

# Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/187741,Jaroslaw-Rabinski-Smierc-general-Sikorskiego.html>  
26.02.2026, 22:51



[Następny](#)

[Powrót](#)

## Jarosław Rabiński: Śmierć generała Sikorskiego

W niedzielę 4 lipca 1943 roku o godzinie 22.30 generał Władysław Sikorski, Naczelny Wódz Polskich Sił Zbrojnych i premier polskiego rządu, wyjechał z pałacu gubernatora Gibraltaru kierując się na tamtejsze lotnisko.

04.07.2026

[Władysław Sikorski](#)

Sikorski wracał do Londynu po trwającej od 25 maja podróży na Bliski Wschód. Około godziny 22.45 zajął miejsce w samolocie. Był to amerykańskiej produkcji bombowiec w służbie RAF, Liberator B-24, wersja LB-30, o numerze AL 523, przystosowany do przewozu pasażerów. O godzinie 23.07 maszyna wystartowała, by – po zaledwie około szesnastu sekundach lotu – uderzyć w morze. Jeszcze przez jakieś 6 minut samolot unosił się na wodzie, następnie zatonął, przewracając się przy tym do góry kołami.

Akcja ratunkowa ujawniła szokującą prawdę: zginął generał Sikorski i niemal wszyscy spośród podróżujących Liberatorem, w tym szef Sztabu Naczelnego Wodza generał Tadeusz Klimecki, pułkownik Andrzej Marecki – szef Oddziału III Sztabu Naczelnego Wodza, pułkownik Victor Cazalet – brytyjski oficer łącznikowy przy generale Sikorskim i porucznik marynarki Józef Ponikiewski – adiutant naczelnego wodza. Dwie osoby przeżyły katastrofę – pilotujący Liberatora czeski kapitan Eduard Prchal oraz parlamentarzysta brytyjski brygadier John Percival Whiteley. Ten ostatni zmarł jednak wkrótce po wyłowieniu, w łodzi transportującej go na ląd. Trudno podać ostateczną, stuprocentowo pewną liczbę ofiar, w gruncie rzeczy nie wiadomo bowiem dokładnie, ile osób było na pokładzie samolotu.

Kilkadziesiąt minut po katastrofie, około północy, wysłano telegramy do brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa oraz do premiera Winstona Churchilla z informacją o zaistniałej sytuacji. Do Polaków – prezydenta Władysława Raczkiewicza i szefa Gabinetu Naczelnego Wodza, majora Zygmunta Borkowskiego – telegramy takie skierowano dopiero o piątej nad ranem w poniedziałek (do prezydenta informacja dotarła o godzinie 7.35). Podczas nadzwyczajnego posiedzenia Rady Ministrów, zwołanego na godzinę 11.00, prezydent powierzył pełnienie obowiązków premiera Stanisławowi Mikołajczykowi, zaś naczelnego wodza – generałowi Marianowi Kukielowi. W tym czasie w Gibraltarze ciało generała Sikorskiego złożono do trumny, zaś wieczorem zostało ono przeniesione do gibraltarskiej katedry, gdzie Polacy zaciągnęli wartę honorową. 6 lipca odbyło się żałobne posiedzenie Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej – namiastki polskiego parlamentu na uchodźstwie. Podczas obrad rządu i Rady Narodowej RP podkreślano zasługi Sikorskiego na polu politycznym i militarnym.

W rzeczywistości, od momentu otrzymania informacji o śmierci Sikorskiego walka polityczna w Londynie nabrała przyspieszenia. Gdy polski okręt wojenny, niszczyciel „Orkan”, opuszczał Gibraltar z ciałem gen. Sikorskiego na pokładzie (8 lipca), prezydent mianował Naczelnym Wodzem gen. Kazimierza Sosnkowskiego, co wywołało protesty ludowców i chadeków. W dniu przybycia „Orkana” do Wielkiej Brytanii (10 lipca) misję sformowania gabinetu otrzymał dotychczasowy wicepremier, Stanisław Mikołajczyk. Tymczasem trumnę z ciałem Sikorskiego z portu w Plymouth przewieziono w uroczystej asyście pociągiem do Londynu. Przez cztery dni była ona wystawiona w gmachu Prezydium Rady Ministrów przy Kensington Gardens. 14 lipca

szczątki Generała przewieziono do katedry Westminsterskiej, w której nazajutrz odprawiono żałobną mszę świętą. 16 lipca ciało gen. Sikorskiego spoczęło na cmentarzu lotników polskich w Newark-on-Trent.

Powyższą chronologię wydarzeń przedstawiłem na podstawie zapisków w „Dzienniku czynności Naczelnego Wodza” – przechowywanym w londyńskim Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego zespole archiwalnym, w którym, obok notowanych przez adiutantów dokładnych informacji o spotkaniach generała, jego podróżach i wszelkiej aktywności na zajmowanych stanowiskach, znalazły się też kopie dokumentów ilustrujących działalność Sikorskiego. W bardzo rozbudowanym, liczącym kilkanaście tek dossier odnoszącym się do lipca 1943 roku, znajdujemy m.in. odpisy dokumentów związanych z akcją ratowniczą, która trwała do 17 lipca. Już 5 lipca dźwig podniósł kadłub Liberatora, jednak na prośbę RAF ponownie opuszczono go na dno. Kilukrotnie powtórzona operacja z pewnością przyczyniła się do uszkodzenia cennego materiału dowodowego. Podczas transportu nasady skrzydeł doszło do obsunięcia jednego z wiązań ładunku, które śmiertelnie uderzyło hiszpańskiego robotnika. W ciągu tych dwóch tygodni prowadzono intensywne poszukiwania ciał uczestników feralnego lotu. Ostatnią znaną ofiarą katastrofy był pułkownik Andrzej Marecki, którego zwłoki morze wyrzuciło na brzeg 9 lipca. Nie odnaleziono natomiast nigdy ciał córki generała, a jednocześnie jego osobistej sekretarki i szyfrantki, Zofii Leśniowskiej, jego osobistego sekretarza Adama Kułakowskiego (z którym Sikorski nie rozstawał się od września 1939 roku), Brytyjczyka Waltera H. Locka oraz dwóch członków załogi – drugiego (według niektórych autorów – pierwszego) pilota majora Williama S. Herringa i strzelca-radiotelegrafisty starszego sierżanta D. Huntera.

## Wypadek czy zamach?

Katastrofa lotnicza w Gibraltarze od początku rodziła pytania o jej przyczyny. Czy Sikorski i towarzyszące mu osoby zginęły wskutek wypadku, czy raczej doszło do zamachu? Zwolennikami tej ostatniej tezy są m.in. Tadeusz A. Kisielewski, Dariusz Baliszewski i David Irving. Do formułowania teorii o zamachu skłania m.in. szereg sprzeczności w zeznaniach świadków, kuriozalne wręcz oficjalne ustalenia Brytyjskiej Komisji Śledczej badającej okoliczności katastrofy, przedłużany brak dostępu do pełnej dokumentacji brytyjskiej. Zwolennicy koncepcji zamachu wskazują na wiele ośrodków zainteresowanych usunięciem Sikorskiego. Poważnie rozważa się brytyjskie sprawstwo śmierci polskiego naczelnego wodza. Po odkryciu zbrodni katyńskiej w kwietniu 1943 roku Sikorski, wbrew sugestiom Churchilla, był zdeterminowany do wyjaśnienia jej okoliczności. Podjęte przez Polaków kroki skutkowały zawieszeniem przez władze sowieckie stosunków dyplomatycznych z Polską. Sikorski w 1943 roku nie był już bezwzględnie uległy wobec Churchilla, w przeciwieństwie do jego postawy sprzed dwóch lat, zwieńczonej kontrowersyjnym układem Sikorski-Majski z 30 lipca 1941 roku. Brytyjczycy mogli obawiać się, że uporczywe drążenie kwestii katyńskiej przez Polaków doprowadzi do napięć w stosunkach brytyjsko-sowieckich, co oznaczałoby kłopoty w realizacji strategicznych celów polityki Londynu.

Zainteresowani pozbyciem się Sikorskiego mogli być również Sowieci. Oprócz obawy przed kompromitacją z powodu ujawnienia prawdy o katyńskim ludobójstwie, zamrożenie relacji z legalnymi władzami RP na uchodźstwie oznaczało dla Sowietów możliwość realizacji planu B, to jest wypromowania kontrolowanych przez siebie „patriotów polskich” jako „jedynie słusznych” reprezentantów narodu polskiego na arenie międzynarodowej. Sikorski tylko przeszkadzał w realizacji tych zamierzeń.

Wreszcie, działania naczelnego wodza, zwłaszcza w stosunku do środowisk piłsudczykowskich,

wywoływały rosnące niezadowolenie sporej części żołnierzy polskich, m.in. w Armii Polskiej na Wschodzie. Generała krytykowano m.in. za treść układu Sikorski-Majski, zwłaszcza nieostre zdefiniowanie wschodniej granicy Polski. Bliski współpracownik Sikorskiego, generał Izidor Modelski, dysponując informacjami o rozmachu akcji opozycyjnej, usilnie namawiał Sikorskiego do rezygnacji z wyjazdu na Bliski Wschód. Modelski, a także Karol Popiel i Stanisław Mikołajczyk wspominali o tym, że 26 maja 1943 roku odebrali telefon z wiadomością, że generał Sikorski poniósł śmierć w wyniku katastrofy lotniczej w Gibraltarze. Tego dnia naczelny wódz rzeczywiście wylatywał z Gibraltaru na Malte...

Część spekulacji o zamachu na Sikorskiego przecięły wyniki sekcji zwłok generała wykonane na zlecenie Instytutu Pamięci Narodowej w 2008 roku. Wykazały one definitywnie, że Sikorski nie mógł zginąć w wyniku zastrzelenia, uduszenia, użycia broni białej lub otrucia. Co więcej, obrażenia Sikorskiego były typowe dla wypadków komunikacyjnych. Wykazano ponadto, że w chwili katastrofy generał był żywy i przytomny.

Być może rację mają więc ci, którzy uważają, że w lipcu 1943 roku w Gibraltarze miał miejsce tragiczny wypadek. Jerzy Zięborak, pilot doświadczalny, a jednocześnie wykładowca akademicki i ekspert m.in. w dziedzinie badania wypadków lotniczych, w szczegółowo udokumentowanej pracy na temat katastrofy stwierdził, że jej główną przyczyną było nadmierne przeciążenie samolotu, połączone z niewłaściwym rozmieszczeniem i przymocowaniem bagażu, skutkujące niedopuszczalnym, tylnym położeniem środka ciężkości samolotu. Jego zdaniem zbyt ciężka maszyna oderwała się od pasa startowego z prędkością zaledwie 130 mil/godz., a więc nieco poniżej prędkości bezpiecznej (135 mil/godz.). Samolot wznosząc się tracił prędkość, a przez niewłaściwe użycie autopilota wkrótce gwałtownie przeszedł do zniżania. Wtedy jego prędkość zaczęła się zwiększać, dochodząc w chwili zetknięcia się z wodą do 150 mil/godz. Podczas gwałtownych manewrów pasażerowie, którzy nie byli przypięci pasami, przemieszczali się wewnątrz samolotu, doznając poważnych, być może już wówczas śmiertelnych, obrażeń. Przesuwał się również bagaż, powodując dodatkowe niebezpieczeństwo dla pasażerów i jednocześnie zwiększając problemy ze sterowaniem maszyną.

► [Czytaj więcej na portalu przystanekhistoria.pl](http://przystanekhistoria.pl)

[Poprzedni Strona](#)  
[Następny Strona](#)

Władysław Sikorski

Artykuł