

Andrzej Paweł Przemyski

Amerykański zrzut lotniczy na powstańczą Warszawę - 18 września 1944 : kontrowersje - fakty

Rocznik Lubelski 27-28, 177-187

1985-1986

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.

ANDRZEJ PAWEŁ PRZEMYSKI

AMERYKAŃSKI ZRZUT LOTNICZY
NA POWSTAŃCZĄ WARSZAWĘ — 18 WRZEŚNIA 1944.
KONTROWERSJE — FAKTY

Jednym z bardziej interesujących epizodów w akcji przerzutu drogą powietrzną zaopatrzenia przeznaczonego dla Armii Krajowej, prowadzonej w latach 1941—1944 przez lotnictwo alianckie¹, był masowy zrzut dzienny lotnictwa amerykańskiego skierowany dla walczącej Warszawy w dniu 18 września 1944 r.

Z wielu względów operacja ta zasługuje na szersze omówienie. Nie był to zrzut typowy dla operacji przerzutowych, na jego temat narosło szereg legend i nieporozumień. Tym niemniej stanowił on w pewnym sensie urzeczywistnienie bardzo interesującej koncepcji opracowanej przez Oddział Specjalny Sztabu Naczelnego Wodza w Londynie, polegającej na zaopatrywaniu Armii Krajowej w broń, amunicję i inne niezbędne do prowadzenia walki wyposażenie przy pomocy masowych operacji lotniczych wykonywanych w dzień.

Jak doszło do podjęcia decyzji o wykonaniu dziennego zrzutu dla Warszawy przez lotnictwo amerykańskie?

Po kilku dniach, a właściwie nocach doświadczeń z lotów nad płonąca Warszawą, dokonywanych przez załogi polskie, brytyjskie i południowoafrykańskie startujące z Półwyspu Apenińskiego², okazało się, że dotychczas stosowany system dostarczania powstańcom broni i amunicji nie spełnia pokładanych w nim nadziei³.

Loty do Warszawy były wykonywane w warunkach, które określić można jako skrajnie ciężkie i niebezpieczne. Potwierdzają to formułowane na gorąco, podczas trwania lotów, opinie lotników.

Gen. Ludomir Rayski w swym raporcie złożonym gen. Andersowi określił akcje nad Warszawą jako „samobójcze wybijanie lotników”⁴, natomiast dowódca polskiej 1586 eskadry specjalnego przeznaczenia twierdził, że „wysyłanie samolotów nad Warszawę w praktyce spowodzi się do stracenia maszyn i załóg bez najmniejszej gwarancji zaopatrzenia oddziałów stolicy”⁵.

¹ Zrzuty dla AK były dokonywane od 1941 r. w czterech tzw. sezonach przerzutowych — wstępny, „Intonacja”, „Riposta” i „Odwet”. Ogółem do Polski wykonano przeszło 800 lotów, zrzucając m. in. skoczków spadochronowych (cichociemnych), broń, amunicję, materiały wybuchowe, radiostacje etc.

² W tych lotach brała udział polska 1586 eskadra do zadań specjalnych, 148 dywizjon brytyjski — stacjonujący w Brindisi, oraz 205 Grupa Bombowa w składzie 178 dywizjon brytyjski i 31 dywizjon południowoafrykański. Dwie ostatnie jednostki były normalnymi dywizjonami bombowymi i do wykonania zrzutów nad Polską zostały przeniesione tylko na okres powstania warszawskiego.

³ Np. w ciągu dwóch nocy: 13/14 i 14/15 sierpnia, z 35 samolotów z 205 Grupy nie powróciło aż 10 maszyn.

⁴ Raport gen. Rayskiego złożony gen. Andersowi 4 września 1944 r. Archiwum Studium Polski Podziemnej w Londynie (dalej — ASPP), sygn. 3.10.1.8.

⁵ J. G a r l i Ń s k i: *Politycy i żołnierze*, Londyn 1971 s. 200—201.

Na jakich przesłankach opierali swe tak krytyczne sądy cytowani lotnicy, niewątpliwi fachowcy, którzy zresztą osobiście nie uchylali się od lotów do Polski i brali kilkakrotnie udział w operacjach zrzutowych nad Warszawą i Kampinosem?

Przed wszystkim loty z zaopatrzeniem dla AK wykonywane w poprzedzających powstanie okresach odbywały się według ściśle określonych zasad, dających możliwość uniknięcia nadmiernych strat zarówno w załogach i samolotach, jak i w przerzucanym sprzęcie. Zasady te, zebrane w tzw. planach czuwania, nie mogły mieć zastosowania podczas lotów do Warszawy. Gdyby nie szczególne znaczenie powstania warszawskiego — zarówno dla Armii Krajowej, jak i dla Rządu RP na emigracji, loty do Polski zapewne nie mogłyby mieć miejsca. Uniemożliwiały je zarówno koncentracja niemieckiej artylerii przeciwlotniczej i myśliwców nocnych na trasie dolotu do Warszawy (szczególnie na Podkarpaciu i na Nizinie Węgierskiej)⁶, jak i całkowita dekonspiracja placówek odbiorczych. Wiadomo było bowiem z góry, że prawie wszystkie loty będą skierowane do Warszawy, co dawało Niemcom możliwość skutecznego przeciwdziałania.

Samo wykonywanie zrzutów nad płonącym miastem w warunkach ograniczonej widoczności było także wysoce ryzykowne z wojskowego punktu widzenia. Samoloty dokonujące zrzutu z małej wysokości były narażone na ogień nie tylko artylerii przeciwlotniczej, ale także broni małokalibrowej. Odnalezienie i precyzyjne zidentyfikowanie placówki odbiorczej było w tych warunkach prawie niemożliwe.

Tak więc wydaje się jasne, że w przypadku lotów na pomoc powstaniu warszawskiemu nad czynnikami wojskowymi wzięły górę uwarunkowania polityczne czy nawet wręcz propagandowe. Przez te ostatnie należy rozumieć niemożność podjęcia przez władze RP na emigracji decyzji o pozostawieniu walczącej stolicy swojemu losowi, niemożność zaprzestania chociażby prób dostarczenia pomocy Warszawie. Tak sformułowana tezę zdaje się potwierdzać znany rozkaz gen. Sosnkowskiego skierowany do lotników z 1586 eskadry, w którym polecał on bezwarunkowe wykonywanie lotów, dodając, że „w ostateczności [należy] poświęcić maszyny. lotnicy niech skaczą”⁷. Rozkaz ten stanowi dosyć dobrą ilustrację nastrojów panujących w czasie powstania wśród najwyższych polskich władz cywilnych i wojskowych.

W zaistniałej trudnej sytuacji Oddział Specjalny Sztabu Naczelnego Wódza w Londynie jako jednostka odpowiedzialna za organizowanie przerzutu powietrznego dla Armii Krajowej podjął próbę działań, które umożliwiłyby uniknięcie ponoszenia coraz większych strat, przy jednoczesnym zwiększeniu pomocy dla Warszawy.

Sięgnięto do opracowanej wcześniej koncepcji masowych zrzutów lotniczych, wykonywanych w dzień z dużej wysokości. Koncepcja ta mieściła się w planie przerzutu na sezon ODWET, jej zrealizowanie uzależniano jednak od spełnienia licznych warunków wstępnych, m. in. od opanowania przez Armię Krajową większych obszarów, ok. 100 km². Było to koniecz-

⁶ T. Nowacki: *Udział polskiej 1586 eskadry w pomocy dla powstańczej Warszawy*. „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1984, nr 2, s. 253.

⁷ Rozkaz gen. Sosnkowskiego l.dz. 6609/tjn. 44 z 10 VIII 1944, ASPP, sygn. 3.10.1.8.

ne, ponieważ przy silniejszym wietrze rozrzut zasobników zrzucanych z dużej wysokości mógł sięgać ok. 10 km⁸. Ten warunek w przypadku zaopatrywania Warszawy nie byłby oczywiście spełniony, jednak inne zalety zrzutu dziennego wydawały się na tyle atrakcyjne, że postanowiono spróbować tej właśnie metody.

Najistotniejszą zaletą tych zrzutów była szansa na uniknięcie dużych strat w samolotach i załogach. Formacja ciężkich bombowców lecąca w dzień z baz w Wielkiej Brytanii mogła na większej części trasy otrzymać osłonę ze strony dalekodystansowych maszyn myśliwskich, co w dużym stopniu zabezpieczało ją przed atakami myśliwców niemieckich. Wysoki pułap lotu pozwalał z kolei na uniknięcie skutecznego ognia artylerii przeciwlotniczej, szczególnie małego i średniego kalibru. Sam zrzut także miał być dokonywany z dużej wysokości i przy ewentualnym użyciu opóźniaczy otwarcia spadochronów, a zatem poza zasięgiem artylerii i broni małokalibrowej.

Godzono się przy tym na nieuniknione straty w zrzucanym sprzęcie. Takie stanowisko wynikało z prostego rachunku ekonomicznego. Koszty ewentualnie utraconych zasobników były nieprównywalnie niższe od kosztów strat ludzkich i w samolotach. Nie przeliczano oczywiście na pieniądze życia ludzkiego — uznano jednak, że wystarczy zestawić koszt wyprodukowania samolotu bombowego i koszty wyszkolenia jego załogi z wartością masowo produkowanej w czasie wojny (a częściowo zdobyczej) broni i amunicji. Proces szkolenia pilotów trwał co najmniej kilkanaście miesięcy, straty w ludziach były więc najtrudniejsze do uzupełnienia.

Samą wyprawę dzienną, całkowicie różną od dotychczas podejmowanych, musiały poprzedzać liczne prace organizacyjne. Należało także zapewnić techniczne możliwości wykonania lotu.

Zrzut mógł być wykonany jedynie przez stacjonujące na terenie Wielkiej Brytanii dywizjony bombowe lotnictwa amerykańskiego. Dysponowało ono w składzie 8 Floty Powietrznej zarówno ciężkimi bombowcami typu B-17 „Flying Fortress” (latające fortece), jak i samolotami myśliwskimi dalekiego zasięgu P-51 „Mustang” i P-47 „Thunderbolt”, zdolnymi do zapewnienia osłony bombowcom. Od początku 1944 r. samoloty te były wykorzystywane do przeprowadzania nalotów na teren Rzeszy⁹.

Istniała jednak poważna komplikacja w wykonaniu lotu. Otóż Amerykanie dysponowali jedynie standardowymi bombowcami, zdolnymi do lotu nad Niemcy, nie mogącymi jednak pokonać bez lądowania trasy Anglia—Warszawa—Anglia.

Ponieważ USAF już bombardowało cele położone daleko na wschód od baz w Wielkiej Brytanii, miało wypracowany system lotów, pozwalający przezwyciężyć ograniczenia wynikające ze zbyt krótkiego zasięgu

⁸ Przewidywane operacje masowych zrzutów dla AK nosiły kryptonim „Taran”. Przewidywano, że zrzuty będą mogły być wykonywane z wysokości co najmniej 5 km z dużym rozrzutem. Zrzuty z małej wysokości przy użyciu średnich bombowców przewidywano jedynie w przypadku zbliżenia się baz alianckich do Polski i po osiągnięciu przez aliantów pełnego panowania w powietrzu nad tym terenem. Założenia operacji „Taran” podane zostały w planie przerzutu na sezon „Odwet” — cz. I „Zasady”, l.dz. 4400/I z 11 VI 1944, ASPP, sygn. 2.3.5.

⁹ O. Groehler: *Bomber über Berlin (1944—5)*, „Deutscher Fliegerkalender” 1972, s. 54—69.

samolotów. Jesienią 1943 r. przedstawiciele USA zwrócili się do rządu radzieckiego z prośbą o wydzielenie lotnisk, na których mogłyby lądować samoloty bombardujące cele we wschodniej części Niemiec i w rejonie zagłębia naftowego w Rumunii. Decyzja o przydzieleniu lotnisk Amerykanom zapadła na początku lutego 1944 r. Były to radzieckie lotniska w Połtawie, Mirgorodzie i Piriatinie. Do Połtawy odkomenderowano amerykańskiego generała Kesslera jako dowódcę personelu USAF, rozpoczęto układanie metalowych pasów startowych sprowadzonych z USA, jednocześnie poprzez Iran dostarczono niezbędne wyposażenie i sprzęt do obsługi samolotów. Zbudowano pomieszczenia mieszkalne, zdolne do przyjęcia ponad 2500 osób.

Od czerwca 1944 r. rozpoczęto loty wahadłowe oznaczone kryptonimem FRANTIC. Samoloty amerykańskie startujące z Wielkiej Brytanii po dokonaniu bombardowania wyznaczonych celów lądowały na Ukrainie, a następnie po uzupełnieniu paliwa i zapasu bomb powracały via Włochy do swych baz.

Amerykański personel na połtawskim węźle lotnisk liczył ponad 1200 osób, a same lotniska były zdolne do przyjęcia maksymalnie 360 bombowców i 200 myśliwców¹⁰.

Istniały zatem techniczne możliwości zorganizowania dużej wyprawy nad Warszawę z udziałem lotnictwa amerykańskiego. Do jej przeprowadzenia konieczne było uzyskanie zgody władz amerykańskich na udostępnienie jednostek USAF do tej nietypowej operacji oraz wystąpienie o zgodę radziecką na lądowanie w bazach na Ukrainie. Umowa amerykańsko-radziecka przewidywała bowiem obowiązek uzyskiwania każdorazowo akceptacji radzieckiej na wykonanie lotów wahadłowych¹¹. Loty te musiały być uzgadniane głównie z uwagi na konieczność unikania przypadkowego ostrzelania przez radziecką artylerię przeciwlotniczą samolotów amerykańskich.

Zabiegi o zgodę władz amerykańskich podjęto już na początku sierpnia 1944 r., kiedy to gen. Kopański zwrócił się w tej sprawie do przedstawiciela kierownictwa amerykańskich operacji specjalnych (OSS) na terenie Wielkiej Brytanii płk. Palmera. Także gen. Sosnkowski apelował o pomoc w zorganizowaniu takiego lotu, przeprowadzając rozmowę z dowódcą lotnictwa amerykańskiego na terenie Wielkiej Brytanii gen. Spaatzem. Zgodę amerykańską uzyskano stosunkowo szybko i już w połowie sierpnia 8 Flota Powietrzna zameldowała o gotowości do lotu nad Warszawę¹².

Na tym etapie najistotniejsze stało się uzyskanie zgody władz radzieckich. Ponieważ rząd RP na emigracji nie utrzymywał już w tym czasie stosunków dyplomatycznych ze Związkiem Radzieckim, konieczne było odwołanie się do pośrednictwa USA i Wielkiej Brytanii w załatwieniu zgody ZSRR. Chociaż sam lot miał być wykonany przez lotnictwo USA, ciężar rozmów z rządem radzieckim wzięły na siebie władze angielskie.

Premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill zwracał się w tej spr-

¹⁰ Szczegółowe dane na temat operacji wahadłowych przedstawił w swych wspomnieniach zastępca dowódcy radzieckiego lotnictwa w czasie II wojny światowej gen. płk A. W. Nikitin: *Operacje czółenkowe*. „Wojenno Istoričeskij Żurnal”, 1975, nr 11.

¹¹ J. B. Cynk: *History of the Polish Air Force 1918—1968*, Londyn 1972, s. 202.

¹² J. Garliński: *op. cit.*, s. 206.

wie do marszałka Stalina kilkakrotnie, poczynając od 4 sierpnia 1944 r., a więc jeszcze przed podjęciem decyzji o locie. Jednakże reakcja Stalina była negatywna. W liście skierowanym do Churchilla z 22 sierpnia 1944 r. po powtórzeniu znanej już wcześniej opinii na temat samych działań powstańczych w Warszawie i zarzutu o nieskoordynowaniu akcji powstańczej z dowództwem Armii Czerwonej Stalin stwierdził, że jedyną realną formą pomocy dla Warszawy mogłoby być jej zajęcie przez wojska radzieckie. Nie zajął natomiast żadnego stanowiska w sprawie ewentualnego lądowania Amerykanów w bazie połtawskiej¹³.

Churchill, ciągle ponaglany przez władze polskie, rozważał inne możliwości wykonania lotu. I tak na przykład wspólnie z Rooseveltem miałby wysłać do Stalina list z propozycją, aby samoloty amerykańskie po wykonaniu lotu do Warszawy wylądowały w bazach na Ukrainie.

Pod koniec sierpnia Churchill zaproponował nawet, aby „wysłać samoloty i zobaczyć, co się stanie”¹⁴. Ta ostatnia koncepcja miała swoje specyficzne uzasadnienie — jej ewentualne konsekwencje polityczne i wojskowe spadałyby na Stany Zjednoczone. Jednak Amerykanie, oceniając bardziej realnie wytworzoną sytuację stwierdzali jednoznacznie, że Warszawa leży w obszarze działań Armii Czerwonej oraz że loty wahadłowe zgodnie z zawartą umową wymagają wyraźnej zgody radzieckiej. W rezultacie odmawiano wykonania lotu do momentu uzyskania takiej zgody, nie wycofując swego poparcia dla samej koncepcji wyprawy¹⁵.

W ten oto sposób działania zmierzające do doprowadzenia do masowego zrzutu nad Warszawę znalazły się w głębokim impasie aż do początku września 1944 r.

Kiedy w wyniku operacji praskiej oddziały Armii Czerwonej i Ludowego Wojska Polskiego wyszły na prawy brzeg Wisły, Stalin, naciskany zresztą stale przez Churchilla, zweryfikował swe poprzednie stanowisko. 9 września 1944 r. do ambasadora brytyjskiego w Moskwie Kerra została skierowana nota informująca, że rząd radziecki wycofuje swe uprzednie zastrzeżenia i wyraża zgodę na lądowanie samolotów amerykańskich na terytorium ZSRR¹⁶.

Rozpoczęto zatem ostatnie techniczne przygotowania do wyprawy. Nie obyło się przy tym bez komplikacji. Amerykanie postawili do dyspozycji władz polskich samoloty bombowe wraz z załogami oraz samoloty myśliwskie stanowiące ich osłonę. Cała zawartość zrzutu musiała być dostarczona i zapakowana do zasobników przez brytyjską Special Operation Executive przy współpracy z polskim Oddziałem Specjalnym Sztabu NW¹⁷. Polska sekcja SOE po przeniesieniu na teren Włoch Głównej Bazy Przerzutowej dysponującej fachowym personelem nie była przygotowana do wykonania tak olbrzymiej pracy. Oficer Oddziału Specjalnego

¹³ W. T. Kowalski: *Walka dyplomatyczna o miejsce Polski w Europie 1939—1945*, Warszawa 1979, s. 555.

¹⁴ Tamże, s. 560.

¹⁵ J. Garliński: *op. cit.*, s. 206.

¹⁶ W. T. Kowalski: *op. cit.*, s. 560. Decyzja przekazana Kerrowi w tym dniu miała charakter decyzji politycznej. Start do wyprawy mógł nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału o gotowości technicznej lotnisk na przyjęcie samolotów. J. Garliński: *op. cit.*, s. 207 podaje, że zgoda radziecka została udzielona dopiero 12 września. Prawdopodobnie zachodzi tu pomyłka. W rzeczywistości depeszę o gotowości lotnisk otrzymano w Londynie 13 września rano.

¹⁷ J. Garliński: *op. cit.*, s. 206.

rtm. Adam Mackus, przebywający w rejonie stacjonowania dywizjonów amerykańskich, stwierdził, iż przygotowania do lotu nie są w pełni zakończone. Od 13 września 1944 r. samoloty były praktycznie gotowe do startu, nie dostarczono jednak i nie załadowano do nich zasobników i spadochronów. Winą za taki stan rzeczy Mackus obarczył polską sekcję SOE, przy czym podawał, że „celowego sabotowania [akcji] nie dopatruję się [...], na masowe przerzuty kierownictwo sekcji nie jest przygotowane fachowo”.

Ostateczna ocena przygotowań do wyprawy zaprezentowana przez Mackusa, a przeznaczona dla zastępcy szefa sztabu NW ds. kraju gen. Stanisława Tatara była jeszcze bardziej drastyczna: „[...] zagadnienie przerasta przygotowanie fachowe i poziom intelektualny obecnego kierownictwa polskiej sekcji SOE”¹⁸.

Sami Anglicy prezentowali jednak nieco odmienny pogląd na cały proces przygotowań do wyprawy. Twierdzili mianowicie, że to właśnie Polacy utrudniają im pracę ciągłymi monitami, fałszywymi alarmami etc. Szef polskiej sekcji SOE płk Perkins twierdził nawet, że wszystkie alarmy ze strony polskiej, np. w sprawie braku zasobników, są pozbawione podstaw i przesadzone, a w trakcie ostrej wymiany zdań powiedział nawet, że „gdyby Polaków nie było, wszystko byłoby w porządku”¹⁹.

Należy jednak pamiętać, że na tak ostrych ocenach prezentowanych przez obie strony zaważyło nastawienie psychiczne wszystkich chyba osób związanych z akcją pomocy dla Polski, a dla Warszawy szczególnie. W atmosferze napięcia i zdenerwowania, świadomości, że w Warszawie giną ludzie, którym niewiele można pomóc, łatwo było o wzajemne nieprzebrane oskarżenia. Przy tym obiektywnie należy stwierdzić, że Anglicy rzeczywiście nie organizowali do tej pory tak wielkich wypraw i musieli się borykać z wieloma problemami. Ciągłe alarmy ze strony Oddziału Specjalnego na pewno nie ułatwiały im pracy.

13 września 1944 r. o godz. 9.30 nadeszła wreszcie informacja z Połtawy, via Moskwa i Londyn, że lotniska są gotowe na przyjęcie samolotów. Ponieważ tego dnia było już za późno na start samolotów, całą operację przełożono na dzień następny²⁰.

Jednakże nad ranem 14 września okazało się, że zalegająca mgła nie pozwala na start osłaniających wyprawę myśliwców. Nadal więc oczekiwano na zmianę pogody. W nocy z 14 na 15 września zostały wysłane samoloty rozpoznawcze, mające przekazać informację na temat pogody na przewidywanej trasie lotu. Prognozy nie były korzystne, lecz w obliczu ciągłych interwencji polskich rankiem 15 września, korzystając z przejściowego przejaśnienia nad wschodnią Anglią, poderwano w powietrze całą 3 Dywizję Bombową USAF. O godzinie 9.45 nadano do Warszawy informację o starcie wyprawy. Niestety, w godzinę później Oddział Specjalny otrzymał wiadomość, że nad Danią panują warunki atmosferyczne uniemożliwiające kontynuowanie lotu — i że cała formacja zawróciła do swych baz.

¹⁸ Rtm. Adam Mackus do z-cy Szefa Sztabu NW dla spraw kraju, 16 IX 44, ASPP, sygn. 2.3.5.17.2.

¹⁹ Dziennik czynności Wydziału S — operacja amerykańska, s. 4, ASPP, sygn. 2.3.5.17.2.

²⁰ Dziennik czynności..., s. 1. Początkowo strona polska była przekonana, iż opóźnienia w starcie są spowodowane brakiem zasobników na lotniskach.

Przez dwa następne dni samoloty oczekiwały w stanie pełnej gotowości na sygnał do startu. Przez cały czas w powietrzu znajdowały się samoloty rozpoznania meteorologicznego. Oczekiwano, że pogoda wkrótce zmieni się. Dopiero o świcie 18 września, pomimo że komunikaty meteorologiczne nie były zbyt korzystne, zdecydowano się na zarządzenie ponownego startu. O 5.50 pod dowództwem płk. Carla Truesdella wystartowało z lotnisk Horham, Thrope, Abbots i Tramlingham 110 „latających fortec”. W audycji BBC nadano melodię „Jeszcze jeden mazur dzisiaj”, która oznaczała, że wyprawa ponownie wystartowała w kierunku Warszawy. W godzinę po bombowcach znalazła się w powietrzu ich osłona²¹. Operacja, nosząca kryptonim FILBY, rozpoczęła się.

Ponieważ pogoda poprawiała się z godziny na godzinę, nadano depesze do okręgów: łódzkiego, krakowskiego i kieleckiego, w których odwołano stan czuwania. Wcześniej bowiem przewidywano, że w przypadku, gdy będzie niemożliwe osiągnięcie Warszawy, zrzuty mogą być dokonane na teren wspomnianych okręgów niejako awaryjnie²².

Cała wyprawa, podzielona na trzy mniejsze formacje, skierowała się początkowo nad Morzem Północnym nad południową Danię, następnie zaś w stronę Polski. Samoloty leciały w szyku nazwanym „box” (pudełko), dzięki któremu były one chronione dosyć dobrze przed atakami myśliwców nieprzyjaciela. Lecące w zwartym szyku „fortece” mogły przeciwstawić każdemu atakowi ogień kilkuset karabinów maszynowych jednocześnie.

Jeszcze znad Danii do Wielkiej Brytanii zawróciły 3 samoloty, których załogi stwierdziły defekty uniemożliwiające lot. W rejonie Bornholmu wyprawa została po raz pierwszy zaatakowana przez samoloty niemieckie, nie zdołały się one jednak przedrzeć przez dywizjony myśliwców amerykańskich stanowiących osłonę. Jednak wkrótce po przekroczeniu brzegu Bałtyku, w czasie gdy bombowce skierowały się nad Toruniem i Płockiem nad Warszawę, myśliwce musiały zawrócić.

Niemcy szybko zorientowali się, że bombowce lecą samotnie i ponowili ataki. Wyprawa została zaatakowana przez 2 Focke-Wulfy 190 i 8 Messerschmidów 109. Atakowały one kolejne formacje, jednak bez większego powodzenia. Amerykańscy strzelcy meldowali, że między 12.37 a 12.48 zestrzelili 5 atakujących myśliwców na pewno i 1 prawdopodobnie²³. Część samolotów amerykańskich została jednak uszkodzona.

Pierwszy silniejszy ogień artylerii przeciwlotniczej napotkano dopiero w rejonie Dąbrowy—Łomianek, praktycznie tuż przed celem. Tu właśnie jedna z maszyn wcześniej uszkodzonych przez myśliwce została trafiona pociskami artyleryjskimi. Załoga zdołała jeszcze wyrzucić zasobniki, następnie maszyna runęła w płomieniach na ziemię. Jedyne jeden lotnik zdołał wyskoczyć ze spadochronem. Przy lądowaniu w okolicy Dąbrowy złamał on jednak nogę i został wzięty do niewoli przez Niemców. W depeszy skierowanej z kraju do Londynu meldowano, że według informacji

²¹ Dziennik czynności..., s. 4—7.

²² Tamże, s. 7. O możliwości skierowania części zrzutu dziennego do okręgu łódzkiego AK informowała m. in. depesza 8168 z Centrali do Barki (okręg łódzki) podpisana przez gen. Stanisława Tatara, nadana 11 września 1944 r. Archiwum Wojskowego Instytutu Historycznego, sygn. III/37/7.

²³ 3D Bombardment Division-operational narrative-mission Warsaw — 18 September 1944, ASPP, sygn. 2.3.5.17.2.

przekazanych przez miejscowy oddział AK Niemcy od razu poddali więtego do niewoli przesłuchaniu, nie pozwalając nawet na opatrzenie mu ran. Meldunek podawał, że „na badaniu zachowywał się po żołniersku, pogardliwie dla Niemców. Po badaniu Niemcy rozstrzelali go w lesie”²⁴.

Nad samą Warszawą ogień artylerii przeciwlotniczej był już o wiele bardziej intensywny. Meldunek sporządzony po locie przez dowódcę 3 Dywizji Bombowej USAF gen. Partridgea podawał, że rozpoznano co najmniej 45 ciężkich dział przeciwlotniczych kal. 88 mm, nie licząc wielu dział mniejszych kalibrów. Sama Warszawa nie była zbyt zadymiona, widoczność celów była dosyć dobra²⁵.

Równocześnie z przygotowaniem do wyprawy prowadzonymi w Anglii, także i Warszawa szykowała się do odbioru zaopatrzenia.

W strukturze okręgu warszawskiego Armii Krajowej istniała specjalna komórka odbioru zrzutów lotniczych, mająca duże doświadczenie we współpracy z lotnictwem alianckim jeszcze sprzed sierpnia 1944 r. Także przez cały okres trwania powstania warszawskiego odbierano zrzuty, można więc uznać, że oddziały AK w stolicy były w dużym stopniu przygotowane organizacyjnie do przyjęcia zrzutu amerykańskiego. Oczywiście, wyprawa amerykańska różniła się od dotychczas podejmowanych — przewidywana wielkość zrzutu, dokonanie go w dzień, a nie pod osłoną nocy — to wszystko zmuszało do podjęcia dodatkowych czynności. Całością akcji kierował w Warszawie szef komórki odbioru zrzutów lotniczych Komendy Okręgu mjr Janusz Zaborowski „Janusz”²⁶.

W świetle doświadczeń płynących z poprzednich operacji przerzutowych w stolicy bardzo istotne było uniknięcie przejmowania zasobników przez osoby nie upoważnione. Regułą było przekazywanie odnalezionych zasobników do dyspozycji Komendy Okręgu, która dokonywała rozdziału broni i amunicji pomiędzy poszczególne oddziały. Często jednak zdarzało się, że niektóre oddziały nie informowały nikogo o znajdujących się u nich zasobnikach, o fakcie odebrania zrzutu. Takie postępowanie można było częściowo wytłumaczyć głodem broni wśród oddziałów powstańczych, trzeba też pamiętać, że broń zrzutową bardzo wysoko ceniono.

By takich sytuacji uniknąć, utworzono przed zapowiedzianą operacją dzienną sieć posterunków obserwacyjno-meldunkowych. Do ich zadań należało lokalizowanie miejsc upadku poszczególnych zasobników i informowanie o tym rejonowych oficerów zrzutów. Ci ostatni mieli przejmować materiał i transportować go do wyznaczonych rejonów²⁷.

Zgodnie z wcześniejszymi planami około godz. 13.30 samoloty amerykańskie rozpoczęły wyrzucanie zasobników nad Warszawą. Poszczególne formacje leciały na wysokości od czterech do sześciu tysięcy metrów, a że wiał dosyć silny wiatr, nie było mowy o dokonywaniu zrzutów dokładnie na cel. Zasobniki wyrzucano po prostu nad miastem, ponieważ jednak czas opadania ładunku wynosił ok. 7 minut, były one bardzo znoszone. Część spadochronów nie otworzyła się w ogóle, niektóre zaś zostały zapalone w powietrzu przez pociski niemieckie.

²⁴ Depesza 147/xxx/111 nadana do Londynu z radiostacji Wanda 07 w dn. 23 IX 1944, ASPP, sygn. 2.3.5.17.2.

²⁵ Notatka z przebiegu rozmowy mjr. Sulińskiego i por. Patkowskiego w War Room 3 Dywizji Bombowej, ASPP, sygn. 2.3.5.17.2.

²⁶ K. M a l i n o w s k i: *Żołnierze łączności walczącej Warszawy*, Warszawa 1983, s. 272.

²⁷ Tamże, s. 273.

Niemcy, podobnie jak i powstańcy w pierwszych chwilach byli przekonani, że nad Warszawą ma miejsce desant spadochroniarzy. Stąd też praktycznie cały ogień został skierowany przez oddziały niemieckie w powietrze w stronę rozwijających się spadochronów.

Łącznie nad Warszawą wyrzucono 1284 zasobniki zawierające ok. 3000 pistoletów maszynowych, 200 erkaemów, 7000 granatów zwykłych i przeciwpancernych, ponad 7 ton materiałów wybuchowych i przeszło 2 mln sztuk różnej amunicji. Poza tym zasobniki zawierały żywność, sprzęt sanitarny, sprzęt saperski²⁸.

Niestety, większość zasobników wylądowała poza zasięgiem powstańców. Sporo z nich przejęli Niemcy, część wylądowała na prawym brzegu Wisły i w samej rzece. Zasobniki lądowały także pomiędzy pozycjami powstańczymi i niemieckimi, a dostęp do nich był broniący przez Niemców ostrzeliwujących przedpola ogniem broni maszynowej.

Po dokonaniu zrzutu samoloty amerykańskie odleciały na wschód, kierując się w stronę swych baz na Ukrainie. Jeszcze jedna maszyna została uszkodzona i zmuszona do lądowania na prawym brzegu Wisły, na terenach opanowanych przez wojska radzieckie. Jej załoga wyszła szczęśliwie bez szwanku. Oprócz jednej maszyny zestrzelonej nad Dąbrową, w której zginęło 9 lotników (plus 1 rozstrzelany przez Niemców), zginął jeszcze jeden lotnik na pokładzie innego samolotu, któremu udało się jednak wylądować w bazie²⁹. Po sześciu dniach Amerykanie powrócili do baz w Wielkiej Brytanii poprzez Włochy.

Tymczasem trwało zbieranie tych zasobników, które spadły na dzielnice będące pod kontrolą polską, podejmowano też coraz to nowe próby odzyskania zasobników leżących na ziemi niczyjej. Szczególnie ciężkie walki toczyły się w rejonie Ogrodu Pomologicznego.

Tak jak przewidywano wcześniej, nie obyło się bez konfliktów, w wielu punktach miasta doszło do awantur, a nawet bijatyk. Każdy oddział starał się zachować przynajmniej część sprzętu na własne potrzeby. Oficerowie rejonowi zrzutów mieli poważne problemy nie tylko z przejmowaniem sprzętu, ale nawet z jego zinwentaryzowaniem³⁰.

Wyprawa amerykańska wywołała entuzjazm wśród obserwujących ją mieszkańców Warszawy. Poprzednie zrzuty, wykonywane w nocy, nie były tak widoczne. Poza tym olbrzymie wrażenie robił widok formacji samolotów lejących majestatycznie ponad miastem. Miało to duże znaczenie psychologiczne dla obrońców stolicy.

Trudniej jest dokonać oceny skuteczności zrzutu. Przede wszystkim prawie niemożliwe jest dokładniejsze określenie liczby zasobników przejętych przez powstańców. Wiadomo, że utracono wszystkie zasobniki, które spadły na Żoliborz, przejęto jedynie część z tych, które zniszczone zostały na Mokotów i na Śródmieście.

W kilka dni po zrzucie gen. Bór-Komorowski depeszował do Londynu podając, że do 21 września przejęto łącznie:

228 zasobników, z których 77 zostało podjętych w walce,

32 zasobniki — ustalono ich położenie, planowano podjęcie walki o ich odzyskanie,

²⁸ J. Garliński: *op. cit.*, s. 207.

²⁹ Notatka z rozmowy..., s. 1.

³⁰ K. Malinowski: *op. cit.*, s. 274—275.

28 zasobników zostało przejętych w stanie uszkodzonym po zapaleniu ich spadochronów przez ogień nieprzyjaciela.

Poza tym meldowano, że pewna ilość sprzętu nie została zgłoszona w dowództwie, chodziło tu m. in. o część zasobników zawierających żywność, które mogła zabrać ludność cywilna. Ilość zasobników odebranych, ale nie zgłoszonych, oceniał Bór-Komorowski na ok. 100 szt.³¹

Tak więc w najlepszym przypadku powstańcy przejęli ponad 350 zasobników, chociaż bardziej prawdopodobne wydaje się, że ich liczba była nieco mniejsza i nie przekraczała 300 sztuk.

Bezpośrednio po locie uczestniczący w nim członkowie załóg amerykańskich „latających fortet” oceniali, że wyniki operacji zrzutowej były dobre, a nawet bardzo dobre. Taką samą ocenę zawierał raport sporządzony po locie przez dowództwo 3 Dywizji Bombowej.

Nawet po przekazaniu przez oficerów Oddziału Specjalnego informacji, że ilość przejętych przez powstańców zasobników nie przekroczyła w najlepszym przypadku 35% ogólnej ich liczby, Amerykanie przyjęli ten fakt do wiadomości, stwierdzając równocześnie, że jedynie zastosowanie spadochronów z opóźnionym otwarciem mogłoby polepszyć sytuację. Nadal też twierdzili, że osiągnięty wynik jest całkiem dobry, nawet w porównaniu z wykonywanymi przez nich wcześniej zrzutami we Francji (na większe rejony i z mniejszych wysokości)³².

Powstańcy przejęli w rezultacie ponad 20% zrzuconego sprzętu. Było to oczywiście niezbyt dużo, biorąc pod uwagę nadzieje, jakie z tym zrzutem wiązały zarówno polskie władze na emigracji, jak i sami powstańcy.

Pełniejsza ocena tego zrzutu wymaga jednak porównania z nocnymi operacjami wykonywanymi przez lotnictwo alianckie z terenu Włoch.

W wielu opracowaniach dotyczących powstania warszawskiego można się spotkać ze stwierdzeniami, iż entuzjazm żołnierzy i ludności cywilnej ustąpił miejsca przygnębieniu, gdy okazało się, jak niewielką część zasobników przejęli powstańcy. Pamiętać jednak należy, że owa niewielka część było to prawie 30 ton broni, amunicji i innego wyposażenia, co w praktyce oznaczało, że w ciągu kilkunastu minut dostarczono do Warszawy około 1/3 ogólnej ilości zaopatrzenia, które dotarło z Zachodu do walczącej stolicy. W tym kontekście zrzutu tego nie można nie doceniać.

W sierpniu i we wrześniu 1944 r. z Włoch wykonano nad rejon Warszawy łącznie 184 loty, z których 83 zakończyły się zrzutami. Pozostałe maszyny bądź były zmuszone do zawrócenia z trasy, bądź też zostały ze-strzelone. Łączne straty południowoafrykańskich, angielskich i polskich jednostek w czasie zaopatrywania powstania wyniosły 33 samoloty³³.

Nad Warszawą zrzucono w trakcie tych operacji równowartość³⁴ 945 zasobników, z czego potwierdzono odbiór 633. Oznaczało to, że na każde odebrane przez powstańców 19 zasobników ginęła jedna załoga. W przypadku operacji z 18 września stratą jednej załogi okupiono dostarczenie Warszawie prawie 300 zasobników.

³¹ Depesza gen. Bora-Komorowskiego do Naczelnego Wodza i Premiera nr 867/xxx/111 z 21 IX 44, ASPP, sygn. 2.3.5.1.6. Uzupełnione wyniki lotu amerykańskiego ze sprzętem dla Warszawy dn. 18.09.1944, Londyn 22.09.44, ASPP, sygn. 2.3.5.18.3.

³² Notatka z rozmowy..., s. 2.

³³ Sprawozdanie z przerzutu do kraju w okresie od 1 sierpnia 1944 do 31 grudnia 1944 (krypt. „Odwet”), l.dz. 1302/tjn. 45 z 3 III 1945, ASPP, sygn. 2.3.5.19.2.

W zasadzie wystarczy tylko to jedno porównanie, aby zgodzić się z prezentowanymi wyżej ocenami Amerykanów.

Jak już wspomniano na wstępie, głównym motywem podjęcia decyzji o wykonaniu lotu w dzień była oprócz pragnienia zwiększenia pomocy dla Warszawy chęć zmniejszenia strat samolotów i załóg. Biorąc pod uwagę zaprezentowane fakty z całą stanowczością należy stwierdzić, że pod tym względem wyprawa amerykańska zakończyła się niewątpliwym sukcesem.

Lot opisany powyżej odbywał się w warunkach anormalnych, tym niemniej można się pokusić o próbę oceny na jego podstawie całej koncepcji masowych zrzutów dziennych.

Lot formacji bombowców (zwłaszcza zwartego szyku stosowanego przez lotnictwo amerykańskie), osłanianych przynajmniej na części trasy przez samoloty myśliwskie, był względnie bezpieczny. Istniała duża szansa, że i w innych podobnych operacjach można uniknąć zbyt wysokich strat. Pod tym względem doświadczenia z 18 września 1944 r. były jak najbardziej pozytywne.

Wątpliwości budzić może praktyczna skuteczność zrzutu dla Warszawy. Jednakże w przypadku zrzutu na teren o innym charakterze możliwe byłoby uniknięcie tak wysokiego procentu straconych zasobników. Gdyby oddziały partyzanckie opanowały większy teren, ilość utraconych zasobników byłaby prawdopodobnie znikoma. O tym, że opanowanie takiego terenu w warunkach okupacyjnych jest możliwe, może świadczyć chociażby przykład Republiki Pińczowskiej.

Starania o dalsze zrzuty amerykańskie z baz w Wielkiej Brytanii prowadzono także i po upadku powstania³⁴. Napotkały one jednak stanowczy sprzeciw władz radzieckich, które ostatecznie w październiku zlikwidowały bazy amerykańskie na Ukrainie. Władze radzieckie nie były zainteresowane obecnością dużych oddziałów Armii Krajowej na przedpolu frontu. Ich obecność na tyłach armii niemieckiej nie mogła zrównoważyć możliwych komplikacji w momencie, kiedy oddziały te znalazłyby się na tyłach Armii Czerwonej.

Co prawda Amerykanie byli gotowi do dalszych lotów na rzecz Armii Krajowej, jednak uznając, że Polska znajduje się w strefie działań armii radzieckiej, nie chcieli podejmować żadnych działań tego typu bez zgody ZSRR. Pozycja angielska była w tym przypadku znacznie słabsza, ponieważ realizacja lotów należałaby do USAF. Przy tym sami Anglicy rozpoczęli już wycofywanie się ze zobowiązań dotyczących akcji pomocy dla AK, m. in. znacznie ograniczając pomoc wysyłaną z Brindisi we Włoszech.

W sumie zarówno zrealizowany zrzut lotnictwa amerykańskiego dla Warszawy, jak i wcześniejsze koncepcje operacji dziennych stanowiły interesujący przyczynek do poznania i ukazania możliwości wspierania ruchu oporu, jakie niósł ze sobą postęp techniczny w czasie II wojny światowej. Możliwości te nie były jednak i nie mogły być zrealizowane w stosunku do Armii Krajowej głównie z przyczyn politycznych, przyczyn, które z zasady nie były doceniane przez rząd RP na emigracji.

³⁴ W sumie zrzucano nad Warszawą 801 zasobników i 577 paczek. Dla uproszczenia obliczeń przyjęto, że ilość ta równoważna była 945 zasobnikom. Waga zasobnika (320 funtów) była czterokrotnie większa niż waga paczki (80 funtów).

³⁵ Pismo gen. Rayskiego w sprawie lotów do Polski z 24 X 44, Archiwum Instytutu Historycznego im. Gen. Sikorskiego w Londynie, sygn. Lot. A.V.35/11 c.