

Czy istniała możliwość zbombardowania obozu zagłady Auschwitz?

Właściwie od zakończenia II Wojny Światowej na świecie toczy się dyskusja o tym, dlaczego nie zbombardowano Auschwitz. Kto miałby to zrobić? W jaki sposób i czy w ogóle było to możliwe? Padają różne argumenty, zarówno emocjonalne jak i racjonalne. Przy różnych okazjach, tak jak ostatnio z okazji uroczystości 70 rocznicy mordu w Jedwabnem, po raz kolejny publicznie zostało postawione pytanie:

„Dlaczego nie zbombardowano Auschwitz?”

Najsłynniejsze stwierdzenie „Powinniśmy zbombardować Auschwitz” padło publicznie z ust Prezydenta USA George'a Bush'a podczas jego wizyty w Muzeum Holokaustu w Jerozolimie w 2008 roku.

W poniższym tekście postaram się przedstawić swoją subiektywną ocenę możliwości bombardowania w oparciu o zebrane przez mnie fakty.

Alianci wiedzieli o zbrodniach w Auschwitz i innych miejscach zagłady już od sierpnia 1941. O faktach tych informowały m.in. organizacje żydowskie, polski rząd emigracyjny w Londynie. Jednak dopiero w czerwcu 1944 roku pojawiła się prośba o zbombardowanie obozu. Komisja ds. Uchodźców wojennych w Waszyngtonie otrzymała prośbę od Jacoba Rosenheima (z organizacji Aguda – Związek Izraela) o zbombardowanie szlaków komunikacyjnych w okolicach Auschwitz. Przewodniczący Komisji John W. Pehle, pomimo wątpliwości, co do skuteczności nalotu, przekazał ją 21 czerwca Johnowi McCloyowi urzędnikowi w Departamencie Wojny. Ten 26 czerwca odrzucił wniosek o bombardowanie, jako niewykonalny. Argumentując to tym, że samoloty są potrzebne bardziej w „decydujących operacjach”. 24 Czerwca został wysłany kolejny apel zawierający prośbę o zbombardowanie komór gazowych. Wysłany był do Waszyngtonu przez działaczy Światowego Kongresu Syjonistycznego w Genewie, gdzie dotarł bardzo szczegółowy raport dwóch słowackich więźniów, Rudolfa Vrby (w obozie Walter Rosenberg) i Alberta Wetzlera, którzy uciekli 10 kwietnia 1944. Zawierał on szczegółowy zapis i położenie obiektów obozu, oraz informację o przygotowywaniu deportacji z Węgier. 4 Lipca apel ten również został odrzucony przez McCloya. Argumentacja była taka sama. Z wewnętrznych dokumentów Departamentu Wojny wynika, że kwestia bombardowania Auschwitz miała być zignorowana.

W Wielkiej Brytanii sprawy miały podobny obrót. W liście do ministra spraw zagranicznych Anthony'ego Edena, z 7 lipca (1944), premier Winston Churchill pisał: „Zgadzam się z Panem całkowicie. Niech Pan od Dowództwa Lotnictwa uzyska wszystko, co tylko można i w razie potrzeby powoła się na mnie. Trzeba oczywiście zaapelować do Stalina. W żadnym wypadku nie można prowadzić negocjacji z Hunami, czy to pośrednio czy to bezpośrednio.” 15 Lipca sir Archibald Sinclair sekretarz stanu do spraw lotnictwa z Ministerstwa Lotnictwa, udzielił odmowy. Argumentując, po zbadaniu różnych możliwych wariantów, że samoloty RAF nie są w stanie pokonać w ciągu jednej nocy tak dużej odległości. Zaproponował, aby sprawę przedłożyć Amerykanom, gdyż oni latając w dzień mogli dokonać precyzyjniejszego nalotu. Najprawdopodobniej argumentacja ta była oparta na doświadczeniach związanych z nieudanym nalotem na ośrodek doświadczalny Peenemünde, przeprowadzonego w nocy 17 na 18 sierpnia 1943, gdzie zginęło 732 - 735 więźniów, a ponad 800 zostało rannych, oraz zginęło 178 pracowników z naukowej kadry niemieckiej. Jednak sama fabryka V1 i V2 została uszkodzona w niewielkim stopniu. Kolejne prośby, które wyszły ze Światowego Kongresu Żydowskiego w Stanach McCloy odrzucił w sierpniu, natomiast w Anglii w Ministerstwie zagranicznym w wewnętrznym memorandum sugerowano, że „powódź” deportowanych Żydów zalałaby Palestynę. W tym czasie Churchill w swoim pamiętniku porusza problem z emigracją Żydów Greckich, oraz Węgierskich. Jednak sam Churchill poza listem do Edena z 7 lipca nie zajmował się już więcej kwestią bombardowania obozu. Jedynie 11 lipca 1944 w liście do ministra spraw zagranicznych Churchill pisał: „Nie ma wątpliwości, że to [prześladowanie Żydów na Węgrzech i ich wysiedlenie z kraju] prawdopodobnie jedna z największych i najbardziej okropnych zbrodni popełnionych w historii świata. Została dokonana w sposób naukowy przez cywilizowanych ludzi, w imieniu wielkiego państwa i jednej z wiodących ras Europy. Jest całkiem oczywiste, że wszyscy zaangażowani w tę zbrodnię, nie wyłączając tych, którzy uczestnicząc w rzezi wypełniali tylko rozkazy, jeśli wpadną w nasze ręce, po udowodnieniu im współudziału muszą zostać skazani na śmierć. Nie sądzę, więc że jest to przypadek do załatwienia w zwyczajowy sposób, za pośrednictwem państwa sprawującego opiekę, jak braki żywnościowe, czy warunki sanitarne w obozie jenieckim. Tutaj, moim zdaniem, nie może być mowy o jakichkolwiek negocjacjach. Należy złożyć publiczne oświadczenie, że każdy związany z tą zbrodnią będzie ścigany i po schwytaniu skazany na śmierć.” I dalej w liście z 6 sierpnia 1944: „Sprawy związane z węgierskimi Żydami wydają się bardzo powikłane. Te nieszczęśliwe rodziny, głównie kobiety i dzieci, wykupiły swoje życie przypuszczalnie

za 9/10 posiadanych majątków. Nie chciałbym, aby uważano Anglię za ich prześladowcę. Mówcie Rosjanom, co chcecie, ale nie wstrzymujcie ucieczki tych nieszczęśników. Nie wyobrażam sobie, aby jakiegokolwiek podejrzenie o rozpoczęcie negocjacji pokojowych mogło wiązać się z tą sprawą.”

Po obu stronach Atlantyku wyciszono sprawę, nie przeprowadzając rzetelnej analizy możliwości takiego nalotu. W lipcu i sierpniu poza wspomnianymi nalotami w ramach „wojny paliwowej” Amerykanie i Brytyjczycy wspierali działania na wojenne we Francji gdzie trwała bitwa Normandzka, organizowali loty ze wsparciem dla Armii Krajowej w Polsce, gdzie Armia Czerwona toczyła ciężkie walki na linii Wisły, a w Warszawie wybuchło Powstanie Warszawskie. Wiadomo też, że taki nalot nie uratowałby ani jednego Węgierskiego Żyda. Informacje te dotarły do aliantów za późno – deportacje trwające od połowy maja, a wstrzymano je 9 lipca. Odpowiedź z ministerstwa Lotnictwa przyszła do Edena 15 lipca 1944 roku. Dodatkowo raport o krematoriach nie wskazywał położenia „białego i czerwonego domku”, gdzie naziści w obu tych komorach mogli zagazowywać wystarczającą, z ich punktu widzenia, liczbę ludzi. Po przerwaniu deportacji liczba uśmiercanych osób spadła z 10000 do 1500 osób dziennie i utrzymała się do listopada 1944, kiedy to komory gazowe i krematoria zostały zamknięte.

W związku z tym czy nalot na obóz Auschwitz był w ogóle możliwy?
Odpowiedź brzmi: Tak.

Szczypta historii:

Wbrew ogólnemu przekonaniu alianckie samoloty nad Śląskiem nie pojawiły się dopiero w 1944 roku. Przed pierwszym rajdem 15 USAAF w lipcu 1944 na Śląsku wielokrotnie ogłaszano alarmy przeciwlotnicze. Pierwsze alianckie samoloty pojawiały się już w 1940 roku, ale tylko kilkakrotnie wykonywały ataki bombowe na wyznaczone cele. Najczęściej były to maszyny z formacji skierowanych na cele leżące poza Śląskiem, albo dokonujące zrzutów dla oddziałów partyzanckich, lub zrzucające grupy dywersyjne.

Pierwszy atak przeprowadzony przez RAF miał miejsce w nocy z 13 na 14 lipca 1940. Celem był oddział budowy wagonów Wumag w Zgorzelcu. Kolejny nalot odbył się w nocy z 26 na 27 sierpnia, pojedynczy samolot RAF zbombardował dworzec Świebodzki we Wrocławiu. W nocy z 15 na 16 lutego 1941 nad powiatem Świebodzkim RAF rozrzucił ładunki wybuchowe, ułotki, nadajniki radiowe i broń dla partyzantów. Pierwszy nalot radziecki miał miejsce 23 lipca 1941. 2 Korpus lotniczy dalekiego zasięgu, startujący z lotnisk w rejonie Briańsk – Orzeł, zbombardował cele w rejonie Katowic, Kluczborka i Gliwic. Kolejne naloty i przeloty nad Śląskiem były nocami 3 września i 10 września 1941. 13 Września zbombardowano Wrocław. W późniejszym okresie Rosjanie aktywnie przelatywali nad Śląskiem kierując się na cele w głębi Rzeszy, oraz wspierali partyzantkę. Do kolejnego bombardowania doszło w nocy 20 sierpnia 1942 roku uszkodzono m.in. kopalnię Hrabina Johanna, dworzec kolejowy w Borku, most kolejowy na trasie Katowice – Bytom – Gliwice. Dodatkowo bombardowano też rejon Bobrowa i Ulesia. W nocy 26 na 27 sierpnia zbombardowano Strzegom. 29 Na 30 Hoyerseerda na Łużycach, przy kopalni Werminghoff w okolicach Strzegomia. W nocy z 4 na 5 września samoloty radzieckie zrzuciły 4 lekkie bomby burzące w pobliżu zakładów IG Farben w Auschwitz, jednak one nie wyrządziły szkód. 9 Września bombardowano Zieloną Górę, alarmy lotnicze ogłaszano na terenie Śląska prawie, co noc często samoloty radzieckie dokonywały zrzutów dywersantów, lub zaopatrzenia dla nich. Ostatni alarm ogłoszono w nocy z 26 na 27 września w Strzelcach Opolskich i Zawadzkiem. 16 Stycznia Niemcy odnotowali przelot formacji samolotów radzieckich na Berlin. W międzyczasie służby obrony przeciwlotniczej odnotowywały przeloty pojedynczych samolotów radzieckich i brytyjskich; na ziemi znajdowano puste zbiorniki na paliwo, resztki zasobników po zaopatrzeniu lub spadochrony. Pierwsza grupa amerykańskich samolotów zaobserwowana została w dniu 4 maja 1943. Po dotarciu nad Sosnowiec grupa ta skierowała się nad Trzebinę, a potem nad Oświęcim, gdzie na miasto zrzucano 9 bomb, które nie wyrządziły szkód. Po czym samoloty skierowały się nad Bielsko i potem dalej na wschód. Kolejny rajd tym razem bez bombardowania odnotowano 13 sierpnia była to grupa samolotów z nad Wiednia. Do końca roku odnotowywano tylko przeloty samolotów. Dopiero 9 (11 - ?) kwietnia 1944, oraz ponownie 29 maja 917 bombowców 8 USAAF eskortowanych przez 819 myśliwców zbombardowało filię zakładów Focke Wulf w Poznaniu Krzesinach i rejon Żar i Żagania (dodatkowo atakowano też zakłady Junkersa w Szczecinie, Halberstadt i Bernburgu). Celem zastępczym było lotnisko w Pile. Była to jedna z najdłuższych misji bojowych pilotów 8 USAAF, czas lotu wynosił około 10 godzin (dłużej tylko trwał nalot na Gdańsk i Gdynię). Poznań bombardowany był z wysokości 6700 metrów. Wydaje się, że Amerykanie nie byli poinformowani o tym, że w fabryce w Poznaniu pracują polscy pracownicy przymusowi, zresztą tzw. „nalot ostrzegawczy” nie byłby możliwy ze względu na niewielki zapas

paliwa, jaki pozostawał w rezerwie w samolotach na czas powrotu. Nad Poznaniem zestrzelono jedną B-17, a dwie kolejne zostały uszkodzone. W Żaganiu Amerykanie zbombardowali dworzec kolejowy, pocztę, posterunek policji, zniszczeniu uległy budynki mieszkalne w rejonie Rynku i ul. Ogrodowej. W Poznaniu, zniszczeniu uległo 120 budynków cywilnych pod ich gruzami zginęło 41 osób. Sam zakład poniósł 50% strat i nigdy nie został odbudowany, a liczba ofiar całego nalotu wyniosła około 1200 osób. W tym czasie tj. 1 września 1943 utworzono 15 flotę USAAF, która operowała z lotnisk położonych w rejonie południowych Włoch. Amerykanie przystąpili do tzw. „wojny paliwowej” i zaczęli bombardować rafinerie i wytwórnie benzyny syntetycznej na południu Europy. Pomędzy nalotami cały czas trwały intensywne loty zwiadowcze i rekonesansowe mające na celu ustalenie skutków ataków. Pierwszy zwiad lotniczy nad Oświęcimiem odbył się 14 kwietnia 1944. Kolejny zwiad nad obozem Auschwitz miał miejsce 24 kwietnia. Mniej więcej od początku lipca 1944 niemieckie służby zaczęły odnotowywać systematyczne pojawianie się samolotów 15 floty nad Śląskiem. 7 lipca nastąpił pierwszy nalot na zakłady w Błachowni Śląskiej, Kędzierzynie i Zdzeszowicach. Atakowano m. in. Zakłady IG Farben. Łącznie w ataku brało udział 451 maszyn, które zrzuciły 1130.85 ton bomb. Doszło do walki myśliwców P-51 z Niemcami. W wyniku nalotu zginęło sporo osób cywilnych, na terenie samego IG Farben poniosło śmierć 20 osób, w tym robotnicy przymusowi i jeńcy francuscy.

7 sierpnia 1944 ponownie atakowano zakłady Kędzierzynie i w Błachowni. Nieznane są straty ludności cywilnej i obsługi przeciwlotniczej w filii KL Auschwitz w Błachowni. Tego dnia zbombardowana została też Trzebinia, jednak ten nalot wykonała 8 USAAF z baz w ZSRR, po nalocie Amerykanie powrócili do ZSRR.

20 sierpnia 1944 zbombardowano zakłady chemiczne w Oświęcimi, oraz rafinerię w Czechowicach Dziedzicach. Na Oświęcim uderzyło 128 (127) latających Fortec B-17, które zrzuciły 337 ton bomb (eskorta Mustangów przegoniła 6 Focke Wolfów). W wyniku nalotu zginęło trzech Niemców, jeden Polak, oraz 20 więźniów KZ-u i 30 Anglików. Tego dnia w nocy pojedyncze samoloty bombardowały dworzec kolejowy w Bobrku i kopalnię Hrabina Johanna.

22 sierpnia 1944 bombardowano Zdzeszowice (168 latających Fortec i 53 Mustangi), oraz IG Farben w Kędzierzynie (121 B-24 Liberator i Mustangi). W Kędzierzynie straty były niewielkie natomiast w Zdzeszowicach odnotowano silne pożary. Myśliwce niemieckie zestrzeliły aż 23 B-24 i 4 B – 17.

27 sierpnia 1944 ponownie celem ataków były zakłady Błachowni i Kędzierzynie.

13 września 1944 bombardowano zakłady w Oświęcimi, Błachowni i Zdzeszowicach. Zakłady IG Industrie AG Auschwitz w Oświęcim bombardowało 112 Liberatorów, 32 Lightningi i 46 Mustangów. Odległość w linii prostej od lotnisk we Włoszech wynosiła 1100 kilometrów. Jednak, aby wprowadzić Niemców w błąd, co do rzeczywistego celu ataku, samoloty wykonywały wiele zwrotów tzw. „Turing Points”, co znacznie wydłużało trasę przelotu. Cel w Oświęcimi osiągnęło 96 samolotów, które zrzuciły 235.75 ton bomb burzących z wysokości 6900 – 7300 metrów. Raid na Oświęcim kosztował, aż 9 bombowców w każdym samolocie załoga liczyła ok. 10 lotników. W czasie nalotu silnym ogniem odpowiadała obrona przeciwlotnicza, a wytwarzające dymu skutecznie zasłaniały cel. W czasie tego nalotu zniszczeniu uległy 2 baraki SS, w których zginęło 15 SS-manów, a następnych 28 było rannych. Zniszczony został też barak warsztatów odzieżowych, a w nim śmierć poniosło 40 więźniów, w tym 23 osoby pochodzenia żydowskiego, kolejnych 65 było rannych, dodatkowo pod gruzami znaleziono jeszcze 13 więźniów. Na obóz Auschwitz II spadły dwie bomby, pierwsza z nich uszkodziła tor i nasyp bocznicy prowadzącej do budynków krematoryjnych, druga zniszczyła schron znajdujący się między torami, zabijając 30 robotników cywilnych. W Auschwitz III, czyli przyzakładowym obozie Buna - Werke bomby zniszczyły część urządzeń fabrycznych, rannych zostało około 300 osób. Rannych więźniów umieszczono w szpitalu obozowym, gdzie następnego dnia, kierownik obozu wręczył im kwiaty, więźniom wydano też m. in. mleko i podwójną porcję margaryny. Był to wyłącznie obłudny gest propagandowy dla licznej grupy fotoreporterów. W czasie nalotu trafiony został też szpital miejski w Oświęcimi, ofiar nie było. Następnego dnia komendantura obozu ustaliła z lokalnymi władzami policyjnymi, że wyznaczy grupę więźniów do usuwania niewypałów, w sumie wyznaczono 1115 osób + 120 osób tzw. rezerwowych. Komendant obozu SS Sturmbannführer Richard Baer stał na stanowisku, że podczas prac załoga wartownicza obozu nie będzie pilnować więźniów. Po tym nalocie nad Śląskiem pojawiały się wyłącznie pojedyncze samoloty zwiadowcze.

Dopiero 7 października 1944 Rosjanie bombardują Wrocław. Zbombardowano główne zakłady przemysłowe, ale i ośrodki cywilne zostały uszkodzone, m. in. Brama Zoo. Zestrzelone zostały wtedy dwa Ily-4 jeden spadł w okolicy Oświęcimia.

13 października 1944 15 USAAF po licznych zwiadach lotniczych, ponownie bombarduje zakłady IG Farben produkujące paliwo syntetyczne w Kędzierzynie.

14 Października 1944 atakowane są cele w Blachowni i Zdieszowicach.

17 Października 1944 bombardowano Kędzierzyn.

17 Listopada 1944 ponownie atakowano Kędzierzyn, oraz stację rozrządową w Gyor, oraz przypadkowo bomby spadły na Racibórz, gdzie trafiono w domy mieszkalne i fabryki mydła, Iniarstwa oraz elektrownię.

20 Listopada 1944 celem nalotu był Kędzierzyn.

2 Grudnia 1944 ponownie Blachownia, Kędzierzyn i Zdieszowice. Tym, razem zostało 5 uszkodzonych fortec lądowało na „zaprzyjaźnionych” terenach. Przygodnym celem okazało się Opole, gdzie trafiono w budynki mieszkalne.

12 Grudnia 1944 kolejny raz celem ataku był Kędzierzyn, oraz dodatkowo Morawska Ostrawa i osiem innych przygodnych celi. Po raz pierwszy odnotowano w okolicach Blachowni grupę 3-6 samolotów odrzutowych. Najprawdopodobniej tego dnia w mniej więcej, tym czasie nalotu amerykańskiego nad łąkami Kozielskimi pojawiła się formacja samolotów radzieckich.

17 Grudnia 1944 znowu celem były Kędzierzyn, Blachownia i Zdieszowice. Tym razem Luftwaffe wystawiła około 120-150 maszyn do odparcia ataku, doszło do zaciętych walk powietrznych, w których zestrzelono około 46 maszyn niemieckich i około 15 (25) maszyn amerykańskich.

18 Grudnia 1944 Zdieszowice i zakład Schaffgotsch – Benzin, celami zastępczymi była rafineria w Morawskiej Ostrawie, oraz okręg przemysłowy Bruck. W wyniku nalotu trafiono budynki cywilne w Blachowni, Kędzierzynie i Oświęcimiu. Dodatkowym celem miały być mosty na Odrze w Opolu, jednak trafiono w domy mieszkalne.

19 Grudnia 1944 tym razem celem głównym była Blachownia oraz Zdieszowice.

26 Grudnia 1944 tego dnia nastąpił ostatni nalot 15 USAAF. Atakowano IG Farben w Kędzierzynie, oraz zakłady w Zdieszowicach i Oświęcimiu. W Oświęcimiu zbombardowano rafinerię, z wysokości 6500 -7700m. Bomby spadły również na teren obozu Auschwitz II trafiając szpital SS zabijając 5 SS-manów i więźniarkę - siostrę zakonną Angelę Marię (Căcilia Maria Autsh). Bomby spadały na Radlin, gdzie bomba trafiła w dom, w którym zebrali się Świadkowie Jehowy, bomba okazała się niewypałem i nikt nie ucierpiał, niewypał usuwali w styczniu więźniowie z Auschwitz. Przez cały okres nalotów wraki samolotów zbierano na stacji kolejowej w Zakrzowie – Sukowicach, skąd transportowano je do filii KL Groß-Rosen w Groß Koschen, gdzie komando więźniów rozbierało je i sortowało części.

18 stycznia 1945 Rosjanie bombardują Wrocław.

27 stycznia 1945 Armia Czerwona wyzwala obóz Auschwitz.

Przypomnijmy kluczową dla całej sprawy była kwestia deportacji Żydów Węgierskich. Deportacja ta trwała od 16 maja do 9 lipca 1944. W tym czasie w Europie zaszły poważne zmiany militarne. W maju Rosjanie byli w połowie ofensywy i cały czas parli na zachód. Alianci otworzyli drugi front we Włoszech i walczyli pod Monte Cassino. 6 Czerwca 1944 roku na plażach Normandii rozpoczął się D-Day, czyli inwazja na Europę, w okresie wrzesień - listopad Alianci zajęli obszar całej Francji, i część krajów Beneluxu. Rosjanie natomiast na przełomie lipca i sierpnia osiągnęli linię Wisły. W tym czasie lotnictwo alianckie startujące z Anglii skupione było na celach w Niemczech i północnej Europie. Południowa Europa, w tym Śląsk, leżała w zasięgu lotnictwa stacjonującego we Włoszech. Oświęcim, jako taki był przedmiotem analizy, jako potencjalny cel ze względu na wytwórnę syntetycznego oleju i gumy. Analizowali to stratedzy powiązani z 15 Flotą w maju 1944. Jednak nie analizowano samego obozu, jako celu. Prośba o zbombardowanie krematoriów była do zrealizowania jednak nie przez bombowce dalekiego zasięgu takie jak B-17 Latająca Forteca, czy B-24 Liberator. Ówczesna strategia i możliwości techniczne sprawiały, że samoloty te wykonywały tzw. „naloty dywanowe”. Polegało to na tym, że formacja bombowców nadlatywała nad cel, pierwszy samolot, tzw. lider oznaczał cel, a reszta samolotów dokonywała zrzutu na cel lub w jego szeroko rozumianej okolicy. Wynikało to stąd, że precyzyjne celowanie, celownikiem Nordena zainstalowanym w bombowcach, wymagało kilkudziesięciosiekundowego lotu w linii prostej jak „po sznurku”, co w warunkach bojowych było trudne ze względu na ostrzał artylerii plot, oraz zadymienie celu zarówno sztuczne jak i wywołane pożarami po wybuchach bomb zrzuconych wcześniej. Nalot dywanowy na obóz spowodowałby śmierć kilkudziesięciu tysięcy więźniów, co było by młynem na wodę goebbelsowskiej propagandy. Samoloty 15 Floty USAAF często latały wzdłuż szlaków komunikacyjnych prowadzących z Węgier do Oświęcimia. Wspomniane bombowce mogłyby przy okazji bombardować szlaki komunikacyjne, co do skuteczności takich nalotów można by długo polemizować. Warto tu jednak zaznaczyć, że szlaki komunikacyjne wokół Auschwitz odbudowywaliby sami więźniowie, być może (wchodzimy to w sferę tzw. historii hipotetycznej) robiliby to więźniowie bezpośrednio z transportów, lub też ci ludzie stłoczeni w wagonach stali by na bocznicach kolejowych

bez wody i żywności kilka dni dłużej. Naloty takie spowolniłyby proces mordowania, ale nie wstrzymałyby go. Kompleks Auschwitz to było około czterdziestu podobozów. Same transporty mogłyby być kierowane do obozów w głąb Rzeszy. Należy pamiętać, że takie pociągi miały najwyższy priorytet, paradoksalnie do sytuacji militarnej, gdzie chyłca się ku upadkowi III Rzeszy, zamiast wykorzystywać do maksimum transport na zaopatrzenie walczących wojsk, trwoniła środki na deportację ludności z krajów okupowanych takich jak np. Węgry, Jugosławia, Holandia.

Idąc dalej w sferze historii hipotetycznej, precyzyjne bombardowanie krematoriów mogłyby zrealizować albo średnie bombowce typu B-25 Mitchell lub A-20 Boston, albo samoloty myśliwskie P-38 Lightning lub P-51 Mustang. W USAAF piloci praktycznie wszystkich typów samolotów myśliwskich, po odprowadzeniu bombowców na wyznaczonym odcinku, mieli często „wolną rękę”, i często zużywali amunicję na wszystkie możliwe cele naziemne, począwszy od szlaków komunikacyjnych na pojedynczych żołnierzach kończąc. Jednym słowem atakowano wszystko, co piloci uznali wartego naciśnięcia spustu.

Formacja myśliwców lub bombowców, mogłaby lecieć w ramach głównego zgrupowania i odłączyć się do niego w pobliżu celu. Nalot taki miałby duże szanse powodzenia, jednak był bardzo niebezpieczny dla załóg jak i samych więźniów. Załogi samolotów byłyby narażone na ostrzał zarówno przeciwlotniczy jak i prowadzony przez zwykłych wartowników stacjonujących na wieżach wartowniczych – każdy z nich posiadał karabin maszynowy. Sam nalot na pewno spowodowałby śmierć więźniów z tzw. Sonderkommand. Nie mówiąc, że piloci po kilku godzinach lotu z Włoch mając dosłownie kilka minut na walkę nad celem mogliby nagle trafić na sytuację, kiedy na rampie trwałaby selekcja świeżo deportowanych więźniów. Taki nalot mógłby być powtarzany wielokrotnie „przy okazji ataków” na inne cele. Jednak jak wynika z kalendarium wydarzeń, naloty na Śląsk prowadzono już po głównej deportacji z Węgier. Mimo wszystko oczekiwanie bombardowania było ogromne. Z licznych relacji ocalałych byłych więźniów Auschwitz pojawiają się opisy modlitw, aby sprzymierzeni zburzyli piece krematoryjne, zwolniłoby to tempo eksterminacji. Więźniowie wiedzieli, że mogą zginąć w czasie nalotu, ale byli gotowi na śmierć w imię takiego celu. Ostatecznie 7 października 1944 roku w wyniku samobójczego buntu Sonderkommando sami więźniowie wysadzili w powietrze Krematorium nr IV.

Należałoby tu jeszcze dodać, że samoloty myśliwskie dźwigające dodatkowe obciążenie w postaci bomb, nie musiałby wracać do Włoch. Rosjanie przyjmowali samoloty alianckie pod Kijowem w Piriatynie, Połtawie i Mirgorodzie. W Piriatynie istniała baza remontowa dla myśliwskich samolotów amerykańskich. Piloci z reguły byli traktowani dobrze, choć mieli przydzielonych „aniołów stróżów” w postaci oficerów NKWD. Były to też bazy wykorzystywane do lotów wahadłowych od czerwca 1944 do ataków na cele położone na terenie Węgier i Rumunii.

W całej dyskusji, jaka się toczy od lat, nikt nie zapytał publicznie, dlaczego żaden rząd/institucja/organizacja nie poprosiła o bombardowanie Rosjan. Tutaj warto zatrzymać się i spojrzeć na mapę. Jasno z niej wynika, że w 1944 roku obóz leżał w zasięgu radzieckich bombowców średniego zasięgu, a od czerwca – lipca naloty mogłyby dokonać samoloty szturmowe. Nie polemizuję, z faktem, że Ił – 2 odarty z komunistycznej propagandy okazał się przeciętnym samolotem, ale w tamtym czasie Rosjanie nie posiadali niczego lepszego. W całej gamie samolotów, jakimi dysponowali obok Pe-2 i Ił-4, Rosjanie dysponowali też samolotami amerykańskimi A-20 Boston i B-25 Mitchell dostarczonymi do ZSRR w ramach umowy Lend – Lease. Można by też dyskutować czy władza radziecka byłaby skłonna podjąć kroki w tym celu. Sama miała swoje obozy na własnym terenie, a Stalin też eksterminował całe narody. Jednak w przeciwieństwie do nazistów nie planował tego „do ostatniego człowieka”. Nie wiadomo czy dla Żydów zrobiłby wyjątek zwłaszcza, że ZSRR w tamtym czasie stawiał sobie za cel główny dotrzeć jak najszybciej do Berlina, oraz szerzyć i krzewić rewolucję światową. Dodatkowo w czasie całej „wojny ojczyźnianej” i zaraz po niej, Rosjanie swoich jeńców wysyłali do obozów, jako „zdrajców” ojczyzny. W Oświęcimiu sporą grupą więźniów to byli jeńcy radzieccy, którzy byli kategorią więźniów traktowanych najgorzej. Rosjanie nie obejmowała Konwencja Genewska. Do dziś nie wiadomo czy jakkolwiek dokument w tej sprawie znajduje się w archiwach Rosji, USA, Wielkiej Brytanii, niestety akta te jeśli są, są jeszcze i długo będą utajnione.

Na koniec chciałbym się odnieść do informacji, jakie przewijają się w literaturze:

- Po wojnie zadaje się pytanie, dlaczego nie użyto samolotów De Havilland Mosquito.

Samolot ten okrzyknięty przez pilotów „drewnianym cudem”, mógłby bardzo precyzyjnie trafić w budynki, czego dowiodły akcje na więzienie Amiens (operacja „Jerycho” 3 października 1943), oraz atak na siedziby Gestapo w Hadze (11 kwietnia 1944) i Kopenhadze (21 marca 1945). Ta ostatnia akcja miała tragiczny skutek, gdyż jeden z samolotów zahaczył o budynek szkoły, i część samolotów potem zrzuciła bomby na szkołę sądząc, że ona jest celem. Zginęło 102 cywili w tym 86 dzieci. Operacje te były na tyle tajne, że wiedza o nich rozpowszechniona była dopiero

po wojnie, i dopiero dziś wydaje się nam, że taką misję mogłyby wykonać samoloty De Havilland Mosquito. Jednak piloci musieliby w dzień przelecieć nad całą okupowaną Francją i terenem III Rzeszy. Narażeni by byli na ataki samolotów myśliwskich i ogień przeciwlotniczy. Po kilku godzinach lotu mieli by kilka minut nad celem i potem powrót do Anglii tą samą drogą. Dla przeciętnego pilota była by to misja wręcz „samobójcza”. Nie wiadomo czy brytyjskie ministerstwo lotnictwa w lipcu 1944 roku w ogóle brało pod uwagę taką możliwość, jednak na pewno nie chciano, aby samoloty te lądowały na terenach zajętych przez ZSRR. Co prawda rozważano dostarczenie ich w ramach Lend Leasu, i nawet jedną sztukę oblatał na lotnisku Hatfield radziecki oblatywacz jednak dostaw nie zrealizowano.

- Pytanie o zrzut broni, oraz wzniesienie powstania w obozie.

W obozie istniał sprawny ruch oporu. Zrzut broni dla więźniów, spowodowałby walkę z załogą SS. Nawet jeśli by więźniowie odnieśli sukces i opanowali obóz, to taka walka miałaby jedynie sens etyczny – wolność. Jednak powstanie nie miałyby szans na powodzenie w dłuższej perspektywie czasu, chociażby z prozaicznego powodu - kto miałby wyżywić kilkadziesiąt tysięcy osób, która by znalazła się na terenie obozu? Dodatkowo nawet, jeśli znaczna część więźniów spróbowałaby ucieczki, to należy też pamiętać, że mieliby oni do pokonania około 40 kilometrową strefę wokół obozu, gdzie nie mieszkał nikt poza obsługą SS. Więźniowie, w większości nie znali języka oraz terenu (byli często przywożeni i różnych obszarów Europy). Nawet, jeśli jakoś udałoby im się dotrzeć do członków ruchu oporu, to nawet wspólne działanie różnych grup (od socjalistów po AK) nie byłoby w stanie przyjąć takiej ilości ludzi. A sami naziści w końcu spacyfikowaliby obóz w sposób okrutny.

- Użycie bombowców nurkujących SDB Dantless i oraz samolotów myśliwskich P-40N.

Pierwszy z nich był samolotem używanym na Pacyfiku i był w Europie praktycznie nieznanym typem maszyny. Używały go od jesieni 1944 Jednostki Wolnych Francuzów. Przerzut dywizjonu uzbrojonego w ten typ samolotu wraz z obsługą naziemną i zapleczem warsztatowym do wykonania jednej misji mijał się z celem, oraz pochłoniłby dużo czasu i środków. Drugi typ samolotu P-40 N, był ostatnim z serii myśliwców Warhawk/Kittyhawk. Myśliwce te, choć produkowane na przełomie 1943/1944, miały już słabsze osiągi niż samoloty aliantów nie mówiąc już o niemieckich. W większości dostarczone do RAF-u, używane były na drugorzędnych rejonach walk takich jak np. w Azji.

Podsumowując brak decyzji o zbombardowaniu krematoriów obozowych, był decyzją wyłącznie polityczną. Z wojskowego i technicznego punktu widzenia nalot taki był możliwy, choć stopień trudności ataku byłby większy w porównaniu z innymi celami wojskowymi.

Być może podstawową trudnością z jaką musieliby zmierzyć się piloci była by sama świadomość celu misji.

„Cichy”

Literatura:

1. „Śląsk a wojna powietrzna lat 1940 – 1944”; Alfred Konieczny; Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego 1998
2. „Pozostawieni swemu losowi – Ameryka wobec Holocaustu 1941 – 1945” David S. Wyman; PIW Warszawa 1994
3. „Auschwitz naziści i „Ostateczne Rozwiązanie” Laurence Rees; Prószyński i S-ka 2005
4. „Druga Wojna Światowa” W. Churchill; Tom VI księga 2; wyd. Non Stop Press; Gdańsk 1996
5. „Boeing B-17 Flying Fortress” Doug Richardson; BGW; Warszawa 1993
6. „Amerykańskie samoloty wojskowe w II wojnie światowej” David Donald; Amber; W-wa 1999
7. „Samolot wielozadaniowy Mosquito” W. Bączkowski; A. R. Janczak; TBiU 82; MON W-wa 1982
8. „Samolot bombowy Boston (Havoc)” L. Musiałkowski; TBiU 108; MON W-wa 1986
9. „Lightningi 8. Armii Powietrznej USAAF cz. 1, 2, 3”; Tomasz Szlagor; Militaria XX wieku 6/2005; 1,3/2006
10. „North American P-51 Mustang”; Tomasz Szlagor; Militaria XX wieku 4/2007
11. „Szarża Sturmbocków” Marek J. Murawski; Militaria XX wieku 6/2005, 2/2007; 5/2007
12. „Amerykański nalot na Poznań 29 maja 1944 roku”; Michał Krzyżaniak; Militaria XX wieku 4/2008
13. „Liberator w Jeleśni”; Piotr Suchanek; Militaria XX wieku 4/2010
14. „Druga bitwa o Anglię cz.2” Robert Czulda; Militaria XX wieku 6/2010
15. „Historia rozwoju i użycia niemieckiej rakiety V2 cz.1” Igor Witkowski; Historia Technika Wojskowa 1/2011
16. „Dziesięciu z latającej fortecy” Z. Kubień i M. Dziubek; Kępczanin nr 12 grudzień 2009
17. <http://pl.auschwitz.org.pl>
18. <http://hloubkari.cz/forum/index.php?topic=114.0>
19. <http://www.dws.org.pl>
20. <http://odkrywca.pl>
21. „Bush: Powinniśmy zbombardować obóz Auschwitz” Mariusz Zawadzki; <http://wyborcza.pl>
22. „Uwolnić więźniów KL Auschwitz” Edward Holoń; <http://czytelnia.onet.pl>
23. „Hell’s Angel z Zygdowic” Szymon Serwatka; <http://www.samoloty.ow.pl/str317.htm>
24. „Lubartowskie Mustangi” Szymon Serwatka; <http://www.samoloty.ow.pl/str192.htm>