Lotnisko w Brindisi (Włochy), gdzie od stycznia do grudnia 1944 r. funkcjonowała Główna Baza Przerzutowa „Jutrzenka". Jej zadaniem była organizacja zrzutów Cichociemnych oraz zaopatrzenia dla Armii Krajowej do okupowanej Polski.

Cichociemni. Stacje wyczekiwania

Ryszard M. Zając

To dość słabo znany element infrastruktury, nadzorowanej przez Oddział VI (Specjalny) Sztabu Naczelnego Wodza. Stacje wyczekiwania były miejscami, w których przeszkoleni oraz zaprzysiężeni skoczkowie oczekiwali na przerzut lotniczy do okupowanej Polski.

Podczas wojny lokalizacja stacji wyczekiwania zmieniała się, choć zasadą było, że starano się je organizować niedaleko lotniska, z którego następował start samolotu ze skoczkami do Kraju. Początkowo stacjami były wynajęte mieszkania w Londynie; potem skoczkowie oczekiwali na lot do kraju w ośrodku STA 17 (XVII) w Brickendonbury Manor, Brickendon, Hertford, Hertfordshire. Od wiosny 1942 stacja wyczekiwania funkcjonowała w ośrodku STA 18 (XVIII) w Frogmore Park (Watton-at-Stone, Hertfordshire, Wielka Brytania), następnie od początku stycznia 1943 uruchomiono stację wyczekiwania „Marta" - STA 20 A oraz (XX), STS 20 B w Pollards Park House, (Chalfont, St. Giles, Buckinghamshire, Wielka Brytania).

Po przeniesieniu (od stycznia 1944) lotów do Polski na lotnisko Campo Casale niedaleko Brindisi, stację wyczekiwania uruchomiono we włoskiej Ostuni. Dwie stacje wyczekiwania: STA „A" oraz STA „B" zlokalizowano także w pobliżu polskiej Głównej Bazy Przerzutowej w nieodległym Latiano. Stacje uruchomiono pomiędzy Latiano a Mesagne. W pobliżu znajdował się także dom „fanek" czyli funkcjonariuszek bry-

Stacja wyczekiwania „Marta" STA 20 A (XX), STS 20 B Pollards Park House (Chalfont, St. Giles, Buckinghamshire, Wielka Brytania)

Stacja Wyczekiwania Bazy nr 11 w Latiano, lipiec-sierpień 1944, od lewej Cichociemni: Kazimierz Śliwa, w środku Przemysław Bystrzycki

fot.: eliradyweryfi.org, zbiorach JW GROM

tyjskiej organizacji charytatywnej F.A.N.Y. (*First Aid Nursing Yeomanry*, pol. Korpus Pielęgniarek Pierwszej Pomocy), asystentek SOE wspierających szkolenie oraz przerzut Cichociemnych. Jeden z historyków wywiódł, że samochody którymi przewożono przyszłych Cichociemnych na stację wyczekiwania „miały zaciemnione szyby, by przyszły Cichociemny nie mógł zapamiętać drogi." Nie jest to prawidłowa interpretacja. Standardowo polskich skoczków „fanki" przewoziły na stacje wyczekiwania, także na lotnisko czy do ośrodków szkoleniowych, samochodami z zasłoniętymi szybami. Nie chodziło jednak wcale o to, aby cokolwiek ukryć przed skoczkami – to skoczków ukrywano przed okiem wścibskich brytyjskich obserwatorów…

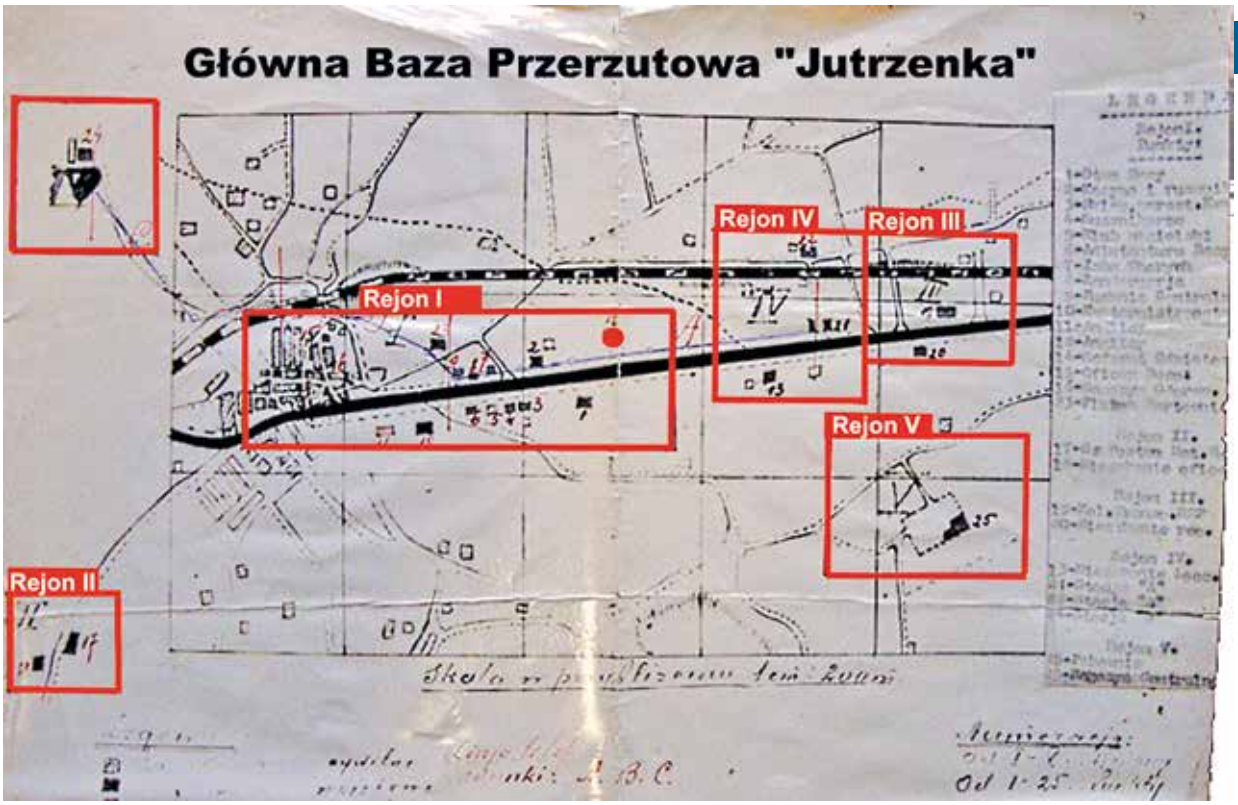
Cichociemny ppłk dypl. cc. Felicjan Majorkiewicz wspominał po wojnie – *Pobyt w każdej stacji wyczekiwania uprzyjemniały fertyczne i miłe członkinie organizacji FANY* (*First Aid Nursing Yeomanry* – Służba Pomocnicza Pierwszej Pomocy), *popularnie zwane fankami. Pełniły one funkcje kucharek, kierowców samochodów, prowadziły kantyny, sprzątały i wykonywały najcięższe prace. Pracowite i zawsze uśmiechnięte. Pochodziły przeważnie z rodzin arystokratycznych. Wieczorami występowały w długich sukniach i tańczyły z nami, nawet oberki i kujawiaki. Specjalnych zajęć zawodowych nie mieliśmy. Czas spędzaliśmy na czytaniu książek i ćwiczeniach z wychowania fizycznego.*

Aby colty nie rdzewiały…

Łącznościowiec, Cichociemny por. cc. Bronisław Czepczak-Górecki, po wojnie wspominał swój pobyt na stacji w Ostuni – *Główny budynek stacji wyczekiwania, położony na wzgórzu, odsunięty od szosy, otoczony barakami, wśród zieleni- piękny hall, kasyno, obsługa, zaopatrzona kantyna – dolce vita! Nasze miejsce postoju było położone kilkaset metrów w dół i otoczone wysokim murem jak forteca. Z zewnątrz widać tylko wysokie drzewa parku. W parku sadzawka i piętrowy*

fot.: collection.nam.ac.uk

Kurierka motocyklowa ATS FANY (Auxiliary Territorial Service – Pomocnicza Służba Terytorialna) w ośrodku szkoleniowym Motor Transport Company w Camberley, Surrey, 1941 r.



fot.: eliadyuersji.org

Lokalizacja stacji wyczekiwania pomiędzy Latiano a Mesagne (rejon IV)

dom – tu mieliśmy wyczekiwać. Z hallu na dole wiodły drewniane schody na szeroką galerię okalającą piętro, z galerii były wejścia do pokoi z wygodnymi łóżkami. […] Zajęliśmy pokoje po dwóch – ja z „Kraską". Zrobiliśmy szczegółowy przegląd ekwipunku, uzupełniliśmy braki, ułożyliśmy wszystko w szafach i byliśmy gotowi. Codziennie do godziny 11.00 trwaliśmy w pogotowiu, czasem od obiadu dysponowaliśmy dowolnie.

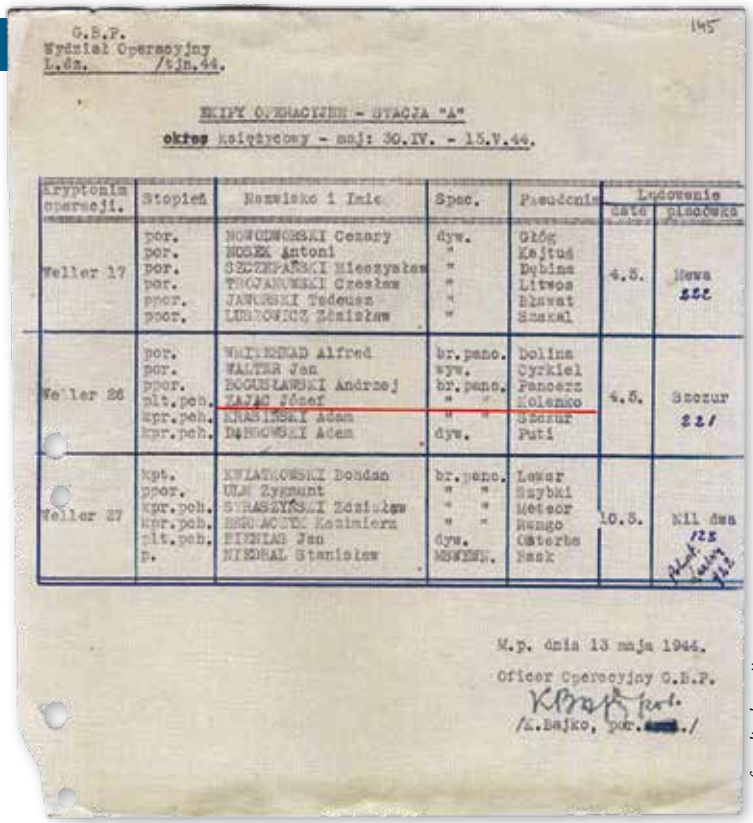
Przebiegaliśmy tutejsze ścieżki strzeleckie, wijące się wśród wzgórz, rażąc cele z obu rąk, żeby colty nie rdzewiały. Korę drzew w parku kaleczyliśmy rzucaniem noży, trzeba było mieć pewność. Strzelaliśmy też z piatów. […] [i szmajserów]. Ćwiczyliśmy przy kibicach na torze strzeleckim, w marszu, w biegu i cofaniu się, bijąc krótkie serie do tarcz i korpusów, z kolbą pod łokciem. Najcelniejsze były serie krótkie, przy dłuższych unosił. Wieczorem czyszczenie i napełnianie magazynków, a po południu strzelanie. Pozostała czwórka biła z coltów – po dwa, po dwa. Byliśmy gotowi. […]

Józef Garliński w swej książce zauważył – *Na stacjach wyczekiwania przebywali skoczkowie całkowicie już przygotowani, nie przeprowadzano więc żadnych specjalnych ćwiczeń. Trochę porannej gimnastyki, trochę spacerów, czasem biegów, powtarzanie szczegółów nowej osobowości i strzelanie z pistoletów. To ostatnie zajęcie pochłaniało najwięcej czasu i uwagi. Każdy z młodych ochotników gromadził wokół siebie tyle broni, ile tylko potrafił zdobyć, nawet nielegalnymi sposobami. Był to rodzaj kolekcjonerstwa, który przerodził się w manię i współzawodnictwo.*

Byli tacy, którzy posiadali po kilka pistoletów rozmaitych typów i uganiali się za trudną do zdobycia amunicją. Codziennie, gdy tylko dopisywała pogoda, na zaimprowizowanej w parku i obłożonej workami z piaskiem strzelnicy, odbywały się wielogodzinne kanonady. Przestrzeliwano posiadaną broń, sprawdzano celność, próbowano najwygodniejszego uchwytu. Któryś z pistoletów okazywał się po wielu próbach najlepszy, najbardziej niezawodny i ten zyskiwał sobie specjalną opiekę

i przyjaźń właściciela. Był zawsze dokładnie oczyszczony, posiadał znaczną ilość pocisków, lśnił ciemnią oksydowanej stali. W nocy drzemał spokojnie pod poduszką obok głowy swego pana, w dzień zaczajał się tuż pod ręką, w prawej kieszeni spodni.

„Politycy i żołnierze”,
Polska Fundacja Kulturalna,
Londyn 1968, s.71.



G.B.P.
Wydział Operacyjny
L.dz. /tjn.44.

145

EKIPY OPERACYJNE - STACJA "A"
okres księżycowy - maj: 30.IV. - 15.V.44.

Kryptonim operacji.	Stopień	Nazwisko i Imię	Spec.	Pseudonim	Lądowanie data	Lądowanie placówka
Weller 17	por.	NOWOWIEJSKI Cezary	dyw.	Głóg	4.5.	Nowa 222
	por.	NOSEK Antoni	"	Kajtuś		
	por.	SZCZEPAŃSKI Mieczysław	"	Dębina		
	por.	TROJANOWSKI Czesław	"	Litwos		
	ppor.	JANUSZSKI Tadeusz	"	Bławat		
	ppor.	LUBKOWICZ Zdzisław	"	Szekel		
Weller 26	por.	WAITZENRAD Alfred	br.pane.	Dolina	4.5.	Szczur 221
	por.	WALTER Jan	nyw.	Cyrkiel		
	ppor.	BOGUSŁAWSKI Andrzej	br.pane.	Pancerz		
	plt.peh.	KAJAC Józef	" "	Kolenko		
	kpr.peh.	KRASIŃSKI Adam	" "	Szczur		
	kpr.peh.	DĘBOWSKI Adam	dyw.	Puti		
Weller 27	kpt.	KWIATKOWSKI Bogdan	br.pane.	Lewar	10.5.	Kil dwa 125
	ppor.	ULM Zygmunt	" "	Szybki		
	kpr.peh.	STRASZYŃSKI Zdzisław	" "	Meteor		
	kpr.peh.	BRUNACZYK Kazimierz	" "	Bungo		
	plt.peh.	KIENIAS Jan	dyw.	Cztery		
	p.	NIEDBAL Stanisław	MSWiFN.	Pask		

M.p. dnia 13 maja 1944.
Oficer Operacyjny G.B.P.
/Z.Bajko, por. [redacted]./

fot.: elitadywersji.org

Wykaz ekip operacyjnych na stacji wyczekiwania STA 20 „A”
źródło: SPP, sygn. SK.0159

Wyczekiwanie...

Stacje nosiły trafną nazwę „stacji wyczekiwania”, ponieważ wyczekiwanie na lot do Polski było głównym zajęciem przyszłych Cichociemnych. Data lotu do Kraju nie była znana, ani nawet nie była do przewidzenia. Lot uzależniony był bowiem głównie od pogody nad Polską, która determinowała możliwości przerzutu lotniczego. Niektóre ekipy skoczków wyczekiwały bardzo krótko, inne stosunkowo długo. Były też ekipy, które z różnych powodów powracały na stację wyczekiwania nawet 3-4 razy, w zależności od okoliczności determinujących ich lot. Powracały, bo samolot, którym lecieli do Polski, nie mógł odnaleźć placówki odbiorczej, wystąpiła awaria maszyny podczas lotu albo też nikt na ziemi nie odpowiadał na sygnały z samolotu ze skoczkami. Powody mogły być i bywały różne.

Początkowo Cichociemnych przerzucano z brytyjskich lotnisk RAF: Foulsham (2), Linton-on-Ouse (2), Leakenheath (9), Newmarket (2), Stradishall (6). Kilku Cichociemnych prawdopodobnie przerzucono z lotniska RAF Grottaglie. Od 27 marca 1942 do 21 września 1943 z tajnego lotniska Tempsford pod Londynem, w 43 operacjach lotniczych SOE startowały samoloty, którymi przerzucono do okupowanej przez Niemców i Sowietów Polski 158 Cichociemnych oraz w kilkudziesięciu kolejnych operacjach lotniczych zaopatrzenie dla Armii Krajowej (zrzuty materiałowe).

W pozostałych operacjach lotniczych, od 22 grudnia 1943 do końca 1944, Cichociemnych oraz zaopatrzenie dla Armii Krajowej przerzucano do okupowanej Polski samolotami startującymi z lotniska Campo Casale (Brindisi).

Z różnych powodów (technicznych, problemów nawigacyjnych i in.) część lotów ze skoczkami do Polski kończyła się niepowodzeniem i samoloty musiały zawracać do bazy. Niektóre ekipy Cichociemnych zrzucono do Polski dopiero po trzecim, nawet po czwartym locie. Nic zatem dziwnego, że niektórym wyczekiwanie mocno się dłużyło…

Autor jest wnukiem Cichociemnego, twórcą portalu ***elitadywersji.org***