

Die polnischen Piloten in den British Armed Forces und die britische Gesellschaft 1940 - 1950

Von Jan Brüning

Die polnischen Flieger in den Luftstreitkräften des britischen Militärs (Royal Air Force in den British Armed Forces) während des Zweiten Weltkriegs umgibt ein historischer Mythos, der bis in populäre Filmdarstellungen des Zweiten Weltkrieges reicht. Zum Beispiel im britischen Spielfilm "The Battle of Britain"¹ aus den 1960er Jahren erscheinen polnische Fliegerstaffeln als eine Art komisches Element („comic relief“), das britischer Steifheit, Förmlichkeit und auch Obrigkeitsstruktur entgegen gesetzt wird. Der Film stellt polnische Piloten als sympathischen, aber tendenziell chaotischen Haufen dar. Dennoch konnten Briten sie mit Deutschen verwechseln: In dem Film glauben beispielsweise einige britische Bauern, die auf einen mit einem Fallschirm notgelandeten polnischen Flieger treffen, einen deutschen Piloten vor sich zu haben, da er nicht gut Englisch spricht.² Eine mögliche Interpretation dieser filmischen Darstellung polnischer Piloten ist: Einerseits trat die britische Öffentlichkeit ihnen wohl gesonnen und offen gegenüber, andererseits aber nahm sie die Angehörigen des fremden Militärs als unorganisierter und weniger diszipliniert wahr. Dabei ist zu bedenken, dass die Mitarbeiter der polnischen Luftwaffe sehr gut ausgebildet und den Briten aufgrund ihrer Erfahrungen mit der deutschen Luftwaffe taktisch voraus waren. Das mochten britische Offiziere anfangs nur ungern akzeptieren: Sie sahen in den Polen erst einmal nur eine Art letzte Reserve.

¹ Film von Guy Hamilton (Regie), Produktion Harry Saltzman und Benjamin Fisz, Buch Wilfred Greatorex und James Kennaway. United Artists, Großbritannien, 1969.

² Die historische Vorlage der Filmszene war allerdings weitaus dramatischer, wie ein britischer Dokumentarfilm zeigte (Bloody Foreigners: The Polish Battle of Britain, Hardy Pictures für Channel 4, Großbritannien 2010). Ein polnischer Pilot landete mit seinem Fallschirm auf einem Strand, nachdem sein Flugzeug während eines Luftkampfes in Brand geraten war. Soldaten der britischen Heimatverteidigung beschossen den polnischen Piloten, als dieser auf die Soldaten zuing. Er konnte die Zurufe der Soldaten nicht verstehen, die ihn aufforderten stehen zu bleiben, da er sich inmitten eines Minenfeldes befand, das vorsorglich gegen die erwartete deutsche Invasion angelegt worden war. Letztlich verhinderten die Warnschüsse, dass der polnische Pilot durch eine der Minen zerrissen wurde.

Anhand westallierter Propagandafilme des Zweiten Weltkriegs lässt sich zeigen, dass den polnischen Piloten zunächst in der britischen Propaganda eine wichtige Rolle zugeschrieben wurde, welche die US-amerikanische Kriegspropaganda anschließend fortschrieb und auf weitere polnische Militärangehörige ausdehnte: Der US-amerikanische Film „The True Glory“ stellt nicht speziell die polnischen Flieger, sondern die gesamten polnischen Exilstreitkräfte auf Seiten der Westalliierten als vierten Verbündeten dar. Im Abspann des Films steht die polnische Flagge zwischen denen der Amerikaner, Briten und Franzosen.³ Hinsichtlich der polnischen Piloten können beispielsweise folgende Fragen gestellt werden: Spielten die während des Zweiten Weltkriegs nach Großbritannien geflohenen polnischen Piloten im „Battle of Britain“ (Sommer 1940 bis Anfang 1941) wirklich eine entscheidende Rolle?

Wie wurden sie, die der englischen Sprache nicht mächtig waren, so dass die Kommunikation erhebliche Schwierigkeiten bereitete, von den Briten wahrgenommen? Und wie gestalteten sich angesichts dieser Wahrnehmung durch die Briten sowie der politischen und wirtschaftlichen Umstände die sozialen Beziehungen zur britischen Gesellschaft? Kam es zu einer Integration der polnischen Flieger in die britische Gesellschaft?

Stand der Forschung

Die meisten bereits existierenden Darstellungen und Forschungsarbeiten zu Polen in den britischen Streitkräften während des Zweiten Weltkriegs zählen zur traditionellen Militärgeschichte und beziehen sich auf die militärische Rolle und Funktion der polnischen Streitkräfte in Großbritannien. Diese Untersuchungen fragen, wie wichtig die Polen für das britische Militär waren, um gegen den deutschen Invasionsversuch (1940) zu bestehen, oder

³ Film von Carol Reed und Garson Kanin (Regie) für das Office of War Information im Vertrieb der Columbia Pictures, USA 1945. Der genannte Abspann war in einer Vorführung des Films im Begleitprogramm eines Kolloquiums im Berliner Filmmuseum zum Thema „Die Kamera als Waffe. Propagandabilder des Zweiten Weltkriegs“ (24. - 27. September 2009) zu sehen. In den im Internet zugänglichen Fassungen des Films ist ein anderer Abspann zu sehen, in denen die Polen nicht genannt werden, dafür aber die Sowjets.

sie fragen auch, welche Rolle polnische Einheiten nach dem D-Day (1944) bei der Rückeroberung Westeuropas und der Besetzung Deutschlands gespielt haben. Wenig bekannt ist beispielsweise, dass nach der Kapitulation Nazi-Deutschlands polnische Exilstreitkräfte unter dem Kommando der British Armed Forces für mehrere Regionen innerhalb der britischen Besatzungszone in Norddeutschland verantwortlich waren.

Die Forschung hat sich bisher hinsichtlich der polnischen Piloten mit rein militärhistorischen Fragen befasst, nicht aber mit sozialwissenschaftlichen Fragen. Daher sind die sozialen Beziehungen zwischen den nach England geflüchteten polnischen Piloten und der britischen Gesellschaft im Zweiten Weltkrieg bislang nicht erforscht worden, und es handelt sich um ein echtes Desiderat. Die Antworten auf die hier gestellten sozialwissenschaftlichen Fragen könnten auch in Bezug auf Gegenwartsprobleme und heutige Fragen hinsichtlich der Integration von Flüchtlingen interessant sein.

Leitfragen, Methoden und Quellen

Im Zentrum der vorliegenden Untersuchung steht die Frage nach den sozialen Beziehungen zwischen den geflüchteten polnischen Piloten und der britischen Gesellschaft während des Zweiten Weltkriegs. Die geflüchteten polnischen Soldaten stoßen mit ihrem heroischen Selbstbild auf erhebliche Kommunikationsprobleme mit den Briten, da innerhalb der britischen Streitkräfte anfänglich bezüglich der polnischen Verbündeten keine große Begeisterung herrschte. Daraus ergibt sich die Frage, wie diese Spannungen letztlich auf gesellschaftlicher und zwischenmenschlicher Ebene gelöst wurden. Mit einbezogen werden sollte dabei die Tragik nach Kriegsende, da die polnischen Mitglieder der britischen Streitkräfte nicht ohne Risiko wieder in Ihre Heimat zurückkehren konnten. So stellt sich hier die Frage: Wie gestaltete sich das Verhältnis zwischen geflüchteten polnischen Piloten und der britischen Gesellschaft nach 1945?

Zur Untersuchung dieser Beziehungen wurden klassische sozialwissenschaftliche Erhebungsinstrumente angewendet: Interviews, schriftliche Befragungen und Literaturstudium, unter anderem Primärquellen wie z.B. Tagebücher. Am Rande wurden auch populäre Darstellungen – beispielsweise Spielfilme – quellen- wie medienkritisch herangezogen, um zu überprüfen, welches öffentliche Image sich in der britischen Gesellschaft durchsetzte, und wie es sich in der Nachkriegszeit manifestierte.

Die Polen im britischen Militär 1940-1945

Die Polen, die während des Zweiten Weltkriegs in den britischen Streitkräften mitkämpften, waren als Flüchtlinge vor den Nazis nach England gekommen. Ihr Weg führte sie bereits ab Mitte September 1939 zunächst nach Rumänien, wo sie samt ihren 116 Flugzeugen⁴ interniert wurden. Doch die Piloten konnten durch das politische Eingreifen polnischer Vertreter vor Ort, aber auch durch Bestechen von Beamten und Bewachern ihre Reise von dort nach Jugoslawien und Griechenland fortsetzen. Von Griechenland aus brachte ein polnisches Schiff mit dem Namen Warszawa die Flieger nach Marseille. In Frankreich schlossen sie sich den dort vor ihnen eingetroffenen polnischen Militärangehörigen an und wurden in ein Lager bei Toulouse gebracht. Anfang 1940 versammelte sich ein Teil der polnischen Flieger in einer großen Lagerhalle aus Beton bei Lyon, wo die Flieger einige Monate zum Nichtstun verurteilt waren. Im Frühjahr 1940 marschierten die Deutschen in Frankreich ein. Nach der Niederlage Frankreichs wurden die in Lyon internierten polnischen Flieger über einen Hafen an der Biskaya nach Liverpool evakuiert. Schließlich fanden sie sich in einem Lager in Blackpool, wo sich die Zentrale der Polnischen Luftstreitkräfte im Exil befand, wieder. Von dort aus wurden die polnischen Flieger ab 1941 auf die britischen Ausbildungszentren verteilt, wo sie auf ihren Einsatz innerhalb der Royal Air Force vorbereitet wurden.⁵

⁴ Bekker S.456.

⁵ <https://historicaleye.com/WorldWar2/the-polish-pilot.html>

Andere polnische Flieger flogen allerdings schon früher wieder Einsätze gegen die deutschen Invasoren: Bereits im Herbst 1939 waren innerhalb des französischen Militärs separate Einheiten polnischer Herkunft aufgestellt worden. Diese polnischen Militäreinheiten (Polskie Sily Zbrojne) in Frankreich 1939/40 setzten sich zusammen aus französischen Soldaten polnischer Herkunft und polnischen Soldaten, die nach dem Überfall Deutschlands auf Polen 1939 nach Frankreich geflüchtet waren.⁶ Nachdem auch Frankreich 1940 vom Hitler-Regime besetzt worden war bzw. mit diesem zu kollaborieren begann, flüchteten auch diese polnischen Soldaten einzeln vor dem expansiven Nazi-Regime nach Großbritannien. Nach der Kapitulation Frankreichs (22. Juni 1940) gelangten auf verschiedenen Wegen insgesamt 986 Offiziere und 3.217 Unteroffiziere der polnischen Luftstreitkräfte nach Großbritannien.⁷ Allein zwischen dem 24. August und 6. September 1940 waren in der Luftschlacht um Großbritannien etwa ein Viertel der britischen Piloten verloren gegangen,⁸ und diese Verluste wurden lediglich durch junge, rasch ausgebildete und unerfahrene Flieger ersetzt. Obwohl die Royal Air Force also dringenden Bedarf an gut ausgebildeten Fliegern hatte⁹, nahm sie sich relativ viel Zeit, um die erfahrenen polnischen Flieger, aber auch solche, die aus anderen Ländern geflohen waren, in die eigenen Reihen zu integrieren. Dabei wurden offensichtlich solche Flieger bevorzugt aufgenommen, die schon im Frühling 1940 in französischen Diensten standen. Seit Anfang 1940 gab es polnische Schulungszentren bei der Royal Air Force, und ein Teil der polnischen Piloten, wenn sie nicht in Blackpool auf ihre weitere Verwendung warteten, wurde britischen Staffeln zugeteilt.¹⁰ Zunächst flogen die polnischen Piloten in den britischen Luftstreitkräften als Untergebene mit, die als „Wingmen“ ihrem Vorgesetzten Deckung gaben. Sie bewährten sich und erwarben sich einen guten Ruf, so dass gegen Kriegsende einige wenige polnische Offiziere

⁶ Die polnische Armee in Frankreich umfasste im Juni 1940 rund 82.000 Männer, Baluk/Michalowski S. 26.

⁷ Baluk/Michalowski S. 79.

⁸ Churchill S. 405.

⁹ Churchill S. 377.

¹⁰ Baluk/Michalowski S. 46.

sogar britische Staffeln kommandierten. Anfangs war das Verhältnis aber umgekehrt: Das britische Militär bildete in Absprache mit der polnischen Exilregierung in London Luftstaffeln mit rein polnischen Besatzungen unter dem Kommando britischer Offiziere. Die britischen Offiziere wurden im Lauf der Zeit durch polnische Offiziere ersetzt.

Die polnische Exilregierung koordinierte die geflüchteten polnischen Soldaten im Hinblick auf die Aufrechterhaltung eines kampffähigen polnischen Militärs im Exil. Für viele der polnischen Soldaten war es sehr wichtig weiterkämpfen zu können, um ihr Heimatland von den Besatzern zu befreien und ihre vorherige, demokratische staatliche Ordnung wieder herzustellen. Zugleich zeigen einige Beispiele, dass sie sich rächen wollten. Sie verstanden es als eine Frage ihrer persönlichen Ehre, den Deutschen heimzuzahlen, was sie als Polen erleiden mussten. Das ging sogar soweit, dass polnische Jagdflieger auf deutsche Flieger, die an Fallschirmen hingen, schossen, was 1940 bei den Briten noch als ausgesprochen unsportlich und unfair galt. Peter Matthews berichtet so einen Vorfall wie folgt: „[I saw] Hurricanes¹¹ shooting down Germans in parachutes. I knew jolly well who they were. They were 303 squadron boys. Poles. They owned to it.“¹²

Eine andere Methode war das nahe Überfliegen der Fallschirme, die durch die Turbulenz des Propellers zusammenschlugen, und so den Fall des Fliegers nicht mehr aufhielten, so dass dieser wie ein Stein zu Boden fiel. Allerdings sind nicht viele solche Vorkommnisse belegt.¹³

Britische Offiziere der Royal Air Force sorgten sich sogar um die Sicherheit deutscher Gefangener, wenn Polen in der Nähe waren, da sie annahmen, dass die Polen übergriffig werden könnten.¹⁴

¹¹ Hawker Hurricane, ein britisches Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs.

¹² Bishop S. 334. Übersetzung: „[Ich sah] Hurricanes, die Deutsche an Fallschirmen abschossen. Ich wusste ganz genau, wer sie waren. Sie waren Jungs von der 303. Staffel. Polen. Die waren so drauf.“

¹³ Bishop S. 240.

¹⁴ Bishop S. 241.

Bis zum 15. Juli 1940 waren in Großbritannien insgesamt rund 27.000 Soldaten der polnischen Exilarmee und rund 3.000 polnische Zivilpersonen angekommen.¹⁵

Als am 5. August 1940 ein polnisch-britischer Militärvertrag über die Aufstellung rein polnischer Einheiten abgeschlossen wurde,¹⁶ stellten die British Armed Forces rein polnische Bomber- und Jagd-Einheiten auf: zwei Bomber-Staffeln (No. 300 und No. 301) und zwei Jagd-Staffeln (No. 302 und No. 303). Die polnischen Jagd-Piloten schossen in der Schlacht um Großbritannien (10.07.-31.10.1940)¹⁷ 203 Flugzeuge der deutschen Luftwaffe ab. Darauf gründete sich der Ruhm und Mythos der polnischen Piloten in den britischen Streitkräften.¹⁸

Erst nach der Battle of Britain also ab Ende 1940, Anfang 1941 setzte das britische Militär gezielter Polen in den britischen Luftstreitkräften ein. Inzwischen waren genügend polnische Piloten und Techniker ins Land gekommen, um auch quantitativ die Mindestanforderungen an personelle Staffelstärken bereit zu stellen. Im Sommer 1941 umfassten die polnischen Streitkräfte in Großbritannien rund 36.000 Personen.¹⁹ Außerdem hatte sich bei den britischen Offizieren das Bewusstsein über den guten Qualifizierungsgrad der polnischen Luftwaffenangehörigen durchgesetzt. Auf britischer Seite schulte man die ins Land gekommenen Polen, die man zunächst in das britische Militär aufnahm, noch weiter, insbesondere das Erlernen der englischen Sprache stand neben der Vermittlung der britischen Militärregeln im Mittelpunkt der Bemühungen.

Bis ungefähr 1943 waren meist britische Offiziere als Staffelkapitäne eingesetzt. Erst relativ spät im Zweiten Weltkrieg übernahmen polnische Offiziere in den Staffeln auch das Kommando, nachdem sie das Vertrauen der Briten gewonnen hatten.

¹⁵ Baluk/Michalowski S. 42.

¹⁶ Baluk/Michalowski S. 42.

¹⁷ Manche Historiker sehen das Ende der Luftschlacht um Großbritannien erst im Frühling 1941, als die Luftwaffe im Zuge der Vorbereitungen auf den Überfall auf die Sowjetunion große Teile nach Osten verlegte, und so größere Angriffe auf Großbritannien nicht mehr durchgeführt werden konnten.

¹⁸ Baluk/Michalowski S. 46, 80.

¹⁹ Baluk/Michalowski S. 42.

Innerhalb der Royal Air Force bildete das polnische Kontingent eine Art eigener kleine Luftwaffe, die sämtliche militärischen Aufgaben erfüllen konnte. Insgesamt stellte Polen zehn Jagdstaffeln innerhalb der Royal Air Force, weiterhin gab es vier Bomberstaffeln, zwei Staffeln für wechselnde Aufgaben und je eine Aufklärer- und Verbindungsfliegerstaffel. Ferner gab es noch eine polnische Ausbildungsstaffel.²⁰

Die Berühmtheit der polnischen Piloten speiste sich aus den Erfolgen der Jagdflieger. In allen Luftwaffen genossen Jagdflieger eine besonders große öffentliche Aufmerksamkeit, weil sie propagandistisch leicht als „gute Verteidiger“ dargestellt werden konnten, die „Mann gegen Mann“ fochten, so dass jeder Sieg mit einem propagandistisch verwertbaren Gesicht, dem Fliegerass, verbunden werden konnte. Insofern entstand um die Jagdflieger eine Form von Starkult. Mancher Jagdflieger, wie z.B. Henryk Szczesny, ließ sogar Autogrammkarten anfertigen,²¹ die an dankbare Zivilisten oder vielleicht auch Verehrerinnen abgegeben wurden.

Demgegenüber waren die Bomberbesatzungen komplexe, arbeitsteilige Teams,²² deren Aufgaben sich propagandistisch längst nicht so heroisch und „sauber“ darstellen ließen wie die der Jagdflieger.²³ Dabei soll nicht vergessen werden, dass auch die Jagdflieger als Team operieren mussten, um erfolgreich zu sein. Das drückt sich z.B. auch in der Bezeichnung Polish Fighting Team (auch bekannt als Skalski's Circus) aus, einer polnischen Jagdstaffel, die in Nordafrika eingesetzt wurde. Den Einzelkämpfer der Luft, wie ihn die Propaganda jeglicher Kriegspartei gerne präsentierte, gab es schlicht nicht, oder hatte nur eine sehr kurze Überlebensdauer.

²⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_RAF_squadron_codes

²¹ Information von Bob Cossey, Sekretär der 74 (F) Squadron Association vom 5. Mai 2011.

²² Vgl. <https://historicaleye.com/WorldWar2/the-polish-pilot.html>

²³ Nur in der nationalsozialistischen Propaganda wurden zu Kriegsbeginn, insbesondere während des Polenfeldzuges, die Sturzkampfbomberpiloten als Kriegshelden dargestellt, weil es sich, ähnlich wie bei den Jagdfliegern, um einzelne Piloten handelte, und der Funker beiseite gelassen wurde.

Außerdem galten die schnittigen, schnellen und wendigen Jagdflugzeuge in der Öffentlichkeit als attraktiver und interessanter im Vergleich zu den großen und eher plump wirkenden Bombenflugzeugen.

Während des Zweiten Weltkrieges gab es insgesamt rund 4000 – 5000 polnische Piloten innerhalb der britischen Luftstreitkräfte. Hinzu kamen Techniker und anderes Bodenpersonal. Eine Fliegerstaffel bestand aus Piloten, Technikern und Mitarbeitern, die Ersatzteile und Treibstoff beschafften, Verbindungsleuten zu anderen Organisationen usw. Der gesamte Personalapparat rund um die Flieger umfasste etwa die drei- bis vierfache Zahl an Personen. Das bedeutet, eine polnische Fliegerstaffel in der Royal Air Force beschäftigte während des Zweiten Weltkrieges auch polnischsprachiges Personal in sämtlichen weiteren Funktionen.

Die Royal Air Force stellte den polnischen Staffeln von Anfang an Flugzeuge aus britischer Produktion zur Verfügung. Später kamen bei den polnischen Jagd- und Aufklärungsstaffeln auch US-amerikanische Flugzeuge, wie z.B. die North American P-51 Mustang oder ein Verbindungsflugzeug von Fairchild,²⁴ zum Einsatz.

Die Verteilung der verschiedenen Muster auf die Staffeln der Royal Air Force weist Auffälligkeiten auf: Die polnischen Staffeln erhielten oft weder die allerneuesten noch die besten britischen Modelle. Da die technischen Entwicklungen bei Jagdflugzeugen wesentlich schneller vorstatten gingen als bei den Bombenflugzeugen, ist dies bei den Jagdstaffeln auffälliger als bei den Bomberstaffeln. Verdeutlichen lässt es sich hier anhand der Supermarine Spitfire, von der im Laufe des Krieges an die 20 Hauptversionen mit Dutzenden von Untertypen entwickelt wurden. Die jeweils neuesten und leistungsfähigsten Versionen wurden den britischen Staffeln und gegen Kriegsende auch Staffeln niederländischer, französischer oder belgischer Exilpiloten zugeteilt. Die Staffeln mit polnischen Piloten

²⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_Air_Forces_in_France_and_Great_Britain

erhielten meist nur die zweitbesten Flugzeugtypen. So blieb z.B. die Hawker Hurricane, die gewiss kein schlechtes Jagdflugzeug war, aber dennoch der Supermarine Spitfire und der deutschen Messerschmitt Bf-109E unterlegen bzw. bestenfalls ebenbürtig war, bei den polnischen Staffeln länger im Dienst, als bei den britischen Einheiten. Ab 1944 erhielten einige polnischen Staffeln auch den North American P-51 Mustang Jäger und Jagdbomber aus amerikanischer Produktion, der von zahlreichen Luftkriegsexperten als bestes Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs angesehen wird. Dass den Polen dieses Flugzeug zugeteilt wurde, lag wahrscheinlich daran, dass es eben kein britisches, sondern ein eingekauftes, US-amerikanisches Flugzeug war. Mit der P-51 war offenbar kein britisches Prestige verbunden.

Laut Auskunft des Royal Air Force Museums wurden den Fliegerstaffeln kaum Wahl- oder Wunschmöglichkeiten beim Fluggerät eingeräumt. Meine Hypothese ist, dass mit der Übergabe des neuesten britischen Fluggeräts an Staffeln einer anderen Nation innerhalb der Royal Air Force eine gewisse Wertschätzung zum Ausdruck kommt.

Doch ein Blick in die Staffelchronik der berühmten 303 (Polish) Squadron zeigt, dass diese sich zeitweilig wieder von der moderneren Spitfire Mk. IX trennte, weil sich die Piloten mit der älteren Spitfire Mk. V wohler und vertrauter fühlten. Zudem kommt es im klassischen Luftkampf, also dem Kurvenkampf mit Rohrwaffeneinsatz, nicht allein auf die Fortschrittlichkeit des Flugzeuges an, sondern besonders auf das fliegerische und taktische Geschick der Piloten. Die polnischen Piloten verfügten über die entscheidenden fliegerischen und taktischen Fähigkeiten. Trotz ihrer quantitativen und technischen Unterlegenheit leisteten sie während des deutschen Überfalls auf Polen der deutschen Luftwaffe erfolgreich erheblichen Widerstand²⁵ und setzten diesen auf Seiten der Alliierten noch erfolgreicher fort.

²⁵ Bekker S.455.

Bis zum Kriegsende blieben die Sprachkenntnisse ein Kernproblem in den polnisch-britischen Beziehungen: manche der Polen lernten schnell Englisch, andere taten sich damit schwer. Dennoch fügten sich die Polen, wie auch die meisten anderen europäischen Flieger in britischen Diensten, erstaunlich gut in das soziale Gefüge der Jagdfliegerstaffeln. Kulturelle oder sprachliche Probleme wurden mit englischem Humor überwunden. So erhielten insbesondere die polnischen Flieger für Briten eingängige Spitznamen, damit sich die Briten nicht mit den Konsonantenhäufungen der slawischen Namen herumschlagen mussten. So wurde z.B. aus Pniak Cognac, aus Wlasnowalski Vodka²⁶, aus Brzesina Breezy oder aus Szczesny Sneezy.²⁷

Insgesamt stellte der Spracherwerb für die Polen ein Problem dar, aus dem eine nicht leicht zu überwindende Distanz zur britischen Gesellschaft resultierte. Infolge der Sprachbarriere begriffen die zuständigen britischen Stellen zunächst nicht, worin die Stärken der geflüchteten polnischen Soldaten lagen, und wie man ihre Motivation nutzen könnte. Ebenso dürfte in den sprachlichen Problemen die Meinung der britischen Offiziere über die mangelnde Disziplin und Gehorsamkeit der Polen begründet gewesen sein. Dabei verstanden die polnischen Flieger nur die Befehle der Briten nicht immer genau, denn untereinander gab es keine besonderen disziplinarischen Probleme. Ferner fehlte den Polen das ausgeprägte britische Klassenbewusstsein, der Sinn für die feinen gesellschaftlichen Unterschiede und Hierarchien Großbritanniens.²⁸

Zudem trat auf britischer Seite eine gewisse Borniertheit gegenüber den Fähigkeiten der Angehörigen der polnischen Exilarmee zutage. Als Vertreter einer fortschrittsorientierten, hochindustrialisierten Kolonialmacht konnten sich die mit den polnischen Flüchtlingen befassten Briten kaum vorstellen, dass diese irgendwelche Kenntnisse und Fähigkeiten mitbringen, die den Briten voraus sein könnten. Vermutlich neigten sie dazu, z.B. von der

²⁶ Bishop S. 240.

²⁷ Auskunft von Bob Cossey, Sekretär der 74 (F) Squadron Association, vom 5. Mai 2011.

²⁸ Bishop S. 240.

Obsoleszenz polnischer Flugzeuge auf die Qualität polnischer Piloten zu schließen, was aber ein Trugschluss war. Letztlich war ihre Bewährung während der Einsätze in den britischen Streitkräften entscheidend. Die Taktik der polnischen Piloten gegenüber dem Gegner stellte ihre Geschicklichkeit, ihre Erfahrung und ihre gute Ausbildung unter Beweis. Diese großen Verdienste der polnischen Piloten um die Verteidigung Großbritanniens gegen das aggressive Nazi-Deutschland musste die britische Gesellschaft anerkennen.

Interessant ist – insbesondere im Vergleich zum „weißen“ Rassismus des Nazi-Regimes - auch die Durchlässigkeit der britischen Gesellschaft für die geflüchteten Polen im privaten Bereich. Während des Krieges, solange die polnischen Männer alleine waren, sahen sie sich in Großbritannien auch nach Damen um. Die polnischen Piloten wurden von den Britinnen in der ersten Hälfte des Krieges als „gute Partie“ wahrgenommen. Sie galten, trotz verbreiteter Sprachprobleme, als besondere Gentlemen, und es soll rund um die Fliegerhorste unter jungen Britinnen einen gewissen Wettbewerb gegeben haben, um die tollsten Liebschaften zu ergattern – was den polnischen Männern sehr schmeichelte. Teilweise versuchten die polnischen Piloten, ihre Ehefrauen nach Großbritannien zu bringen, allerdings geschah dies meist erst nach Kriegsende.

Daneben gab es auch polnische Fliegerinnen, die allerdings keine Kampfeinsätze flogen. Sie überführten, wie z.B. auch Fliegerinnen in Deutschland oder den USA,²⁹ fabrikneue oder grundüberholte Flugzeuge zu den Staffeln, um männliche Piloten für den Kriegsdienst frei zu stellen. Drei dieser polnischen Fliegerinnen waren Anna Leska, Jadwiga Pilsudska und Barbara Wojtulanis. Zumindest mit letzterer wurde im Februar 1943 zu Propagandazwecken eine längere Fotostrecke aufgenommen, in der sie gezeigt wird, wie sie sich auf einen Überführungsflug mit der damals brandneuen und modernen Spitfire Mk. IX vorbereitet.³⁰

²⁹ Lediglich in der Roten Armee gab es auch Kampffliegerinnen.

³⁰ Matusiak S. 4 - 6.

Nach 1945: Zurück nach Polen?

Nach dem Sieg der Alliierten und der Sowjetunion über Nazi-Deutschland saßen die Mitglieder der polnischen Exilstreitkräfte in Großbritannien fest. In ihrer Heimat Polen war ein kommunistisches Regime an die Macht gekommen, das die auf westlicher Seite kämpfenden polnischen Soldaten ganz in der Denkweise Stalins als Verräter darstellte. Sie galten als Handlanger der bürgerlichen Reaktion, die im neuen, kommunistischen Polen weder politischen noch wirtschaftlichen Einfluss erlangen sollte. Die Kommunistische Partei in Polen bedrohte sie mit Kriegsgerichtsverfahren; sie duldete keine Bestrebungen zur Wiedererrichtung einer demokratisch verfassten bürgerlichen Republik.

Daher stellte sich den Mitgliedern der polnischen Exilstreitkräfte in Großbritannien die Frage, ob sie überhaupt wieder nach Polen zurückkehren sollten. Anders gestaltete sich die Situation der Tschechoslowaken, die während des Zweiten Weltkriegs ebenfalls Kontingente in der britischen Luftwaffe gestellt hatten. Sie konnten in die Tschechoslowakei zurückkehren, weil die dortige Benes-Regierung keine eigenen Staatsbürger, die auf westlicher Seite gekämpft hatten, aburteilte. Die Kommunistische Partei gelangte hier erst später an die Macht als in Polen, das schon mit dem Vormarsch der Roten Armee 1944/45 unter starken sowjetischen Einfluss gelangte. Einige Angehörigen der polnischen Exilstreitkräfte in Großbritannien, die nicht an die Brutalität des neuen kommunistischen Regimes in Polen glauben konnten oder wollten, gingen in ihr Heimatland zurück, wurden vor Kriegsgerichte gestellt und zunächst zum Tod verurteilt. Später wurden diese Todesstrafen in langjährige Haftstrafen umgewandelt, erst zu Beginn der 1950er Jahre wurden die Verurteilten rehabilitiert.³¹ Doch selbst dann, wenn polnische Piloten aus Großbritannien ihre Laufbahn im kommunistischen Polen fortsetzen konnten, erhielten sie in militärischen Diensten Flugverbot. Sie durften zwar

³¹ Bekanntestes Beispiel für ein solches Schicksal war der sehr erfolgreiche Jagdflieger Stanislaw Skalski.

weiterhin den Rang eines Offiziers bekleiden, aber nicht mehr fliegen³². Für viele Flieger stellte dies eine kaum zu ertragende Beleidigung und Demütigung dar.

Da die britische Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg in keiner guten Verfassung war, belastete der Verbleib der polnischen Exilstreitkräfte in Großbritannien ab 1945 die privaten und gesellschaftlichen Beziehungen. Großbritannien war durch Kriegskredite bei den USA hochverschuldet und hatte mit den Schwierigkeiten der Umstellung von der Kriegswirtschaft auf eine Friedenswirtschaft zu kämpfen, die einherging mit einer erhöhten Arbeitslosigkeit. Das wirft folgende Fragen auf: Was geschah mit den polnischen Fliegern, die nicht zurück in ihre Heimat konnten? Nutzte ihnen ihr Ansehen als Kriegshelden? Wurden sie daher anschließend in Großbritannien mit Wohlwollen behandelt, oder spielten nach 1945 ihre militärischen Verdienste keine Rolle mehr? Wie änderte sich also die Beziehung der britischen Gesellschaft zu den während des Krieges nach Großbritannien geflüchteten Polen?

Gegen Ende des Krieges veränderte sich das Verhältnis der britischen Gesellschaft zu den polnischen Fliegern deutlich. Aus verschrifteten Berichten, beispielsweise Lebenserinnerungen ehemaliger polnischer Piloten, geht hervor, dass in der britischen Bevölkerung noch vor dem Waffenstillstand, als die Niederlage Deutschlands absehbar war, die Stimmung gegenüber den Polen abkühlte oder bisweilen feindselig wurde. Sie waren nicht mehr vom Nimbus des Helden umgeben und stießen auf Gleichgültigkeit bis hin zu Formen der Ablehnung. Man reagierte nicht mehr auf sie, wenn sie etwas wollten. Manche Briten sprachen in ihrer Gegenwart laut abfällig über Polen, wohl schon in Hinblick auf das baldige Kriegsende. So erinnert sich z.B. der Bomberpilot Stachiewicz der 301 (Polish) Sq.: “But we

³² Hierbei ist zu berücksichtigen, dass einige der Veteranen schon ein höheres Alter erreicht hatten, das das Führen eines modernen Jet-Flugzeuges nicht mehr erlaubte.

were being called fascists to our faces by summer 1944; I was often called a fascist when I appeared in my Polish uniform and everyone loved the Russians by then.“³³

Schon zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ab, dass viele der nach Großbritannien geflüchteten Polen nicht mehr in ihr nun sowjetisch besetztes Heimatland zurückkehren würden. In Teilen der britischen Bevölkerung entstanden daher Ängste vor der Konkurrenz mit diesen zwangsweise festsitzenden Flüchtlingen bzw. Einwanderern auf dem britischen Arbeitsmarkt.

Einen Krieg gegen das aggressive Nazi-Deutschland zu führen, war für die demokratische britische Gesellschaft mit zahlreichen, langwierigen Einschränkungen verbunden. Schon während des Krieges führten staatliche Spar- und Umstrukturierungsprogramme zu Einschränkungen für die Bevölkerung. Nach dem Krieg folgte in Großbritannien die „austerity“, eine Periode der Entbehrungen von fast zehn Jahren Dauer. Anders als die Bevölkerung im besiegten Deutschland musste die britische Bevölkerung noch bis Anfang der 1950er Jahre z.B. mit rationierten Lebensmitteln leben, die nur mit Karten bezogen werden konnten.

Nach Beendigung der „austerity“, etwa ab 1952, gestaltete sich die Integration der geflüchteten Polen in die britische Gesellschaft reibungsloser. Je besser es der britischen Gesellschaft ökonomisch ging, desto unproblematischer erschien den Briten das Verhältnis zu den Polen, die sich zwischenzeitlich stärker angepasst und ihre englischen Sprachkenntnisse verbessert hatten. Zudem ermöglichten zu Beginn der 1950er Jahre Umsiedlungsprogramme vielen Polen, von Großbritannien aus nach Nordamerika zu ziehen. Nur wenige der polnischen Piloten übersiedelten in die USA; vermutlich handelte es sich dabei um Personen, deren Verwandte bereits dort lebten. Angehörige der Luftwaffe der polnischen Exilarmee

³³<https://historicaleye.com/WorldWar2/the-polish-pilot.html>. Übersetzung: „Aber ab dem Sommer 1944 wurden wir als Faschisten beschimpft. Ich wurde oft Faschist geschimpft, wenn ich in meiner polnischen Uniform erschien, und alle liebten die Russen damals.“

konnten sich insbesondere in Kanada ansässig machen, nachdem sie dort ein soziales Jahr absolvierten. Wahrscheinlich handelten die kanadischen Behörden in dem Bewusstsein, gut qualifizierte Einwanderer aufzunehmen. Die polnischen Piloten, Techniker und Mitarbeiter des Bodenpersonals verfügten über umfangreiche technische und organisatorische Kenntnisse. So wanderte z.B. Janusz Zurakowski, der nach dem Krieg bei der RAF Testflieger wurde, sich aber auch als Kunstflieger einen Namen machte, im Jahr 1952 nach Kanada aus, um dort für Avro Canada als Testpilot zu arbeiten. Dank seiner Schauflüge konnte Avro Canada Aufträge für ein Militärflugzeug, die CF-100, verbuchen. Nachdem das Nachfolgeprojekt von der kanadischen Regierung im Jahr 1959 gestoppt wurde, verlor er seinen Posten in der Luftfahrtindustrie und betätigte sich fortan in der Touristik. Er betrieb sein Unternehmen erfolgreich bis zu seinem Tod im Jahr 2004.³⁴

Zusammenfassung

In diesem kurzen Aufsatz sollten einige Aspekte angerissen werden, die das soziale Verhältnis der nach Großbritannien geflüchteten polnischen Flieger zu ihren britischen Gastgebern skizzieren. Dies sei nach Aussage eines stellvertretenden Leiters des R.A.F. Museums in London ein Desiderat, denn die militärische Geschichte der polnischen Flieger sei zwar gut erforscht, würde aber wesentlich durch eine Sozialgeschichte ergänzt werden. Gerade die polnischen Flieger sind während des Zweiten Weltkriegs und erst recht in der ersten Nachkriegszeit von der Integration in die britische Gesellschaft abhängig gewesen. Viele der jungen Männer waren von ihren Familien abgeschnitten, was sie mit sozialen, psychologischen und sexuellen Problemen konfrontierte. Obwohl sie während des Krieges Heldenstatus genossen, so erlangten sie offenbar nicht unbedingt den vollen Status anderer kontinentaleuropäischer Verbündeter, wie z.B. die Niederländer, Belgier oder Franzosen. Die Nachkriegszeit gestaltete sich noch problematischer aufgrund der prekären wirtschaftlichen

³⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Janusz_%C5%BBurakowski

Lage Großbritanniens. Eine Rückkehr nach Polen war vielen nicht möglich wegen des dortigen neuen kommunistischen Regimes. Insofern holten sie nach Möglichkeit ihre Ehefrauen und Kinder nach Großbritannien, nachdem der Krieg geendet hatte. Andere ergriffen später die Möglichkeit, nach Nordamerika, insbesondere Kanada, auszuwandern. Diejenigen, die blieben, bilden heute mit ihren Familien einen gut integrierten Teil der britischen Gesellschaft.

Quellen**Literatur**

Stefan Baluk, Marian Michalowski: Polski czyn zbrojny 1939-1945. Wydawnictwo Polonia: Warszawa 1989.

Cajus Bekker [ie Hans Dieter Berenbrok]: Angriffshöhe 4000 – Ein Kriegstagebuch der deutschen Luftwaffe. 5. Auflage, Oldenburg 1975.

Patrick Bishop: Fighter Boys – Saving Britain 1940. London 2004.

Winston S. Churchill: Der Zweite Weltkrieg. 4. Auflage, Frankfurt am Main 2007.

Wojtek Matusiak: Spitfire IX & XVI of Polish Airmen, Warschau 2002.

Filme und Fernsehdokumentationen

(R = Regie; P = Produzent; V = Vertrieb)

Battle of Britain (R: Guy Hamilton; P: Harry Saltzman, Benjamin Fisz; V: United Artists).
Großbritannien 1969.

Bloody Foreigners: The Polish Battle of Britain, (R: ?; P: Hardy Pictures ; V: Channel 4).
Großbritannien 2010

The True Glory (R: Carol Reed, Garson Kanin; P: Office of War Information; V: Columbia Pictures). USA 1945.

Online

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_Air_Forces_in_France_and_Great_Britain

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_Armed_Forces_in_the_West

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_Air_Force_order_of_battle_in_1939

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_contribution_to_World_War_II

https://en.wikipedia.org/wiki/Wladyslaw_Sikorski

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_government-in-exile

https://en.wikipedia.org/wiki/Janusz_%C5%BBurakowski

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Battle_of_Britain_squadrons

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_RAF_squadron_codes

<https://historicaleye.com/WorldWar2/the-polish-pilot.html>

Pod obcym niebem – Polscy lotnicy w walce o Wielka Britanie

<https://www.youtube.com/watch?v=Lqi7px9CgQY>

Alle Links am 24. August 2019 zuletzt abgerufen.