka załogi bombowca kosztowało średnio 10 000 ówczesnych funtów. Za te pieniądze można było „wysłać dziesięciu ludzi do Oxfordu lub Cambridge przez trzy lata”³². „Cena” jednego czterosilnikowego bombowca (bez wyposażenia wewnętrznego — broń, środki łączności etc.) to 5000 ówczesnych funtów.

Jak wyglądałaby przyszłość BC bez znacznej części tych ludzi i tych maszyn? Kto miałby uczyć przybywających ochotników (w służbie powietrznej RAF-u służyli wyłącznie ochotnicy)? Gdyby znikło zagrożenie wielkimi nalotami na Niemcy (masowe pojawienie się Amerykanów to jeszcze prawie rok), co zrobiłby Hitler z tysiącami dział obrony przeciwlotniczej i dziesiątkami tysięcy ludzi ich obsługi zajętych wyłącznie obroną powietrzną III Rzeszy? Przecież w czerwcu 1942 r. rozpoczynała się wielka ofensywa Wehrmachtu na Wschodzie (Fall „Blau”).

Zorganizowanie armady 1000 bombowców było olbrzymim wysiłkiem organizacyjnym. Sztab w High Wycombe i Dowództwa Grup pracowały pełną parą. Ostateczny plan ataku na Kolonie musiał uwzględniać szereg bardzo różnych czynników: obronę przeciwlotniczą i lokalizację nocnych myśliwców (aktualne dane o ich lokalizacji wzdłuż trasy przelotu), informacje o fikcyjnych pożarach wzniesionych przez obronę niemiecką w pewnej odległości od właściwego celu (znany trik), ilości niezbędnego paliwa i amunicji, rodzaju i liczby bomb. Pamiętajmy przy tym, że zaplecze nigdy nie obsługiwało **takiej** liczby maszyn. Możemy tu mówić o 300-pro-

³² A. Harris, op. cit., s. 98.

centowym wzroście zapotrzebowania. Przy tak wielkiej liczbie ludzi zaangażowanych w różnej formie w „Millennium” tym trudniejsze było utrzymanie całej operacji w tajemnicy. A przecież zachowanie wszystkiego w tajemnicy było wstępem do sukcesu. Bywało zaś różnie. 30 maja pracownica lotniska w Scampton została nagabnięta na ulicy przez obcą jejkobietę: „Co za śliczny dzień! Podobno wysyłacie dzisiaj 1 000 bombowców na Kolonię?!”³³.

Sprecyzowano zasady współpracy z okrętami Royal Navy znajdującymi się tej nocy w Kanałach. Załogi wszystkich okrętów wojennych miały zwyczaj (wobec wszelkich samolotów) „najpierw strzelaj, potem pytaj”. Taką współpracę miała też miejsce z Dowództwem Lotnictwa Myśliwskiego i ratownictwem morskim (przymusowe lądowania w wodach Kanału La Manche). Ponieważ 53 bazy, z jakich miały startować bombowce, rozrzucone były wzdłuż wschodniego wybrzeża Anglii, należało zsynchronizować czas startów dla poszczególnych dywizjonów i ustalenie ich pozycji w czasie przelotu (wysokość, prędkość, kurs) nad cel (mapa 3). Przerwano program szkolenia nowych załóg (groźne dla najbliższej przyszłości BC). Odwołano ludzi z przepustek, urlopów, nawet z podróży poślubnych.

Teraz ostateczna decyzja należała do służb meteorologicznych. 27, 28 i 29 maja pogoda uniemożliwiała start. Aby Niemcy nie nabrali podejrzeń (długa przerwa w brytyjskich lotach operacyjnych), generał Harris, zmieniając nieco pierwotne założenia, wydał zgodę na loty operacyjne nad Francją i Morzem Północnym 29 maja. Łącznie wzięło w nich udział 149 maszyn, 6 nie powróciło³⁴. Dopiero 30 maja, kiedy kończyła się już pełnia księżyca, komunikat meteorologiczny przekazał: „Niemcy: dużo chmur burzowych z lokalnymi przejaśnieniami na północnym zachodzie, stopniowe roz pogodzenia w kierunku południowym z niewielkimi zachmurzeniami nad środkowym Renem”³⁵. O godzinie 12.25 z kwatery głównej BC wyszedł rozkaz wykonawczy do pięciu Grup bombowych.

30 maja wieczorem w dziesiątkach dywizjonów padało jedno hasło: „Gentlemen. The target for tonight is Cologne”.

O godzinie 13 nadszedł kolejny meldunek meteorologiczny: „Kolonia: lokalne zachmurzenie, prawdopodobnie nie więcej niż 7/10. Północno-zachodnie Niemcy: większe zachmurzenie, około 8/10. Bazy własne: (...) tylko kilka lotnisk zamkniętych z powodu mgły”³⁶. Meldunek z godziny 17: „Kolonia: zachmurzenie z większymi przejaśnieniami. Droga nad cel: znaczne zachmurzenia z lokalnymi burzami, warunki ulegające poprawie w drodze powrotnej po nalocie. Bazy własne: warunki przy starcie ogólnie dobre z lokalnymi zakłóceniami w postaci burz. W drodze powrotnej widzialność lokalnie ograniczona (...) ale dla nie więcej niż 25% baz”³⁷.

Nieskory do próżnych według niego gestów, generał Harris wydał Rozkaz dzienny, w którym czytamy m.in.: „Armada, której częścią jesteście, dzisiejszej nocy jest co najmniej dwa razy większa i może przenieść cztery razy więcej ładunku nad pojedynczy cel niż jakkolwiek inna w historii. (...) W waszych rękach spoczywają środki mogące zniszczyć podstawy przemysłu wojennego nieprzyjaciela. Od każdego z was z osobna zależy, czy zostanie osiągnięta pełna koncentracja [nad celem]”³⁸.

W sobotę 30 maja o godzinie 22.45 rozpoczęły starty lekkie bombowce 2 Grupy bombowej, Dowództwa Współpracy z Wojskiem (ACC) i myśliwce FC. Ich cele były rozsiane od wybrzeża

³³ N. Longmate, op. cit., s. 221.

³⁴ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 268.

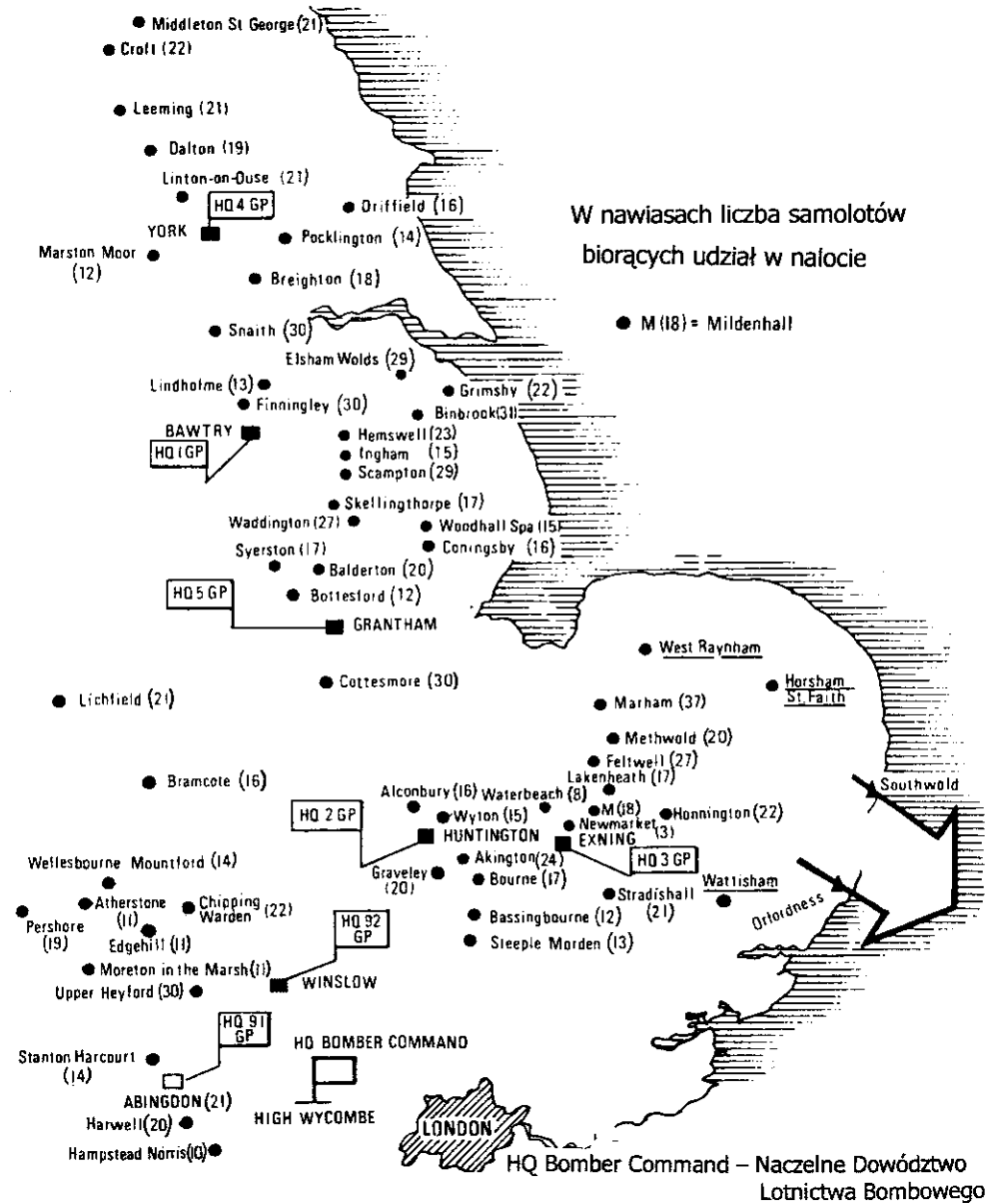
³⁵ Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 406.

³⁶ Ibidem.

³⁷ Ibidem.

³⁸ R. Barker, op. cit., s. 126.

Lotniska Bomber Command związane z Operacją „Millennium”



Mapa 3

Holandii po Kolonię. Były to lotniska niemieckich nocnych myśliwców w Twente, Venlo, Eindhoven, Gilze Rijen, Schipol, Deelen, Soesterburg i Leeuwarden w Holandii, Juvincoourt we Francji, St. Trond w Belgii oraz Bonn i Vechta w Niemczech (mapa 4). O ile bombowce 2 Grupy i ACC (50 maszyn) miały za zadanie zbombardowanie tych lotnisk, samoloty myśliwskie FC (37 maszyn) miały zająć swoją obecnością niemieckie myśliwce. W ten sposób pomagano siłom głównym BC — już w drodze nad Kolonię (mapa 4).

O godzinie 22.30 pierwsze bombowce wystartowały. Rozpoczął się największy atak lotniczy w dotychczasowej historii wojen powietrznych. Dane statystyczne, powołując się na bardzo wiarygodne źródła, podają zbliżone liczby, jeśli chodzi o samoloty, które wystartowały. Dla porządku: w statystykach BC „wziąć udział” a „zbombardować cel” to dwie różne sprawy. Za chwilę to wyjaśnimy.

Wystartowało, czyli według statystyk BC „wzięło udział” 1 046 maszyn. To oficjalne dane według Raportu Nocnego Nalotu Sekcji Badań Operacyjnych BC (Operational Research Section Nt. [tak w tekście] Raid Report) z 5 lipca 1942 r. i te dane podaje oficjalna historia ofensywy bombowej na Niemcy³⁹. Według *The Bomber Command War Diaries*, było to 1 047 maszyn⁴⁰. Na tę liczbę złożyło się:

1 Grupa — 156 wellingtonów	156 maszyn
3 Grupa — 134 wellingtony, 88 stirlingów	222
4 Grupa — 131 halifaxów, 9 wellingtonów, 7 whitleyów	147
5 Grupa — 73 lancastery, 46 manchesterów, 34 hampdeny	153
91 Grupa (szkoleniowa) — 236 wellingtonów, 21 whitleyów	257
92 Grupa (szkoleniowa) — 63 wellingtony, 45 hampdenów	108
Dowództwo Szkolenia Lotniczego — 4 wellingtony	4.

Łącznie: 602 wellingtony, 131 halifaxów, 88 stirlingów, 79 hampdenów, 73 lancastery, 46 manchesterów, 28 whitleyów.

Odnalezienie i zbombardowanie samej Kolonii zgłosiło: 1 — 868 załóg (15 załóg zbombardowało inne cele)⁴¹; 2 — 898 załóg⁴².

Nad Morzem Północnym pogoda była zdecydowanie zła. Panowało zachmurzenie całkowite, m.in. cumulonimbusy, w których lot groził gwałtownym oblodzeniem samolotów. Poczynając od terytorium Holandii, warunki ulegały zdecydowanej poprawie i nad samą Kolonią były już nieliczne cirrusy. Księżyc był prawie w pełni i ponad horyzontem. Widoczność była dobra dla bombowców BC i, niestety, dla niemieckich myśliwców. Miasto nie było nowicjuszem w wojnie z załogami BC. Kolonia przeżyła dotychczas 268 alarmów przeciwlotniczych i 107 nalotów⁴³ — tzn., że od początku wojny statystyczny mieszkaniec Kolonii nie zażywał snu częściej niż co trzecią noc. Na nadlatującą armadę czekało w Kolonii ponad 600 różnego kalibru dział przeciwlotniczych i 150 reflektorów.

Pierwsza fala bombowców wyposażonych w „Gee” dotarła nad miasto. Bez trudu rozpoznano cel, który o godzinie 00.38 (17 minut przed godziną Zero) oznakowano bombami zapa-

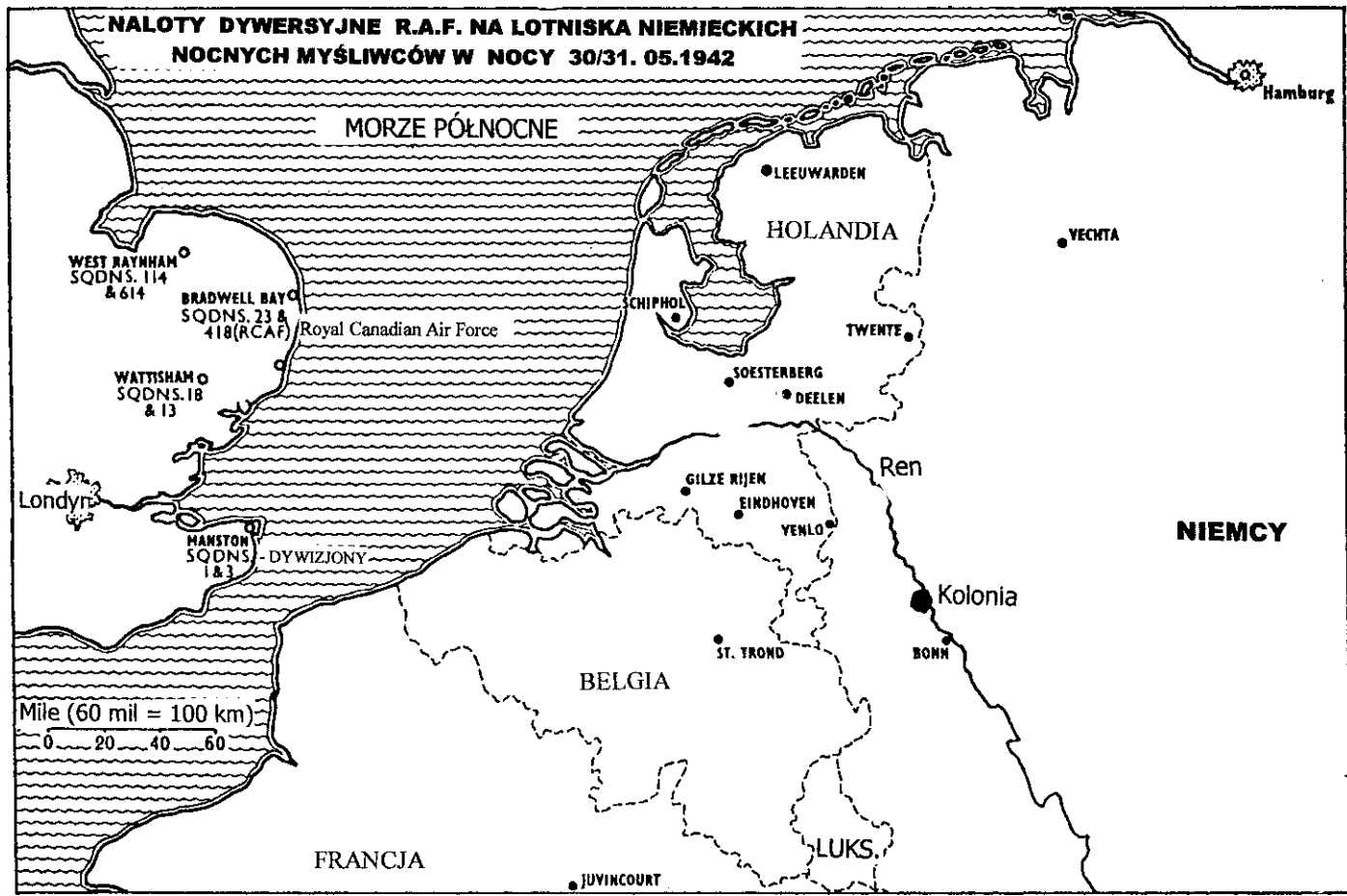
³⁹ Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 406.

⁴⁰ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 271-2.

⁴¹ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 272 powołują się na Arkusze Nocnych Nalotów BC (Bomber Command's Night Bombing Sheets).

⁴² Ch. Webster, N. Frankland, op. cit., t. 1, s. 407.

⁴³ H. Rumpf, op. cit., s. 55.



Mapa 4

lającymi. Kolejne nadlatujące załogi bardzo dobrze widziały płonące budynki. W jednym ze stirlingów 3 Grupy znakujących cel był, jako obserwator, jejdowódca (Air Officer Commanding, AOC Group), generał brygady J. Baldwin. Było to wbrew wyraźnym rozkazom zakazującym wyższym oficerom RAF-u lotów nad kontynentem. W wypadku dostania się do niewoli byłiby nie tylko materiałem propagandowym dla Niemców, ale też źródłem wielu cennych informacji. Ich wiedza zawodowa dalece przekraczała to, co wiedział przeciętny członek zestrzelonej załogi BC. Poniekąd można zrozumieć generała. On już dawno temu bombardował Kolonię. Prawie ćwierć wieku wcześniej — w czasie I wojny światowej. Niezależnie od tego generał Baldwin uważał, że aktualnie wprowadzane nowe techniki bombardowań wymagały osobistej obecności dowódcy w czasie nalotu. To było chyba dorabianie legendy do podjętej już samowoli.

W drodze powrotnej tona pożarów nad Kolonią była widoczna (na wysokości 2000 m) z odległości 250 km. Nalot zakończył się o godzinie 3.10 i trwał dwie i pół godziny. W czasie tych 152 minut zrzucono łącznie 1455 ton bomb z czego 540 ton bomb burzących i 915 ton bomb zapalających (1/3 do 2/3). Mimo przeciągnięcia nalotu o ponad 30 minut z 898 załóg zgłaszających wykonanie zadania tylko 38, a więc 4,3% zrzuciło bomby poza przewidzianym limitem czasu 90 minut. W sumie średnia wyniosła 9,5 tony bomb na minutę.

To rzeczywiście były **początki**. 17 marca 1945 r. w nalocie na Wurzburg 225 lancasterów i 11 mosquitów 5 Grupy w ciągu 17 minut zrzuciło 1 127 ton bomb. To daje 66 ton bomb na minutę. Co prawda w nalocie na Kolonię tylko 246 maszyn było wyposażonych w aparaty fotograficzne⁴⁴, ale na podstawie zrobionych zdjęć Sekcja Badań Operacyjnych BC stwierdziła, że co najmniej 600 bomb burzących trafiło we właściwe cele w obszarze wyznaczonym (w pierwszych sześciu miesiącach wojny BC uzyskało łącznie około 150 zdjęć z nocnych nalotów⁴⁵). Pierwsze loty rozpoznawcze (od godziny piątej nad ranem, w kilka godzin po nalocie) w wykonaniu 5 mosquitów (debiut operacyjny tej maszyny nad Niemcami) ukazały liczne pożary i olbrzymi słup dymu unoszący się na wysokość ponad 2 000 m. Następne robione później fotografie przedstawiały duże zniszczenia. Ponad 240 hektarów miasta legło w gruzach, z czego połowa w samym centrum Kolonii.

Każdy rejon miasta doznał mniejszych lub większych zniszczeń. BC nie doczekało się „morza ognia”, jak w przypadku Lubeki i Rostocku. Kolonia była miastem większym, o bardziej nowoczesnej zabudowie. Niemniej w mieście wybuchło około 12 000 pożarów z czego 2 500 dużych. Całkowitemu zniszczeniu uległo 3 330 budynków, 2 090 zostało poważnie uszkodzonych, a 7 420 mniej, łącznie — 12 840 budynków, z czego 2 560 to budynki przemysłowe i handlowe. W budynkach mieszkalnych całkowitemu zniszczeniu uległo 13 010 mieszkań, 6 360 było poważnie uszkodzonych, a 22 270 w mniejszym stopniu. 36 dużych przedsiębiorstw doznało 100-procentowego spadku produkcji, 70 przedsiębiorstw 50-80-procentowego spadku, a 222 spadku do 50%⁴⁶. Chodzi oczywiście o spadek produkcji w dniach bezpośrednio po nalocie. Zniszczeniu lub poważnemu uszkodzeniu uległa połowa z 328 zakładów przemysłowych miasta. Całkowitemu zniszczeniu uległy zakłady naprawcze kolei, zatrudniające 2 500 osób⁴⁷.

Wśród całkowicie zniszczonych budynków było: 7 budynków administracji lokalnej rządowej, 14 budynków publicznych, 7 banków, 9 szpitali, 17 kościołów, 16 szkół, 4 budynki uniwer-

⁴⁴ Rok wcześniej około 100 maszyn w całym BC, według: K. Delve, P. Jacobs, *The Six Year Offensive. Bomber Command in World War Two*, London 1992, s. 61.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 272.

⁴⁷ R. Jackson, op. cit., s. 193.

syteckie, 10 budynków pocztowych i kolejowych, 10 budowli zabytkowych, 2 wydawnictwa, 4 hotele, 2 kina, 6 domów towarowych. Uszkodzeniu uległo 17 linii wodociągowych, 5 gazowych, 12 telefonicznych i 32 elektryczne (50% łącznych dostaw elektryczności dla Kolonii⁴⁸.

Tym większe zdziwienie może budzić fakt niewielkich ofiar wśród mieszkańców miasta. Zginęło najmniej 500 osób (dane oscylują pomiędzy 469 a 486), z czego 58 to personel wojskowy. 5 027 osób odniosło rany. Dla przypomnienia: w nalocie Luftwaffe (499 bombowców — o wiele mniejszy tonaż) na Coventry w listopadzie 1940 r. zginęło około 1 400 osób. 45 132 osoby zostały, zgodnie z koncepcją lorda Cherwella, „wybombowane” i znalazły się na bruku⁴⁹. Rezultat ten to jednak zaledwie 1/4 wcześniejszych założeń lorda (1 tona bomb = zniszczenie średnio 30 mieszkań). 1455 ton bomb z nalotu na Kolonię winno zniszczyć ponad czterdzieści tysięcy mieszkań i pozbawić dachu nad głową ponad 200 000 ludzi (jedno mieszkanie = 5 osób). Tak więc niszczenie niemieckich miast za pomocą statystyki nie było sprawą prostą. Choć po tym nalocie Kolonię (700 000 mieszkańców) opuściło około 15 000 osób (patrz ulotka).

BC odniosło zdecydowany i w pełni zasłużony sukces. Tak operacyjny (jeśli nie strategiczny), jak i psychologiczny oraz propagandowy. Z perspektywy czasu, rozpatrując całe zagadnienie chłodnym okiem, można powiedzieć, że BC odniosło większe zwycięstwo nad swymi wpływowymi krytykami i przeciwnikami w W. Brytanii niż nad Niemcami. Operacja „Millennium” umożliwiła BC wyjście z cienia i pokazanie się w całej okazałości rodzimej opinii publicznej. Okazało się, że można Niemców atakować na naprawdę dużą skalę. Skutecznie atakować w ich własnych domach. Choć niewątpliwie cenne, to jednak zatopienie U-boota oznaczało sukces defensywny. Po prostu. Bez względu na to, jak cenny mógł być dowieziony na danym statku ładunek, w oczach przeciętnego zjadacza chleba było to li tylko umykanie Niemcom z drogi. Poranne informacje radiowe o kolejnym zatopionym U-boocie były dobrym początkiem dnia. Ale wiadomość, że ostatniej nocy zniszczono gdzieś tam w Niemczech pół miasta, była czymś o wiele cenniejszym. Długofalowo to dostawy drogą morską przechyliły szalę zwycięstwa na korzyść aliantów. Ale ów „zjadacz” chciał po prostu doczekać momentu, kiedy ktoś wreszcie zacznie oddawać Hunom z nawiązką. I **ktos** taki wreszcie się znalazł — generał Harris i jego BC. Zwycięstwo osiągnięto przy stratach własnych o wiele mniejszych od oczekiwanych. Gwoli wyjaśnienia: w okresie wojny straty w BC obliczano według następujących zasad: 1) procent strat liczone od liczby bombowców, które wystartowały. Nawet jeśli bombowiec spadł przy starcie za ogrodzeniem własnego lotniska, wliczany był w statystykę jako ten, który poleciał nad cel; 2) procent strat liczone od bombowców, które fizycznie nie powróciły na teren Anglii. Tak więc zarówno wyżej wspomniany bombowiec, jak i ten, który rozbił się na terenie Anglii (a załoga np. zginęła), wracając z nalotu, w oficjalnych statystykach strat nie były uwzględniane. Przecież one nie zginęły nad Niemcami.

Z nalotu nie powróciło 40 bombowców. To stanowiło 3,8% strat. Dla porównania: średnia procentowa strat w nalotach na zachodnie Niemcy w okresie od czerwca 1941 do marca 1942 r. (przy bezchmurnym niebie i pełni księżyca) wyniosła 4,6%.

Nad samą Kolonią stracono 22 maszyny. Dwie we wzajemnym zderzeniu (dokładnie tyle, ile wyliczyli naukowcy dr. Dickinsa). 16 bombowców zestrzeliła artyleria przeciwlotnicza, a 4 nocne myśliwce. Co 7 minut BC traciło nad Kolonią jeden samolot z załogą, średnio — 100 tysięcy funtów (koszty wyszkolenia ludzi + sprzęt). „Ofensywa bombowa była niepraw-

⁴⁸ M. Middlebrook, Ch. Everitt, op. cit., s. 272.

⁴⁹ R. Barker, op. cit., s. 235.

DIE SCHWERSTEN ANGRIFFE DER LUFTWAFFE
VON DER R.A.F. WEIT ÜBERBOTEN

Mehr als 1 0 0 0 Bomber auf einmal eingesetzt

Ruf der Nacht vom 30. Mai griff die Royal Air Force Köln mit weit über 1000 Flugzeugen an. Der Angriff wurde auf anderthalb Stunden zusammengedrängt. Der deutsche Sicherheits- und Abwehrdienst war der Wucht des Angriffs nicht gewachsen.

Premierminister Churchill sagte in seiner Botschaft an den Oberbefehlshaber des britischen Bomberkommandos am 31. Mai:

„Dieser Beweis der wachsenden Stärke der britischen Luftmacht ist auch das Sturmzeichen für die Dinge, die von nun an eine deutsche Stadt nach der andern zu erwarten hat.“

Zwei Nächte darauf griff die Royal Air Force das Ruhrgebiet mit über 1000 Maschinen an.*

Die Offensive der Royal Air Force in Ihrer neuen Form hat begonnen

NALOTY R.A.F. DALECE PRZEWYŻSZAJĄ
NAJCIEŹSZE NALOTY LUFTWAFFE.
PONAD 1.000 BOMBOWCÓW W JEDNYM NALOCIE

W nocy z 30 na 31 maja Królewskie Siły Powietrzne zaatakowały Kolonię ponad 1.000 samolotów. Nalot został skoncentrowany w czasie 90 minut. Niemiecka obrona przeciwlotnicza i cywilna nie miały szans. Churchill w swoim przekazie z 31 maja dla Naczelnego Dowódcy Lotnictwa Bombowego powiedział:

„To potwierdzenie rosnącej potęgi brytyjskich sił bombowych jest też zwiastunem tego co czeka odtąd kolejne niemieckie miasta.“

Dwie noce później Królewskie Siły Powietrzne zaatakowały Zagłębie Ruhry ponad 1.000 maszyn.

**ROZPOCZĘŁA SIĘ NOWA OFENSYWA
KRÓLEWSKICH SIŁ POWIETRZNYCH**

(TYSIĄCE TAKICH ULOTOK ZOSTAŁO ZRZUCONYCH NAD NIEMCAMI PO NALOCIE NA KOLONIE)

dopodobnie kosztowna, jak każda wojna—bez względu na to, czy ją wygrałeś czy przegrałeś — ale była bardziej kosztowna dla wroga. I, tak naprawdę, tylko to się liczyło⁵⁰.

Poza rejonem Kolonii stracono 18 maszyn. Należy sądzić, że w znakomitej większości na skutek akcji niemieckich nocnych myśliwców. Ze 116 uszkodzonych maszyn 85 zostało trafionych ogniem artylerii przeciwlotniczej, a 12 przez myśliwce Luftwaffe.

Z pozostałych 19 maszyn 17 zostało uszkodzonych w wyniku lądowań, a 2 w wyniku wzajemnej kolizji w powietrzu. Z uszkodzonych maszyn 12 nie nadawało się do naprawy, a 33 były ciężko uszkodzone.

Wielokrotnie już wspomniana koncentracja bombowców w czasie i przestrzeni (prawie 360 maszyn nad celem w ciągu jednej godziny) miała niewątpliwy wpływ na straty poniesione przez kolejne fale atakujących bombowców. I tak: 1. fala — 4,8% strat, 2. fala — 4,1% strat, 3. fala — 1,9% strat. Musimy tu jednak uwzględnić fakt, że ostatnia, 3. fala składała się wyłącznie z ciężkich czterosilnikowych bombowców z racji samej swej konstrukcji bardziej odpornych na trafienia niż bombowce dwusilnikowe. W nalocie wzięły udział 754 dwusilnikowe maszyny, zestrzelono 34 (4,5% strat); z 292 „ciężkich” (*heavies*) zestrzelono 6 (2,1% strat). Nie stwierdzono strat większych wśród nowych, niedoświadczonych załóg niż wśród rutyniarzy mających za sobą kilkanaście lub kilkadziesiąt lotów operacyjnych. Dla przykładu: straty wśród 91 i 92 Grupy szkoleniowej (OTU) wyniosły 3,3%, a wśród Grup operacyjnych (1, 3, 4 i 5) 4,1%. Powyższa tendencja była stała w okresie całej wojny, dowodząc, że żołnierskie szczęście to też czynnik mający swoje uzasadnienie⁵¹.

Gratulacje po nalocie przysłało wielu. W myśl starego przysłowia o tym, kto jest sierotą, a kto ma wielu ojców. Gratulacje przysły m.in. z ZSRR. Najważniejsze były jednak te od premiera, który w ich końcowej części potwierdzał nadzieje, jakie BC łączyło z Operacją „Millennium”: „To jest potwierdzenie rosnącej siły brytyjskich sił bombowych i zapowiedź tego, co czeka odąd kolejne niemieckie miasta⁵². Nalot na Kolonię z pewnością spełnił pokładane w nim propagandowe nadzieje zwolenników ofensywy bombowej.

Podsumowując. W okresie od sierpnia 1941 do kwietnia 1942 r. BC wysłało nad Kolonię łącznie 1 364 bombowce przy stratach własnych rzędu 3,5%. W Operacji „Millennium” wzięło udział 1 047 maszyn przy 3,8% strat⁵³. W ciągu tego jednego nalotu dokonano o wiele większych zniszczeń niż w okresie poprzednich 9 miesięcy. „Nalot Tysiąca” na Kolonię był przełomem. Nie kluczowym czy decydującym. Przełomów takich jak „Millennium” na frontach II wojny światowej było przynajmniej kilka. Jednego możemy być pewni. Po 31 maja 1942 r. lotnictwo bombowe nigdy już nie mogło być takie samo jak przedtem.

⁵⁰ J. Fyfe, *The Great Ingratitude. Bomber Command in World War II*, Wigtown 1993, s. 241.

⁵¹ Zob. J. Falconer, *The Bomber Command Handbook, 1939-1945*, Strond 1998, diagram na końcu artykułu.

⁵² N. Longmate, op. cit., s. 227.

⁵³ Straty tej wielkości wydają się niewielkie. Warto jednak zwrócić uwagę (pomijając propagandową niezręczność zaniżonych oficjalnych statystyk — w rzeczywistości straty maszyn sięgnęły 5,9%, a wśród załóg 4,7%), że przy oficjalnych stratach rzędu 3,8% po 26 nalotach (maksimum dwa letnie miesiące) z początkowego stanu osobowego dywizjonu (16 załóg) nie zostałyby **nikt**. Przeżycie całej wojny było, łagodnie rzecz ujmując, bardzo trudne.

Operation „Millennium”

The history of World War II contains a number of breakthroughs one of which, albeit slight in comparison with Stalingrad or the battle of the Atlantic, was the air raid carried out by a thousand British bombers against Koln in May 1942. Precise daytime air raids, which prior to the outbreak of the war comprised a *conditio sine qua non* of the British offensive against the Third Reich, lost their assets already at the beginning of the hostilities. Night raids proved to be relatively safe for the Bomber Command crews. Unfortunately, they were also harmless for the Germans, and initially their effectiveness was minute. In a situation when daytime raids were out of the question and night ones remained futile, the British were faced with only a single solution : mass-scale night raids involving the largest possible number of machines and intended to destroy everything on ground. Changes in training the crews, new navigation aids, new tactics and new bombers — all those factors were to provide results. Targets were located with a precision of a single kilometre. The most important changes occurred within the British doctrine of war in the air, and a significant impact was exerted by Luftwaffe raids against British towns. Naturally, the prime goal was mass-scale destruction of everything on the ground, predominantly the German population. A raid against an industrial enterprise denoted razing all the buildings in the locality as well as the death of the residents or workers. The spring of 1942 was a decisive period in the history of the Bomber Command — the decisions made at the time determined the character of the British air offensive against the Third Reich.