

STUDIA I ARTYKUŁY

Krzysztof Karczewski

Lublin

Reorganizacja brytyjskich sił powietrznych i utworzenie RAF-u a „raport Smutsa” (1912–1918)

Pierwsza wojna światowa była przełomowym konfliktem w dziejach historii wojskowości, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę nowe rodzaje broni, jakie wprowadzono do powszechnego użytku. W obliczu impasu na froncie zachodnim wierzono, że to nowe technologie zapewnią zwycięstwo: na masową skalę używano gazów bojowych, Niemcy rozpętali nieograniczoną wojnę podwodną przy użyciu u-bootów, Brytyjczycy wprowadzili do walki pierwsze czołgi. Walczono także w powietrzu, choć lotnictwo wciąż tkwiło w powijakach, jako że sukces braci Wright miał miejsce zaledwie dekadę wcześniej. Nowy rodzaj broni oprócz kwestii związanych z jego zastosowaniem w walce rodził także spory kompetencyjne, ponieważ w armii brytyjskiej osobne struktury wykształciły zarówno armia: Royal Flying Corps (RFC), jak marynarka: Royal Naval Air Service (RNAS). Autor pragnie przybliżyć kwestię połączenia obu tych służb, dzięki czemu w kwietniu 1918 r. powstały osławione Royal Air Force. Ważną rolę odegrał przy tym tzw. raport Smutsa, którego założenia także zostaną przedstawione. O znaczeniu *Second Report of the Prime Minister's Committee on Air Organisation and Air Defence Against Air Raids* świadczy choćby opinia premiera Wielkiej Brytanii Davida Lloyd George'a, że to być może Smuts w największym stopniu przyczynił się do powstania Royal Air Force¹.

Ponieważ generał Smuts jest postacią bardzo barwną i zasłużoną, lecz mało znaną, należy pokrótce przybliżyć jego osobę.

Jan Christiaan Smuts urodził się w 1870 r. w Transwalu i choć pochodził z tradycyjnej rodziny burskiej, był znakomicie wykształcony nawet jak na europejskie standardy. Miał dyplomy z literatury i fizyki (Stellenbosch) oraz prawa (Cambridge). Jeszcze przed ukończeniem trzydziestego roku życia objął stanowisko prokuratora generalnego Transwalu. W czasie wojny burskiej (1899–1902) dowodził partyzanckim komandem i wielokrotnie odznaczył się w walkach z Brytyjczykami. Po porażce bardzo aktywnie zaangażował się w działalność

¹ *War Memoirs of David Lloyd George*, t. 4, London 1934, s. 1863.

na rzecz autonomii Transwalu. Był głównym architektem utworzenia z południowoafrykańskich kolonii Związku Południowej Afryki (1910), w którego rządzie zajmował różne stanowiska ministerialne.

W czasie pierwszej wojny światowej w 1916 r. dowodził armią brytyjską w Niemieckiej Afryce Wschodniej, gdzie jako jedyny z dowódców ententy odnosił w tym okresie prawdziwe sukcesy na froncie. W maju 1917 r. został członkiem Gabinetu Wojennego Lloyda George'a². Był sygnatariuszem deklaracji Balfoura, wydatnie przyczynił się do powstania Ligi Narodów, zasłynął też jako pomysłodawca systemu mandatowego. Przez dwadzieścia jeden lat pełnił urzędy premiera i wicepremiera Związku Południowej Afryki. W 1941 r. otrzymał stopień feldmarszałka armii brytyjskiej. Był jedyną osobą, która złożyła podpis na traktatach pokojowych kończących obie wojny światowe, oraz autorem preambuły Karty Narodów Zjednoczonych. Był nie tylko politykiem, lecz i naukowcem, rektorem Uniwersytetu St. Andrews, publikował prace z zakresu filozofii.

Jako członek Gabinetu Wojennego Lloyda George'a znalazł się w gronie najważniejszych osób w Anglii. Dzięki temu, że nie sprawował żadnej funkcji w brytyjskiej administracji, stał się człowiekiem premiera „do specjalnych poruczeń”. Był przewodniczącym licznych komitetów, przeprowadzał inspekcje na frontach, mediował podczas strajków, prowadził tajne negocjacje z Austriakami. W tym artykule skoncentruję się wyłącznie na jego działaniach związanych z brytyjskim lotnictwem i pracą w Committee on Air Organization and Home Defense against Air Raids.

Początki lotniczych jednostek wojskowych w armii brytyjskiej sięgały sekcji balonów obserwacyjnych utworzonej przy jednostkach saperów w latach osiemdziesiątych XIX w. Prowadzono wtedy także eksperymenty z latawcami, jednak trudno takie próby traktować poważnie. Wszystko uległo zmianie po 17 XII 1903 r., gdy dzięki braciom Wright marzenia o możliwości podboju niebios stały się faktem. W 1908 r. Admiralicja podjęła decyzję o zamówieniu w zakładach Vickersa „statku powietrznego”, a w 1911 r. czterej pierwsi kandydaci ukończyli szkolenie pilota wojskowego³. W tym czasie zakładano, że zadaniem organizowanego przez marynarkę lotnictwa będzie zwiad, wypatrywanie łodzi podwodnych, pól minowych czy koordynowanie ostrzału artyleryjskiego.

W 1912 r. Committee of Imperial Defence wyznaczył generała Hendersona, kapitana Sykesa i majora MacInnesa do przygotowania planów utworzenia Royal Flying Corpse. Oficerowie ci odegrali znaczącą rolę w siłach powietrznych także w czasie pierwszej wojny światowej. Niezależnie od obowiązków, o których będzie mowa dalej, Sykes dowodził podczas eskadrami lotnictwa marynarki stacjonującymi we wschodniej części basenu Morza Śródziemnego, a Henderson jednostkami RFC we Francji⁴.

² Przybył tylko na kilka tygodni na konferencję imperialną, ale jak pisał o nim Lloyd George: „Wrażenie, jakie generał Smuts wywarł na współpracownikach, ba, na całym narodzie, było tak głębokie, że niedopuszczalnym było pozwolić mu wrócić do Afryki po zakończeniu konferencji. Nalegaliśmy, aby został z nami tu, w Anglii, w centrum naszych wojennych wysiłków. Stanowił bardzo cenne wsparcie podczas wykonywania wielorakich zadań”, *ibidem*, s. 1766.

³ P. Cooksley, *The RFC–RNAS Handbook 1914–1918*, Gloucestershire 2000, s. 16.

⁴ Henderson w czasie pierwszej wojny światowej był autorem licznych memorandumów dotyczących sytuacji w lotnictwie. Podkreślał w nich rolę RFC przy zdobywaniu informacji o ruchach przeciwnika, wychwalał niezłomnego ducha żołnierzy sił powietrznych, ale także snuł teoretyczne rozważania dotyczące utworzenia jednostek, które współcześnie określane są mianem powietrzno–desantowych. *Ibidem*, s. 208, 209.

Siły powietrzne oficjalnie utworzono 13 IV 1912 r. Dołączono do nich Batalion Powietrzny przy Królewskich Saperach i istniejące struktury w marynarce wojennej oraz Główną Szkołę Lotniczą wraz z Królewską Fabryką Samolotów w Farnborough. Miesiąc później oficjalnie uznano Royal Flying Corpse za jeden z korpusów armii⁵. W sierpniu 1913 r. Henderson został mianowany dyrektorem generalnym w Biurze Lotnictwa Wojskowego, stając się zarazem pierwszym w historii dowódcą brytyjskich sił powietrznych⁶.

Na początku wojskowi byli nastawieni sceptycznie do nowego rodzaju broni. Szef sztabu generalnego marszałek Nicholson, który walczył jeszcze w Afganistanie w 1878 r., miał powiedzieć: „Awiacja jest drogą i bezużyteczną mrzonką, lansowaną przez kilku zapaleńców, których pomysły nie są godne uwagi”⁷. Także w czasie wojny generacja traktowała lotnictwo nieufnie. Wynikało to przede wszystkim z jej konserwatywności i braku otwartości na nowości techniczne. Podobna sytuacja była zresztą z czołgami — również i je potraktowano jako ciekawostkę, a miały wkład w ostateczne zwycięstwo⁸. Tylko nieliczni — młodszy rangą i wiekiem — oficerowie jak wspomniany kapitan Sykes dostrzegali możliwości, jakie oferowało lotnictwo: „Przykro mi z powodu floty, ale będzie musiała ustąpić swoją dotychczasową pozycję lotnictwu — teraz to jednostki powietrzne są pierwszą linią naszej obrony”⁹.

1 VII 1914 r., tuż przed wybuchem wojny z Niemcami, dokonano zmian w strukturze RFC, wyłączając z niej skrzydło morskie. W momencie utworzenia sił powietrznych traktowane było ono marginalnie, z początku zakładano bowiem, że do realizacji jego zadań — patrolowania wybrzeża czy przeprowadzania zwiadu dla floty — powinno wystarczyć zaledwie trzydziestu–czterdziestu oficerów. W czasie kilkuletniej praktyki utarło się też, że RFC podlega Ministerstwu Wojny, natomiast skrzydło morskie Admiralicji¹⁰. Toczyły się na tym tle poważne spory, ponieważ dowództwo sił lądowych przekonane było, że lotnictwo nadaje się wyłącznie do działań zwiadowczych, natomiast przedstawiciele marynarki, Winston Churchill wraz z admirałem Fisherem, uważali, że możliwości nowego rodzaju broni znacznie wykraczają poza ten wąski zakres¹¹.

W momencie włączenia się Wielkiej Brytanii do wojny siły RFC prezentowały się dość skromnie, posiadały bowiem zaledwie osiemdziesiąt dwa sprawne samoloty¹². Ich liczba zaczęła szybko rosnąć; pod koniec swego istnienia w 1917 r. RFC liczył już 115 szwadronów, w których służyło 1679 pilotów, a ponad 14 tys. kadetów przechodziło przeszkolenie.

⁵ R. Bickers, *The First Great Air War*, London 1998, s. 22. Por. *The Times History of the War*, London 1915, t. 2, s. 186, 187.

⁶ R. Bickers, op. cit., s. 24. Mimo poważnie brzmiącego tytułu siły, którymi przyszło mu dowodzić, były w tym czasie mikroskopijnie małe. Kiedy wydano uroczysty obiad dla uczczenia rocznicy utworzenia sił powietrznych, prawie cały ich personel wraz ze skrzydłem morskim zmieścił się w przeciętnych rozmiarów sali. *The Times...*, t. 13, s. 109.

⁷ P. Cooksley, op. cit., s. 10. W 1911 r. pracownik Ministerstwa Wojny odpowiedzialny za kwestie lotnictwa powiedział: *We are not yet convinced that either aeroplanes or airships will be of any utility in war*, *The Times...*, t. 7, s. 1.

⁸ L. Kennett, *The First Air War: 1914–1918*, New York 1991, s. 219.

⁹ F. Sykes, *Military Aviation*, „Army Review”, V, 3 (lipiec 1913), s. 138, w: M. Paris, *The Rise of the Airmen: The Origins of Air Force Elitism, c. 1890–1918*, w: „Journal of Contemporary History”, t. 28, nr 1 (styczeń 1993), s. 135.

¹⁰ R. Bickers, op. cit., s. 23; por. *The Times...*, t. 2, s. 190, 191.

¹¹ *War Memoirs...*, s. 1746.

¹² *The Times...*, t. 13, s. 112.

Dysponowano także ponad 10 tys. maszyn¹³. W marcu 1918 r. cały personel RFC liczył 144 078 osób. W odniesieniu do liczby żołnierzy walczących w czasie pierwszej wojny światowej są to jednak wciąż niezbyt imponujące liczby¹⁴.

Udając się do Francji, Brytyjski Korpus Ekspedycyjny zabrał ze sobą wszystkie samoloty, więc obronę kraju powierzono skrzydłu morskemu RFC, natomiast 14 IX 1914 r. dowództwo nad obroną powietrzną Wielkiej Brytanii oficjalnie przekazano pierwszemu lordowi Admiralicji Winstonowi Churchillowi. Wyszedł on z założenia, że najlepszą obroną jest atak, i wysłał większość maszyn do atakowania lotnisk Niemców we Francji. Na skutek tych operacji skrzydło morskie rozrosło się do tego stopnia, że jeszcze we wrześniu 1914 r. przekształcono je w odrębną służbę — Royal Naval Air Service¹⁵. Istnienie dwóch równorzędnych struktur odpowiedzialnych za prowadzenie wojny w powietrzu zaowocowało niezdrawą rywalizacją między nimi. Zaczęto toczyć spory o zaopatrzenie, samoloty czy mechaników. Przeprowadzane operacje nie były wzajemnie konsultowane ani koordynowane, przeważnie samoloty marynarki bombardowały belgijskie wybrzeże, a maszyny RFC w tym samym czasie wykorzystywano do wsparcia ataków na froncie zachodnim. Dzięki poparciu marynarki, służby o olbrzymich tradycjach i zmechanizowanej, to RNAS miała przewagę gwarantującą pierwszeństwo w dostępie do sprzętu¹⁶.

W trakcie prowadzenia działań wojennych w 1916 r. zaczęto odchodzić od pierwotnego zamysłu, aby każdy szwadron wykonywał różnorodne zadania, jak loty patrolowe, zwiad, fotografowanie umocnień nieprzyjaciela czy bombardowanie, na rzecz podziału tych obowiązków między różne jednostki. Stopniowo zaczęto wyodrębniać jednostki desygnowane do wykonywania tylko poszczególnych zadań, na przykład lotnictwu bombowemu formalne ramy nadano w październiku 1917 r. Mimo to siły powietrzne do pewnego czasu nie cieszyły się zainteresowaniem polityków.

Sytuacja uległa radykalnej zmianie, kiedy w styczniu 1915 r. Niemcy przeprowadzili pierwszy nalot na Wielką Brytanię. Choć straty wyrządzone w trakcie ataków zeppelinów były minimalne, miały olbrzymie znaczenie psychologiczne. Sterowce nie dysponowały dużą siłą ognia, ale samymi rozmiarami i obecnością wywoływały panikę na angielskiej prowincji. Ponieważ Niemcy zrzucaли bomby, nie mając żadnych możliwości dokładnego namierzenia celu, lądowały one w miejscach zupełnie przypadkowych. Spadały na plaże i pola, ale również na budynki mieszkalne, zabijając kobiety, dzieci i starców. Strach przed nieznanym sprawił,

¹³ P. Cooksley, op. cit., s. 23.

¹⁴ W czerwcu 1914 r. Niemcy zmobilizowali 4 mln żołnierzy, w tym pięciuset lotników. W szczególnie trudnych dla Anglików latach 1916–1917 personel RFC liczył niespełna 3 proc. Sił Ekspedycyjnych. Dla porównania w listopadzie 1918 r. armia włoska liczyła 3,5 mln żołnierzy, w tym 2 tys. lotników. Podobnie prezentowały się straty — pierwszego dnia bitwy nad Sommą w 1916 r. Anglicy stracili 60 tys. żołnierzy, w tym pięć osób personelu RFC. Trzeba jednak pamiętać, że piloci to tylko niewielka część personelu sił powietrznych — szacuje się, że w armii brytyjskiej na jednego lotnika przypadało około dziesięciu osób obsługi naziemnej. L. Kennett, op. cit., s. 83–85.

¹⁵ The First Report of the Air Board, Oct. 1916, w: *War Memoirs...*, s. 1746, 1747: *Before the War, as is well known, there was no independent Naval Air Service or organization at all. There were a military and a naval wing of a joint Service. Mr. Churchill took the Naval Air Service into his own hands, and, though the Fourth Sea Lord was nominally responsible, ran it himself on vigorous but unorthodox lines. When he resigned, it became for the first time a subordinate branch of the Admiralty, with naval heads of the personnel and technical branches.* Piloci RFC złośliwie rozwijali skrót RNAS jako *Not Really a Sailor*.

¹⁶ *Ibidem*, s. 1748.

że w całej Anglii krążyły plotki o olbrzymich superzeppelinach, a Scotland Yard prowadził nawet szkolenia na wypadek ataku gazowego z powietrza¹⁷. Dla Brytyjczyków fakt, że ich wyspa, niezagrożona od stuleci, położona w bezpiecznej odległości od linii frontu, w każdej chwili może zostać bezkarnie zaatakowana, okazał się olbrzymim szokiem. Sterowców bano się do tego stopnia, że żołnierze francuscy na froncie zachodnim strzelali do wszystkiego, co pojawiło się na niebie, niszcząc także własne statki powietrzne¹⁸.

31 V 1915 r. niemieckie sterowce po raz pierwszy zaatakowały Londyn. Do końca października przeprowadzono jeszcze kolejnych dwadzieścia nalotów. W ich trakcie na miasto zrzucono tysiąc dziewięćset bomb, które zabiły dziewięćset dwadzieścia dwie osoby. W porównaniu z nalotami przeprowadzanymi przez aliantów w czasie drugiej wojny światowej są to liczby niewielkie, należy jednak pamiętać, że nigdy wcześniej w historii ludność cywilna nie musiała się obawiać ataku z powietrza. Efekt propagandowy tych działań — pokazanie bezsilności rządu brytyjskiego — był dla Niemców bezcenny¹⁹.

Ponieważ RNAS miała niewielkie sukcesy w walce z nowym zagrożeniem, w lutym 1916 r. zapadła decyzja o przekazaniu obowiązków związanych z obroną powietrzną z powrotem RFC. Fakt, że zwalczaniem nalotów zajmowały się dwie niezależne od siebie i — jak to zostało wspomniane — rywalizujące ze sobą służby, sprawiał, że Niemcom wciąż udawało się docierać nad Londyn, natomiast odpowiedzialność za porażki brytyjskiego lotnictwa się rozmywała. Pod naciskiem opinii publicznej, prasy i parlamentu rząd premiera Asquitha został zmuszony do podjęcia działań, które miały poprawić sytuację w siłach powietrznych. Jeszcze w lutym 1916 r. pod przewodnictwem lorda Derby'ego utworzony został Joint Air War Committee, którego zadaniem miało być „rozstrzygnięcie kwestii spornych w zakresie dystrybucji zaopatrzenia między lotnictwem marynarki i armii”²⁰.

Komitet ten miał krótki żywot. Admiralicja od samego początku jasno dawała do zrozumienia, że nie pozwoli, aby żadne inne służby czy rządowe agendy miały wpływ na RNAS. Po kilku miesiącach frustrujących sporów lord Derby i lord Montagu zrezygnowali z członkostwa w komitecie, który bez ich udziału zawiesił działalność. Derby jako główne przyczyny dymisji podawał brak uprawnień tego ciała do egzekwowania swoich postanowień oraz zmuszania innych agend rządowych do ich respektowania. Zwracał też uwagę, że oba rodzaje sił lotniczych różnią się na tyle, że wypracowanie wspólnej płaszczyzny działania jest niezwykle trudne²¹.

Kolejnym impulsem do wprowadzenia zmian w lotnictwie były wydarzenia „krwawego kwietnia” 1916 r., kiedy stosowana przez głównodowodzącego RFC we Francji gene-

¹⁷ L. Kennett, op. cit., s. 61.

¹⁸ Ibidem, s. 47. O tym, jak wielką traumę wywoływały sterowce, świadczą zaszczyty, jakimi obsypano angielskiego pilota, podporucznika R. Warneforda, który jako pierwszy zestrzelił niemiecki statek powietrzny. Oprócz telegramu z gratulacjami od króla Jerzego V otrzymał Krzyż Wiktorii, Legię Honorową od Francuzów, a w Londynie i Paryżu tysiące ludzi wyszło na ulice, by zobaczyć bohatera (smutnym epilogiem tej historii była śmierć młodego pilota w wypadku lotniczym zaledwie dziesięć dni później). *The Times*..., t. 10, s. 30.

¹⁹ L. Kennett, op. cit. s. 55. Niemiecka prasa niewielkie sukcesy tych nalotów rozdmuchała do niebotycznych rozmiarów, akcentując, że po raz pierwszy w historii wyspiarze nie są nietykalni. *The Times*..., t. 7, s. 5.

²⁰ *War Memoirs*..., s. 1748.

²¹ M. Cooper, *Blueprint for Confusion: The Administrative Background to the Formation of the Royal Air Force, 1912–1919*, „Journal of Contemporary History”, t. 22, nr 3 (lipiec 1987), s. 439; por. *War Memoirs*..., s. 1749.

rała Trencharda strategia „nieustannego nacisku” przyniosła niespotykane dotąd straty²². Brytyjczycy stracili wówczas trzysta szesnaście samolotów, natomiast Niemcy zaledwie sto czternaście²³. Trenchard był wyjątkowo ofensywnie usposobionym dowódcą, pod jego komendą lotnictwo brytyjskie atakowało Niemców głęboko za ich linią, a jego koncepcje doskonale współgrały z pomysłami Haiga, Robertsona i brytyjskiego Sztabu Generalnego prowadzenia wojny na wyniszczenie przeciwnika. Tym niemniej tempo, w jakim rosły straty wśród pilotów, których nie można było zastąpić jak zwykłych żołnierzy w okopach, okazało się tak wysokie, że zyski w postaci zdobycia czasowej przewagi w powietrzu nad nieruchomym frontem zachodnim nie zdołały ich zrównoważyć.

Po Derbym kolejną osobą, która miała zmierzyć się z trudną materią awiacji, był lord Curzon. Kiedy w maju stanął na czele nowego ciała, Air Board, negatywnie oceniał sytuację w brytyjskim lotnictwie: „Po blisko dwudziestu jeden miesiącach wojny nasze lotnictwo ustępuje niemieckiemu i na razie nie udało się mu zdobyć przewagi w powietrzu. Mimo że do służby wprowadzane są nowe maszyny, jednostki frontowe korzystają przeważnie ze starszych modeli [...]. Szwankuje komunikacja między obiema służbami lotniczymi, nie tylko w zakresie zaopatrzenia, ale nawet wykonywanych operacji. Każda z nich rości sobie wyłączne prawo do przeprowadzania ich głęboko za linią frontu, domagając się z tego tytułu zaopatrzenia w najlepszy sprzęt. Rywalizacja taka nie może przynieść pozytywnych skutków”²⁴. Nowy organ mógł przedstawiać propozycje Admiralicji i Ministerstwu Wojny w zakresie prowadzenia wspólnych operacji, dystrybucji zaopatrzenia oraz służyć jako płaszczyzna wymiany pomysłów i nowinek technicznych.

Air Board także nie miała uprawnień, aby zmusić Admiralicję do respektowania swoich postanowień, nie brakowało natomiast jej członkom determinacji do zmiany tego stanu rzeczy. Curzon toczył z reprezentującym Admiralicję Balfourem nieformalną wojnę na memoranda, w których obaj przedstawiali własne, oczywiście całkowicie sprzeczne pomysły dotyczące rozwiązania patowej sytuacji w lotnictwie. W raporcie z działalności Air Board z 23 X 1916 r. poirytowany Curzon pisał: „Realizacja zadań i obowiązków powierzonych Air Board nie będzie możliwa, dopóki Admiralicja utrzyma swój obecny, negatywny stosunek do tego ciała”²⁵. Zwracał też uwagę, że oprócz RFC i RNAS kwestiami z zakresu lotnictwa zajmowały się Board of Invention and Research, The Munitions Inventions Department i The Advisory Committee on Aeronautics, w efekcie czego wiele zadań dublowało się, różne agendy wykonywały te same testy, nie mówiąc już o ciągle rosnącym ryzyku ujawnienia poufnych materiałów²⁶.

²² L. Kennett, op. cit., s. 77. Dwie na trzy potyczki w powietrzu toczone były po niemieckiej stronie frontu. Trenchard dążył do stałego nacisku fizycznego i psychologicznego na przeciwnika, straty zaś mieściły się w dopuszczalnych dla niego granicach. Identyczny był tok rozumowania brytyjskiego dowództwa podczas bitew nad Sommą czy pod Passchendaele. Mimo krytyki, jaka często spadała na generała Trencharda, jego zasługi dla brytyjskiego lotnictwa są niepodważalne — to w dużej mierze dzięki jego staraniom myśliwce stanowiły 58 proc. brytyjskich sił powietrznych (Niemcy i Francuzi budowali w tym czasie przede wszystkim samoloty zwiadowcze). Jego niespożyta energia i niezważanie na niesprzyjające okoliczności sprawiły, że konsekwentnie realizował wszystkie postawione sobie zadania i zasłużył na tytuł jednego z „ojców” RAF-u. R. Bickers, op. cit., s. 31.

²³ J. Morrow, *The Great War, An Imperial History*, London 2004, s. 189.

²⁴ *War Memoirs...*, s. 1749, 1750.

²⁵ Air Board Report, w: *ibidem*, s. 1751.

²⁶ *Ibidem*, s. 1756.

Zmiany nastąpiły w grudniu 1916 r., kiedy Asquitha na stanowisku premiera zastąpił Lloyd George. Ten ostatni, znecierpliwiony niekończącymi się przepychankami, twardo stanął po stronie Curzona i przyznał Air Board ostateczny głos w kwestiach dystrybucji zaopatrzenia między RNAS i RFC, jednocześnie powierzając nadzór nad produkcją samolotów Ministerstwu Zaopatrzenia²⁷. Także w grudniu, z inicjatywy Lloyda George'a, utworzony został Gabinet Wojenny. Był to niewielki komitet złożony z kilku osób w randze ministra, które zajmowały się wyłącznie kwestiami związanymi z prowadzeniem wojny²⁸. Unikano w ten sposób długich obrad i znacząco przyspieszono proces decyzyjny. Ponieważ Curzon wszedł w jego skład, a nawał obowiązków nie pozwalał mu zajmować się jeszcze kwestiami lotniczymi, na stanowisku przewodniczącego Air Board zastąpił go lord Cowdray. Dzięki zastrzykowi świeżej krwi sytuacja w lotnictwie zaczęła się poprawiać, a produkcja silników wzrosła aż o 250 proc. w stosunku do tego samego okresu sprzed roku. Mimo to wydarzenia z lata 1917 r. wymusiły wprowadzenie kolejnych zmian²⁹.

Liczba nalotów sterowców na Londyn zaczęła się zmniejszać już od końca 1916 r., ale nie oznaczało to, że Niemcy zrezygnowali z ataków na miasto. W listopadzie 1916 r. utworzona została nowa, specjalna jednostka Kagohl 3 dysponująca dwusilnikowymi bombowcami Gotha. Wznowienie ataków na Londyn w 1917 r. miało być — obok nieograniczonej wojny podwodnej — jednym ze sposobów na wyłączenie Wielkiej Brytanii z wojny. Naloty miały być przeprowadzane za dnia na samo centrum miasta, na budynki rządowe w okolicy Downing Street, na Admiralicję, Bank of England czy siedziby prasy przy Fleet Street. Przy ówczesnym poziomie lotnictwa bombardującego zniszczenia nie mogły być duże, dlatego działania te miały dodatkowe cele: szerzenie paniki i swoistą demonstrację siły, tak aby miliony londyńczyków mogły ponownie zobaczyć niemieckie maszyny bezkarnie bombardujące ich miasto³⁰.

Wznowione 25 maja ataki trwały do końca września. Największe straty zostały wyrządzone 13 czerwca: w wyniku nalotu na centrum Londynu zginęły sto sześćdziesiąt dwie osoby (w tym czterdzieścioro sześcioro dzieci), a czterysta trzydzieści dwie zostały ranne. Był to dzień wyjątkowej kompromitacji brytyjskiego lotnictwa, ponieważ nie udało się zniszczyć ani jednego niemieckiego bombowca, mimo że ścigały je dziewięćdziesiąt dwa angielskie myśliwce³¹. 7 lipca niemieckie bomby zabiły pięćdziesiąt cztery osoby i raniły kolejnych sto dziewięćdziesiąt. Do sierpnia liczba zabitych wśród ludności cywilnej wzrosła do czterystu jeden, rannych zostało osiemset siedemdziesiąt osiem osób³². Co prawda były to straty mniejsze niż w ciągu jednego spokojnego dnia na froncie zachodnim, ale ludność Londynu pozostawała w stanie stałego zburzenia, demolując sklepy należące do mniejszości niemieckiej.

Od sierpnia, kiedy zaczęto wprowadzać w życie sugestie generała Smutsa (o których dalej) dotyczące obrony powietrznej Londynu, straty Niemców wzrosły do takiego stopnia, że we wrześniu zrezygnowali z nalotów dziennych i przeprowadzali je tylko w nocy, by z koń-

²⁷ H. Jones, *The War in the Air*, t. VI, 1928, s. 4–6.

²⁸ Oprócz Lloyda George'a w trakcie pierwszej wojny światowej w skład Gabinetu Wojennego wchodził: lord Milner, lord Curzon, Andrew Bonar Law, Arthur Henderson, George Barnes, Austen Chamberlain, Eric Geddes, Jan Christiaan Smuts.

²⁹ *War Memoirs...*, s. 58.

³⁰ L. Kennett, op. cit., s. 60.

³¹ M. Kirby, R. Capey, *The Air Defence of Great Britain, 1920–1940: An Operational Research Perspective*, „The Journal of the Operational Research Society”, t. 48, nr 6 (styczeń 1997), s. 556.

³² M. Cooper, op. cit., s. 440.

cem miesiąca zarzucić je całkowicie³³. Zanim jednak to nastąpiło, rząd brytyjski podobnie jak rok wcześniej musiał zmierzyć się z falami niepokoju, atakami prasy i naciskami w parlamencie, aby przedsięwziął środki zaradcze.

10 lipca w trybie pilnym zwołano tajne posiedzenie parlamentu, na którym Lloyd George zmuszony był zapoznać jego członków z prawdziwym obrazem sytuacji. „Przedstawiłem statystyki dotyczące produkcji samolotów, według których minie jeszcze sporo czasu, zanim będziemy dysponowali liczbą maszyn wystarczającą do obrony kraju i zaspokojenia potrzeb armii we Francji. Dałem jasno do zrozumienia, że do tego czasu potrzeby armii to bezwzględny priorytet”³⁴.

Obroną przed niemieckimi atakami zajął się też Gabinet Wojenny. Na jedno z zebrzań zaproszono głównodowodzącego armią brytyjską generała Haiga i głównodowodzącego RFC we Francji generała Trencharda. Obaj przedstawili pesymistyczne prognozy dotyczące reakcji na naloty. Wspomnieli co prawda o możliwości przeprowadzenia odwetowych ataków na niemieckie miasta, ale dodali, że byłyby one „wstrętne brytyjskim ideałom”. Prawdziwe przyczyny zaniechania takich działań były nieco bardziej prozaiczne. Brakowało odpowiedniej liczby maszyn, a ich produkcja spadała — nocne naloty pozbawiały robotników snu, przez co spadała ich wydajność. Poszukując pilnie rozwiązania, Gabinet Wojenny postąpił w myśl najlepszych biurokratycznych tradycji i... przekazał ten problem dalej. W tym celu 11 lipca utworzone zostało specjalne ciało, Committee on Air Organization and Home Defense against Air Raids. W jego skład oprócz premiera Lloyda George’a wszedł generał Jan Christiaan Smuts. Ich zadaniem było przede wszystkim — po konsultacjach z przedstawicielami Admiralicji, Sztabu Generalnego i obrony cywilnej — wypracować skuteczne metody obrony przed nalotami, a także poddać analizie strukturę dowodzenia sił powietrznych. Lloyd George wymówił się nadmiarem obowiązków i w taki oto sposób Smuts stał się na pewien czas jednoosobowym komitetem.

Smuts nie był najbardziej oczywistym kandydatem na tę funkcję, nie miał wcześniej do czynienia z kwestiami lotnictwa, ale z drugiej strony poza Curzonem nikt z pozostałych członków Gabinetu Wojennego także nie miał. Na jego korzyść przemawiał za to fakt, że jako jedyny w tym gronie dysponował doświadczeniem wojskowym, a co więcej, w przeciwieństwie do znacznej części brytyjskiej generalicji potrafił myśleć nieschematycznie. Był przy tym niezwykle wręcz pracowity i znakomicie zorganizowany. Przedstawię poniżej, że nie bez przyczyny przewodził jednocześnie kilku komitetom związanym z kwestiami lotnictwa. Po nalocie z 13 czerwca Gabinet Wojenny podwoił na papierze liczbę samolotów broniących stolicy; wprowadzenie tego karkołomnego zadania w życie także dodano do obowiązków generała³⁵.

Z właściwą sobie energią Smuts przygotował raport, w którym pisał: „Londyn to ośrodek nerwowy Imperium, ale w ciągu dwunastu miesięcy może znaleźć się niemal na linii frontu; aktualne środki jego obrony są nieskuteczne i rozproszone: konieczne jest natychmiastowe podjęcie wyjątkowych środków, aby zmienić ten stan rzeczy”³⁶. W czasie „śledztwa” Smutsa okazało się, że chociaż do obrony stolicy przeznaczono całkiem pokaźną liczbę maszyn, dowództwo nad siłami powietrznymi sprawowało kilka niezależnych od siebie ośro-

³³ Ostatecznie w czasie pierwszej wojny światowej przeprowadzono pięćdziesiąt cztery naloty na Londyn. L. Kennett, op. cit., s. 58, 59.

³⁴ *War Memoirs...*, s. 1762.

³⁵ P. Cooksley, op. cit., s. 216.

³⁶ W. Hancock, *Smuts. The Sangiune Years 1870–1919*, Cambridge 1962, s. 439.

ków. „Komitet” w raporcie ogłoszonym 19 lipca zalecał przekazanie komendy nad całością obrony powietrznej jednej osobie (wybór padł na generała Ashmore’a³⁷), nakazywał poświęcenie szczególnej uwagi rozmieszczeniu baterii dział przeciwlotniczych na trasie przelotu Niemców nad Londyn, zintensyfikowanie szkoleń pilotów w walce w formacji oraz wydzielenie takiej liczby szwadronów myśliwców, która pozwoli na skuteczną obronę stolicy. W raporcie położono nacisk na stawianie Niemcom oporu, jeszcze zanim dotrą nad miasto.

Dokument został przyjęty przez Gabinet Wojenny jednogłośnie i bez żadnych poprawek³⁸. Jak wspomniałem, sugestie zmian okazały się słuszne i od połowy sierpnia częstotliwość niemieckich nalotów spadła, a straty ich bombowców zaczęły sięgać nawet 50 proc.³⁹ Niemieckie samoloty pojawiały się nad Anglią jeszcze do lipca 1918 r., ale efekty ich działań to już tylko pojedyncze ofiary wśród cywilów.

Kolejne zadanie powierzone Smutowski: analiza sytuacji w siłach powietrznych, zajęło mu więcej czasu. Musiał zmierzyć się z kilkoma bardzo trudnymi kwestiami, wokół których toczyły się ostre spory. Przede wszystkim, czy połączyć RFC i RNAS w jedną służbę, a jeżeli tak, to jak miałyby wyglądać jej relacje z armią i marynarką? Czy zasadne byłoby utworzenie Ministerstwa Lotnictwa, odpowiedzialnego za całość kwestii związanych z awiacją? Jak nowa służba miałaby wypełniać obowiązki wykonywane wcześniej przez RFC i RNAS?⁴⁰

Second Report of the Prime Minister's Committee on Air Organisation and Air Defence Against Air Raids opublikowany został 17 VIII 1917 r. Za myśl przewodnią raportu, który wywołał gorącą dyskusję i miał dalekosiężne skutki, można uznać opinię: „Siły powietrzne to dziś niezależny i samodzielny sposób prowadzenia działań wojennych. Nikt, kto doświadczył nalotu na Londyn z 11 lipca, nie może mieć wątpliwości w tej kwestii. W przeciwieństwie do artylerii flota powietrzna jest w stanie prowadzić samodzielne operacje, nie wymagając przy tym wsparcia ani armii, ani marynarki [...]. Nieodległy też jest dzień, kiedy to lotnictwo, ze swym potencjałem niszczenia terytoriów przeciwnika, jego fabryk i ludzkich osiedli, stanie się podstawowym środkiem prowadzenia wojen, w stosunku do którego operacje wojska i marynarki staną się drugorzędne”⁴¹.

W dokumencie opisane zostały starania poprzednich komitetów: Air Committee oraz Air Board. Szczególną uwagę położono na przyczyny ich niepowodzeń i opierając na ich doświadczeniach, przedstawiono propozycje zmian. Smuts pisał: „W naszej opinii nie ma żadnych istotnych przyczyn, dla których Air Board powinna nadal istnieć w obecnej formie jako miejsce konferencji dla starszych rodzajów broni, istnieje zaś cała masa przyczyn, dla których powinna zostać podniesiona do rangi samodzielnego ministerstwa. W czasie kolejnej wiosny i lata armia i marynarka będą dysponowały wreszcie odpowiednią do swoich potrzeb liczbą samolotów. Oprócz tego będzie istniała także spora nadwyżka maszyn umożliwiają-

³⁷ Generał okazał się właściwym człowiekiem na właściwym miejscu. Jedną z jego pierwszych decyzji było utworzenie systemu ostrzegania dla ludności cywilnej. Odpalano w tym celu ruce sygnalizacyjne, natomiast ulicami, pieszo, rowerami lub samochodami, krążyli funkcjonariusze policji z transparentami o treści: „Kryj się”. Nakazał rozmieścić nad Londynem balony zaporowe, prowadzono również eksperymenty z syrenami alarmowymi. Zob. H. Saunders, *Per ardua: the rise of british air power 1911–1939*, London 1944, s. 208; *The Times*..., t. 19, s. 280.

³⁸ *War Memoirs*..., s. 1764.

³⁹ L. Kennett, op. cit., s. 60.

⁴⁰ *War Memoirs*..., s. 1765.

⁴¹ War Cabinet Committee on Air Organisation and Home Defence against Air Raids. 2nd Report, 17 sierpnia 1917, PRO, CAB 24/22.

cych przeprowadzanie niezależnych operacji⁷⁴². Za skierowanie tej nadwyżki do samodzielnych zadań odpowiedzialny byłby nowy organ — Sztab Lotnictwa.

Opinia Smutsa o konieczności formalnego wyodrębnienia lotnictwa jako osobnego rodzaju broni wynikała z przekonania, że „ostrożna praca sztabowa” jest tu jeszcze ważniejsza niż w marynarce czy armii, które polegały w dużej mierze na doświadczeniu i praktyce wykształconych przez stulecia. Kompetentni sztabowcy, skoncentrowani wyłącznie na lotnictwie, byłiby gwarancją powstania spójnej i przemyślanej polityki rozwoju sił powietrznych, troszcząc się choćby o zapewnienie odpowiedniej jakości silników. Na nowym ministerstwie i rodzaju broni ciążyłby poważny obowiązek maksymalnie efektywnego wykorzystania olbrzymich możliwości, jakie oferuje atak z powietrza. Generał uznawał zasługi „starych służb”, ale był jednocześnie przekonany, że ani marynarka, ani armia lądowa nie były w stanie zagwarantować takiej skuteczności jak wyodrębnione, samodzielne siły powietrzne.

Smuts był przekonany, że: „Najwyższa pora, by przestać traktować lotnictwo jak służbę pomocniczą, tak jak artylerię. Trudno sobie teraz wyobrazić ograniczenia dla jego przyszłych operacji [...]. Kiedy w przyszłym roku front zachodni będzie się w ślimaczym tempie przesuwał we Francji i w Belgii, operacje lotnicze będą prowadzone głęboko za linią Renu, i to właśnie nieustanny nacisk na przemysłowe centra przeciwnika może być decydującym sposobem zakończenia wojny⁷⁴³. Lawinowo rosnące straty w ludziach sprawiały, że w krótkim czasie zwiększyć się miała mechanizacja wojny, a więc to przewaga technologiczna, nie wielkość armii stałaby się kluczem do zwycięstwa. Niezbędny byłby w tych działaniach pośpiech, ponieważ bardzo prawdopodobne, że Niemcy także doszliby do tych samych wniosków. Wizja Smutsa całych flot powietrznych siejących śmierć i zniszczenie z powietrza nad niemieckimi miastami doczekała się realizacji, ale dopiero w trakcie kolejnej wojny.

Przewidując kontrowersje, jakie później rzeczywiście wywołał zapis o połączeniu RFC i RNAS w Siły Powietrzne, generał bronił się, kreśląc obraz chaosu, jaki musiałby zapanować, gdyby wszystkie trzy rodzaje lotnictwa działały równolegle.

W podsumowaniu raportu postulowano:

1. Utworzenie Ministerstwa Lotnictwa, które zajmie się całością kwestii związanych z wojną powietrzną.
2. Ministerstwo powinno dysponować sztabem sił powietrznych, który zajmie się planowaniem i przeprowadzaniem operacji, zbieraniem materiałów i szkoleniem personelu.
3. Ministerstwo i sztab przeprowadzą połączenie RNAS i RFC.
4. Dotychczasowy personel obu służb zostanie przeniesiony do nowych sił powietrznych wyłącznie za swoją zgodą.
5. Między lotnictwem a armią lądową i marynarką zostanie utrzymana bardzo bliska łączność.
6. Sztab sił powietrznych zapewni odpowiednią liczbę jednostek dla realizacji potrzeb armii lądowej i marynarki.

Ostatnie dwa punkty dotyczyły przepływu żołnierzy i oficerów między siłami powietrznymi a ich dotychczasowymi przydziałami w armii i marynarce. W zakończeniu raportu znalazła się kolejna trafna prognoza Smutsa: „Przewaga w powietrzu będzie dla istnienia Imperium Brytyjskiego czynnikiem równie ważnym, jak dotąd przewaga na morzach⁷⁴⁴.”

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem. W raporcie postulowano także zwiększenie roli lotnictwa na frontach pomocniczych. W Palestynie miałyby niszczyć tureckie linie kolejowe, znacznie utrudniając przeciwnikowi gromadzenie sił.

⁴⁴ Ibidem.

24 VIII 1917 r. raport został przedstawiony na forum Gabinetu Wojennego, gdzie spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem. Oczywiście Admiralicja była przeciwna praktycznie wszystkim sugestiom Smutsa, stojąc na stanowisku, że gdyby jakimś trafem zostały wprowadzone w życie, powinny odnosić się wyłącznie do RFC. Armia lądowa też niechętnie odniosła się do pomysłu połączenia sił powietrznych. Robertson uważał ten pomysł wyłącznie za efekt uboczny paniki wywołanej nalotami⁴⁵. Haig był przede wszystkim zaniepokojony, że jego armie we Francji pozbawione zostaną odpowiedniego wsparcia z powietrza. Obawiał się też, że Ministerstwo Lotnictwa skoncentrowałoby się na bombardowaniu obiektów w Niemczech i zaniedbało jego potrzeby.

Nie było to ostatnie zadanie Smutsa związane z siłami powietrznymi. 21 września Gabinet Wojenny utworzył jeszcze jeden komitet, na którego czele stanął ponownie Smuts — Aerial Operations Committee⁴⁶. Oprócz generała w jego skład wchodził Churchill jako minister ds. amunicji. AOC szybko przekształcił się w War Priorities Committee. Zmiana ta wynikała z konieczności opanowania rywalizacji różnych rodzajów broni o zaopatrzenie, nad którego dystrybucją nie ustanowiono do tej pory odgórnej kontroli. Lloyd George wielokrotnie utyskiwał, że gdyby armia lądowa wkładała tyle samo wysiłku w walkę z Niemcami co o zaopatrzenie z marynarką, wojna skończyłaby się o wiele wcześniej. Była już mowa o rywalizacji między RFC a RNAS o zaopatrzenie — nowy komitet dusił takie spory w zarodku, a dzięki temu, że jego decyzje były nieodwołalne, cały proces, jak wszystkie nadzorowane przez Smutsa, przebiegał bardzo sprawnie⁴⁷. Nowy komitet miał pełne uprawnienia do dysponowania produkcją fabryk, materiałami czy zasobami ludzkimi, co w istotny sposób przyczyniło się do zwiększenia wysiłku wojennego Wielkiej Brytanii.

8 XI 1917 r. odbyło się pierwsze czytanie projektu ustawy Air Force Bill w parlamencie, a ponieważ cały proces legislacyjny odbył się bez najmniejszych problemów, król podpisał ustawę już 29 listopada. W międzyczasie zainteresowane ministerstwa przedstawiały propozycje poprawek, tak że udało się osiągnąć kompromis nawet z Admiralicją⁴⁸. Nowym ministrem lotnictwa został lord Cowdray. Od stycznia 1918 r. szefem Sztabu Sił Powietrznych został generał Trenchard. Od samego początku był przeciwny ich powstaniu, choćby z tego względu, że uważał RFC za własne dzieło⁴⁹. Kiedy ukazał się raport Smutsa, jego koncepcje określił jako „ostateczny sukces niemieckiego spisku, którego celem była dezorganizacja RFC”⁵⁰. Uważał, że miejsce RFC jest przy Siłach Ekspedycyjnych, zwłaszcza że od pewnego czasu zaczął stawać się ich bardzo ważną częścią. Za największy kamień obrazy uznał jednak fakt, że miał odtąd podlegać cywilnemu zwierzchnikowi⁵¹. Trenchard, który nie był człowiekiem unikającym konfliktów, niemal od samego początku urzędowania wszedł w spór kom-

⁴⁵ M. Cooper, op. cit., s. 443.

⁴⁶ Ostatecznie powstało cztery komitety dotyczące lotnictwa pod przewodnictwem Smutsa: the Air Raids Committee, the Air Reorganization Committee, the War Priorities Committee, Air Policy Committee.

⁴⁷ P. Cooksley, op. cit., s. 221. Samo przekształcenie komitetów dokonało się o tyle bezproblemowo, że wszystkie zainteresowane strony i tak były w nich reprezentowane, a przewodniczący Smuts był członkiem Gabinetu Wojennego w randze ministra.

⁴⁸ *War memoirs...*, s. 1770.

⁴⁹ *The Private Papers of Douglas Haig, 28 VIII 1917*, pod red. R. Blake'a, London 1952, s. 252.

⁵⁰ E. Ash, *Sir Frederick Sykes and the air resolution 1912–18*, London 1990, s. 190.

⁵¹ Trenchard był tej nominacji bardzo niechętny, dopiero po dłuższej dyskusji z Haigiem zgodził się przyjąć nowe stanowisko. Zob. ibidem, 16 XII 1917, s. 273.

petencyjny ze swoim przełożonym, kolejnym ministrem lotnictwa, lordem Rothermere'em⁵². Wpisuje się to w obraz konfliktu, jaki skrycie toczyła cała brytyjska generacja z rządem Lloyda George'a o kontrolę nad prowadzeniem działań wojennych. Wojskowi uważali, że cywile nie mają o tym pojęcia, a Lloyd George był zdania, że po katastrofalnych stratach nad Sommą i we Flandrii wojskowi zaprzepaścili kredyt zaufania, jakim ich dotąd obdarzano. Widząc kolejną zapalną sytuację w lotnictwie, ponownie desygnował Smutsa do zaprowadzenia porządku. Smuts, który w niemal wszystkich kwestiach związanych z lotnictwem miał zupełnie inny punkt widzenia niż Trenchard, doradzał jego dymisję: „Potrzebujemy teraz siły i spokoju. Jestem przekonany, że damy sobie radę z tym kryzysem, wojskowo, i politycznie”⁵³.

Wprowadzanie w życie ustaleń komitetów kierowanych przez Smutsa nie obyło się bez problemów i zgrzytów. Lord Beaverbrook, opisując działania Trencharda w tym czasie, posunął się nawet do porównania z ojcem, który chce udusić dziecko w kołysce⁵⁴. Mimo to lista sukcesów wymieniona w raporcie podsumowującym działalność jeszcze innego komitetu Smutsa, Air Organization Committee, za rok 1917 była imponująca: uchwalono akty prawne niezbędne do funkcjonowania sił powietrznych oraz Air Council; uchwalono statut Air Council i sprecyzowano warunki uzyskania członkostwa; uporano się z kwestiami płac w nowym Ministerstwie Lotnictwa i siłach powietrznych; uporządkowano sposoby zaopatrywania tych ostatnich; dokonano podziału terytorialnego sił powietrznych na terenie Zjednoczonego Królestwa; ustalono kanały łączności między ministerstwem i siłami powietrznymi a armią i flotą; stworzono struktury opieki medycznej dla członków sił powietrznych; uporządkowano kwestie dotyczące lotnisk, fabryk i innych budynków sił powietrznych; stworzono schematy demobilizacji sił powietrznych i ich organizacji w czasie pokoju⁵⁵.

Końcowym efektem przedstawionych działań było utworzenie 1 IV 1918 r. Royal Air Force, pierwszych na świecie samodzielnych i niezależnych sił powietrznych. Dla jednostek będących na froncie miało to w tym czasie znaczenie drugorzędne, ponieważ ich obowiązki pozostały bez zmian, a w związku z niemieckimi ofensywami na froncie zachodnim plany samodzielnych operacji trzeba było bezterminowo zawiesić. Także rychły koniec wojny sprawił, że udział RAF-u w końcowym zwycięstwie był minimalny. Ze względu na ograniczenia techniczne przeprowadzanie w tym czasie innych operacji niż wsparcie jednostek walczących we Francji nie było możliwe. Nie udało się też zrealizować wszystkich celów, jakie postawili sobie twórcy RAF-u. Determinacja polityków do walki o zmiany w lotnictwie wojskowym malała proporcjonalnie do spadku liczby niemieckich nalotów, a na skutek sporów między cywilami a wojskowymi nie udało się choćby osiągnąć porozumienia w kwestii bombardowań strategicznych. Jak wspomniano, Smuts, ale także Lloyd George byli zwolennikami takich działań, z kolei wojskowi (Trenchard) odnosili się do nich wyraźnie niechętnie. Smuts

⁵² „Lord Rothermere [...] who is air minister is quite ignorant of the needs or working of the air service, and is in great terror of newspaper criticism, money is being squandered and officers and men wasted by being employed in creating units for performing work hitherto done by the army (or navy) for the air service. For example, hospitals, detention barracks, etc. All this is very sad at a time when officers and men are so badly needed. Trenchard thinks that the air service cannot last as an independent ministry, and that air units must again return to army and navy”. Ibidem, 26 I 1918, s. 280.

⁵³ Beaverbrook, *Men and Power 1917–1918*, New York 1956, s. 223, 224. Ostatecznie po trzech miesiącach sporów Trenchard sam podał się do dymisji i wrócił na front do Francji, a jego następcą został, zgodnie z rekomendacją Smutsa, generał Sykes.

⁵⁴ Ibidem, s. 220.

⁵⁵ W. Hancock, op. cit., s. 439, 440.

przeżył zapewne spore rozczarowanie, ponieważ okazało się, że jego wiara w skuteczność sił powietrznych była większa niż możliwości techniczne ówczesnych samolotów. Także prognozowana nadwyżka samolotów nigdy się nie ziszcila — całość produkcji absorbował front zachodni⁵⁶. Trzeba jednak zauważyć, że z czasem wszystkie koncepcje przedstawione w raporcie doczekały się realizacji.

W kilka miesięcy po ogłoszeniu raportu Smutsa większość osób związanych z nowymi siłami powietrznymi zrezygnowała ze stanowisk w dość burzliwych okolicznościach: lord Cowdray podał się do dymisji po ujawnieniu przez lorda Northcliffe'a, że Lloyd George sondował, czy objąłby stanowisko ministra lotnictwa. Następca Cowdraya, lord Rothermere (brat Northcliffe'a), jak wspomniano, wdał się w ostry spór z szefem sztabu lotnictwa, generałem Trenchardem. Rothermere złożył urząd ze względu na kwestie osobiste, a Trenchard podał się do dymisji, zanim usunięto go ze stanowiska. Nowym szefem sztabu został generał Sykes, co z kolei pociągnęło za sobą dymisję generała Hendersona (wówczas wiceprzewodniczącego Air Council), który odszedł „ze względu na atmosferę intryg i nieufności”⁵⁷.

Mimo tych zawirowań nie można uznać początkowego okresu istnienia Royal Air Force za porażkę. Nie można też surowo oceniać pewnych problemów organizacyjnych w początkach ich działalności, jako że jednostki lotnicze były przecież dotąd nieznane. Na szczęście spory wśród „ojców założycieli” nie zahamowały ich rozwoju — w listopadzie 1918 r. liczebność RAF-u była większa niż u progu drugiej wojny światowej⁵⁸. Po stronie plusów zapisać też trzeba konieczne utworzenie Ministerstwa Lotnictwa i sztabu lotnictwa. Nawet jeśli uznać, że te trzy instytucje nie wykazały się w szczególny sposób w czasie pierwszej wojny światowej, położony został bardzo solidny fundament pod ich późniejszą działalność.

Reasumując, powołanie do życia RAF-u było możliwe dzięki zaistnieniu kilku sprzyjających okoliczności. Istniejące w ramach brytyjskiej armii lądowej i marynarki struktury sił powietrznych funkcjonowały na tyle długo, że udało się wypracować skuteczne schematy działania, znane też były wady istniejącego systemu. Z kolei RNAS i RFC istniały na tyle krótko, że nie zdołały okrzepnąć na tyle, by zablokować ich połączenie. Kolejnym czynnikiem były niemieckie naloty na Wielką Brytanię, które wymusiły zainteresowanie decydentów siłami powietrznymi. Dla generała Smutsa te ataki stanowiły ostateczny dowód na rosnącą rolę lotnictwa i jego olbrzymi potencjał. Pozostaje zatem jeszcze odpowiedzieć na pytanie, jaka była rola raportu Smutsa w utworzeniu RAF-u.

Generał nie był postacią, która często przewijała się na pierwszym planie zdarzeń, ale jego osiągnięcia w procesie jednoczenia brytyjskich sił powietrznych są trudne do przecenienia. Nie dość, że w kilka miesięcy zdołał przyswoić ogromną wiedzę z nieznanego mu dotąd dziedziny, to jeszcze propozycje zmian, jakie przedstawił, miały na nią przełomowy wpływ. Prognozy i koncepcje zawarte w raporcie Smutsa dziś mogą brzmieć jak zbiór oczywistości, ale w czasie ich przedstawiania, gdy wojna w powietrzu dopiero nabierała rozmachu, stanowiły zbiór tez o bardzo nowoczesnym charakterze. Jedną z największych zalet dokumentu była próba zwrócenia uwagi polityków na możliwości lotnictwa. Oczywiście pomysły połączenia sił powietrznych pojawiały się już wcześniej, zapewne też Smuts inspirował się pismami innych wojskowych, nie umniejsza to jednak w żaden sposób wartości jego raportu, którego główne tezy wyprzedziły swój czas i brzmią aktualnie do dziś. Co ciekawe, sam

⁵⁶ W 1918 r. średnio tracono miesięcznie sześćset siedemdziesiąt samolotów i przemysł nie nadązał z produkcją. M. Cooper, op. cit., s. 448.

⁵⁷ Beaverbrook, op. cit., s. 222–228.

⁵⁸ M. Cooper, op. cit., s. 450.

Smuts uważał, że w trakcie swojej niezwykle bogatej kariery miał znacznie większe osiągnięcia niż pomoc przy tworzeniu Royal Air Force, jednak tylko nieliczne okazały się równie trwałe.

Reorganizations of British Air Force, creation of the RAF and the „Smuts Report” (1912–1918)

During the I World War all the warring countries tried to secure the victory by using the newest technologies, including aviation. British Army organized this in two structures: Royal Flying Corpse and Royal Naval Air Service. Both structures competed for primacy and supplies. In 1914 their size was, at best, modest, but as the war lasted, they began to expand. German air raids on London and other British cities, elements of the psychological warfare, were one of the major reasons for development. Politicians created committees to prevent air raids, but they were ineffective and German airships still managed to bomb London. After Lloyd George became Prime Minister in December 1916, situation finally changed. Lloyd George created a number of committees, directed by general Jan Smuts, South African statesman and member of the War Cabinet. Smuts prepared a special report on air defence of London whose recommendations showed results almost immediately. His next report, „Second Report of the Prime Minister’s Committee on Air Organization and Air Defence Against Air Raids” contained many important observations and recommendations for the future of British aeronautics. Smuts suggested creating the Air Ministry, Air Staff, and merging Royal Flying Corpse with Royal Naval Air Staff. General was also appointed as the chairman of the War Priorities Committee, which contributed to increase Great Britain’s war effort. All of the Smuts’ suggestions were adopted without any amendments, and the Air Force Bill got royal assent on the 29th November 1917. Some of the General’s ideas were too innovatory to be implemented during the war but they all had been used in the upcoming years. Implementation of the bill was not easy as well, especially due to the conflict between the civilians and the generals, jealous of their posts. Nevertheless, thanks to Smuts’ and his co-workers endeavors, Royal Air Force were brought to life on the 1st of April 1918.

(Translated by Krzysztof Karczewski)