

Krzysztof Kubiak

Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

Zajęcie i okupacja Islandii przez wojska brytyjskie 1940–1943

The occupation of Iceland by British troops between 1940 and 1943

After the German invasion of Denmark, Winston Churchill, then forming a new cabinet, decided to occupy Iceland. According to the British Prime Minister, this was an operation to prevent the Germans from establishing themselves on the island. According to Churchill, the Germans – who had been successful in Norway – had not only the opportunity and the right forces, but also the strategic motivation to capture Iceland. It should be underlined that, at the time, Iceland, which since 1918 had been an independent state in a personal union with Denmark, declared the will to be strictly neutral. However, Iceland was not able to defend itself. Apart from about 150 policemen and Coast Guards, there were no Icelandic armed forces. The article presents the circumstances and conditions of the British “invasion” of Iceland and the course of the occupation.

Key words: Second World War, United Kingdom, Iceland, occupation

Słowa kluczowe: II wojna światowa, Wielka Brytania, Islandia, okupacja

Wstęp

Kiedy 9 kwietnia 1940 roku Niemcy rozpoczęli działania przeciwko Danii i Norwegii na Islandii, zrozumiano, iż błyskawiczne zajęcie metropolii oznacza faktyczne zerwanie ustanowionej w 1918 roku unii personalnej z Danią. 10 kwietnia parlament islandzki podjął decyzję o przejęciu przez legislaturę i rząd prerogatyw monarchy duńskiego (wówczas Chrystiana X Oldenburga, z linii Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg). Tego samego dnia Brytyjczycy poinformowali islandzkie władze, że gotowi są wesprzeć wszelkie wysiłki wyspiarzy ukierunkowane na utrzymanie niepodległości, ale wymaga to zgody na rozmieszczenie na Islandii służących temu baz lotniczych, morskich oraz garnizonów wojskowych. Propozycja ta, sprzeczna z polityką neutralności, została odrzucona (Haarr 2013: 248).

Obawy przed zorganizowaniem na Islandii niemieckich obiektów wojskowych były przy tym – z punktu widzenia Londynu – reakcją na napływające od wielu lat z wyspy informacje o budowaniu tam przez III Rzeszę szczególnych wpływów. Islandia była obszarem wzmożonego, motywowanego również względami politycznymi i finansowanego przez państwo, zainteresowania niemieckich badaczy jeszcze w XIX wieku. Początkowo atlantycka wyspa przyciągała głównie antropologów i etnografów poszukujących wspólnego germańskiego dziedzictwa. Kres pierwszej fali niemieckiego zainteresowania Islandią położyła pierwsza wojna światowa (Maurers 2014).

W okresie międzywojennym niemiecka aktywność na Islandii była już znacznie mniejsza, ale pierwsza islandzka linia lotnicza zorganizowana została przez Niemców jeszcze w 1928 roku. W 1938 roku na wyspę przybyła Niemiecka Ekspedycja Szybowcowa. Duże zainteresowanie faszyzmem przejawiała część islandzkiej młodzieży. Znalazło to swój wyraz w utworzeniu Partii Nacjonalistycznej (island. *Flokkur Þjóðernissinna*), która w wyborach parlamentarnych w 1937 roku uzyskała zaledwie około 0,3% głosów (Bittner 1983: 17). Brytyjczyków zajmował również problem mniejszości niemieckiej na wyspie. Według sporządzonych pod koniec lat 30. XX wieku szacunków Islandię zamieszkiwało wówczas około 500 przedstawicieli mniejszości niemieckiej. Mieli oni jakoby być zdolni – według ocen brytyjskich – do skrytego przygotowania lądowisk dla samolotów sił inwazyjnych (National Archives, FO 371/18262). W 1938 roku dzięki wysiłkom podjętym przez Partię Nacjonalistyczną dwie islandzkie drużyny piłkarskie zaproszone zostały (na koszt gospodarzy) do Rzeszy w celu przeprowadzenia serii towarzyskich rozgrywek, co również uznane zostało za działanie ukierunkowane na pozyskiwanie na wyspie orędowników sprawy niemieckiej (National Archives, FO 371/19429). Na Islandii aktywnie działały też niemieckie ekspedycje naukowe, w tym przedstawiciele hitlerowskiej organizacji badawczej Ahnenerbe¹. Mimo znikomych rezultatów pogoni za antropologiczno-kulturowym mitem działalność ta miała istotny wymiar praktyczny, gdyż pozwalała na przykład uaktualnić mapy topograficzne Islandii (przeprowadzić mapowania obszarów dotąd niezbadanych, rozpoznać nastroje miejscowej ludności, a nawet budować siatkę wpływów na obszarach wiejskich) (Guðmundsson 2014).

¹ Założona w 1935 r. jako Studiengesellschaft für Geistesurgeschichte, Deutsches Ahnenerbe e.V. (Towarzystwo Badań nad Pradziejami Spuścizny Duchowej, Niemieckie Dziedzictwo Przodków) przez Reichsführera SS Heinricha Himmlera, Reichsbauerführera Richarda Waltera Darré i holenderskiego pseudonaukowca Hermanna Wirtha. W 1937 r. zmieniła nazwę na Forschungs und Lehrgemeinschaft das Ahnenerbe e.V. (Stowarzyszenie Badawczo-Dydaktyczne Dziedzictwo Przodków). Z początkiem 1939 r. organizacja została włączona do SS. Podczas II wojny światowej Ahnenerbe wspierała eksperymenty medyczne przeprowadzane na więźniach obozów koncentracyjnych i prowadziła planową grabież dorobku naukowego i kulturowego w państwach okupowanych przez III Rzeszę. Po wojnie uznana przez Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Norymberdze za organizację zbrodniczą.

1. Islandia w pierwszych miesiącach II wojny światowej

W pierwszym okresie wojny Islandia znalazła się w centrum uwagi brytyjskiej admiralicji już 19 września 1939 roku. Tego dnia do Rejkiawiku wpłynął niemiecki okręt podwodny U-30, dowodzony przez porucznika marynarki Fritza Juliusa Lempa (Blair 1998: 112–113). Z u-boota wyokrętowano rannego członka załogi, marynarza Adolpha Schmidta, który został umieszczony w szpitalu św. Józefa. Po wyleczeniu Schmidt zamieszkał u jednej z niemieckich rodzin. Dowódca okrętu podwodnego nabył również świeżą żywność dla załogi. Na pokładzie niemieckiego u-boota znajdowali się też – o czym nie wiedzieli jednak ani Islandczycy, ani Brytyjczycy – dwaj brytyjscy jeńcy, piloci lotnictwa morskiego (Caroll 2012: 211–112). Do Rejkiawiku zawijały też niemieckie statki handlowe usiłujące przedrzeć się przez brytyjską blokadę do ojczystych portów. 2 października 1939 roku uczynił tak „Lübeck”, zaś 6 października „Sardinien”. Oba statkom udało się dotrzeć do Niemiec (odpowiednio 18 i 30 października), w czym pewną rolę odegrać mógł fakt, iż podczas postoju na Islandii upozorowano je na jednostki holenderskie (Denmark Strait 2005).

Mimo opisanych wydarzeń Wielka Brytania tylko pozornie traktowała Islandię w szczególny sposób. Rola wyspy była jedynie potencjalnie istotna. W Admiralicji toczyły się wprawdzie dyskusje dotyczące planów jej obsadzenia, aczkolwiek nie wydaje się, by przeistoczyły się one w formalne prace studyjne dotyczące ewentualnego założenia baz na wyspie. 2 listopada 1939 roku dyrektor Wydziału Planowania Admiralicji po raz pierwszy jednoznacznie potwierdził możliwość obsadzenia Wysp Owczych i Islandii (Penk 2008: 31–32)

17 stycznia Brytyjczycy przesłali władzom Islandii notę, w której przedstawili propozycję objęcia ochroną islandzkiej żeglugi, a także – co znacznie ważniejsze – obrony wyspy przez inwazją. Nota pozostała bez odpowiedzi. Sytuacja swoistego zawieszenia, gdy w Londynie rozważano rozmaite opcje postępowania zarówno w stosunku do Islandii, jak i położonych znacznie bliżej wybrzeży kontynentu europejskiego Wysp Owczych, ale ich nie wdrażano, trwała do 9 kwietnia 1940 roku, kiedy to wojska niemieckie przekroczyły granice neutralnej Danii. 10 kwietnia parlament islandzki przyjął uchwałę cedującą na rząd wszystkie prerogatywy spoczywające dotąd w rękach administracji duńskiej, w tym przede wszystkim związane z prowadzeniem polityki zagranicznej. Jednocześnie islandzkie Biuro Handlowe otwarte jeszcze w 1939 roku w Nowym Jorku podniesiono do rangi Konsulatu Generalnego, na czele którego stanął Thor Haraldur Thors (w październiku 1941 r. zaczęła funkcjonować ambasada Islandii w Waszyngtonie). Była to pierwsza placówka dyplomatyczna zorganizowana kiedykolwiek przez Islandię, wybór miejsca jej utworzenia bez wątpliwości świadczył o tym, gdzie – w obliczu niepewnej sytuacji w Europie – protekcji zamierzają szukać

wyspiarze. Przedstawicielstwa islandzkie powstały następnie w Londynie i Sztokholmie (Hjalmrsson 2012: 155).

14 kwietnia brytyjski konsul w Rejkiawiku ocenił, że w stolicy Islandii przebywa około 110 obywateli III Rzeszy (a na całej wyspie 500), ale jednocześnie łagodził wydzwięk swojego meldunku stwierdzeniem, że są oni prawdopodobnie nieuzbrojeni. 29 kwietnia 1940 roku w Admiralicji wypracowano tezę, że wobec nader możliwego rozlokowania się niemieckich sił okrętowych i lotnictwa w Norwegii niezbędne będzie stworzenie dla nich przeciwwagi poprzez rozmieszczenie własnych okrętów i samolotów na Islandii. Z pewnością do sformułowania takiej, a nie innej opinii przyczynił się fakt (oprócz sytuacji w Norwegii) ponownego odrzucenia przez Islandię w dniu 27 kwietnia żądania zamknięcia niemieckiego konsulatu i wydalenia przebywających na wyspie obywateli Rzeszy (Bittner 1975: 46).

2. Inwazja na Islandię

28 kwietnia pogląd o konieczności zajęcia Islandii wyraziło Ministerstwo Spraw Zagranicznych. W obliczu dramatycznych wydarzeń we Francji panowało przy tym przeświadczenie, że planowana akcja może okazać się spóźniona. Tym niemniej tryby wojskowego planowania już ruszyły. Olbrzymie zainteresowanie całym przedsięwzięciem wykazywał Winston Churchill, wówczas jeszcze Pierwszy Lord Admiralicji. Akcja, której nadano kodowy kryptonim Operacja Fork, była przy tym w dużej mierze typowo churchilowską improwizacją. Brytyjczykom na skutek niekorzystnego rozwoju sytuacji wojennej brakowało wojsk lądowych, a i piechota morska była już w dużej mierze „rozdysponowana” (choćby poprzez udział w zajęciu Wysp Owczych). Do udziału w operacji wydzielono więc ostatnią rezerwę – 2. batalion piechoty morskiej (2nd Royal Marine Battalion). Wokół niego zorganizowano improwizowaną grupę bojową nazwaną Force Sturges – od nazwiska dowódcy, weterana walk pod Gallipoli i uczestnika bitwy jutlandzkiej, brygadiera (czasu wojny) Roberta Grice’a Sturgesa (Whitehead 1995: 352).

Jak już wspomniano, rdzeniem sił przygotowywanych do wysłania na Islandię był 2. batalion piechoty morskiej. Formowanie jego dowództwa rozpoczęło się w grudniu 1939 roku (w ramach tworzenia Brygady Piechoty Morskiej), ale pierwsi szeregowi, w znakomitej większości nowi rekruci, przybyli do koszar w Bisley (w hrabstwie Surrey położonym w południowo-wschodniej Anglii, przylegającym do Wielkiego Londynu) dopiero w połowie kwietnia. Sformowano z nich cztery kompanie strzeleckie. Ich szkolenie trwało jedynie do 3 maja, gdyż wówczas batalion postawiono w dwugodzinną gotowość marszową, a żołnierzy poinformowano, że wysłani zostaną poza Wyspy Brytyjskie. 4 kwietnia pododdział otrzymał karabiny maszynowe Bren, karabiny przeciwpancerne Boys

oraz 51-milimetrowe (dwucalowe) moździerz. 6 maja w szkockim Greenock nad rzeką Clyde rozpoczęło się okrętowanie na krążowniki „Glasgow” i „Berwick” liczącego 28 oficerów oraz 280 podoficerów i szeregowych batalionu dowodzonego przez podpułkownika A.N. Williamsa. Większość broni strzeleckiej nie była wówczas jeszcze przystrzelana, co zrobiono dopiero na morzu, mimo fatalnych warunków pogodowych. Force Struges wyposażono dodatkowo w dwie przestarzałe 94-milimetrowe armaty górskie, cztery 152-milimetrowe armaty na podstawach morskich, z których zamierzano stworzyć improwizowaną baterię (jednakże bez dalmierza, środków łączności czy reflektorów), a także dołączono grupę wywiadu (major piechoty morskiej Humphrey Quill, oddelegowany 4 maja z sekcji japońskiej wywiadu marynarki wojennej), grupę do kontaktów z miejscową administracją (kierowaną przez nominowanego na stanowisko ministra przy rządzie islandzkim Charlesa Howarda Smitha, w jej skład wchodził również doradca prawny Pen Slade), pododdziały zabezpieczające i logistyczne. Łącznie pod komendą brygadiera Roberta Sturgesa znalazło się 746 żołnierzy i cywilów. 6 maja Winston Churchill przedstawił zamiar zajęcia Islandii Gabinetowi Wojennemu, który go zaakceptował (Fact File 2014).

Islandia w tym czasie oczywiście znajdowała się na niemieckim horyzoncie strategicznym, ale to zainteresowanie nie przybrało nigdy formy skonkretyzowanych planów wojskowych. Snuto co prawda rozmaite mniej lub bardziej fantastyczne wizje zajęcia wyspy, wstępnie określane kryptonimem Fall Icarus, które uznać należy bardziej za przejaw myślenia życzeniowego czy też gry intelektualnej niż wstępnej nawet pracy sztabowej. Przygotowane szkice planistyczne zakładały wysadzenie na wyspie zmotoryzowanej grupy bojowej zorganizowanej na bazie pododdziałów 3. Dywizji Górskiej. Jej rdzeniem miał być 139. pułk piechoty, wsparty saperami, pododdziałami obrony przeciwlotniczej, obrony wybrzeża, kompanią cyklistów oraz kompanią czołgów ze składu 4. batalionu (na wozach PzKpf 1 i 2). Do ich przetransportowania przewidziano między innymi zaadaptowane linowce pasażerskie „Europa” i „Bremen” (każdy o pojemności 47 tys. jednostek) oraz „Potsdam” i „Gneisenau” (każdy o pojemności 17 500 jednostek) należące do Norddeutschen Lloyd, a także frachtowce „Moltkefels” i „Neidenfels”. Transportowce miały przepłynąć z Norwegii do Islandii pod osłoną ciężkich okrętów, ale bez parasola lotniczego, licząc bowiem na zaskoczenie Brytyjczyków. Po wykonaniu krótkiego ogniowego przygotowania lądowania eskorty zamierzano rzucić do działań krążowniczych na Atlantyku lub sprowadzić do baz. Przeprowadzenie dalszych konwojów z zaopatrzeniem uznano za mało prawdopodobne lub wręcz niemożliwe. Założenie takie w praktyce dyskwalifikowało całą koncepcję, czyniąc z operacji Ikarus jedynie zbrojną demonstrację obciążoną bardzo wysokim ryzykiem utraty całości uczestniczących w niej wojsk lądowych (Schuster 1993: 63–68).

Wyprzedzając nieco wydarzenia, należy wspomnieć o tym, że dopiero na naradzie przeprowadzonej 20 czerwca Hitler po raz pierwszy oficjalnie wspominał o inwazji na Islandię. Zamysłowi temu zdecydowanie sprzeciwił się dowódca marynarki admirał Erich Raeder, stwierdzając że Kriegsmarine nie dysponuje możliwością utrzymania ciągłości komunikacji z kontyngentem wydzielonym do działań na Islandii (Hertz 2004: 27), zwłaszcza w obliczu strat poniesionych w Norwegii².

8 maja „Glasgow” i „Berwick” eskortowane przez niszczyciele „Fortune” oraz „Fearless” opuściły Greenock. Mimo tego jeszcze następnego dnia gabinet brytyjski zwrócił się do rządu islandzkiego z notą zawierającą ogólnikowe sformułowania dyplomatyczne, lecz faktycznie będącą ultimatum, w którym domagano się zgody na utworzenie na wyspie instalacji wojskowych przeznaczonych dla lotnictwa i marynarki. Władze w Reykiawiku odpowiedziały odmownie dokumentem utrzymany w równie kurtuazyjnym tonie. Islandia zamierzała ściśle i restrykcyjnie stosować przyjętą w 1918 roku politykę neutralności. Przesądziło to w sposób ostateczny o charakterze dalszych kroków podjętych przez Brytyjczyków (Bittner 1983: 41–42).

10 maja po północy zespół Royal Navy znalazł się na podejściach do Reykiawiku. Rejs przebiegał w trudnych warunkach pogodowych, więc wyczerpani chorobą morską marines byli w kiepskim stanie fizycznym. O 1.47 z katapulty krążownika „Bearwick” wystartował wodnosamolot „Supermarine Walrus”, który miał przeprowadzić rozpoznanie możliwego podejścia do islandzkiej stolicy. Brytyjczycy obawiali się zwłaszcza niemieckich okrętów podwodnych, które według wywiadu marynarki operować miały wokół wyspy. Jednocześnie aby nie utracić atutu, jakim było działanie zaskoczenia, załozce polecono nie zbliżać się do Reykiawiku. Jednakże na skutek braku doświadczenia lotników skutkującego błędem nawigacyjnym maszyna zatoczyła kilka kręgów nad miastem, budząc zrozumiałe niepokój mieszkańców żyjących od kilka tygodni w podszytej lękiem niepewności. Warkot lotniczych motorów rozbrzmiewających w mroku przechodzącym w szarość brzmiał jak zapowiedź niewiadomego zagrożenia stojącego już niemal na progu miasta. Zaalarmowano zarówno premiera Hermanna Jónassona, jak i kilku pozostałych w mieście policjantów, w tym pełniącego obowiązki stołecznego komendanta Einara Arnaldsa (McLahan 1971: 301).

W tym miejscu należy wyjaśnić, że większość rejkiawickiego policyjnego garnizonu przebywała w tym czasie poza miastem. Było to związane z faktem, że już jesienią rząd podjął decyzję o zwiększeniu możliwości bojowych sił policyjnych poprzez przeszkolenie funkcjonariuszy w obsłudze broni długiej i elementarnej

² W trakcie kampanii norweskiej niemiecka marynarka wojenna straciła: ciężki krążownik „Blücher”, lekkie krążowniki „Karlsruhe” i „Königsberg”, artyleryjski okręt szkolny „Brummer”, 10 niszczycieli, torpedowiec, cztery okręty podwodne i 10 mniejszych jednostek pomocniczych, a także 13 transportowców.

taktyce piechoty. Planowano także stworzenie liczącej 300 osób rezerwy policji. Odpowiedzialny za to był szef tej formacji komisarz Agnar Kofoed-Hansen. W wyniku splotu okoliczności (wg części autorów było to celowe posunięcie rządu ukierunkowane na uniknięcie incydentów w czasie spodziewanego brytyjskiego desantu, co z kolei świadczyłoby o tym, że konsul Francis Shepard poufnie powiadomił gospodarzy o zamierzeniach swoich władz) 10 maja większość funkcjonariuszy przebywała na zgrupowaniu strzeleckim poza stolicą (Ibid.: 302).

Wchodzące do Rejkiawiku jednostki brytyjskie pierwszy dostrzegł około godziny 3.40 policjant pełniący służbę w porcie. Natychmiast zameldował zastępcy komisarza Einarowi Arnaldsowi o trzech niezidentyfikowanych okrętach w porcie (do Rejkiawiku wpłynęły „Berwick”, „Glasgow” i „Fearless”, zaś „Fortune” prowadził poszukiwanie okrętów podwodnych na podejściach do portu) i jednym manewrującym na redzie, podczas gdy przyjęte przez Islandię zasady neutralności zezwalały na jednorazowe przebywanie na wodach terytorialnych (o szerokości 3 mil morskich) nie więcej niż trzech jednostek strony wojującej. Zastępca komisarza spodziewał się jednego okrętu, którego przybycie notyfikował z wyprzedzeniem brytyjski konsul, więc ruszył zaskoczony ku przystani, domyślając się wszakże, że przybysze to Brytyjczycy. Policjant połączył się niezwłocznie z ministrem spraw zagranicznych, który polecił mu nawiązać kontakt z dowódcą zespołu okrętów i przedstawić oświadczenie, że podległe mu siły dopuściły się pogwałcenia islandzkiej neutralności. Dyżurny służby celnej przygotował łódź, którą policjant miał podpłynąć, aby wykonać misję dyplomatyczną. Zanim jednak doszło do obładzenia łodzi Brytyjczycy rozpoczęli wyokrętowywanie żołnierzy. Do nabrzeża podszedł jeden z niszczycieli („Fearless”). Na ląd opadły trapy. Arnalds domagał się widzenia z dowódcą okrętu, ale odmówiono mu. W tym czasie na nabrzeżu zebrał się już niewielki tłum, ale schodzących z pokładu marines przywitało jedynie niechętnie milczenie. Kilku zdezorientowanych policjantów ewidentnie nie wiedziało, jak się zachować. Ostatecznie po krótkiej rozmowie z premierem Jónassonem, który wydał polecenie zachowania spokoju i unikania incydentów, oraz konsulem Shepardem zastępca komisarza polecił swoim ludziom odsunąć zebranych cywilów od krawędzi nabrzeża. W tym czasie do brzegu zbliżył się krążownik „Barwick” i z jego pokładu również zaczęli schodzić na ląd żołnierze piechoty morskiej (Ibid.: 303).

Wśród zaalarmowanych przelotem samolotu był również niemiecki konsul Werner Gerlach, w stosunku do którego lądujący mieli precyzyjnie określone zamiary. W pierwszym rzucie desantu, który wylądował na nabrzeżu w Rejkiawiku, znajdował się bowiem oficer wywiadu marynarki (Naval Intelligence Division, NID) major Humprey Quill, któremu oddano do dyspozycji pluton marines. Jego zadaniem było zajęcie niemieckiego konsulatu, zatrzymanie konsula oraz zabezpieczenie znalezionych w budynku poselstwa dokumentów. Zgodnie z planem

na lądujących oczekiwał konsul Shephard, który wskazał drogę do niemieckiego przedstawicielstwa. Niemiecki dyplomata, ujrawszy brytyjskie mundury, usiłował bezskutecznie połączyć się telefonicznie z islandzkim ministerstwem spraw zagranicznych (było to zapewne „milczenie zamierzone”, gdyż zastępca komisarza Arnalds nie miał takich problemów), a następnie wygłosił oświadczenie na temat immunitetu w prawie międzynarodowym..., po czym otworzył drzwi. Podczas gdy Niemiec rozmawiał z majorem Quillem na parterze, jego żona przy pomocy dzieci usiłowała spalić w łazience na piętrze kody radiowe i inne dokumenty. Brytyjczykom udało się jednak je przejąć. Równocześnie obsadzono centralny urząd pocztowy oraz stację telegraficzną i centralę telefoniczną firmy Síminn³, rządową (działającą od 1930 r.) radiostację przedsiębiorstwa Ríkisútvarpið (RÚV) oraz siedzibę dysponującej własną radiostacją służby meteorologicznej (Veðurstofa Ísland). Tym samym przecięto wszystkie połączenia wyspy ze światem zewnętrznym. Niemiecki personel konsulatu nie stawiał oporu, podobnie jak marynarze ze statku „Bahia Blanca”. Początkowo trafili oni do obozu jenieckiego POW Camp 12 w Donaldson’s School pod Edynburgiem, następnie do obozów w Kanadzie (Ibid.: 302–303).

W rejkiawickim porcie Brytyjczycy zatrzymali również trzy statki handlowe: duński i dwa szwedzkie. Jednostka duńska pozostała w ich dyspozycji, zaś neutralne frachtowce szwedzkie po kilku dniach bez przeszkód opuściły port. U nabrzeża stał również „Faraday”, brytyjski trawler z Hull, którego załoga spontanicznie włączyła się do prac przy rozładunku przywiezionego na okrętach sprzętu, nie domagając się za pomoc wynagrodzenia – jak to zauważył w swoim dzienniku brygadier Robert Grice Sturges (Miller 2003: 88).

Około południa sztab sił inwazyjnych znalazł się na brzegu. Pluton marines przetransportowano łodziami okrętowymi do Akrenes, gdzie mieli zorganizować dozоровanie (gdyż wobec szczupłości wyekspediowanych tam sił trudno mówić o obronie) kotwiczowiska w Hvalfjörður. Brygadier Sturges spotkał się z premierem Hermannem Jónassonem. Islandczyk wygłosił oświadczenie o pogwałceniu neutralności jego państwa, które brytyjski oficer przyjął do wiadomości. Następnie szef policji obwodził samochodem brygadiera po mieście. Mieszkańcy zachowywali się obojętnie, jedynie grupa młodych mężczyzn protestowała, śpiewając niemiecki hymn przed tymczasową siedzibą brytyjskiego sztabu, ale manifestacja ta nie zy-

³ Przedsiębiorstwo zawiadywało położonym w latach 1905–1907 kablem telegraficznym łączącym Szkocję przez Wyspy Owcze z Seyðisfjörður na wschodnim wybrzeżu Islandii oraz systemem połączeń napowietrznych łączących stację końcową kabla podmorskiego z Rejkjavikiem (poprzez Akureyri). Inwestycja telegraficzna wywołała potężną dysputę społeczną na Islandii, gdyż jej przeciwnicy uważali, że znacznie tańsze okażą się rozwiązania bezprzewodowe (w 1901 r. Marconi przeprowadził pierwsze eksperymenty z transmisją radiową przez Atlantyk, co niewątpliwie pobudziło wyobraźnię niektórych Islandczyków).

skąła zgoda żadnego poparcia. O 17.00 brytyjskie okręty podniosły kotwice i skierowały się na pełne morze (Ibid.: 88).

Pierwszym zadaniem, przed którym stanął Sturges, było obsadzenie wszystkich wskazanych w rozkazach rejonów i zorganizowanie systemu dozoru wybrzeża i kluczowych miejsc w głębi lądu. Pola wylotów uznane za potencjalnie dogodne miejsca lądowania spadochroniarzy znajdowały się stosunkowo blisko stolicy i przemieszczenie tam sił nie stanowiło poważniejszego problemu, choć doprowadziło do rozczłonkowania niewielkiej brytyjskiej grupy bojowej. 15 maja Brytyjczycy obsadzili miasteczko Hafnarfjörður. O ile zorganizowanie symbolicznych garnizonów było jeszcze możliwe, choć nad ich skutecznością w realnej sytuacji bojowej można by się zastanawiać, o tyle samodzielne stworzenie systemu obserwacji wybrzeża w oparciu o własne zasoby przekraczało już możliwości Brytyjczyków. Brygadierowi Sturgesowi pomagał przydzielony oficer wywiadu Royal Navy, major Quill, który rozpoczął, sprawnie posługując się funduszem operacyjnym, rekrutowanie lokalnych mieszkańców, głównie rybaków i latarników obsadzających izolowane światła nawigacyjne, w większości posiadające już wówczas połączenie telefoniczne z najbliższą osadą i dalej z Rejkjavikiem (McLahan 1971: 302).

3. Okupacja

Choć z politycznego punktu widzenia zajęcie Islandii nie było bynajmniej działaniem podjętym doraźnie, to w wymiarze wojskowym stanowiło oczywistą improwizację. Dlatego też po zajęciu strategicznych punktów na wyspie Brytyjczycy stanęli przed koniecznością zluzowania marines większymi siłami, zdolnymi do stworzenia skuteczniejszego systemu obrony tego atlantyckiego bastionu. Nie było to bynajmniej zadanie łatwe. Większość operacyjnych sił brytyjskich wyekspediowana została do Francji w ramach British Expeditionary Force, ponadto zasoby ludzkie i materiałowe drenowała Norwegia, a dodatkowo pilnie pojawiła się potrzeba obsadzenia Wysp Owczych.

Ostatecznie 14 maja skierowano na Islandię 147. Brygadę (ze składu 49. Dywizji), przeznaczoną pierwotnie do wzmocnienia frontu norweskiego. Związkiem taktycznym dowodził brygadier George Lammie, który przejął jednocześnie obowiązki dowódcy sił brytyjskich na wyspie. W skład brygady wchodził:

- a) sztab z grupą dowodzenia,
- b) 1/6. Duke of Wellington's Regiment,
- c) 1/7. Duke of Wellington's Regiment,
- d) 1/5. West Yorkshire Regiment (Iceland Garrison 2017).

147. Brygada przybyła do Rejkjaviku 17 maja, a 19 zakończyło się przejmowanie pozycji od marines, którzy tego samego dnia odpłynęli do Szkocji. Pododdziały

brygady liczące łącznie 3900 żołnierzy oraz 22 pielęgniarki przybyły na pokładach transportowców „Franconia” i „Lancastria” eskortowanych przez niszczyciele „Havant” i „Foxhound” (operacja Alabaster). Przybycie sił wzmocnienia umożliwiło 19 maja wysłanie wydzielonych pododdziałów na pokładzie niszczyciela do „północnej stolicy” Islandii – Akureyri oraz do Melgerði położonego w leżącym na wschodzie Seyðarfjörður (Bertke, Kindell i Smith 2010: 147).

Oceniwszy sytuację, brygadier Lammie całkiem zasadnie uznał, że mimo wydatnego wzmocnienia brytyjskich sił zorganizowanie skutecznej obrony wyspy siłami słabej brygady piechoty jest, eufemistycznie mówiąc, trudne. Jego niepokój potęgowały oceny formułowane przez konsula Smitha, który twierdził, że groźna jest nie tylko inwazja na pełną skalę, ale również punktowe uderzenia niemieckie, na przykład na Rejkiawik. Straty w ludziach i szkody materialne powstałe w efekcie takich działań mogłyby bowiem, zdaniem brytyjskiego rezydenta, doprowadzić do zasadniczej zmiany stosunku wyspiarzy (wśród których dominowały dotąd postawy obojętne, skłaniające się ku przychylności) do sił brytyjskich (*de facto* okupacyjnych). Stojąc wobec takich wyzwań, Lammie intensywnie domagał się wsparcia (Ibid.: 145).

Nie dysponując rezerwami, Brytyjczycy zwrócili się 18 maja do rządu Dominium Kanady z prośbą o wzmocnienie garnizonu Islandii żołnierzami kanadyjskimi. Ottawa wyraziła zgodę, choć rozczłonkowanie sił kanadyjskich nie budziło entuzjazmu, gdyż z przyczyn politycznych preferowano użycie ich w ramach jednorodnego związku taktycznego. 4 czerwca 1940 roku na stanowisko dowódcy sił kanadyjskich wydzielonych do rozmieszczenia na Islandii wyznaczony został brygadier L.F. Page. Podporządkowano mu szkieletowy sztab brygady oraz jeden batalion piechoty ze składu stacjonującego w Toronto Royal Regiment of Canada (dowódca – podpułkownik G. Hadley Basher). 9 czerwca, po przetransportowaniu żołnierzy do Halifaxu rozpoczęto ich załadunek na transportowiec „Empress of Australia”. 10 czerwca statek wyszedł w morze i płynąc bez eskorty (w owym czasie niemieckie okręty podwodne nie operowały tak daleko na zachód), kierował się w stronę Rejkiawikowi. Rozpoznanie przeciwpodwodne końcowej części trasy prowadziły brytyjskie łodzie latające. 16 czerwca wieczorem „Empress of Australia” zacumował w islandzkiej stolicy, a o 22.00 rozpoczęło się wyokrętowanie kanadyjskich żołnierzy. Rozmieszczono ich około trzy kilometry od portu. Po przybyciu kontyngentu kanadyjskiego siły Wspólnoty Brytyjskiej na Islandii rozmieszczone zostały w następujący sposób:

- a) Rejkiawik: kanadyjski batalion piechoty, dwa brytyjskie bataliony piechoty (bez trzech kompanii), dwie 76-milimetrowe armaty przeciwlotnicze, dwie 94-milimetrowe haubice, dwie 152-milimetrowe armaty nadbrzeżne, cztery 40-milimetrowe armaty przeciwlotnicze, pododdziały logistyczne, służby, administracja wojskowa,

- b) Hafnarfjörður: batalion piechoty,
- c) Hvalfjörður: dwie kompanie piechoty, dwie 152-milimetrowe armaty nadbrzeżne,
- d) Akureyri: pluton piechoty,
- e) Seyðisfjörður: pluton piechoty,
- f) Eyrarbakki (na południowym wybrzeżu): pluton piechoty (Iceland Garrison 2017).

Po zapoznaniu się z sytuacją kanadyjski brygadier uczynił dokładnie to samo, co jego brytyjski partner – zażądał wzmocnienia. Potrzeby ocenił na dwa bataliony piechoty, dwa bataliony karabinów maszynowych, baterię 94-milimetrowych haubic, baterię 152-milimetrowych armat nadbrzeżnych, sześć reflektorów, 12 ciężkich armat przeciwlotniczych. W swoim raporcie podkreślał zwłaszcza to, że na Islandii nie istnieje w praktyce obrona przeciwlotnicza, gdyż wszystkie posiadane środki ogniowe skupione są w Reykjavíku, a wobec braku infrastruktury lotniskowej nie istniała możliwość rozmieszczenia tam samolotów myśliwskich (na wyspie przebywały jedynie dwie łodzie latające: „Short Sunderland” i „Supermarine Walrus”).

27 czerwca do Reykjavíku przybył transportowiec „Andes” eskortowany przez niszczyciele „Firedrake” i „Punjabi”. Przywiózł on na wyspę kolejne siły brytyjskie: grupę sztabu 49. Dywizji Piechoty oraz 146. Brygadę Piechoty (dowódca brygadier C.G. Phillips) w składzie:

- a) 4. Lincolnshire Regiment,
- b) 1/4 Kings Own Yorkshire Light Infantry,
- c) Hallamshire Battalion York & Lancaster Regiment (Ibid.).

Na czele sił Wspólnoty Brytyjskiej (określanych już wówczas kryptonimem Alabaster Force) stanął dowódca 49. Dywizji generał major Harry O. Curtis. Wraz ze 146. Brygadą (walczącą od 15 do 26 kwietnia w Norwegii, w rejonie Namos) przybyła dodatkowa artyleria polowa i przeciwlotnicza, pojazdy (w tym transportery Universal Carrier), a także pododdziały inżynieryjne. Wobec raportów własnego dowództwa i kolejnych nalegań brytyjskich również rząd w Ottawie wyraził zgodę na przerzut na Islandię kolejnych dwóch batalionów:

- a) Les Fusiliers Mont-Royal,
- b) The Cameron Highlanders of Ottawa (Ibid.).

Bataliony przybyły 9 lipca na pokładzie transportowca „Empress of Australia”. Wtedy to wojska rozmieszczone na Islandii osiągnęły siłę pełnej, złożonej z trzech brygad dywizji, choć do etatowego stanu nadal brakowało im broni maszynowej, artylerii i pojazdów. Przybycie nowych sił umożliwiło wzmocnienie istniejących pozycji i zorganizowanie nowych punktów obserwacyjnych (Ibid.).

Z punktu widzenia brytyjskich celów strategicznych najistotniejsze było jednak rozpoczęcie budowy polowego lotniska w Kaldaðarnes oraz infrastruktury paliwowej w Hvalfjörður. Pierwsza inwestycja (ok. 40 km na południowy

wschód od Rejkiawiku, nad brzegiem rzeki Ölfusá) realizowana była na tyle szybko (zwłaszcza iż przygotowano tam tylko trawiasty pas startowy), że pod koniec lipca można było przetrzymać tam 98. dywizjon bombowy na samolotach Fairey Battle. Odpowiedzialność za lotnisko, jak również budowaną bazę lotniczą w Rejkiawiku przejęło wówczas nowo zorganizowane 30. Skrzydło podporządkowane 18. Grupie Lotniczej z Pitreavie Castle w Szkocji. Dywizjon stacjonował na Islandii do lipca 1941 roku. Z Rejkiawiku (doraźnie urządzone lądowisko) operowała w tym czasie (lipiec 1940 r. – grudzień 1942 r.) grupa lotnicza wydzielona ze składu 210. dywizjonu RAF latająca na ciężkich łodziach latających Short Sutherland (Ibid.).

Mimo arcyważnego położenia Islandii i rozpoczynającej się bitwy o Atlantyk Brytyjczycy nie mogli w 1940 roku pozwolić sobie na dalsze wzmocnienie sił lotniczych stacjonujących na wyspie. Kolejny dywizjon – 269. na samolotach Lockheed Hudson – przebazowany został do Kaldaðarnes dopiero w dniach 12 kwietnia – 30 maja 1941 roku. Stacjonował tam do grudnia 1943 roku. Na wschodnim wybrzeżu zbudowano niewielki pas startowy w miejscowości Djupivogur, który zabezpieczał działanie punktu obserwacyjnego. Transport lotniczy był o tyle ważny, że wówczas Rejkiawik nie posiadał bezpośredniego połączenia drogowego ze wschodem wyspy, a w rejon ten można było dotrzeć jedynie traktem biegnącym wzdłuż jej północnego wybrzeża (odcinek drogi na południu między Djupivogur a Vik zbudowano w późniejszym okresie). Kolejne lotnisko powstało w Melgerdi na północy. Jego funkcjonowanie związane było z faktem, że w czasie wojny w Akueyri funkcjonował punkt manewrowego bazowania sił eskortowych. Z kolei Royal Navy rozpoczęła – jak już wspomniano – wznoszenie instalacji paliwowych w Hvalfjörður, całkowicie ignorując Rejkiawik. Flota zainteresowana była również Seydisfjodur na wschodzie, ale chwilowo nie dysponowano zasobami, które można by w tym celu wykorzystać (Ibid.).

Powyższe akapity złamały nieco chronologię narracji. Aby zachować jej przejrzystość, należy więc wrócić do lipca 1940 roku. Rozmieszczenie na Islandii ekwiwalentnej dywizji Wspólnoty Brytyjskiej wynikało z konieczności rozwiązania szeregu problemów natury logistycznej związanych głównie z zaopatrywaniem i zakwaterowaniem wojsk. Port w Rejkiawiku stanowił wprawdzie główny ośrodek przeładunkowy wyspy, ale był słabo przystosowany do przeładunków ciężkiej drobnicy wojskowej. O ile radzono sobie jeszcze z samochodami ciężarowymi, o tyle operowanie transporterami Carrier nie było już takie proste. Brakowało do-kerów i innych specjalistów. Z kolei aby sprawnie dystrybuować przetransportowane zaopatrzenie, niezbędna była poprawa jakości dróg. W tej materii poważnym ograniczeniem była dostępność miejscowej siły roboczej. Chcąc bowiem zapobiec zapaści tradycyjnych form aktywności ekonomicznej (rolnictwo i rybołówstwo), nie dopuścić do masowych przemieszczeń ludności oraz demoralizacji „łatwym

pieniądem”, władze wyspy w negocjacjach z Brytyjczykami ograniczyły do zaledwie 2000 liczbę robotników, których mogły jednorazowo kontraktować siły okupacyjne. Z kolei problemy z zakwaterowaniem żołnierzy Brytyjczycy rozwiązali w sposób wypracowany już w czasie poprzedniej wojny. Dla większości żołnierzy tymczasowym domem stały się prefabrykowane budowle zwane „chatami Nisse-na”, których powstało ponad 5000.

Przybycie Kanadyjczyków poprawiło sytuację sił Wspólnoty Brytyjskiej na Islandii, ale było to tylko rozwiązanie doraźne. Ze względów prestiżowych, determinowanych w dużej mierze względami polityki wewnętrznej, rząd w Ottawie nie zamierzał bowiem akceptować sytuacji, w której oddziały kanadyjskie będą rozproszone pomiędzy brytyjskimi oddziałami i związkami taktycznymi. Ambicją premiera Williama Lyona Mackenzie Kinga było stworzenie jednorodnego bojowego ugrupowania kanadyjskiego, które weszłoby do walki maksymalnie skoncentrowane. Kiedy więc 25 października 1940 roku na Islandię przybyła brytyjska 70. Brygada w składzie:

- a) 10. Durham Light Infantry,
- b) 11. Durham Light Infantry,
- c) 1. Tyneside Scottish,
- d) 143. pułk artylerii polowej (Miller 2002: 111),

rozpoczęto luzowanie Kanadyjczyków. Do Anglii odpłynęły bataliony Royal Regiment of Canada oraz Les Fusiliers Mont-Royal wraz ze sztabem brygady. Na wyspie zimował jednak (wycofany dopiero w kwietniu następnego roku) batalion The Cameron Highlanders of Ottawa. Z punktu widzenia brytyjskiego dowódcy nie była to zmiana na lepsze. Oto bataliony złożone z ochotników prezentujących relatywnie wysoki poziom morale, niezłe wykształcenie i kondycję fizyczną zastąpiono formacjami, w których dominowali poborowi po przeszkoleniu w Armii Terytorialnej. Trudno też, by generała Curtissa nadmiernie pozytywnie zmotywowały słowa Churchilla, skreślone 7 lipca 1940 roku do kanadyjskiego Sekretarza Stanu ds. Wojny, w których brytyjski premier stwierdził, że rozmieszczenie Kanadyjczyków na Islandii to marnowanie dobrego żołnierza liniowego w służbie okupacyjnej.

Brytyjczycy zbudowali strefowy system obrony strategicznego rdzenia wyspy, za który uznano rejon stolicy wraz z pobliskimi kotwiczowiskami. Tam skoncentrowano większość sił. Zorganizowano zatem cztery sektory obrony:

- a) Sektor Południowo-Zachodni, obejmujący rejon Rejkiawik-Kefkavik, gdzie stacjonowało około 10 500 żołnierzy,
- b) Sektor Zachodni, obejmujący lądowe podejścia do stolicy, kotwiczowisko Hvalfjörður, bazę lotniczą Kaldaðarnes, gdzie stacjonowało 7300 żołnierzy, zatem około 70 procent brytyjskich sił skoncentrowane było w promieniu 45 km od stolicy Islandii,

- c) Sektor Północny, obejmujący zachodnie i północne wybrzeże, a w związku z tym jedyną drogę łączącą Rejkiawik z północą i wschodem oraz Akueyri z kotwicowiskiem i lądowiskiem wodnosamolotów oraz pole wzlotów Melgerði około 1800 żołnierzy skoncentrowanych w rejonie Akueyri,
- d) Sektor Północno-Wschodni, obejmujący rejony dogodne do lądowania desantów morskich na wschodnim wybrzeżu – około 1800 żołnierzy skoncentrowanych w Seyðisfjörður i oraz posterunek nad jeziorem Lagarfljót uważanym za potencjalne lądowisko wodnosamolotów (Miller 2003: 112–113).

Rozległe południowe wybrzeża i większość wyspy w praktyce pozostawały poza kontrolą sił okupacyjnych, gdyż obszary te były dozorowane przez rzadko rozsiane posterunki współpracujące z siecią miejscowych informatorów. Takich punktów obserwacyjnych zorganizowano łącznie 43, większość z nich obsadzała Royal Navy, ale kilka wojska lądowe, zaś jeden żołnierze sił zbrojnych Norwegii na obczyźnie.

Niemiecka aktywność w rejonie Islandii związana była właściwie wyłącznie z działaniami marynarki wojennej przeciwko brytyjskiej żegludze. Rozpoznanie wokół wyspy i nad nią samą prowadziła Luftwaffe (jej pojawienie się nad Rejkiawikiem zanotowano na przykład 3 listopada i 16 grudnia 1940 r.), ale intensywność lotów była relatywnie mała. W 1941 roku niemiecki samolot zaatakował kolumnę brytyjskich żołnierzy zmierzających na mszę do kościoła w Seltoss. Zginął wówczas jeden żołnierz z pododdziału Tyneside Scottsish. W 1942 roku Niemcy dwukrotnie bombardowali Seyðisfjord, obrażenia odniosła wówczas czwórka dzieci. 10 lutego 1944 roku niemieckie samoloty Focke-Wulf Fw 200 Condor ze stacjonującego w Norwegii I./KG 40 zatopiły tam brytyjski zbiornikowiec „El Grillo”. Strat w ludziach nie było, ale rozlanie około 9 tys. ton ropy oznaczało poważny problem dla aliantów i totalne załamanie lokalnego rybołówstwa (Wrecksite EU 2017).

Mimo że na Islandii stacjonowało na przełomie 1940 i 1941 roku 25 tys. brytyjskich żołnierzy, trudno uznać stworzone na wyspie ugrupowanie bojowe za silne. Większość tworzących je pododdziałów wchodziła w skład pośpiesznie rozbudowywanej po klęsce we Francji Armii Terytorialnej, co skutkowało koniecznością prowadzenia intensywnego szkolenia żołnierzy już po ich przybyciu na wyspę, gdyż wcześniej brakowało na to czasu. Armia brytyjska borykała się również z permanentnymi brakami w zakresie uzbrojenie (w mniejszym stopniu sprzętu innego rodzaju). Manewrowość sił brytyjskich w dużym stopniu ograniczał fatalny stan islandzkich dróg. Jeżeli latem były one jeszcze przejezdne, to jesienią i wiosną zamieniały się w błotniste strugi, zaś zimą bardzo często były zablokowane przez śnieg. Kanadyjczycy radzili sobie, stosując psie zaprzęgi, ale Brytyjczycy nie zdecydowali się sięgnąć po rozwiązania sprawdzone przez „kuzynów” z Północnej Ameryki. W rezultacie najszybszym, choć wcale nie najpewniejszym środkiem transportu używanym do zaopatrywania nadbrzeżnych posterunków stały się wodnosamoloty.

W styczniu 1941 roku generał major Curtiss stanął przed problemem nasilającej się wśród żołnierzy agitacji komunistycznej. Tubą propagandową partii była gazeta *Thjodviljinn*, ale oprócz tego kolportowano wśród personelu wojskowego ulotki, w których zachęcano do nieposłuszeństwa wobec rozkazów przełożonych. Szczególnie dogodne warunki do prowadzenia „pracy propagandowej” zaistniały, gdy na skutek strajku miejscowych robotników Brytyjczycy przejęli część ich obowiązków. Ostatecznie w kwietniu 1941 roku Curtiss po konsultacjach z Londynem i islandzkim rządem koalicyjnym 27 kwietnia zamknął dziennik, zaś jego zespół redakcyjny w trybie administracyjnym deportował do Wielkiej Brytanii (Karlsson 2000: 221).

4. Przybycie Amerykanów

W owym czasie Islandia była dla Brytyjczyków poważnym wyzwaniem. Z wojskowego punktu widzenia na wyspie utknęło około 25 tys. żołnierzy, których Albion pilnie potrzebował na innych frontach, z politycznego – obecność będąca *de facto* okupacją również stanowiła poważny problem. Londyn stosunkowo szybko próbował zainteresować Amerykanów przejęciem odpowiedzialności za wyspę. Dla premiera Churchilla był to jeszcze jeden ze sposobów wiązania Stanów Zjednoczonych z dalekosiężnymi celami wojennymi Wielkiej Brytanii, czemu prezydent Franklin D. Roosevelt – głęboko zainteresowany przystąpieniem amerykańskiej republiki do wojny przeciwko Niemcom – nie był bynajmniej przeciwny. Problem polegał jednak na tym, że Stany Zjednoczone pozostawały wówczas jeszcze neutralne, zaś lobby izolacjonistyczne nie zamierzało składać broni. Odejściem od polityki neutralności było już jednak zawarcie brytyjsko-amerykańskiego porozumienia „niszczyciele za bazy” (2 września 1940 r.) oraz przyjęcie przez Kongres ustawy federalnej z 11 marca 1941 o dalszym wspieraniu obrony Stanów Zjednoczonych (An Act to Further Promote the Defense of the United States), zezwalającej prezydentowi Stanów Zjednoczonych na „pożyczanie, sprzedaż, dzierżawę lub wymianę wszelkich materiałów strategicznych – na warunkach, jakie uzna za słuszne – rządowi każdego kraju, którego obronę prezydent uzna za istotną dla Stanów Zjednoczonych”, zwanej ustawą Lend-Lease (Kissinger 1996: 422).

9 kwietnia Roosevelt zaaprobował umowę zawartą z duńskim przedstawicielem w Waszyngtonie Henrikem Kauffmannem dotyczącą obsadzenia przez siły Stanów Zjednoczonych tej wyspy. Stworzyło to precedens, który powtórzyć zamierzano w odniesieniu do Islandii. 27 maja 1941 roku w przemówieniu radiowym prezydent proklamował wprowadzenia stanu „zagrożenia narodowego”, przy czym nie był to w żadnym stopniu termin konstytucyjny. Przemówienie Roosevelta znakomicie przyspieszyło postęp negocjacji prowadzonych poufnie z Islandczykami. 1 lipca 1941 roku premier Islandii wysłał oficjalną notę do prezydenta

Stanów Zjednoczonych, w której zwrócił się z prośbą o przybycie na wyspę wojsk amerykańskich (prosząc o objęcie wyspy postanowieniami doktryny Monroe'a). Władze islandzkie podkreśliły, iż oczekują, że spodziewana odpowiedź prezydenta poczyniona w związku z islandzką notą zawierać będzie zobowiązanie do zawarcia porozumienia uwzględniającego postulowane przez Islandię warunki pobytu oddziałów amerykańskich, a rząd wyspy oczekuje, że zapozna się z treścią prezydenckiej odpowiedzi przed jej opublikowaniem. 7 lipca prezydent Roosevelt poinformował Kongres o wymianie not i w konsekwencji obsadzeniu (okupacji) Islandii przez wojska amerykańskie. Trzy dni później, 10 lipca, porozumienie ze Stanami Zjednoczonymi ratyfikował islandzki parlament. Było to wydarzenie o zasadniczym znaczeniu w dziejach wyspy, gdyż oznaczało nie tylko faktyczne, wymuszone brytyjską inwazją, ale również formalne, posiadające sankcję legislatywy odejście od polityki neutralności (Ibid.: 423–425).

W momencie, gdy Amerykanie finalizowali umowę z Islandczykami, siły zbrojne Stanów Zjednoczonych były gotowe do realizacji wynikających z niej przedsięwzięć. W dniu ogłoszenia przez prezydenta decyzji o zajęciu Islandii na redzie w Rejkiawiku kotwice rzucił zespół amerykańskich okrętów. Wkrótce potem na ląd zeszli żołnierze ze składu 1. Tymczasowej Brygady Piechoty Morskiej. Amerykanie przejęli polityczną i wojskową odpowiedzialność za Islandię.

Oczywiście, ewakuacja sił brytyjskich rozłożona była w czasie. Ostatnie pododdziały wojsk lądowych opuściły północną wyspę dopiero w czerwcu 1942 roku, zaś personel marynarki i wojsk lotniczych pozostał tam do końca wojny. Tym niemniej w owym czasie poddani brytyjscy znajdowali się już w podległości Amerykanów, będących *de facto* „protektorami” Islandii, choć w odróżnieniu od żołnierzy Albionu przebywali tam za zgodą wyspiarzy.

Co pozostało po brytyjskiej okupacji Islandii? Przede wszystkim olbrzymia nieufność i rozgorczenie w stosunku do Wielkiej Brytanii rujnujące generalnie dobre, wielowiekowe kontakty. Dumni wyspiarze w istocie nie pogodzili się nie tyle z samą okupacją, co z trybem jej przeprowadzenia, w żadnym stopniu nieuwzględniającym woli i przekonań Islandczyków. W okresie powojennym nałożył się na to przewlekły, trwający z przerwami od 1958 do 1976 roku konflikt o łowiska zwany „wojnami dorszowymi”. W następstwie obu tych procesów wzajemne stosunki brytyjsko-islandzkie nadal cechuje wstrzeźliwość, a temperaturę obniżył jeszcze udział kapitału brytyjskiego w wykreowaniu islandzkiego kryzysu finansowego.

Prócz resentymentu po Brytyjczykach pozostały jeszcze na „wyspie ognia i lodu” wojenne groby. Na Cmentarzu Wojennym Wspólnoty Brytyjskiej Fossvogur pod Rejkiawikiem jest ich łącznie 199. Ostatnie pochówki miały tam miejsce latem 2000 roku, gdy ziemi oddano szczątki czterech lotników wydobyte z odkrytego na jednym z lodowców wraku.

Bibliografia

- Bertke, D.A., D. Kindell i G. Smith. (2010). *World War II Sea War: France Falls, Britain Stand Alone: Day-to-Day Naval Actions April 1940 through September 1940*. Dayton: Bertke Publications.
- Bittner D.F. (1975). *The British occupation of Iceland 1940–1942*. PhD Dissertation. Columbia (MO): University of Missouri.
- Bittner, D.F. (1983). *The Lion and the White Falcon: Britain and Iceland in the World War II Era*. Hamden: Archon Books.
- Blair, T. (1998). *Hitlera wojna u-bootów*. T. 1: *Myśliwi*. Tłum. R. Brzeski i S. Pawliszewski. Warszawa: Wydawnictwo Magnum.
- Carroll, F. (2012). *Athenia Torpedoed: The U-Boat Attack that Ignited the Battle of Atlantic*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Denmark Strait. (2005). *Blockade Runners*, 3 grudnia 2005. <http://www.warcovers.dk/greenland/blockadebreaker.htm> (dostęp: 23.12.2014).
- Fact File. (2014). *Britain Garrisons Iceland*, <http://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a1126496.shtml> (dostęp: 9.12.2014).
- Guðmundsson, H.H. (2014). *A Nazi's Disappointment With Iceland*. The Reykiavik Grapevine, <http://grapevine.is/mag/articles/2014/03/06/a-nazis-disappointment-with-iceland/> (dostęp: 8.12.2014).
- Haarr, G.H. (2013). *The Gathering Storm: The Naval Warfare in Northern Europe September 1939 – April 1940*. Bamsley: Pen & Sword Books Ltd.
- Hertz, N. (2004). *Operation Alcarity: The Azores and the War in the Atlantic*. Annapolis: Naval Press Institute.
- Hjalmrsson, J.R. (2012). *History of Iceland*. Reykiavik: Forlagid.
- Iceland Garrison. (2017). *October 1940 – December 1941*, http://70brigade.newmp.org.uk/wiki/Iceland_Garrison_October_1940_-_December_1941 (dostęp: 7.11.2017).
- Karlsson G. (2000). *The history of Iceland*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Kissinger, H. (1996). *Dyplomacja*. Tłum. S. Głąbiński, G. Woźniak i I. Zych. Warszawa: Philip Wilson.
- Maurers, M. (2014). *Auf den Spuren Konrad Maurers*. *Iceland Review*, 15 sierpnia 2014. <http://icelandreview.com/de/ansichten/2014/08/15/auf-den-spuren-konrad-maurers-mm> (dostęp: 13.10.2017).
- McLahan, D. (1971). *Admiralicja. Pokój nr 39*. Tłum. M. Pająk i W. Rychlicki. Warszawa: Wydawnictwo MON.
- Miller, J. (2003). *The Northern Atlantic Front: Orkney, Shetland, Faroe, and Iceland at War*. Edinburgh: Birlinn.
- Penk, M. (2008). *To protect Iceland. Die britische Occupation Islands in Zwei Weltkrieg*. *Nordeuropa Forum* 1: 31–32.
- Schuster, C.O. (1993). *Operation Icarus: The German Plan to Invade Iceland*. *Command Magazine*, May – June: 62–68.
- The National Archives, FO 371/18261, Little to Hume, 8 May 1934, <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/browse> (dostęp: 17.12.2017).
- The National Archives, FO 371/1942, Denmark and Iceland: Annual Report, 1938, 19 January 1935, <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/browse> (dostęp: 17.12.2017).
- Whitehead, Þ. (1995). *Milli vonar og ótta: Ísland í síðari heimsstyrjöld*. Reykjavík: Vaka-Helgafell.
- Wrecksite EU. (2017). <http://wrecksite.eu/wreck.aspx?133470> (dostęp: 12.02.2017).