

Tebinka, Jacek

Śmierć generała Władysława Sikorskiego w świetle nowych dokumentów brytyjskich

Dzieje Najnowsze 33/3, 165-185

2001

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MATERIAŁY

Jacek Tebinka
Gdańsk

Śmierć generała Władysława Sikorskiego w świetle nowych dokumentów brytyjskich

Tragiczna śmierć generała Władysława Sikorskiego wzbudza po dzień dzisiejszy ożywioną debatę, w której w ostatnim dziesięcioleciu publicyści zabierają głos częściej niż historycy. Wśród tych pierwszych zwraca aktywność Jana Nowaka-Jeziorańskiego, uparcie szukającego „zabójców” polskiego premiera. „Kurier z Warszawy” znajduje ich w coraz to nowych osobach, a to w Kimie Philbym, oficerze brytyjskiego wywiadu i równocześnie radzieckim agencie, a to w byłym pracowniku polskiej dwójki, Edwardzie Szarkiewiczu. Z kolei, w ogłoszonym 4 VII 2000 r. liście do ministra spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Robina Cooka, wskazuje na związek ze sprawą śmierci Sikorskiego innego agenta radzieckiego, pracownika Special Operations Executive (SOE) Jamesa Klugmana, dodajmy — specjalistę od spraw Bałkanów¹.

Większy zasięg oddziaływania niż Nowak-Jeziorański ma telewizyjny program redaktora Dariusza Baliszewskiego „Rewizja Nadzwyczajna”, gdzie w ostatnich latach przedstawiono co najmniej kilka różnych spiskowych wersji śmierci generała. Naukowa wartość tych teorii jest niewielka. Problem polega na tym, iż szczególnie opinie Nowaka-Jeziorańskiego przyjmowane są w mediach polskich bezkrytycznie i znajdują się w szerokim obiegu społecznym, sprzyjając tworzeniu mitów, a nawet antybrytyjskiej hysterii. W dniu odsłonięcia w Londynie pomnika gen. Sikorskiego (24 IX 2000 r.) w głównym wydaniu „Wiadomości” poinformowano np., iż prawie nikt z polskich historyków nie wierzy już w awarię samolotu jako przyczynę śmierci

¹ J. Nowak-Jeziorański, *Usuńmy tę białą plamę*, „Gazeta Wyborcza”, 4 VII 2000 r. Kilka słów warto poświęcić metodzie badawczej Nowaka-Jeziorańskiego. Cytowane przez niego pismo „Aeroplane Monthly” rzeczywiście zamieściło w 1993 r. dwuczęściowy artykuł podpisany przez J. Bartelskiego (według Nowaka anonimowy) o technicznych aspektach katastrofy w Gibraltarze, zob. J. Bartelski, *What Did Happen to General Sikorski?*, „Aeroplane Monthly”, September, October 1993. Trudno jednak znaleźć w nim krytykę składu komisji badającej wypadek i jej kwalifikacji. Bartelski, o czym Nowak-Jeziorański nie pisze, z ostrożnością odnosi się do rozmaitych spiskowych teorii na temat sabotażu jako przyczyny śmierci Sikorskiego i stara się dowieść, iż był to wypadek lotniczy. Konkluzja zupełnie przeciwna domniemaniom Nowaka-Jeziorańskiego.

polskiego premiera. Nie towarzyszyła temu jakakolwiek wypowiedź badacza zajmującego się stosunkami polsko-brytyjskimi w czasie II wojny światowej. Nie bez winy w całej sprawie są też władze brytyjskie, które starają się wskazać, czasami niezbyt umiejętnie, że nie mają nic do ukrycia².

Różnorodne oskarżenia i pogłoski towarzyszą katastrofie w Gibraltarze od lata 1943 r. Pierwszego winnego znalazła propaganda Goebbelsa, oskarżając o zamordowanie polskiego Naczelnego Wodza, premiera Wielkiej Brytanii Winstona Churchilla. Prasa gadzinowa w okupowanej Polsce rozpisywała się o tym, iż to on usunął Sikorskiego, ponieważ przeszkadzał dobrym stosunkom Londynu z ZSRR. Ta kampania propagandowa legła u źródeł oficjalnego brytyjskiego komunikatu, opublikowanego 21 IX 1943 r., który wykluczał możliwość sabotażu, choć jednocześnie śledztwo przeprowadzone przez komisję Royal Air Force (RAF) nie dało jednoznacznej odpowiedzi na pytanie o przyczyny rozbicia się *Liberatora II*, którym leciał generał³. Zainteresowanie sprawą jednak szybko wygasło i po zakończeniu II wojny światowej nie był to problem, który zajmowałby Brytyjczyków.

Obwinianie Churchilla o śmierć Sikorskiego nie skończyło się jednak z chwilą upadku III Rzeszy. W Polsce podobne bałamutne tezy z upodobaniem upowszechniali dwaj autorzy: Jerzy Klimkowski⁴ i Stanisław Strumph Wojtkiewicz⁵. Z niezmienną cierpliwością polemizował z nimi niezjący już Olgierd Terlecki, jeden z najlepszych znawców wojennych losów generała Sikorskiego⁶.

Kolejnym autorem, który z brytyjskiego premiera uczynił zabójcę Sikorskiego był dramaturg Rolph Hochhuth w sztuce *Soldaten* z 1967 r. W porównaniu do polskich autorów jego dzieło zyskało pod koniec lat sześćdziesiątych znaczny rozgłos. Hochhuth tworzył jednak w języku niemieckim i zdobył już sporą popularność dramatem *Namiestnik* w 1963 r., poruszając w nim problem milczenia papieża Piusa XII w sprawie zagłady Żydów. Sztuka *Soldaten* dotarła na londyńskie sceny teatralne w 1968 r., nie ciesząc się większym zainteresowaniem publiczności, wzbudzając za to oburzenie rodziny i przyjaciół Churchilla. Rok wcześniej

² Ówczesny ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce, John MacGregor („Gazeta Wyborcza” 12 IX 2000), twierdził, że nie istnieją w archiwach brytyjskich żadne „zatajone dokumenty”, dotyczące dochodzenia prowadzonego przez RAF w sprawie śmierci Sikorskiego. W brytyjskim archiwum państwowym w Kew (Public Record Office, dalej: PRO) znajdują się co najmniej dwie tezki na ten temat, wciąż niedostępne dla badaczy. Tak przynajmniej wynika z katalogu archiwum, który można sprawdzić także w Internecie. Teczka o numerze AIR (min. lotnictwa i RAF) 2/15113 została zatrzymana w departamencie rządowym, z którego pochodzi, choć z daty końcowej w jej tytule wynika, iż winna zostać przekazana do archiwum w 1994 r. Druga tezka AIR 2/18812 zostanie dopiero udostępniona zainteresowanym 1 I 2002 r., jeśli nie spotka jej podobny los. Najprawdopodobniej także zamknięta tezka ministerstwa obrony o sygnaturze DEFE 24/71 poświęcona jest sprawie śmierci polskiego premiera.

³ O. Terlecki, *General Sikorski*, t. 2, Kraków-Wrocław 1983, s. 267, 276. Raport brytyjskiej komisji śledczej wraz z zeznaniami świadków zob. *Sikorski: Soldier and Statesman*, ed. by K. Sword, London 1990, s. 171-209.

⁴ J. Klimkowski, *Katastrofa w Gibraltarze. Kulisy śmierci generała Sikorskiego*, Katowice 1965, s. 54-58, 63, 90-94, 130-145.

⁵ S. Strumph Wojtkiewicz, *Wbrew rozkazowi. Wspomnienia oficera prasowego*, Warszawa 1959, s. 325, 346-351, 359-360. Niezależnie od usterek tej książki warto zaznaczyć, iż w latach 1957-1958 komunistyczna cenzura powstrzymywała jej publikację z powodu „apoteozy AK bądź zachodnich formacji”, zob. Archiwum Akt Nowych, Komitet Centralny PZPR, 1692, notatka z 1959 r., Prace polskich pisarzy zaniechane przez wydawnictwa bądź wstrzymane przez cenzurę w okresie 1957-1958.

⁶ O. Terlecki, *Szkice i polemiki*, Kraków 1987, s. 52-63, 71-78; idem, *General Sikorski...*, s. 279-286.

w Wielkiej Brytanii ukazała się książka Davida Irvinga *Accident*, której polskie tłumaczenie zostało wydane dopiero w 2000 r.⁷ W przeciwieństwie do sztuki Hochhutha praca Irvinga nie ujawniała przyczyn katastrofy, dostarczając za to w miarę udokumentowanej krytyki ustaleń komisji RAF-u. Obaj autorzy różnili się znacznie co do przekonań politycznych. Irving był nastawiony skrajnie prawicowo, a z kolei Hochhuth lewicowo. Nie przeszkadzało to im jednak w powoływaniu się, w wypowiedziach dla mediów, na wzajemne „ustalenia”, dzięki czemu można było odnieść wrażenie, że Irving popiera spiskowe teorie Hochhutha.

Na początku 2000 r. władze brytyjskie bez żadnego rozgłosu odtajniły m.in. teczkę z zespołu urzędu premiera Wielkiej Brytanii z 1969 r., zawierającą dokumenty przedstawiające reakcję ówczesnego laburzystowskiego szefa rządu Harolda Wilsona oraz najważniejszych resortów, w tym i służb specjalnych, na rewelacje obu autorów.

Wypowiedziom Hochhutha i Irvinga towarzyszyły publikacje w prasie brytyjskiej, które pod koniec 1968 r. zwróciły uwagę na całą sprawę premiera Wilsona. Poprosił on 23 XII 1968 r. o informacje dotyczące sprawy śmierci Sikorskiego, sekretarza gabinetu brytyjskiego sir Burke'a Trenda, pełniącego także ważną funkcję koordynatora służb specjalnych⁸. To przez jego ręce przechodziły wszelkie opracowania wywiadu SIS (Secret Intelligence Service) i służby bezpieczeństwa MI5 (Security Service) przeznaczone dla szefa rządu. Trend już wówczas, w rozmowie z Wilsonem, określił Davida Irvinga mianem faszysty, który starał się w swoich książkach przedstawić Trzecią Rzeszę w jak najlepszym świetle. Wyjaśnił, iż w 1942 r. podjęto dwie próby uszkodzenia samolotu Sikorskiego, ale katastrofa w Gibraltarze spowodowana była mechaniczną awarią. Mimo tych wyjaśnień Wilson polecił Trendowi zbadanie sprawy⁹. Trudno przypuszczać, aby premier Wielkiej Brytanii dawał choćby cieniutki ślad wiary w oskarżenia pod adresem Churchilla, chodziło przede wszystkim o odparcie fałszywych zarzutów i sprawdzenie, czy można wcześniej ujawnić materiały komisji śledczej RAF-u, która badała sprawę w 1943 r.

W tej ostatniej kwestii zwrócił się do Wilsona w liście z 13 I 1969 r. parlamentarzysta Partii Pracy Woodrow Wyatt. W pierwszym liście wysłanym tego dnia do premiera podsunął pomysł powołania nowej komisji śledczej, której dochodzenie — w jego przekonaniu — doprowadziłoby do podważenia zarzutów Hochhutha. W drugim liście Wyatt opisywał kłopoty, na jakie natrafił w Izbie Gmin, pragnąc zgłosić pytanie, skierowane do Wilsona, czy można utworzyć nową komisję śledczą celem wyjaśnienia przyczyn śmierci Sikorskiego. Poseł postanowił obejść opór biurokracji, proponując Wilsonowi, iż skieruje do niego list, zawierający identyczne pytanie, którego nie pozwolono mu zadać, a następnie zapyta w Izbie Gmin o to, kiedy otrzyma odpowiedź na swoje pismo. Zabieg ten miał umożliwić Wilsonowi odrzucenie zarzutów Hochhutha pod adresem Churchilla¹⁰.

Jednocześnie, w ścisłej tajemnicy, trwały na polecenie Trenda międzyresortowe konsultacje w celu przygotowania materiałów dla premiera. 16 I 1969 r. odbyło się spotkanie wyższych urzędników i oficerów służb specjalnych oraz ministerstwa obrony, któremu przewodził szef SIS sir Dick White. Przedstawiciel resoru obrony, pułkownik lotnictwa J. W. Frost,

⁷ D. Irving, *Wypadek. Śmierć generała Sikorskiego*, Pruszków 2000.

⁸ O zależnościach pomiędzy premierem i jego najbliższym otoczeniem na 10 Downing Street i urzędnikami brytyjskiego gabinetu zob. J. P. Mackintosh, *The British Cabinet*, London 1968, s. 505-510.

⁹ PRO, PREM 13/2644, notatka z 24 XII 1968 r. Wilson pomija sprawę Sikorskiego w swoich wspomnieniach, H. Wilson, *The Labour Government 1964-1970. A Personal Record*, London 1971.

¹⁰ PRO, PREM 13/2644, Wyatt do Wilsona 13 I 1969 r. (dwukrotnie).

przedstawił wyniki prac komisji śledczej z 1943 r., zakończone wnioskiem, iż brak dowodów na poparcie teorii o sabotażu, a katastrofę samolotu Sikorskiego spowodowała blokada sterów, choć nie wykryto jej przyczyn. Uczestnicy narady, podejmując decyzję o kontynuowaniu prac nad raportem dla Wilsona o okolicznościach wydarzeń w Gibraltarze 4 VII 1943 r. byli jednak wyraźnie rozczarowani faktem, że ustalenia komisji nie okazały się bardziej jednoznaczne w wyjaśnieniu przyczyn katastrofy¹¹.

Zanim premier Wielkiej Brytanii odpowiedział pozytywnie na sugestię Wyatta, rozmawiał po raz kolejny 17 I 1969 r. z sir Burke'em Trendem, który nie otrzymał jeszcze raportu dyskusowanego dzień wcześniej pod przewodnictwem White'a. Koordynator służb specjalnych zapewnił jednak Wilsona, iż nie znaleziono żadnych śladów potwierdzających oskarżenia Hochhutha i przypomniał raz jeszcze wyniki dochodzenia z 1943 r., kiedy wykluczono możliwość sabotażu. Tego samego dnia premier otrzymał także notatkę, w której wyjaśniano powody sprzeciwu, na jaki Wyatt natknął się w Izbie Gmin ze swoim zapytaniem. Były to względy proceduralne, a nie próba władz brytyjskich zatuszowania sprawy. Regulamin Izby Gmin nie pozwalał zadawać zapytań poselskich o wydarzenia historyczne, z którymi urzędujący gabinet nie miał nic wspólnego¹².

Zamysł Wyatta spotkał się z życzliwym przyjęciem premiera, który w liście z 20 I 1969 r. do laburzystowskiego kolegi podziękował za inicjatywę i obiecał odpowiedzieć w możliwie wyczerpujący sposób w parlamencie na jego pytanie¹³.

Zgodnie z wcześniejszymi uzgodnieniami Wyatt zapytał 11 II 1969 r. w Izbie Gmin o losy swojego listu, w którym podnosił problem ponownego wszczęcia przez ministerstwo obrony śledztwa w sprawie śmierci Sikorskiego. Premier Wilson odrzucił taką możliwość z powodu braku jakichkolwiek nowych dowodów w tej kwestii i nie widział także potrzeby wcześniejszego odtajnienia dokumentów z prac komisji RAF-u w 1943 r. Postawa Wilsona nie może dziwić w świetle ujawnionych w 2000 r. materiałów, które dostarczono mu na cztery dni przed odpowiedzią, jakiej udzielił Wyattowi w parlamencie. Było to dwuczęściowe memorandum przygotowane przez koordynatora służb specjalnych sir Burke'a Trenda. Dokument nosił tytuł „Generał Sikorski” i opatrzono go klauzulą Top Secret (ściśle tajne) nadawaną w przypadku, gdy w tekście znajdowały się odniesienia do analiz przygotowanych przez służby specjalne.

Z dokumentu wynika, iż taktyka przyjęta przez władze brytyjskie polegała na ignorowaniu sztuki *Soldaten* oraz wypowiedzi Hochhutha i Irwinga. Nie zamierzano w publicznej polemice nadawać im jakiegokolwiek znaczenia. Z drugiej strony podjęto zakulisowe działania mające na celu wsparcie obrony dobrego imienia Churchilla. Polegały one na potajemnym dostarczeniu jego wnukowi Winstonowi S. Churchillowi i wojennym współpracownikom, a także argentyńskiemu autorowi Carlosowi Thompsonowi materiałów, które pomagały odeprzeć zarzuty Hochhutha i Irwinga¹⁴. Owoce tych wysiłków było ukazanie się w 1969 r. książki Thompsona¹⁵, w której krytycznie odniósł się on do oskarżeń Hochhutha w sztuce *Soldaten*.

Ocena motywów działań Hochhutha i Irwinga przez władze brytyjskie nie była jednoznaczna. W MI5 podejrzewano, choć nie miano dowodów, że ich poczynania są częścią strategii ZSRR, mającej na celu podkopywanie spójności Zachodu w przeciwstawianiu się

¹¹ PRO, AIR 20/12180, notatka J. W. Frosta z 27 I 1969 r.

¹² PRO, PREM 13/2644, notatki z 17 I 1969 r.

¹³ Ibidem, Wilson do Wyatta 20 I 1969 r.

¹⁴ PRO, DEFE 23/94, P. Gore-Booth (podsekretarz stanu w FO) do B. Trenda 27 XI 1968 r.

¹⁵ C. Thompson, *The Assassination of Winston Churchill*, London 1969.

komunizmowi, czemu miałoby służyć oskarżenie Churchilla o zabójstwo Sikorskiego. Teza ta wydaje się jednak dosyć wątpliwa. O realizację takiej polityki trudno było oskarżać Irwinga, któremu już wówczas zarzucano faszystowskie powiązania. Z kolei podjęcie przez Hochhutha pracy nad kolejnym dramatem pt. *Jak obalić od wewnątrz rząd USA* nie świadczy jeszcze o realizacji planów politycznych Moskwy. Fala młodzieżowej rewolty o lewackim nastawieniu, która w 1968 r. przeszła przez świat zachodni, stwarzała sprzyjający klimat do tak radykalnych pomysłów twórczych.

Przygotowując memorandum dla premiera Wilsona, na polecenie Trenda przejrano archiwalia brytyjskiego gabinetu, Ministerstwa Obrony, Foreign Office, a także materiały służb specjalnych. Nigdzie nie napotkano śladu na jakiegokolwiek brytyjskie zaangażowanie w śmierć Sikorskiego. Trudno zresztą te ustalenia uznać za sensację. Generał Sikorski był z punktu widzenia Brytyjczyków politykiem uznanym za przyjaznego im i najbardziej odpowiedniego do osiągnięcia porozumienia z ZSRR¹⁶.

Brytyjskie władze nie zamierzały wszczynać ponownie oficjalnego śledztwa w sprawie katastrofy w Gibraltarze ani też publikować raportu komisji RAF-u z 1943 r., gdyż obawiano się, że jego słabości mogły być wykorzystane wbrew interesom państwa. Brytyjczycy dostrzegli w 1969 r., że nie daje on całkowitego uzasadnienia dla konkluzji wykluczającej sabotaż, ponieważ stwierdzono pewne nieprawidłowości w ochronie samolotu przez wartowników. Nie oznaczało to jednak, aby w Londynie odrzucano pierwotną wersję wypadku. W 1943 r. wydobyto z dna najważniejsze części Liberatora i po badaniach technicznych nie znaleziono śladów sabotażu.

Gibraltar ze względu na położenie i ograniczoną liczbę mieszkańców stanowił zresztą trudny cel dla infiltracji z zewnątrz. O dokonanie sabotażu na jego terenie można było teoretycznie podejrzewać niemieckich agentów, rekrutowanych spośród hiszpańskich robotników, których ponad 6 tys. codziennie przekraczało granicę brytyjskiej posiadłości, znajdując w niej zatrudnienie przy różnych, najczęściej fizycznych, pracach, przede wszystkim w porcie. W przededniu śmierci Sikorskiego brytyjskie władze aresztowały kilku Hiszpanów podejrzanych o dokonywanie aktów dywersji na terenie portu. Podobnych przypadków nie zanotowano jednak wówczas na lotnisku. Przepustka, umożliwiająca hiszpańskim robotnikom wejście do portu, nie dawała podobnej możliwości w odniesieniu do innych obiektów wojskowych w twierdzy. Z zeznań świadków wynika zresztą, że nikt taki nie miał dostępu do samolotu Sikorskiego¹⁷.

Najwyższej klasy sabotażystami, z jakimi w obrębie basenu Morza Śródziemnego mieli do czynienia brytyjscy wojskowi, byli włoscy pletwonurkowie¹⁸. Latem 1943 r. niebezpieczeństwo z ich strony było jednak niewielkie, ponieważ Włochy pogrążyły się w coraz większym wewnętrznym kryzysie. W obu przypadkach, zarówno dla Niemców, a szczególnie dla Włochów, Sikorski nie był wówczas żadnym zagrożeniem.

Raport dla premiera Wilsona przynosi jednak wyjaśnienie innej sprawy, która zastanawiała wielu autorów. Przez lata podejrzewano, że na pokładzie samolotu polskiego premiera

16 *The Diaries of Sir Alexander Cadogan 1938-1945*, ed. by D. Dilks, London 1971, s. 540-541; *The War Diaries of Oliver Harvey 1941-1945*, ed. by J. Harvey, London 1978, s. 271.

17 PRO, CAB 81/90, JIC (42) 4th meeting, 10 II 1942 r.; FO 371/34859, C 7890/1774/41, MacFarlane do amb. W. Brytanii w Madrycie 6 VII 1943 r.; C 8399/1774/41, MacFarlane do ministra kolonii 10 VII 1943 r.; C 8872/1774/41, MacFarlane do ministra kolonii 29 VII 1943 r.

18 PRO, AIR 20/12180, aneks 1, raport JIC (43) 411.

znajdowało się dwóch pracowników brytyjskiego wywiadu w osobach Waltera Locka i Harry'ego Pindera. Ten ostatni, według Irvinga miał być szefem SIS na Bliskim Wschodzie¹⁹. Ustalenia z 1969 r. ponad wszelką wątpliwość rozwiewają ten mit, identyfikując Waltera Locka jako przedstawiciela Ministerstwa Transportu w Zatoce Perskiej i Harry'ego Pindera jako dowódcę stacji telegraficznej Royal Navy w Aleksandrii. Obaj nie mieli powiązań z brytyjskim wywiadem i znaleźli się na pokładzie samolotu Sikorskiego w Kairze, ponieważ były w nim wolne miejsca.

Najbardziej sensacyjnie brzmi § 15 raportu dla premiera Wilsona: „Należy zaznaczyć, iż uciekinier z KGB domniemał dwa lub trzy lata temu, że Sikorski został zamordowany przez NKWD. Jednakże uciekinier nie chciał rozwinąć tego twierdzenia i przedstawić jakichkolwiek dowodów. Jeśli informacja ta byłaby prawdziwa, oznaczałoby to, że Rosjanie działają z pozycji siły, ponieważ jako jedyni wiedzą, co się stało w Gibraltarze”. Ujawnionym materiałom nie towarzyszą jednak opracowania wywiadu, na podstawie których je przygotowano. Na podstawie tych tak niepełnych i mało precyzyjnych informacji nie można ustalić, kim był ów uciekinier z KGB i zweryfikować prawdziwości jego słów. Trzeba podkreślić, iż „rosyjski ślad” był wyraźnie wątkiem ubocznym raportu i brytyjskie służby specjalne nie brały go poważnie pod uwagę. Wynikało to pewnie z faktu, iż Brytyjczycy nie oceniali zbyt wysoko wiarygodności relacji nie wymienionej z nazwiska pracownika KGB.

W raporcie nie pojawiła się osoba oficera SIS Kima Philby'ego jako ewentualnego podejrzanego. W 1943 r. był on szefem sekcji kontrwywiadu tej organizacji na półwyspie Pirenejskim, a w rzeczywistości radzieckim agentem. Philby przypominał jednak raczej urzędnika pracującego za biurkiem i nie był nigdy człowiekiem od „mokrej roboty”. W czasie wojny hiszpańskiej Moskwa rozważała powierzenie mu zadania zabicia przywódcy nacjonalistów generała Francisco Franco, ale oficer prowadzący z NKWD odrzucił ten pomysł, wskazując, iż Philby — wówczas korespondent „Timesa” — zupełnie się do takiej samobójczej misji nie nadaje²⁰. W 1943 r. jego rola polegała przede wszystkim na dostarczaniu Rosjanom tajnych dokumentów. Nigdy też nie kierował siatką szpiegowską poza osłanianiem swoich agenturalnych kolegów, brytyjskich dyplomatów Donalda Macleana i Guya Burgessa. Musiałby więc dokonać samodzielnie sabotażu na pokładzie *Liberatora*, co jest pomysłem nierealnym, także wobec braku u niego uzdolnień technicznych, nie mówiąc o znajomości samolotów. W dodatku latem 1943 r. NKWD podejrzewało bezpodstawnie Philby'ego o prowadzenie podwójnej gry i faktyczną lojalność wobec Brytyjczyków, ponieważ nie był on w stanie podać nazwisk obywateli radzieckich zwerbowanych przez SIS. Dla ogarniętych szpiegomanią Rosjan było rzeczą nie do pojęcia, iż brytyjski wywiad nie miał wówczas agentury w ZSRR²¹.

Odmowa Wilsona w Izbie Gmin powołania nowej komisji śledczej nie zamknęła całej sprawy. Jego postawa spotkała się z życzliwym przyjęciem wnuka Winstona S. Churchilla, który wystosował 12 II 1969 r. list z podziękowaniami do premiera. Tego samego dnia w „*Evening Standard*” David Irving zapowiedział publicznie, że zamierza listownie poprosić Wilsona o wyjaśnienie niejasności związanych ze śmiercią generała Sikorskiego. Uczynił to w liście wysłanym szefowi rządu następnego dnia. Irving przytaczał w nim przykłady ze swojej książki,

¹⁹ O. Terlecki, *Generał Sikorski...*, s. 279; W. T. Kowalski, *Tragedia w Gibraltarze*, Bydgoszcz 1989, s. 325; D. Irving, op. cit., s. 10.

²⁰ G. Borovik, *The Philby Files. The Secret Life of the Master Spy — KGB Archives Revealed*, s. 80-82.

²¹ C. Andrew, V. Mitrokhin, *The Sword and the Shield. The Mitrokhin Archive and the Secret History of the KGB*, New York 1999, s. 113-114, 119-121; G. Borovik, op. cit., s. 210-222.

przemawiające za ponownym przyjrzeniem się przyczynom śmierci Sikorskiego, choć daleki był od konkluzji, potwierdzającej sabotaż. Brytyjski historyk podważał przede wszystkim kompetencje członków komisji RAF-u i relację pilota Prehala, który jako powód katastrofy podał zablokowanie sterów²².

Na prośbę Wilsona ponownie problemem zajął się sir Burke Trend, który polecił ministerstwu obrony przeanalizować wspólnie ze służbami specjalnymi list Irvinga. Rezultatem była notatka dostarczona Wilsonowi 2 IV 1969 r. Konkluzje w niej zawarte nie są zaskoczeniem w świetle odpowiedzi udzielonej Wyattowi. Brytyjscy urzędnicy doszli do wniosku, iż w liście Irvinga nie ma nic nowego, co pozwalałoby wznowić śledztwo. W dokumencie widać było wyraźnie tendencję do podważania kompetencji Irvinga i ochrony dobrego imienia komisji RAF z 1943 r. Jednocześnie trudno się nie zgodzić z wnioskiem Brytyjczyków, iż takie czynniki, jak brak dodatkowych dowodów i świadkowie starsi o 26 lat, nie dawały większych nadziei na nowe wiarygodne ustalenia. Krótką odmowną odpowiedź wysłano w imieniu Wilsona do zniecierpliwionego Irvinga dopiero 14 IV 1969 r.²³

Trudno przesądzać na podstawie ustaleń, jakie poczynili Brytyjczycy w 1969 r., iż powodem śmierci Sikorskiego był wypadek lotniczy, ale w ujawnionych dokumentach brytyjskich nie ma materiałów, które przekonująco podważyłyby wyniki prac komisji RAF-u. Śmierć polskiego premiera była na pewno najbardziej korzystna dla Stalina. Warto jednak pamiętać, iż polityka Sikorskiego wobec Kremla znalazła się w martwym punkcie po zerwaniu przez ZSRR stosunków dyplomatycznych z rządem polskim w kwietniu 1943 r. USA i Wielka Brytania nie zamierzały popierać Polaków w konflikcie z Moskwą. Stalin miał pełną świadomość tego faktu w lecie 1943 r. i nie musiał podejmować próby zabicia polskiego premiera. Co więcej, w tym czasie, w obu zachodnich stolicach, dojrzewała już koncepcja poparcia żądań ZSRR oparcia granicy polsko-radzieckiej na tzw. linii Curzona. Churchill i Roosevelt uczynili to bez zgody rządu polskiego w czasie teherańskiego spotkania ze Stalinem jesienią 1943 r. Zapewne zrobiliby to również, gdyby Sikorski nie zginął, jeśli nie w Teheranie, to później. W razie sprzeciwu Brytyjczycy posłużyliby się wobec Sikorskiego, tak jak wobec jego następcy Stanisława Mikołajczyka, coraz bardziej brutalną perswazją, a w ostateczności doprowadziliby do izolacji politycznej jego rządu.

Śmierć polskiego Naczelnego Wodza będzie zapewne jeszcze przez długie lata dostarczała materiału do mniej czy bardziej udanych spekulacji. Dyskusja na ten temat toczy się w Polsce od 1989 r. bez obciążenia cenzuralnych, ale poza odnalezieniem „śladu rosyjskiego”, na którego poparcie nie znaleziono żadnych dowodów, obraca się ona w kręgu tych samych problemów. Wraz z upływem ponad półwiecza jest jednak coraz bardziej wątpliwe, aby udało się kiedykolwiek poznać ponad wszelką wątpliwość przyczyny awarii samolotu Liberator w Gibraltarze 4 VII 1943 r.

Oryginalne angielskie wersje drukowanych dokumentów znajdują się w Kew, PRO, PREM 13/2644.

²² PRO, PREM 13/2644, W. S. Churchill do Wilsona 12 II 1969 r., Irving do Wilsona 13 II 1969 r.

²³ Ibidem, Wilson do Irvinga 14 IV 1969 r.

1.

Memorandum dla premiera Harolda Wilsona pt. Generał Sikorski z 7II 1969 r., Londyn.

Ściśle tajne
Do Premiera¹

Kopia nr 1 z ośmiu kopii

1. Załączam projekt odpowiedzi na pytanie Woodrow Wyatta², wraz z notatkami uzupełniającymi, które jest przewidziane do odpowiedzi ustnej w Izbie Gmin we wtorek 11 lutego.

Tło

2. Tło obecnego publicznego sporu jest przedstawione w załączonym memorandum, które zostało przygotowane przez grupę wyższych urzędników pod przewodnictwem koordynatora do spraw służb specjalnych. W skrócie jego wnioski są takie, iż nie ma żadnych dowodów w rządowych dokumentach sugerujących, że katastrofa Liberatora w Gibraltarze w 1943 r. była czymś innym niż prawdziwym wypadkiem, choć raport ówczesnej komisji śledczej RAF zawiera pewne słabości, które mogłyby zostać wykorzystane w sposób dla nas kłopotliwy, jeśli zostałyby on opublikowany, a także istnieją pewne podstawy, choć nie dowody dla przekonania, że ostatnio wznowione zainteresowanie opinii publicznej sprawą może wynikać z sowieckiej inicjatywy „dezinformującej” podobnej do tych, z którymi zetknęliśmy się w ubiegłych latach. Memorandum zawiera także pewne zalecenia odnośnie dalszej polityki, do których odnoszę się poniżej.

Pytanie Pana Wyatta

3. Odpowiadając na pytanie Pana Wyatta będzie Pan bez wątpienia pragnął odeprzeć, tak silnie, jak to możliwe, obecne zarzuty o brytyjskim udziale w śmierci Sikorskiego. Są jednakże istotne powody, dla czego replika, przynajmniej na obecnym etapie, winna być ostrożna. W szczególności:

a) Sprawa jest rozważana przez sąd. Pozwy do sądu przeciw Hochhuthowi³ złożone przez czeskiego pilota Prchala⁴, Trevora Ropera⁵ i Bichama Sweet-Escott, nie będą rozpatrzone, zanim Pan odpowie Wyattowi i dlatego z punktu widzenia regulaminu Izby Gmin sprawa, technicznie rzecz biorąc, nie jest uznawana za rozpatrywaną przez sąd. Jednakże sąd prawdopodobnie przyjmie pogląd, iż ktokolwiek, kto zabierze publicznie głos w sprawach objętych pozwami, wystawi się na groźbę oskarżenia o obrazę sądu. W innej sprawie udało się ostatnio z trudem uniknąć postępowania sądowego przeciw ministrowi o obrazę, i chociaż wkroczenie

1 Harold Wilson (1916-1995), brytyjski polityk, przywódca Partii Pracy 1963-1976, premier 1964-1970, 1974-1976.

2 Woodrow Wyatt (ur. 1918), dziennikarz i wydawca, poseł Partii Pracy 1945-1955, 1959-1970, lord od 1987 r.

3 Rolf Hochhuth (ur. 1931), dramatopisarz niemiecki, mieszkający w Szwajcarii od 1963 r., autor sztuk *Namiestnik* — 1963 r. i *Soldaten* — 1967, jego powieść *Miłość w Niemczech* została zekranizowana przez Andrzeja Wajdę w 1983 r.

4 Eduard Prchal, czeski pilot Liberatora ze specjalnej eskadry 1425 zajmującej się przewozem VIP-ów, po wojnie wrócił do Czechosłowacji, skąd uciekł samolotem na Zachód wraz z rodziną w 1950 r., wygrał wspomnianą w tekście sprawę sądową o zniesławienie przeciw Hochhuthowi.

5 Hugh Trevor Roper (ur. 1914), obecnie lord Dacre, brytyjski historyk, specjalista od III Rzeszy, w czasie II wojny światowej oficer SIS.

w obecnej sytuacji na drogę sądową nie będzie łatwe, to jednak w tym, co mówimy, musimy zachować ostrożność.

b) Wniosek raportu Court of Inquiry (komisja śledcza) z 1943 r. (kopia załączona) był taki, iż „nie było problemu sabotażu w związku z katastrofą”. Jednakże postępowanie — tak jak zostało zanotowane, a niestety zapis nie jest dosłowny — nie wykluczyło wątpliwości co do rezultatu. W szczególności sugerowano, że było możliwym dla kogoś wejść i opuścić samolot w sposób niezauważony, w czasie jego postoju na lotnisku w Gibraltarze. (Są także inne dziwne aspekty sprawy, na które komisja śledcza nie rzuciła światła, np. samolot Majskiego⁶ ustawiono za Liberatorem Sikorskiego bezpośrednio przed zdarzeniem, a jednym z nurków badających następnie wrak Liberatora był komandor Crabb⁷. Nie ma jednak nic niebezpiecznego w tym ostatnim punkcie, ponieważ Crabb był zawodowym nurkiem w marynarce wojennej). Uzasadnionym jest więc stwierdzenie, że wszystkie dostępne dowody oraz wiedza o okolicznościach i prawdopodobieństwach z góry wskazuje, że wnioski komisji były właściwe. Jest jednak cień wątpliwości, które zręczny prawnik może wykorzystać. Irving⁸ w swojej książce „Accident” wskazuje na słabości raportu, kopię którego musiał oczywiście widzieć i może ją posiadać, a sprowokowany opublikować. Nawet jeśli tego nie uczyni, to sąd w trakcie nadchodzących posiedzeń może zażądać jego ujawnienia, a w takim przypadku ministerstwo obrony będzie doradzać ministrowi⁹, aczkolwiek niechętnie, aby nie zaślaniał się królewskim przywilejem. (Taka próba miałaby zresztą niewielkie szanse powodzenia.) Wszystko, co może zostać powiedziane w tych okolicznościach publicznie w imieniu rządu, musi być zgodne z tym, co może być niezbędne do powiedzenia po ujawnieniu raportu, możliwe, że w ciągu roku, i to tym bardziej nakazuje rozważną odpowiedź.

c) Hochhuth twierdzi, iż posiada dokument (zamknięty w banku szwajcarskim) autorstwa byłego oficera SIS, udowadniający, że Brytyjczycy zorganizowali zabójstwo Sikorskiego. Jeżeli ten dokument w ogóle istnieje, to może być fałszyfikatem, i to dobrze przygotowanym, co utrudni ustalenie faktycznego stanu rzeczy. (Są pewne powody, aby sądzić, że może to być zapis dyskusji Sir Winstona Churchilla i lorda Cherwella¹⁰ o okolicznościach towarzyszących śmierci Sikorskiego. Może nie być czystym przypadkiem, że Irving który działa zgodnie z Hochhuthem, pomimo ich pozornie różnych politycznych przekonań, badał jakiś czas temu Cherwell Papers w Oxfordzie¹¹. Z drugiej strony sprawdzenie tych dokumentów nie przyniosło

6 Iwan Majski (1884-1975), dyplomata sowiecki, ambasador w Wielkiej Brytanii 1932-1943, w lipcu 1943 r. wracał do Moskwy odwołany przez Stalina, zastępca komisarza spraw zagranicznych 1943-1946.

7 Lionel Crabb (1910-1956), komandor, pletwonurek, od 1942 r. służył w Gibraltarze w Royal Navy, chroniąc tamtejszy port przed atakami włoskich pletwonurków i żywych torped, zginął w trakcie tajnej misji badania radzieckiego krążownika „Ordżonikidze” w Portsmouth, na pokładzie którego przybyli do Wielkiej Brytanii z wizytą I sekretarz KC KPZR N. Chruszczow i premier ZSRR N. Bułganin.

8 David Irving (ur. 1938), historyk brytyjski, specjalista od III Rzeszy, zwolennik tezy, że A. Hitler nie podjął decyzji o zagładzie Żydów, w najnowszej książce *Churchill's War*, vol. II, London 1999, twierdzi, że Churchill polecił wiosną 1943 r. zabić przywódcę Wolnych Francuzów gen. Charlesa de Gaulle'a.

9 Ministrem obrony w latach 1964-1970 był Denis Healey (ur. 1917), polityk Partii Pracy, pomija on we wspomnieniach sprawę śmierci Sikorskiego, zob. D. Healey, *The Time of My Life*, London 1990.

10 Frederick Alexander Lindemann (1886-1957), profesor fizyki, syn alzackiego emigranta i Amerykanki, doradca naukowy Churchilla i jedna z najważniejszych osób w jego otoczeniu w czasie II wojny światowej, od 1941 r. lord Cherwell, Paymaster General 1942-1945 i 1951-1953.

11 Wilson poczynił uwagę na memorandum, pytając czy Cherwell Papers były numerowane, co dałoby pewność w sprawie autentyczności dokumentów rzekomo posiadanych przez Irvinga lub Hochhuth. Po sprawdzeniu okazało się, że Cherwell Papers nie są wprawdzie numerowane, ale nic nie zginęło z kolekcji i,

nic nowego, co wzmacnia przekonanie, że zarówno Hochhuth, jak i Irving, prawdopodobnie nie posiadają jakichkolwiek autentycznych materiałów, które mogłyby ku naszemu zakłopotaniu ujawnić.) Sąd może nakazać przedstawić „dokument” Hochhutha i dlatego jest ważne, że wszystko co zostanie wówczas powiedziane w imieniu rządu nie może być przesądzone lub osłabione przez to, co obecnie zostanie wypowiedziane. W międzyczasie winniśmy być rozsądni i unikać jakichkolwiek bezpośrednich wezwań skierowanych do drugiej strony, aby przedstawiła dowody na swoje zarzuty, szczególnie, że raczej tajemniczy Carlos Thompson¹² spieszy się z publikacją książki mającej ujawnić „spisek” Hochhutha i Irvinga. Być może powinniśmy zobaczyć, co będzie on miał do powiedzenia przed podjęciem decyzji, czy musimy to wyostrzyć, tym bardziej, że może on oskarżyć Hochhutha o to, że jest komunistycznym agentem i spowodować kolejną sprawę sądową.

d) Za działalność komisji śledczej i „współpracę”, do której Wyatt odnosi się w swoim pytaniu, ponosi odpowiedzialność inna administracja. (To powód, dlaczego Wyatt miał kłopoty ze zgłoszeniem pytania.) Tą administracją był oczywiście rząd koalicyjny i parlamentarny podsekretarz stanu lotnictwa, który wygłosił odpowiednie oświadczenie w Izbie Gmin i żyje obecnie jako lord Balfour of Inchrye¹³. Może więc Pan rozważyć, czy przed odpowiedzią Wyattowi nie należy najpierw skonsultować się z przywódcą opozycji¹⁴.

Ogólna polityka

4. Artykuł Chapmana Pinchera¹⁵ w „Daily Express” z 31 stycznia wydaje się być oparty o wspomnienia oficera lotnictwa z RAF Transport Command, do którego należał rozbity Liberator. Prawdopodobnie chodzi o wicemarszałka E. J. Kingston McCloughry¹⁶, AOC No. 44 Group 1942-43. Ministerstwo obrony dało nam szczegółowy komentarz na temat artykułu, który od pierwszej chwili wydaje się zawierać pewną liczbę błędów i nieścisłości. Główna teza artykułu, że do katastrofy doszło z powodu błędu drugiego pilota — posiadającego niewielkie doświadczenie na Liberatorach — który podniósł klapy zamiast wciągnąć podwozie, nie jest całkowicie nieprawdopodobna. Jest możliwe, że w Izbie zostanie zwrócona uwaga na artykuł i myśl, którą zawiera, iż należy opublikować raport komisji śledczej. Tym niemniej paragrafy 23-25 załączonego memorandum wskazują, że byłoby właściwym kontynuować sprzeciw wobec nacisków na ujawnienie raportu lub ustanowienie nowej komisji lub komitetu. Jesteśmy pewni, iż jest to polityka słuszna i nie powinno być żadnych nowych oficjalnych inicjatyw w tej sprawie, oprócz dyskretnej pomocy, która została okazana właściwym kręgom, np. Carlosowi Thompsonowi. Mamy nadzieję, że ministrowie spraw zagranicznych¹⁷ i obrony, do których wysyłamy kopię niniejszego przedłożenia zgodzą się, że taka polityka winna być kontynuowana.

PRO, PREM 13/2644, notatka z 10 II 1969 r.

12 Carlos Thompson, ur. w Buenos Aires w 1923 r., właściwie Eduardo Munden Dousset.

13 Harold Balfour (1902-1982), poseł konserwatywny 1929-1945, parlamentarny podsekretarz stanu lotnictwa 1938-1944, lord Balfour of Inchrye od 1945 r.

14 Przywódcą konserwatywnej opozycji był wówczas Edward Heath. Wilson, po namyśle, postanowił jednak się z nim nie konsultować, zob. PRO, PREM 13/2644, notatka z 10 II 1969 r.

15 Harry (Chapman) Pincher (ur. 1914), dziennikarz „Daily Express”, specjalista od spraw obronnych i służb specjalnych.

16 E. J. Kingston McCloughry (1896-1972), wicemarszałek RAF-u.

17 Ministrem spraw zagranicznych był w latach 1968-1970 Michael Stewart (1906-1990), polityk Partii Pracy.

2.

Załącznik do memorandum dla premiera Harolda Wilsona pt. Generał Sikorski, 7 II 1969 r., Londyn.

Ścisłe tajne

Tło

„Żołnierze” Rolfä Hochhutha

1. Obecne zarzuty, że generał Sikorski został zamordowany na brytyjski rozkaz pochodzą przede wszystkim ze sztuki Herr Rolfä Hochhutha „Żołnierze”.

2. Zarówno w pierwotnym przedstawieniu w Berlinie, jak i w obydwu opublikowanych wersjach sztuki, niemieckiej (1967) i brytyjskiej (1968), Hochhuth sugeruje, iż Brytyjczycy zamordowali generała Sikorskiego, powodując katastrofę jego samolotu w Gibraltarze w zмовie z czeskim pilotem samolotu RAF Transport Command. Sugestię tę wyraźnie czyni jedna z postaci sztuki, będąca przywódcą polskiego podziemia i pośrednio wynika ona ze słów oraz działań Pana Churchilla i lorda Cherwella, wspartych przez dokładne didaskalia (w postaci historycznych i osobowych przypisów), a w epilogu przez oficera RAF. Panuje ogólna zgoda, że sztuka pokazuje Churchilla przemykającego oko na rzekome zabójstwo, którego pomysł proponuje otwarcie lord Cherwell i reagującego rzekomo na wskazówki Stalina, iż pragnąłby on zmian w kierownictwie polskiego rządu na emigracji. Lord Cherwell jest przedstawiony przez cały czas jako złowroga szara eminencja Churchilla. Jednakże odpowiednie fragmenty są pełne niejasności i można je także odczytać jako pokazujące, iż Churchill w rzeczywistości nie aprobował lub nie wiedział o żadnym z rzekomych planów zabójstwa.

3. Przyczyną brytyjskiej akcji i prawdopodobnego udziału w niej Churchilla, przedstawioną w sztuce, była potrzeba utrzymania sojuszu aliantów zachodnich z Rosjanami. Hochhuth podkreśla, że był on zagrożony niezdolnością aliantów do otwarcia drugiego frontu w terminie korzystnym dla Rosjan i odmową generała Sikorskiego zaakceptowania sowieckiej okupacji terytoriów polskich w 1939 r. jako ostatecznej oraz jego wysiłkami, aby spowodować dochodzenie Międzynarodowego Czerwonego Krzyża w sprawie odkrytych w Katyniu grobów, zawierających ciała wielu z pojmanych polskich oficerów, jak sądzono, zabitych przez Rosjan. Pan Churchill jest pokazany jako postać osobiście lubiąca generała Sikorskiego, ale coraz bardziej rozdrażniona jego polityką.

4. Przywódca polskiego podziemia sugeruje w sztuce, że wypadki lub incydenty związane z samolotem RAF-u, którym generał Sikorski podróżował uprzednio cztery razy, wskazują na nasze wcześniejsze próby targnięcia się na życie Sikorskiego. Wymienia on szczególnie wypadek samolotu wiozącego Sikorskiego z Montrealu do Waszyngtonu w listopadzie 1942 r. i krótko omawia odkrycie bomby zapalającej w samolocie wiozącym go do Waszyngtonu w marcu 1942 r. W didaskaliach opisuje on także, jako ważny, incydent, który miał miejsce sześć tygodni przed wypadkiem. Sikorski był w tym czasie w drodze na Bliski Wschód, kiedy anonimowa wiadomość została przekazana telefonicznie dwóm polskim ministrom i generałowi w Londynie, mówiąca, że zginął on w katastrofie lotniczej w Gibraltarze¹⁸. Późniejsze zapewnienia wobec Polaków, iż wiadomość była fałszywa, według Hochhutha, zostały przekazane — co znaczące — przez pułkownika Gubbinsa¹⁹ z SOE, którego wcześniej Hochhuth

¹⁸ Opis tego zdarzenia zob. K. Popiel, *General Sikorski w mojej pamięci*, Warszawa 1985, s. 166-167.

¹⁹ Colin Gubbins (1896-1976), generał, członek brytyjskiej misji wojskowej w Polsce we IX 1939 r.,

opisał jako odpowiedzialnego między innymi za plany zabójstwa. (Generał Gubbins zaprzecza, jakoby przekazywał takie zapewnienia Polakom.) Gdzie indziej, a zwłaszcza w artykule w „Der Spiegel” z października 1967 r., Hochhuth poszerzał podstawy swoich zarzutów. Zasadnicze w porządku nadanym przez Hochhutha to:

a) Opowieść w książce Djilasa²⁰ „Rozmowy ze Stalinem” (1962), że Stalin w oparciu o informacje od prezydenta Benesa²¹ powiedział Djilasowi, aby ostrzegł Tito²², iż Brytyjczycy mogą próbować podjąć wobec niego taką samą operację jak wobec Sikorskiego²³. (Chociaż jest to pierwszy powód na liście, Hochhuth oświadczył ostatnio, iż nie wiedział o nim przed napisaniem sztuki.)

b) Pilot samolotu jako jedyny ocalały — miał na sobie kamizelkę ratunkową, kiedy został uratowany — trzymał samolot przez długi czas na końcu pasa startowego, być może, aby włożyć kamizelkę i pozwolić opuścić pokład ludziom z wywiadu.

c) Zachowanie gubernatora Gibraltaru, generała Masona MacFarlane²⁴, który podobno radził Sikorskiemu podróż innym samolotem.

d) Zachowanie pracowników wywiadu, którzy nie chcieli lecieć w samolocie Sikorskiego.

5. Hochhuth podał różne opisy przyczyn, z powodu których napisał sztukę. Pewnego razu stwierdził, że pomysł przyszedł po spotkaniu z byłym pracownikiem SIS na premierze „Namiestnika” w Paryżu w 1963 r. Człowiek ten powiedział mu, że „my” Brytyjczycy zabiliśmy Sikorskiego. Hochhuth twierdzi, że złożył oświadczenie z nazwiskiem informatora w banku szwajcarskim, zamknięte na 50 lat, aby nie narażać życia informatora, którego w innych miejscach opisuje jako współpracownika lub agenta brytyjskiego wywiadu.

6. W pierwotnym przedstawieniu i opublikowanych wersjach sztuki rzekome zabójstwo Sikorskiego jest ważnym tematem, ale najwyraźniej nie głównym jej motywem. Wydaje się być umieszczone jako przykład bezwzględności działania wymaganej od Churchilla jako wojennego przywódcy, ale niechętnie przez niego dawanej. Bezwzględność pokazana jest o wiele silniej poprzez jego zgodę na intensywne bombardowania przemysłowych obszarów niemieckich miast i skupisk cywilnych robotników, aby sparaliżować niemiecki wysiłek wojenny. (Lord Cherwell jest także pokazany jako prawdziwy zwolennik tej polityki.) Obszerne opisy cierpień spowodowanych przez bombardowania, szczególnie w Hamburgu i Dreźnie, mają na celu podtrzymać główny temat sztuki, którym jest wezwanie do rozciągnięcia konwencji genewskiej, aby obejmowała zakaz bombardowania lotniczego cywilnych celów. Wezwanie to jest umieszczone jednak wyraźniej w prologu, który (wraz z krótkim, wzajemnie się uzupełniającym epilogiem) został pominięty w londyńskim przedstawieniu. Rezultatem tego jest, w połączeniu z faktem, iż dokładne i bardzo odkrywcze didaskalia są niesłyszalne, wzmocnienie

dowódca batalionu komandosów w walkach o Narwik 1940, w SOE od XI1940 r. najpierw jako dyrektor operacji, a od IX 1943 r. szef SOE. O jego przyjaznej postawie wobec sprawy polskiej zob. P. Wilkinson, J. Bright Astley, *Gubbins and SOE*, London 1993.

20 Djilas (Džilas) Milovan (ur. 1911), polityk jugosłowiański, od 1940 r. w kierownictwie partii komunistycznej, usunięty ze stanowisk partyjnych i państwowych w 1954 r.

21 Edvard Benes (1884-1948), czeski polityk i dyplomata, prezydent czechosłowacki na emigracji 1940-1945.

22 Josip Broz Tito (1892-1980), przywódca Komunistycznej Partii Jugosławii, dowódca komunistycznej partyzantki 1941-1945, dyktator Jugosławii od 1945 r.

23 M. Djilas, *Rozmowy ze Stalinem*, Warszawa 1991, s. 65.

24 Frank Mason MacFarlane (1889-1953), brytyjski generał, szef misji wojskowej w ZSRR w 1941 r., gubernator Gibraltaru 1942-1944.

siły i znaczenia w londyńskim przedstawieniu rzekomego zabójstwa Sikorskiego, chociaż w rzeczywistości nie do stopnia usprawiedliwiającego rozmiar publicznej uwagi skupionej na nim lub rzekomym udziale Churchilla.

7. „Żołnierze” zostali najpierw wystawieni w Berlinie w październiku 1967 r. Od tego czasu grano ich w Nowym Jorku, Ottawie i Dublinie. Inspiratorem londyńskiego spektaklu wydaje się być Kenneth Tynan²⁵, kierownik literacki National Theatre, który próbował pierwszy raz, bez powodzenia, wystawić sztukę dwa lata wcześniej w National Theatre i udało mu się to obecnie na zasadach komercyjnych, po zniesieniu cenzury teatralnej.

8. Hochhuth ma 38 lat. Jest pochodzenia niemieckiego i dorastał najprawdopodobniej w Niemczech Wschodnich. Jego poprzednia sztuka „Namiestnik” krytykowała papieża Piusa XII²⁶ za niepodjęcie bardziej efektywnej akcji w obronie Żydów w czasie wojny. Była ona zarazem sukcesem, jak i wywołała skandal.

„Accident” Davida Irvinga

9. Innym ostatnio źródłem spekulacji na temat wypadku Sikorskiego jest książka Davida Irvinga „Accident”, także opublikowana w październiku 1967 r. Książka podważa zarówno wnioski komisji śledczej RAF w sprawie wypadku, mianowicie, że był on spowodowany przez zablokowanie sterów, jak też i wersję o sabotażu głoszoną przez niemiecką propagandę. Sugeruje on, iż rzeczywisty powód katastrofy jest wciąż nieznan, i chociaż pozostawia w naukowy sposób odpowiedź otwartą, to jednak zdołał stworzyć atmosferę tajemniczości i podejrzliwości wokół całej sprawy, sprawiając wrażenie, że mógł mieć miejsce sabotaż, a jeśli tak, to prawdopodobnie za sprawą Brytyjczyków. Daje on też do zrozumienia, tak dalece jak to możliwe bez narażania się na pozew sądowy, że pilot współdziałał w sabotażu.

10. Irving posługuje się w zasadzie tymi samymi argumentami, co Hochhuth z wyjątkiem opowieści Djilasa. Dodatkowo długo rozwodzi się nad słabościami dochodzenia przeprowadzonego przez komisję śledczą i niekonsekwencjami w różnych relacjach pilota od czasu katastrofy. Zdaje się on także przywiązywać pewne znaczenie do depeszy wysłanej przez Churchilla do Sikorskiego w Kairze, gratulującej mu sukcesu osiągniętego w trakcie podróży na Bliski Wschód i sugerującej, iż brytyjski premier powita z radością Sikorskiego w domu. Irving twierdzi, że Polacy uznali depeszę za natychmiastowe wezwanie do powrotu. Podobnie jak Hochhuth, Irving wymienia możliwość sabotażu przez Rosjan oraz Niemców i czyni to w sposób bardziej szczegółowy niż Hochhuth, ale jest jasne, że uważa sabotaż dokonany przez Brytyjczyków za najbardziej prawdopodobny.

11. Wydawcy Irvinga, wyraźnie niezadowoleni z jego wniosków, nalegali na włączenie do książki komentarzy eksperta RAF ze śledztwa, wzmacniającego konkluzje komisji, że katastrofa była wypadkiem, poprzez stanowczą sugestię, iż jej przyczyną było zablokowanie sterów na skutek zaklinowania się worka z pocztą w podwoziu i wyrażenie wiary w nieskazitelność pilota. Kiedy książka została wydana, Irving twierdził publicznie, że wspomniane paragrafy zostały włączone bez jego zgody, czemu zaprzeczył wydawca. Ostatnio Irving oświadczył, że

²⁵ Kenneth Tynan (1927-1980), angielski krytyk teatralny, kierownik literacki National Theatre 1963-1969, zrezygnował po konflikcie z dyrekcją spowodowanym przez wystawienie sztuki *Żołnierze*, producent słynnego spektaklu *Oh! Calcutta!* w 1969 r., współpracował z R. Polańskim przy produkcji filmu *Makbet* w 1971 r.

²⁶ Pius XII (1876-1958) — właściwie Eugenio Pacelli, papież od 1939 r.

katastrofa nastąpiła w wyniku brytyjskiego sabotażu, a następnie prywatnie przyznał Winstonowi Churchillowi juniorowi²⁷, iż jego wnioski oparte były na intuicji.

12. Irving zbadał szczegółowo tło, okoliczności i konsekwencje katastrofy (dwieście kilka stron), a także przeprowadził szerokie śledztwo wśród osób związanych z wypadkiem w Gibraltarze, z dochodzeniem komisji śledczej oraz w amerykańskich i polskich emigracyjnych archiwach. Z książki jasno wynika, że Irving miał dostęp do zapisów dochodzenia komisji śledczej, co zresztą otwarcie potwierdził gdzie indziej (otrzymał je prawdopodobnie z polskich źródeł emigracyjnych). Po publikacji, książka wywołała tylko przejściowe zainteresowanie w kraju, chociaż zbiegła się w czasie z pierwszym przedstawieniem „Żołnierzy” w Berlinie. Irving stał się jednak widoczną postacią w publicznej dyskusji w ciągu ostatnich dwóch miesięcy.

13. Irving jest młodym i płodnym brytyjskim historykiem o znanych faszystowskich powiązaniach. Opublikował inne książki o wojnie, które są krytyczne wobec brytyjskiego przywództwa i mają tendencję do pokazywania Niemców w dobrym świetle. Wśród nich znajduje się „The Destruction of Dresden”. Przygotowuje obecnie biografie Hitlera i generała Milcha²⁸. Jest blisko związany z Hochhuthem, który ostatnio pisał w niemieckiej gazecie, że Irving zajmował się „podróżami Sikorskiego” na jego prośbę. Każdy z nich powoływał się co najmniej dwukrotnie ze wzajemnością na sztukę lub książkę drugiego w publikowanych tekstach.

Prawdopodobne motywy autorów

14. Są różne podstawy do podejrzeń, chociaż brak dowodów, iż działania Hochhutha i Irvinga składają się na długoterminową strategię sowiecką „rozmiękczenia” Zachodu i że co najmniej Hochhuth może świadomie lub nieświadomie wspierać tę operację:

a) Ostatnio doniesiono w prasie, że Hochhuth pisze obecnie trzecią, potencjalnie antyzachodnią, sztukę zatytułowaną „Jak obalić rząd Stanów Zjednoczonych od wewnątrz?” Będzie ona najwyraźniej utrzymywać, że skuteczna rewolucja społeczna dokonana przez robotników jest obecnie niemożliwa i że współczesne zindustrializowane społeczeństwa i ich establishment może być obalony tylko w wyniku działań „heroicznych Philbych”.

b) Oskarżenie, że zabilismy Sikorskiego, po raz pierwszy pojawiło się w 1948 r., według oświadczeń pilota samolotu Prchala z lat 1952 i 1953. Twierdzi on, iż zwrócił się do niego pracownik czeskich służb specjalnych i zażądał, aby oskarżył brytyjski wywiad o dokonanie sabotażu samolotu. Prchal sugeruje, że jego zeznanie było potrzebne do procesu Adama Doboszyńskiego²⁹, który został w Polsce w 1949 r. skazany na śmierć za szpiegostwo na rzecz Zachodu i konspirację przeciw Sikorskiemu.

²⁷ Winston Spencer Churchill (ur. 1874), wnuk W. S. Churchilla, syn Randolpha Churchilla i Pamelii Churchill (Digby), korespondent prasowy i pisarz, konserwatywny poseł do Izby Gmin od 1904 r.

²⁸ Erhard Milch (1892-1972), jeden z twórców Luftwaffe, niemiecki marszałek polny od 1940 r., po wojnie za zbrodnie wojenne skazany na karę dożywotniego więzienia, na wolności od 1955 r.

²⁹ Adam Doboszyński (1904-1949), działacz i teoretyk endecki reprezentujący skrajnie prawicowy odłam tego ugrupowania, znany z tekstów antyżydowskich i zajęcia, wraz z grupą zwolenników, miasteczka Mysłowice w 1936 r.; w czasie II wojny światowej, na emigracji krytyk gen. Sikorskiego, pod koniec 1946 r. powrócił potajemnie do Polski, gdzie został 3 VII 1947 r. aresztowany przez Urząd Bezpieczeństwa. Proces Doboszyńskiego oskarżonego bezpodstawnie o współpracę z hitlerowskimi Niemcami odbył się przed Sądem Wojewódzkim w Warszawie w dniach 18 VI-11 VII 1949 r. Skazano go na karę śmierci i wyrok wkrótce wykonano, został rehabilitowany przez Sąd Najwyższy 26 IV 1989 r.

c) Zarzut został powtórzony w książce wydanej w Polsce w 1965 r.³⁰ przez Jerzego Klimkowskiego³¹, w swoim czasie adiutanta generała Andersa³², uwięzionego w 1943 r. za spiskowanie przeciw Sikorskiemu. W książce Klimkowskiego znajduje się opinia, że wypadek był spowodowany przez Brytyjczyków za zgodą Churchilla, jako element brytyjskiego poparcia dla sprzeciwu generała Andersa wobec Sikorskiego. Klimkowski wymienia wśród nich pułkownika L. R. Hullsa³³, uprzednio członka brytyjskiej misji wojskowej w Moskwie pod dowództwem generała Mason-MacFarlane'a, a później oficera łącznikowego przy generale Andersie, kiedy tworzył on polską armię w Rosji. (Pułkownik Hulls był w rzeczywistości przedstawicielem SOE w Moskwie od lipca do listopada 1941 r., zanim został mianowany oficerem łącznikowym przy generale Andersie). Klimkowski utrzymuje, że Prchal dostał specjalnego brytyjskiego drugiego pilota, faktycznie zwierzchnika. Wiadomo, iż Hochhuth pozyczał książkę Klimkowskiego z Instytutu Sikorskiego w Londynie i w jego sztuce pojawiają się argumenty używane przez Klimkowskiego. Podobnie rzecz się ma z książką Irvinga, chociaż twierdzi on, iż nie sięgał po Klimkowskiego. Ten ostatni różni się od Hochhutha i Irvinga przypisywaniem brytyjskim motywom niechęci do tego, co nazywa prosowiecką polityką Sikorskiego. To stwierdzenie było w sposób oczywisty wymyślone do użytku w powojennej Polsce.

15. Należy zaznaczyć, iż uciekinier z KGB domniemał dwa lub trzy lata temu, że Sikorski został zamordowany przez NKWD. Jednakże uciekinier nie chciał rozwinąć tego twierdzenia i przedstawić jakichkolwiek dowodów. Jeśli informacja ta byłaby prawdziwa, oznaczałoby to, że Rosjanie działają z pozycji siły, ponieważ jako jedyni wiedzą, co się stało w Gibraltarze. **(Ten raport uciekiniera jest sprawą bardzo delikatną i nie można o nim wspominać publicznie)**. Bliski związek pomiędzy Hochhuthem i prawicowym Irvingiem można wytłumaczyć tymczasową zbieżnością interesów między przeciwnymi politycznymi ekstremami. Ewentualnie można sugerować, że ich interesy są czysto finansowe. Nie posiadamy pewnej wiedzy o tym, jak współpraca między nimi się rozpoczęła, z wyjątkiem publicznego oświadczenia Irvinga, iż spotkał Hochhutha w Hamburgu w dniu śmierci Churchilla. Najbardziej prawdopodobnym przypuszczeniem jest, że ich znajomość rozpoczęła się w Niemczech, gdzie jak wiadomo spędzili sporo czasu na badaniach, szczególnie w niemieckich archiwach.

Dokumentacja

16. Przeprowadzono poszukiwania dowodów, nawet wątpliwych, w dokumentach biura gabinetu, Ministerstwa Obrony, Foreign Office, Colonial Office, SIS i Służby Bezpieczeństwa, czy byliśmy w jakikolwiek sposób zaangażowani w zabicie generała Sikorskiego lub je planowaliśmy. Nic dziwnego, iż niczego takiego nie znaleziono, a dokumenty biura gabinetu,

30 J. Klimkowski, *Katastrofa w Gibraltarze. Kulisy śmierci generała Sikorskiego*, Katowice 1965.

31 Jerzy Klimkowski, rtm., więziony w ZSRR 1940-1941, w Armii Polskiej w ZSRR i na Bliskim Wschodzie 1941-1943, adiutant gen. W. Andersa, konspirował przeciw Sikorskiemu, aresztowany i skazany w 1943 r., podejrzewany o działalność na rzecz NKWD, po wojnie powrócił do Polski, autor książek wspomnieniowych.

32 Władysław Anders (1892-1970), generał i polityk, dowódca Nowogródzkiej Brygady Kawalerii w kampanii wrześniowej, więziony przez władze sowieckie 1939-1941, naczelny dowódca wojsk polskich w ZSRR 1941-1942, dowódca II Korpusu Polskiego na Bliskim Wschodzie i we Włoszech 1943-1946.

33 Leslie R. Hulls, oficer armii brytyjskiej, oficer łącznikowy przy Armii Polskiej w ZSRR i na Bliskim Wschodzie 1941-1943.

Foreign Office i kolekcja osobista Churchilla wskazują, że w rzeczywistości uważał on go za najlepszego polskiego przywódcę i nie miał żadnych powodów, aby pragnąć jego śmierci.

17. Dokumenty SOE, które są niekompletne i nieuporządkowane, nie były badane, ale konsultowano generała Gubbins, który był szefem SOE, blisko związanym z Polakami i stwierdził z całą pewnością, iż nie było żadnych planów SOE zabicia Sikorskiego.

18. Najbardziej prawdopodobnym wyjaśnieniem rzekomych „dowodów” Hochhutha, jeśli w ogóle istnieją, jest to, że zostały:

- a) sfalszowane lub
- b) przekreślono albo zmanipulowano fragment z jakiegoś nieszkodliwego dokumentu z 1943 r., w którym rozważano politykę wobec Sikorskiego w świetle jego stosunków z Sowiecami.

19. Najbardziej obszerne informacje o katastrofie samolotu generała Sikorskiego znajdują się w zapisie prac komisji śledczej, która została utworzona w Gibraltarze natychmiast po zdarzeniu. Komisja stwierdziła, że wypadek nastąpił „w wyniku utraty sterowności samolotu z powodów, których nie udało się ustalić”, a także, iż „nie było kwestii sabotażu”. Nie przypisano winy czeskiemu pilotowi. Wyniku dochodzenia nie opublikowano, ale posłużył on do przygotowania oświadczenia Ministerstwa Lotnictwa, które ogłoszono w „Timesie” 21 IX 1943 r. (Nawiasy kwadratowe oznaczają fragmenty, które według polskiego rządu na wychodźstwie mogły zostać pominięte):

„Raport komisji śledczej, która prowadziła dochodzenie w sprawie przyczyn wypadku Liberatora w Gibraltarze 4 VII 1943 r., w którym generał Sikorski stracił życie, został przygotowany. Wyniki prac komisji i ustalenia oficerów, których obowiązkiem było przejrzanie ich oraz skomentowanie, zostały rozważone i [jest oczywiste, że wypadek nastąpił z powodu zablokowania sterów wysokościowych tuż po starcie, w wyniku czego samolot stał się niesterowalny].

Po starannym zbadaniu wszystkich dostępnych dowodów [w tym zeznań pilota, nie było możliwe ustalenie, w jaki sposób doszło do blokady, ale] stwierdzono, że nie miał miejsca sabotaż. Jest również jasne, że nie można w żadnym wypadku obwiniać kapitana samolotu, pilota z dużym doświadczeniem i wyjątkowymi umiejętnościami.

Oficer Polskich Sił Powietrznych uczestniczył we wszystkich posiedzeniach komisji”.

Oświadczenie o praktycznie identycznej treści zostało ogłoszone przez parlamentarnego podsekretarza stanu lotnictwa w Izbie Gmin w odpowiedzi na zapytanie parlamentarne w dniu 23 IX 1943 r.

20. Kopia raportu została przekazana rządowi polskiemu 1 września, ale odmówiono jej rządowi czechosłowackiemu na wychodźstwie. Został on jednak powiadomiony listem z Foreign Office z 1 września, iż „ustalono, że kapitan samolotu, pilot z wielkim doświadczeniem i wyjątkowymi zdolnościami, nie ponosi winy”.

21. Czytany dzisiaj raport nie wydaje się dostarczać całkowitego wyjaśnienia twierdzenia, że nie miał miejsca sabotaż. Między innymi wynika z niego, że warta w samolocie nie była przez cały czas efektywna. Byłoby poprawniej stwierdzić, iż nie było dowodów sabotażu. Taki wniosek osiągnięto w wyniku czysto polskiego dochodzenia, chociaż Polacy nie podali go wtedy do publicznej wiadomości. Raport komisji odbiega także od standardów wymaganych dla procedur prawnych, nie będąc zapisem dosłownym. Z drugiej strony, jest wiele świadectw staranności, z jaką komisja śledcza badała katastrofę. Premier osobiście poprosił listownie

dowódcę lotnictwa³⁴ o raport na temat katastrofy przed wynikami dochodzenia komisji śledczej³⁵. Głównodowodzący Coastal Command marszałek Slessor³⁶ osobiście interesował się śledztwem. Wszystkie podstawowe części samolotu zostały wydobyte. Zespół z Royal Aircraft Establishment z Farnborough brał udział w dochodzeniu. W pewnym momencie marszałek Slessor, przed zatwierdzeniem wniosków komisji, polecił zebrać się jej raz jeszcze, aby mieć pewność, iż wzięła pod uwagę wszystkie techniczne dowody.

22. Pewna aura tajemnicy towarzyszyła dwóm pasażerom Liberatora, w którym zginął generał Sikorski, panom Lockowi i Pinderowi. David Irving na stronie 71 swojej książki przedstawia ich jako „najwidoczniej agentów brytyjskiego wywiadu z Kairu”. W rzeczywistości jednak dowody pokazują, że nie było nic tajemniczego odnośnie któregokolwiek z nich. Walter Heathcote Lock został opisany w pośmiertnej notatce, która ukazała się w „Timesie” 15 VII 1943 r. jako przedstawiciel Ministerstwa Transportu Wojennego w Zatoce Perskiej i przewodniczący Basra War Transport Committee. Podróżował on do Kanady, aby objąć tam stanowisko przedstawiciela ministerstwa. Nazwisko Locka pojawia się w dokumentach ministerstwa transportu jako stacjonującego w Basrze, a także, wraz z adresem, na akcie zgonu w Somerset House. Jego ciała nigdy nie znaleziono. Telegrafista, Harry Pinder był chorążym w Royal Navy (chorążowie tytułowani są grzecznościowo „Pan”). Według dokumentów Ministerstwa Obrony (marynarka wojenna) dowodził on od grudnia 1941 r. stacją radiową marynarki wojennej w Aleksandrii. W momencie katastrofy podróżował do Wielkiej Brytanii na kurs radiowy. O jego śmierci doniósł bez szczegółów „Times” 1 IX 1943 r. Ciało odnaleziono i pochowano w morzu. Nie ma żadnych powodów przypuszczać, że dokumenty te zostały sfałszowane lub że Lock lub Pinder mieli jakieś powiązania z brytyjskimi służbami specjalnymi. Jedyny problem, jaki powstaje, to pytanie, dlaczego byli na pokładzie samolotu Sikorskiego. Przypuszczalnie dwa miejsca były wolne i zajęli je w drodze powrotnej z Kairu do Londynu, podróżując, aby objąć nowe stanowiska.

Polityka

23. Jak dotychczas, nasza polityka w sprawie książki Irvinga i oskarżeń w „Żołnierzach”, polegała na unikaniu podejmowania oficjalnych działań, tak dalece, jak to możliwe, z obawy przed nadaniem im nieuzasadnionego znaczenia. W kilku przypadkach, kiedy oficjalne komentarze były poszukiwane przez prasę, rzecznicy prasowi przyjmowali linię, iż oskarżenia są zbyt absurdalne, aby warto było je odpierać.

24. Dostarczyliśmy jednak ograniczoną i niejawną pomoc oraz zachętę tym, o których wiemy, że pragną bronić Churchilla, zwłaszcza jego wnukowi Winstonowi Churchillowi, najbliższemu wojennemu otoczeniu i argentyńskiemu autorowi Carlosowi Thompsonowi, który rozpoczął od współpracy z Hochhuthem, ale zamierza wydać książkę obalającą jego zarzuty i oskarżyć go, że jest komunistycznym agentem.

25. Oni, a także wielu przedstawicieli opinii publicznej, w tym byli oficerowie, posiadający wiedzę o wydarzeniach 1943 r., pospieszyli w obronie Churchilla z dokładnymi i przekonują-

³⁴ Był nim w latach 1940-1945 Charles Portal, marszałek lotnictwa.

³⁵ Portal przesłał 18 VII 1943 r. informację Churchillowi, iż katastrofa nastąpiła na skutek zablokowania sterów, a w ogonie samolotu znaleziono pękniętą podpórkę sterującą dźwigniami, ale nie ustalono, czy nastąpiło to z powodu rozbicia, czy też zmęczenia materiału, PRO, CAB 120/66, Portal do Churchilla 18 VII 1943 r.

³⁶ John Slessor (1897-1979), marszałek lotnictwa, głównodowodzący Coastal Command RAF 1943-1944.

cymi argumentami w odpowiedzi na zarzuty Hochhutha i Irvinga. Mamy nadzieję, że proces ten będzie kontynuowany np. dzięki książce Thompsona i postępowaniom prawnym, które zostały rozpoczęte przez

- a) pilota samolotu przeciw Hochhuthowi, wydawcom i producentom sztuki,
- b) historyka Trevora Ropera w sprawie artykułów i korespondencji Hochhutha w „Der Spiegel” w odpowiedzi na komentarze Trevora Ropera o jego zarzutach,
- c) byłego pracownika SOE Bickhama Sweet-Escotta w odpowiedzi na zarzuty „Der Spiegel”, że był specjalistą od zabójstw, przebywającym najprawdopodobniej w Gibraltarze w czasie katastrofy³⁷.

26. Tak więc nie ma powodów obecnie, aby zmieniać zasady naszej polityki. Niemniej jednak, Hochhuth i Irving powtarzają swoje zarzuty i bez wątpienia będą dążyli do ich podtrzymania. Hochhuth wezwał na przykład do ustanowienia nowej komisji śledczej w składzie: Winston Churchill, zięć Sikorskiego³⁸, Irving, Bernard Levin³⁹ i John Barry⁴⁰, przed którą gotów jest stanąć, chociaż nie wyjawi nazwiska swojego informatora. Irving wezwał do ponownego przeprowadzenia śledztwa przez komisję śledczą RAF, co — jak słusznie twierdzi — jest dopuszczalne według przepisów RAF. Byłoby wysoce nierozsądne zgodzić się na którykolwiek z tych pomysłów i to nie tylko z powodu słabości dochodzenia przeprowadzonego przez komisję śledczą.

³⁷ 22 III 1969 r. pułkownik Bickham Sweet-Escott został przeproszony przez wydawnictwo Andre Deutsch Ltd. za to, iż w sztuce *Żołnierze* przedstawiono go jako organizatora zabójstwa generała Sikorskiego, „The Times”, 23 III 1969.

³⁸ Był nim Stanisław Leśniowski, inżynier rolnik, wzięty do niewoli przez Niemców w czasie kampanii wrześniowej.

³⁹ Bernard Levin (ur. 1929), dziennikarz i pisarz brytyjski, krytyk teatralny i felietonista w „Daily Mail” 1962-1970.

⁴⁰ Chodzi najprawdopodobniej o Johna Barry'ego (1903-1969), sędziego Sądu Najwyższego Victorii, Australia.

3.

Notatka dla premiera Harolda Wilsona pt. Generał Sikorski z 2 IV 1969 r., Londyn.

Tajne

List Davida Irvinga do Premiera z 13 II 1969 r.

Uwagi przygotowane przez ministerstwo obrony i uzgodnione z innymi resortami.

Pan David Irving napisał do Air Historical Branch w listopadzie 1967 r. o sprawie Sikorskiego. Korespondencja ta była częścią serii listów napisanych przez niego i wizyt złożonych w AHB, w trakcie których wyliczał on kolejne teorie, że katastrofa nastąpiła z powodu sabotażu, przeciążenia na skutek przemytu lub błędu pilota. List wysłany przez niego w listopadzie 1967 r. jest zbieżny z jego listem do premiera tylko w odniesieniu do świadectwa pana Martina. Irving interesował się w tym czasie przede wszystkim sierżantem N. Moorem⁴¹ (świadek występujący przed komisją śledczą), który, jak twierdził, przyznał się do odwołania zeznań złożonych przed komisją. W czasie jednej z okresowych wizyt w AHB Irving stwierdził, że spisał zeznania Moore'a i sugerowano mu, aby przesłał kopię do AHB. 13 XI 1967 r. napisał do ABH, załączając list od Moore'a i notatki z rozmowy z nim. Wskazywały one, że Moore miał wątpliwości odnośnie sprawności ochrony Liberatora w Gibraltarze, ale nie były one jednoznaczne. Warto zwrócić uwagę, że nie ma żadnego odniesienia do tego aspektu sprawy w liście Irvinga do premiera.

Mówiąc ogólnie, list do premiera wydaje się próbą podważenia wiedzy, bezstronności i sumienności członków komisji śledczej oraz zdyskredytowania świadectwa i reputacji Prchala. Irving sugeruje, że komisja wiedziała zbyt mało o Liberatorze, aby móc właściwie ocenić zeznania Prchala oraz, że nie słyszała ważnych zeznań i doszła do wniosków opartych wyłącznie o wypowiedzi Prchala. Twierdząc tak, Irving ujawnia, iż posiada niewielkie zrozumienie procedur RAF-u oraz lotnictwa. Komisja śledcza nie jest sądem prawa i wymaga się od niej wysłuchania najlepszych dostępnych zeznań w celu porównania ich z zawodową wiedzą na temat wojskowego lotnictwa, aby ustalić, czy zaszło coś, co wskazywałoby na usterkę sprzętu, błąd w przygotowaniu lub też w procedurach administracyjnych albo operacyjnych. Raport komisji może więc nie zawierać całej wiedzy fachowej, która jest podstawą dochodzenia i w konsekwencji jego wyniki mogą być źle rozumiane przez ludzi nie posiadających takiego samego przygotowania i wiedzy.

Wprawdzie przewodniczący komisji nie latał bezpośrednio na Liberatorach, ale był jednak doświadczonym pilotem⁴². Co więcej, podpułkownik Russell⁴³, który uczestniczył w jej posiedzeniach, był w Beaulieu członkiem Liberator Conversion Squadron, jak również zeznawali: major Sachs⁴⁴, major Falk⁴⁵ i kapitan Watson⁴⁶, wszyscy doświadczeni piloci Liberatorów. Protokoły posiedzeń komisji były następnie badane przez Sir Johna Slessora (głównodowodzący Coastal Command) i Sir Douglasa Evilla⁴⁷ (zastępcę szefa sztabu sił lotniczych), obydwu doświadczonych pilotów. Co więcej, komisja posiadała pełny dostęp do wszelkich odnośnych

41 Norman Moore, sierżant z obsługi naziemnej RAF-u w Gibraltarze w lipcu 1943 r.

42 Komisji śledczej przewodniczył płk John G. Elton.

43 Ppłk N. M. S. Russell służył w 1943 r. w Transport Command RAF.

44 Jack F. Sachs, mjr RAF, dowódca dywizjonu, w którym służył Prchala.

45 Roland Falk, mjr, w 1943 r. dowódca oblatywaczy z Royal Aircraft Establishment w Farnborough.

46 Wallace L. Watson, kapitan RAF-u, nowy zwierzchnik Prchala, przejmujący dowództwo od mjr. Sachsa.

47 Douglas Evill (1892-1971), wicemarszałek, zastępca szefa sztabu sił lotniczych 1943-1946.

informacji o właściwościach obsługi Liberatora. To nonsens sugerować, że Prchal mógł zdołać sfabrykować opowieść, która choć w sposób oczywisty podejrzana, nie zostałaby podważona przez doświadczonych pilotów ją badających. Protokoły nie zawierają dyskusji pomiędzy członkami komisji przed osiągnięciem konkluzji, ale jest to normalną praktyką i nie ma podstaw wątpić, że zarówno ich całościowa wiedza lotnicza, jak też znajomość Liberatora, zostały w pełni uwzględnione. Istniały także mocne dowody wskazujące, że Prchal był wyjątkowym i bardzo doświadczonym pilotem Liberatora o wysokiej reputacji. Nie było żadnych podstaw, aby mu nie wierzyć i żadnych dowodów wówczas, ani nie ma ich dzisiaj, wskazujących jego winę.

Jedyni naoczni świadkowie wymienieni teraz przez Irvinga, których zeznań nie wysłuchała komisja, dostarczają tylko świadectw o sposobie, w jaki samolot uderzył w wodę i maksymalnej wysokości osiągniętej w czasie startu (sprawa, na temat której komisja posiadała już zeznania od wielu naocznych świadków). Ich świadectwo nie wydaje się wielce różnić od zeznań złożonych przed komisją. Jest bardzo trudno ocenić wysokość samolotu z pozycji na ziemi i eksperymenty pokazują różnice w świadectwach naocznych świadków jako rzecz normalną. Nocą trudność w prawidłowej ocenie jest daleko większa, szczególnie z oddalenia, a nawet patrząc zza rogu lub przez okno. Oczekiwać należało, że wystąpi pewna różnorodność opinii i nie ma powodu uważać zeznania kogoś ze świadków jako bardziej przekonującego od świadectwa pilota, szczególnie pamiętając o jego doświadczeniu jako pilota Liberatora i stopniu błędu wysokościomierza w Liberatorze, wzmiankowanym w zeznaniach przed komisją śledczą. Wszystkie te zeznania, z wyjątkiem Hughesa, były znane ministerstwu obrony, zanim Irving napisał swój list.

Pozostali nowi świadkowie: Swabey i Prokop, wymieniani w liście do premiera, są ludźmi, którzy według Irvinga słyszeli Prchala składającego różne oświadczenia publicznie albo prywatnie po 1943 r. Ministerstwo obrony nie słyszało do tej pory nazwiska Swabey, ale Prokop wydaje się być czeskim nawigatorem, którego twierdzenia anonimowo cytowano w broszurze „Historical Notes on the play Soldiers” wydanej z okazji premiery sztuki w Londynie. Warto zauważyć, iż zarówno Swabey, jak i Prokop, są niechętni publicznemu angażowaniu się i posiadamy tylko słowo Irvinga na to, co twierdzą, iż słyszeli z ust Prchala. Ten ostatni bez wątplenia odpowie, że został źle zrozumiany lub zacytowany. Doświadczenie zdobyte przez członków AHB w ich relacjach z Irvingiem wskazuje, że jest on daleki od dokładności w przytaczaniu informacji, które wydają się wspierać jego punkt widzenia. Kontakty z AHB były przedstawiane niektórym świadkom w sposób sugerujący oficjalne poparcie dla jego śledztwa. Wydaje się on posiadać skłonności do przedstawiania opinii jako dowodów — tendencja widoczna, zarówno w jego liście, jak i ostatnim występie w programie telewizyjnym Davida Frosta.

Cytaty z „Pilot Training Manual” Liberatora wydają się być kolejnym przykładem sposobu, w jaki Irving przekręca albo nie rozumie lotniczej praktyki. Nie posiadamy jakiegokolwiek dokumentu o takim tytule. Mamy natomiast egzemplarz uwag o pilotowaniu Liberatora II, ale nie dają one informacji o stopniu wznoszenia się. W każdym bądź razie podręcznik ten jest tylko przewodnikiem dla pilotów, a nie zapisem niezaprzeczalnych faktów. Rady dawane w nim zazwyczaj zawierają stopień niedoszacowania osiągnięć, gwarantując margines bezpieczeństwa. Nie jest nieprawdopodobne, że Prchal osiągnął wysokość 100 stóp i rozbił się w odległości 1200 jardów od miejsca oderwania się od ziemi.

Podobnym przykładem niezdolności lub niechęci Irvinga do potwierdzenia możliwości przebiegu wypadków sprzecznych z jego teorią są uwagi na temat przeciążenia samolotu. Czas,

który samolot stał na końcu pasa startowego, mógł wynikać z usunięcia niewielkich niedogodności, zaspokojenia w ostatniej chwili życzeń pasażerów lub innych powodów. Nie ma żadnych dowodów, że samolot miał zbyt ciężki ogon lub był przeciążony w inny sposób. Maksymalny ciężar Liberatora II w momencie startu podany w uwagach dla pilota wynosił 56 000 funtów. Komisja śledcza, posiadając dostęp do wszystkich dostępnych wówczas informacji, stwierdziła, że samolot ważył 54 600 funtów.

Z zeznań porucznika lotnictwa Bucka⁴⁸ wynika, że nie stwierdzono przyczyn zablokowania sterów. Nie przedstawił on komisji jako opinii lub faktu, że blokada sterów nie miała miejsca. Nie wysunął on także żadnej innej sprzecznej teorii o przyczynie wypadku. Możliwość błędu pilota, powodującego wypadek samolotu, nie może być wykluczona, ale komisja śledcza miała mnóstwo okazji, aby rozważyć taką wersję i była kategoryczna w uwolnieniu pilota od winy. Nawiasem mówiąc, Irving w książce „Accident” załączył cytaty z odpowiedzi od General Dynamics, że nie było przypadków blokady sterów w Liberatorze z odnotowaniem incydentu, gdy blokadę spowodowała poluzowana śruba. Nie ma o tym wzmianki w jego liście do premiera.

Poza tym Prchal nie zaprzeczył, że nosił kamizelkę ratunkową, kiedy został uratowany. Powiedział on komisji, że nie miał jej w momencie startu, ale była za jego plecami. Po wypadku widziano, jak samolot unosił się na powierzchni morza przez kilka minut, wystarczająco długo, aby umożliwić Prchali włożenie kamizelki ratunkowej. Nie sądzimy, aby fakt, iż kamizelka ratunkowa była napompowana miała jakiegokolwiek znaczenie. Napompowanie mogło być spowodowane przez zwolnienie dwutlenku węgla z pojemnika w kamizelce lub ustne nadmuchiwanie.

Jesteśmy pewni, że w liście Irvinga z 13 lutego, nie ma nic, co pozwalałoby podważyć wnioski komisji śledczej lub uzasadniałoby wznowienie dochodzenia, nawet, jeśli takie działania byłoby pożądanym z innych powodów. Co więcej, jeżeli udałoby się zapewnić obecność podstawowych świadków, niektórzy z nich mogą już nie żyć, a większość nie służy już w wojsku. Powątpiewamy w sens wznawiania śledztwa lub ujawniania treści zastrzeżonych dokumentów wyłącznie w odpowiedzi na nękanie przez osoby o władnięte przez jakieś osobliwe teorie, będące przedmiotem pozwów o zniesławienie złożonych w sądach. Nowe śledztwo, po tak długim upływie czasu od zdarzenia, nie wniesie żadnych innych dowodów i zeznań do rozpatrzenia, poza teoriami oraz wspomnieniami zniekształconymi i zamazanymi po upływie 26 lat.

Irving rozpoczął negocjacje w sprawie wydania swojej książki w Niemczech. Rozumiemy, że nowe wydanie będzie zawierać słowo wstępne Hochhutha i wszystkie informacje godne cytowania, które Irving zdobył od czasu pierwszego wydania.

48 John Buck, inspektor z Accident Investigation Branch min. lotnictwa.