

Franciszek Grabowski

Ostiary i nie tylko : lotnicy polscy w operacjach specjalnych SIS, OPC i CIA w latach 1949-1965

Pamięć i Sprawiedliwość 8/1 (14), 305-341

2009

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.

Ostiary i nie tylko. Lotnicy polscy w operacjach specjalnych SIS, OPC i CIA w latach 1949–1965

Wstęp

Angielskie słowo *ostiary* – po polsku: ostiariusz – oznacza funkcję w dawnym Kościele katolickim. Tym kryptonimem amerykańskie służby wywiadowcze nazwały prowadzony w latach 1949–1958 program zatrudniania lotników z krajów Europy Wschodniej, głównie Polaków, wykorzystywanych w charakterze załóg samolotów uczestniczących w operacjach specjalnych. Operacja *Ostiary* pozostaje u nas właściwie nieznanym epizodem zimnej wojny, ginąc na tle bogatej historii walki o niepodległość, prowadzonej przez krajowe organizacje podziemne. Ci, którzy – ryzykując życie – przemierzali przestrzeń powietrzną ograniczoną żelazną kurtyną, wykonując zadania powierzone im przez zachodnie wywiady, byli wprawdzie nieliczni, ale pojawiali się w miejscach, gdzie rozstrzygały się losy zimnej wojny.

Pomimo upływu blisko 60 lat od rozpoczęcia operacji specjalnych państw Zachodu wymierzonych w ZSRR i jego sojuszników oraz blisko 20 lat od rozpadu bloku wschodniego, znaczna część dokumentów dotyczących tych operacji dalej pozostaje utajniona. Wynika to z natury organizacji wywiadowczych i prowadzonych przez nie działań specjalnych. Dlatego w badaniach nad działaniami powiązаныmi z wywiadem ciężko jest dotrzeć do wiarygodnych materiałów.

Na szczęście sytuacja nie jest zupełnie beznadziejna. Służby specjalne muszą bowiem co jakiś czas przypominać społeczeństwu o swoim istnieniu i wykazywać się swoim znaczeniem oraz sukcesami, prowadzą także rozgrywki personalne i walczą o środki budżetowe. Dlatego też przy pomocy zaufanych ludzi, często byłych pracowników lub współpracowników wywiadu, ujawniają wybrane zagadnienia, zazwyczaj w publikacjach o charakterze beletrystycznym, biograficznym czy popularnonaukowym. Przy lekturze takich tekstów należy jednak zachować znaczną ostrożność, gdyż niejednokrotnie zawierają one sfałszowane bądź zdeformowane informacje, mające na celu ochronę źródła, ewentualnie powielają rozpowszechnione wcześniej błędy, które trudno jest zweryfikować bez dostępu do archiwów. Dodatkowe utrudnienie stanowi fakt, że literatura na ten temat sięga dziesiątek pozycji, często o zawartości niemożliwej

do określenia na podstawie ich tytułu. Przy czym w polskich bibliotekach brak wielu tych publikacji. Rodzi to dodatkowe problemy w badaniach, także natury finansowej.

Niezwykle istotnym wydarzeniem z punktu widzenia możliwości prowadzenia badań był też rozpad ZSRR i związane z tym odtajnienie niektórych zasobów archiwalnych, np. znajdujących się w republikach związkowych czy tzw. krajach demokracji ludowej. Społeczna potrzeba uhonorowania bohaterów walki z komunizmem czy nawet próba poszukiwania tożsamości narodowej sprawiły, że pojawiły się liczne publikacje dokumentujące wybrane epizody z działalności podziemia antykomunistycznego. Często też poczucie zdrady i krzywdy sprawiało, że byli agenci zachodnich służb specjalnych nie czuwali się do lojalności i konieczności zachowania tajemnicy. Dzięki temu w niektórych przypadkach dysponujemy bardzo szczegółowymi relacjami dotyczącymi operacji specjalnych, pomimo że państwo je inicjujące nie ujawniło swojego zaangażowania ani nie odtajniło dokumentów.

Do tej grupy opracowań można także zaliczyć relacje samych lotników, którzy zdecydowali się ujawnić pewne szczegóły swojej działalności. Na ich tle wyróżnia się wspomnieniowa książka Jana Malińskiego, która zawiera chyba najbardziej kompletny i wyczerpujący opis lotów w ramach operacji specjalnych¹.

Operacja *Rollback* – geneza

Wybuch wojny niemiecko-radzieckiej został przyjęty na Zachodzie z olbrzymią ulgą. W myśl zasady „wróg mojego wroga jest moim przyjacielem” ZSRR nieomal z dnia na dzień stał się pełnoprawnym członkiem obozu alianckiego, a niedawny sojusz z Hitlerem oficjalnie poszedł w całkowite zapomnienie. Jednakże poza cukierkową fasadą propagandy w konserwatywnych kręgach militarno-politycznych, np. związanych z amerykańskim wywiadem i kontrwywiadem wojskowym – odpowiednio: G-2 i Counter Intelligence Corps – nowemu sojusznikowi przypatrywano się z olbrzymią rezerwą. Podobnie zachowywał się Stalin: również zupełnie nie ufał zachodnim sprzymierzeńcom, którzy jeszcze wiosną 1940 r. planowali działania zbrojne przeciwko ZSRR². W zaistniałej sytuacji otwarta konfrontacja zdawała się kwestią czasu, jednak w pełni uległa wobec ZSRR administracja prezydenta Roosevelta blokowała wszelkie inicjatywy wymierzone bezpośrednio lub pośrednio przeciw Krajowi Rad, nawet prowadzenie działań wywiadowczych przez wywiad cywilny – Office of Strategic Services (OSS)³. Co więcej, wskutek przecieku spowodowanego przez samego prezydenta USA doszło do podjęcia decyzji o rozwiązaniu tej agencji po zakoń-

¹ J. Maliński, *Samolot zakrył słońce*, Warszawa 2001.

² Znane są plany bombardowania radzieckich pól naftowych czy udzielenia pomocy wojskowej Finlandii, m.in. przy wykorzystaniu Brygady Strzelców Podhalańskich i utworzonego we Francji polskiego I/145. Dywizjonu Myśliwskiego. G. Śliżewski, *Stracone złudzenia*, Koszalin 2000, s. 28–30.

³ P. Grose, *Operation Rollback: America's Secret War Behind the Iron Curtain*, Boston 2000, s. 17.

czeniu wojny⁴! Nie dziwi więc, że wszelkie działania dotyczące ZSRR, prowadzone zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i USA, były trzymane w największej tajemnicy. Liczono przy tym na radykalną zmianę polityki po odejściu prezydenta Roosevelta. Wiele z prowadzonych operacji miało za zadanie zastraszenie Stalina⁵, równolegle skrycie przygotowywano się do wojny konwencjonalnej. Już na początku 1945 r. rozpoczęto werbunek agentów i żołnierzy z Europy Wschodniej oraz planowanie ewentualnych działań zbrojnych czy nawet przezbieranie jednostek.

Były ku temu istotne podstawy: demonstracje i próby sił, do których dochodziło pomiędzy sojusznikami, w Grecji (znajdującej się w brytyjskiej strefie wpływów) przerodziły się w otwartą konfrontację. Grecka partyzantka komunistyczna wspierana przez ZSRR⁶ rozpoczęła 3 grudnia 1944 r. (czyli tuż po wyzwoleniu Grecji przez połączone siły brytyjsko-greckie, które desantowały się 17 września) krwawą rewolucję, zapoczątkowaną w Atenach. Ludowo-Narodowa Armia Wyzwoleńcza (Ethnikos Laikos Apeleftherotikos Stratos) nieomal przejęła kontrolę nad krajem i dopiero przeciwdziałania wojsk rządowych, wspieranych przez armię brytyjską, pozwoliły na częściowe opanowanie sytuacji, rozpoczynając długoletnią wojnę partyzancką. Równocześnie trwała ekspansja partii komunistycznych w Europie Zachodniej, wspieranych przez bratnie organizacje z krajów już podporządkowanych komunistom⁷. Naturalnie, budziło to uzasadnione obawy, że po opanowaniu Grecji walki przeniosą się na teren Włoch, a następnie Francji i w ten sposób, wskutek pełzającego konfliktu partyzanckiego, ZSRR opanuje cały kontynent. Kolejne agresywne kroki Stalina, jak np. blokada Berlina czy naciski na Turcję, również nie mogły pozostać niezauważone.

18 czerwca 1948 r. prezydent Truman wraz z Radą Bezpieczeństwa Narodowego uruchomił program walki z komunizmem, wykraczający poza propagandę i naciski gospodarcze oraz dopuszczający „bezpośrednie działania prewencyjne, wliczając sabotaż, zwalczanie sabotażu, środki niszczenia i ewakuacji”, a nawet „dywersję przeciw wrogim krajom, w tym wsparcie dla podziemnych ruchów oporu, partyzantów i wyzwoleńczych organizacji uchodźczych”.

⁴ *Ibidem*, s. 16–17.

⁵ Jako przykłady takich działań, mających uzmysłowić potęgę zachodnich aliantów, są wymieniane loty wahadłowe z lądowaniami w bazach na terenie ZSRR czy naloty na miasta niemieckie w pasie operacyjnym Armii Czerwonej, np. na Drezno.

⁶ Po zakończeniu wojny do krajów udzielających pomocy greckim komunistom dołączyła Polska. Między innymi w Dziwnowie znajdował się ośrodek rehabilitacyjny dla partyzantów, prowadzono także szkolenia. Wśród sprzętu wysłanego partyzantom znalazły się samoloty Fieseler 156 Storch i CSS-13.

⁷ Jak wspominał Kazimierz Dzwonkowski, Polska wspierała Komunistyczną Partię Francji, a transferów finansowych dokonywano m.in. poprzez zakupy wyrobów przemysłowych. Dzwonkowski został przypadkowo wmieszany w sprawę zakupu samolotów Languedoc dla PLL LOT, zupełnie niespełniających wymagań technicznych. Sprawa zakończyła się sfingowanym procesem i wysokimi wyrokami sądowymi. Polska zakupiła po wojnie we Francji znaczną ilość wyrobów przemysłowych, m.in. pięć (z opcją na kolejne pięć) samolotów SE.161 Languedoc, sześć samolotów NC.701, autobusy Chausson, furgony Renault 1000KG i aż 5000 samochodów osobowych Citroën Traction Avant (korzystało z nich potem m.in. UB).

Całość miała być prowadzona w ten sposób, by rząd USA mógł „wiarygodnie zaprzeczyć jakiegokolwiek odpowiedzialności”⁸.

Naturalnym partnerem Amerykanów stała się Secret Intelligence Service (SIS) – brytyjska tajna służba wywiadowcza, dysponująca dużym doświadczeniem i rozległymi wpływami w całej Europie.

Jednym z pierwszych pomysłów było wywołanie antykomunistycznego powstania w Albanii, które stanowiłoby przeciwwagę dla działań w Grecji, a jednocześnie umożliwiłoby odcięcie kanałów zaopatrzenia dla greckich komunistów⁹. Za tym szła konieczność udzielenia pomocy reżimowi Tity w Jugosławii, który w 1948 r. popadł w konflikt ze Stalinem.

W tym czasie gwałtownie wzrosło zagrożenie konfliktem, co wiązało się z uzyskaniem przez Moskwę broni atomowej, która – będąc do tej pory w posiadaniu USA – mogła niwelować przewagę liczebną wojsk radzieckich i odstraszać napastnika. Tym ważniejsze stało się zatem pozyskiwanie informacji zza żelaznej kurtyny¹⁰. Okazało się jednak, że choć wywiady Wielkiej Brytanii i USA dysponowały dobrze zorganizowanymi siatkami na terenie Czechosłowacji, Niemiec i Polski, to brakowało jakichkolwiek informacji z Bułgarii, Rumunii i ZSRR. Aby temu zaradzić, podjęto próbę przerwania agentów oraz wspierania bądź organizacji opozycji w tych krajach. Do zorganizowania przedsięwzięcia wyznaczono Franka Wisnera i Reinhardta Gehlena. Wisner był oficerem OSS; pod koniec wojny działał w Rumunii, gdzie zetknął się z metodami działania komunistów. Osobiście pomógł w ucieczce rodziny królewskiej, a po przeniesieniu do Niemiec dał się poznać jako zdecydowany przeciwnik ZSRR. Po zlikwidowaniu OSS¹¹ w styczniu 1946 r. odszedł z wywiadu, ale widząc wzrastające wpływy radzieckie, rozpoczął lobbing na rzecz nowej służby wywiadowczej¹². Z kolei Gehlen, były oficer Abwehry i dowódca wydziału Obce Armie – Wschód Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych (Fremde Heere Ost Oberkommando des Heeres) w latach 1942–1945, odpowiedzialny za wywiad na froncie wschodnim i kontakty z antykomunistyczną partyzantką, został zatrudniony przez wywiad wojskowy G-2. Ze względu na szerokie kontakty, także na Wschodzie, był niezwykle cennym nabytkiem dla nowej organizacji¹³. Nowo powstała struktura wywiadowcza została nazwana Biurem Koordynacji Politycznej (Office of Policy Coordination, OPC)¹⁴.

⁸ P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 8.

⁹ Pierwszych agentów przerzucono w październiku 1949 r., gdy powstanie w Grecji w zasadzie się zakończyło.

¹⁰ Określenie jest powszechnie przypisywane Winstonowi Churchillowi, ale jako pierwszy użył go Joseph Goebbels, komentując ustalenia jałtańskie.

¹¹ Analityków przeniesiono do Departamentu Stanu, zaś agentów i oficerów prowadzących zgrupowano w nowej jednostce – Strategic Services Unit – podległej Departamentowi Wojny.

¹² Jego dalsza kariera załamała się kilka lat później. Wobec całkowitej obojętności na wydarzenia węgierskiego października Wisner popadł w głęboką depresję i przez dwa lata przebywał w szpitalu psychiatrycznym. W 1962 r. odszedł ze służby, a w 1965 r. niespodziewanie popełnił samobójstwo.

¹³ Po wypełnieniu kontraktu w 1956 r. Gehlen objął szefostwo Bundesnachrichtendienst (wywiadu RFN) i pozostawał na tym stanowisku do 1968 r.

¹⁴ W 1951 r. wspierane przez wojsko OPC zostało wchłonięte przez utworzoną w 1947 r. cywilną Centralną Agencję Wywiadowczą (Central Intelligence Agency, CIA). Można się tylko domyślać skali konfliktów pomiędzy pracownikami wywodzącymi się z obu agencji.

Rezultatem wspólnych działań planistów amerykańskich i brytyjskich była operacja *Rollback*, stanowiąca swego rodzaju powrót do koncepcji realizowanych w okresie II wojny światowej przez brytyjskie Kierownictwo Operacji Specjalnych (Special Operations Executive, SOE). Ten ambitny plan zakładał wsparcie istniejących bądź utworzenie nowych oddziałów partyzanckich na terenach zajętych przez ZSRR, które – prowadząc działalność dywersyjno-szpiegowską – miały doprowadzić do „zwinięcia” żelaznej kurtyny, po angielsku: *roll it back*.

Tworzenie wsparcia lotniczego dla operacji *Rollback* – *Redsox*

Jednym z problemów, które pojawiły się przed nowo utworzonymi służbami, stał się przerzut agentów na zaplecze terenów opanowanych przez ZSRR. Operacjom lotniczym prowadzonym w ramach operacji *Rollback* miano nadać kryptonim *Redsox*. Wymóg ukrycia związków z zachodnimi organizacjami wywiadowczymi w przypadku zestrzelenia samolotu wiozącego skoczków wykluczał użycie pilotów amerykańskich czy brytyjskich. Z pomocą przyszły środowiska emigrantów, wśród których było wielu doświadczonych, jakkolwiek bezrobotnych lotników.

W 1949 r. Amerykanie mieli zatrudnić dwóch czechosłowackich pilotów, weteranów bitwy o Anglię, którzy mieli dokonać zrzutu na terenie Ukrainy (patrz niżej), a następnie, za namowami Brytyjczyków, uwagę zwrócono na Polaków, którzy posiadali olbrzymie doświadczenie w prowadzeniu operacji specjalnych. Można się też spotkać z informacją, że wszystkie te loty były wykonywane przez Czechów¹⁵. Informacje te jednak wydają się dalece nieprecyzyjne.

Istotnie Amerykanie zatrudnili dwóch czechosłowackich lotników, byli to: Vítězslav Angetter (ur. 1921) i Bořivoj Šmíd (1918–1951), byli piloci myśliwscy, ale nie mogło do tego dojść w 1949 r., gdyż obaj uciekli do Niemiec 24 marca 1950 r. w dość niezwykłych okolicznościach. Pracując w liniach lotniczych ČSA, zorientowali się, że grożą im represje i wraz z kilkoma kolegami równocześnie opanowali trzy rejsowe samoloty C-47 lecące z Bratysławy, Brna i Ostrawy do Pragi, po czym wylądowali w Erding koło Monachium. Była to bodaj najbardziej spektakularna ucieczka z bloku wschodniego¹⁶.

Angetter i Šmíd oraz przydzielony do ich załogi nieznany Węgier mieli wykonać kilka lotów ze zrzutami, m.in. na Litwę i Ukrainę. Po paru miesiącach Šmíd zrezygnował z tej pracy i przeszedł do RAF; 29 maja 1951 r. zginął w katastrofie Wellingtona należącego do 1. Szkoły Nawigacji Lotniczej (No. 1 Air Navigation School) w Hullavington.

W werbunku Polaków niewątpliwym udział miał Peter Kemp, były członek brytyjskiej misji wojskowej, zrzuconej do Polski pod koniec 1944 r. Jednym z pierwszych pozyskanych polskich lotników był jego dobry znajomy Roman Rudkowski (1898–1954), kawaler Złotego Krzyża Orderu *Virtuti Militari*,

¹⁵ P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 162.

¹⁶ Na kanwie tych wydarzeń powstała książka (J. Suchý, *Únos do Erdindu*, Praga 1950) oraz film Jána Kadára i Elmara Klosa *Únos* (1952).

organizator lotów do Polski, cichociemny. Rudkowski, zamieszkałszy na Baron's Court w Londynie, obracał się wśród pilotów skupionych w Stowarzyszeniu Lotników Polskich na Earl's Court i wśród nich rozpoczął werbunek. Po wyrażeniu zainteresowania piloci dowiadywali się, gdzie i z czym będą latać, a także ustalali szczegóły kontraktu. Po jego podpisaniu trafiali do jednej z kilku baz organizacji¹⁷.

Jak taki werbunek wyglądał w praktyce opisał w swoich wspomnieniach wspomniany już Jan Maliński: „pewnego wieczora spotkałem tam [w klubie Stowarzyszenia Lotników Polskich] majora Łubieszkę¹⁸, którego znałem tylko z widzenia, bo latał w którymś z dywizjonów bombowych. Uparł się, aby postawić mi drinka. Dowiedziawszy się w czasie rozmowy, że szukam pracy w lepszych warunkach, powiada: »Ja wiem, kto potrzebuje doświadczonego pilota, tylko to jest na Bliskim Wschodzie. Jednak płacą w dolarach, a mieszkanie i wyżywienie ekstra. Jeżeli odpowiada ci to, możemy jutro pójść i omówić całą sprawę dokładniej«.

Oczywiście, zgodziłem się. Nazajutrz zostałem przedstawiony pułkownikowi Romanowi Rudkowskiemu, który reprezentował Amerykanów w jakimś wydziale ONZ. Okazało się, że robota jest tajna i polega na rzucaniu ulotek propagandowych w Albanii i Bułgarii. »Dziecinny uśmiech«, odpowiedziałem i z miejsca zgodziłem się, wiedząc, że żadna artyleria czy nocni myśliwcy mi nie grożą. »Wobec tego powiem moim przełożonym, że jest pan gotów. Proszę zostawić swój telefon, ale to raczej mjr Łubieszko osobiście zawiadomi pana o odlocie do Grecji«, dodał pułkownik¹⁹.

Piloci byli w pełni świadomi ryzyka, które podejmowali. Inny z lotników anonimowo wspominał: „W pełni akceptowaliśmy fakt, że nikt nas nie ochroni, gdybyśmy zostali złapani. Taka była umowa. Amerykanie wyjaśnili to całkiem prosto i dali nam kapsułki z cyjankali na wszelki wypadek. Wszystkie nasze ubrania i ekwipunek pochodziły ze wschodniej Europy. Dali nam nawet radzieckie zegarki. Oczywiście, komuniści wiedzieliby skąd jesteśmy, ale byliśmy bezpaństwowcami i nie mogliby tego nigdy udowodnić. Nie sprawilibyśmy Zachodowi większego kłopotu²⁰».

Można by odnieść wrażenie, że Polacy byli jakimiś szaleńcami, jednakże rzeczywistość nie była tak groźna, jak mogłoby się wydawać. Ten sam pilot dodawał: „Rosjanie nigdy nie protestowali przeciwko nam, ponieważ nie chcieli rozgłaszać faktu, jak łatwo lataliśmy nad terytorium radzieckim. Docieraliśmy gdziekolwiek chcieliśmy. Moglibyśmy latać nad placem Czerwonym, gdybyśmy mieli na to ochotę. Można to robić w każdym starym samolocie tak długo, jak długo pilot ma wystarczająco szybkie reakcje, by pozostawać nie więcej niż

¹⁷ Relacja ustna J. z 2002 r. (w zbiorach autora); J. Maliński, *Samolot...*, s. 203; A. Zamoyski, *Zapomniane Dywizjony*, Londyn 1995, s. 233. Bazy znajdowały się m.in. w Wiesbaden, Atenach, na Bornholmie i w Turcji. Polacy na pewno latali z dwóch pierwszych.

¹⁸ Tomasz Łubieszko (1910–1977), były nawigator w 300. Dywizjonie Bombowym.

¹⁹ J. Maliński, *Samolot...*, s. 203.

²⁰ N. Bethell, *The Great Betrayal: The Untold Story of Kim Philby's Biggest Coup*, London 1984, s. 154–155.

50 stóp [ok. 15 m] nad ziemią. Dlatego Rosjanie tak obawiają się pocisków Cruise²¹.

Inny lotnik, Z., podawał kolejny istotny argument: „Amerykanie bardzo dobrze płacili za tę pracę, a polskim lotnikom po wojnie się nie przelewało²². Z drugiej strony nie były to szalone pieniądze, jak wspominał inny z lotników: „Wie pan, jeżeli ktoś siedział w tym kasynie, jak to się nazywa, no to owszem, oni płacili cashem [gotówką], ileś tam, sześćset czy siedemset dolarów. A był sam [ten ktoś, kto siedział/mieszkał w kasynie]. Ale ponieważ ja sprowadziłem rodzinę później, to już tam za dobrze nie stałem, dlatego że w teorii miałem tam spanie i kolację, ale o trzeciej kończyłem urzędowanie i wracałem do domu. Stać mnie było na służącą i tak dalej. Ale to już wtedy nie była specjalnie, że tak powiem, great share [niezła kasa]”²³.

Baza południowa – Kalamaki

Niezwykłe niestabilna sytuacja na Bałkanach sprawiła, że baza w Grecji stała się jedną z najważniejszych i najbardziej obciążonych w Europie. Znajdowała się w Kalamaki (dzisiejsze lotnisko Hellenikon), będącym równocześnie portem lotniczym Aten²⁴. Stąd prowadzono loty wspierające partyzantów w Albanii oraz przerzut agentów na teren Bułgarii, Rumunii i ZSRR.

Do pracy w oddziale południowym, działającym we wspomnianej bazie, Rudkowski zwerbował sześciu lotników. Kompletna załoga miała się składać z pierwszego i drugiego pilota, nawigatora, radiotelegrafisty i wyrzucającego, odpowiedzialnego za poprawny przebieg zrzutu. Loty wykonywano na samolocie C-47 Skytrain²⁵, całkowicie pozbawionym wszelkich napisów w języku angielskim, ale mimo to oficjalnie figurującym na stanie pomocniczej jednostki lotnictwa amerykańskiego. Po kursie odświeżającym w bazie Wiesbaden (patrz niżej) jesienią 1950 r. siedmiu Polaków przybyło do Grecji. Na miejscu powitał ich miejscowy pracownik CIA, Horace „Hod” Fuller i zastępca szefa bazy, Henry Maclean²⁶.

Szefem polskiego oddziału był lotnik posługujący się stopniem i nazwiskiem ppłk Milley²⁷, który sam wykonywał loty w charakterze nawigatora. Wraz z nim latał Zbigniew Piotr Wysiekierski (1907–1971) ps. „Ball”, przedwojenny

²¹ *Ibidem*, s. 162.

²² Relacja ustna Z. z 1998 r. (w zbiorach autora).

²³ Relacja Zbigniewa Bobińskiego z 15 II 1994 r. (w zbiorach autora).

²⁴ Duży ruch na cywilno-wojskowym lotnisku umożliwiał maskowanie lotów samolotów specjalnych, w pobliżu Aten znajdował się też spory obóz dla uchodźców, który pozwalał ukryć obecność polskich załóg, a w samych Atenach w biurze Military Aid and Assistance Group mieściła się siedziba OPC/CIA.

²⁵ Niezwykłe popularny dwusilnikowy samolot transportowo-pasażerski, znany także jako DC-3 czy Dakota.

²⁶ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, London 1984, s. 155.

²⁷ Nie udało się go jednoznacznie zidentyfikować. Lotników, którzy pasowaliby do jego opisu, było czterech: Eugeniusz Arciuszkiewicz, Antoni Dąbrowa, Stanisław Król i Czesław Korbut. Powojenne losy Dąbrowy są znane i nie pojawia się w nich taki epizod. Z kolei o powojennych losach Arciuszkiewicza i Króla, którzy w okresie wojny dowodzili polską jednostką specjalnego przeznaczenia, właściwie nic nie wiadomo, są to najbardziej prawdopodobni kandydaci.

pilot LOT, a w czasie wojny m.in. jeden z współtwórców polskiego lotnictwa specjalnego przeznaczenia, odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari.

Także wśród pozostałego personelu nie brakowało doświadczonych specjalistów. Za przygotowanie zrzutów odpowiadał Rudolf Jan Mol (1914–1994), strzelec pokładowy i wyrzucający, weteran lotów do Polski w 138 Squadron RAF (Dywizjonie RAF), odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. Prawdopodobnie taką samą funkcję pełnił były szef mechaników kilku dywizjonów myśliwskich Józef Korczowski (1911–1986), *alias* „MacDougall”, popularnie zwany „Big Mac”.

W lipcu 1951 r. do bazy w Grecji przybył Jan Leonard Maliński (1917–2006), pilot myśliwski nocny i transportowy, który po wojnie latał m.in. w moście berlińskim. W CIA posługiwał się pseudonimem „Paul Weitzel”. Zastąpił on w lotach Zbigniewa Wysiekierskiego, z którym jednak wykonał kilka lotów „zapoznawczych”. W bazie pozostał do kwietnia 1952 r., po czym powrócił do lotnictwa cywilnego. Został zastąpiony przez innego pilota, prawdopodobnie Bohdana Krahelskiego (1915–1953?)²⁸, również byłego myśliwca 307. Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego, brata Krystyny Krahelskiej, znanej harcerki i poetki. W czerwcu 1952 r. dołączył do personelu nawigator Jan Iżycki (1913–1958), odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. Wraz z nim latał Stanisław Józefiak (ur. 1919), były strzelec pokładowy i pilot myśliwski, także odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. Około 1954 r. dołączył do nich były pilot myśliwski Józef Jeka (1917–1958) (patrz niżej), prawdopodobnie posługujący się pseudonimem „Walters”.

Operacja *Valuable/Fiend*

Ze względu na wspomnianą wyżej napiętą sytuację w Grecji naturalnym celem działań odwetowych stały się sąsiadujące kraje komunistyczne. Po analizie sytuacji zdecydowano, że najlepszym obiektem akcji tego typu będzie Albania. W celu zapewnienia politycznego zaplecza dla operacji oraz źródła rekrutacji agentów Amerykanie i Brytyjczycy nawiązali kontakt z różnymi środowiskami emigracji albańskiej. Ostatecznie współpracę nawiązały Front Narodowy (Balli Kombëtar) skupiający zwolenników idei wielkiej Albanii oraz ugrupowanie rojalistów związanych z pozostającym na emigracji królem Zogiem. Oba te ugrupowania dysponowały największym poparciem w Albanii, choć w niektórych regionach przedstawiciele Frontu mieli przewagę nad rywalizującymi z nimi rojalistami.

3 października 1949 r. pierwsza grupa dziewięciu Albańczyków została przez Brytyjczyków przetrzona drogą morską na teren Albanii²⁹. Jednym z przyjętych wówczas ustaleń był podział odpowiedzialności za operację – Brytyjczycy preferowali tradycyjne środki przetrzutu, Amerykanie woleli wykorzystywać lotnictwo. Drogą lotniczą przetrzucano agentów, dostarczano zaopatrzenie dla oddziałów partyzanckich przebywających w górskich bazach oraz rozrzucano ulotki.

²⁸ A. Zamoyski, *Zapomniane...*, s. 234.

²⁹ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 75–77.

Loty nie były zbyt trudne. Jak wspominał Jan Maliński: „Pierwsze loty [Malińskiego w lipcu 1951 r.] były bardzo łatwe. Leciało się nad Włochy i – po ustaleniu pozycji na wybrzeżu Adriatyku – nad Albanie. W jej strefie przybrzeżnej była miejscowość Shkodër, a bardziej na południe Durrës, Tirana i Tore. Tam zrzucałiśmy ulotki propagandowe, które wiatr pędził w głąb kraju. Innym razem woziliśmy zaopatrzenie przeznaczone dla partyzantów, zrzucając w kontenerach. W tym trzeba było być bardziej dokładnym. Partyzanci mieli swoje bazy w górach, na wysokościach sięgających 2 do 3 tysięcy metrów. Kilka szczytów było całkiem płaskich. Na nich właśnie partyzanci palili ogień. Płaski teren rozciągał się na przestrzeni 300 do 500 metrów, a więc aby wyrzucić wszystko, trzeba było nawracać kilka razy. W przeciwnym razie kontenery upadłyby na stromym skalistym stoku, w przepaść. Można było jednak wyczuć, że partyzanci czuli się na zrzutowiskach całkiem bezpiecznie, bo z dołu ognia nikt nie widział, a kilka podejść na górę było dobrze ubezpieczonych”³⁰.

Wkrótce przyszła pora na operacje lotnicze polegające na przerzucie grup agentów. Pierwszych szesnastu przyleciało z Wiesbaden 7 listopada 1950 r. nieoznakowanym i pomalowanym na czarno samolotem C-54 Skymaster³¹, zapewne także pilotowanym przez polską załogę. Na miejscu okazało się, że nie ma przedstawicieli greckiego wywiadu, a byli oni niezbędni, by wpuścić do Grecji Albańczyków pozbawionych wszelkich dokumentów. W obawie przed dekonspiracją wszyscy odlecieli z powrotem do Wiesbaden! Dopiero dwa dni później cała akcja przebiegła według planu³².

10 listopada 1950 r. ruszyła operacja, do której wytypowano dziewięciu agentów, podzielonych na dwie grupy. Tuż przed odlotem, gdy załoga i skoczkowie zajęli miejsca w samolocie, Rudkowski jeszcze raz wszedł na pokład, by sprawdzić, czy wszystko jest w porządku i pożegnać się z załogą. Ku zaskoczeniu Amerykanów wydał pilotowi rozkaz natychmiastowego startu. Samolot obrał kurs na północ i zbliżając się do granicy albańskiej, wszedł na wysokość około 15 m, by uniknąć wykrycia przez radary. Nawigacja nad Albanie okazała się niezwykle trudna, gdyż pozbawiony elektryczności kraj był spowity w całkowitych ciemnościach. Nawigator wybrał trasę wzdłuż rzek i dolin, używając szczytów górskich jako punktów orientacyjnych. Po osiągnięciu rejonu Martanesh pilot wzniósł się na 150–180 m i rozpoczął poszukiwanie strefy zrzutu. Ponieważ nie mógł jej odnaleźć, załoga zdecydowała się zawrócić – obrała kurs zachodni, a po wyleceniu nad Adriatyk skierowała się z powrotem do bazy.

Operację powtórzono 19 listopada 1950 r., ale i tym razem nie udało się odnaleźć strefy zrzutu w rejonie Martanesh. Albańczycy mimo wszystko zdecydowali się na skok – lądowanie miało miejsce w lesie koło Bulqize, 40 km na północny wschód od Tirany. Następnie samolot skierował się na północ i minął rzekę Drin. Tam ponownie załoga nie mogła odnaleźć strefy zrzutu. Albańczycy po upewnieniu się, że są nad Albanie, a nie Jugosławią, postanowili skakać. Wylądowali w Zarrisht, 19 km od miejsca przeznaczenia. Jeden ze skoczków Halil Nerguti wspominał: „Pilot miał zawrócić i rzucić nasz ekwipunek tam,

³⁰ J. Maliński, *Samolot...*, s. 204.

³¹ Amerykański czterosilnikowy samolot pasażersko-transportowy, znany także jako DC-4.

³² N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 159–160.

gdzie nas zrzucono, ale nie zrobił tego, tylko wyrzucił go po nas, w rezultacie czego całość wylądowała w innej wiosce i musieliśmy ją porzucić. Tak więc straciliśmy nasze radia, prowiant, zapasową amunicję i całe niezbędne wyposażenie. Amerykanie wszystko zapakowali w ciężkie pakunki, nawet papier toaletowy. Zostaliśmy z tym, co miał każdy z nas: pistolet maszynowy, pistolet, odrobina amunicji i trochę podstawowych medykamentów, tabletki na biegunkę i aspiryna”³³.

Polacy wyrzucili jeszcze trochę ulotek, skierowali się na zachód i wkrótce osiągnęli wybrzeże Adriatyku. W drodze powrotnej zauważyli kilka światel w Tiranie, w związku z czym pilot zawrócił w jej stronę i zszedłszy do wysokości budynków, przeleciał nad główną aleją albańskiej stolicy³⁴.

Akcja obydwu grup agentów zakończyła się fiaskiem. Jedyne części z nich po serii niezwykłych perypetii udało się przedostać na teren Jugosławii i uratować życie. Tymczasem „polski samolot” w listopadzie i grudniu 1950 r. co cztery dni latał nad Albanią, próbując nawiązać kontakt z agentami za pomocą systemu *Joan-Eleanor*³⁵. Oczywiście próby te były bezcelowe po utracie wyposażenia przez obie grupy Albańczyków³⁶.

W styczniu 1951 r. albańskie ministerstwo spraw wewnętrznych poinformowało o infiltracji na północy kraju dokonanej przez 43 agentów przerzuconych drogą morską i lotniczą. W walkach zabito 29 z nich i zatrzymano 14³⁷.

W maju 1951 r. służby specjalne wstrząsnęła informacja o zaginięciu Guya Burgessa i Donalda Macleana, wysokich urzędników brytyjskiego ministerstwa spraw zagranicznych. Gdy okazało się, że byli radzieckimi szpiegami, śledztwo objęło także Harolda Adriana Russella „Kima” Philby’ego. Ponieważ Amerykanie uznali go za prawdopodobnego agenta, zażądali od Brytyjczyków usunięcia go ze stanowiska. Philby pełnił w tym czasie ważną funkcję koordynatora działań pomiędzy OPC i SIS i przez jego ręce przechodziły szczegóły wszystkich prowadzonych wspólnie operacji specjalnych (w tym na kierunku albańskim). Nie zdecydowano się jednak na odwołanie całej operacji, chociaż dokonano istotnych zmian. OPC postanowiło poprzeć rojalistyczną frakcję albańskiej emigracji związaną z królem Zogiem, przy okazji tej reorganizacji przejmując większość zadań służb brytyjskich³⁸.

23 lipca 1951 r. dokonano w kilku miejscach zrzutu kolejnych dwunastu Albańczyków. Przed lotem nagrano ich głosy na płyty w celu ewentualnej identyfikacji. Pokazano im także szczegółowe mapy z zaznaczonymi terenami własnymi i zajętymi przez wroga. Ponadto przekazano im instrukcje nawiązywania

³³ *Ibidem*, s. 163.

³⁴ *Ibidem*, s. 161–164.

³⁵ System łączności krótkofalowej wprowadzony podczas II wojny światowej. Dla zaoszczędzenia na masie przenośnego nadajnika agent prowadził rozmowę z radiooperatorem znajdującym się na pokładzie samolotu przelatującego nad wrogim terenem.

³⁶ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 169.

³⁷ S. Dorril, *MI6: Fifty Years of Special Operations*, London 2000, s. 395.

³⁸ Do tej pory Philby jest obarczany odpowiedzialnością za niepowodzenie ówczesnych operacji wywiadowczych, ale wydaje się, że wpływ jego działalności był minimalny, a problem dużo głębszy i bardziej skomplikowany.

kontaktu za pomocą systemu *Joan-Eleanor*. Agenci mieli zwerbować ludność i utworzyć grupy ruchu oporu, po czym wycofać się za granicę.

I te rzuty okazały się porażką. Jedna z grup, zrzucona w rejonie Kavaji, została otoczona w chałupie, którą następnie podpalono. Druga, która skakała koło Shkodër, została wystrzelana w walce z obławą. Trzecia wylądowała w rejonie Gjirokaster. Z tej grupy zatrzymano dwie osoby, resztę zastrzelono³⁹. 15 października 1951 r. zrzucono kolejny pięcioosobowy zespół w górach Blata w rejonie Dibra. Mimo zasadzki, w której zginęło dwóch agentów, pozostałym udało się uciec z okrażenia i ewakuować za granicę jugosłowiańską, a następnie grecką⁴⁰.

Ostatni lot do Albanii Maliński wykonał 25 grudnia 1951 r.: „Innym razem natrafiłem na problemy nad Tiraną, gdzie mieliśmy w Boże Narodzenie wyrzucić podarunki dla ludności zawarte w 10-kilogramowych paczkach na spadochronikach. Robiliśmy to już poprzednio, ale okazało się, że tym razem dyspozytorzy nie byli w stanie wszystkiego wyrzucić w pół minuty i trzeba było powtórzyć nalot. Nasz szef od tej operacji wpadł na pomysł, aby wszystkie paczki umieścić w sieci zawiązanej sznurkiem, który powinien pęknąć po opuszczeniu ładunku z samolotu. Tak się stało, ale tylko częściowo, ponieważ siatka złożona z dość grubych powrozów zawiesiła się na kole ogonowym z resztą ładunku. Musiałem użyć dużo siły, aby utrzymać samolot w poziomie i musieliśmy trzymać kolumnę sterowniczą we dwóch, pchając ją z całej siły do przodu, aby jakoś dolecieć najkrótszą drogą do Grecji. Całe szczęście, że lądowanie odbyło się na lotnisku wojskowym, gdzie dwóch naszych mechaników i kilku żołnierzy pozbiierało to wszystko, co leżało na bieżni, i uniknięto rozgłosu”⁴¹.

Bilans roku wypadł bardzo źle. Drogą lotniczą przerzucono 60 agentów, ale żaden z nich nie był w stanie podjąć działalności. Ci, których zatrzymały służby albańskie, zostali w większości skazani na kary długoletniego więzienia. Sigurimi – albańskiej służbie bezpieczeństwa – udało się od nich i ich rodzin wydostać wystarczająco dużo informacji, by rozpocząć infiltrację środowisk emigracyjnych, co w rezultacie doprowadziło do kolejnych tragedii i ostatecznej klęski wspieranych przez Zachód działań albańskich monarchistów⁴².

4 sierpnia 1952 r. zrzucono na spadochronie Halila Branicę, a ponadto złoto, broń automatyczną, amunicję, radia, lornetki, wełnianą bieliznę, kapełuszki, spodnie i puszkę beżowej farby. Zrzutu dokonała załoga w składzie Jan Iżycki oraz lotnicy kryjący się pod pseudonimami: „Marsh”, „Field”, „Cahill” i „Glynn”⁴³.

Kolejną ekipę zrzuciła ta sama załoga (bez „Fielda”) 1 maja 1953 r. w rejonie Shen Gjerg koło Elbasan. Dla Hamita Matjaniego zwanego „Tygrysem”, mającego na koncie 15 operacji lądowych na terenie Albanii, była to pierwsza operacja lotnicza. Towarzyszyli mu Naum Sula i Gani Malushi⁴⁴.

³⁹ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 173–174.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 176–177.

⁴¹ J. Maliński, *Samolot...*, s. 205.

⁴² S. Dorril, *MI6...*, s. 398.

⁴³ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 188; IPMS, Lot AV 106/476, J. Iżycki, Log book.

⁴⁴ N. Bethell, *The Great Betrayal...*, s. 119; IPMS, Lot AV 106/476, J. Iżycki, Log book.

Do końca roku kontynuowano także zrzuty zaopatrzeniowe – do momentu kiedy okazało się, że cała operacja była całkowicie kontrolowana przez Sigurimi i wszystkie zrzuty trafiały w jej ręce.

Równolegle z bazy greckiej prowadzono przerzut agentów do Bułgarii i Rumunii. Łącznie przeprowadzono ok. 150–200 operacji lądowych i lotniczych przeciw Bułgarii i choć nie udało się zbudować żadnej liczącej się opozycji, to rezultaty oceniano pozytywnie⁴⁵. O operacjach w Rumunii wiadomo tylko tyle, że w październiku 1951 r. przerzucono w rejon Făgăraș dwóch agentów. Zostali oni aresztowani i podczas przesłuchań obaj przyznali, że ich celem było rozpoznanie lotnisk, instalacji wojskowych, mostów kolejowych i składów paliw. Dwa miesiące później Rumunia zgłosiła formalny protest, który został przez ambasadę USA uznany za fantastyczny, niepoważny i zmyślony⁴⁶. Należy tu zaznaczyć, że w rejonie Făgăraș w latach 1944–1958 działała bardzo silna partyzantka antykomunistyczna i niewykluczone, że rzeczywistym celem agentów było nawiązanie z nią kontaktu, ale z oczywistych względów w oficjalnej nocy Rumunia nie mogła się przyznać do istnienia zbrojnego podziemia.

Udział naszych pilotów w operacjach specjalnych Amerykanie oceniali bardzo wysoko, podobnie jak całość działań prowadzonych w tym rejonie: „Wypadki CIA do Bułgarii i Albanii doprowadzały komunistów do obłędu. Nasze samoloty, bombowce B-25 i B-26⁴⁷ z II wojny światowej, wlatywały nisko poza zasięgiem radarów. Pilotami byli zwykle polscy weterani RAF, a ich szaleńcze wyczyny wywoływały u komunistów wyolbrzymione uczucie bezbronności. Na przykład w jednym wypadku polski pilot przeleciał swoim B-26 wzdłuż głównej ulicy Bukaresztu pod trakcją trolejbusową”⁴⁸. Relacja ta wydaje się nieco przesadzona i myli fakty (Galbraightowi chodzi najprawdopodobniej o przelot wzdłuż głównej alei Tirany, o czym wspomniano wyżej), ale odzwierciedla wysokie ceny, które zbierali polscy lotnicy.

Z kolei Jan Maliński był dużo bardziej krytyczny, a jego ocena – wręcz drastyczna – podważała sens całej operacji. Z tego powodu pilot ten miał zrezygnować z dalszego przedłużania kontraktu i odszedł do lotnictwa cywilnego.

„Tutaj [w lotach do Bułgarii i Rumunii] wszystko było proste, z wyjątkiem nawigacji. Samolot nie był obciążony, bo woziliśmy tylko dwóch albo trzech skoczków, których należało dostarczyć w odpowiednie miejsce. Wszystko było proste, gdy nie było chmur i mój nawigator, który wywodził się spośród obserwatorów, mógł prowadzić nawigację palcem po mapie. Niestety, przy zachmurzeniu był zagubiony i kazał wyrzucać tych chłopaków w przypadko-

⁴⁵ E.G. Galbraith, *Hot spots in the Cold War: along the borders of the Iron Curtain, the Cold War was fought bitterly – and in secret. Back to Bulgaria*, http://findarticles.com/p/articles/mi_m1282/is_n1_v46/ai_14809426/.

⁴⁶ P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 173.

⁴⁷ Informacje o użyciu samolotów B-26 na Bałkanach pojawiają się dość często. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Normana Malayneya, wspominali o tym m.in. Steve Simpson i DeWitt Goddard, twórcy systemu łączności *Joan-Eleanor*. Wedle ich wiedzy (z drugiej ręki), samoloty wykorzystujące ten system latały w latach 1945–1947 w rejonie Karpat, jednak dokumenty sugerują ich regularne używanie dopiero od 1955 r. Nic nie wiadomo o samolotach B-25, które miałyby być wykorzystywane przez OPC, jest to zapewne omyłka autora relacji.

⁴⁸ E.G. Galbraith, *Hot spots...*

wych miejscach, które jemu wydawały się właściwe. Zauważyłem to i zacząłem robić notatki o każdej zmianie kursu i prędkości. Po powrocie odtwarzałem sobie cały lot z dodaniem lub odjęciem poprawki na wiatr, który nam przysyłała meteorologia, i przy sporządzaniu raportu miałem pojęcie o wielkości błędu. Strasznie naraziłem się mojemu nawigatorowi, tym bardziej że to on, jak było za polskich czasów, był dowódcą statku. Poza tym w czasie wojny był podpułkownikiem i przez jakiś czas dowódcą jednego z polskich dywizjonów bombowych, więc nie należało mu się sprzeciwiać. Ostatecznie, kiedy pewnego razu nie pozwoliłem skoczków wyrzucać i wróciłem z nimi z powrotem, naraziłem się też poważnie naszemu amerykańskiemu szefowi. »Trzeba ich było wyrzucić obojętnie gdzie. Przecież ja muszę wysłać meldunek do Waszyngtonu, że zadanie zostało wykonane« – powiedział. Doszedłem wtedy do wniosku, że nie nadaję się do tej roboty. Z jednej strony miałem człowieka, który kłamał z powodu swojej niewiedzy, a z drugiej szefa bez żadnych skrupułów, który, aby utrzymać się na swojej dobrze płatnej pozycji, był gotów wysłać i zrzucać skoczków byle gdzie⁴⁹.

Centrala w Wiesbaden

Nazwa bazy Wiesbaden wywołuje dreszcz emocji wśród wszystkich zainteresowanych działalnością lotnictwa podczas zimnej wojny. Oficjalnie baza Rhein-Main była siedzibą dowództwa lotnictwa amerykańskiego w Europie – United States Air Forces in Europe. Nieoficjalnie to tu miały początek liczne tajne misje prowadzone przez lotnictwo amerykańskie. Stąd startowały samoloty rozpoznawcze, patrolujące bałtyckie wybrzeże bloku wschodniego czy penetrujące jego przestrzeń powietrzną. Mniej znany jest fakt, iż w pobliskim Frankfurcie nad Menem, w budynku biurowym koncernu chemicznego IG Farben, znajdowała się kwatera główna europejskiego oddziału OPC/CIA, skąd zawiadywano tajnymi operacjami przerzutu agentów.

W prasie radzieckiej w okresie sierpień 1951 r. – maj 1954 r. odnotowano minimum siedem naruszeń przestrzeni powietrznej ZSRR, podczas których zrzucono około dwudziestu agentów nad Mołdawią, Ukrainą, Białorusią, krajami bałtyckimi i Północnym Kaukazem⁵⁰. Współczesne publikacje rosyjskie informują również o dokonanym jesienią 1949 r. zrzucie trzech agentów w rejonie Kirowogrodu (ważnego węzła komunikacyjnego, w którego okolicach miała się znajdować także kopalnia uranu). Podczas powrotu amerykański samolot B-25 Mitchell miał zostać przechwycony przez dwa radzieckie myśliwce i zestrzelony do morza w rejonie Odessy. Załogę podjął ponoć z morza radziecki kuter wojsk ochrony pogranicza⁵¹. Wydarzeń tych nie udało się potwierdzić w żadnym innym źródle, więc być może doszło do nieumyślnego przeinaczenia faktów.

Operacje przerzutu agentów na północne obszary ZSRR prowadzono z Norwegii i być może ze Szwecji (patrz niżej), na Kaukaz z Turcji, zaś na tereny w basenie Morza Czarnego z Grecji (wspomnane już Ateny-Kalamaki).

⁴⁹ J. Maliński, *Samolot...*, s. 205.

⁵⁰ A. Kotłobowski, I. Sejdow, *Goriaceje niebo „chłodnojoj wojny”*, cz. 2, „Mir Awiacy” 1996, nr 1.

⁵¹ *Ibidem*.

Loty nad kraje bałtyckie prowadzono właśnie z Wiesbaden, być może wykonywając międzyrządowania na terenie Danii (Bornholm). Stąd też wykonywano operacje na tereny Ukrainy i Białorusi, wykorzystując samoloty oficjalnie należące do 421st Technical Research Unit US Army (421. Jednostki Badawczo-Rozwojowej Armii USA). Samoloty C-47 kierujące się na Ukrainę zapewne leciały nad Austrią, po czym przelatywały nad Słowacją i południowo-wschodnią Polską, by wlecieć nad terytorium Ukrainy. Trasa przelotów samolotów C-54 prowadziła do bazy w Grecji, skąd poprzez Stambuł, lecąc nad Morzem Czarnym, wlatywały na terytorium ZSRR. Tam następował zrzut, a dalsza trasa wiodła nad Bałtyk i na terytorium Niemiec, z powrotem do bazy Rhein-Main⁵². Trasę okrężną zapewne wprowadzono w związku ze wzrostem aktywności radzieckiej obrony przeciwlotniczej.

Loty oficjalnie odnotowywano w dokumentach jako przeloty na rzecz ONZ z pomocą humanitarną dla krajów Europy Wschodniej. Każdej penetracji przestrzeni powietrznej ZSRR towarzyszyły samoloty rozpoznania i walki radioelektronicznej należące do United States Air Forces (USAF) i US Navy. Odwracały one uwagę przeciwnika i analizowały aktywność radzieckiej obrony przeciwlotniczej.

Skład polskiego personelu bazy Wiesbaden w dużej części pozostaje nieznanymi. Jednym z pilotów tam zatrudnionych był zapewne Ksawery „Big Bill” Wyrożemski (1915–1967), nawigator i pilot myśliwski. Swoje przezwisko zawdzięczał olbrzymiej posturze i sile fizycznej. Kolejnymi pilotami byli J., bardzo doświadczony pilot wielosilnikowy, oraz pilot bombowy Zbigniew Bobiński (1921–1995), odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. Bobiński był zatrudniony w okresie od 23 lutego 1954 r. do 31 grudnia 1955 r. w charakterze technika⁵³. W okresie luty–grudzień 1955 r. wylatał na samolotach jedno- i dwusilnikowych łącznie 293 godz. 35 min.⁵⁴

O pozostałych lotnikach nic nie wiadomo, ale było ich jednorazowo, podobnie jak w bazie Kalamaki, jeszcze przynajmniej czterech, w tym nawigator, radiotelegrafista, mechanik pokładowy i wyrzucający. W odtworzeniu tej wiedzy na pewno nie pomaga panujący wtedy nastrój tajemnicy, który sprawiał, że sami lotnicy za dużo o sobie nie wiedzieli. Bobiński tak opisywał wzajemne relacje: „Dali taką kwaterę, willę pod Frankfurtem, [tam siedząc] myśmy nawet ze sobą nie rozmawiali na te tematy [...] i nie znaleźliśmy szczegółów trasy. Dlaczego? Gdyby złapali mnie do niewoli, to jak dokręcą śrubę, mógłbym sypnąć, co inni robią. Więc myśmy tego nie robili, nie rozmawialiśmy po prostu, żeby nie wiedzieć. A druga rzecz to były te podsłuchowe [urządzenia], [które] w naszych kwaterach CIA założyła”⁵⁵.

⁵² Relacja ustna J. z 2002 r. (w zbiorach autora); P. Lashmar, *Loty szpiegowskie czasu zimnej wojny*, Warszawa 2001, s. 141–142; J. Maliński, *Samolot...*, s. 204.

⁵³ Archiwum Zbigniewa Bobińskiego (zbiory prywatne, dalej AZB), 5, Zaświadczenie o zatrudnieniu, Headquarters 412 Technical Research Unit, 1 II 1956 r.

⁵⁴ AZB, 5, Zaświadczenie o wykonanych lotach, Headquarters 412 Technical Research Unit, 15 I 1957 r.

⁵⁵ Wywiad ze Zbigniewem Bobińskim, 15 II 1994 r. (nagranie w zbiorach autora).

Operacja *Integral* – Organizacja Ukraińskich Nacjonalistów

Jednym z najprężniejszych i najbardziej obiecujących ruchów partyzanckich na terenach zajętych przez ZSRR pozostawały organizacje ukraińskie. Szczegóły operacji lotniczych nie są w pełni ujawnione – wiadomo właściwie tylko o zrzutach tych grup, o których zatrzymaniu bądź rozbiciu poinformowała radziecka propaganda.

Wedle niektórych źródeł, pierwszą operację tego rodzaju przeprowadzili Brytyjczycy, zrzucając w lipcu 1949 r. trzech agentów w okolicach Kijowa, którzy zresztą wkrótce potem zostali podobno zatrzymani. Zrzutu mieli dokonać lotnicy czechosłowaccy w służbie RAF, przelatując nad terytorium ZSRR na wysokości około 50 m w nieoznakowanym samolocie. Loty brytyjskie miały rzekomo odbywać się z baz lotniczych na terenie Cypru i Malty⁵⁶.

Informacje o lotnikach „czeskich” pojawiają się w literaturze dość często, ale należy pamiętać, że Polacy, Czesi i Słowacy są nagminnie myleni przez Anglosasów. W obecnym stanie wiedzy nie sposób jednoznacznie rozstrzygnąć, czy zrzuty te wykonywały załogi brytyjskie, w tym być może Polacy, czy też w ramach współpracy międzywywiadowczej wszystkich zrzutów dokonali Amerykanie.

Pierwszy zrzut amerykański miał mieć miejsce 5 września 1949 r. Desantowano w rejonie Lasu Hłowskiego w powiecie Drohobycz dwóch agentów o pseudonimach „Kiram” i „Jawir”. Agenci, będący wysłannikami Romana Szuchewycza, zostali w następnym roku aresztowani i rozstrzelani⁵⁷. Po nim miał nastąpić kolejny zrzut czteroosobowej ekipy w rejonie Karpat⁵⁸.

Na 1950 r. służby amerykańskie (Office of Special Operations współpracujący z OPC) miały przygotować zrzut sześciu zespołów, a służby brytyjskie – dwóch⁵⁹. Pierwszy odnotowany lot odbył się 2 maja 1950 r. Jedyne informacje o nim pochodzą z raportu przygotowanego w 1952 r. dla Ławrentija Berii. Brakuje danych o przerzucanych agentach, można się tylko domyślać, że mieli nawiązać kontakt z Organizacją Ukraińskich Nacjonalistów (OUN) w rejonie Równego⁶⁰. Więcej wiadomo o jednym z desantów agentów brytyjskich, wysłanych przy współpracy z Zagranicznymi Formacjami OUN. 31 maja 1950 r. w rejonie Taniawy w powiecie stanisławowskim dokonano zrzutu zespołu czterech spadochroniarzy dowodzonych przez Michała Dudę ps. „Hromenko”⁶¹.

Niecały rok później wysłano kolejną grupę z tej frakcji, która prawdopodobnie porozumiała się z SIS co do zmiany charakteru organizacji ze zbrojnego na ukierunkowany na działalność wywiadowczą. MGB było o całej operacji

⁵⁶ S. Dorril, *MI6...*, s. 242–243.

⁵⁷ A.A. Plechanow, *K woprosu o likwidacji nacyonalistycznego podpolja na territorii zapadnoji Ukrainy*, <http://fio.novgorod.ru/projects/Project1485/text-1.htm>.

⁵⁸ S. Dorril, *MI6...*, s. 243.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 243–244.

⁶⁰ P. Lashmar, *Loty szpiegowskie...*, s. 141.

⁶¹ I. Hałagida, *Provokacja „Zenona”. Geneza, przebieg i skutki operacji MBP o kryptonimie „C-1” przeciwko banderowskiej frakcji OUN i wywiadowi brytyjskiemu (1950–1954)*, Warszawa 2005, s. 113–114.

uprzedzone, gdyż już w marcu 1951 r. Philby miał przekazać informację o planowanych na maj tego roku trzech zrzutach po sześciu agentów każdy⁶².

Pierwszego z tych zrzutów dokonano nocą 14/15 maja 1951 r. pomiędzy Tarnopolem a Lwowem, desantując sześciu skoczków, w tym Mirona Matwijenkę ps. „Uśmiech”, który był kurierem jednego z przywódców OUN, Stepana Bandery. Cały przelot miał być monitorowany przez uprzedzoną obronę przeciwlotniczą⁶³. Samolot następnie skierował się na teren Polski, gdzie w rejonie wsi Dzików i Cewków w powiecie lubaczowskim zrzucano kolejną grupę czterech skoczków⁶⁴.

Nocą 18/19 maja 1951 r. w rejonie Lasu Majdańskiego koło Drohobycza zrzucano czterech skoczków, w tym „amerykańskiego” kuriera opozycyjnej wobec Bandery frakcji Ukraińskiej Głównej Rady Wyzwoleńczej, Wasyla Ochrymowycza ps. „Dalekij”⁶⁵. 31 maja 1951 r. koło Kosowa w powiecie stanisławowskim desantowano kolejną ekipę pięciu skoczków Zagranicznych Formacji OUN⁶⁶.

W połowie sierpnia 1951 r. przerzucono do Mołdawii dwóch ukraińskich agentów, którzy mieli się przedostać przez Ukrainę i Kaukaz do Turcji. Zaraz po skoku obaj zostali zatrzymani. A. Osmanow i I. Sarancew mieli przy sobie broń, materiały wybuchowe, fałszywe dokumenty, dużą ilość pieniędzy i truciznę. Obaj zatrzymani przyznali się do winy i zostali skazani na karę śmierci⁶⁷.

Do kolejnych zrzutów miało dojść w sierpniu i listopadzie 1952 r., a bilans operacji w tym i następnym roku miał się zamknąć przrzutem 16 agentów w pięciu misjach⁶⁸. Zachowały się informacje pochodzące ze źródeł radzieckich o jednym z tych lotów, wykonanym nocą 12/13 sierpnia 1952 r., zapewne ze zrzutem agentów dla OUN: „O godzinie 00.30 zgodnie z danymi stacji radarowej samolot, najprawdopodobniej C-47, pogwałcił granicę radziecką w rejonie Liskowatego [56 kilometrów na północ od Drohobycza]. Intruz leciał na małej wysokości. Dotarł na odległość 70 kilometrów w głąb terytorium radzieckiego w rejonie Wołosatego [56 kilometrów na południowy zachód od Drohobycza] i skierował się do Polski. Samolot przebywał nad terenem radzieckim przez 50 minut.

Z lotnisk w Muchaczewie, Kalinowie i Mogilnie wysłano siedemnaście MiG-ów w terminie odpowiednim, by przechwycić intruza. Myśliwce trzykrotnie zbliżyły się do niego, ale nie mogły go dostrzec.

⁶² P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 172.

⁶³ I. Hałagida, *Prowokacja...*, s. 161–163.

⁶⁴ *Ibidem*, s. 165–168; A.A. Plechanow, *K woprosu o likwidacyi...* Na podstawie dokumentów radzieckich Plechanow podaje, że zrzutów dokonano z dwóch samolotów oraz że druga grupa została zrzucana w rejonie Stanisławowa. Pozostałe szczegóły się zgadzają.

⁶⁵ I. Hałagida, *Prowokacja...*, s. 164–165.

⁶⁶ *Ibidem*, s. 163–164.

⁶⁷ P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 172–173.

⁶⁸ S. Dorril, *MI6...*, s. 246. Dorril pisze, że w połowie września 1951 r. miano przerzucić (w domyśle ukraińskiego) agenta na Białoruś, który miał zakończyć działalność po kilku tygodniach. W tym czasie na terytorium Białorusi zrzucano agenta emigracyjnej Rady Białoruskiej Republiki Ludowej, Iwana Filistowicza, ale jego działalność była znacznie dłuższa (patrz niżej w tekście). Dorril wspomina też o dwóch dalszych (również w domyśle ukraińskich) agentach przerzuconych na terytorium ZSRR, których los pozostaje nieznan. Być może chodzi o Władimira Gałaja i Jurija Chramcowa zatrzymanych w rejonie Murmańska.

Przechwycenie nie nastąpiło z następujących powodów:

- intruz leciał na małej wysokości, co uniemożliwiało jego namierzenie,
- brak radaru na pokładzie MiG-15⁶⁹.

Dalszych szczegółów dotyczących tej misji niestety nie znamy.

Później, po 1952 r. ze względu na rozbitcie oddziałów ukraińskich, zaprzestano prowadzenia kolejnych operacji. Nie należy jednak wykluczać, że część z nich wykonano, wykorzystując drogi lądowe, morskie bądź balony, a zrzuty lotnicze potraktowano jedynie jako kolejny kamuflaż i dezinformację.

Białoruś – Rada Białoruskiej Republiki Ludowej

Białorusini byli kolejną dużą grupą narodowościową, którą planowano wykorzystać w prowadzonych operacjach specjalnych. Pierwszy zidentyfikowany rzut agentów białoruskich odbył się w 1949 r. Desantu dokonano na Białostocczyźnie⁷⁰.

4 maja 1950 r. radziecka obrona przeciwlotnicza odnotowała przelot niezidentyfikowanego samolotu w rejon Baranowicz. Samolot przebywał nad obszarem ZSRR przez 3 godziny 25 minut. Do jego przechwycenia poderwano 20 samolotów MiG-15⁷¹. Szczegóły tej operacji nie są znane.

W 1951 r. kolejny desant został zrzucony w rejonie Mozyrza. Agenci mieli prowadzić działalność dywersyjną, ale ukryli się w Puszczy Białowieskiej i dołączyli do oddziału, którym dowodził legendarny Michał Wituszka⁷².

W kwietniu 1951 r. w rejonie Kobrynia zrzucono grupę agentów dowodzonych przez Symona Michalczuka. Rzekomo w obawie przed prowokacją oddział został zrzucony trzy dni przed zapowiedzianym terminem, po czym rozpoznał strefę zrzutu. Po zaobserwowaniu wojsk MGB szykujących obławę Michalczuk miał nadać radiogram i w awizowanym czasie desantu amerykański samolot miał rzucić na spadochronach spreparowane pułapki z materiałów wybuchowych, których eksplozje miały z kolei zabić kilku oficerów MGB. Grupa Michalczuka nawiązała kontakt z partyzantami i zorganizowała oddział, który dokonał minimum dwóch akcji dywersyjnych: na linii kolejowej Brześć–Baranowicze został wysadzony transport wojskowy, a na drodze Kobryń–Baranowicze – kolumna samochodów wioząca wyposażenie wojskowe.

Jesienią 1953 r. ukazał się nekrolog Michalczuka. Podczas próby wyrwania się z okrążenia 28 marca 1953 r. Michalczuk miał zostać ranny. Pozostał, by osłaniać odwrót towarzyszy. Otoczony przez funkcjonariuszy MGB koło wsi Zapруды, rozerwał się granatem. Dalsze losy pozostałych skoczków są nieznane⁷³.

Kolejnym agentem zrzuconym na Białoruś był Iwan (Janka) Filistowicz. Został zwerbowany w marcu 1951 r. (miały w tym odegrać jakąś rolę

⁶⁹ P. Lashmar, *Loty szpiegowskie...*, s. 142.

⁷⁰ M. Skobla, S. Jorsz, *Dwojczy u Bielawieskaj puszczy rabiusia zamach na Chruszczowu*, Radio Swaboda 2006, <http://www.swaboda.org/graphicarticlesprograms/openstudio/2006/11/3A33FE23-492F-4B04-B483-0BED98FF2B0E.html>.

⁷¹ P. Lashmar, *Loty szpiegowskie...*, s. 142.

⁷² M. Skobla, S. Jorsz, *Dwojczy u Bielawieskaj...*

⁷³ E. Ankudo, *Pryżok diwersanta*, <http://www.belgazeta.by/20051226.51/530160751>; M. Skobla, S. Jorsz, *Dwojczy u Bielawieskaj...*

konflikty w środowisku białoruskiej emigracji) do misji specjalnej na Białorusi. Po trzymiesięcznym szkoleniu w bazie Kaufbeuren koło Monachium, 9 września 1951 r.⁷⁴ zrzucono go na terytorium Białorusi, w okolicach jego rodzinnej wsi. Filistowicz miał za zadanie zorganizować podziemny druk ulotek, prowadzić działalność szpiegowską oraz – na podstawie rozkazu Rady Białoruskiej Republiki Ludowej – zająć się przygotowaniem kadr partyzanckich na czas wybuchu wojny z ZSRR.

MGB Białoruskiej SRR rozpoczęło jego poszukiwania rok po zrzucie i osaczyło go wraz ze zorganizowaną przez niego grupą 5 września 1952 r. Ranny Filistowicz wyrwał się z okrażenia i planował przedostać się do Grodna, a stamtąd za granicę, ale został wydany przez swojego szkolnego kolegę. Moskwa nie była zainteresowana przewerbowaniem Filistowicza i rozstrzelano go wiosną 1953 r. Pozostali członkowie grupy dostali kary długoletniego więzienia. Sprawa Janki Filistowicza była jedną z najgłośniejszych afer szpiegowskich w Białoruskiej SRR i zajęła poczesne miejsce w annałach tamtejszych służb bezpieczeństwa⁷⁵.

W nocy 26/27 sierpnia 1952 r. na Białoruś zrzucono kolejną grupę czterech dywersantów. Jej żywot był jednak krótki. 5 września 1952 r. w Mińsku został zatrzymany Cimoch Wastrykau, używający także imienia Michaś, ps. „Carl”. Parę dni później, 10 września funkcjonariusze MGB urządzili w Puszczy Nalibockiej zasadzkę, w której zostali zatrzymani dwaj kolejni agenci: Hienadź Kaściuk ps. „Ben” i Michaś Arciuszeuski ps. „Finn”. Michaś Kalnicki ps. „Joe” uciekł, ale w ciągu dwóch dni został zastrzelony.

Przy aresztowanych znaleziono komplet ekwipunku szpiegowsko-dywersyjnego, na który składały się m.in. dwie radiostacje, radioodbiornik, dwa przenośne aparaty fotograficzne, siedem pistoletów, trzy pistolety maszynowe z dużym zapasem amunicji, dwa strzelające pióra wieczne, mapy topograficzne, kompasy, atramenty sympatyczne, apteczki, trucizny, pieniądze – 206 tys. rubli, 4 tys. zł polskich, 500 marek niemieckich. Za miesiąc pracy agenci pobierali żołd w wysokości 213 dolarów amerykańskich, ich życie było ubezpieczone na 10 tys. dolarów⁷⁶.

Niejasne jest, kto wydał agentów. Często podejrzenia padają na Wastrykaua, ale zarówno on, jak i Kaściuk dostali wyroki po 25 lat w kolonii karnej. Za to Arciuszeuski decyzją Rady Najwyższej ZSRR został ulaskawiony i uwolniony od odpowiedzialności na początku 1956 r. Zanim do tego doszło, Arciuszeuski i Wastrykau przez dwa lata prowadzili działalność w ramach gry operacyjnej MGB Rakiet. Agenci mieli wysłać około 40 wiadomości, a odebrać około 60.

Operacja *Jungle*

Jednym z priorytetowych celów rozpoznania były niezamarzające porty bałtyckie, czyli polskie, litewskie, łotewskie i estońskie, oraz porty w Kaliningradzie

⁷⁴ Można też się spotkać z datą 24 IX 1951 r.

⁷⁵ E. Ankudo, *Pryżok...*; A. Bliniec, *Posmiertno nie rieabilitirowan*, http://bdg.press.net.by/dsp/2003/06/2003_06_11.17/17_18_1.shtml.

⁷⁶ E. Ankudo, *Pryżok...*

i Leningradzie. W celu ich obserwacji, wykorzystując wsparcie istniejących na terenie krajów bałtyckich silnych oddziałów partyzanckich, zwanych też „Leśnymi Braćmi”, SIS rozpoczęła w 1948 r. przerzut drogą morską agentów szkolonych w Wielkiej Brytanii i Szwecji. Do akcji użyto dwóch ponemieckich kutrów torpedowych ze zwerbowanymi załogami niemieckimi. Oficjalnie jednostki te pływały pod szyldem Brytyjskiej Służby Ochrony Bałtyckiego Rybołówstwa. Działania te otrzymały kryptonim *Jungle*.

Siłą rzeczy operacji lotniczych było stosunkowo niewiele. Na terenie Litwy dokonano tylko dwóch zrzutów. 1/2 października 1950 r. przerzucono⁷⁷ trzech członków Najwyższego Komitetu Wyzwolenia Litwy. Byli to Juozas Lukša alias Skrajūnas, Benediktas Trumpys alias Rytis i radiotelegrafista Klemensas Širvys alias Frank Sakalas.

Po lądowaniu okazało się, że zrzut nastąpił nie w lesie w Kozłowej Rudzie (Kazlų Rūdos), ale jakieś 150 km dalej, w lesie Žygiaičių w obwodzie tauroskim. Podczas skoku Lukša odniósł kontuzję, zgubiono także jeden z zasobników. Dopiero po kilkunastu dniach udało się im nawiązać kontakt z partyzantami i 22 października podjęli pierwszą próbę skontaktowania się z Monachium. Równocześnie „Smiersz” odnalazł drugi zasobnik. Generał Siergiej Krugłow, zastępca dowódcy „Smiersza”, zorientował się w sytuacji i nakazał zintensyfikowanie niezwykle brutalnych działań wymierzonych przeciw agentom.

Tymczasem 19 kwietnia 1951 r. nastąpił kolejny przerzut dwóch Litwinów. Dowódca Julijonas Butėnas i radiotelegrafista Jonas Kukauskas po lądowaniu ukryli wyposażenie i rozdzielili się. Ten pierwszy usiłował skontaktować się z Lukšą, drugi nawiązał kontakt z Širvysem, od roku ukrywającym się w bunkrze. Gdy Širvys udał się na poszukiwania zasobnika, oddział „Smiersza” aresztował Kukauskasa i zniszczył bunkier. W śledztwie Kukauskas załamał się i zgodził na współpracę, na skutek czego dwa tygodnie po lądowaniu oddział „Smiersza” osaczył Butėnasa, który zajął cyjankali. Następnie Kukauskas skontaktował się z Lukšą, który nieświadom zdrady umówił się z nim na spotkanie, podjąwszy jednak daleko idące środki ostrożności na wypadek zasadzki. Jego dalsze losy są nieznanne – prawdopodobnie zginął w starciu z oddziałami „Smiersza”. Tymczasem Kukauskas, nadając fałszywe wiadomości, prowadził dalszą podwójną grę w ramach operacji Wołna i Les, zadając kolejne ciosy działaniom agentów SIS, aż do zaprzestania operacji na terenie Litwy⁷⁸.

Na Łotwę agentów zrzucono 30 sierpnia 1952 r. w rejonie Kurzeme. Byli to „Helmut”, „Boris” i „Imanta” – Alfrēds Riekstiņš, były podoficer łotewskiego SS, który po kapitulacji przedostał się do Szwecji, a na początku lat pięćdziesiątych został zwerbowany przez SIS. Niedługo potem Riekstiņš został osaczony przez oddziały „Smiersza” i 11 września 1952 r. po wyczerpaniu amunicji popełnił samobójstwo za pomocą cyjankali. Helmut i Boris zostali zatrzymani i podjęli

⁷⁷ Zrzutu zapewne dokonała załoga w składzie: Vítězslav Angetter, Bořivoj Šmíd, N.N., Julijonas Butėnas.

⁷⁸ D. Razgaitis, *Forest Brothers from the West: „Liberating” Lithuania*, 2002, <http://www.mrdarius.com/fb>.

podwójną grę. Dzięki ich pracy w ręce MGB wpadli kolejni zrzućeni agenci: Zariņš i Leonids Brombergš⁷⁹.

Niewykluczone, że podczas pierwszego zrzutu doszło do próby jego przechwycenia przez radzieckie odrzutowce z 11. Gwardyjskiego Pułku Myśliwców. Pilot tej jednostki, Leonid Kułakow, wspominał: „W 1952 r. mój pułk skierowali do Tartu, kiedy zaczęły się ich loty. Siedzieliśmy tam całe lato aż do jesieni, ani razu nas nie poderwali na przechwycenie celu... Być może oni się dowiedzieli, że umieszczono tu pułk myśliwców.

Później, w 1952 r. albo w 1953, było nocne przechwycenie. Byłem dowódcą pułku, podrywałem [ich w powietrze]. Intruz się pojawił i poderwali Siemiendiejewa i jeszcze jednego lotnika. Siemiendiejew krzyczy:

– Przechwyciłem go!⁸⁰

To on o Amerykaninie. A drugi lotnik tak krzyknął:

– To na pewno ja – nie strzelajcie!

A intruz od razu wykonał manewr i uciekł w chmury. W dodatku to było w nocy.

Generał-pułkownik Iwanow, wtedy dowódca szóstej armii [powietrznej], podczas odprawy zwraca się do Siemiendiejewa.

– No i czego ty, ech... – mówi – order by ci dali.

A on krzyknął: – Myślałem, że swojego przechwyciłem!

I więcej przechwyceń czy naruszeń przy mnie nie było. Ale na północy były, przelatywali. Był u mnie inspektor, Bohater Związku Radzieckiego, Sierioża Skorniakov, on na północy zestrzelił czterosilnikowy bombowiec. Jaki typ, nie pamiętam. Dali mu Bohatera [Związku Radzieckiego] za tę robotę...⁸¹

Jedyny w tej operacji⁸² zrzut do Polski nastąpił nocą 4/5 listopada 1952 r. Agenci, Stefan Skrzyszowski *vel* Janusz Patera i radiotelegrafista Dionizy Sosnowski, wylądowali na Pomorzu, by nawiązać kontakt z V komendą WiN, powołaną w ramach prowokacji MBP „Cezary”⁸³. Wedle nie do końca potwierdzonych informacji, w tym samym czasie miała być zrzucona kolejna grupa agentów, która miała sprawdzić, czy zrzuty dla V komendy nie są prowokacją. Brak jednak bliższych szczegółów na ten temat.

Rollback – epilog i następstwa

Operację *Rollback* w zasadzie zakończyły komunistyczne służby specjalne. Liczne prowokacje zwieńczone serią procesów pokazowych, przeprowadzonych w latach 1952–1953, pokazały skalę infiltracji całego przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy, np. wspomnianych operacji *Valuable/Fiend* i *Jungle*,

⁷⁹ *Arhīva lieta „Lursens-S”*, „Latvijas arhīvi” 1997, nr 12.

⁸⁰ W oryginale pada sformułowanie sugerujące przechwycenie za pomocą radaru, co przesuwaloby wydarzenia na połowę lat pięćdziesiątych. Niestety, nie udało się zweryfikować daty incydentu.

⁸¹ K. Czirkina, O. Korytow, Leonid Siergiejewicz Kułakow – interwju (2007), http://www.irember.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=515&Itemid=20.

⁸² Brak informacji o jakichkolwiek innych powojennych zrzutach do Polski.

⁸³ W Frazik, *Sprawa spadochroniarzy – przyczynek do dyskusji o wiarygodności akt sądowych*, „Zeszyty Historyczne WiN-u” 2005, nr 24 (<http://www.zhwin.pl/numery/FrazikSprawaZHW24.htm>).

wykazały całkowitą nieskuteczność tych działań i spowodowały decyzję o stopniowym wygaszeniu całego projektu. Jednocześnie jednak nie stwierdzono żadnych uchybień od strony militarnej i zdecydowano o wykorzystaniu zdobytych doświadczeń w planowanych przez CIA operacjach zbrojnych. Wszystkie miały swoje korzenie właśnie w operacji *Rollback*. W niektórych z nich brali także udział jej polscy bohaterowie.

Zakończenie operacji *Rollback* nie oznaczało końca tego rodzaju akcji w Europie. W latach 1954–1956 kontynuowano loty ze zrzutami agentów, ale CIA tym razem postawiła na przerzut osób, których zadaniem było wyłącznie prowadzenie działalności szpiegowskiej. Z bazy w Wiesbaden latano w basenie Morza Bałtyckiego. Z Aten kontynuowano operacje na terenie Albanii, gdzie wykonano przynajmniej 20 lotów, a także – Bułgarii i Węgier. Oddział w Grecji używał przy tym samolotów C-47, C-54, a od 1955 r. B-26 Invader⁸⁴, wykorzystywanych prawdopodobnie przede wszystkim do lotów rozpoznawczych. W lutym 1957 r. niesprecyzowana liczba Polaków brała udział w przeszkoleniu na samoloty-amfibie SA-16 Albatross. Szkolenie odbywało się w Molesworth, bazie 42nd Troop Carrier Squadron, Medium (Special) (42. Dywizjonu Transportowo-Pasażerskiego [Specjalnego]), jednostki utworzonej do współpracy z oddziałami specjalnymi. Ponieważ już pod koniec tego miesiąca lotnicy odeszli na kolejne szkolenie, zapewne zrezygnowano z ich udziału w planowanych operacjach.

Jedynie znane loty specjalne na tym typie samolotu wykonały załogi z 580th Air Resupply and Communications Wing (580. Skrzydła Zaopatrzenia i Łączności Lotniczej). Pod koniec 1955 r. podjęto trzy osoby na Bałkanach, a w marcu 1956 r. cztery z Morza Kaspijskiego⁸⁵. Z kolei lotnicy 412th Technical Research Unit z bazy Wiesbaden kontynuowali przerzut agentów, m.in. NTS oraz Bałtów, na teren ZSRR.

Nocą 6/7 maja 1954 r. w rejonie wioski Auksaar w Estonii zostali zrzucony dwaj agenci: Kalju Kukk „Karl” i Hans Toomla „Artur”. Po lądowaniu Kukk i Toomla udali się do Kergu koło Vändry, gdzie mieszkała matka Toomli, Liis, i siostra Helgi Noormaa. Tam mieli się zaaklimatyzować i zapoznać z bieżącą sytuacją. Rozpoczęli również nawiązywanie kontaktów, werbunek i przygotowania do przyjęcia kolejnych skoczków. 11 lipca tajni funkcjonariusze KGB podjęli próbę aresztowania agentów. Kukk został obezwładniony, ale Toomla zdołał wydobyc broń i zastrzelić funkcjonariusza KGB Łukianowa, po czym sam został śmiertelnie ranny.

KGB zamierzało przeprowadzić grę operacyjną, jednak Kukk zdecydowanie odmówił. W lutym 1955 r. na procesie przed trybunałem wojskowym został skazany na śmierć, a zidentyfikowani agenci otrzymali długoletnie wyroki⁸⁶.

Jednostka ta próbowała także przeprowadzać operacje podejmowania agentów z terenu republik radzieckich. Wśród lotników wykonujących podobne

⁸⁴ Wcześniejsze oznaczenie A-26, nie należy mylić z samolotem B-26 Marauder.

⁸⁵ E.M. Haas, *Apollo's Warriors: US Air Force Special Operations during the Cold War*, Alabama 1997, s. 119–122.

⁸⁶ M. Laar, *War in the Woods: Estonia's Struggle for Survival, 1944–1956*, Washington 1992, s. 219–220.

zadania był Zbigniew Bobiński. Po latach wspominał: „Więc miałem taką awionetkę jednosilnikową, kupioną od trapera kanadyjskiego, żeby nie było śladów, że gdzieś to przeszło przez wojsko. [...] to był De Havilland Beaver [...] tak że nigdy nie było w jego log bookach [książkach płatowca i silnika], że był w rękach wojskowych. Oczywiście [był] na czarno pomalowany. Ja miałem ruskie ubranie, miałem pobiedę [zegarek] i cyjanek potasu”⁸⁷.

Samolot typu DHC Beaver⁸⁸ nie dysponował odpowiednim zasięgiem, nawet po zainstalowaniu dodatkowych zbiorników, co od razu wyklucza użycie Wiesbaden jako bazy do tych operacji. W literaturze można się spotkać z informacjami, że do lotów do krajów bałtyckich korzystano z bazy na Bornholmie. Na wyspie tej znajdowała się baza kutrów przerzucających agentów drogą morską, więc – o ile nie jest to pomyłka – umieszczenie tam bazy do międzyładowania po drodze z Wiesbaden wydaje się logiczne. Biorąc pod uwagę parametry lekkich samolotów transportowych Beaver, loty takie wydają się możliwe, choć znajdowałyby się na granicy (powiększonego) zasięgu. Dużo odpowiedniejsza byłaby raczej baza na wschodnim wybrzeżu Szwecji, choć kraj ten nigdy nie przyznał się do wiedzy na ten temat. Pośrednio potwierdzałyby to źródła rosyjskie, które wspominają loty szwedzkich samolotów wojskowych ze wsparciem dla partyzantów w krajach bałtyckich, w szczególności w Estonii⁸⁹, ale skądinąd bogata literatura dotycząca działań „Leśnych Braci”, o ile autorowi wiadomo, nie odnotowuje takich operacji. Niewykluczone więc, że operacje te nie wiązały się bezpośrednio z działaniami partyzantów.

Swoją pierwszą lot na Łotwę Bobiński opisał następująco: „Poleciałem raz, tam było wojsko. Po prostu w miejscu, gdzie miałem te latarki dostać [umówiony sygnał świetlny z ziemi], jak przyleciałem miałem obrócić [krążyć] i [odebrać] sygnał z ziemi latarką. Patrzymy, a z boku były dwa żywoploty, trzy ciężarówky. Kłapy opadają na boki, wyskakuje żołnierstwo z karabinami i obiega teren. [...] Jak żeśmy zobaczyli, że wojsko wybiega, to od razu zawróciliśmy i wróciliśmy”⁹⁰.

Dokumenty nie pozwalają precyzyjnie określić daty lotu, ale miał on miejsce zapewne latem 1955 r. Kolejny lot odbył się jesienią⁹¹. Bobiński wspominał go w sposób następujący: „A drugi raz mojego nawigatora ściągnęli specjalnie do tego [lotu], trzymali go nie w ogólnym kasynie, tylko w *safe house* [chronionym domu] we Frankfurcie. [...] Rzecz w tym, że on dostał wiadomość, że jego żona z Polski, która była troszeczkę *mental* [niezrównoważona], rzuciła się pod pociąg z dziećmi. Dzieci ją wyrwały, ale synek stracił rękę. Taką dostał informację. I jak się zgiął na Bałtyku, to dostał jakiegoś *nervous break down* [załamania nerwowego], rzucił mapy i powiedział: ja nie prowadzę, nie mogę się skupić, nie podejmuję się tego. Ja mówię: sam nie wymyślę, bo trzeba uważać na ziemię i na instrumenty, a latało się z elektronicznym wysokościomierzem, który mniej

⁸⁷ Wywiad ze Zbigniewem Bobińskim, 15 II 1994 r. (nagranie w zbiorach autora).

⁸⁸ Jednosilnikowy lekki samolot pasażersko-transportowy, konstrukcji inż. Wsiewołoda Jakimiuka, byłego konstruktora PZL.

⁸⁹ A. Kotłobowskij, I. Sejdow, *Goriaczeje niebo...*

⁹⁰ Wywiad ze Zbigniewem Bobińskim, 15 II 1994 r. (nagranie w zbiorach autora).

⁹¹ AZB, 5, Zaświadczenie o wykonanych lotach, Headquarters 412 Technical Research Unit, 15 I 1957 r.

więcej do metra pokazywał. Pokazywał do metra, ale już nie wykaże wysokiego napięcia, słupków i tak dalej, tak że wciąż uwaga jest wymagana. On to położył, ja obróciłem kurs mniej więcej na Holandię, wróciłem [tj. doleciałem tam] i tak czytamy po statkach [tj. sprawdzam nazwy statków, portów i wywieszone bandery], po tym wszystkim, jest jakiś port, to okazuje się Eindhoven. Wylądowałem na łące, jaką znalazłem. Za godzinę przyjechali Amerykanie i z miejsca nas rozdzielili. Ja wróciłem do Londynu, a on do Northolt, gdzie pracował. [...] No i na tym się skończył, że tak powiem, mój wyczyn”⁹².

Nie sposób ocenić, czy prowadzono inne loty z tej bazy. Logicznym celem udziału lotnictwa w operacji *Jungle* był niedostępny dla ścigaczy rejon Leningradu, gdzie agenci nie dysponowali odpowiednim zapleczem i skąd należało ich w stosunkowo krótkim czasie ewakuować. Potwierdzałby to sam Bobiński, wspominający loty w okolicy Ładogi. Nie można wykluczyć, że kilkakrotnie przerzucono dwu-, trzyosobowe grupy agentów wyposażonych w radiostację, którzy za pomocą systemu łączności pośredniej *Joan-Eleanor* przekazywali niezbędne informacje, po czym byli ewakuowani. Akcje te mogły być prowadzone we współpracy z kierowanym przez Vilhelma Evanga wywiadem norweskim, który od marca 1952 r. prowadził operację *Uppsala*, czyli przerzut na terytorium ZSRR agentów narodowości fińskiej, głównie drogą lądową poprzez Finlandię, ale także drogą lotniczą⁹³. Być może ci agenci rekrutowali się spośród fińskich ochotników, którzy zgłosili do Amerykanów, aby walczyć z ZSRR⁹⁴.

Operacja *Shrapnel* – Ludowy Związek Pracy

Kolejną organizacją korzystającą z poparcia Amerykanów był Ludowy Związek Pracy (Narodno-Trudowej Sojuz, NTS) – formacja polityczna białych Rosjan, powstała w Belgradzie w lipcu 1930 r. OPC i SIS porozumiały się w sprawie wykorzystywania NTS w swoich operacjach i – pomimo napływających informacji o wysokim stopniu penetracji NTS przez tajne służby radzieckie – ustanowiły we Frankfurcie wspólne dowództwo operacji *Szrapnel*.

24 stycznia 1952 r. kierownictwo NTS doprecyzowało założenia swoich działań. Zakładano, że celem operacji ma być zmiana nastrojów w państwie totalitarnym, uwolnienie ludności od paraliżującego strachu i prowadzenie propagandy przeciw przemocy, np. zachęcającej żołnierzy do nieotwierania ognia. „Indywidualny terror, dywersja, gra na najniższych instynktach, powinny być kategorycznie wykluczone z dzieła wojny wyzwoleniczej”⁹⁵.

Nocą 25/26 kwietnia 1953 r. na terytorium Ukrainy zrzucono na spadochronach zespół w składzie: Siergiej Gorbunow, Aleksandr Łachno, Aleksandr Makow i Dmitrij Remiga. Grupa ta została prawie natychmiast pojmana i po wyroku sądu rozstrzelana. Poinformowała o tym „Prawda” z 27 maja 1953 r.,

⁹² Wywiad ze Zbigniewem Bobińskim, 15 II 1994 r. (nagranie w zbiorach autora).

⁹³ P. Lashmar, *Loty szpiegowskie...*, s. 142.

⁹⁴ P. Grose, *Operation Rollback...*, s. 94–95.

⁹⁵ NTS. *Mysl i dielo*, <http://posev.ru/files/nts-history-thoughtanddeal/mysldel.htm>, marzec 1990.

podając, że skoczkowie mieli się zająć sabotażem, terroryzmem i szpiegostwem.

Dalsze informacje o zrzutach dla tej organizacji są mniej precyzyjne i pochodzą z komunikatów radzieckich środków masowego przekazu, podawanych przy okazji zatrzymań kolejnych agentów.

15 czerwca 1954 r. TASS poinformował o zatrzymaniu agentów M. Kudriawcewa i W. Jakuty, a 25 listopada 1955 r. o aresztowaniu A. Nowikowa. W przypadku tych agentów nie informowano o ich rozstrzelaniu, a wręcz sugerowano, że sami się ujawnili. Agenci mogli zostać zrzućeni przez załogę, w której drugim pilotem był Bobiński – lotnik ten wykonał 16 czerwca 1955 r. nocny lot w czasie 7 godz. 50 min. (część trasy pokonano w dzień), zaś 20 października 1955 r. nocny lot w czasie 7 godz. 15 min. Oba loty wykonano na samolotach wielosilnikowych, bez określenia typu. Sam Bobiński nie wspominał jednak o tych operacjach⁹⁶. 6 lutego 1957 r. na konferencji prasowej pokazano agenta NTS K. Chmielnickiego, a 2 kwietnia – Władimira Krawca (Chramcowa). Ostatnie informacje o zatrzymaniu agentów NTS pojawiły się ponad trzy lata później. Dziennik „Prawda” z 2 sierpnia 1960 r. doniósł o zatrzymaniu W. Sławnowa, a w numerze z 2 listopada 1960 r. o aresztowaniu Michaiła Płatowskiego.

W momencie publikowania tych informacji operacje przerzutu agentów dawno się zakończyły, ale prasa nie informowała, że niektórzy z nich pozostawali na wolności od pół roku do sześciu lat⁹⁷.

Porwać MiG-a

Początek wojny w Korei przyniósł wojskom Narodów Zjednoczonych wiele przykrych niespodzianek. Jedną z nich było pojawienie się radzieckiego odrzutowca MiG-15 o osiągnięciach porównywalnych z najnowszym wówczas, amerykańskim myśliwcem F-86 Sabre. Pojawienie się tego rewelacyjnego myśliwca do tego stopnia zaniepokoiło Amerykanów, że postanowiono pozyskać sprawny samolot tego typu, by dokonać jego prób technicznych. Ponieważ nie udało się zmusić żadnego MiG-a do lądowania na własnym terytorium ani nakłonić żadnego pilota do dezercji, więc – biorąc pod uwagę, że MiG-i stacjonowały m.in. w Polsce – powzięto plan przeszkolenia na odrzutowcach polskich pilotów i zrzucenia ich do kraju. Tam mieli się przedostać na teren jednego z lotnisk i porwać samolot znajdujący się w parze dyżurnej, w każdej chwili gotowej do startu.

Do planowanej akcji zostali zaangażowani piloci myśliwscy: Stefan Władysław Janus (1910–1978), Józef Jeka oraz Ludwik Martel (ur. 1919), który jeszcze w czasie wojny ukończył kurs cichociemnych. Wszyscy byli odznaczeni Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari. Lotnicy przeszli stosowne szkole-

⁹⁶ AZB, 5, Zaświadczenie o wykonanych lotach, Headquarters 412. Technical Research Unit, 15 I 1957 r.; Wywiad ze Zbigniewem Bobińskim, 15 II 1994 r. (nagranie w zbiorach autora); A. Zamojski, *Zapomniane...*, s. 233–234.

⁹⁷ NTS. *Mysl...*

nie na terenie Niemiec, ale zanim byli gotowi do wykonania zadania, doszło do zakończenia tej szalonej operacji⁹⁸.

Okazało się, że pilot „ludowego” lotnictwa polskiego, Franciszek Jarecki, 5 marca 1953 r. uciekł nowiutkim MiG-iem-15 i wylądował na Bornholmie. Samolot natychmiast poddano dokładnym oględzinom, rozbierając go na kawałki i przy okazji wycinając z kilku trudno dostępnych miejsc próbki metali (okazało się, że konstrukcja była wykonana z amerykańskiego duralu dostarczonego podczas wojny w ramach umowy *lend-lease*). Samolot został zwrócony Polsce 20 marca 1953 r. Po stwierdzeniu, że nie nadaje się już do latania, trafił do szkoły w Zamościu w charakterze pomocy naukowej⁹⁹.

Jarecki uzyskał azyl i został natychmiast przetransportowany do USA, gdzie m.in. latał samolotami amerykańskimi¹⁰⁰. Okazało się przy tym, że przodujący pilot PRL pod względem wyszkolenia pozostaje daleko w tyle za Amerykanami. Grupa Polaków stała się bezużyteczna, więc Amerykanie, mając na uwadze ich wysokie kwalifikacje, zaproponowali im pracę dla agencji. Ofertę przyjął Józef Jeka, o którym będzie jeszcze niżej mowa, natomiast Ludwik Martel zrezygnował i podjął pracę w charakterze pilota cywilnego¹⁰¹.

U-2

Program budowy samolotu szpiegowskiego U-2 jest kolejnym przedsięwzięciem CIA, przy którym pojawiają się sugestie dotyczące udziału w nim polskich lotników, wspomnianych już tutaj: Józefa Jeki¹⁰² i Ksawerego Wyroźemskiego¹⁰³.

Rozpoznanie fotograficzne stanowiło istotne źródło wiedzy o krajach bloku wschodniego i było prowadzone od pierwszych lat powojennych. Należy domniemywać, iż w tych penetracjach brali udział byli polscy lotnicy służący w RAF, np. piloci myśliwscy Mirosław Wojciechowski (1917–1956), odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari, oraz Józef Durys (ur. 1920), którzy w latach pięćdziesiątych służyli w No. 2 Squadron (2. Dywizjonie), stacjonującym w Berlinie Zachodnim i wyposażonym w samoloty Spitfire PR19¹⁰⁴. Jednakże rozwój radzieckiej techniki w ciągu kilku lat pozwolił na przechwytywanie wszystkich samolotów arsenału państw NATO. Na podstawie przeprowadzonych analiz podjęto więc decyzję o uruchomieniu prac nad specjalistycznym, wysokościovym samolotem rozpoznawczym, dla kamuflażu nazwanym U-2. Początkowo planowano, że pilotami będą obcokrajowcy – najemnicy już zatrudnieni

⁹⁸ Relacja Ludwika Martela udzielona Robertowi Gretzyngierowi i Wojtkowi Matusiakowi w 1999 r. (w zbiorach autora).

⁹⁹ O. Nikolajsen, *A Cold War Defection*, ACIG 2003, http://www.acig.org/artman/publish/printer_530.shtml.

¹⁰⁰ Jego „gospodarzem” był znający dobrze język polski czołowy as myśliwski USAF, płk Francis Gabreski, który podczas wojny wykonywał loty w 315. Dywizjonie Myśliwskim „Dęblińskim”.

¹⁰¹ Relacja Ludwika Martela udzielona Robertowi Gretzyngierowi i Wojtkowi Matusiakowi w 1999 r. (w zbiorach autora).

¹⁰² R. Gretzyngier, W. Matusiak, *Polish Aces of World War 2*, London 1998, s. 22.

¹⁰³ R.L. Holm, *A Plane Crash, Rescue, and Recovery: A Close Call in Africa*, „Studies in Intelligence” 1999/2000, <https://www.cia.gov/csi/studies/winter99-00/art2.html>.

¹⁰⁴ W. Matusiak, *Supermarine Spitfire PR.XIX*, cz. 1, „Lotnictwo” 2005, nr 6.

przez agencję, lecz ich kandydatury zostały odrzucone. W związku z tym zdecydowano się na zatrudnienie greckich pilotów, spośród których wybrano osiem osób. Z tej grupy tylko czterech trafiło na szkolenie na samolotach U-2, ale i oni odpadli w dalszym treningu. Na ich miejsce postanowiono zatrudnić doświadczonych pilotów amerykańskich¹⁰⁵.

Przyczyny odrzucenia kandydatur Polaków na tak wstępnym etapie są nieznane, choć można się domyślać, że blisko czterdziestoletni piloci źle znosiliby loty na dużej wysokości, pomijając już małe doświadczenie w lotach na odrzutowcach.

Wspominane na wstępie, przewijające się w literaturze przedmiotu niepotwierdzone wzmianki o uczestnictwie Polaków w lotach tym samolotem należy zatem traktować z dużą rezerwą. Najprawdopodobniej doszło do przeinaczenia faktów poprzez powiązanie informacji o udziale polskich lotników w tajnych operacjach ze znanymi informacjami dotyczącymi jednego z najsłynniejszych samolotów szpiegowskich. Mogły się też do tego przyczynić „legendy” tworzone dla kamuflażu i ukrycia prawdziwej działalności Polaków, choć nie jest także wykluczone, że nasi lotnicy brali udział w różnego rodzaju pracach projektowo-analitycznych przy tym programie. Na ten temat jednak nie ma żadnych materiałów.

*Project Cherry*¹⁰⁶

Fiasko operacji agenturalnych prowadzonych w Europie wzmogło zainteresowanie innymi formami rozpoznania, w tym radioelektronicznego. Znanе ono było już przed II wojną światową¹⁰⁷, ale jego rozkwit nastąpił dopiero w czasie wojny. Operacje, prowadzone przez Amerykanów od 1943 r., otrzymały kryptonim *Ferret*, który obecnie często jest stosowany do określania lotów tego typu w ogóle. Głównym celem tych działań było zbieranie informacji o sieci radarowej przeciwnika, co pozwalało opracować metody jej zagłuszania. Operacje tego rodzaju prowadzono również wzdłuż granic ZSRR od pierwszych lat powojennych i kontynuowano przez cały okres zimnej wojny. Wiązały się one z olbrzymim ryzykiem.

Zupełnie inne zadania przed wywiadem radioelektronicznym stawiała CIA, która była bardziej zainteresowana przechwytywaniem tajnych informacji, przesyłanych m.in. drogą radiową. Skuteczność nasłuchu znacznie wzrosła wraz z rozwojem elektroniki, paradoksalnie po obu stronach, gdyż wraz z upowszechnieniem łączności radiowej na terytorium Układu Warszawskiego zwiększyła się zarówno ilość nadawanych sygnałów, jak i możliwości ich przechwytywania i obróbki przez stacje nasłuchowe NATO¹⁰⁸.

Mając na uwadze zarówno postęp techniczny, jak i specyficzne potrzeby, nieograniczające się do celów *stricte* militarnych, CIA podjęła decyzję o zakupie

¹⁰⁵ Korespondencja e-mail z Chrisem Poccockiem z lat 2008–2009 (w zbiorach autora).

¹⁰⁶ Później kryptonim zmieniono na *Project Wild Cherry*.

¹⁰⁷ Na przykład niemiecki sterowiec LZ-130 „Graf Zeppelin” wykonał w 1939 r. kilka lotów, próbując namierzyć sygnały brytyjskiej sieci radarowej.

¹⁰⁸ P. Lashmar, *Loty szpiegowskie...*, s. 182.

odpowiednich samolotów. Wybór padł na sprawdzone w misjach rozpoznania radioelektronicznego¹⁰⁹ maszyny patrolowe Lockheed P2V-7U Neptune, wówczas wykorzystywane przez Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych oraz niektórych krajów sojuszniczych i często patrolujące wzdłuż granic morskich bloku wschodniego, co stanowiło dodatkowy wygodny kamuflaż. W 1954 r. CIA przejęła pięć egzemplarzy budowanych dla US Navy. Pierwotnie planowano, iż samoloty będą służyć właśnie w barwach US Navy, ale odmówiła ona współpracy z agencją i firmowania na wespół legalnych działań. W związku z tym formalnie samoloty zostały wciągnięte na ewidencję USAF pod oznaczeniem RB-69A. Otrzymały one numery ewidencyjne od 54-4037 do 4041¹¹⁰. Ich budowa i kompletowanie trwało aż do 1957 r.

Dla kamuflażu maszyny zostały pomalowane identycznie jak samoloty US Navy, z tym że umieszczono na nich napis „US Air Force”. Dużo ważniejsze różnice kryły się w środku. Poszczególne wydziały CIA dostarczyły swoje elementy wyposażenia. Były to np. urządzenie do rozrzucania ulotek, specjalny zasobnik do zrzutu agentów, zestaw do fotorozpoznania z małej wysokości zablokowany z reflektorami łukowymi w zasobnikach podskrzydłowych, radar do obserwacji bocznej, radar do obserwacji terenu przed samolotem, dopplerowski system nawigacji czy zestaw czujników oraz zagłuszaczy radarowych. Przynajmniej jeden samolot został również wyposażony w system do podchwytywania agentów z ziemi. Oczywiście, tak bogate wyposażenie nie mieściło się w samolocie, zestawiano je zatem w zależności od wyznaczonego profilu misji.

Wiosną 1957 r., po próbach i treningu dwie maszyny, 54-4038 i 54-4039, trafiły do bazy Wiesbaden, do jednostki występującej w dokumentach jako D Flight (Eskadra) 7405th Combat Support Squadron (Dywizjonu Wsparcia Bojowego) 7499th Wing USAF¹¹¹. W rzeczywistości cała jednostka podlegała CIA i wykonywała różne zadania wzdłuż granic bloku wschodniego. O szczegółach służby samolotów RB-69A niewiele wiadomo. Latem 1957 r. oba samoloty zostały zastąpione przez egzemplarze 54-4040 i 54-4041, które dotrwały w służbie do połowy 1959 r. Należy domniemywać, że w tym okresie wykonywały loty rozpoznawcze, zarówno foto-, jak i radioelektroniczne¹¹². Pojawiają się także informacje o wykonywaniu lotów propagandowych (zrzut ulotek), m.in. nad polskim wybrzeżem, ale w tym okresie wykorzystywano do tego balony, zaś przerzutu agentów już nie prowadzono.

Łączny nalot dla samolotów RB-69A w Wiesbaden wyniósł około 1800 godz. Wśród zidentyfikowanych członków załóg byli: Bronisław Białecki (1917–2006), były pilot myśliwski; Antoni Błażewski (1918–1996), nawigator; Brendel¹¹³; Ludomir Feliks Ciastuła (1908–1986), były pilot myśliwski; nawigator Roman Chmiel (1913–1996); pilot bombowy Franciszek Czekalski

¹⁰⁹ Samoloty tego typu należące do US Navy dokonywały penetracji obszaru ZSRR na Dalekim Wschodzie już podczas wojny koreańskiej.

¹¹⁰ Później dla uzupełnienia strat „dokupiono” dwie kolejne maszyny 54-4042 i 54-4043.

¹¹¹ Była to jedna z wielu jednostek zaangażowanych w całą operację dla zatarcia śladów. Na przykład polscy lotnicy formalnie podlegali 755th Support Unit (Jednostce Wsparcia).

¹¹² Jednym z zadań miało być rozpoznanie sieci elektroenergetycznych, zapewne za pomocą fotografii w paśmie podczerwonym.

¹¹³ Osoba o tym nazwisku nie figuruje na liście personelu polskiego lotnictwa.

(1921–1998); Czerwiński¹¹⁴; pilot bombowy Jan Drobny (1916–1996), weteran lotów specjalnych z 1586. Eskadry Specjalnego Przeznaczenia; Glass¹¹⁵; nawigator Edmund Helwig (1916–1978); Jan Iżycki (1913–1958), nawigator; pilot Józef Jeka; Marian Koc (1916–1994); Franciszek Kot (1916–1994), nawigator, odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari; Józef „Big Mac” Korczowski; Kulesza¹¹⁶; Jan Witold Lipiński (1919–1958), pilot myśliwski¹¹⁷; Tomasz Łubieszko; Łuczak¹¹⁸; Jan Maćkula (1910–1967); Rudolf Mol; Myczkiewicz¹¹⁹; Jerzy Neciuk (1910–1974); Pietrzykowski¹²⁰; Stanisław Putko (1914–2006), mechanik radiooperator; radiooperator Jan Rudziński (1923–1984); pilot bombowy Józef Kazimierz Skulicz (1921–2008); Stasiak¹²¹; radiooperator Władysław Szczupiel (1917–2000); pilot myśliwski Jan Szyszko (1911–1979) oraz Ksawery „Big Bill” Wyrożemski. Polski personel latający liczył około 30 osób. Ponadto był tam zatrudniony Węgier Mik Kovács, który rzekomo uciekł na Zachód rejsowym samolotem linii Malert/Malev¹²².

Samoloty zaprzestały lotów z Niemiec w połowie 1959 r. i zostały przebazowane na terytorium USA. Przyczyny wycofania samolotów są nieznane. Wedle krążących, acz nieweryfikowalnych plotek miało dojść do dekonspiracji bazy. Z drugiej strony, zarówno wzmocnienie obrony przeciwlotniczej Układu Warszawskiego, jak i otwarcie krajów bloku wschodniego mogło zadecydować o zaniechaniu ryzykownych misji.

Operacja *St Barnum* – czyli Polacy nad okupowanym Tybetem

W październiku 1950 r. komunistyczne Chiny zaatakowały niezależny wówczas Tybet. W maju następnego roku rząd Tybetu został zmuszony do podpisania siedemnastopunktowego porozumienia podporządkowującego Tybet Chińskiej Republice Ludowej. Umowy te były jednak przestrzegane tylko w Lhasie, na prowincji kontynuowano czystki, co w konsekwencji doprowadziło do wystąpień zbrojnych w 1956 r. Działalność opozycyjnych grup tybetańskich początkowo nie zainteresowała CIA, ale brak sukcesów w innych przedsięwzięciach poniekąd zmusił Amerykanów do zajęcia się tą sprawą. Projektowi nadano kryptonim *St Cirrus*; pierwsza część tej operacji nosiła nazwę *St Barnum*¹²³.

Wiosną 1957 r. wytypowano pierwszą szóstkę kandydatów na skoczków (wśród nich był Gyato Wangdu, ostatni dowódca Chushi Gandrug – partyzantki tybetańskiej). Zostali oni wysłani na wyspę Saipan, gdzie podczas

¹¹⁴ Nie udało się ustalić pełnych personaliów tego lotnika.

¹¹⁵ Jw.

¹¹⁶ Jw.

¹¹⁷ Jako oficjalne miejsce jego śmierci podawane jest Wiesbaden. Wedle jednej z wersji, popełnił samobójstwo z przyczyn osobistych.

¹¹⁸ Nie udało się ustalić pełnych personaliów lotnika.

¹¹⁹ Osoba o tym nazwisku nie figuruje na liście personelu polskiego lotnictwa.

¹²⁰ Nie udało się ustalić pełnych personaliów lotnika.

¹²¹ Jw.

¹²² Autorowi nie udało się odnaleźć żadnych informacji o tym lotniku. Brak jest też śladów po rzekomo zatrudnionych kilku lotnikach czechosłowackich i rumuńskich.

¹²³ T. Cooper, *Tibet, 1950–1974*, ACIG 2003, http://www.acig.org/artman/publish/printer_320.shtml.

półrocznego kursu nauczono ich posługiwania się różnymi rodzajami broni, taktyki walki partyzanckiej, podstaw szpiegostwa i zasad obsługi radiostacji. Równocześnie pojawił się problem załóg zdolnych do przerzucenia agentów w głąb terytorium ChRL. W wyniku incydentów, do których doszło na przełomie 1952 i 1953 r., obywatele USA mieli zakaz uczestniczenia w operacjach tego typu. Z kolei wykorzystanie Chińczyków, którzy z Tajwanu prowadzili operacje przeciwko ChRL, było problematyczne, gdyż – tak jak Pekin – Tajpej nie uznawało odrębności Tybetu. W tej sytuacji Gar Thorsrud, zastępca szefa wydziału lotniczego dalekowschodniego oddziału CIA (Far East Division), zwrócił się o wypożyczenie dwóch pięcioosobowych załóg wykonujących z bazy Rhein-Main loty na samolotach RB-69A. Do przeprowadzenia misji wybrano samolot B-17 Flying Fortress, jeden z kilku wykorzystywanych przez lotnictwo Republiki Chińskiej do przerzutu agentów. Samoloty miały zdemontowane wyposażenie bojowe, zainstalowane tłumiki płomieni i były dostosowane do zrzutu skoczków i zasobników. Całości dopełniało jednolicie czarne malowanie, pozbawione znaków przynależności państwowej, jedynie z małym, wymiennym numerem ewidencyjnym¹²⁴.

21 sierpnia 1957 r. samolot U-2 wykonał serię fotografii lotniczych Tybetu, potrzebnych do sporządzenia map. Operacja *St Barnum* rozpoczęła się.

Kiedy w połowie września 1957 r. dyrektor CIA Allen Dulles zaakceptował plan operacji, do bazy Clark na Filipinach przybyły z Wiesbaden, pod eskortą tamtejszego oficera prowadzącego Monty'ego Ballewa, dwie pięcioosobowe polskie załogi pod dowództwem Franciszka Czekalskiego i Jana Drobrego. W ich składzie byli m.in. Józef Korczowski, Franciszek Kot i Ksawery Wyrożemski. Robert Kleyla, oficer zarządzający oddziałem przy lotnictwie Republiki Chińskiej, przyprowadził z Tajwanu samolot B-17¹²⁵ z zadaniem przeszkolenia Polaków w lotach na tym typie. Choć żaden z Polaków na takich samolotach jeszcze nie latał, Kleyla zauważył, że: „byli dobrze przygotowani do lotów na samolotach czterosilnikowych”¹²⁶.

Następnie Polaków wraz z samolotem przeniesiono do bazy Kadena na Okinawie, gdzie kontynuowano szkolenie ze skoczkami tybetańskimi i doskonalono szczegóły techniczne. Miejscowy szef oddziału zaopatrzenia lotniczego CIA, James McElroy, opracował niezbędne modyfikacje standardowego spadochronu T-10 oraz wdrożył system łączenia skoczka z zasobnikiem za pomocą zrywanej liny o długości 90 m, mającej zapobiec zagubieniu zasobnika. Wszystko to było niezbędne do lądowania w terenie przygodnym na płaskowyżu położonym 4500 m n.p.m. Tybetańczycy, przyzwyczajeni do dużych wysokości, doskonale poradzili sobie ze szkoleniem i po wykonaniu czterech skoków wszyscy zostali zakwalifikowani do misji.

Na początku października 1957 r.¹²⁷, gdy panowały optymalne warunki atmosferyczne i księżyc znajdował się w odpowiedniej fazie, rozpoczęto operację.

¹²⁴ K. Conboy, J. Morrison, *The CIA's Secret War in Tibet*, Lawrence 2002, s. 58–59.

¹²⁵ B-17G, prawdopodobnie nr 44-85531. Samolot miał na usterzeniu wymienną tabliczkę, najczęściej z nr. 531, ale także latał z nr. 639. Były to jego jedyne oznaczenia.

¹²⁶ K. Conboy, J. Morrison, *The CIA's Secret War...*, s. 59.

¹²⁷ Tenzing Sonam, którego ojciec Lhamo Tsering pełnił funkcję łącznika pomiędzy Chushi Gandrug

Na pokład weszli Tybetańczycy oraz obie polskie załogi, załadowano także ważące ok. 115 kg zasobniki (dla wygody transportu dawało się je szybko podzielić na pakunki po 35 kg, przenoszone w specjalnych kamizelkach), zawierające wyposażenie radiowe z częściami zamiennymi oraz broń osobistą, po czym samolot wykonał przelot na lotnisko Kurmitola w Pakistanie Wschodnim (obecnie Bangladesz), położone 13 km na północ od Dakki (obecnie Dhaka). Znajdował się tam stary pas startowy zbudowany podczas II wojny światowej i kilka opuszczonych zabudowań. Ponieważ przez środek lotniska przebiegała główna droga północ-południe, miejscowy oddział wojska musiał zorganizować objazd. Na miejscu dowiedzieli się, że technik CIA mający zapewnić łączność w bazie został porażony prądem podczas stawiania anteny. Poruszyła ich też informacja, że ZSRR wysłał w kosmos pierwszego satelitę – Sputnik. Pomimo tych złych wiadomości przygotowania szły pełną parą. Zdecydowano, że dla bezpieczeństwa operacji oba zespoły skoczków zostaną zrzucone w jednym locie, do którego wytypowano załogę Czekalskiego. Zaplanowana trasa lotu wiodła przez terytorium Indii, więc by uchronić się przed wykryciem przez radar w Kalkucie, samolot miał skryć się na tle Himalajów. Następnie miał lecieć na północ w okolice Sikkim i dokonać pierwszego zrzutu w rejonie Brahmaputry, po czym w poprzek płaskowyżu tybetańskiego dolecieć do Kham, tam dokonać drugiego zrzutu i, lecąc kursem południowo-zachodnim, poprzez przestrzeń powietrzną Indii powrócić do bazy Kurmitola. Thorsrud stwierdził, że: „to będzie łatwy lot dla Polaków”¹²⁸.

Wzdłuż nieposiadającego oświetlenia pasa startowego rozpalono ogniska, a na samolot – pod nadzorem „Big Mac” Korczowskiego, który był wyrzucającym, oraz Rogera McCarthy’ego – załadowano dwa zasobniki.

Lot niespodziewanie się opóźnił o jeden dzień ze względu na datę pechową dla Tybetańczyków. Wreszcie, gdy wszyscy skoczkowie znaleźli się na pokładzie i samolot był gotowy do odlotu, zepsuła się pogoda. Dopiero po trzech dniach pełnego napięcia oczekiwania zachmurzenie ustąpiło na tyle, by w ostatnią noc pełni podjąć próbę przeprowadzenia operacji. Gdy Tybetańczycy zajęli miejsca w kabinie transportowej i rozpoczęli buddyjskie modlitwy, po raz ostatni zobaczyli swojego oficera prowadzącego. Pozdrowili go znakiem krzyża. Harry Mustakos wspominał: „Nauczyłem ich znaku krzyża i teraz szukali podwójnego błogosławieństwa”¹²⁹.

Po starcie Czekalski poleciał zaplanowaną trasą na północ w kierunku korytarza Sikkim, po czym wzniósł się ponad Himalajami i skierował na płaskowyż tybetański. Pomimo dużej wysokości Tybetańczycy nie używali tlenu. Gdy samolot zaczął się zbliżać do celu – szerokiej wydmy nad rzeką Tsangpo blisko świątyni Samye, około 60 km na południe od Lhasy – na znak Korczowskiego agenci Budwood 1 i Budwood 2, czyli Athar Norbu ps. „Tom” i Lotse ps.

a CIA, na podstawie jego szczegółowych zapisków podaje, że pierwszy lot odbył się 10 lipca, a drugi 13 września 1957 r. Stoi to w wyraźnej sprzeczności z informacjami przytoczonymi przez Kennetha Conboya i Jamesa Morrisona i w żaden sposób nie mieści się w podawanej przez nich chronologii wydarzeń.

¹²⁸ K. Conboy, J. Morrison, *The CIA's Secret War...*, s. 61.

¹²⁹ *Ibidem*, s. 62.

„Lou”, podeszli do otworu desantowego. Norbu przypiął do uprzęży koniec liny łączącej go z zasobnikiem i czekał na sygnał. Gdy B-17 trafił na miejsce, pilot dał sygnał lampą. Korczowski zwolnił mocowanie zasobnika, który wyleciał przez otwór w podłodze. Zaraz za nim wyskoczył umocowany do niego liną Athar Norbu „Tom”, a potem Lhotse „Lou”¹³⁰.

Norbu tak zapamiętał tę chwilę: „Tsangpo pojawiła się pod nami. Mogliśmy ją dostrzec błyszczącą w ciemnościach. Nie było chmur, noc była czysta. Opanowało mnie uczucie radości, gdy zorientowałem się, że będziemy mogli skakać. Samolot obniżył lot i na sygnał »Go!«, koziółkując, wylecieliśmy z samolotu”. Spadochrony otworzyły się prawidłowo i obaj agenci szczęśliwie wylądowali w piaskach na północ od Brahmapatry¹³¹.

Po wykonaniu zrzutu B-17 obrał kurs na wschód. Po przybyciu do Kham okazało się jednak, że całe niebo jest zachmurzone, co uniemożliwiło odnalezienie strefy zrzutu. W związku z tym załoga z pozostałym ładunkiem wróciła do Kurmitoli¹³².

W oczekiwaniu na kolejną pełnię księżyca Polacy wrócili do bazy Clark Field, a Tybetańczycy na Okinawę. Następną próbę podjęto w pierwszym tygodniu listopada. Tym razem pogoda sprzyjała i operacja przebiegała bez przeszkód. Po odnalezieniu rzeki Lithang, przepływającej przez miasto o tej samej nazwie, położone w prowincji Kham, pilot zszedł nisko nad wierzchołki gór. Gdy odszukał okolice Molha Khashar, dał lampą sygnał do skoku. Kiedy skoczkowie ustawili się przed otworem, Changra Tashi *alias* „Dick” stracił przytomność. Wyrzucający odciągnął go na bok, a następnie wypchnął zasobnik, po którym skoczył umocowany do niego Tsewang Dorje ps. „Sam”, a za nim Cho Bhulu i Gyato Wangdu ps. „Walt”. Po wykonaniu zadania B-17 powrócił z nieprzytomnym Tashi do bazy¹³³.

Spadochroniarze bez przeszkód wylądowali na zboczu porośniętym drzewami iglastymi i, podzieliwszy się sprzętem, wspięli się, by schronić się w górach. Po niespokojnej nocy wypełnionej odgłosami toczonych w pobliżu walk o świecie stwierdzili, że zostali zrzućeni 14 km dalej od planowanej strefy zrzutu. W miejscu tym ukryli sprzęt. Po całodziennym wędrówce udało im się dotrzeć do obozowiska partyzantów na sąsiedniej górze. Stamtąd w większej grupie powrócili po sprzęt i 48 godzin po zrzucie nadali sygnał potwierdzający udane lądowanie. Niestety niewiele później obaj towarzysze Wangdu zginęli w walce z Chińczykami, a sam Wangdu ledwie uszedł z życiem¹³⁴.

Polacy powrócili samolotem na lotnisko Clark Field, skąd polecili z powrotem do Wiesbaden. Samolot B-17 pozostał na miejscu, gdzie prawdopodobnie złomowano go w marcu 1958 r. Tashi udał się do Tybetu drogą lądową, ale nigdy nie dotarł do celu, w drodze został zabity przez Chińczyków. Akcje zrzutowe dla Tybetu kontynuowano rok później, jesienią 1958 r., jednak nic nie

¹³⁰ *Ibidem*, s. 61–62.

¹³¹ T. Sonam, *A Cold War in Shangri La: The CIA in Tibet*, <http://www.whitecranefilms.com/other/war.html>.

¹³² K. Conboy, J. Morrison, *The CIA's Secret War...*, s. 63.

¹³³ *Ibidem*, s. 65.

¹³⁴ *Ibidem*; T. Sonam, *A Cold War...*

wiadomo o udziale w nich Polaków. Loty te zakończyły się w maju 1960 r. po zestrzeleniu nad terytorium ZSRR amerykańskiego samolotu szpiegowskiego U-2, pilotowanego przez Francisca Gary'ego Powersa i wydanym po tym incydencie zakazie lotów nad krajami demokracji ludowej. W 1968 r. Amerykanie ostatecznie wycofali się z udzielania jakiegokolwiek pomocy partyzantom tybetańskim. Ich niedobitki walczyły jeszcze parę lat, ale „normalizacja” stosunków przyniosła temu kres – w lipcu 1974 r. Khampa otrzymali od Dalajlamy rozkaz złożenia broni. Gyato Wangdu, obawiając się uwięzienia, podjął z kilkoma partyzantami próbę przedostania się do Indii. Ścigany przez wojska nepalskie, zginął w walce, osaczony zaledwie 30 km od granicy, niecałe 17 lat po swoim skoku do Tybetu.

Operacja *Hance*

W 1956 r. CIA zaniepokoiła się sytuacją w Indonezji, państwie, które miało duże znaczenie strategiczne ze względu na posiadane surowce. Zaistniały uzasadnione obawy, że prezydent Ahmed Sukarno będzie dążył do nawiązania bliższych stosunków ze Związkiem Radzieckim, co mogło stanowić istotne zagrożenie dla równowagi sił w regionie¹³⁵. W wyniku przeprowadzonych analiz i obserwacji postanowiono wesprzeć dwa ugrupowania opozycyjne wobec rządu centralnego: Permerintah Revolusioner Republik Indonesia (Rewolucyjny Rząd Republiki Indonezji) i Permesta działające na Sumatrze i Celebesie. Ugrupowania te zaczęły otrzymywać wsparcie z Tajwanu. Odpowiedzialny za nie był stacjonujący tam oddział, który korzystał z licznych baz, m.in. na Filipinach. Organizowano je, wykorzystując samoloty C-54 i C-46 z Civil Air Transport (CAT)¹³⁶. Przerzuciły one m.in. 42 tys. karabinów z zapasów US Army i Marines na Okinawie do bazy Mapanget na Filipinach. Stąd w postaci zrzutów dostarczano je partyzantom¹³⁷.

Początkowo zamierzano korzystać z załóg CAT, ale po incydencie z 5 marca 1958 r., gdy pracownik agencji, Roger McCarthy, uderzony przez paletę o mało nie wypadł z samolotu, zapadła decyzja o wykorzystaniu personelu *Ostiary*, który po lotach do Tybetu zebrał świetne opinie. W drugim tygodniu marca 1958 r. do bazy Clark na Filipinach przybyła dwudziestoduosobowa grupa lotników. Oprócz Węgra, Mika Kovácsa, cała grupa składała się z Polaków,

¹³⁵ W pomoc wojskową dla Indonezji była również zaangażowana PRL. Indonezja m.in. zakupiła w Polsce samoloty LiM-5 (MiG-17) oraz szkoliła swoich pilotów (jednym z instruktorów był słynny szybownik i pilot wojskowy Tadeusz Góra). Do Indonezji próbowano także sprzedać wycofywane samoloty szturmowe Avia B-33 (Ił-10), ale nie zyskały one uznania i ponoć powróciły do Polski. Można się spotkać z informacjami, że na miejscu były pilotowane przez polskie załogi, prawdopodobnie jednak zostały one pomyłone z załogami latającymi dla CIA. Niestety szczegóły tych kontraktów wciąż pozostają utajnione.

¹³⁶ Linie lotnicze utworzone po wojnie przez Claire'a L. Chennaulta, twórcę „Latających Tygrysów” – grupy amerykańskich ochotników, pilotów walczących przeciw wojskom japońskim w Chinach – oraz byłego dowódcę 14. Armii Powietrznej USA, które następnie zostały odkupione przez CIA.

¹³⁷ D. Ratcliffe, *Understanding Special Operations, And Their Impact on The Vietnam War Era. 1989, Interview with L. Fletcher Prouty, Colonel USAF (Retired), 1999, http://www.ratical.org/ratville/JFK/USO/chp2_p2.html#pgflid=4213.*

wśród których byli: Bronisław Białecki, Jan Drobny, Jan Izyski, Józef Jeka, Józef Korczowski, Franciszek Kot, Stanisław Putko i Józef Kazimierz Skulicz.

Wkrótce po ich przybyciu rozpoczęto planowanie kolejnego lotu. 11 marca na pokład samolotu C-54 załadowano dwadzieścia palet o łącznej masie blisko 4,5 tony, wypełnionych uzbrojeniem, amunicją i indonezyjskimi pieniędzmi. Samolot pilotowany przez Jana Drobrego wystartował do lotu późnym popołudniem. Strefa zrzutu znajdowała się na lotnisku Pekanbaru i została oznaczona za pomocą ognisk rozpalonych po usłyszeniu dźwięku silników lotniczych. Po jej odnalezieniu załoga dokonała zrzutu ładunku, który wylądował częściowo na terenie lotniska, a częściowo w pobliskim lesie tekowym. Pech chciał, że w drodze do celu samolot został zaobserwowany przez indonezyjski samolot patrolowy typu PBY Catalina. Jego załoga po powrocie do bazy złożyła odpowiedni meldunek. W rezultacie indonezyjskie wojsko dokonało desantu w rejonie Pekanbaru i przejęło właściwie cały ładunek¹³⁸.

Pod koniec marca i na początku kwietnia Polacy dokonali dwóch kolejnych zrzutów. O ich przebiegu brak bliższych danych¹³⁹.

Operacja *Haik*

W 1958 r. przystąpiono do tworzenia lotnictwa wojskowego indonezyjskich rebeliantów, czyli Angkatan Udara Revolusioner (AUREV) – formalnie dowodzonego przez majora Petit Muharto Kartodirdjo. W marcu przejęto od Filipińczyków trzy samoloty myśliwskie P-51 Mustang, które następnie pozbawiono wszelkich cech identyfikacyjnych. Dla zapewnienia niezbędnej siły uderzeniowej w kwietniu ze składu w bazie Clark na Filipinach pobrano dwa lub trzy samoloty bombowe B-26 Invader, które także zmodyfikowano na potrzeby nowego użytkownika. Cechą wspólną obu typów była ich duża popularność w lotnictwach wielu krajów, co uniemożliwiało ustalenie kraju pochodzenia, a co za tym idzie dawało Amerykanom możliwość odcięcia się od wszelkich związków z tą operacją. Maszyny miały wykonywać loty bojowe z bazy Mapanget na Filipinach. Na myśliwcach mieli latać filipińscy najemnicy, ale ze względu na brak odpowiednio przygotowanych pilotów dwusilnikowych Invaderów zdecydowano się wykorzystać Polaków.

Te wydarzenia tak zapamiętał David Llorente, jeden z inżynierów obecnych w bazie: „Byłem na Clark Field od 1956 do 1958 r. i widziałem sporo tajnej działalności. W 1954 r., kiedy Francuzi zostali pokonani w Indochinach, samoloty takie jak Douglas A-26 (później znany jako B-26) były zaparkowane na Clark Field, pomiędzy drogą kołowania i pasem startowym. W 1957 r., albo później, samoloty te zostały zabrane do warsztatów remontowych i błyskawicznie doprowadzone do stanu lotnego. Zaczęło się pojawiać wielu obcych, widywaliśmy ich w klubie oficerskim, ale nie zadawaliśmy pytań, jak nam nakazano. Ci obcy byli różnych narodowości, wśród nich znajdowało się sporo Amerykanów. Zniknęli tak szybko, jak się pojawili, co stało się udziałem także

¹³⁸ K. Conboy, J. Morrison, *Feet to the Fire: CIA Covert Operations in Indonesia, 1957–1958*, Annapolis 1999, s. 70–73.

¹³⁹ *Ibidem*, s. 191.

A-26 i P-51, byłych maszyn lotnictwa Filipin. Wydaje się, że wiele z nich zostało pomalowanych na czarno. Przyjemnie było patrzeć, jak znowu latają. Wszyscy wiedzieliśmy, że kierują się »tam«, jak wtedy mówiliśmy. No i dzięki uprzejmości prasy otrzymywaliśmy relacje. To były ekscytujące dni”¹⁴⁰.

12 kwietnia 1958 r. grupa polskich lotników przeprowadziła swoje samoloty na lotnisko operacyjne. Tego samego dnia samolot C-46 z CAT przewiózł tam paliwo w beczkach oraz bomby lotnicze. Wczesnym popołudniem na obrzeżu lotniska odbyło się uroczyste przyjęcie, w którym uczestniczyli wysocy oficerowie rebeliantów. Trwało ono do wieczora. W tym czasie personel przygotował samoloty do lotu bojowego. W komorach bombowych podwieszono po sześć bomb o wagomiarze ok. 250 kg (500 funtów) każda.

13 kwietnia po godzinie 3.00 samoloty wystartowały do pierwszego lotu bojowego. Jako pierwszy wzniósł się w górę samolot¹⁴¹ z lotnikami Skuliczem i Kotem oraz indonezyjskim radiooperatorem, mający zaatakować lotnisko Makassar. Drugi samolot¹⁴², który miał zbombardować Balikpapan, po starcie powoli się wznosił nad dżunglą, gdy nagle przewrócił się na plecy i uderzył w ziemię. Zorganizowana naprędce ekipa ratunkowa odnalazła szczątki maszyny w pobliżu wioski Paniki leżącej 6 km od lotniska. Na jej pokładzie zginęli Iżycki i Jeka oraz indonezyjski radiooperator, porucznik Turang.

Monty Ballew, oficer prowadzący, przypisał wypadek utracie orientacji przestrzennej przez pilota, natomiast Skulicz przyczyny upatrywał w gęstej mgłę i wysokiej wilgotności powietrza. Z kolei wedle relacji J., opierającego się na świadectwach innych lotników, Jeka zlekceważył konieczne przeszkolenie na maszynie, którą wcześniej nie latał, i podczas startu przeciągnął przeciążony samolot.

Zwłoki przewieziono do bazy Clark na pokładzie samolotu C-46 należącego do CAT, którego pilotami byli Thomas Sailer i Truman Barnes, a następnie poprzez Hawaje i USA przetransportowano do Wielkiej Brytanii. Iżycki i Jeka zostali pochowani na polskim cmentarzu lotniczym w Newark. W opublikowanych nekrologach poinformowano, że zginęli podczas oblotu samolotu w Stanach Zjednoczonych¹⁴³.

Konsekwencje wypadku były bardzo poważne. Ponieważ Jeka i Iżycki byli obywatelami brytyjskimi, władze Zjednoczonego Królestwa, zaniepokojone możliwością uwikłania się w podejrzany konflikt, zwróciły się do USA o niewykorzystywanie Brytyjczyków w tajnych operacjach¹⁴⁴. Pozostali Polacy w ciągu tygodnia opuścili Filipiny. Na ich miejsce zwerbowano pilotów amerykańskich, którzy kontynuowali działania bojowe. Trwały one do sierpnia 1958 r., gdy po serii znacznych porażek zdecydowano o wstrzymaniu pomocy. Ostatnie, małe oddziały Permesta zostały zlikwidowane na początku 1962 r.

¹⁴⁰ Korespondencja e-mail z Davidem Llorente'em z lat 2006–2007 (w zbiorach autora).

¹⁴¹ B-26B, prawdopodobnie nr 44-34690, oznaczony II.

¹⁴² B-26B, prawdopodobnie nr 44-34268, oznaczony I.

¹⁴³ K. Conboy, J. Morrison, *Feet to the Fire...*, s. 84–91.

¹⁴⁴ S. Józefiak, *Bóg, Honor i Ojczyzna*, [Nottingham] 1996. Thomas Fosmire stwierdził, że Kot i Skulicz byli bardziej zainteresowani prowadzeniem operacji przeciwko ZSRR i po katastrofie drugiej załogi utracili wszelki entuzjazm do dalszych lotów w Indonezji (K. Conboy, J. Morrison, *Feet to the Fire...*, s. 91).

Epilog – Floryda, operacja *Pluto* na Kubie oraz działania w Kongu

Po opisywanej już likwidacji oddziału lotniczego CIA w bazie Wiesbaden samoloty i personel zostały przebazowane na terytorium USA i zgrupowane na Florydzie w bazie Eglin. Trafiło tam też około dwudziestu Polaków, którzy zostali oficjalnie zatrudnieni jako oblatywacze firmy Lockheed. Szczegóły ich działalności są nieznane, ale wydaje się, że mogli oni brać udział w rozwoju samolotów rodziny Neptune oraz uczestniczyć w lotach wywiadowczych przeciwko Kubie. Większość lotników zakończyła pracę w 1962 r. i powróciła do Wielkiej Brytanii.

W okresie pobytu Polaków na Florydzie, w dniach 15–20 kwietnia 1961 r. CIA przeprowadziła operację *Pluto* – desant zbrojnych oddziałów emigracji kubańskiej w Zatoce Świń. Wedle niepotwierdzonych informacji, wśród lotników biorących udział w desancie był przynajmniej jeden Polak, ale jego tożsamość jest nieznana¹⁴⁵.

Operacja *Pluto* zakończyła się spektakularną i szeroko nagłościoną porażką Amerykanów, przez długie lata wykorzystywaną przez komunistyczną propagandę. W jej rezultacie CIA została zreorganizowana jako instytucja *stricte* wywiadowcza i przeszła pod bezpośrednią kontrolę senatu. Była to zatem ostatnia operacja tego typu przeprowadzona przez Amerykanów¹⁴⁶.

Afryka to kolejny kontynent, na którym ścierały się wpływy amerykańskie i radzieckie. Państwa powstałe po rozpadzie systemu kolonialnego nie miały zbyt wielkiego znaczenia politycznego, o ich wartości stanowiły bogactwa naturalne. Wśród kolonii afrykańskich wyróżniało się Kongo Belgijskie, posiadające olbrzymie zasoby naturalne, w tym bogate złoża uranu. Po uzyskaniu przez ten kraj niepodległości pogrążył się on w licznych konfliktach, w których niepoślednią rolę odgrywały ówczesne mocarstwa¹⁴⁷.

W 1964 r. Simba (Lwy), czyli ugrupowania partyzanckie podległe Gastonowi Soumialot i Christophe'owi Gbenye, byłym towarzyszom Antoine'a Gizengi, rozpoczęły działania zbrojne i ustanowiły buntowniczy lewicowy rząd w Stanleyville. W zaistniałej sytuacji nowy premier Konga, Moise Czombe, zwrócił się do Stanów Zjednoczonych z prośbą o pomoc. Jej skutkiem była wspólna belgijsko-amerykańska operacja *Dragon Rouge*, w wyniku której w listopadzie 1964 r. wojska belgijskie opanowały Stanleyville. Wkrótce pojawili się tam Amerykanie, którzy rozpoczęli odtwarzanie agentury i organizację działań przeciwko partyzantce Simba. Wiązało się to także z udziałem lotnictwa w postaci kilku samolotów T-28 Trojan, przeznaczonych do rozpoznania, a stacjonujących w Bunii. Dowódcą tej bazy został „Big Bill” Wyrożemski, od 1959 r. zamieszkały w USA, który ze względu na pogorszenie stanu zdrowia nie był w stanie więcej latać (choć podobno wykonał w Kongu kilka lotów

¹⁴⁵ Relacja ustna J. z 2002 r. (w zbiorach autora). Richard L. Holm wspomina o plotkach, że w operacji brał udział Ksawery Wyrożemski, R.L. Holm, *The American Agent: My life in the CIA*, London 2003, s. 43.

¹⁴⁶ T. Cooper, *Clandestine US Operations: Cuba, 1961, Bay of Pigs*, 2003, http://www.acig.org/artman/publish/printer_154.shtml.

¹⁴⁷ Warto dodać, że w walkach po stronie Katangi brali udział polscy lotnicy pod dowództwem Jana Zumbacha, bohatera bitwy o Anglę.

na samolotach T-28¹⁴⁸) i przeszedł do służby na ziemi. Oprócz prowadzenia bazy i nadzorowania najemnych pilotów kubańskich zajmował się gromadzeniem informacji od tubylców, w czym osiągał spore sukcesy. W lutym 1965 r. Wyrożemski został przeniesiony do Albertville na wschodzie Konga. 12 lutego podczas rozpoznania, które wbrew instrukcjom prowadził samotnie, jego Land-Rover został staranowany przez jadącą z naprzeciwka ciężarówkę armii kongijskiej i Polak zginął¹⁴⁹. Ciało sprowadzono do USA i pochowano na Florydzie w Fort Walton Beach. Nie wszyscy uwierzyli, że był to wypadek.

Była to zapewne ostatnia operacja CIA, w której brał udział polski lotnik. Pięćdziesięciolatkiem byli już zbyt starzy do prowadzenia działań operacyjnych, na ich miejsce przyszli znacznie młodszy następcy. O profesjonalizmie lotników z kontyngentu *Ostiary* niech świadczy fakt, że w ciągu ośmiu lat jego istnienia utracono (w katastrofie) tylko jeden samolot z załogą, wykonując w tym czasie kilkadziesiąt, może nawet kilkaset wylotów w przestrzeń powietrzną bloku wschodniego.

Podziękowania

Bez udziału niżej wymienionych osób artykuł ten nigdy nie przybrałby takiej postaci. Chciałbym im niniejszym podziękować za wszelką okazaną pomoc. W kolejności alfabetycznej są to: Stanisław Błasiak, Maria Bobińska-Suchcitz, Robert Gretzyngier, Leif Hellström, Adam Jackowski, Toivo Kitvel, Katrina Kosa (MSZ Łotwy), David Llorente, Norman Malayney, Wojtek Matusiak, Grzegorz Motyka, śp. Merle Olmsted, Chris Pocock, Jiří Rajlich, Tenzing Sonam, Andrzej Suchcitz (IPMS), Piotr Wiśniewski, Rafał Wnuk, Adam Zamojski, Antonijs Zunda (kancelaria prezydenta Łotwy).

Franciszek Grabowski (ur. 1975) – zajmuje się historią polskiego lotnictwa w okresie II wojny światowej i powojennymi losami lotników. Autor artykułów: *D+1, wielki dzień 133 Skrzydła*, „Militaria i Fakty 39 i 41”; *Druga Bitwa o Anglię – polscy myśliwcy w walce z bronią V1*, „Lotnictwo”, Numer Specjalny 1; *Ostatni lot majora Wicka*, „Model Hobby” 2002, 2.

“Ostiary” and Beyond. Polish Airmen in Special Operations of SIS, OPC and CIA in the Years 1949–1965

“Ostiary” is the code name of a programme under which, in the period 1949–1958, airmen of East European countries, mainly Poles, were used to crew planes performing special operations. This was a part of the “Rollback” operation – an attempt to create armed opposition in the USSR and in its dependent countries. Flights to the territory of Albania, Bulgaria and Romania were operated from an air base in Athens. Nationalist Belarusian and Ukrainian organisations, as well as guerrilla groups in the Baltic states and Poland (5th headquarters of WiN

¹⁴⁸ Korespondencja e-mail z Leifem Hellströmem w okresie 2000–2009 (w zbiorach autora).

¹⁴⁹ R.L. Holm, *A Plane Crash...*

– (*Wolność i Niezawisłość* – *Freedom and Independence* organisation) were being supplied from a base in Wiesbaden. The “Rollback” operation was a failure – most of operations were completely infiltrated by the communist counterespionage. It did not, however, mean the end of the transfer of agents. Such operations started in the mid-1950s. This time however, the task of agents was to conduct espionage activities. Transfer of the Russian NTS agents (*Narodno-Trudovoy Soyuz* – *National Alliance of Russian Solidarists*) is an example of such operations. At that time two independent programmes were launched. The first consisted of the development of the U-2 reconnaissance aircraft with the participation of Polish airmen. The second was an attempt to hijack from the territory of Poland a MiG-15 aircraft by specially trained Polish airmen. The hijacking was not successful. Some of the airmen that were to take part in it were included in “Ostiary”. After the end of air drop operations, the Polish airmen were re-trained to fly RB-69A aircraft and perform photo and radio-electronic reconnaissance on Warsaw Pact countries. These airmen were “borrowed” twice to carry out operations in Tibet and Indonesia. As a result of British protests against the use of United Kingdom citizens in secret operations, the “Ostiary” programme was abandoned in 1958. A number of the airmen changed their citizenship and were employed by CIA to take part in operations against Cuba and in the Congo.