

GRZEGORZ ŚLIŻEWSKI

Polskie lotnictwo wojskowe a wojna zimowa 1939/1940

Polskie lotnictwo podczas „dziwnej wojny” na przełomie 1939 i 1940 r. jest zagadnieniem traktowanym dotychczas w historiografii nieco pobocznie. Badania związane z odtworzeniem Wojska Polskiego przez rząd na uchodźstwie¹ lub wspomnienia lotników przedzierających się na Zachód² poruszają tę kwestię zazwyczaj marginalnie. Podobnie ma się w przypadku opracowań dotyczących powstawania polskiego lotnictwa we Francji³. Można skonstatować, że zagadnienie to wciąż czeka na opracowanie⁴. Stosunkowo najslabiej znany z tego okresu jest etap dotyczący lotniczego wsparcia zaatakowanej przez

¹ Np. W. Biegański, *Wojsko polskie we Francji*, Warszawa 1967; *idem*, *Zaczęło się w Coëtquidan. Z dziejów polskich jednostek regularnych we Francji*, Warszawa 1977; J. Smoliński, *Wojsko Polskie we Francji*, Warszawa 1995; J. Zuziak, *Wojsko Polskie we Francji 1939–1940. Organizacja i działania bojowe*, Warszawa 2013.

² Np. M. Galicki, *318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”. Wspomnienia pilota*, Poznań 1996; E. Jaworski, *Zranione skrzydło. Wspomnienia zielonogórzanina, pilota polskich dywizjonów myśliwskich RAF, odznaczonego Orderem Virtuti Militari*, Zielona Góra 1995; W. Król, *W dywizjonie poznańskim*, wyd. 2, Warszawa 1970; T.H. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty!*, wyd. III, Warszawa 1974.

³ Np. O. Cumft, H.K. Kujawa, *Księga Lotników Polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1945*, Warszawa 1989; S. Czumur, Z. Matuszak, *Organizacja, zarys działań i sztuka wojenna Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1995; A. Przedpełski, *Formowanie lotnictwa polskiego na zachodzie Europy oraz poglądy na jego wykorzystanie w II wojnie światowej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1987, nr 2 (120), s. 81–116.

⁴ Pierwszą próbę analizy wąskiego fragmentu tego zagadnienia podjął autor niniejszego opracowania w 2015 r. podczas trzeciej edycji koszalińskiej konferencji popularnonaukowej „Historia Skrzydłami Malowana”, zob. G. Śliżewski, „Turyści Sikorskiego”, czyli kurs na zachód. Ewakuacja polskich pilotów myśliwskich do Francji i Wielkiej Brytanii na przełomie 1939/1940. Wybrane zagadnienia [w:] *Za linią wroga. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem Prezydenta Koszalina*, Warszawa 2015.

Związek Sowiecki Finlandii. Tematem tym zajmowano się do tej pory w sposób poboczny, przy okazji publikacji związanych z odrodzeniem w 1940 r. lotnictwa u boku sojuszniczej Francji i Wielkiej Brytanii. Badania Jerzego B. Cynka⁵, Bartłomieja Belcarza⁶ i Grzegorza Śliżewskiego⁷ opierały się jednak przede wszystkim na dokumentach zdeponowanych w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie i znajdujących się w zbiorach dotyczących historii lotnictwa⁸. Na tym tle wyróżnia się Marcin Adamiak, który przedstawił zagadnienie w oparciu o dodatkowe źródła⁹. Opracowanie Adamiaka wymaga jednak przedstawienia zagadnienia z szerszej perspektywy, z wykorzystaniem nieuwzględnionych przez autora źródeł i opracowań. Drugim wyjątkiem jest natomiast nowatorskie opracowanie Janusza Młodzianki¹⁰, który po raz pierwszy przedstawił losy grupy polskich lotników aktywnie uczestniczących w wojnie zimowej¹¹.

Tło wydarzeń

Bezpośrednią przyczyną konfliktu były żądania terytorialne Moskwy, które mimo trzech tur negocjacji nie zostały spełnione. Genezy agresji należy szukać przede wszystkim w dwóch znaczących zmianach politycznych w basenie Morza Bałtyckiego. W 1935 r. Wielka Brytania i Niemcy podpisały układ morski, w którym III Rzesza otrzymała możliwość rozbudowy własnej floty wojennej. Złamanie postanowień wersalskich doprowadziło w efekcie do zredukowania do minimum możliwości działania *Royal Navy* w basenie Morza Bałtyckiego. Tym samym państwa skandynawskie i bałtyckie musiały zweryfikować swoją dotychczasową politykę zagraniczną¹². Natomiast podpisanie w 1939 r. układu Ribbentrop – Mołotow oddało

⁵ J. B. Cynk, *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1943*, Gdańsk 2001, s. 109–110.

⁶ B. Belcarz, *Polskie lotnictwo we Francji*, Sandomierz 2002, s. 136–138.

⁷ G. Śliżewski, *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940*, Warszawa 2010, s. 58–62.

⁸ Wcześniejsze prace, w tym autorstwa najbardziej popularyzatorskiego Waclawa Króla – zob. *Polskie skrzydła nad Francją*, Warszawa 1986; *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988 – wydają się nie opierać na dokumentach, a jedynie przekazać ustnym uczestników wydarzeń.

⁹ M. Adamiak, *Dywizjon „finlandzki”: próba sformowania polskiego dywizjonu myśliwskiego dla Finlandii*, „Echa Przeszłości” 2013, nr 14, s. 109–122.

¹⁰ J. Młodzianka, *LOT-owcy i nie tylko. Polscy lotnicy w Finlandii: luty–marzec 1940 r.*, „Wojsko i Technika. Historia” 2016, nr 1 specjalny.

¹¹ Wielkim mankamentem tego opracowania jest jednak brak odniesień i wskazówek źródłowych.

¹² M. Nurek, *Polityka Wielkiej Brytanii w rejonie Morza Bałtyckiego w latach 1935–1939*, Gdańsk 1988, s. 34–52.

Finlandię w strefę wpływów Związku Sowieckiego. Tym samym Józef Stalin miał otwartą drogę do wspomnianych roszczeń terytorialnych, których głównym punktem było oddalenie granicy od Leningradu¹³. Niemcy, mimo dużej sympatii społeczeństwa do Finów, stali na stanowisku wypełniania podjętych kilka miesięcy wcześniej zobowiązań i nie reagowali na próby skierowania ich na drogę pośrednika w mediacjach. Tym samym związali też ręce Szwecji, na pomoc której w Helsinkach liczono¹⁴, bo w Sztokholmie doskonale zdawano sobie sprawę, że podjęcie działań bez przychylności III Rzeszy jest co najmniej nierozważne¹⁵.

30 listopada 1939 r., za sprawą agresji Związku Sowieckiego na Finlandię, polityczna sytuacja w Europie zmieniła się w sposób wyraźny. Jednym z widocznych efektów wybuchu tego konfliktu była sytuacja we Francji, gdzie Édouard Daladier zmuszony był zmienić swą dotychczasową politykę zagraniczną. Do tej pory nad Loarą traktowano bowiem Związek Sowiecki jako państwo neutralne, ale uznawano jednocześnie, że była to neutralność niezycliwa. Po agresji na Finlandię nastroje sprzyjające obrońcom były we Francji powszechne. Wypadkową tej atmosfery była deklaracja Daladiera z 19 grudnia, do której doszło podczas posiedzenia Najwyższej Sojuszniczej Rady Wojennej, kiedy to francuski premier – oprócz wsparcia materialnego – zaproponował także utworzenie korpusu ekspedycyjnego, który miałby udać się do Finlandii¹⁶. Za tym militarnym wsparciem przemawiał również fakt, że konflikt na północno-wschodnich rubieżach Europy mógł być doskonałą okazją, by z dala od własnego kraju pokazać potęgę swojej armii, zniechęcając tym samym Niemcy do uderzenia na zachodniego sąsiada. Była to również szansa rozszerzenia konfliktu na północną Europę i włączenia jej państw do koalicji przeciw III Rzeszy.

Wielka Brytania zachowała większy dystans – z jednej strony jej polityka zagraniczna, z powodu militarnego nieprzygotowania do wojny, skupiała się na odwlekaniu rozpoczęcia konfliktu zbrojnego na pełną skalę. Dlatego sytuacja, w której III Rzesza nie utworzyła w rejonie Morza Bałtyckiego zwiększającego jej militarny potencjał bloku politycznego, wpisywała się w priorytety brytyjskiego *Foreign Office*. Stąd też np. francuska propozycja utworzenia korpusu

¹³ Szczegóły sytuacji poprzedzającej wojnę zimową znaleźć można np. w: D.W. Spring, *The Soviet Decision for War against Finland, 30 November 1939*, „Soviet Studies” 1986, nr 2 (38), s. 207–226; P. W. Doerr, „Frigid but Unprovocative”: *British Policy towards the USSR from the Nazi-Soviet Pact to the Winter War, 1939*, „Journal of Contemporary History” 2001, nr 3 (36), s. 423–439.

¹⁴ Symptomy tej współpracy były widoczne podczas fińsko-szwedzkich działań na rzecz wspólnej obrony Wysp Alandzkich.

¹⁵ M. Nurek, *Polityka...*, s. 189–216.

¹⁶ A. Kastory, *Finlandia w polityce mocarstw 1939–1940*, Kraków 1993, s. 62–63, 74–75.

ekspedycyjnego, która mogłaby tę sytuację zachwiać, nie spotkała się początkowo z przychylnością¹⁷. Z drugiej jednak strony osłabienie pozycji Moskwy lord Edward Halifax, brytyjski minister spraw zagranicznych, traktował jako sposób na swego rodzaju dywersję, która spowodować mogła chociażby zmniejszenie dostaw do Niemiec kaukaskiej ropy naftowej i innych strategicznych surowców. Także fakt, że opinia publiczna Stanów Zjednoczonych jednoznacznie opowiedziała się za wsparciem Finlandii (według badania Gallupa z połowy grudnia 1939 r. poparcie to sięgało 88%¹⁸), mógł mieć znaczenie w kontekście starań podjętych przez Londyn, by USA przystąpiły do wojny po stronie zachodnich sojuszników. Skomplikowana sytuacja w Skandynawii sprawiała, że zwycięstwo Związku Sowieckiego mogło w przyszłości skutkować kolejnymi żądaniami w tym rejonie, np. chęcią kontroli linii kolejowej do norweskiego Narwiku¹⁹.

Kalkulacje Paryża i Londynu przerwały Helsinki, które w poczuciu uzasadnionego zagrożenia swojej niepodległości, bez konsultacji z państwami trzecimi, ale przy wyraźnym wsparciu Williama Bullitta, ambasadora Stanów Zjednoczonych w Paryżu²⁰, już 2 grudnia złożyły w Lidze Narodów (LN) protest przeciwko napaści Związku Sowieckiego. Finowie zażądali zwołania sesji Zgromadzenia Ogólnego Ligi, by to właśnie ciało zajęło stanowisko w sprawie niezasadzonego ataku na ich kraj. Początkowo zarówno Finlandia, jak i Francja z Wielką Brytanią stały na stanowisku, by Moskwę jedynie potępić za agresję i nie uruchamiać procedury przewidzianej w artykule 11 i 15 paktu Ligi Narodów, skutkującej wykluczeniem państwa z LN. Finowie zdawali sobie bowiem sprawę, że wykluczenie ich przeciwników z Ligi oznaczać będzie jednocześnie, że organizacja ta nie będzie mogła prowadzić negocjacji, których finałem byłoby zakończenie zbrojnego konfliktu. Sojusznikom chodziło natomiast przede wszystkim o działania mające powstrzymać Kreml przed zerwaniem z dotychczasową polityką pozorowanej neutralności, by w efekcie oficjalnie zawrzeć sojusz z III Rzeszą²¹. Opinia publiczna była jednak innego zdania i krytyka Związku Sowieckiego była powszechna. Co charakterystyczne, głosy sprzeciwu cichły wraz ze zmniejszającą się odległością od Związku Sowieckiego²². Najbardziej

¹⁷ *Ibidem*, s. 75.

¹⁸ H. Marczevska-Zagdańska, *Stany Zjednoczone a wojna sowiecko-fińska 1939–1940*, „Dzieje Najnowsze” 2005, nr 2, s. 28. Instytut Gallupa (ang. *The Gallup Organization*) – jedna z najstarszych organizacji badania opinii publicznej na świecie założona w USA w 1935 r.

¹⁹ A. Kastory, *Finlandia...*, s. 74.

²⁰ Nie było to jednak oficjalne stanowisko USA, zob. H. Marczevska-Zagdańska, *Stany Zjednoczone...*, s. 28–29.

²¹ A. Kastory, *Finlandia...*, s. 63–64.

²² M. Jakobson, *The Diplomacy of the Winter War. An Account of the Russo-Finnish War 1939–1940*, Cambridge 1961, s. 178–179; cyt. za: A. Kastory, *Finlandia...*, s. 64.

oburzone były oprócz USA państwa latynoamerykańskie (już 4 grudnia José Maria Cantilo, argentyński minister spraw zagranicznych, w rozmowie telefonicznej z Josephem Avenolem, sekretarzem generalnym Ligi Narodów, sugerował natychmiastowe usunięcie Związku Sowieckiego z tej organizacji²³, podczas gdy np. przedstawiciele Afganistanu i Iranu w ogóle nie pojawili się na obradach LN).

14 grudnia, podczas posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego Ligi, fiński poseł Rudolf Holsti podkreślał, że agresja Sowieców na jego kraj nie była niczym spowodowana i przypominał, że napastnik sankcjonował w 1932 r. granice między państwami, podpisując z Finlandią pakt o nieagresji. W efekcie doszło do wykluczenia Związku Sowieckiego z Ligi Narodów.

Werdykt, który zapadł 14 grudnia 1939 r. podczas sesji Zgromadzenia Ogólnego Ligi Narodów, miał też przełożenie na międzynarodową sytuację Polski. Obrady LN były doskonałą okazją do pokazania światu, że mimo utraty terytorium polski rząd na uchodźstwie reprezentuje swój naród, a prawna ciągłość władzy państwowej i konstytucyjnej jest zachowana. Były jednocześnie sposobnością, by wymusić na sojusznikach działania wspierające Polskę, bo np. Londyn stał na stanowisku, że układ polsko-brytyjski z 25 sierpnia 1939 r. nie nakładał na Wielką Brytanię obowiązku wypowiedzenia wojny Związkowi Sowieckiemu po agresji na Polskę z 17 września.

Spotkanie w Lidze Narodów nie było łatwe – jak wspominał Ignacy Paderewski, polska delegacja została przyjęta chłodno i z nieufnością. Ten stan rzeczy Paderewski upatrywał w trzech aspektach. Po pierwsze, w przedwojennej polityce Józefa Becka wymierzonej w Ligę Narodów i zasadę zbiorowego bezpieczeństwa, po drugie, w obawie państw neutralnych, zwłaszcza bezpośrednich i pośrednich sąsiadów Związku Sowieckiego i Niemiec, że polskie wystąpienie może zaognić sytuację, a po trzecie, w położeniu polskiego rządu, który nie zarządzał swoim terytorium. Zbyt mocne słowa, które mogły paść ze strony polskiej, próbowali także tonować Francuzi i Brytyjczycy, którzy na dodatek robili wszystko, by uniknąć nawet pozoru nacisku na państwa neutralne. Zdawali sobie bowiem sprawę, że zbyt aktywna działalność może przynieść odwrotny od zamierzonego skutek i doprowadzić do zacieśnienia współpracy państw skandynawskich z III Rzeszą. Dotyczyło to zwłaszcza Szwecji, która z racji zasobów rudy żelaza była niezwykle pożądanym partnerem, a w skrajnym przypadku – celem do ataku²⁴. W rozmowach z polską delegacją często wysuwano argument, że Polska nie zwróciła się do Ligi, gdy ją napadnięto, a obecnie chce wykorzystać

²³ E. M. Edwards, *The Wartime Experience of the League of Nations, 1939–47*, Maynooth 2013, s. 53–54.

²⁴ A. Kastory, *Finlandia...*, s. 76.

apel Finlandii, by przemycić swoją sprawę²⁵. Ostatecznie jednak rząd gen. Władysława Sikorskiego odniósł sukces – polska racja stanu została uznana na arenie międzynarodowej, a decyzja o utworzeniu korpusu ekspedycyjnego dała możliwość pokazania, że mimo utraty niepodległości zniewolony kraj nie rezygnuje z autonomii i zamierza ją wywalczyć nie tylko na drodze politycznej, ale także militarnej. Dodatkowym aspektem, na którym zależało Polakom, była zmiana optyki postrzegania agresywnej polityki Związku Sowieckiego przez państwa ościenne.

Udział w walkach w Finlandii nie był jednak dla Polski idealnym rozwiązaniem. 17 grudnia 1939 r. na ręce płk. dypl. Leona Mitkiewicza z poselstwa RP w Sztokholmie²⁶ wpłynęło pismo, w którym ppłk dypl. Władysław Łoś, *attaché* wojskowy w Helsinkach, krytycznie ocenił wojnę zimową z polskiej perspektywy.

„Od chwili wybuchu wojny fińsko-sowieckiej, rozmaite osoby, tak cywilne jak i wojskowe, nie wyłączając samego marszałka [Carla] MANNER-HEIM'a oraz szefa Oddz. II Sztabu Generalnego, lansują myśl uzyskania przez Finlandię wojskowej pomocy ze strony Polski.

Insynuacje te idą w czterech kierunkach:

- a) Przetransportowanie wojsk polskich z Francji do Finlandii,
- b) [...] ²⁷,
- c) Sformowanie polskich ochotniczych oddziałów dla Finlandii z żołnierzy internowanych na Litwie i Łotwie,
- d) [...] ²⁸.

[...] Naturalnie o wojskowej pomocy Polski dla Finlandii mogłaby w tych warunkach i powinna decydować, jedynie racja stanu Rzeczypospolitej Polskiej, a nie jakiegokolwiek i czyjekolwiek uczuciowe nastawienia. Pod tym względem nie widzę osobiście żadnych korzyści dla Polski. Jedynymi powodami, przemawiającymi za udzieleniem pomocy wojskowej Finlandii mogłoby być:

- a) Chęć zebrania doświadczeń z walk fińsko-sowieckich, na co ostatecznie wystarczyłby jeden oddział w sile od kompanii do pułku, lub najwyżej samodzielnej brygady,
- b) Podtrzymanie romantycznej tradycji, że Polacy bili się wszędzie i zawsze, tam gdzie chodziło o wywalczenie swojej i cudzej wolności w myśl hasła «Za naszą wolność i waszą».

²⁵ Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPiMS), Prezes Rady Ministrów, PRM 7, 1939 „Sprawy ogólne”, Pismo Ignacego J. Paderewskiego do gen. Władysława Sikorskiego z 15 XII 1939 r. w sprawie prac delegacji polskiej w Radzie Narodów, k. 86–89.

²⁶ Były *attaché* wojskowy w Kownie, do 15 października kierował ewakuacją polskich żołnierzy z Litwy i Łotwy.

²⁷ Poruszono kwestie związane z Marynarką Wojenną.

²⁸ Poruszono kwestie związane z okrętami podwodnymi internowanymi w Szwecji.

Powody, przemawiające przeciwko mieszanu się w sprawę Finlandii, są dużo poważniejsze:

- a) Nawet w razie zwycięstwa wojsk fińskich i polskich na terenie Finlandii, wojska polskie, z powodu zbyt oddalonego teatru wojny, nie byłyby w stanie przenieść wojny na terytorium Polski.
- b) Finlandia jest (przynajmniej na razie), całkowicie izolowana. Nie widzę żadnej nadziei na uzyskanie przez nią szybkiej pomocy ze strony Anglii po przez Szwecję, ze strony Italii po przez państwa bałkańskie lub ze strony Francji i Anglii po przez Turcję. Angażowanie wojsk polskich w Finlandii byłoby w tych warunkach lekkomyślnym pakowaniem się na bez mała z góry straconą pozycję.

Rzecz prosta, że przetransportowanie wojsk polskich z Francji do Finlandii, względnie udział jednostek polskiej floty wojennej na Oceanie lodowatym czy też na Bałtyku, byłoby możliwe do skutecznienia jedynie przy czynnej pomocy ze strony Anglii, Francji i państw skandynawskich. Nie należy przytem zapominać, że wojska sowieckie skoncentrowały w rejonie Murmańsk – Petsamo około 3 do 4 dywizji piechoty z bronią pancerną i silnym lotnictwem oraz przetransportowały tam kanałem białomorskim 4 do 6 kontrtorpedowców i około 10 łodzi podwodnych.

Sprawa sformowania ochotniczego oddziału dla Finlandii z żołnierzy polskich internowanych na Litwie i Łotwie, przedstawia się bardziej realnie. Fińskie władze wojskowe i cywilne, niezawodnie udzielą opieki i technicznej pomocy niejakiemu Algot Niska, byłemu kapitanowi marynarki handlowej, który przed wojną trudnił się przemytem na wielką skalę alkoholu i ludzi, a obecnie pragnie się zrehabilitować. Obiecując zorganizowanie przemytu polskich ochotników z Litwy i Łotwy do Szwecji. Zarówno kapitan NISKA jak i fińskie władze wojskowe, są zdania, że polskie oddziały ochotnicze możnaby formować jedynie na terenie Szwecji. Transporty flotyli kapita na NISKA mogłyby przewozić jednorazowo partje po 150 do 200 ludzi na wyspę GOTLAND. Przedstawiciel fińskiego Sztabu Generalnego mówił mi, że Finlandia ma obiecaną pomoc w uzbrojeniu i umundurowaniu ze strony Szwecji. Polskie oddziały ochotnicze mogłyby ewentualnie tworzyć część składową szwedzkiego korpusu ochotniczego. Słyszałem jednak, że Szwedzi zamierzają użyć swych ochotników dla obrony wysp Alandzkich, co naturalnie dla nas nie ma żadnego celu. Trzeba więc pilnować, aby polskie oddziały zostały użyte raczej gdzieś w pobliżu granicy fińsko-szwedzkiej.

Naturalnie oddział polski musiałby być zdeterminowany, doskonale wyekwipowany i uzbrojony oraz posiadać wytrawnego dowódcę zagończyka, gdyż w przeciwnym razie mógłby się stać pośmiewiskiem i więcej zaszkodzić sprawie polskiej niż jej pomóc. [...]

Jeżeli Pan Pułkownik skorzysta z pomocy Finlandii czy Szwecji dla wydobycia naszych ludzi z obozów na Litwie i Łotwie, aby ich następnie

kierować do Francji, to sędzę, że należałoby jednak koniecznie sformować jakiś oddział dla Finlandii, aby po prostu być w stosunku do Finlandii i Szwecji w porządku.

Proszę też Pana Pułkownika tęcić na terenie Szwecji usilnie wszelkie bohaterskie wyczyny przedstawicielei naszej prasy czy też agencji PAT lub innych, którzy nie proszeni przez nikogo zaczynają puszcząć w świat tego rodzaju sensacje, jak «1500 ochotników z Wileńszczyzny zgłosiło chęć wstąpienia do wojsk fińskich» – «Lotnicy polscy we Francji czy Anglii wyrazili chęć walczenia w Finlandii»²⁹.

Autor opracowania zwracał dodatkowo uwagę, że Finlandia do tej pory nie nawiązała stosunków dyplomatycznych z rządem w Angers³⁰.

Internowanie polskich lotników na Łotwie i Litwie

W sytuacji, w jakiej znalazła się Finlandia, stronie polskiej najbardziej racjonalne wydawało się skorzystanie z żołnierzy znajdujących się na Łotwie³¹ i Litwie³². Z jednej strony zakrojona na szerszą polityczną i międzynarodową skalę akcja (oprócz Francji i Wielkiej Brytanii można było w niej liczyć na wsparcie państw skandynawskich), przeprowadzona dodatkowo na trudnym ze względów logistycznych terenie, stwarzała szansę na szybsze zwiększenie liczebności odradzającej się u boku sojuszników polskiej armii. Z drugiej zaś wykorzystanie w Finlandii internowanych na północy Polaków pozwalało na spokojną pracę przy odtwarzaniu oddziałów z żołnierzy przybyłych z Rumunii i Węgier.

Szacuje się, że na Litwę przybyło 12–15 tys. polskich żołnierzy i policjantów³³, np. według Władysława Poboga-Malinowskiego do 24 września

²⁹ Studium Polski Podziemnej w Londynie (dalej: SPP), Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.1, Pismo ppłk. dypl. Władysława Łosia do płk. dypl. Leona Mitkiewicza (Poselstwo RP w Stockholmie), (nr Ldz. 189/39 tjn.), Helsinki 17 XII 1939 r. k. 1–4.

³⁰ Kwestie polityczne związane z relacjami polsko-fińskimi podczas wojny zimowej patrz: M. Adamiak, *Rząd RP na wychodźstwie wobec wojny sowiecko-fińskiej (1939–1940)*, „Echa Przeszłości” 2012, nr 13, s. 309–325.

³¹ Więcej na temat internowania Polaków na Łotwie znaleźć można m.in. w: E. Jekabsons, *Uchodźcy wojskowi i cywilni z Polski na Łotwie 1939–1940*, „Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej” 1995, s. 129–148; M. Szczurowski, *Przyczynki do internowania żołnierzy polskich na Łotwie (1939–1940)*, „Łambinowicki Rocznik Muzealny” 1998, s. 31–47.

³² Więcej na temat internowania Polaków na Litwie znaleźć można m.in. w: P. Łossowski, *Litwa a sprawy polskie 1939–1940*, Warszawa 1982; J. Pięta, W. K. Roman, M. Szczurowski, *Polacy internowani na Litwie 1939–1940*, Warszawa 1997; G. Surgailis, *Uchodźcy wojenni i polscy żołnierze internowani w czasie II wojny światowej*, Warszawa 2013; W. K. Roman, *Internowanie żołnierzy polskich na Litwie wrzesień 1939 – lipiec 1940*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2002, nr 2 (192).

³³ P. Łossowski, *Litwa...*, s. 44–45.

w granicach sąsiedniego państwa znalazło się około 2,5 tys. oficerów, 9 tys. szeregowych i 2,3 tys. policjantów³⁴. Najbardziej wiarygodne wydają się dane Litewskiego Czerwonego Krzyża, które mówią o 14 tys. polskich żołnierzy³⁵. Polaków skierowano przede wszystkim do opustoszałych kurortów nadmorskich – Połagi oraz Kołatowa, a także do leżących na północy kraju Rakiszek i dwóch fortów twierdzy kowieńskiej (jeden dla oficerów sztabowych, drugi – karny). Na początku listopada powołano dodatkowy obóz internowania w Kalwarii Suwalskiej, były także obozy w Birsztanach i Wilkomierzu. Jeszcze we wrześniu właściciele kutrów rybackich z Połagi za sowitą opłatą zgodzili się przewieźć grupę internowanych do Szwecji i wyprawa ta się udała. Wkrótce jednak Litwini wzmogli kontrole, a niemieckie okręty zaczęły pilniej dozorować morze w tym rejonie. Do drugiej tak spektakularnej ucieczki już nie doszło³⁶. Nie zmienia to faktu, że polscy lotnicy nie rezygnowali z dostania się do Skandynawii drogą morską, np. 10 grudnia 1939 r. niemiecki okręt przechwycił na Bałtyku parowiec „Estonia” i zagarnął płynących na nim do Szwecji uciekinierów z Litwy, wśród których byli m.in. por. obs. Jan Bednarski i ppor. obs. Alfons Zamor.

Uciekający z obozów żołnierze zazwyczaj ukrywali się w okolicy, ale tylko nielicznym udało się przedostać do Skandynawii. Zatrzymani Polacy z reguły trafiali na kilka miesięcy do więzienia za fałszowanie dokumentów.

10 października podpisany został układ o wzajemnej pomocy między Litwą a Związkiem Sowieckim, na mocy którego zachodnia część Wileńszczyzny wraz z Wilnem została przyłączona do Litwy. W proteście poseł RP w Kownie, Franciszek Charwat, zdecydował o opuszczeniu Litwy i poselstwo przekroczyło granicę 14 października. Decyzja ta (sprzeczna *nota bene* z zaleceniami Augusta Zaleskiego, ministra spraw zagranicznych, który nakazał opuścić Litwę tylko w przypadku osobistego zagrożenia personelu poselstwa) sprawiła, że możliwości ewakuacji mocno się skomplikowały. Do tego czasu poselstwo ułatwiło wyjazd około 150 wojskowym, a kolejnych 300 otrzymało niezbędne do dalszej drogi dokumenty³⁷. Pułkownik Mitkiewicz, *attaché* wojskowy na Litwie, w swoim sprawozdaniu na temat ewakuacji z Kowna od 20 września do 15 października napisał: „Zaopatrzone w paszporty i wize ponad 300 żołnierzy. Wysłano na koszt skarbu 103, z tym, że z braku funduszy zapłacono na podróż tylko do Sztokholmu”³⁸.

³⁴ W. Pobóg-Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski 1864–1945*, t. 3, Londyn 1960, s. 103.

³⁵ P. Łossowski, *Litwa...*, s. 45.

³⁶ *Ibidem*, s. 51.

³⁷ *Ibidem*, s. 52–53.

³⁸ IPiMS, *Relacje z Kampanii 1939 r.*, B.I.119c/2, *Attaché Wojskowy Litwa*, płk. dypl. Leon Mitkiewicz, *Sprawozdanie z czynności jako attaché wojskowy z 25 X 1939 r.* [sic!], k. 18.

18 i 19 września granicę polsko-łotewską przekroczyły 83 samoloty polskie, które z załogami zostały internowane: 38 RWD-8, 35 PWS-26, 1 PZL-11A, 2 RWD-10, 2 RWD-17, 1 RWD-21, 2 Lublin R XIII, 1 Lublin R XIIIIC, 1 Lublin R XIV. Przeważnie były to samoloty szkolne z północno-wschodniej Polski, które w pierwszej połowie września skupiły się w Wilnie, ponad 20 samolotów wojskowych ćwiczebnych i rezerwowych z Wilna i Lidy. Maszyny wylądowały na lotnisku w Dyneburgu, ale jak podawały oficjalne komunikaty LTA (Agencja Telegraficzna Łotwy), w niektórych przypadkach próbowano wymusić lądowanie ogniem artylerii przeciwlotniczej i karabinów maszynowych. Na przykład 19 września strzelano w Dyneburgu do samolotu, który nie chciał wylądować i odleciał w kierunku zamku Krustpils. Liczba internowanych lotników wyniosła kilkuset ludzi³⁹.

Początkowo obóz internowanych żołnierzy urządzono w Dyneburgu, gdzie zapewniono im wyżywienie z magazynów wojskowych i opiekę medyczną (przeważnie chodziło o otarte nogi i podobne urazy). Poczynając od 20 września, z Dyneburga każdego dnia do obozów rozrzuconych po całym terytorium odjeżdżały grupy liczące 50, 100 czy 150 internowanych. Dodatkowo 21 września urządzono nowe obozy w Litene i Lilaste. Tego samego dnia dowództwo armii otrzymało meldunek, że na Łotwie internowano 1810 osób, w tym 338 cywili⁴⁰. 6 października z Dyneburga odesłano ostatnich internowanych, oprócz jednego chorego na zapalenie płuc, który leczyl się w wojskowym szpitalu⁴¹.

W nocy z 21 na 22 października doszło do największej próby ucieczki internowanych na Łotwie. Według Łotyszy 61 polskim oficerom z obozu w Lepaji, po uszkodzeniu zewnętrznego oświetlenia, udało się przejść przez zewnętrzne ogrodzenie i uciec. Stojący w ciemności posterunkowy otworzył ogień, raniąc dwóch Polaków. Po zaalarmowaniu kompanii dyżurnej okrążono okolicę i w ciągu dwóch dni schwytano wszystkich uciekinierów. Polska wersja była nieco inna – zbiegowie mieli zadanie dotrzeć do umownego miejsca, w którym miała czekać ciężarówka. Samochód miał dostarczyć zbiegów do nadmorskiej miejscowości Pāvilsta, gdzie czekały na nich kupione od rybaków łodzie oraz statek „Mintauts”. Plan był dobry, ale w umówionym miejscu nie było ciężarówki, więc oficerowie zdecydowali się na powrót do obozu⁴².

Spektakularną, a zarazem udaną ucieczkę z obozu w Lilaste przeprowadzono w połowie października. Uciekinierzy schronili się u łotewskiej polonii, a w Lipawie zakupiono szalupę, którą grupa żołnierzy miała wypłynąć

³⁹ E. Jekabsons, *Uchodźcy...*, s. 130–132.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 134.

⁴¹ *Ibidem*, s. 135.

⁴² *Ibidem*, s. 139–140.

na pełne morze, gdzie umówione było spotkanie z łotewskim statkiem handlowym, mającym zabrać uciekinierów na pokład i doprowadzić do oddalonej od Lipawy o ponad 150 km szwedzkiej wyspy Gotlandii. W łodzi znalazło się dziewięć osób. Dotarły one koleją do Lipawy i późnym wieczorem 21 października wyruszyły w morze. Statek udało się spotkać w umówionym miejscu jeszcze tego samego dnia – załoga szalupy została wzięta na pokład. Po dopłynięciu do wód terytorialnych Szwecji szalupę spuszczone na morze, a Polacy dopłynęli do Gotlandii⁴³.

Pierwsza informacja o internowanych w na Łotwie i Litwie polskich lotnikach pojawiła się w czasie, gdy walki w Polsce jeszcze nie wygasły: 20 września 1939 r. do Polskiej Misji Wojskowej w Londynie dotarło wysłane wieczorem poprzedniego dnia pismo od gen. Stanisława Burhardta-Bukackiego, szefa Polskiej Misji Wojskowej w Paryżu. „Przekazuję depeszę z Rygi: proszę zameldować Generałowi Burhardtowi, że w Dyneburgu jest dwieście pilotów naszych i osiemdziesiąt samolotów internowanych oraz około dwustu innych oficerów dla kierowania pilotów patentowych do Anglii. Proszę o energiczną interwencję dyplomatyczną rządów sprzymierzonych i gotówkę na ubrania cywilne i podróż”⁴⁴.

Wbrew tym optymistycznym deklaracjom kwestia ewakuacji polskiego personelu lotniczego z Łotwy i Litwy nie była tak prosta. Już 27 listopada Brytyjskie Poselstwo w Kownie informowało swoje Ministerstwo Spraw Zagranicznych o trudnościach w otrzymaniu szwedzkich wiz tranzytowych. Był to wynik niemieckich nacisków na litewski rząd, by utrudnić polskim poborowym ewakuację w kierunku Francji i Wielkiej Brytanii. Także Szwedzkie Poselstwo nie wyrażało zbytniej chęci, by wspomóc Polaków. Na dodatek osobom pragnącym wyrwać się z internowania brakowało pieniędzy, by przedostać się do Skandynawii⁴⁵. Teoretycznie sytuacja wyglądała lepiej na Łotwie, bo – jak twierdził 3 stycznia 1940 r. brytyjski poseł Charles Orde w depeszy do lorda Halifaxa – tamtejszy rząd chętnie pozbyłby się internowanych Polaków, wysyłając ich do Francji i Wielkiej Brytanii. Problem leżał jednak w logistyce: z Łotwy w zasadzie można było wydostać się korzystając z linii lotniczych, ale do Sztokholmu kursowały w ciągu tygodnie tylko dwa samoloty – jeden szwedzki i jeden sowiecki. Możliwe były wprawdzie loty czarterowe do Szwecji (Orde

⁴³ Zbeletryzowany opis tej wyprawy zawarł jeden z jej uczestników, Bolesław Kwiatkowski, w wydanej w 1979 r. książeczce *Łodzią na Gotlandię* (seria „Złotego Tygrysa”).

⁴⁴ IPiMS, Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, A.XII.46.1b, Depesza z Rygi przekazana z Paryża od gen. Burhardta. Wyszło 19 IX 1939 godz. 19.55. Otrzymane 20 IX 1939 godz. 9.09, k. 31.

⁴⁵ The National Archives w Kew (dalej: NA), Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906–1966, FO 371/23158, POLITICAL: CENRAL: Poland, List z Poselstwa Brytyjskiego na Litwie do Laurence’a Colliera, szefa Sekcji Północnej Foreign Office, Kowno 27 XI 1939 r., k. 20–21.

w depeszy meldował o wysłaniu jednego z nich 2 stycznia), ale samolotów do tego celu w zasadzie nie było. To nie pozwalało na szybką ewakuację⁴⁶. Sytuacja zaostriżyła się na początku marca, kiedy szwedzka firma lotnicza AB Aerotransport odmówiła Polakom sprzedaży biletów, a szwedzkie Ministerstwo Spraw Zagranicznych zaczęło wymagać, by przybywający Polacy mieli ważne bilety pozwalające opuścić ich kraj. Sztokholm kontynuował tym samym swoją politykę, by nie dawać III Rzeszy jakichkolwiek pretekstów do ingerencji. Wprowadzone sankcje tłumaczono obawą zestrzelenia samolotów pasażerskich przez myśliwce *Luftwaffe*⁴⁷. Rzeczywistość ta nijak się miała do dziennikarskich „kaczek”, które od czasu do czasu gościły na łamach brytyjskich gazet, np. 13 lutego na pierwszej stronie „Daily Herald” znalazł się, opatrzony zdjęciem polskich lotników w Wielkiej Brytanii, artykuł o dostawie licznych samolotów do Finlandii, do których brakowało lotników. Problem ten miało rozwiązać 400 Polaków, którzy po ucieczce z okupowanego kraju wstąpili do fińskiego lotnictwa, by wziąć udział w walkach, zasiadając za sterami brytyjskich samolotów⁴⁸.

Nie oznacza to jednak, że dotarcie do państw skandynawskich nie było możliwe – tylko od 15 grudnia 1939 r. do 15 stycznia 1940 r. przez Sztokholm przewinęło się ponad 350 osób⁴⁹, które można by było wcielić do planowanych do utworzenia w Skandynawii polskich oddziałów.

Wstępne negocjacje

Pomysł polskiej pomocy broniącej się Finlandii wyszedł od marszałka Carla Mannerheima, który starał się pozyskać jak najwięcej sojuszników do obrony swojej ojczyzny. Wstępna wola współpracy została potwierdzona podczas wizyty u gen. Sikorskiego płk. Aladára Paasonena, specjalnego wysłannika fińskiego prezydenta do spraw negocjacji w sprawie sprzętu i uzbrojenia potrzebnego do prowadzenia wojny. Z pomysłem wysłania oddziałów lotniczych wyszedł po stronie polskiej 6 grudnia ppłk dypl. Mateusz Izýcki, szef Oddziału III Operacyjnego Dowództwa Lotnictwa⁵⁰.

⁴⁶ NA, Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906–1966, FO 371/24463, Evacuation of Polish personnel – disposal of L.O.T. aircraft in Roumania-Anglo-Polish agreements – Polish forces (Official Committee) – Allied Military Committee, List z Poselstwa Brytyjskiego na Łotwie do szefa Foreign Office, Ryga 3 I 1940 r., k. 182.

⁴⁷ *Sweden declines to convey Poles*, „Daily Telegraph and Morning Post”, 7 III 1940.

⁴⁸ J. Stubbs-Walker, *400 Poles join Finn Air Force*, „Daily Herald”, 13 II 1940.

⁴⁹ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.3, Podstawy akcji dla Finlandii, b.m., b.d., k. 10.

⁵⁰ J. Zajęc, *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 275–276.

Ostateczna jednak decyzja o pomocy Finlandii została podjęta w związku z uchwałą Zgromadzenia Ogólnego Ligi Narodów z 14 grudnia 1939 r. Ustaleniem zasad pomocy miał zająć się Feliks Frankowski, *chargé d'affaires* w Paryżu, a jego rozmówcą miał być fiński poseł Harii Holma. Na początku stycznia Frankowski przedstawił Holmie polskie warunki, ale nie doczekał się odpowiedzi. W związku z tym gen. Sikorski wysłał do Helsinek ppłk. Tadeusza Rudnickiego, by tam kontynuować rokowania z pominięciem pozostającego we Francji i nieuchwytnego posła Holmy. Minister Zaleski przykazał dodatkowo, by podczas rozmów ze stroną fińską uwypuklić sprawę kontynuowania przez Polskę walki ze wspólnym wrogiem na terenie Finlandii. Gospodarze nie byli jednak skłonni do rozmów, a uczestniczący w negocjacjach Henryk Sokolnicki, tamtejszy poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny, usłyszał, że rozmowy w tej sprawie toczą się w Paryżu. Jedyne, co udało się Polakom uzyskać, to zapis fińskich kontrpropozycji przesłanych 30 stycznia posłowi Holmie, które miały być podstawą do dalszych rokowań z Polską⁵¹.

Brak chęci do prowadzenia polsko-fińskich rozmów w Helsinkach i wyraźne wskazanie Paryża jako miejsca właściwego do negocjacji pokazują dobitnie, że francuskie władze nie traktowały strony polskiej zbyt poważnie. Nie zaznajamiając rządu na uchodźstwie ze swoimi planami, nie uważały Polaków za równych partnerów. Finowie tylko skorzystali z sytuacji, by nie tracić czasu na rozmowy na temat pomocy z kilkoma partnerami i uznali, że obóz Sprzymierzonych reprezentuje Francja. Wspominał o tym chociażby w lutym płk Aleksander Kędzior, szef Sztabu Głównego: „Mam tu na myśli pewne ogólnie znane nam posunięcia Misji francuskiej w tej sprawie oraz akcję płk. [Jeana] GANEWALA⁵² w Sztokholmie, przedstawiającą udział nasz w akcji pomocy Finlandii, jako inicjowany i wykonywany przez Francuzów. Finowie uchylali się dotychczas od rokowań bezpośrednich z nami w tej sprawie powołując się na swe rozmowy z Francuzami”⁵³.

Negocjacje związane z użyciem w Finlandii polskiego lotnictwa rozpoczęły się 14 grudnia. Major dypl. Janusz Iliński, szef sztabu Polskiej Misji Wojskowej (PMW) w Londynie, spotkał się w fińskim poselstwie w Wielkiej Brytanii z kpt. inż. Lauri Vuolasvirtą i omówił z nim kwestie wysłania do Skandynawii pilotów i mechaników internowanych na Łotwie i Litwie. Natychmiast po powrocie do PMW próbował się skontaktować telefonicznie

⁵¹ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, Tadeusz Rudnicki, Rokowania z Finlandią. Stan sprawy, Helsinki 22 II 1940 r., k. 26–27.

⁵² Płk Jean Ganeval (ur. 1894 – zm. 1981), szef francuskiej misji wojskowej w Finlandii w 1940 r.

⁵³ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, Szef Sztabu Głównego, Notatka w sprawie pomocy dla Finlandii z 21 II 1940 r., [Paryż], k. 16–18.

z Paryżem, ale z powodu nieobecności gen. Sikorskiego sprawę należało odłożyć w czasie i zreferować później⁵⁴. Aktualny stan prowadzonych przez tego oficera polsko-fińskich negocjacji zreferował na rozkaz płk. Kędziora płk. Mitkiewiczowi 21 grudnia⁵⁵. Wynika z niego, że gen. Sikorski wyraził zgodę na użycie w Finlandii części polskich lotników internowanych na Łotwie i Litwie, a utworzona eskadra weszłaby w skład lotnictwa fińskiego, zachowując własne dowództwo i obsadę personelu. „Według inż. kpt. Lauri Vuolasvirta, dostarczone zostanie do Szwecji w ciągu stycznia 20 do 30 jednomiejscowych myśliwskich samolotów typu «Gloster Gauntlet Fighter» z przeznaczeniem do obsady polskiej, stosownie do wniosku tegoż Poselstwa Finlandzkiego o utworzeniu polskiej eskadry lotniczej. Eskadra nasza weszłaby w skład lotnictwa fińskiego, będąc pod dowództwem polskim i z naszą obsadą⁵⁶. Jednocześnie Iliński podkreślał, że Polsce powinno szczególnie zależeć na wywiezieniu do Szwecji znajdujących się na Łotwie, względnie Litwie, około 50 pilotów i mechaników, którzy po odbiorze samolotów mieliby utworzyć polską eskadrę i lotem dotrzeć do Finlandii. Pułkownik zobowiązał się także do przekazania w najbliższym czasie nazwiska fińskiego oficera wyznaczonego do koordynowania w Sztokholmie akcji wywożenia Polaków do Szwecji oraz wpływowego Łotysza mogącego pomóc w Rydze (przyjaciół łotewskiego ministra wojny, do którego list polecający miał napisać łotewski *attaché* w Londynie)⁵⁷. Z rozmów z osobami związanymi z tym przedsięwzięciem wynikało jednoznacznie, że sprawę ułatwi łąpówka wręczona w Rydze⁵⁸. W kwestii finansowania przerzutu Polaków do Skandynawii Iliński uważał, że „można być prawie pewnym, że Finlandczycy należą sumę sami wyłożą, jak również, że uzyskają u Szwedów wizy wjazdowe i zorganizują transport, najprawdopodobniej drogą powietrzną do Sztokholmu⁵⁹”.

22 grudnia kpt. Vuolasvirta wystosował poufny list do mjr. Ilińskiego, w którym informował, że wspomniane w poprzedniej rozmowie samoloty wkrótce przybędą do Finlandii. Jednocześnie pisał, że nie ma wiadomości z Helsinek na temat porozumienia w sprawie 50 pilotów, ale był przekonany,

⁵⁴ IPIMS, Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, A.XII.46.1a, List mjr. Janusza Ilińskiego do kpt. inż. Lauri Vuolasvirty, b.m. 15 XII 1939 r., k. 267.

⁵⁵ IPIMS, Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, A.XII.46.1a, List mjr. Janusza Ilińskiego do pana pułkownika dypl. Leona Mitkiewicz-Żółtka (Poselstwo Rzeczypospolitej Polskiej w Sztokholmie), 21 XII 1939 r., k. 268.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ *Ibidem*, k. 268–269.

⁵⁸ „Zupełnie wyraźnie mówią o konieczności prezentu pieniężnego w Rydze, który zadecyduje o wyniku sprawy”. *Ibidem*, k. 269.

⁵⁹ *Ibidem*.

że pierwsze kroki w tej sprawie zostały już w Sztokholmie podjęte. Podkreślał także, że polscy lotnicy otrzymają taki sam żołd jak żołnierze fińscy⁶⁰.

28 grudnia płk Mitkiewicz wystosował list do mjr. Ilińskiego, w którym potwierdzał otrzymanie korespondencji. Optymistycznie podchodził do kwestii dotarcia polskich żołnierzy do Skandynawii, ale jednocześnie wyraził swoje wątpliwości dotyczące współpracy ze Szwedami. „Jestem w trakcie załatwiania sprawy formowania oddziałów ochotniczych polskich dla Finlandii. Na podstawie pisma Pana Majora będę przygotowywał obsadę personalną dywizjonu lotniczego. Potrzebny personel z Łotwy i Litwy może być sprowadzony do Szwecji w ciągu stycznia. Obecnie trudności z ewakuowaniem z Łotwy i Litwy nie ma, poza przeszkodami komunikacyjnymi. Są natomiast inne zagadnienia wymagające pilnego rozstrzygnięcia. Dotychczas nie jest wyjaśnione, jakie stanowisko zajmie rząd szwedzki w sprawie formowania w Szwecji naszych oddziałów. Na podstawie rozmów z tutejszym finlandzkim Attaché Wojskowym i przedstawicielem dowództwa szwedzkich oddziałów ochotniczych oraz korespondencji z naszym Attaché Wojskowym w Helsinkach odniosłem wrażenie, że nie nastąpiło jeszcze porozumienie między rządami Finlandii i Szwecji w tej sprawie. Meldowałem o tym Naczelnemu Dowództwu, prosząc o uzyskanie potrzebnych decyzji w drodze dyplomatycznej. Bez jasnej decyzji Szwedów nic nie zrobimy”⁶¹.

W kontekście Szwecji należało liczyć się z faktem, że na terenie tego kraju nie zostanie sformowana żadna polska jednostka. Polscy żołnierze mogli tam wprawdzie bez większych sztykan przebywać, ale rząd tego kraju – mimo widocznej przychylności w stosunku do Finlandii, wyrażającej się m.in. największą liczbą zagranicznych ochotników w szeregach fińskiej armii – nie zamierzał narażać kruchej granicy, która dawałaby III Rzeszy lub Związkowi Sowieckiemu pretekst do naruszenia neutralności swojego kraju⁶².

Ciekawa, acz niezrealizowana, inicjatywa wsparcia Finów przez polskie jednostki lotnicze wypłynęła ze strony brytyjskiej. 18 grudnia 1939 r. Reginald Hoare, ambasador Wielkiej Brytanii w Bukareszcie, zaproponował bowiem swoim zwierzchnikom wykorzystanie polskich lotników, którzy jeszcze nie opuścili rumuńskich obozów internowania. Mieliby oni przeszkolić się na brytyjskim sprzęcie i ochotniczo wziąć udział w wojnie zimowej. Inicjatywa ta została jednak chłodno przyjęta przez Ministerstwo Lotnictwa,

⁶⁰ IPiMS, Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, A.XII.46.1a, List kpt. inż. Lauri Vuolasvirta do mjr. Janusza Ilińskiego, Londyn 22 XII 1939 r., k. 281.

⁶¹ IPiMS, Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie, A.XII.46.1a, List płk. Leona Mitkiewicza do mjr. Janusza Ilińskiego, Sztokholm 28 XII 1939 r., k. 307.

⁶² M. Adamiak, *Dywizjon „Finlandzki”...*, s. 116.

ponieważ zakłócałyby wcześniejsze ustalenia na temat wykorzystania polskich pilotów we Francji i w Anglii⁶³.

Dużą rolę w tworzeniu polskiego lotnictwa w Finlandii odegrał ppłk dypl. Tadeusz Rudnicki, którego w grudniu 1939 r. wyznaczono na szefa Bazy „Anna”, czyli wojskowej placówki łączności z krajem, obejmującej swoim działaniem północne ziemie II Rzeczypospolitej. Zajmować się miał m.in. kwestiami związanymi z tworzeniem polskich oddziałów w Finlandii. W początkowej fazie działania przykrywką jego działalności były rozmowy z Łotyszami na temat sprzedaży internowanych przez nich samolotów, które znalazły się tam po wkroczeniu Armii Czerwonej na polskie terytorium⁶⁴. Rudnicki znajdował się we Francji i, po przygotowaniu swojej misji, 23 stycznia 1940 r. wyruszył do Sztokholmu. Pierwszymi kurierkami, które zostały do niego wysłane, były Hanka Nowak (Szabuniewiczówna), żona byłego wojewody wołyńskiego Aleksandra Hauke-Nowaka i Janina Dąbrowska, narzeczona por. pil. Mariana Imieli z 5 Pułku Lotniczego w Lidzie⁶⁵.

Jeszcze przed wyjazdem do Skandynawii, 20 stycznia, Rudnicki został mianowany na miejsce płk. Mitkiewicza kierownikiem ewakuacji wojska z krajów bałtyckich. Jednym z efektów tej działalności było powstanie w Rowaniemi polskiego obozu zbornego, w którym do 16 czerwca 1940 r. znalazło się około 200 osób⁶⁶.

W związku z planami ewakuacji Polaków z północno-wschodnich rubieży II Rzeczypospolitej doszło do dość kuriozalnej sytuacji. 29 stycznia poselstwo Rzeczypospolitej w Sztokholmie wysłało pismo do ministra spraw zagranicznych w Angers, w którym poseł informował, że spotkał się z sekretarzem generalnym szwedzkiego MSZ, Erikiem Bohemanem. Rozmówca ze Skandynawii sugerował porozumienie się z Niemcami w sprawie przetransportowania przez Bałtyk polskich ochotników z państw bałtyckich do Finlandii. Rozmów podjąć się mogła strona szwedzka, która wspierała Finów w walce ze Związkiem Sowieckim. Poseł sugerował, by Szwecja upozorowała udzielenie azylu uchodźcom z Litwy, którzy w rzeczywistości byłiby ochotnikami polskich oddziałów w Finlandii⁶⁷. Propozycja ta spotkała się z kategoryczną

⁶³ *Ibidem*, s. 109–110.

⁶⁴ L. Kliszewicz, *Placówki wojskowej łączności kraju z centralą w Londynie podczas II Wojny Światowej. Baza w Sztokholmie*, Warszawa–Londyn 2000, s. 15–17.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 18.

⁶⁶ *Ibidem*, s. 19.

⁶⁷ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.6, Poselstwo RP w Sztokholmie do Pana Ministra Spraw Zagranicznych w Angers, Sztokholm 29 I 1940, k. 1. Rozmowę tę potwierdza ppłk Rudnicki, zob. SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.7, Depesza ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego do Szefa Sztabu Naczelnego Wodza z 29 I 1940 r., Helsinki, k. 1.

odmową gen. Sikorskiego, który 5 lutego wysłał do Sztokholmu depeszę: „Jakiegolwiek konspiracje z Niemcami są wykluczone. Na sugestie Finlandii, na uzyskanie zgody Niemiec na kierowanie ochotników polskich do Finlandii dla walki z Rosją, przesłane mi przez pułkownika Rudnickiego, kategorycznie odrzucam”⁶⁸.

W wyposażenie lotnictwa Finlandii

W listopadzie 1939 r. wojskowe lotnictwo Finlandii liczyło 301 samolotów, ale tylko niecałe 120 płatowców było maszynami bojowymi (myśliwskimi, bombowymi i rozpoznawczymi). Prawie połowa z nich (46 maszyn) stanowiła wyposażenie trzech dywizjonów myśliwskich⁶⁹ – dwa z nich miały do dyspozycji holenderskie Fokkery D.XXI, a jeden zupełnie przestarzałe brytyjskie Bristol Bulldog. Ponieważ *Военно-воздушные силы* (*Wojskowo-Woźdusznyje Siły*)⁷⁰ wystawiły do walki z Finami 700 myśliwców i 800 bombowców, dyplomacja obrońców wszelkimi sposobami starała się zdobyć nowy sprzęt lotniczy. Skupiła się przede wszystkim na przyspieszeniu dostawy do Finlandii wcześniej zamówionych myśliwców Hawker Hurricane oraz bombowców Bristol Blenheim. Naciski te miały miejsce już w październiku, ale Brytyjczycy nie spieszyli się z wykonaniem swoich zobowiązań, bo sami potrzebowali nowego sprzętu.

Po wybuchu konfliktu Finowie szukali samolotów nie tylko w Europie. Zapytania o możliwość kupienia płatowców skierowali do Włoch, Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Francji i Wielkiej Brytanii. Początkowo nastawiano się na maszyny włoskie, a w dalszej kolejności – na brytyjskie. Już 3 grudnia 1939 r. Georg Gripenberg, fiński poseł przebywający w Londynie, otrzymał polecenie ze swojego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, by natychmiast zakupić 30 myśliwców: Supermarine Spitfire’ów, Hawker Hurricane’ów lub Gloster Gladiatorów. Ponieważ najprościej można było zamówić te ostatnie, 14 grudnia Gripenberg otrzymał dyspozycje, by kupić 20 Gladiatorów, a później kolejnych 10. Zbiegło się to z informacjami, które dotarły do Londynu ze Szwecji. W połowie grudnia Eljas Erkkö, fiński *chargé d'affaires* w Sztokholmie⁷¹, poinformował brytyjską ambasadę, że Finowie nie mają co liczyć na szybkie przybycie samolotów z Włoch, bo konstruktorzy znad Morza Śródziemnego nie przewidzieli zamontowania na nich

⁶⁸ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.8, Depesza gen. Władysława Sikorskiego do poselstwa w Sztokholmie z 5 II 1940 r., k. 1.

⁶⁹ P. Przymusiła, *Wojna zimowa 1939–1940. Działania lotnicze w czasie wojny sowiecko-fińskiej*, Warszawa 1997, s. 47.

⁷⁰ Siły Powietrzne Związku Sowieckiego.

⁷¹ Do wybuchu wojny zimowej był fińskim ministrem spraw zagranicznych.

płóz zamiast kół i ich użycie podczas arktycznej zimy stawało pod dużym znakiem zapytania. Brytyjczycy widzieli w tej sytuacji możliwość sprzedania Gloster Gladiatorów (przedstawiciele ambasady w Sztokholmie sugerowali, by było to ponad 30 maszyn). Jednocześnie do brytyjskiej ambasady dotarły informacje, że w Sztokholmie przedstawiciele niemieckiego przemysłu lotniczego⁷² zaoferowali 30 myśliwców i 20 bombowców nurkujących⁷³. W odpowiedzi *Foreign Office* poinformowało swoich szwedzkich przedstawicieli, że Londyn nie jest w stanie zaoferować Finom bombowców nurkujących, a w przypadku Gladiatorów należy unikać jednoznacznych deklaracji, że samoloty te zostaną dostarczone do Skandynawii⁷⁴.

14 stycznia 1940 r., podczas spotkania Gripenberga z lordem Edwardem Halifaxem, brytyjskim ministrem spraw zagranicznych, poseł wspomniał, że Finlandia pilnie potrzebuje 60 Hurricane'ów lub Spitfire'ów. Halifax obiecał pomoc w dostawie samolotów. Dwa dni później brygadier Christopher Ling, specjalny wysłannik Wielkiej Brytanii do Finlandii, w raporcie ze swojej misji skierowanym do Wojskowego Komitetu Koordynacyjnego (*Military Coordinating Committee*) stwierdził, że Finlandii brakuje przede wszystkim samolotów myśliwskich (było to zaledwie 30 maszyn nadających się do walki, bo wysłane miesiąc wcześniej Gladiatory dopiero docierały do Skandynawii⁷⁵), a piloci walczą na resztkach sprzętu. W efekcie 23 stycznia, podczas posiedzenia brytyjskiego Gabinetu Wojennego, zapadła decyzja o dostarczeniu Finlandii 12 Hurricane'ów. Jednak tylko osiem z nich dotarło do adresata na kilka dni przed zakończeniem działań wojennych i samoloty te nie zdążyły wziąć udziału w starciu z Sowietami. Sprzęt lotniczy obiecała dostarczyć Finlandii także Francja. 30 grudnia Harii Holma, ambasador Finlandii w Paryżu, otrzymał od Guya la Chambre, francuskiego ministra lotnictwa, obietnicę, że sprawdzi możliwości dostaw samolotów do Skandynawii. Na przełomie grudnia i stycznia Francja planowała wysłanie 30 samolotów myśliwskich typu Morane Saulnier 406 oraz dodatkowo ok. 50 holenderskich⁷⁶ myśliwców Koolhoven FK.58. Ostatecznie na początku lutego do Finlandii wysłanych zostało 21 Morane'ów 406 oraz 6 myśliwców

⁷² Niemcy mieli doskonałe kontakty związane z przemysłem lotniczym – do czerwca 1935 r. w Limhamn (przedmieścia Malmö) działała firma AB Flygindustri, która od 1924 r. była *de facto* filią produkujących samoloty zakładów Junkersa.

⁷³ NA, Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906–1966, FO 371/23645, Supply of war material to Finland, Telegram E. Monsona z Ambasady Brytyjskiej w Szwecji do Foreign Office, Sztokholm 11 XII 1939 r., k. 17–19.

⁷⁴ *Ibidem*, k. 20.

⁷⁵ Ich wprowadzenie do akcji było wstrzymane chociażby faktem, że Finlandia nie posiadała amunicji o kalibrze dostosowanym do broni pokładowej tych samolotów, a także brakowało niezbędnego do napraw sprzętu.

⁷⁶ Ale produkowanych na zamówienie rządu francuskiego.

Caudron 714. Te pierwsze, podobnie jak Hurricany, dotarły tuż przed zakończeniem działań wojennych⁷⁷, podczas gdy Caudrony przybyły jeszcze później⁷⁸.

Finlandia sprowadziła też samoloty ze Stanów Zjednoczonych – były to 44 myśliwce Brewster B-239, bardziej znane jako Buffalo. Zakupione maszyny dotarły do Europy drogą morską, wypływając z Nowego Jorku transportami między 13 stycznia a 19 lutego. B-239 zostały wylądowane w portach norweskich, skąd kolejną przewieziono je do szwedzkiej fabryki w Trollhättan, usytuowanej na północ od Göteborga. Tam samoloty zostały zmontowane i 1 marca pierwsze egzemplarze trafiły drogą powietrzną do Finlandii⁷⁹.

Osobnym zagadnieniem była kwestia wyposażenia fińskiego lotnictwa w myśliwce Gloster Gauntlet. Początkowo samoloty te były przeznaczone na eksport do Związku Południowej Afryki. Jednak w związku z sytuacją w Skandynawii 19 grudnia doszło do porozumienia między Londynem a Pretorią, że przeznaczone początkowo do wysłania na południe samoloty zostaną ostatecznie przekazane Finlandii⁸⁰.

Formowanie oddziałów lotniczych

Pod koniec 1939 r. zapadła ostateczna decyzja o utworzeniu jednostek lotniczych, które wspierać będą Finów w wojnie zimowej. 27 grudnia gen. Sikorski w liście do Augusta Zaleskiego, ministra spraw zagranicznych, nakazywał szybkie uruchomienie akcji dyplomatycznej, mającej w efekcie dostarczyć Finlandii około 5 tys. żołnierzy z Litwy i Łotwy, z których zorganizowanych zostanie m.in. kilka eskadr lotniczych. Oddziały te miały być – na wzór szwedzkich – ochotnicze, a żołnierze ubrani w fińskie mundury z polskimi odznakami. Sikorski sugerował, aby uzbrojenie, wyposażenie i utrzymanie ochotników było po stronie Finlandii, bo koszty materiałowe równoważyć miała pomoc w ludziach⁸¹.

Bardziej precyzyjny w kwestiach lotniczych gen. Sikorski był w piśmie do ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego, także datowanego 27 grudnia.

⁷⁷ W przeciwieństwie do Hurricane'ów zdążyły jednak wziąć udział w końcowej fazie walk wojny zimowej.

⁷⁸ M. Adamiak, *Dywizjon „Finlandzki”...*, s. 112–115.

⁷⁹ K. Stenman, A. Thomas, *Brewster F2A Buffalo Aces of World War 2*, Oxford 2010, s. 15–16; R. Dann, S. Ginter, *Brewster F2A Buffalo and Export Variants*, Simi Valley 2017, s. 46–48.

⁸⁰ NA, Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906–1966, FO 371/23645, Supply of war material to Finland, Pismo mjr Bryle'a do Laurence'a Colliera, b.m. 18 XII 1939 r., k. 169.

⁸¹ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.5, Pismo gen. Władysława Sikorskiego do Augusta Zaleskiego, ministra spraw zagranicznych w Angers z 27 XII 1939 r. (nr L 7413/II tjn.), k. 1.

Wspomina w nim o utworzeniu w Finlandii dwóch eskadr – myśliwskiej i bombowej. Dowódcą eskadry myśliwskiej miał być internowany na Łotwie ppłk pil. Tadeusz Piotrowicz, a bombowej – znajdujący się we Francji i oczekujący na sygnał wyjazdu do Szwecji mjr obs. Władysław Tuchółka. Do dyspozycji Rudnickiego oddelegowany został z Francji mjr pil. inż. Jan Gray, który miał być rzeczoznawcą w sprawach technicznych, a w przyszłości objąć stanowisko oficera technicznego obu eskadr. Gray miał wyjechać z Rudnickim do Szwecji, ewentualnie na Łotwę i Litwę. Sikorski nakazał w miarę możliwości ewakuować z krajów bałtyckich wszystkich lotników i zgrupować ich przejściowo w Szwecji. Naczelny Wódz zezwolił także na wspomnianą wcześniej sprzedaż Łotyszom internowanych przez nich polskich samolotów szkolnych i turystycznych po zaniżonej cenie, pod warunkiem wypuszczenia z obozów internowania wszystkich polskich lotników oraz zwrotu samolotu pasażerskiego LOT⁸². Sprzedaż samolotów i samochodów Łotyszom miała być przykrywką Rudnickiego do kierowania ewentualną ewakuacją internowanych Polaków. Akcję miał prowadzić pod nazwiskiem Tadeusz Vinci zarówno ze Sztokholmu, jak i Rygi⁸³. Ostatecznie wyjazd nie doszedł do skutku, bo Łotysze stwierdzili, że interesują ich wyłącznie maszyny bojowe. W obawie, aby nie dać pretekstu do wojskowej interwencji wschodniego sąsiada, Łotysze ulegali naciskom Związku Sowieckiego i stopniowo rezygnowali z zawierania transakcji z zachodnimi kontrahentami. I to było rzeczywistą przyczyną, że płk Rudnicki nie otrzymał łotewskiej wizy. W efekcie nie mógł osobiście interweniować w sprawie przerzutu polskich żołnierzy do Skandynawii⁸⁴.

4 stycznia, przed podpisaniem umów polsko-francuskich, doszło do dłuższej rozmowy między premierem Daladierem i gen. Sikorskim. Ten drugi wyraził wówczas opinię, że w Finlandii należy przejść do ofensywy i podkreślił, że widzi możliwość udziału polskich jednostek w tym działaniu, bo ewakuacja żołnierzy z Łotwy i Litwy może pozwolić na stworzenie w Skandynawii m.in. polskiego lotnictwa, któremu Brytyjczycy chcą przekazać samoloty⁸⁵. Polskie władze miały bowiem zapewnienie Brytyjczyków, że tworzona polska eskadra otrzyma 28 myśliwskich Gauntletów. Maszyny

⁸² SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.2, Pismo gen. dyw. Władysława Sikorskiego, ministra spraw wojskowych do ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego z 27 XII 1939 r. (nr 41/tjn/Lot/40), k. 1–2.

⁸³ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.5, Pismo gen. Władysława Sikorskiego do Augusta Zaleskiego, ministra spraw zagranicznych w Angers z 27 XII 1939 r. (nr L 7413/II tjn.), k. 1.

⁸⁴ L. Kliszewicz, *Placówki...*, s. 26.

⁸⁵ IPIMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 8, 1940 „Stosunki z Francją”, Sprawozdanie płk. Aleksandra Kędziora z podpisania umów francusko-polskich, b.m. 4 I 1940 r., k. 9.

miały wkrótce przybyć do Norwegii, gdzie miano dostosować je do panujących warunków, zamieniając koła podwozia na płozy⁸⁶.

25 stycznia Rada Ministrów uchwaliła wniosek Prezesa Rady Ministrów, by sformować Polską Brygadę Ochotniczą (PBO), która wraz z podobnymi oddziałami z Francji i Kanady uda się na pomoc Finlandii. PBO miała być wyekwipowana przez stronę francuską w taki sam sposób jak ochotnicza brygada tego kraju i znaleźć się w Finlandii równocześnie ze wspomnianymi wcześniej oddziałami. Zaznaczono jednocześnie, by jej formowanie nie zakłócało formowania Armii Polskiej we Francji. W uchwale Rady Ministrów nie było ani słowa o lotnictwie⁸⁷. Zapewne w grę wchodziło ukierunkowanie się polskiego rządu na współpracę z Wielką Brytanią.

Nie oznacza to, że całkowicie zrezygnowano z pertraktacji z Francją. Świadczy o tym wymiana korespondencji sojuszników z gen. Józefem Zającem, która 26 stycznia miała przełożenie na tematy poruszane podczas spotkania Harii Holmy, fińskiego ambasadora w Paryżu z ministrem spraw zagranicznych Augustem Zaleskim. W dyskusji polski minister podkreślił, że Francja zobowiązała się dostarczyć Finlandii dodatkowe samoloty dla 100 polskich pilotów, którzy obecnie znajdują się w Sztokholmie⁸⁸. W rzeczywistości w tym czasie w stolicy Szwecji znajdowało się 24 oficerów i 2 podoficerów z ppłk. pil. Piotrowiczem na czele. Jednocześnie spodziewano się przybycia kilku podchorążych, którzy mogli uchodzić za 17-letnich młodzieńców, a którym spreparowano niezbędne do potwierdzenia fałszywego wieku paszporty. Ten kamuflaż był o tyle istotny, że szwedzka firma AB Aerotransport przestała przyjmować na pokład swoich samolotów polskich pasażerów w wieku 18–50 lat. Przebywający w Sztokholmie lotnicy poświęcali czas na teoretyczne zapoznanie się ze sprzętem, który mieli używać, z geografią Finlandii, pogranicza z Sowietami, a także naukę języka szwedzkiego i niemieckiego, w planach były kursy narciarskie. Duch w oddziale był dobry, bo według zapowiedzi płk. Reginalda Suttona-Pratta, brytyjskiego *attaché* wojskowego w Finlandii, do norweskiego Bergen za chwilę miały przybyć przeznaczone dla Polaków Gauntlety, które po zamontowaniu płóz byłyby odesłane do Finlandii⁸⁹.

Okoliczności lotniczego wsparcia Finów przez Polaków zmieniły się diametralnie 29 stycznia. Podpułkownik Rudnicki informował wtedy szefa Sztabu

⁸⁶ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.3, Podstawy akcji dla Finlandii, b.m., b.d., k. 10.

⁸⁷ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, Wniosek Prezesa Rady Ministrów uchwalony na posiedzeniu RM 25 I 1940 r., k. 9.

⁸⁸ M. Adamiak, *Dywizjon „Finlandzki”...*, s. 115.

⁸⁹ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.7, Pismo ppłk. Tadeusza Rudnickiego do Szefa Sztabu Naczelnego Wodza z 29 I 1940 r., Helsinki, k. 25–26.

Naczelnego Wodza: „Finowie nie są w stanie wyposażyć jednostek i spodziewają się polskich oddziałów w pełni wyposażonych”⁹⁰. W odpowiedzi z 12 lutego gen. Zajęc zakomunikował (jak zaznaczył w piśmie – „z polecenia Naczelnego Wodza”) Rudnickiemu, że w związku z przedstawioną przez oficera informacją oraz z koniecznością gruntownego przeszkolenia znajdującego się w Skandynawii personelu latającego oraz technicznego koncepcja organizacji w Finlandii jednostek polskiego lotnictwa upadła. Tym samym nierealny stał się też pomysł wyekwipowania ich w sprzęt brytyjski. Doszło przy tym do porozumienia z Francuzami, że na ich terenie sformowany zostanie dywizjon myśliwski składający się z dwóch eskadr. Miała to być jedyna jednostka Polskich Sił Powietrznych (PSP) użyta na północy, która byłaby podporządkowana Finom jedynie operacyjnie. Jej wyposażenie stanowić miały samoloty Coudron 714, na których personel miał się przeszkolić we Francji. Samoloty te zostały początkowo przyjęte przez Polaków z radością, choć z pewną dozą sceptycyzmu – jak wspominał Wacław Oyrzanowski: „10.III.40 r. Niedziela. Dzień prawie historyczny. Mamy już cztery Caudrony, z którymi, jeśli Finlandia nie przyjmie warunków bolszewickich, jedziemy na pomoc. Dziś latali na tych maszynach mjr [Józef] Kępiński, kpt. [Piotr] Łaguna, kpt. [Antoni] Wczelik i kpt. [Juliusz] Frey. Pomijając przydatność tych maszyn jako myśliwskich, są nimi zachwyceni. Nareszcie po tylu miesiącach dostał człek sprzęt! Małeńkie niepozorne to maszynki, ale będę je pielęgnował z całym oddaniem. Zobaczymy, co będzie można z nimi zrobić”⁹¹.

Kadrę dowodzonego przez mjr. Kępińskiego dywizjonu stanowić miało 30 pilotów, 1 oficer techniczny, 24 mechaników samolotowych, po 2 radio-mechaników i rusznikarzy oraz 1 reflektorzysta, którzy po zapoznaniu się z francuskim sprzętem mieli być przerzuceni do Finlandii. Skład ten miał być uzupełniony do pełnego etatu przez lotników znajdujących się w Szwecji oraz ewakuowanych wkrótce z Łotwy i Litwy. Ewentualna nadwyżka miała być rezerwą do uzupełnienia strat. Podpułkownik Rudnicki otrzymał także upoważnienie do przyjmowania kandydatów do polskiego wojska i odsyłania do Francji zbędnego personelu. Na kwatermistrza wyznaczony został mjr pil. Julian Skrzat.

Generał Zajęc upoważnił jednocześnie ppłk. Rudnickiego do prowadzenia pertraktacji z Finami w kwestii umowy dotyczącej warunków użycia PSP w Finlandii. Wytyczne w tej sprawie były następujące:

„a) Lotnictwo Polskie stanowi część Polskiej Siły Zbrojnej i zachowuje całkowicie charakter narodowy,

b) Jednostki Lotnictwa Polskiego zostaną podporządkowane pod względem ich taktycznego użycia Dowództwu Finlandzkiemu,

⁹⁰ *Ibidem*, k. 24.

⁹¹ W. Oyrzanowski, *Czy starczy sił na przetrwanie?*, Warszawa 2008, s. 109.

c) Personel Lotnictwa Polskiego korzysta ze wszystkich uprawnień, jakie przysługują członkom Finlandzkiej Siły Zbrojnej i jest uposażony na koszt Finlandii zgodnie z obowiązującymi tam przepisami,

d) Na razie Finlandia otrzymuje jeden 2-eskadrowy dywizjon myśliwski wyposażony całkowicie według organizacji wraz z niezbędną rezerwą personelu i sprzętu⁹².

Wątpliwości wobec takiego rozwiązania prawdopodobnie mieli zarówno ppłk Rudnicki, jak i mjr Gray⁹³, którzy na nie w żaden sposób nie zareagowali, choć nie można wykluczyć, że pismo gen. Zająca do nich nie dotarło. 7 marca gen. Zając przypomniał więc w depeszy do ppłk. Rudnickiego, że w sprawach lotnictwa mającego udać się do Finlandii decyduje podległy mu resort. Potwierdził, że do Finlandii odchodzi z Francji jedynie dywizjon myśliwski w składzie 30 pilotów i 30 osób personelu pomocniczego wraz z samolotami. Zespół ten planowano uzupełnić pełnowartościowymi myśliwcami i całym personelem technicznym przebywającym w Szwecji, a pozostali znajdujący się w tym kraju lotnicy mieli być odesłani do Francji. Tym samym upadła polska koncepcja wysłania do Finlandii całego oddziału wraz z taborem uzbrojenia – została ona negatywnie zaopiniowana przez francuskiego ministra lotnictwa, który swoją decyzję motywował prośbą Finów jedynie o samoloty i personel. Wynikało z tego zatem jednoznacznie, że zespół naziemny i używane przez niego materiały mieli zapewnić Finowie, do czasu uzupełnienia dywizjonu lotnikami ewakuowanymi z Łotwy. Stamtąd zaś od tej pory w pierwszej kolejności mieli być wysyłani myśliwcy i majstrowie. Pozostali mieli być ewakuowani do Francji, bo w Skandynawii nie było możliwości szkolenia pilotów mających doświadczenie jedynie z maszynami szkolnymi. Sprzęt miał pochodzić z Francji, bo sprawa samolotów angielskich była już nieaktualna. Generał Zając liczył, że Polacy otrzymają umundurowanie od Finów, ale jednocześnie zabezpieczał się, że gdyby okazało się to niemożliwe, należało zamawiać materiał w Wielkiej Brytanii, gdzie wykonane miały być „mundury dotychczasowego kroju lotniczego z materiału granatowego (marynarski) lub ochronnego (khaki lub podobny)”⁹⁴.

Już następnego dnia ppłk Rudnicki w odpowiedzi na to pismo wysłał depeszę do gen. Zająca, w której meldował, że na prośbę fińskiego Sztabu

⁹² IPiMS, Akta z Francji, LOT.A.IV.2/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, Pismo gen. bryg. pil. Józefa Zająca do płk. dypl. Tadeusza Rudnickiego z 12 II 1940 r. (nr 26/Tjn/Org/Lotn/40), Paryż, k. 1–2.

⁹³ Dokumenty obu oficerów nie zachowały się. Powołuje się jednak na nie gen. Zając – 15 lutego pismo miał wysłać mjr Gray, a cztery dni później ppłk Rudnicki, zob. SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.11, Lotnictwo dla Finlandii, Pismo gen. Józefa Zająca do ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego z 7 III 1940 r. (nr 430/Tjn/Org/40), Paryż, k. 36.

⁹⁴ Ibidem, k. 36.

Generalnego wysłał mjr. Graya do Helsinek, by ten przygotował pobyt polskich lotników w tym kraju. Podkreślał jednocześnie, że przebywający w Szwecji lotnicy pod dowództwem ppłk. Piotrowicza z niecierpliwością oczekują na wyjazd do Finlandii, a dobrym duchem ekipy jest kpt. pil. Paweł Kaczmarek. Atmosfera była niezwykle pozytywna, jedynie mjr Skrzat miał żal, że został wyznaczony na kwatermistrza, bo wołał być w składzie personelu latającego. Ogółem na wyjazd oczekiwało 23 lotników⁹⁵. Lista pilotów ppłk. Piotrowicza nie zachowała się, ale wśród nich na pewno byli kpt. Roman Lutosławski⁹⁶, por. Zygmunt Kinel⁹⁷ i pchor. Janusz Walawski⁹⁸ oraz prawdopodobnie przebywający wówczas w Szwecji por. Bronisław Mickiewicz.

Jak zatem widać, początkowo polski rząd przewidywał, że wyekwipowaniem oddziałów zajmie się strona fińska. Jednak w związku z trudnościami materiałowymi Finów koncepcja została zmieniona. Polski rząd był gotów wyposażyć swoje oddziały z własnych środków, ale po wojnie koszty te miała przejąć na siebie Finlandia⁹⁹.

Zmiana orientacji na profrancuską była tym łatwiejsza, że zanim ppłk Rudnicki poinformował o ograniczeniach finansowych Finów, 22 stycznia doszło do spotkania gen. Victora Denaina, szefa francusko-polskiej misji wojskowej przy Rządzie Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie i gen. Józefa Zająca, dowódcy polskiego lotnictwa. Francuzi wyszli wówczas z inicjatywą wysłania do Finlandii 80 samolotów myśliwskich, część z nich gotowi byli przekazać polskim lotnikom, przed którymi otworem stanęła organizacja i szybkie przeszkolenie na tym sprzęcie polskiego dywizjonu myśliwskiego¹⁰⁰.

Wkrótce zasady zastosowania polskiego lotnictwa w Finlandii określił gen. Sikorski: „Finlandii brakuje przede wszystkim samolotów myśliwskich i bombowych. Posiadamy we Francji liczne kadry tej broni. Natychmiast poprzez dostarczenie nowoczesnego sprzętu i następnie w krótkim czasie organizując szkolenie mógłbym dysponować pewną liczbą jednostek lotnictwa, które mogłyby być wysłane do Finlandii. Myślę, że znaczenie tego rodzaju wsparcia materialnego i moralnego byłoby znacznie większe niż wysłanie kilku batalionów piechoty. Jeśli wziąć pod uwagę, że mamy znaczne

⁹⁵ IPiMS, Akta z Francji, LOT.A.IV.2/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, pismo ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego do Dowódcy Lotnictwa w Paryżu z 8 III 1940 r. (nr 310/tj/40), Helsinki, k. 3.

⁹⁶ *Ibidem*. Lutosławski przebywał w szpitalu.

⁹⁷ IPiMS, LOT. A.IV. 1/33b, Zygmunt Kinel, Zeszyt Ewidencyjny.

⁹⁸ IPiMS, LOT. A. 55/47, Kronika 317 Dywizjonu, t. 1, życiorys Janusza Walawskiego, k. 45.

⁹⁹ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.3, Podstawy akcji dla Finlandii, b.m., b.d., k. 10.

¹⁰⁰ J. Zając, *Dwie...*, s. 308.

nadwyżki kadry w stosunku do liczby jednostek lotnictwa, które przewidujemy zorganizować, jednostki dla Finlandii mogłyby więc być tworzone nie opóźniając terminu przygotowania jednostek, które muszą być tworzone we Francji i w Anglii. Chodzi o to, żeby pomóc Finlandii szybko, tak więc personel lotnictwa, który jest gotowy, jest aktualnie szkolony. Mógłby on być zorganizowany i wyekwipowany w szybkim czasie, żeby przynieść dla Finlandii istotną pomoc w szybkim czasie¹⁰¹.

15 lutego gen. Sikorski ostatecznie odkrył karty co do swoich intencji związanych z Finlandią: „Polecam podać do wiadomości, że polska pomoc zbrojna dla Finlandii ma przede wszystkim charakter polityczny. Zadaniem tego posunięcia jest wciągnięcie naszych aliantów do wojny z Sowieciami. Mam zamiar wysłać około 50 samolotów z załogą polską, a następnie półbrygadę górską, która byłaby gotowa w połowie kwietnia. Strona materiałowa i finansowa jest obecnie przedmiotem rozmów z Finnami i naszymi sojusznikami¹⁰².

Tego samego dnia do gen. Zająca dotarła od płk. Rudnickiego zaszyfrowana depecha ze Sztokholmu w sprawie finansowania formowanego oddziału lotniczego w Finlandii. „Proszę o spowodowanie przekazania Attaché Wojskowemu przy poselstwie R.P. w Sztokholmie zaliczki na formowaną eskadrę 100.000.-kron. Samoloty są obiecane przez Attaché Wojskowego angielskiego¹⁰³. Proszę o spowodowanie zapewnienia taboru samochodowego, broni osobistej, ekwipunku lotniczego. O warunkach organizacji i pokrycia etatu ludzi melduję pisemnie. Z kredytu pieniężnego będzie opłacony major Gray¹⁰⁴. W odpowiedzi z 17 lutego gen. Zająca napisał: „Wytyczne wysłane. Wyposażenie dzienne i samoloty francuskie przyjdą z przeszkoloną kadrą pilotów i obsługi, których uzupełnić personelem znajdującym się w Szwecji. 50 tysięcy kron wysłano 12.II.1940 r. Potrzebę reszty umotywić¹⁰⁵.

16 lutego ppłk Rudnicki został przyjęty przez gen. Rudolfa Waldena, pełnomocnika marsz. Mannerheima przy rządzie fińskim i podczas półtoragodzicznej rozmowy usłyszał m.in., że Finom zależy przede wszystkim na szybkiej pomocy lotniczej oraz przejęciu od Boforsa zamówionych przez Polskę dział. Rudnicki odniósł jednocześnie wrażenie, że w Helsinkach nie mają żadnych meldunków z Paryża, ale i tak jakiegokolwiek decyzje uzależnione

¹⁰¹ IPiMS, A.IV1/2, Aide-memoire gen. Władysława Sikorskiego z lutego 1940 r, Paryż.

¹⁰² SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.9, Pismo gen. Władysława Sikorskiego z 15 II 1940 r., Paryż, k. 1.

¹⁰³ Zapis ten wskazuje, że do ppłk. Rudnickiego nie dotarła informacja z 12 lutego o rezygnacji Polaków z wyposażenia swoich eskadr w brytyjski sprzęt.

¹⁰⁴ IPiMS, Akta z Francji, LOT.A.IV.2/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, Pismo gen. bryg. pil. Józefa Zająca do płk. dypl. Tadeusza Rudnickiego z 12 II 1940 r. (nr 26/Tjn/Org/Lotn/40), Paryż, k. 2.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

są od marsz. Mannerheima. To właśnie z nim gen. Walden miał omówić podstawy prawne polskiej pomocy i szybkości zawarcia polsko-fińskiego układu, aby mieć jasność np. co do przyszłości zgromadzonych w Sztokholmie Polaków. Po tym spotkaniu ppłk Rudnicki wysnuł wniosek, że mimo iż inicjatywa pomocy w walce z Armią Czerwoną wyszła ze strony Finów, nie śpieszą się oni z rokowaniami, choć jednocześnie przyznają, że taka pomoc jest im potrzebna i jej oczekują. Uznał jednocześnie, że źródła zahamowania rozmów należy szukać w Paryżu, gdyż poseł Holma do tej pory nie przedstawił polskiej stronie przesłanych mu z Helsinek kontrpropozycji¹⁰⁶. Polski oficer początkowo sądził, że wstrzeźliwość Finów jest wypadkową obaw narażenia się Niemcom, ale szybko uznał, że przyczyna leży gdzie indziej: „Licząc się przeto z wynurzeniami na terenie Sztokholmu płk. Ganevala w jego drodze powrotnej z Finlandii (że na pomoc Finlandii powinna pójść cała Armia Polska), można domyślać się, że Finowie otrzymali jakieś przyrzeczenia ze strony Francji w imieniu wszystkich sojuszników, a więc i naszym, i dlatego uważają rokowania z nami za zbędne. Wskazywałoby na to nie kontynuowanie przez Posła Holmę rozmów z nami. Najmniej wydaje się prawdopodobnym, aby Poseł Holma wstrzymał się od rozmów, uznając za nierealną pomoc siłami z Łotwy, a to na skutek opinii min. Zaleskiego, wyrażonej w rozmowie z nim w dn. 26.I.1940 r.”¹⁰⁷.

Kwestię pomocy Finlandii i wynikających z tego korzyści jednoznacznie nakreślił w lutym 1940 r. płk Aleksander Kędzior, szef Sztabu Głównego, który stawiał politykę nad kwestiami wojskowymi. Stwierdził m.in. „Oddziały polskie na terenie Finlandii będą żywym dowodem, że Polska istnieje i walczy w ramach frontu Sprzymierzonych. Fakt udziału Polski we wspólnej akcji Sprzymierzonych pozwala nam postawić na wewnątrz i na zewnątrz wyraźnie sprawę stosunku Polski do dwóch pozostałych sojuszników. Obydwa te momenty są tak ważne, że tylko dla ich wygrania zdecydować się możemy na pewne ofiary, jakich wymaga w dzisiejszych warunkach wydzielenie części sił wojskowych naszych na nieinteresujący nas bezpośrednio teatr wojenny. Ale właśnie dlatego cała akcja z naszej strony musi być jak najdokładniej przygotowana politycznie. [...] Zaznaczam, że w moim rozumieniu nie chodzi tu o żadne kwestie prestiżowe, a o bardzo istotne i zasadnicze dla Polski założenie polityczne. Akcję na rzecz Finlandii rozumiem jako solidarnie podjętą interwencję wojskową wszystkich trzech aliantów – t.j. Wielkiej Brytanii, Francji i Polski. [podkreślenie w oryginale – dop. aut.] I tylko na tak pomyślaną akcję Rząd RP mógł wyrazić swoją zgodę. [...] Dotychczas w naradach międzysojuszniczych (SWC) na

¹⁰⁶ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, ppłk Tadeusz Rudnicki: Notatka w sprawie rokowań z Finlandią, Helsinki, b.d., k. 27–28.

¹⁰⁷ *Ibidem*, k. 28–29.

ten temat Polska udziału nie brała. Ten stan rzeczy powinien ulec zmianie. Musimy wykorzystać sprawę fińską, jako pierwszy konkretny powód wzięcia udziału w naradach SWC. W sprawie dowództwa już mamy pewne konkretne sugestje ze strony ambasadora Noëla, robione na razie w formie zapytania, których celem jest po prostu włączenie oddziałów polskich do korpusu ekspedycyjnego francuskiego. Polityczne następstwa takiego załatwienia sprawy byłyby jak najgorsze – zarówno na terenie międzynarodowym, jak i na terenie naszego kraju. Byłoby to bowiem równoznaczne z przekreśleniem samodzielności naszych decyzji politycznych i z degradacją naszych oddziałów do roli *sui generis* Legii Cudzoziemskiej. Sprawa dowództwa w tym wypadku jest więc zagadnieniem nie tyle wojskowym, ile politycznym i dlatego musimy przeforsować zasadę, że w ramach ogólnej ekspedycji alianckiej jesteśmy równouprawnionym jego członem. [podkreślenie w oryginale – dop. aut.] [...]

Wydzielenie jakichkolwiek sił w obecnych naszych warunkach organizacyjnych na rzecz Finlandii jest wielką ofiarą z naszej strony, którą to ofiarę rekompensują nam korzyści polityczne. Po najskrupulatniejszej analizie naszych możliwości maximum naszego wysiłku w tej mierze określam na ½ Brygady piechoty w składzie 3 baonów piechoty wraz z niezbędnymi oddziałami towarzyszącymi. Oddział ten może wyruszyć na plac boju dopiero w 6 tygodni po całkowitym skompletowaniu swego ekwipunku i uzbrojenia. [podkreślenie w oryginale – dop. aut.] Dalsze uzupełnienie tego oddziału lub jego dalszy rozrost możliwy jest tylko kosztem tych sił naszych, które znajdują się obecnie w obozach internowanych na Łotwie i Litwie. Druga i najważniejsza forma naszej pomocy wojskowej dotyczy obsady od 2 do 5 eskadr lotniczych – tj. 25 do 50 płatowców. Realizacja tej formy pomocy możliwa jest od razu, o ile tylko lotnicy nasi otrzymają niezbędny ekwipunek i sprzęt. Przeszkolenie na nowym sprzęcie jest kwestią maksymalnie 2 tygodni. Ponadto możemy oddać do dyspozycji Finlandii kilka dział nadbrzeżnych, zamówionych i zadatkowanych przez nas u Boforsa za zwrotem wyłożonego zadatku. Te trzy punkty wyczerpują całkowicie techniczne możliwości Polski okazania pomocy wojskowej Finlandii. Naruszenie tej zasady przekreślałoby wszelkie nasze plany co do organizacji wojska polskiego we Francji i *eo ipso*¹⁰⁸ miałyby doniosłe w całym słowa tego znaczenia konsekwencje polityczne i wojskowe zarówno dla Polski, jak i dla Sprzymierzonych¹⁰⁹.

Następnego dnia (22 lutego 1940 r.) gen. Sikorski wystosował pismo do ministra spraw zagranicznych z prośbą o natychmiastowe podjęcie akcji w Paryżu i Londynie, by wyjaśnić kwestię udziału polskich wojsk w fińskiej ekspedycji.

¹⁰⁸ *Eo ipso* (łac.) – tym samym.

¹⁰⁹ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, Szef Sztabu Głównego, Notatka w sprawie pomocy dla Finlandii z 21 II 1940 r., k. 16–18.

W notach miało znaleźć się stwierdzenie o przystąpieniu do solidarnej interwencji w Finlandii wraz z Francją i Wielką Brytanią, a jednym z warunków było oddelegowanie do Angers przedstawiciela skandynawskiego kraju i uznanie przez niego suwerenności państwa polskiego oraz jego armii. Do korpusu ekspedycyjnego wejść miało od trzech do pięciu eskadr, które po otrzymaniu samolotów i dwóch tygodniach szkolenia weszłyby do akcji. Z wojsk naziemnych byłaby to formowana w Coëtquidan brygada, ale planowana początkowo data wymarszu na 29 lutego była nierealna ze względu na brak sprzętu i w wyszkoleniu. Uzupełnienie i ewentualny rozrost brygady zapewnić mieli jedynie żołnierze internowani na Łotwie i Litwie¹¹⁰.

Także 22 lutego ppłk Rudnicki przedstawił stan rokowań z Finlandią. Wynikało z niego, że od 15 grudnia 1939 r. do 15 stycznia 1940 r. z Łotwy przerzucono do Francji *via* Sztokholm 300 ludzi. W kwestiach utworzenia polskich jednostek Rudnicki utrzymywał, że Finom zależy przede wszystkim na szybkiej pomocy lotnictwa. W związku z tym informował, że w Sztokholmie jest 28 lotników, a w najbliższych dniach ma przybyć jeszcze dodatkowych około 40. Jednocześnie podkreślał, że Finowie zaprzestali bezpośrednich negocjacji z Polakami w kwestiach militarnych. Sugerował, że przyrzeczenia pomocy otrzymali w imieniu wszystkich sojuszników od Francji i dlatego uznali rozmowy za zbędne¹¹¹.

W tym czasie we Francji zaczęto organizować polski dywizjon myśliwski, który po przeszkoleniu miał ruszyć do Finlandii. Pod koniec stycznia doszło do narady, w której wzięli udział ppłk pil. Stanisław Karpiński, szef sztabu polskiego lotnictwa oraz polski i francuski komendant polskiej bazy na lotnisku Bron koło Lyonu – płk pil. Stefan Pawlikowski i płk Morin. Ustalono wówczas, że polskie lotnictwo posiada wystarczającą nadwyżkę personelu, by jego część mogła zostać wysłana bez uszczerbku dla wcześniejszych ustaleń z Francją i Wielką Brytanią. Na czele jednostki, którą planowano wysłać na północ, stanął mjr pil. Józef Kępiński, który przed wybuchem wojny pełnił funkcję kierownika wyszkolenia pilotażu w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie. Według wspomnień ppłk. Karpińskiego zaciąg do jednostki miał być ochotniczy¹¹². Może to kłócić się ze wspomnieniami mechanika Wacława Oyrzanowskiego, który był członkiem tej jednostki: „Widziałem się z Łaguną¹¹³. W tych dniach ściąga mnie do treningówki, a po przeszkoleniu pilotów do

¹¹⁰ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 16, 1940 „Sprawa pomocy Finlandii”, Odpis pisma gen. Sikorskiego do ministra spraw zagranicznych w sprawie podjęcia akcji dyplomatycznej dla wyjaśnienia udziału Polski w walkach w Finlandii z 22 II 1940 r., Paryż, k. 19–21.

¹¹¹ SPP, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia, A.6.4.10.10, Rokowania z Finlandią, Stan sprawy, pismo ppłk. Tadeusza Rudnickiego z 22 II 1940 r., Helsinki, k. 1.

¹¹² S. Karpiński, *Na skrzydłach huraganu*, Warszawa 2003, s. 99–100.

¹¹³ Kpt. pil. Piotr Łaguna, zastępca mjr. Józefa Kępińskiego.

bojowej eskadry myśliwskiej¹¹⁴. Zapis ten jest niejednoznaczny: nie ma w nim mowy o dosłownym rozkazie wejścia w skład formowanego dywizjonu, ale ta wieloznaczność budzi wątpliwości, że być może ochotniczy zaciąg dotyczył tylko personelu latającego.

Szkolenie toczyło się intensywnie. 1 marca Francuzi uznali, że dywizjon składający się z 30 pilotów i 30 mechaników jest dostatecznie przygotowany do wysłania do Finlandii¹¹⁵. Dowództwo dywizjonu zostało powiadomione, że polski dywizjon będzie latał na francuskich samolotach myśliwskich Caudron 714, bo Finlandia kupiła 80 tych myśliwców. Kilka z nich przydzielono do polskiej bazy w Bron, aby piloci dywizjonu mieli okazję się z nimi zapoznać podczas lotów treningowych¹¹⁶. Ewentualne straty w personelu latającym mieli uzupełniać piloci myśliwscy wciąż znajdujący się w Skandynawii, natomiast personel techniczny początkowo mieli uzupełniać Finowie, a wkrótce mechanicy ewakuowani z Litwy i Łotwy¹¹⁷.

8 marca ppłk Rudnicki wysłał pismo do gen. Zająca informujące, że na prośbę fińskiego Sztabu Generalnego wysłał do Helsinek mjr. Graya, by przygotował pobyt polskich lotników w Finlandii. Prawdopodobnie chodziło o przygotowanie bazy dla przylotu dywizjonu mjr. Kępińskiego¹¹⁸. Kiedy wydawało się, że wyjazd polskich lotników na północ jest kwestią dni, 13 marca zakończyła się wojna zimowa. Jednostki jednak nie rozwiązano i w przyszłości, podczas kampanii francuskiej, była jedynym oddziałem złożonym z cudzoziemców walczącym u boku *Armée de l'Air*.

Brak polskich oddziałów lotniczych w Finlandii nie oznacza jednak, że polscy lotnicy nie wspomagali walczących. Już po zakończeniu wojny zimowej ppłk Łoś w swoim raporcie napisał: „z obiecanej polskiej pomocy wojskowej [...] przybyła do Finlandii jedynie ekipa mechaników lotniczych, która miała montować samoloty, przeznaczone dla polskich eskadr. Ekipa ta została skierowana przez Finów tymczasowo do międzynarodowej eskadry lotniczej i dwóch jej członków brało udział w walkach jako piloci¹¹⁹. Podpułkownik Łoś miał na

¹¹⁴ W. Oyrzanowski, *Czy starczy...*, s. 103–105.

¹¹⁵ IPiMS, Akta z Francji, LOT A.IV.1/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, Pismo ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego do dowódcy Lotnictwa w Paryżu z 8 III 1940 r. (nr 310/tj/40), Helsinki, k. 3.

¹¹⁶ M. Adamiak, *Dywizjon „Finlandzki”...*, s. 120–121.

¹¹⁷ IPiMS, Akta z Francji, LOT.A.IV.2/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, pismo gen. bryg. pil. Józefa Zająca do płk. dypl. Tadeusza Rudnickiego z 12 II 1940 r. (nr 26/Tjn/Org/Lotn/40), Paryż, k. 1–2.

¹¹⁸ IPiMS, Akta z Francji, LOT.A.IV.2/2a, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja, pismo ppłk. dypl. Tadeusza Rudnickiego do dowódcy Lotnictwa w Paryżu z 8 III 1940 r. (nr 310/tj/40), Helsinki, k. 3.

¹¹⁹ IPiMS, A.XII.76/1, Sprawozdanie nr 3 ppłk. Władysława Łosia, attaché wojskowego w Helsinkach z 21 III 1940 r.

myśli grupę polskich lotników, w większości związanych z przedwojennymi liniami lotniczymi, która przybyła do Finlandii tuż przed zakończeniem działań wojennych. 25 lutego pociągiem z Paryża do Amsterdamu ruszyła grupa 11 byłych pracowników LOT, która później drogą lotniczą dotarła z Holandii do Helsinek. W jej skład wchodził jeden pilot¹²⁰ oraz inżynierowie i mechanicy¹²¹. Jednak pierwszym, który dotarł do Finlandii, był Władysław Ulass, który nie czekał na kolegów z LOT i samotnie dotarł do Skandynawii już na przełomie stycznia i lutego. Polacy mieli początkowo skupić się na montażu i przeprowadzeniu do Finlandii amerykańskich myśliwców Brewster-239. Samoloty te miały bowiem przybyć drogą morską do Norwegii¹²². Co charakterystyczne – wszyscy ochotnicy musieli przedłożyć dokument o demobilizacji lub urlopie z polskiego wojska.

Z racji wcześniejszego przybycia do Finlandii najbardziej barwną postacią był Ulass. W jego przypadku, z racji nieco zaawansowanego wieku (47 lat), szanse na udział w działaniach wojennych w charakterze pilota były znikome, więc opuszczenie szeregów polskiego wojska nie napotkało na trudności. Końcowym etapem jego podróży do Finlandii była baza w Parola, gdzie stacjonował I Dywizjon ćwiczebnego Ośrodka Uzupelnień 2 Pułku Lotniczego (T-LentoR 2). Ponieważ 2 Pułk był w Finlandii pułkiem myśliwskim, Ulass miał odświeżyć swoje umiejętności przed wyjazdem do Szwecji, by sprowadzić montowane tam Brewstery. Po kilkudniowym pobycie w Paroli Polaka odesłano do Helsinek, ale ostatecznie nie został wysłany po odbiór amerykańskich myśliwców¹²³.

Z 11 lotników z LOT tylko pięciu zdecydowało się wstąpić do fińskiego lotnictwa¹²⁴, pozostali uzyskali status kontraktowego specjalisty. Najpóźniej 3 marca Polacy dotarli do Helsinek, gdzie dostali przydział do 22 Dywizjonu (LLv.22) wyposażonego w Brewstery-239. Ich początkowe zadanie polegające na montażu przybyłych z USA samolotów zmieniło się zatem w obsługę maszyn znajdujących się już w Finlandii. 5 marca lotnicy znaleźli się w bazie Hollola, gdzie stacjonowała ich jednostka. Wkrótce od grupy odłączył Feliks Pecho¹²⁵, którego duże doświadczenie w lotach na wielosilnikowych samolotach prawdopodobnie zamierzano wykorzystać w inny sposób. Polak trafił do bazy w Luonetjärvi, gdzie stacjonował 4 Pułk Lot-

¹²⁰ Feliks Pecho.

¹²¹ Jan Bietkowski, Michał Frączykowski, Wiktor Kuciak, Jerzy Niedobylski, Edmund Otto, Bolesław Różewicz, Edward Szejczer, Józef Ślesicki, Kazimierz Wąsowski i Tadeusz Wodziński.

¹²² J. Młodzianka, *LOT-owcy i nie tylko...*, s. 81.

¹²³ *Ibidem*, s. 83–84.

¹²⁴ Kuciak, Otto, Pecho, Różewicz i Wąsowski.

¹²⁵ W Wojsku Polskim miał stopień sierżanta, Finowie przyznali mu szarżę porucznika.

niczy (LeR 4), na wyposażeniu którego był doskonale znany Feliksowi Pecho Douglas DC-2. Maszyna ta była po przeróbkach niezbędnych do użycia w warunkach bojowych: została uzbrojona i przystosowana do przenoszenia i zrzutu bomb.

Polska grupa z Hollola odbyła krótki staż w państwowej wytwórni Valtion Lentokonetehtas w Tampere¹²⁶, po którym przydzielono ją do mającego na wyposażeniu Morane'y 406 Dywizjonu 28 (LLv.28). Decyzja o przesunięciu do nowej jednostki wynikała prawdopodobnie z faktu, że Polacy mieli w Finlandii używać sprzętu produkcji francuskiej, a nie amerykańskiej. Pracownicy LOT przebywali tam do 28 marca i opuścili terytorium fińskie po zakończeniu wojny zimowej¹²⁷.

Nie byli to jedyni polscy lotnicy, którzy przyjechali do Finlandii z zamiarem wspomoczenia zaatakowanego przez Związek Sowiecki kraju. Co najmniej trzech pilotów przybyło do Skandynawii z tym zamiarem, ale nie zdążyli wziąć udziału w walkach, bo wojna zimowa się skończyła. Pierwszym z nich był gen. Ludomił Rayski, długoletni przedwojenny dowódca polskiego lotnictwa, który zgodził się wziąć udział w walkach nawet w stopniu szeregowca. Dwaj pozostali to Stanisław Iwanowski i Mieczysław Urban, rezerwiści 5 Pułku Lotniczego w Lidzie, a zarazem aktywni członkowie Aeroklubu Warszawskiego¹²⁸.

Epilog

2 kwietnia 1940 r. płk Aleksander Kędzior, szef Sztabu Głównego, przygotował opracowanie „Front Sprzymierzonych po upadku sprawy fińskiej”¹²⁹. Czytamy w nim m.in.: „Zawarcie pokoju fińsko-sowieckiego zamyka drugi okres wojny, stwarzając nową sytuację dla Sprzymierzonych. Wojna fińsko-sowiecka była doskonałą okazją do przejęcia przez Sprzymierzonych inicjatywy w swoje ręce, dając im przy tym szereg korzyści politycznych i wojskowych¹³⁰. [...] Jeszcze w styczniu wystarczyłoby około

¹²⁶ Nie można wykluczyć, że w ten sposób przygotowano zaplecze pod montaż Caudronów 714, które płynęły już do Finlandii, a których używać mieli Polacy z dywizjonu mjr. Kępińskiego.

¹²⁷ J. Młodzianka, *LOT-owcy i nie tylko...*, s. 85–87.

¹²⁸ *Ibidem*, s. 89–90.

¹²⁹ IPiMS, Prezes Rady Ministrów, PRM 30, 1940 „Sprawy Finlandii”, płk Aleksander Kędzior – opracowanie: „Front sprzymierzonych po upadku sprawy fińskiej”, k. 1–3.

¹³⁰ *Ibidem*. Pułkownik Kędzior uznał za nie m.in. rozszerzenie blokady na produkcję żelaza z Norwegii i Szwecji, zajęcie przez Niemcy jednoznacznego stanowiska w sprawie Związku Sowieckiego, zamiast dotychczas stosowanej wobec państw neutralnych polityki zastraszenia potęgą ZSRR, a także związanie na długi czas sowieckich sił, co miałyby nieobliczalne skutki dla tego kraju.

6 dywizji, aby wzmocnić front fiński i przedłużyć wojnę na długie miesiące. [...] Interwencja Sprzymierzonych była przy tym wysoce ułatwiona wobec opinii publicznej dzięki uchwałom Ligi Narodów. Kapitałna ta okazja została zmarnowana przez Sprzymierzonych. Była to jedna z tych straconych możliwości, które decydować mogą o zwycięstwie. [...] Sprawa fińska dla Polski pod każdym względem odegrała fatalną rolę. Pomijając już skutki, jakie wywoła jej załatwienie w nastrojach krajowych, pozostaje fakt nie dający się zaprzeczyć, że sprawa Polski – jako zasadniczy element problemu wschodniego – usunięta została na plan dalszy, a razem z nią i możliwości praktyczne poruszenia już obecnie sprawy naszych granic na Wschodzie i Południo-wschodzie. Ogólnie więc oceniając sytuację wojenną po upadku sprawy fińskiej, należy stwierdzić, że jest to niewątpliwie przegrana ze strony Sprzymierzonych w sensie wojskowym i dyplomatycznym. Bezpośrednim następstwem wydarzeń fińskich jest wzmożona aktywność polityczna Hitlera, skierowana wyraźnie ku południowemu wschodowi Europy”.

Gorzkie słowa szefa Sztabu Głównego doskonale wpisują się w historię lotniczego wsparcia Finlandii przez Polskę. Z powodu zakończenia wojny zimowej na północ Europy ostatecznie nie dotarł gotowy do walki dywizjon myśliwski pod dowództwem mjr. pil. Józefa Kępińskiego. Jednak finalna data konfliktu była jedynie ostatnią cezurą polskiej chęci niesienia pomocy. Trzy i pół miesiąca, w czasie których toczyły się walki w Finlandii, były okresem, w którym mocno dyskutowano o koncepcjach polskiej pomocy lotniczej skierowanej do zaatakowanego kraju. Ostatecznie jednak do niej nie doszło.

Logiczna koncepcja zaangażowania w konflikt internowanych na Łotwie i Litwie żołnierzy okazała się nierealna w wykonaniu. Stosunkowo niewielka odległość między Finlandią a krajami bałtyckimi sprawiała, że racjonalność sprowadzenia stamtąd żołnierzy do przyszłych polskich oddziałów wydawała się duża. Tym bardziej że doświadczenie zdobyte w Rumunii i na Węgrzech sprawiała, że ewakuacja internowanych nie jest wprawdzie łatwym zadaniem, ale jak najbardziej wykonalnym. Jednak sytuacja Litwy i Łotwy była zupełnie inna w porównaniu z krajami usytuowanymi na południu Europy (Rumunia, Węgry, Jugosławia i Grecja). Wpływ na to miała zarówno wielkość państw, potencjał militarny poszczególnych armii, ale przede wszystkim zupełnie inne realia polityczne – zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Do tego dochodziły logistyczne możliwości ewakuacji żołnierzy – w Rumunii można było korzystać z morskiej drogi ewakuacji (z portów Bałczik i Konstanca), a także podstawowego dla uciekinierów z Węgier kierunku jugosłowiańskiego. Na północy wpływy Związku Sowieckiego szybko wyeliminowały ucieczki drogą morską, a powietrzna pozostawiała wiele do życzenia. Tym bardziej że decydenci ze Szwecji, z obawy o bezpieczeństwo własnego kraju, musieli uwzględnić niemieckie naciski i byli zdecydowanie mniej elastyczni w kwestii ewakuacji polskich żołnierzy, niż miało to miejsce na Bałkanach. W Sztokholmie kwestię

neutralności stawiano bardzo mocno, zdawano sobie bowiem sprawę, że z jednej strony szwedzka ruda żelaza jest dla Niemiec niezwykle istotna, z drugiej zaś wiadano o zapowiedziach alianckich o przemieszczeniu korpusu ekspedycyjnego do Finlandii przez Szwecję i Norwegię¹³¹. Nic zatem dziwnego, że twardo stano na stanowisku respektowania obowiązującego prawa międzynarodowego. Dlatego w Szwecji, do której w pierwszej kolejności przybywali Polacy, nie było możliwości tworzenia polskich oddziałów, które byłyby następnie użyte na froncie fińsko-sowieckim. Co więcej – polityka ta sprawiła, że Szwedzi zaczęli mocno ograniczać możliwości ewakuacji Polaków z państw bałtyckich – od liczby przyznawanych wiz poczynając, po liczbę lotniczych połączeń Tallin – Sztokholm i ograniczeń związanych z wiekiem pasażerów kończąc.

Przedłużanie się rozmów z Finami było wypadkową sposobu traktowania Polski przez sojuszników. Francja uważała się za głównego – i takim w rzeczywistości była – negocjatora z Finlandią, nie informując przy tym przedstawicieli rządu gen. Sikorskiego o przebiegu rozmów. Tym samym Polacy z jednej strony słyszeli od strony fińskiej o potrzebie wsparcia, z drugiej zaś spotykali się z jej unikami w bezpośrednich pertraktacjach. Finlandia, której zależało na pomocy rzeczywistej potęgi, jaką była Francja, nie chcąc jej zrazić, dostosowała się do jej warunków, opóźniając tym samym rozmowy z rządem gen. Sikorskiego. Wpływ na taką postawę Finów miała też ich obawa przed ujawnieniem kontaktów z rządem polskim przed Niemcami.

Kolejnym elementem był brak zrozumienia przez stronę polską fińskich możliwości finansowych. Pomysł przerzucenia kosztów wyposażenia i utrzymania polskich jednostek na Finlandię świadczył także o braku zrozumienia możliwości organizacyjnych kraju, który bronił się przed kilkakrotnie liczniejszą armią. To zaś sprawiło, że początkowa koncepcja oparcia się Polaków na Wielkiej Brytanii nie wytrzymała konfrontacji z rzeczywistością i nie doszła do skutku. Patrząc na tę sytuację z innej perspektywy – dobrze się stało, że polski dywizjon nie został wyposażony w Gauntlety, które były wówczas samolotami zdecydowanie najbardziej przestarzałymi ze wszystkich branych pod uwagę przy formowaniu jednostki. Ich użycie przez Polaków mogło zakończyć się tragedią spowodowaną nieuchronnymi, ciężkimi stratami, a tym samym porażką nie tylko materialną, ale również wizerunkową polskich sił powietrznych.

W momencie przejścia na koncepcję tworzenia polskiej jednostki myśliwskiej we Francji lotnicy dywizjonu mjr. Kępińskiego otrzymali w bazie Bron pierwszeństwo w szkoleniu, szybko opanowali przydzielony im sprzęt i byli gotowi do przeniesienia na północ Europy. Dodatkowo do Skandynawii została wysłana grupa byłych pracowników LOT, którzy mieli zająć się

¹³¹ E. M. Edwards, *The Wartime...*, s. 72.

sprzętowym przygotowaniem polskiej jednostki. Na drodze tych ambitnych zamierzeń stanął jednak rozjem podpisany przez strony konfliktu.

Bibliografia

Archiwalia

- Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, Londyn
Akta Polskiej Misji Wojskowej w Londynie.
Attaché Wojskowy w Helsinkach.
Relacje z Kampanii 1939 roku, Attaché Wojskowy Litwa.
Z. Kinel, Zeszyt Ewidencyjny.
Dowództwo Lotnictwa. Akta Ogólne.
Akta z Francji, Dyon myśliwski 1/145. Organizacja.
Kronika 317 Dywizjonu, t. 1.
Prezes Rady Ministrów, Sprawy ogólne.
Prezes Rady Ministrów, Stosunki z Francją 1940.
Prezes Rady Ministrów, Sprawa pomocy Finlandii 1940.
Prezes Rady Ministrów, Sprawy Finlandii 1940.
National Archives, Kew
Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906–1966.
POLITICAL: CENRAL: Poland.
Supply of war material to Finland.
Evacuation of Polish personnel – disposal of L.O.T. aircraft in Roumania-
Anglo-Polish agreements – Polish forces (Official Committee) – Allied Military
Committee.
Studium Polski Podziemnej, Londyn
Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza. Finlandia.

Wspomnienia

- Karpiński S., *Na skrzydłach huraganu*, Warszawa 2003.
Oyrzanowski W., *Czy starczy sił na przetrwanie?*, Warszawa 2008.
Zajac J., *Dwie wojny. Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964.

Literatura

- Adamiak M., *Dywizjon „finlandzki”: próba sformowania polskiego dywizjonu myśliwskiego dla Finlandii*, „Echa Przeszłości” 2013, nr 14.
Adamiak M., *Rząd RP na wychodźstwie wobec wojny sowiecko-fińskiej (1939–1940)*, „Echa Przeszłości” 2012, nr 13.
Belcarz B., *Polskie lotnictwo we Francji*, Sandomierz 2002.
Biegański W., *Zaczął się w Coëtquidan. Z dziejów polskich jednostek regularnych we Francji*, Warszawa 1977.
Cumft O., Kujawa H.K., *Księga Lotników Polskich poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1945*, Warszawa 1989.
Cynk J.B., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939–1943*, Gdańsk 2001.

- Czmur S., Matuszak Z., *Organizacja, zarys działań i sztuka wojenna Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1939–1945*, Warszawa 1995.
- Dann R., Ginter S., *Brewster F2A Buffalo and Export Variants*, Simi Valley 2017.
- Doerr P.W., „Frigid but Unprovocative”: *British Policy towards the USSR from the Nazi-Soviet Pact to the Winter War, 1939*, „Journal of Contemporary History” 2001, nr 3 (36).
- Edwards E. M., *The Wartime Experience of the League of Nations, 1939–47*, Maynooth 2013.
- Galicki M., *318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”. Wspomnienia pilota*, Poznań 1996.
- Jakobson M., *The Diplomacy of the Winter War. An Account of the Russo-Finnish War 1939–1940*, Cambridge 1961.
- Jaworski E., *Zranione skrzydło. Wspomnienia zielonogórzanina, pilota polskich dywizjonów myśliwskich RAF, odznaczonego Orderem Virtuti Militari*, Zielona Góra 1995.
- Jekabsons E., *Uchodźcy wojskowi i cywilni z Polski na Łotwie 1939–1940*, „Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej” 1995, t. 30.
- Kastory A., *Finlandia w polityce mocarstw 1939–1940*, Kraków 1993.
- Kliszewicz L., *Placówki wojskowej łączności kraju z centralą w Londynie podczas II Wojny Światowej. Baza w Sztokholmie*, Warszawa–Londyn 2000.
- Król W., *Polskie skrzydła nad Francją*, Warszawa 1986.
- Król W., *W dywizjonie poznańskim*, wyd. 2, Warszawa 1970.
- Król W., *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988.
- Kwiatkowski B., *Łodzią na Gotlandię*, Warszawa 1979, (seria „Żółtego Tygrysa”).
- Łossowski P., *Litwa a sprawy polskie 1939–1940*, Warszawa 1982.
- Marchewska-Zagdańska H., *Stany Zjednoczone a wojna sowiecko-fińska 1939–1940*, „Dzieje Najnowsze” 2005, nr 2.
- Młodzianka J., *LOT-owcy i nie tylko. Polscy lotnicy w Finlandii: luty-marzec 1940 r.*, „Wojsko i Technika. Historia” 2016, nr 1 specjalny.
- Nurek M., *Polityka Wielkiej Brytanii w rejonie Morza Bałtyckiego w latach 1935–1939*, Gdańsk 1988.
- Pięta J., Roman W.K., Szczurowski M., *Polacy internowani na Litwie 1939–1940*, Warszawa 1997.
- Pobóg-Malinowski W., *Najnowsza historia polityczna Polski 1864–1945*, t. 3, Londyn 1960.
- Przedpełski A., *Formowanie lotnictwa polskiego na zachodzie Europy oraz poglądy na jego wykorzystanie w II wojnie światowej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1987, nr 2.
- Przymusiła P., *Wojna zimowa 1939–1940. Działania lotnicze w czasie wojny sowiecko-fińskiej*, Warszawa 1997.
- Rolski T.H., *Uwaga, wszystkie samoloty!*, wyd. 3, Warszawa 1974.
- Roman W.K., *Internowanie żołnierzy polskich na Litwie wrzesień 1939 – lipiec 1940*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2002, nr 2.
- Smoliński J., *Wojsko Polskie we Francji*, Warszawa 1995;
- Spring D.W., *The Soviet Decision for War against Finland, 30 November 1939*, „Soviet Studies” 1986, nr 2 (38).
- Stenman K., Thomas A., *Brewster F2A Buffalo Aces of World War 2*, Oxford 2010.

- Stubbs-Walker J., *400 Poles join Finn Air Force*, „Daily Herald”, 13 II 1940.
- Surgailis G., *Uchodźcy wojenni i polscy żołnierze internowani w czasie II wojny światowej*, Warszawa 2013.
- Sweden declines to convey Poles, „Daily Telegraph and Morning Post”, 7 III 1940.
- Szczurowski M., *Przyczynek do internowania żołnierzy polskich na Łotwie (1939–1940)*, „Łambinowicki Rocznik Muzealny” 1998.
- Śliżewski G., *Gorzka słodycz Francji. Polscy piloci myśliwscy wiosny 1940*, Warszawa 2010.
- Śliżewski G., „*Turyści Sikorskiego*”, czyli kurs na zachód. Ewakuacja polskich pilotów myśliwskich do Francji i Wielkiej Brytanii na przełomie 1939/1940. Wybrane zagadnienia [w:] *Za linią wroga. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem Prezydenta Koszalina*, Warszawa 2015.
- Zuziak J., *Wojsko Polskie we Francji 1939–1940. Organizacja i działania bojowe*, Warszawa 2013.

STRESZCZENIE

Grzegorz Śliżewski, Polskie lotnictwo wojskowe a wojna zimowa 1939/1940

Artykuł przedstawia starania rządu polskiego na uchodźstwie w sprawie utworzenia pierwszej jednostki wojskowej walczącej u boku sojusznika po kampanii 1939 r. Jednostką tą miał być dywizjon myśliwski, którego zadaniem było wsparcie fińskiego lotnictwa w czasie wojny zimowej 1939/1940. Dywizjon miał być początkowo utworzony z lotników internowanych w państwach bałtyckich, a po rezygnacji z tej koncepcji z personelu, któremu udało się przedostać do Francji. Na drodze powstania jednostki stało jednak podpisanie rozejmu między stronami konfliktu. W artykule poruszane są zarówno zagadnienia związane z polityką międzynarodową, jak też historią wojskowości.

Słowa kluczowe: wojna zimowa 1939/1940, Władysław Sikorski, Józef Zajac, Tadeusz Rudnicki, Polskie Siły Powietrzne, lotnictwo, internowani lotnicy, Finlandia, dywizjon finlandzki, Józef Kępiński, Tadeusz Piotrowicz, Władysław Tuchółka

SUMMARY

Grzegorz Śliżewski, Polish Air Force and the Winter War of 1939/1940

The article presents the efforts of the Polish Government in exile to create the first military unit fighting alongside an ally after the 1939 campaign. This unit was to be a fighter squadron, whose task was to support the Finnish air force during the Winter War of 1939/1940. Initially, the squadron was to be formed from pilots interned in the Baltic States, and after giving up this idea – from the military

personnel who managed to get to France. However, the formation of the unit was preceded by the signing of a truce between the parties to the conflict. The article discusses issues related both to international politics and military history.

Keywords: Winter War of 1939/1940, Władysław Sikorski, Józef Zajac, Tadeusz Rudnicki, Polish Air Force, aviation, interned aviators, Finland, the Finland squadron, Józef Kępiński, Tadeusz Piotrowicz, Władysław Tuchółka

РЕЗЮМЕ

Гжегож Слижевски, Польская военная авиация и Зимняя война 1939–1940 годов

В статье рассмотрены усилия правительства Польши в изгнании по созданию первой воинской части, сражающейся вместе с союзником после кампании 1939 года. Этим подразделением должна была стать истребительная эскадра, задача которой состояла в поддержке финской авиации во время Зимней войны 1939–40 гг. Изначально эскадрилья должна была сформироваться из летчиков, интернированных в Прибалтике, а после отказа от этой концепции – из людей, которым удалось добраться до Франции. Однако в процессе создания этого подразделения между конфликтующими сторонами было заключено перемирие. В статье рассматриваются вопросы, связанные с международной политикой и военной историей.

Ключевые слова: Зимняя война 1939–1940 гг., Владислав Сикорски, Юзеф Зайонц, Тадеуш Рудницки, Польские ВВС, авиация, интернированные летчики, Финляндия, финская эскадра, Юзеф Кемпиньски, Тадеуш Петрович, Владислав Тухолка