

MOJE WSPOMNIENIA Z ARNHEM 1944

Imię i nazwisko: Jerzy H. Dyrda

Stopień: porucznik (oficer łącznikowy i osobisty generała S. F. Sosabowskiego)

Jednostka: 1. Polska Samodzielna Brygada Spadochronowa

Od grudnia 1940 roku byłem adiutantem 1. Polskiej Brygady Spadochronowej. W marcu 1944 roku zostałem instruktorem spadochronowym na południu Anglii. W lipcu 1944 wezwano mnie do dowództwa brygady i mianowano oficerem łącznikowym lotnictwa brygady. Zgłaszając się do akcji zostałem dowódcą poczty sztabowego 1. Brygady, z którym gen. [Stanisław Franciszek] Sosabowski skakał na spadochronie. Po wylądowaniu zostałem oficerem do zadań specjalnych generała.

LOT DO ARNHEM

Była godzina 14:15. Wreszcie lecimy. Do Arnhem, 127 km za linią frontu sił lądowych aliantów. Podczas ćwiczeń powietrznych z grupą, którą prowadziłem, nadal nie wierzyłem, że kiedyś wreszcie polecimy do boju. Już tyle razy wieszaliśmy kontenery z ciężką bronią i dodatkową amunicją w komorach załadunkowych naszej dakoty i pakowaliśmy się do niej. Ale zawsze przychodził rozkaz: opuścić samoloty. Operacje były opóźniane i w końcu odwoływane. Czyżby siły lądowe i tym razem miały sobie poradzić bez naszej pomocy? Do dziś pamiętam wszystkie szczegółowe i długotrwałe przygotowania, rozkazy do każdej desantowej akcji, przygotowane z dokładnością minuta po minucie do wszystkich poprzednich, kryjących się pod kryptonimami operacji.

I teraz znów, ponieważ gęsta mgła spowiła Midlands, a także holenderską strefę zrzutu, od trzech dni czekaliśmy na naszych lotniskach w rejonie Grantham, spodziewając się w każdej chwili otrzymać rozkaz startu. Wszyscy byliśmy już przemęczeni. Od początku sierpnia przez siedem długich tygodni przygotowywaliśmy się do różnych operacji. Wcześniej przez cały lipiec prowadziliśmy ćwiczenia spadochronowe. Szczególnie teraz, ciągłe opóźnianie startu z godziny na godzinę lub z dnia na dzień, aż w końcu odwoływanie operacji, wszystko to działało nam na nerwy. Ze względu na konieczność zachowania w tajemnicy planowanych działań spadochroniarze nie mogli opuszczać kwater. To było coś więcej niż rodzaj zamknięcia. Te siedem tygodni oczekiwania stanowiło niemal psychiczną torturę, a w rzeczywistości wykańczało nerwy. W ostatnich dniach napięcie rosnęło. Niektórzy żołnierze nie mogli już tego znieść. Doszło do niewytłumaczalnych wypadków, była odmowa wykonania rozkazu i jedno samobójstwo.

Tym razem na polecenie z 1. Brytyjskiej Dywizji Powietrznodesantowej nasza brygada miała startować od trzeciego dnia operacji. Planowano tylko po jednym zrzucie dziennie. A przecież podczas poprzedniej operacji spadochronowej, przed inwazją na Normandię, jednego dnia były dwa desanty. Podczas operacji powietrzno-desantowej koncentracja sił jest nieodzownym czynnikiem udanego lądowania. Perspektywa skoku trzeciego dnia była zatem dla nas bardzo przykrym rozczarowaniem. Pierwsze lądowanie pierwszego dnia zapewnia największy atut zaskoczenia. Na drugi dzień, a zwłaszcza na trzeci, wróg jest już przygotowany. Natychmiast gromadzi wszystkie możliwe posiłki i całą artylerię przeciwlotniczą z sąsiednich terenów, tworząc szczelny kordon ognia wokół stref zrzutu. Niemcy wiedzą wszystko o wojnie, a zwłaszcza o operacjach powietrzno-desantowych. Będą na nas czekać na dole i będziemy musieli lądować na ich lufach. Tę ponurą prognozę wzmocniły pogłoski, że nasz drugi rzut szybowcowy został zniszczony podczas lądowania trzeciego dnia operacji. Stało się to już dwa dni temu.

Wiosną 1944 roku byłem instruktorem spadochronowym, po trzech latach pełnienia obowiązków adiutanta brygady. W czerwcu 1944 zostałem wezwany do dowództwa brygady i mianowany jej oficerem łącznikowym lotnictwa. Pełniący tę funkcję powinienem pozostać na

lotnisku. Przekazałem jednak swoje obowiązki mojemu zastępcy i podobnie jak przy poprzednich (odwołanych) operacjach poprosiłem o wyruszenie z brygadą do akcji. Generał Sosabowski ponownie rozkazał mi być dowódcą pierwszego oddziału sztabowego, z którym i on miał skakać. Stałem teraz przy drzwiach samolotu i patrzyłem na mój oddział. Od początku ćwiczeń przedodlotowych aż do skoku byłem ich dowódcą. Byłem za nich odpowiedzialny. Nikt nie rozmawiał. Twarze były blade i napięte. Wszyscy byliśmy pod wrażeniem operacji, a zwłaszcza jej opóźnienia.

Podczas wstępnego szkolenia spadochronowego brytyjski instruktor utrzymywał, że dla przeciętnego żołnierza skok ze spadochronem można porównać do ośmiu godzin ciężkiej pracy. Wydawało mi się, że to przesada, gdyż skakałem raczej bez większych wrażeń. Ale to była moja subiektywna opinia. Jednak po porannych skokach część żołnierzy wracała do koszar i nie chciała jeść. Od razu szli spać i spali cały dzień i noc. Zatem po tych skokach wykonywanych jako instruktor, a także przyglądaniu się częstym wypadkom, zmieniłem zdanie.

Ale wtedy były to tylko skoki treningowe. Teraz wkraczamy do akcji. Wiedzieliśmy, że nasze dakoty nie są kuloodporne. W czasie wyskakiwania spadochroniarzy piloci musieli zmniejszyć prędkość poniżej 150 km/h i zejść do 150–120 metrów. A przede wszystkim maszyny nie miały samouszczelniających się zbiorników paliwa. Jeden pocisk zapalający lub jedna iskra spowodowałaby eksplozję, a co najmniej zapalenie się samolotu. Taka śmierć byłaby raczej bardziej nieprzyjemna niż od kuli... Poza tym podsumowania poprzednich akcji wykazały, że nawet gdy operacja powietrzno-desantowa osiągnęła swój cel, to nie wracał z niej co czwarty spadochroniarz. A ta operacja nie wyglądała, że może się powieść.

Cały czas coraz więcej myśli kłębiło mi się w głowie. Amerykańscy spadochroniarze skaczą ze spadochronem zapasowym. My pocieszałyśmy się, że skoki z tak małej wysokości czterystu metrów uniemożliwiają otwarcie na czas tej drugiej czaszy. Przed każdym skokiem zawsze jednak martwiła nas uporczywa myśl: „Czy spadochron się otworzy?”. Powinien, jednak dobrze wiedzieliśmy, że nie zawsze tak się dzieje. Brałem udział w licznych pogrzebach żołnierzy i przyjaciół, którzy zginęli podczas skoków treningowych. W czasie szkolenia padło ich wielu.

Jednak teraz, w oczekiwaniu na nieporównywalnie większe niebezpieczeństwo, nie zastanawiałem się nad spadochronem. W pierwszych dniach sierpnia cała brygada chciała polecieć do Warszawy, aby pomóc naszej walczącej stolicy. Warszawa przysłała nam sztandar dla brygady. Zrobiono go tam w tajemnicy przed niemieckimi okupantami. Miał nam przypominać, że przeznaczeniem naszej brygady jest wspieranie powstania w Polsce. Takie było życzenie generała Sikorskiego, gdy formowano brygadę spadochronową. Ale teraz, w sierpniu, nie dostaliśmy samolotów do Warszawy. Na znak protestu wśród żołnierzy wybuchł spontaniczny strajk głodowy. Podczas akcji rekrutacyjnej obiecywaliśmy przecież ochotnikom, że jeśli dołączą do brygady, to najkrótszą drogą, czyli drogą powietrzną, wrócą do Polski. To była największa atrakcja, przesądzająca o dotarciu do nas wielu ochotników. A teraz Warszawa walczyła samotnie i domagała się przybycia brygady. Ale nie udało nam się zdobyć samolotów nawet dla jednej symbolicznej kompanii spadochronowej, która miałaby wspomóc naszą stolicę w walce z Niemcami. Było to gorzkie wspomnienie, szczególnie teraz, gdy lecieliśmy, by wyzwalać inny, obcy kraj.

Spojrzałem na generała Sosabowskiego, który siedział na metalowej ławce wśród innych żołnierzy. Oczy miał zamknięte i wyglądał bardzo poważnie. Miał świadomość, że nasza sytuacja jest wyjątkowo poważna. Nie było żadnych informacji o ofensywie 2. Armii i przyczynach jej zatrzymania. Marszałek polny [Bernard Lew] Montgomery obiecał, że czołowy XXX Korpus dotrze do Arnhem wieczorem drugiego dnia operacji. Ale skoro do dziś się to nie udało, to możliwe, że w ogóle nie dotrze. I co będzie z nami? Z pewnością Niemcy doskonale zdają sobie sprawę z tego, że Arnhem wraz z Dolnym Renem jest ostatnią przeszkodą na drodze dalszej ofensywy aliantów, która otworzyłaby drogę do ich kraju, omijając Linie Zygfryda. A to mogłoby spowodować całkowity upadek frontu niemieckiego na zachodzie.

Z nielicznych informacji z Arnhem wynikało, że Niemcy odbili most drogowy i wyparli z miasta jednostki alianckie. Brytyjska 1. Dywizja Powietrznodesantowa wraz z naszym zaopatrzeniem wysłanym szybowcami została otoczona na przedmieściu Oosterbeek. Wczoraj generał Sosabowski otrzymał rozkaz zmiany strefy zrztu – 6 kilometrów na zachód od pierwotnej. Oznaczało to całkowitą zmianę sytuacji. Warunki muszą być zupełnie inne od oczekiwanych. Generał jeszcze wtedy nie wiedział, że zmiana miejsca zrztu była dla nas szczęśliwym zbiegiem okoliczności. Zdawał sobie jednak sprawę, że jeśli dywizja brytyjskich spadochroniarzy nie będzie w stanie powstrzymać Niemców i zostanie zmuszona do wycofania się, to przybycie naszych nie zmieni zbytnio ogólnej sytuacji. Być może lecieliśmy tylko po to, by ocalić resztki brytyjskiej dywizji i naszych oddziałów szybowcowych lub podzielić ich los. W dodatku mieliśmy wylądować po przeciwnej stronie rzeki. Tam będziemy sami i bez naszej ciężkiej broni i artylerii, która wyruszyła z brytyjskimi zrztami na północny brzeg. Jeśli szybko nie dołączymy do 1. Powietrznodesantowej, będziemy musieli walczyć prawie jak we wrześniu 1939 roku w Polsce – karabinami przeciwko czołgom. Wielu z nas zadawało sobie to samo pytanie: „Czy nie wpadniemy w katastrofę?”.

Generał wiedział o tym wszystkim. Rano był zdecydowany nie zastosować się do rozkazów i nie startować. Wątpił, czy polecenia są sensowne. Chciał ich wiarygodnego potwierdzenia z Brytyjskiego Korpusu Powietrznodesantowego lub z dowództwa całej alianckiej 1. Armii Powietrznodesantowej. O godzinie 8:00 nasz oficer łącznikowy brytyjskiej brygady, podpułkownik [???] Stevens, przyniósł mu żądane potwierdzenie, a szef sztabu generała [Lewisa] Breretona zapewnił go telefonicznie, że prom jest pod kontrolą Brytyjczyków, którzy zabezpieczą również naszą strefę zrztu, i życzył mu powodzenia. Informacje te nie zgadzały się ze stanem faktycznym w Holandii i generał Sosabowski szybko to wychwycił.

Tymczasem lecieliśmy wysoko nad chmurami, niewątpliwie ponad 2000 metrów, bo robiło się coraz zimniej. Wyjrzałem przez małe okienko. To był widok na tle ziemi – ponad setka C-47 w ścisłym szyku nad białymi obłokami. Lecieliśmy nad wyspą Walcheren, gdy w nasze samoloty wstrzeliła się silna koncentracja artylerii. Jedna dakota została trafiona i płonąc gwałtownie spadała. Wiedzieliśmy, że niemiecka radiolokacja na Walcheren natychmiast zgłosi do dowództwa, że nowa wielka formacja samolotów ze spadochroniarzami leci w kierunku stref zrztu. Zatem jednostki niemieckie na wszystkich potencjalnych lądowiskach będą przygotowane na nasze przyjęcie. Wiedzieli, że najłatwiejszym sposobem zniszczenia jednostek spadochronowych jest zaatakowanie ich tuż przed lub w trakcie lądowania. Znowu przyszła okropna, paraliżująca myśl, że zbliża się ostatnia godzina naszego życia. Na dole, przy strefach zrztu, czekają Niemcy. Będą do nas strzelać jak do kaczek. Ale kaczki są mniejsze i potrafią kluczyć w locie.

Pogoda się poprawiała. W warstwach chmur pojawiały się coraz większe luki. Pięć minut przed planowanym przybyciem do Arnhem pilot wydał komendę: „Przygotowanie do akcji, pięć minut do skoku”. Zbliżaliśmy się do miejsca zrztu. Samoloty zniżały się. Otworzyliśmy drzwi. Potem pojawił się sygnał czerwonym światłem. Wydałem rozkaz: „*Action station!*”. Wszyscy wstali z ławek. Stanęli jeden za drugim w oporządzeniu i przygotowywali się do skoku. Podczepili linki otwierające spadochrony do stropu samolotu. Nakazałem sprawdzić, czy zatrzaski z karabińczykami są prawidłowo zaczepione. Żołnierze jeden po drugim wykrzykiwali swoje numery, potwierdzając, że są gotowi.

Wokół eksplodowały pociski artyleryjskie, samolotem rzucało na prawo i lewo. Trzymając się mocno framugi, żeby nie wypaść, rozpoznałem w dole Mozę, potem rzekę Waal w Nijmegen, a na końcu Dolny Ren i Arnhem. Na moście drogowym panował duży ruch, jechały ciężarówki i czołgi. Byli to jednak Niemcy, a ogień przeciwniczy stawał się coraz silniejszy. Naszą dakotą potężnie rzucało na wszystkie strony. Nie mogłem odwrócić wzroku od strasznego widoku: trafiono dwa samoloty lecące blisko naszego – spadały płonąc w kłębach dymu. Przed nami pojawiła się ściana ognia i stali. I lecieliśmy prosto w to.

Rozpoznałem strefę zrzutu, otoczoną z prawej strony ogrodami i farmami. Wokół stali żołnierze, ale nie Brytyjczycy, którzy mieli zabezpieczyć nam ten obszar. To byli Niemcy. Strzelali do naszych samolotów i do prawie bezbronnych żołnierzy, opuszczających się powoli na spadochronach. Generał Sosabowski już wtedy zorientował się, że 1. Dywizja Powietrznodesantowa nie kontroluje promu. Zdał sobie sprawę, że brygada będzie musiała walczyć sama i bez swoich działek przeciwpancernych. Generała nie martwiło już to, że szef sztabu alianckiej armii powietrznodesantowej nie był dobrze poinformowany o aktualnej sytuacji wokół Arnheim.

Mimo wszystko mieliśmy dużo szczęścia. Jak dowiedzieliśmy się po walkach w strefie zrzutu od jeńców, niemieckie czołgi czekały tam przez trzy dni na lądowanie. Zaledwie godzinę przed naszym przybyciem dostali jednak rozkaz udania się na południe, aby powstrzymać ofensywę aliantów w rejonie Nijmegen. Niemieckie czołgi w strefie zrzutu całkowicie zmieniłyby sytuację i prawdopodobnie doprowadziłyby do unicestwienia brygady.

W naszej dakocie zapaliło się zielone światło. To był koniec wszelkich medytacji i spekulacji. W ułamku sekundy wyrzuciłem przyczepiony do mnie na linie 30-kilogramowy worek ze sprzętem i amunicją. Nie czułem jego ciężaru. Natychmiast wyskoczyłem z samolotu, a za mną sukcesywnie pozostali spadochroniarze. Była godzina 17:15. Lot trwał dwie godziny i czterdzieści pięć minut – nieco mniej niż trzy godziny, których nie zapomnę do końca życia. A to był dopiero początek naszej roli w operacji „Market-Garden”.

OSTATNIA ODPRAWA PODCZAS OPERACJI „MARKET-GARDEN”

Tego ranka, w niedzielę 24 września – ósmego dnia od rozpoczęcia operacji „Market-Garden” – byłem na grobli, obserwując przeciwny brzeg Dolnego Renu, aby zorientować się, jak zmieniły się polskie i niemieckie pozycje po naszej ostatniej nocnej przeprawie. Wpadł do mnie łącznik z dowództwa i powiedział: „Poruczniku, ma pan natychmiast zgłosić się do generała”. Kiedy zapytałem, co się stało, żołnierz odpowiedział, że w Driel pojawili się jacyś brytyjscy generałowie i odbyliżywioną rozmowę z naszym dowódcą, generałem Sosabowskim. Gdy dojechałem do chaty, która była kwaterą główną naszej brygady, generał powiedział mi, żebym wziął stena i kilka granatów, ponieważ jedziemy do Valburga na odprawę z dowódcą XXX Korpusu, generałem [Brianem] Horrocksem. W tej chwili podjechał brytyjski jeep. Kierowca szybko wyszedł z samochodu i odszedł do swoich.

Patrząc na jeepa, przypomniałem sobie, że wczoraj podpułkownicy [Charles] Mackenzie i [Edmund] Myers z 1. Dywizji Powietrznodesantowej wrócili z Valburga, gdzie było dowództwo korpusu. Przed wyjazdem powiedziano im, że bez eskorty byłoby to zbyt niebezpieczne, dlatego dostali dwa samochody zwiadowcze i dwa pancerne. W drodze powrotnej w starciu z Niemcami stracili jeden z nich. Poczułem się więc trochę nieswojo, ale pocieszałem się, że jeep jest szybszy od samochodu pancernego. Prowadził sierżant [???] Juhas z naszej – kompanii saperów, doświadczony kierowca Sosabowskiego. Zawsze był uważany za szalonego *drivera*, nie lubiłem z nim jeździć. Ale tym razem cieszyłem się, że to on nas zawiezie. Generał usiadł obok niego, a podpułkownik Stevens, brytyjski oficer łącznikowy naszej brygady, i ja – z tyłu. Biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu i czyhające niebezpieczeństwa, Juhas szalał za kółkiem. Jeep mknął wąskimi drogami ze stałą prędkością 50 mil na godzinę. W pewnym momencie obok nas przeleciały kule niemieckiego patrolu, ale nie mogliśmy puścić uchwytów, aby odpowiedzieć ogniem, z obawy, że wypadniemy z samochodu.

Dziwiłem się, że nasz generał musi jechać na odprawę. Generał Horrocks mógł mu wydać rozkazy tutaj, w Driel. Przecież Niemcy mogli ponownie zaatakować, po co więc zabierać dowódcę z pola walki? Od grudnia 1940 roku byłem adiutantem brygady. W marcu 1944 zostałem instruktorem spadochronowym na południu Anglii. W lipcu mianowano mnie oficerem łącznikowym lotnictwa brygady. Zgłaszając się na ochotnika do akcji, zostałem dowódcą grupy sztabowej, w której miał się desantować generał Sosabowski. Po wylądowaniu pod Driel zrobił mnie swoim oficerem do zadań

specjalnych. Spekulowałem zatem, że pewnie nadchodzącej nocy planowane są przeprawy na dużą skalę, aby w końcu odciążyć 1. Dywizję Powietrznodesantową, i na odprawie Sosabowski musi osobiście poinformować pozostałych dowódców o warunkach panujących nad rzeką. W związku z tym po chwili zapytałem generała, czy wielka ofensywa nad Renem, na którą czekaliśmy my, a przede wszystkim okrażeni brytyjscy spadochroniarze, rozpocznie się i przyniesie im odciążenie. Ale generał tylko mruknął pod wąsami coś niezrozumiałego, więc zrozumiałem, że się mylę w swoich przypuszczeniach. Ale wiedziałem też, że w trakcie nadchodzących wydarzeń muszę być czujny. Skoro generał zadał sobie trud i zarządził odszukanie tego ranka mojej skromnej osoby, by zabrać ze sobą na tę odprawę mnie, a nie swojego adiutanta, por. [??] Sieczkowskiego, który ukończył studia na angielskiej uczelni – musiał przypuszczać, że nie będzie łatwo. Prawdopodobnie jego poranne rozmowy z generałem Horrocksem nie przyjęły dobrego obrotu...

Wkrótce dotarliśmy do Valburga. Brytyjska żandarmeria skierowała nas do dużego namiotu na łące. Na zewnątrz stała już grupa około dziesięciu brytyjskich generałów i brygadierów; jakby na nas czekali. Sosabowski zameldował się generałowi Horrockowi. Od razu zauważyłem, że powitanie było raczej bardzo oficjalne. Horrocks kazał Sosabowskiemu wejść do namiotu, gdyż odprawa miała się natychmiast rozpocząć. Sosabowski zapytał, czy może wziąć ze sobą swojego adiutanta i tłumacza. Horrocks natychmiast odpowiedział: „O nie, to nie jest konieczne. Znasz angielski całkiem nieźle. Rozmawiałem z tobą dzisiaj rano, prawda?”. Sosabowski nalegał, bo podczas odprawy mogły być rozstrzygane ważne problemy, a on może wszystkiego nie zrozumieć. Ale Horrocks był nieustępliwy i szybko odszedł w stronę namiotu.

Podczas wielu narad czy osobistych rozmów zawsze byłem tłumaczem Sosabowskiego i nigdy moja obecność nie była kwestionowana. Wtedy przypominałem sobie dość chłodne powitanie Horrocksa. Byłem zdziwiony, bo oto nasz dowódca przyjechał prosto znad Dolnego Renu, gdzie skoczył na spadochronie, i został tak obojętnie przyjęty. Teraz musiałem zadać sobie pytanie, dlaczego Horrocks nie chciał, aby świadkiem odprawy nie był inny polski oficer. Nie znalazłem uspokajającej odpowiedzi. Natychmiast więc podeszedłem do generała [Fredericka] Browninga, którego znałem ze wszystkich jego rozmów z Sosabowskim, które zawsze tłumaczyłem, i zapytałem go: „Proszę pana, zna pan mojego generała. Czy nie uważa pan, że byłoby lepiej, gdybym tłumaczył podczas konferencji?”. Generał Browning nic nie powiedział, tylko skinął głową i poszedł do Horrocksa, a ten nie mógł mu odmówić.

Kiedy wchodziliśmy do namiotu, ku mojemu zdziwieniu wszyscy brytyjscy generałowie i brygadierzy ostentacyjnie zajęli miejsca tylko po jednej stronie długiego stołu. Generał Sosabowski został skierowany sam na drugą stronę. Nawet podpułkownik Stevens, brytyjski oficer łącznikowy naszej brygady, siedział ze swoimi krajanami. Nie ulega wątpliwości, że była to zaplanowana demonstracja przeciwko Sosabowskiemu. Nasz generał usiadł i kazał mi usiąść obok siebie. Widząc to Horrocks, siedzący naprzeciwko i otoczony przez Browninga i dowódcę 43. Dywizji [Ivora] Thomasa, powiedział: „Nie, porucznik może stać za twoim krzesłem”. Zrozumiałem, że taka była reakcja Horrocksa na to, iż musiał ustąpić prośbie Browninga co do mojej osoby.

Cała odprawa wydawała mi się dziwna. Nie wyglądało to na naradę oficerów sprzymierzonych armii. Wręcz przeciwnie, zakrawało to wyraźnie na posiedzenie sądu wojskowego, gdzie po jednej stronie zasiadali sędziowie, a naprzeciw nich osamotniony oskarżony. Generał Horrocks rozpoczął odprawę stwierdzając, że wciąż obowiązuje rozkaz generała [Milesa] Dempseya, dotyczący utworzenia silnego przyczółku po drugiej stronie Dolnego Renu. W związku z tym dziś wieczorem odbędą się dwie przeprawy przez rzekę. Ogólnym dowódcą obu przejść będzie generał Thomas, któremu przekazał głos. Thomas wstał. Kontrast między nim a Sosabowskim nie mógł być większy. Podobnie jak inni brytyjscy generałowie, Thomas wyglądał znakomicie. Szkarłatne wypustki kołnierzyka i czapka wyraźnie odświeżone elegancko skrojony i starannie wyprasowany mundur, zakotwiczony w doskonale wypolerowanych butach. Generał Sosabowski, który cztery dni wcześniej spadł na spadochronie do Driel, choć świeżo ogolony, w swoim używanym na polu walki *battle-dressie* wyglądał nędznie. Przez

cały czas od wylotu z Anglii Sosabowski nie zdejmował butów, spał maksymalnie dwie godziny na dobę i był naturalnie bardzo zmęczony.

Generał Thomas oświadczył, że dziś wieczorem o godzinie dziesiątej będą dwie przeprawy. Główną przeprowadzi jego 4. Batalion Dorset na przystani promowej Driel–Heveadorp. (Kilka godzin później okazało się, że tej nocy wraz z polską brygadą nie trzeba było poświęcić całego brytyjskiego batalionu, ale tylko połowę. Dorsetowie musieli przeprować się wraz z pozostałymi oddziałami naszej brygady. Rzekę przekroczyła mniej niż połowa batalionu i oczywiście nic nie osiągnęła). Brytyjczycy na pierwszy ogień zabiorą całe zapasy, amunicję i żywność dla 1. Dywizji Powietrznodesantowej na drugą stronę rzeki. Za Dorsetami, w tym samym miejscu, podąży 1. Polski Batalion Spadochronowy. Pozostałe jednostki polskiej brygady również przeprowią się przez rzekę, o godzinie 22:00, w tym samym miejscu, w którym pokonywali Ren poprzednich nocy. Ogólnym dowódcą obu przejść będzie brygadier [???] Walton, dowódca 13. Brygady Piechoty. Tak generał Thomas zakończył swoje przemówienie, nie podając żadnych informacji potrzebnych do zorganizowania przepraw. Nie było wyjaśnienia, ile łodzi zostanie dostarczonych, jakiego rodzaju, ilu żołnierzy zmieści się na jedną łódź, kto będzie nimi wiosłował – saperzy czy sami żołnierze, a przede wszystkim, kiedy łodzie dotrą do miejsc przepraw? A co z zasłonami dymnymi, czy będzie wsparcie artyleryjskie, bezpośrednie czy pośrednie, czy czołgi będą osłaniać przejścia, jedno czy oba? No i co stanie się później? Kiedy rozpocznie się wielka ofensywa, mająca na celu odciążenie wojsk po drugiej stronie rzeki? O tych ważnych kwestiach nie powiedziano nic. Natomiast te skąpe informacje Horrocks z pewnością mógł przekazać Sosabowskiemu kiedy przebywał w Driel, a przyjazd naszego generała do Valburga był zbędny.

Teraz zrozumiałem, że to dziwne spotkanie wcale nie miało być naradą operacyjną. To była tylko formalność, nie miała żadnego celu wojskowego. Została zwołana z innego powodu. Miała sprowokować Sosabowskiego do protestu przeciwko otrzymanemu rozkazowi i wyprowadzić go z równowagi, a tym samym przerwać odprawę. Teraz nie miałem wątpliwości co do jej celu.

Byłem też zszokowany brutalnym i bezceremonialnym odebraniem naszego 1. Batalionu Spadochronowego spod dowództwa Sosabowskiego. Thomas miał ten sam stopień co Sosabowski i przejmował nasz batalion bez żadnej wymówki czy wytłumaczenia. W takich przypadkach angielska kultura wymagała grzecznych, rozsądnych zwrotów, łagodzących to bezpośrednie naruszenie rutyny wojskowej, a także dobrych manier. Powinien był przynajmniej powiedzieć: „To tylko na przeprawę”, albo: „Wymaga tego sytuacja, zaraz po przeprawie batalion wróci pod twoje dowództwo”. Ale przede wszystkim powinien był przeprosić, że bez wcześniejszej konsultacji podjął taką decyzję. Zadawałam sobie pytanie, dlaczego tego nie uczynił. Bo przecież zrobiłby to każdy przeciętny Anglik. (Podobny przypadek odebrania batalionu z innej brygady miał miejsce sześć dni wcześniej pomiędzy brygadierami [Philipem] Hicksem i [Johnem] Hackettem z 1. Dywizji Powietrznodesantowej. Hackett stanowczo sprzeciwiał się temu, aby mu mówiono, jak rozmieścić swoje wojska. Literatura o „Market-Garden” szczegółowo przedstawiała sprzeczkę między dwoma brygadierami. Brygadier Hackett uspokoił się dopiero, gdy Hicks przeniósł jeden ze swoich batalionów do brygady Hacketta.)

Coraz bardziej utwierdzałem się w przekonaniu, że jest to zaplanowana akcja przeciwko generałowi Sosabowskiemu. Co więcej, pojawiło się jeszcze jedno poważne pytanie. Wraz z oderwanym od nas rzutem szybowcowym brygady, jednym batalionem przeprowionym przez Ren w ciągu ostatnich dwóch nocy i obecnym odebraniem przez Thomasa kolejnego batalionu spod dowództwa Sosabowskiego, pojawiła się nowa sytuacja. Nasz generał, tak dumny z dowodzenia swoją brygadą, którą utworzył i wyszkolił, w rzeczywistości dowodził teraz jedynie batalionem. W dodatku, gdyby nawet wszystkie jednostki naszej brygady znalazły się po drugiej stronie rzeki, to będąc w bezpośrednim kontakcie ogniowym z Niemcami byłoby tak rozproszone wśród oddziałów 1. Dywizji Powietrznodesantowej, że Sosabowski nigdy nie byłby w stanie zebrać swojej brygady i nią dowodzić, dopóki sytuacja się tam nie wyklaruje.

Wszystko to wyglądało jakby generałowie XXX Korpusu właśnie o to zabiegali. Teraz byłem pewien, że chcieli sprowokować Sosabowskiego do sprzeciwu wobec rozkazów Thomasa i w ten sposób spowodować zerwanie odprawy. Natomiast nasz generał chciał za wszelką cenę przekonać dowódców XXX Korpusu, że Arnheim można zdobyć. Nigdy łatwo nie rezygnował ze swoich planów. Ponieważ generałowie Horrocks i Thomas trzymali się sztywno ustalonego wcześniej schematu i autokratycznie odmawiali nawet omówienia propozycji Sosabowskiego, postanowił ich zaszokować. Wstał ponownie i powiedział: „Przeprawa na przystani promowej nie może zakończyć się sukcesem. W ten sposób nic nie zyskamy. Poświęcimy tylko naszych żołnierzy. Co więcej, tylko jeden batalion sytuacji nie zmieni!”. A gdy Thomas próbował mu przerwać, tracąc nad sobą kontrolę dodał ze złością: „Ale pamiętajcie, że od ośmiu dni i nocy na próżno, bez skutku, giną tam nie tylko polscy żołnierze, ale i najlepsi synowie Anglii”.

Na to z pomocą Thomasowi pospieszył Horrocks. Przerywając obu wykrzyknął: „Narada zakończona! Rozkazy wydane przez generała Thomasa mają zostać wypełnione”. I zwracając się do Sosabowskiego dodał: „A jeśli pan, generale, nie będzie chciał wykonywać wydanych panu rozkazów, znajdziemy dla polskiej brygady spadochronowej innego dowódcę, który je wykona”.

Byłem oszołomiony nieoczekiwaną reakcją Horrocksa. Jego powstanie i sposób mówienia wyglądały na wybuch nerwów. A ostatnia groźba była zupełnie bezpodstawna, gdyż Sosabowski ani razu nie wspomniał, że nie wykona wydanego mu rozkazu. Pod tym względem był żołnierzem bardzo uporządkowanym. Uważał jednak za swój obowiązek ostrzegać przełożonych, gdy ich rozkazy były błędne lub gdy widział lepszą szansę. Nigdy jednak nie odmówił wykonania wydanego mu polecenia. Jednak Horrocks był oburzony, że podważa się ich plan, a ponadto Sosabowski skrytykował ich koncepcję przeprawy, a nawet zaproponował odważniejsze rozwiązanie.

W pierwszej chwili żałowałem, że generał nie pozwolił mi tłumaczyć. Ale rozumiałem go. Wiedział, że mój delikatniejszy sposób translacji nie odniósłby żadnego skutku, a w grę wchodziło życie żołnierzy. To był dla Sosabowskiego fakt najważniejszy. Miał duże poczucie odpowiedzialności za swoich ludzi. Wiedziałem jednak również, że ta odprawa będzie miała konsekwencje dla naszej brygady, a przede wszystkim dla samego generała.

Kiedy Sosabowski wychodził z namiotu, zobaczył jak generał Thomasa udziela podpułkownikowi Stevensowi wskazówek dla naszej brygady. Podeszedł do nich, lecz Thomas całkowicie go zignorował. Następnie, po wydaniu rozkazów Stevensowi, odszedł, nie podając ręki Sosabowskiemu i nie dając żadnego znaku w jego kierunku. Generał Browning, który przez całą odprawę nie odezwał się ani słowem, podeszedł do naszego dowódcy i zaprosił go na lunch do Nijmegen. Sosabowski, szczególnie po incydencie z generałem Thomasem, był zadowolony z zaproszenia przez generała Browninga, tym bardziej że wciąż miał nadzieję przekonać go do swojego planu przeprawy na dużą skalę.

W Nijmegen Browning poszedł z Sosabowskim do ich kasyna. Zanim podrzucili mnie do tego dla młodszych oficerów, generał powiedział, że po lunchu podjedzie, żeby zabrać mnie z powrotem do Driel. Po ponad godzinie Sosabowski wrócił nowo otrzymanym samochodem sztabowym. Był dość podekscytowany i po chwili powiedział mi, że większa przeprawa nie jest możliwa, gdyż po prostu nie ma łodzi. Następnie z pewną satysfakcją opowiedział, że powiedział Browningowi, co sądzi o tej beztrosce. Mówił mu, że polski dowódca kompanii, mając do pokonania tylko jedną rzekę, a nie sześć dużych przeszkód wodnych, nie zapomniaby zabrać ze sobą łodzi. A co zrobił generał Horrocks i wszyscy jego generałowie oraz cały ich sztab? Tutaj, w Nijmegen, stały setki ciężarówek, także karetki pogotowia, ale nie widziano żadnych ciężarówek z łodziami. Czy wszyscy generałowie zapomnieli o łodziach? Sosabowski był rozgoryczony, gdy zdał sobie sprawę, że wielkie straty, jakie poniosła polska brygada podczas przepraw, spowodowane były małą liczbą dostarczonych nam łodzi. Nie mógł zrozumieć zapominalstwa i lekkomyślności Horrocksa i jego generałów. Ich bezmyślność pozwoliła Niemcom skoncentrować ogień na niewielkiej liczbie łodzi, które dostaliśmy od 43. Dywizji.

Taki obrót wydarzeń mocno mnie zaniepokoił. Generał Horrocks był bliskim przyjacielem generała Browninga. Poza tym zdałem sobie sprawę, że dowódca XXX Korpusu nie zapomną, iż na odprawie Sosabowski obnażył ich niechęć do podjęcia większego wysiłku w celu niesienia tak bardzo już spóźnionej pomocy dla 1. Dywizji Powietrznodesantowej. Wiedziałem też, że generał Sosabowski stracił ostatniego przyjaciela wśród generałów brytyjskich i miał tam już samych wrogów. Znając więc mentalność Brytyjczyków, uznałem za konieczne ostrzec generała przed konsekwencjami, które nadejdą. Może wyraziłem się zbyt bezpośrednio. Jednak ostatnie dni były dla nas wszystkich bardzo wyczerpujące. Generał Sosabowski, wiedząc, że ma rację i że nie popełnił błędów, uważał, że przekroczył swoje kompetencje. Był bardzo niezadowolony z mojego szczerego ostrzeżenia. W rezultacie od tego dnia już mnie nie wzywał.

Jednak w swojej ostatniej książce „Droga wiodła ugorem”, wydanej na krótko przed śmiercią, przytoczył mniej więcej dokładnie moje ostrzeżenie w następujący sposób: *Nie na próżno mój inteligentny i doświadczony były adiutant, kapitan Dyrda, powiedział mi: „Sir, jeśli w związku z operacją znajdzie się najmniejszy punkt wyjścia do oskarżenia Cię o to, że jesteś winny jej niepowodzenia, to wydaje mi się, że zostaniesz postawiony przed sądem wojskowym”*. W grudniu 1944 roku na wniosek Brytyjczyków generał Sosabowski został zwolniony ze stanowiska dowódcy polskiej 1. Brygady Spadochronowej, którą sam utworzył, nie bez biurokratycznych przeszkód polskich i brytyjskich, tak doskonale wyszkolonej i dowodzonej.

UWAGI:

Odprawa w Valburgu nie była zwyczajną, rutynową naradą sztabową z następujących powodów:

- 1) Przewodniczył jej osobiście generał broni Horrocks, dowódca XXX Korpusu.
- 2) W naradzie uczestniczył generał broni Browning, zastępca dowódcy 1. Alianckiej Armii Powietrznodesantowej.
- 3) Na odprawie ustalono pierwsze – tak bardzo spóźnione – przekroczenie Dolnego Renu przez oddział XXX Korpusu, który wreszcie miał nieść pomoc siłom powietrzno-desantowym walczącym od ośmiu dni w izolacji na północnym brzegu rzeki.
- 4) Podczas narady generał Sosabowski także otrzymał rozkaz przeprawy przez Dolny Ren wraz z pozostałymi oddziałami.
- 5) Plany generałów XXX Korpusu poczynione na tej odprawie – a właściwie przed nią – doprowadziły ostatecznie do poinformowania marszałka Montgomery’ego o rzekomym braku zapasu 1. Polskiej Brygady Spadochronowej do walki, a następnie opinii Montgomery’ego z 17 października 1944, w której oczerniał brygadę. Opinia ta, która później okazała się nieprawdziwa, nie została powtórzona w żadnej książce dotyczącej operacji „Market-Garden”.
- 6) W wyniku tej narady cała operacja „Market-Garden” została zakończona.
- 7) Również w konsekwencji tej odprawy gen. Sosabowski został odwołany z dowodzenia polską brygadą spadochronową.

W świetle powyższych argumentów jest to więcej niż dziwne (jeśli nie zna się opisanych powyżej faktów, które miały miejsce podczas narady w Valburgu), że cała literatura dotycząca operacji „Market-Garden” metodycznie ani razu nie wspomina o tej odprawie. W żadnej z licznych książek o tej operacji nazwa „narada w Valburgu” nie pojawia się ani razu. Wydaje się być tematem tabu. Myślę, że to najlepszy dowód na autentyczność mojej relacji z tego dziwnego spotkania. Ani generał Horrocks, ani generał [Roy] Urquhart, ani pułkownik [John] Frost, ani Cornelius Ryan, ani G. Hibbert, ani G. Powell nie piszą o odprawie w Valburgu. Również Montgomery w swoich wspomnieniach, Alan Brooke w osobistych pamiętnikach i notatkach biograficznych, ani w oficjalnej księdze brytyjskich dywizji powietrzno-desantowych „Z powietrza do walki”, ani wielu innych autorów nie wspomina o naradzie w Valburgu. Wyjątkiem są oczywiście wspomnienia Sosabowskiego. W swoich dwóch polskich

książkach, wydanych w Anglii, a także w napisanej po angielsku książce „*Freely I served*”, zawsze opisuje tę odprawę. Wspomina jednak jedynie spór z generałem Thomasem w sprawie odebrania 1. Batalionu Spadochronowego spod swojego dowództwa. Generał z wielu powodów nie opisał innych upokorzeń, jakie spotkały go na tej naradzie.

Jednak dwóch autorów brytyjskich potwierdza, że w dowództwie 43. Dywizji odbyła się odprawa, nie podając jej miejsca. G. Powell „*Urodziny diabła*”, str. 213: *Ostateczna decyzja o przeprowadzeniu ewakuacji 1. Dywizji Powietrznodesantowej została podjęta na naradzie w dowództwie 43. Dywizji rankiem 24-go.* Oraz G. Hibbert „*Bitwa pod Arnhem*”, str. 216: *Obawy, jakie generał Sosabowski zawsze żywił co do brytyjskiego podejścia do operacji, teraz się potwierdziły. W rezultacie podczas odprawy z Thomasem i Horrocksem, która odbyła się wcześniej tego dnia, 24 września, nie był od razu skłonny do współpracy.* Hibbert potwierdza także w swojej książce, że na tym spotkaniu doszło do starcia między gen. Horrocksem a gen. Sosabowskim, kiedy to Horrocks *musiał potwierdzić swoją zwierzchność nad generałem Sosabowskim.*

Należy wspomnieć, że Horrocks, choć obszernie opisuje w swoich książkach 24 września i chociaż przewodniczył tej odprawie, nie wspominał o niej ani słowem. Jednak pomimo wielkiego milczenia wokół tego spotkania, niektóre fakty, które miały miejsce w Valburgu nie mogły pozostać w ukryciu i zostały opisane przez autorów brytyjskich w swoich książkach. Pierwszą prowokację Thomasa, czyli odebranie 1. Polskiego Batalionu Spadochronowego, opisuje Geoffrey Powell, porównując ją z błędem, jaki popełnił sześć dni wcześniej brygadiera Hicks, pozbawiając dowództwa nad jednym z batalionów brygadiera Hacketta. O drugiej prowokacji generała Thomasa opowiada generał Urquhart, który wprost potępił plan podporządkowania generała Sosabowskiego pod dowództwo „stosunkowo młodszego brygadiera”. Oto relacja gen. Urquharta z tego wydarzenia z jego książki „*Arnhem*”, opublikowanej w 1958 roku: *W sobotę 23 września podpułkownik Mackenzie poinformował mnie, że nie przekonał nikogo w XXX Korpusie o powadze trudnej sytuacji 1. Dywizji. Mój sceptycyzm wzrósł, gdy generał Thomas rozkazał dowódcy czołowej brygady swojej 43. Dywizji przejąć dowództwo nad polską brygadą. Na tle innych problemów sławna niezależność Sosabowskiego stanowiła jedynie niewielką przeszkodę. Plan ten nie przewidywał stworzenia przejścia o wystarczającej wytrzymałości, aby mogło być naprawdę przydatne. Nowy układ dowodzenia był całkowicie niezadowolający i nie uwzględnił faktu, że Polacy stanowili brygadę o wielkim potencjale bojowym, pod dowództwem doświadczanego oficera w stopniu generała dywizji. Powierzenie go pod komendę stosunkowo młodszego brygadiera oznaczało jedynie prowokację do tarć.*

Należy podkreślić, że prowokacja ta miała wyłącznie na celu upokorzenie generała Sosabowskiego i pozbawienie go cierpliwości podczas odprawy. Ponieważ tej nocy wydarzyły się okoliczności, w których decyzje musiał podjąć naczelny dowódca obu przejść. Ale nocą z 24 na 25 września brygadiera Walton w ogóle nie interweniował.

Jak wspominałem, o tym, że podczas narady w Valburgu doszło do sprzeczki pomiędzy Sosabowskim a Horrocksem i Thomasem, piszą Christopher Hibbert („*Bitwa pod Arnhem*”, str. 216) i Geoffrey Powell („*Urodziny diabła*”, str. 214), chociaż w obu książkach w bardzo naiwny, nieprawdziwy i zniekształcony sposób. Warto dodać, że w żadnej z przywoływanych książek nie wspomniano o miejscu, w którym toczyły się opisywane rozmowy. Dlatego nigdzie nie pada nazwa „odprawa/narada w Valburgu”. G. Powell potwierdza także dyskusję pomiędzy Sosabowskim i Browningiem w Nijmegen po wydarzeniach w Valburgu, pisząc: *Ta mała sprzeczka pomiędzy Thomasem a Sosabowskim w Valburgu nie zniechęciła Sosabowskiego do stanowczego uskarżania się Browningowi, kiedy odwiedził go później tego samego dnia w Nijmegen, że skoro karetki pogotowia mogły dotrzeć do Driel i ewakuować rannych, to można także dostarczyć tam odpowiedni sprzęt do przeprawy przez rzekę.*

Ponadto na uwagę zasługuje fakt, że podpułkownik Mackenzie, szef sztabu 1. Dywizji Powietrznodesantowej, dowiedział się już o planowanej prowokacji w sobotę 23 września, czyli dzień

przed naradą w Valburgu. To dowód na to, że prowokacje wobec Sosabowskiego zostały szczegółowo zaplanowane i przygotowane już dzień przed odprawą.

Warto też zwrócić uwagę na jeszcze jedno. Po wojnie w swojej książce „*A Full Life*” generał Horrocks utrzymywał, że 24 września rozkazał generałowi Thomasowi przeprowadzić rekonesans dalej na zachód, ponieważ miał nadzieję na prześliżnięcie się tamtędy 33. Dywizji przez Dolny Ren i wykonanie ataku oskrzydającego siły niemieckie skupione wokół obrony okrężnej wojsk powietrzno-desantowych. Horrocks pisze w swojej „*Escape To Action*” (str. 231): *Powinienem być rozkazać generałowi Thomasowi, aby przerzucił lewe skrzydło przez Dolny Ren znacznie dalej na zachód i w ten sposób zaatakował od tyłu Niemców, którzy byli w zwarciu z 1. Dywizją Powietrznodesantową.* Generał przyznaje zatem, że trzeba było zaatakować flankowo, ale tego nie zrobił. Czytając to byłem zaskoczony, bo taki pomysł był po prostu planem Sosabowskiego na odprawie w Valburgu, o którym Horrocks nie chciał wówczas słyszeć. Jednak po wojnie i po przemyśleniu swojego postępowania generał widocznie zmienił zdanie, najwyraźniej zdając sobie sprawę z wagi planu Sosabowskiego, bez powodzenia prezentowanego w Valburgu.

Również G. Powell utrzymuje, że powyższe oświadczenie generała Horrocksa z tamtych dni września 1944 roku było niedokładne. W swoich „*Urodzinach diabła*” (str. 214) delikatnie prostuje to stwierdzenie, wyjaśniając, że *po upływie czasu pamięć Horrocksa o wydarzeniach mogła być wadliwa.* Generał [Hubert] Essame, ówczesny dowódca 214. Brygady Piechoty, również inaczej pamięta tamte okoliczności. Dlatego też Horrocks w swojej książce „*A Full Life*” podsumowuje swoje nowe wyobrażenia o wielkiej przeprawie przez Ren Sosabowskiego słowami: *Zawsze łatwo jest być mądrym po wydarzeniu...* Ale Sosabowski był mądry już w Valburgu i na próżno próbował przekonać Horrocksa, że jego plan jest jedynym sensownym wyjściem z ówczesnej sytuacji.

Najbardziej pouczające, jeśli chodzi o sposób myślenia generała Horrocksa w tamtym czasie, są także wspomniane wyżej refleksje generała Essame’go, historyka 43. Dywizji i ówczesnego dowódcy 214. Brygady, który tak pamięta tamte dni: *Generał porucznik Horrocks stanął 24 września przed faktami dokonanymi. Pozycje zajmowane przez 1. Dywizję Powietrznodesantową nie miały wartości militarnej. Był to jedynie nieokreślony, niewielki obszar... Dlatego Horrocks polecił 43. Dywizji przeprowadzenie ewakuacji.* Powyższy cytat najlepiej pokazuje sposób myślenia generała Horrocksa w tamtym czasie, całkowicie niezgodny z Dyrektywą Operacyjną nr 525 marszałka Montgomery’ego dla brytyjskiej 2. Armii w operacji „Market-Garden”. Rozwój sytuacji przekroczył możliwości działania Horrocksa. Szybkie przejście od wielkiego optymizmu do skrajnego pesymizmu, w połączeniu ze świadomością popełnionych błędów, wywarły fatalny wpływ na umysł tego generała.

Początkowy optymizm Horrocksa okazał się najbardziej niewytłumaczalny, gdy przed i w trakcie pierwszych etapów operacji, podczas której jego korpus musiał pokonać sześć dużych przeszkód wodnych, uznał za niepotrzebne wydać rozkaz swoim wysuniętym dywizjom, aby ich czołowe jednostki zabrały łodzie, i sprawdzić jego wykonanie. Ta nierozważność opóźniła przeprawę przez Waal o krytyczne osiem godzin i uniemożliwiła większą przeprawę przez Dolny Ren, której Sosabowski domagał się 24 września na odprawie w Valburgu.

Niewybaczalny plan uczynienia z polskiego generała kozła ofiarnego za błędy i zaniechania własne oraz jego korpusu nie poprawiły Horrocksovi stanu nerwów i nie zmniejszyły poczucia winy. W opublikowanej w 1960 roku książce „*A Full Life*” generał napisał: *Patrząc wstecz, mam pewność, że był to najczarniejszy moment w moim życiu. Zaczęłem mieć trudności ze spaniem. Prawdę mówiąc, musiałem być wobec siebie bardzo stanowczy, aby w tych nocnych godzinach, kiedy wszystko wydaje się najgorsze, wyrzucić z głowy obraz oddziałów powietrzno-desantowych toczących desperacką bitwę po drugiej stronie rzeki. Miałem wystarczające doświadczenie, aby wiedzieć, że dowódca, któremu trudno spać, wkrótce nie będzie się nadawał do brania odpowiedzialności za życie innych ludzi. A tutaj sam tak myślałem, co było nieprzyjemnym uczuciem.*

Jednak niezależnie od wynikających z różnych względów nastrojów, plany podjęte w Valburgu, aby uczynić Sosabowskiego i jego brygadę kozłem ofiarnym za powolność i opieszałość XXX Korpusu, zostały zrealizowane. Prawidłowe informacje o fałszywych przeszkodach generała i braku zapłać Polskiej Brygady Spadochronowej zostały przekazane marszałkowi Montgomery'emu, który w konsekwencji przesłał szefowi Sztabu Imperialnego, wicehrabiemu Alanowi Brooke'owi, następującą opinię z dnia 17 października 1944 r.: *Polska Brygada Spadochronowa spisywała się tu bardzo źle, a żołnierze nie wykazali chęci do walki, jeśli oznaczało to narażanie własnego życia. Nie chcę tutaj tej brygady i może zechciałby pan wystać ją do innych Polaków we Włoszech...*

Oczywiście Montgomery wolał, aby główną winę za niepowodzenie pod Arnhem ponosiła polska brygada, a nie jego ulubiony dowódca angielski. 1 grudnia generałowi Sosabowskiemu pokazano również list napisany przez gen. Browninga do gen. [Ronalda] Weeksa, zastępcy szefa Sztabu Imperialnego, zawierający następujące niezrozumiałe zarzuty: *Oficer ten (generał Sosabowski) okazał się całkowicie niezdolny do zrozumienia pilności operacji i zawsze wykazywał skłonność do marudzenia i niechęć do pełnego udziału w akcjach, jeśli nie zrobiono wszystkiego dla niego i jego brygady.* Generał Sosabowski w swojej ostatniej, opublikowanej w Anglii książce „Droga wiodła ugięciem”, określił te oskarżenia jako *bezpodstawne i bezzcelne kłamstwa*. Zarzuty te, jak sądzę, można skierować wyłącznie do generałów Horrocksa i Thomasa.

Ostatecznie 9 grudnia 1944 roku, na prośbę Brytyjczyków, generał Sosabowski został definitywnie zwolniony z dowodzenia swoją brygadą spadochronową, mimo że prosił o przesunięcie decyzji do czasu zbadania jego zachowania podczas operacji „Market-Garden” przez specjalną komisję. Takie ciało nigdy nie zostało jednak powołane. Tak więc w końcu niesławne plany z Valburga osiągnęły cel.

Montgomery wydawał się na razie przekonany, że generał Sosabowski i 1. PSBS ponoszą główną odpowiedzialność za niezajęcie Arnhem. Jednak z biegiem czasu marszałek polny Brooke poznał prawdziwe przyczyny niepowodzenia „Market-Garden” i zorientował się, że opinia „Monty’ego” była jedynie próbą usprawiedliwienia błędów – jego własnych i generałów jego XXX Korpusu. Dlatego też, choć w swoich pamiętnikach i notatkach autobiograficznych szczegółowo analizował fiasko operacji, nie wspominał ani o wnioskach Montgomery’ego, ani o żadnym błędzie, jaki miałyby popełnić polska brygada. Również marszałek Montgomery zrozumiał później bezpodstawność swego oskarżenia i niemożność jego podtrzymania. Dlatego we wszystkich jego książkach nie ma ani słowa krytyki polskiej brygady, ani generała Sosabowskiego, a także wzmianki o jego niefortunnej opinii.

Odprawa w Valburgu była jednak nadal utrzymywana w tajemnicy. Nawet po wojnie, gdy Polska Brygada Spadochronowa znajdowała się w brytyjskiej armii okupacyjnej w Niemczech, generał Sosabowski nie wrócił do swojej jednostki. Ale tak jak pewne fakty z Valburga przedostały się do opinii publicznej w postaci celowo zniekształconych i nieprawdziwych historii, tak w niektórych książkach o „Market-Garden” generał Sosabowski był przedstawiany jako ograniczony, zarozumiały cudzoziemiec, który rzekomo kłócił się na przykład z generałami Horroksem i Thomasem, używając argumentów typu „Jestem generał Sosabowski, dowodzę Polską Brygadą Spadochronową i robię co mi się podoba”.

Trudno zrozumieć, że ci sami autorzy, którzy opisują Sosabowskiego niczym watażkę afgańskich rebeliantów, a nie polskiego generała, podkreślali, że jest on *dzielny i niezwykle utalentowanym dowódcą* lub *człowiekiem z potencjałem na wielkiego przywódcę*, wojskowego czy politycznego (pisarze Hibbert i Powell). Nie mieli żadnych obiektywnych powodów, by w tych samych książkach przedstawiać go jako zarozumiałego psychopata. Nie zastanawiali się, że inni generałowie, np. gen. Urquhart, opisywali go bardzo pozytywnie i przychylnie. Że także Cornelius Ryan w swoim „O jeden most za daleko” przedstawił Sosabowskiego jako generała, który często wie więcej niż inni dowódcy i który również lepiej niż inni generałowie przewidywał i oceniał faktyczny rozwój sytuacji. Co więcej, czy autorzy ci nie wiedzieli, że przed wojną Sosabowski był przez lata wykładowcą w Polskiej Akademii

Wojennej? Pozostaje pytanie, kto przekazywał pisarzom takie bzdury i dlaczego ci autorzy uwierzyli swojemu prawdopodobnie (nie)kompetentnemu informatorowi, nie sprawdzając jego absurdów. Nie ulega wątpliwości, że była to również zaplanowana akcja, mająca na celu zatuszowanie wydarzeń z narady w Valburgu.

Oczywiście, generał Sosabowski był trudnym człowiekiem. Sam już w swojej pierwszej książce przyznał, że takim jest. Ale wynikało to głównie z tego, że wiedział więcej i trafniej oceniał sytuację niż inni oficerowie. Przewidywał różne możliwości i bezkompromisowo bronił swojego punktu widzenia oraz argumentów. Wtedy nie lubił kompromisów, zwłaszcza jeśli chodziło o życie żołnierzy. Ponadto, jako polski patriota, musiał brać pod uwagę także interesy ojczyzny i chciał utrzymać swoją brygadę spadochronową dla wyzwolenia kraju. Przede wszystkim w tym celu ją utworzono.

Nie wszyscy Anglicy chcieli pojąć te problemy. Ale byli brytyjscy oficerowie, którzy rozumieli te dylematy. Jeden z nich to pułkownik [Maurice] Newnham, dowódca szkoły spadochronowej w Ringway. W swoich wspomnieniach wojennych omawia niektóre z omawianych tu zagadnień w następujący sposób: *Nigdy nie czułem u ludzi bardziej żarliwego pragnienia walki za ojczyznę i powrotu do niej. Sam Sosabowski był oficerem starej daty i stanowczo odmawiał rozmów o sprawach politycznych. Jak twierdził, jest żołnierzem i ma obowiązek słuchać oraz wykonywać rozkazy wydane mu przez kompetentne władze. Pomiędzy instruktorami szkoły a polskimi uczniami rozwinęły się znaczna życzliwość i wzajemny szacunek. Zachowanie żołnierzy polskich przez cały długi okres ich pojawiania się w Ringway było wzorowe. Ale pamięć jest krótka, a przyjaźnie i wdzięczność szybko zostały zapomniane w tej bezbożnej i drapieżnej epoce powojennej, w której zdecydowanie za dużo mówi się o prawach, a za mało o obowiązkach.*

Koniec operacji „Market-Garden” nastąpił za szybko. Na odprawie w Valburgu generał Browning przekonał się, że XXX Korpus nie może i nie chce ryzykować przeprawy większej niż jednym batalionem. Ostatnia rozmowa z Sosabowskim w Nijmegen uświadomiła mu, że nie ma innego wyjścia z obecnej sytuacji niż ewakuacja sił powietrzno-desantowych z północnego brzegu Dolnego Renu. Natychmiast więc pojechał do generała Dempsey, dowódcy brytyjskiej 2. Armii, który po rozmowie z generałami Browningiem i Horrocksem w St. Oedenrode, w połowie drogi między ich stanowiskami dowodzenia, podjął w niedzielę późnym popołudniem decyzję, aby wycofać siły powietrzno-desantowe zza rzeki. Decyzja ta została ostatecznie zatwierdzona przez Montgomery’ego w poniedziałek rano, 25 września.

Jednakże było dość dziwne, jeśli nie wręcz nie zakrawające na chichot historii, że w chwili, gdy generałowie XXX Korpusu w końcu przyznali się do porażki i także generał Dempsey oraz marszałek Montgomery wyrazili zgodę na wycofanie się, feldmarszałek [Walther] Model informował feldmarszałka [Gerda] von Rundstedta, że sytuacja wzdłuż Dolnego Renu stale się pogarsza i przez ostatni tydzień nie mógł zrobić nic więcej, jak tylko opóźniać brytyjskie działania. Potrzebuje wzmocnienia piechoty oraz co najmniej jednej dywizji pancерnej, jednej brygady pancерnej i dwóch batalionów dział szturmowych, a także uzupełnienia amunicji.

Niektórzy autorzy podkreślają, że ostateczną decyzję trzeba było podjąć dopiero wtedy, gdy w nocy z niedzieli na poniedziałek okazało się, że nie było możliwości przeprawienia przez Ren większych jednostek. Ale Horrocks i Thomas nie poczynili żadnych przygotowań do silnego forsowania. Zamierzali przewieźć przez rzekę tylko połowę batalionu Dorset. Również tej nocy Thomas wysłał wraz z podpułkownikiem Myersem, szefem saperów dywizji powietrzno-desantowej, list do generała Urquharta, informujący go, że 2. Armia nie będzie teraz tworzyć przyczółku za Renem, i zgodnie z ustaleniami między nim a Urquhartem 1. Dywizja Powietrznodesantowa miała zostać wycofana w terminie do uzgodnienia między nimi. W poniedziałek wczesnym rankiem Urquhart zasygnalizował Thomasowi, że wycofanie „musi nastąpić dziś wieczorem”.

Historię operacji „Market-Garden” należy dopełnić, podsumowując temat odprawy w Valburgu. Aby pokazać prawdziwe przyczyny utrzymywania tej narady w tajemnicy i udowodnić, że dymisja gen. Sosabowskiego była konsekwencją manipulacji i zrzucenia głównej części winy XXX Korpusu na niego i Polską Brygadę Spadochronową. Komentarze pisano właśnie z tego powodu.

Już przed wojną poznałem wielu Anglików. W czasie wojny przebywałem w Wielkiej Brytanii ponad cztery lata. Miałem wielu angielskich przyjaciół. Zawsze podziwiałem ich prawidłowe i doskonałe zachowanie oraz wysoką moralność ich, a także innych Anglików. Przed tą niesławną odprawą nigdy bym nie uwierzył, że inteligentni Brytyjczycy mogą dopuścić się takich nadużyć. Nadal jestem przekonany, że incydent w Valburgu były wyjątkiem od ich ogólnego postępowania.

Jerzy H. Dyrda

Od redakcji <https://marketgarden.com>: ten dokument ma znaczenie historyczne.

Źródło: <https://marketgarden.com/2010/UK/veterans/dyrda.html>