

Na początek krótkie sprawozdanie z ważnego wydarzenia – bo takim była międzynarodowa konferencja poświęcona kampanii polskiej 1939 r. Niestety nie udało się zamieścić abstraktów wystąpień (prawa autorskie! – niech mi nikt nie mówi, że nie hamują badań). Pozostaje więc czekać – z niecierpliwością – na zapowiadany na przyszły rok tom z materiałami konferencji. Sądząc z krótkich wystąpień, niektóre mogą być niezmiernie ciekawe.

Nawiasem mówiąc, autor sprawozdania skromnie przemilczał swój aktywny udział – Woj również wystąpił z referatem.

Tekst Marcina Strembskiego jest lekkim zaskoczeniem – do tej pory pisywał o Messerschmittach. A że szwajcarskie lotnictwo nie tylko nimi stało, więc pora na konstrukcje rodzime... Ma być więcej.

Jan Baryłko systematycznie przybliży mało – wbrew pozorom – znany problem Holocaustu na wschodzie. Tym razem w aspekcie „zwyczajnej dywizji”...

Marynarze znów dopisali. Wojtek Budziłto szczegółowo opisuje wrześnie działania ORP Wilk. Nie trudno się domyślić, że ciąg dalszy nastąpi.

Crolick zaś przeprowadza dekonstrukcję legendarnej książki – wspomnień Bolesława Romanowskiego „Torpeda w celu!”. Przy okazji wyjaśnia – całkiem werygodnie – pewną zagadkę związaną z Wilkiem. Dla mnie bomba!

Łukasz Pasztaleniec jak zwykle z zapałem pielęgnuje swój leśny zakątek. Jak tak dalej pójdzie, to za chwile wyrośnie całkiem spory las.

Na koniec Oskar Myszor przedstawia monumentalne wydawnictwo poświęcone generalicji (i admiralicji) carskiej Rosji.

Tadeusz Zawadzki (TZaw1)

Biuletyn.DWS.org.pl nr 6 – jesień 2009

Wydawca, redakcja, DTP:

Tadeusz Zawadzki
biuletyn-dws@pro.wp.pl

Projekt graficzny:

Teresa Oleszczuk

Biuletyn jest bezpłatny. Prawa Autorów są chronione ustawami i konwencjami międzynarodowymi.

Kopiowanie, przedruk i wykorzystanie fragmentów obszerniejszych niż przewiduje ustawa tylko za zgodą Autorów.

ISSN 2080-5780

Biuletyn DWS.org.pl

ISSN 2080-5780

spis treści

- Wojciech Mazur (Woj)
Kampania polska 1939. Polityka – Społeczeństwo –
Kultura. Konferencja naukowa
– Warszawa, 16–17 października 2009 r..... 2
- Marcin Strembski (net_sailor)
EKW C-36. Szwajcarski „szturmowik”..... 4
- Jan Baryłko (Giovanni)
Zwykli żołnierze – 707. Dywizja Piechoty
i Holocaust na Białorusi
jesienią i wczesną zimą 1941 r. 17
- Wojciech Budziłto (Wicher)
Działania bojowe ORP Wilk
we wrześniu 1939 roku..... 22
- Andrzej S. Bartelski (crolick)
Prawdy i mity „Torpedy w celu!”..... 29
- Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)
Glosa do pewnego artykułu –
Konspirator ze srebrną swastyką..... 54
- Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)
Edmund Edward Taraszkiewicz „Żelazny”,
Trzy pamiątki – recenzja 55
- Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)
Piotr Chmielowiec, Urząd Bezpieczeństwa
w Brzozowie 1944–1956 – recenzja 57
- Oskar Myszor (pothkan)
Generalicja Imperium Rosyjskiego:
encyklopedyczny słownik generałów i admirałów
od Piotra I do Mikołaja II” – recenzja 58

Kampania polska 1939. Polityka – Społeczeństwo – Kultura

Konferencja naukowa – Warszawa, 16–17 października 2009 r.

✉ Wojciech Mazur (Woj)

W dniach od 16 do 17 października 2009 roku odbyła się w Warszawie międzynarodowa konferencja naukowa pod hasłem „Kampania polska 1939. Polityka – Społeczeństwo – Kultura”. Impreza zorganizowana została w związku z przypadającą w tym roku 70 rocznicą kampanii polskiej 1939 roku przez Muzeum Historii Polski, we współpracy z Instytutem Historycznym Uniwersytetu Warszawskiego, pod auspicjami Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Rady Ochrony Pamięci Walki i Męczeństwa oraz Narodowego Centrum Kultury.

W spotkaniu wzięło udział około 80 historyków z USA, Wielkiej Brytanii, Francji, RFN, Włoch, Rosji, Litwy, Ukrainy, Rumunii, Węgier, a także – co oczywiste – z Polski. W pierwszym dniu uczestników konferencji miejscem obrad był Nowy Gmach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, w dniu drugim obradujący zawitali w gościnne progi Instytutu Historycznego UW.

Przygotowane referaty koncentrowały się na wydarzeniach ze stosunkowo krótkiego okresu od października 1938 roku, po październik roku następnego. Pod względem tematyki konferencja podzielona została na trzy główne segmenty. I tak motywem przewodnim pierwszego dnia spotkania stały się kwestie powiązane z hasłem „Strategia”. Choć wiele referatów prezentowanych w tej części zawierało głównie podsumowanie stanu dotychczasowych badań w obrębie poszczególnych „strategicznych” zagadnień, to niewątpliwie warto było ich wysłuchać. Za szczególnie interesujące wypadnie chyba uznać wystąpienia gości zagranicznych – prezentujące odmienną od czysto polskiej optykę wydarzeń – a często różniące się od ustaleń polskich historyków także co do niektórych przynajmniej konkluzji. Z pewnością warte wysłuchania były tu m. in. wystąpienia prof. dr Robert M. Citino z Center of Military History, University of North Texas („Miejsce Polski w niemieckim stylu prowadzenia wojny do 1939 r.”), prof. dr Rolf-Dietera Müllera z Militärgeschichtliches Forschungsamt der Bundeswehr, Poczdam („Polska w polityczno-wojskowej strategii Niemiec (wrzesień–październik 1939 r.). Kampania polska w ocenach analityków niemieckich sił zbrojnych”), czy wrzeszcz dr Frédéric Dessberga z Ecoles de St. Cyr – Coëtquidan („Polska w polityczno-wojskowej strategii Francji (wrzesień–październik 1939 r.”). Nie zabrakło też swoistego skandalu, który przyniosło odczytanie tłumaczenia (skądinąd fatalnego) abstraktu nieobecnej na konferencji prof. dr Annie Lacroix-Riz z paryskiego Université Paris VII-Denis Diderot, w którym autorka wypowiedziała się na temat niezdolności

(i niechęci) „faszystowskiej” Polski do współpracy z francuską sojuszniczką. Tezy te wprawiły zebranych w takie osłupienie, że dopiero późnym popołudniem zwrócono publicznie uwagę, iż nie przystają one zupełnie do obecnego stanu wiedzy, zaś zastosowana przez autorkę retoryka zdaje się nie do przyjęcia.

Ciekawie też wypadły wystąpienia dotyczące strategicznych wyborów mniejszych państw – Węgier, Słowacji, państw bałtyckich, bałkańskich, a nawet Stolicy Apostolskiej. Choć bowiem państwa te w całokształcie wydarzeń odgrywały oczywiście mniejszą od protagonistów rolę, to jednak ich wojskowa czy dyplomatyczna aktywność z miesięcy poprzedzających wybuch wojny oraz pierwszych tygodni zbrojnej fazy konfliktu jest też zdecydowanie mniej znana – także specjalistom, którzy teraz zyskali sposobność uzupełnienia swej wiedzy w tym zakresie.

Obrady pierwszego dnia zakończone zostały dwugodzinną niemal dyskusją, która (ku żalowi niektórych obecnych na sali profesorów) nie przerodziła się jednak w serię gwałtownych polemik, ograniczając głównie do wskazania nieścisłości we wcześniejszych wypowiedziach niektórych referentów, tudzież wystąpień uzupełniających sformułowane poprzednio tezy. Jednak ze względu na możliwość swobodnej wymiany poglądów tę część spotkania uznać wypadnie za zdecydowanie udaną.

W drugim dniu obrad uczestnicy spotkania obradowali równoległe w dwóch grupach. Motywem przewodnim dla pierwszej z nich stało się hasło „Polityka i społeczeństwo”, drugiej – „Imponderabilia, pamięć, kultura”. W pracach drugiego z wymienionych bloków udziału nie wzięłam – i szczerze żałuję że dokonany wybór uniemożliwił mi wysłuchanie kilku spośród zaprezentowanych tam referatów. Nie znaczy to, że żałuję też samego wyboru. Prezentowane bowiem w takcie obrad bloku Polityka i społeczeństwo wystąpienia były bowiem chyba ciekawsze jeszcze niż referaty wygłoszone w dniu poprzednim. Także i tu na uwagę zasługiwały prezentacje gości zagranicznych, którzy omawiali zagadnienia związane z propagandą sowiecką i niemiecką oraz postawami i nastrojami społeczeństw obu wielkich państw-agresorów. W żadnym stopniu nie ustępowały im – ani pod względem warsztatowym, ani oryginalnym ujęciem – wystąpienia historyków polskich, by wspomnieć tylko gwoli przykładu (i z jawną krzywdą niewymienionych) dr Grzegorza Bębniaka (IPN, Ekspozytura w Katowicach: „Dywersja niemiecka w Polsce w 1939 r.”), dr

Grzegorza Motykę, (Instytut Studiów Politycznych PAN: „Dywergencja ukraińska w Polsce w 1939 r.”), czy dr hab. Wojciecha Śleszyńskiego (Instytut Historii Uniwersytetu w Białymstoku: „Postawy mniejszości białoruskiej w Polsce (marzec – październik 1939 r.”).

Co najmniej równie interesująco zapowiadały się ostatnie sekcje wystąpień, przypadające na późne popołudnie i wieczór 16 października. Jednakże względu na wymogi komunikacyjnych połączeń zmusił niestety niżej podpisanego do przedwczesnego opuszczenia konferencji – stąd też relacji z wystąpień tych zdać nie może.

Szczerze organizatorzy, którzy skądinąd za świetne przygotowanie konferencji i sprawne prowadzenie obrad byli powszechnie chwaleni, mają zamiar zebrać i przygotować do druku wygłoszone referaty – a może i głosy w dyskusji. Jest więc nadzieja, że także i osoby, które w obradach uczestniczyć nie mogły, będą mogły zapoznać się z tekstami wystąpień, dopracowanych teraz i zaopatrzonych w aparat naukowy. Zapewniam – są one zdecydowanie tego warte!

Wojciech Mazur (Woj)

EKW C-36

Szwajcarski „szturmowik”

@ Marcin Strembski (net_sailor)

Obowiązująca w pierwszej połowie lat 30. szwajcarska doktryna użycia lotnictwa w dużym stopniu czerpała wprost z doświadczeń Wielkiej Wojny. Składające się w większości z oficerów piechoty dowództwo *Schweizer Armee* (Armii Szwajcarskiej) upatrywało w lotnictwie przede wszystkim narzędzie do bezpośredniego wsparcia i osłony walczących na ziemi wojsk. Dlatego wymagało, aby wszystkie przyjęte na uzbrojenie typy samolotów (w tym myśliwce) były zdolne do atakowania celów naziemnych za pomocą silnego uzbrojenia strzeleckiego i choćby niewielkiego ładunku bombowego. Innym podstawowym zadaniem nałożonym na *Fliegertruppe* (Wojska Lotnicze) było prowadzenie taktycznego i operacyjnego rozpoznania na rzecz oddziałów naziemnych. Jeśli chodzi o rejon działania lotnictwa, to zasadniczo miał się on ograniczać do samego pola walki i przylegającej do niego strefy przyfrontowej. Te zadania wpisywały się w wybitnie defensywną strategię stojącą na straży szwajcarskiej neutralności armii. Natomiast zdecydowanie dystansowano się od modnych wówczas teorii, które kładły nacisk na prowadzenie przez samoloty bombardowań na dalekim zapleczu nieprzyjaciela. Przeważało przekonanie, że lotnictwo nie osiągnęło jeszcze etapu rozwoju, który pozwalałby na skuteczne sparaliżowanie centrów przemysłowych nieprzyjaciela czy złamanie woli walki ludności cywilnej poprzez bombardowanie gęsto zaludnionych terenów. Ponieważ *Fliegertruppe* nie miało prowadzić samodzielnych operacji powietrznych, toteż naczelne dowództwo przez długi czas nie czuło potrzeby w jego organizacyjnego wyodrębnienia. Jednym słowem lotnictwo miało pełnić rolę pomocniczą względem piechoty i być całkowicie podporządkowane jej potrzebom.

Powyższe poglądy znalazły swoje odzwierciedlenie w sformułowanych w sierpniu 1934 r. wymaganiach na samoloty kolejnej generacji. Zaplanowano wtedy, że do uzbrojenia zostaną wprowadzone trzy podstawowe typy maszyn bojowych: myśliwiec o wysokich osiągnięciach, wielomiejscowy szybki bombowiec oraz dwumiejscowy samolot taktycznego wsparcia pełniący również funkcję samolotu rozpoznawczego. Priorytet przyznano temu ostatniemu, który miał stanowić następcę całkiem nowych, lecz szybko starzejących się moralnie bombowo-rozpoznawczych Fokkerów C.V-E. Od nowej konstrukcji oczekiwano większej prędkości maksymalnej (ponad 300 km/h) i skutecznego uzbrojenia strzeleckiego do zwalczania celów naziemnych (najlepiej działko). Zabierany ładunek bombowy miał być nie mniejszy niż w Fokkerze

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv Friedli, Werneri, Brüttisellen ZH



Gdy w 1934 r. trwały dostawy ostatnich egzemplarzy Fokkera CV-E, już myślano nad jego następcą

(200 kg). Kolejnym elementem mającym zasadniczy wpływ na kształt przyszłej konstrukcji była decyzja o związaniu przyszłości *Fliegertruppe* z silnikami rzędowymi chłodzonymi cieczą. Generalnie spodziewano się, że nowy samolot będzie „taki sam, ale lepszy”.

TRUDNE POCZĄTKI

Zlecenie na opracowanie samolotu bombowo-rozpoznawczego otrzymała państwowa firma *Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun*¹, która poprzednio była odpowiedzialna za licencyjną produkcję Fokkerów. Należy przy tym nadmienić, że początkowo wybór dostawcy nowych samolotów nie był taki oczywisty. Dość trzeźwo myślące szwajcarskie władze zdawały sobie sprawę z ograniczonego potencjału projektowego zakładów *EKW* i z premedytacją powierzyły krajowemu wytwórcy najmniej ambitny samolot z pośród maszyn nowej generacji². Równocześnie rozpoczęły się poszukiwania podobnych samolotów poza granicami Konfederacji. W ten sposób

¹ Nazwa *Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun* często jest skracana do *EKW* lub *K+W Thun*. Firma została założona w 1863 r. jako zakład zbrojeniowy o profilu ogólnym. Oprócz samolotów budowała również pojazdy wojskowe i broń ciężką. Wydział Budowy Samolotów (*Abteilung für Flugzeugbau*) powstał dopiero w 1915 r. i do czasu projektu C-36 jego jedynymi oryginalnymi konstrukcjami były samoloty Augusta Häfeli, z których do wielkoseryjnej produkcji trafiły tylko dwa: DH-3 (z 1917 r.) i DH-5 (z 1922 r.). Pozostałe produkowane w Thun typy samolotów wojskowych powstawały w oparciu o istniejące wzory zagraniczne (jako licencyjne kopie bądź ich modyfikacje). Dzisiaj firma jest znana pod marką *RUAG Land Systems*.

² Poszukiwania myśliwca i szybkiego bombowca od razu rozpoczęto od światowych potentatów.

zabezpieczano się przed ryzykiem niepowodzenia krajowego programu a EKW czuło na plecach oddech konkurencji.

Pierwsze przymiarki do zbudowania nowej maszyny poczyniono jeszcze w 1934 r., kiedy to w Wydziale Budowy Samolotów, pod kierownictwem inżyniera Marcela Thoureta, powstały dwie koncepcje oznaczone symbolami C-35 i C-3600. Pierwsza z nich przedstawiała niepozorny dwupłat o konstrukcji mieszanej będący wariacją na temat najnowszej konstrukcji Anthony'ego Fokkera – Fokker C.X. Natomiast projekt C-3600 prezentował się znacznie nowocześniej. Był to całkowicie metalowy dolnopłat ze stałym podwoziem osłoniętym szerokimi owiewkami *a'la* Ju 87 A. Jako napęd dla obu samolotów wybrano chłodzony cieczą silnik Hispano-Suiza HS-77 12 Ycros o mocy 860 KM (na wysokości 3300 m), w którym istniała możliwość zainstalowania pojedynczego działka strzelającego przez wał śmigła. Wkrótce zbudowany został model C-3600 przeznaczony do badań w tunelu aerodynamicznym. W najwcześniejszym stadium samolot miał pojedynczy statecznik pionowy, lecz aby zapewnić obserwatorowi szerokie pole ostrzału, zmieniono go na podwójny.

Niestety na tym etapie rozwój projektu się zatrzymał bowiem propozycja C-3600 przegrała z C-35 w „wewnętrzny” konkursie na samolot bombowo-rozpoznawczy dla *Fliegertruppe*. Rozpatrujący obie kandydatury Departament Techniki Wojennej (*Kriegstechnische Abteilung*, KTA) wskazał maszynę obciążoną mniejszym ryzykiem technicznym a przy tym tanią w budowie i łatwą w eksploatacji. Poza tym C-35 spełniał minimalne wymagania postawione w konkursie a program jego rozwoju był znacznie bardziej zaawansowany. Tymczasem C-3600 wydawał się dość awangardową, drogą w produkcji i skomplikowaną konstrukcją. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że koncepcja dwupłata od początku była preferowana przez KTA, co miało swoje przełożenie na wyraźnie szybsze tempo realizacji tego projektu.

W tym miejscu warto na chwilę wrócić do wspomnianych poszukiwań samolotu bombowo-rozpoznawczego za granicą. W ich wyniku zdecydowano się na zakup pojedynczych egzemplarzy angielskich samolotów Fairey Fox Mk. VI i Hawker Hind. Znamienny jest fakt, że także w przypadku obcych konstrukcji za interesujące uznano ortodoksyjne dwupłaty napędzane silnikami rządowymi. Oficjalnie samoloty te nabyto w celach zapoznawczych, lecz gdyby próby porównawcze któreś z tych maszyn wypadły nad wyraz pomyślnie nie można było wykluczyć anulowania krajowego programu i zakupu licencji na lepszy produkt. Gdy na początku lutego 1936 r. prototyp C-35 został przekazany do prób wojskowych porównywano go właśnie z Foxem i Hindem. Również z tej konfrontacji C-35 wyszedł zwycięsko i w marcu 1936 r. zakłady w Thun otrzymały zlecenie na budowę pierwszej serii 40 maszyn (wkrótce rozszerzone o 40 następných). Wydawałoby się, że w tym miejscu historia C-3600 powinna się zakończyć. Próby prototypu C-35 oraz uruchomienie jego późniejszej seryjnej produkcji w zakładach EKW na dłuższy czas pochłonęły uwagę zespołu konstruktor-skiego. Mimo niewygórowanych osiągnięć C-35 okazał się być całkiem udaną i długowieczną konstrukcją – został wycofany z eksploatacji dopiero na początku lat 50. (pojedyncze egzemplarze figurowały w ewidencji jeszcze w 1954 r!).

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
Eidgenössische Konstruktions Werkstätte
(K+W) Thun



Samolot C-35 wybrany na następcę Fokkera CV.E

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



Fairey Fox Mk. VI...

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



... i Hawker Hind – zagraniczni konkurenci C-35

Punktem zwrotnym był dzień 13 października 1936 r., gdy nastąpiło przekształcenie *Fliegertruppe* w autonomiczny rodzaj broni. Jego pełna nazwa brzmiała odtąd *Flieger- und Fliegerabwehrtruppen* (Wojska Lotnicze i Obrony Przeciwlotniczej). Znakiem poważnego podejścia władz do spraw lotnictwa było utworzenie w Ministerstwie Spraw Wojskowych (*Eidgenössischen Militärdepartement*, EMD) osobnego Departamentu ds. Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej (*Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr*, AFLF). Był to skutek dostrzeżenia dynamicznego rozwoju lotnictwa w ostatnich latach i wzrostu jego możliwości bojowych także w defensywie. Uwolnienie się *Fliegertruppe* spod kurateli piechoty wiązało się z przyznaniem większego budżetu na formowanie nowych jednostek oraz większą swobodą w doborze sprzętu. Chociaż zakupy nadal pozostały w kompetencji KTA, to teraz były uzgadniane

na zasadach partnerskiej współpracy pomiędzy dwoma równorzędnymi departamentami.

Po tych dość rewolucyjnych zmianach zakłady EKW otrzymały wreszcie polecenie zbudowania prototypu C-36³. Niestety zajęty przy C-35 skromny zespół konstruktorski nie mógł poświęcić nowemu samolotowi zbyt wiele uwagi. Zastój trwał mniej więcej do listopada 1937 r., kiedy to stanowisko głównego konstruktora w *Abteilung für Flugzeugbau* objął młody i energiczny Jürg Branger. Za jego sprawą projekt szybko zaczął nabierać ostatecznych kształtów. W międzyczasie, pod wpływem licznych drobnych zmian w stosunku do pierwotnej koncepcji, oznaczenie samolotu zostało zmienione z C-3600 na C-3601. Pod koniec 1938 r. ruszyła budowa prototypu, który był gotowy na wiosnę następnego roku.

Do dziewiczego lotu C-3601 wystartował 15 maja 1939. Początkowo maszyna sprawowała się dobrze osiągając, mimo stałego podwozia, prędkość poziomą 420 km/h. Niestety trzy miesiące później, 11 sierpnia doszło do wydarzenia, które mogło przekreślić losy wreszcie wychodzącego na prostą projektu. Tego dnia cywilny oblatywacz Ernst Wyss miał przeprowadzić ostatni sprawdzian przed zaplanowanymi na 20 sierpnia próbami wojskowymi. Podczas jednego z testów należało wprowadzić maszynę w kontrolowane nurkowanie, aby zbadać zachowanie się samolotu przy dużej prędkości. Na początku wszystko wydawało się być w porządku. Po planowej utracie 3 km wysokości maszyna bez trudu dała się wyprowadzić z nurkowania, lecz gdy zaraz potem pilot próbował skorygować nadmierny przechył samolotu, nastąpiło gwałtowne odejście obu lotek. W tej sytuacji Wyss nie miał innego wyboru jak tylko ratować się skokiem ze spadochronem. Pozbawiony sterowności prototyp uległ kompletnemu rozbiciu, a przyczyny wypadku nie udało się wyjaśnić.

Na szczęście w budowie był już drugi prototyp oznaczony C-3602. Różnił się on od poprzednika przede wszystkim mocniejszym silnikiem HS-51 12Y, który osiągał moc startową 1000 KM. Ponadto konstrukcja płatowca została nieznacznie zmieniona chociaż samolot zachował jeszcze stałe podwozie. Pierwszy lot C-3602 odbył się już 30 listopada. Po przejściu serii prób fabrycznych 13 maja 1940 r. prototyp przeleciał do bazy lotniczej w Dübendorf na próby wojskowe. W czerwcu samolot został na krótko zwrócony do macierzystych zakładów, gdzie wprowadzono drobne poprawki oraz zamontowano docelowe śmigło EW-V7 zamiast francuskiego Ratier 1607. Jeszcze w tym samym miesiącu C-3602 wrócił do Dübendorf gdzie z wynikiem pozytywnym ukończył próby wojskowe. Następnie płatowiec został wykorzystany w Thun do statycznych badań wytrzymałościowych, podczas których został zniszczony.

³ Zamówienie na prototyp nie oznaczało jeszcze, że C-36 ma zapewnioną przyszłość. Wiązano z nim co prawda duże nadzieje, ale też obawę czy okaże się maszyną udaną. Dlatego KTA okazywało żywe zainteresowanie już istniejącymi samolotami tej klasy. W listopadzie 1937 r. na testy do Dübendorf przyleciał włoski samolot Breda Ba.65. We wrześniu 1938 r. wysłana do Wielkiej Brytanii szwajcarska delegacja oprócz myśliwców (stanowiących główny cel wizyty) oglądała również lekkie bombowce Hawker Henley i Fairey P.4/34. Jeszcze ciekawszy okazał się amerykański Northrop A-17 (a właściwie jego eksportowa wersja Douglas 8A), który w listopadzie 1938 r. został zaprezentowany przebywającej w USA szwajcarskiej delegacji (obok SB2U *Vindicator*). Właściwie tylko brak bieżących środków zapobiegł zakupowi 100 egz. tego samolotu. Tymczasem koszty rozwoju „papierowego” C-36 były na razie niewielkie i rozłożone w czasie.



Model tunelowy C-36 jeszcze z pojedynczym usterzeniem pionowym



Model tunelowy C-3601 z podwójnym usterzeniem pionowym



Prototyp C-3601 przed pierwszym lotem

ZAMÓWIENIE I PRODUKCJA

Jeszcze w trakcie trwania prób C-3602, 17 maja 1940 r. parlament zdecydował o zaciągnięciu kredytu na budowę 57 rozpoznawczo-bombowych C-36. Pośpiech miał zapewne związek z wydarzeniami jakie rozegrały się na pobliskiej francusko-niemieckiej granicy, gdzie 10 maja rozpoczęła się niemiecka ofensywa. Gdy opadły już emocje związane z upadkiem Francji, 29 lipca został podpisany kontrakt na seryjną produkcję C-36.

KTA postawiło jednak pewne warunki. Jednym z nich był wymóg osiągnięcia prędkości poziomej 470 km/h. Aby spro-

stać temu żądaniu należało zaprojektować całkowicie nowe, wciągane podwozie. Ta zmiana była planowana od dawna (co najmniej od lata 1939), ale ponieważ zakłady w Thun nie miały w ogóle doświadczenia w projektowaniu tego rodzaju mechanizmów, początkowo liczone na nawiązanie współpracy ze znaną brytyjską firmą Dowty. Niestety gwałtowny rozwój sytuacji na arenie międzynarodowej przekreślił te plany i zmusił zespół Jürga Brangera do samodzielnego zmierzenia się z wyzwaniem. Jeszcze zanim udało się sprawdzić nowe pomysły w praktyce, w październiku 1940 r. zamówienie zostało podwyższone do 100, a w lipcu następnego roku do 200 sztuk. Na szczęście konstruktorzy wywiązali się z powierzonego im zadania znakomicie. Egzemplarz stanowiący wzorec dla maszyn seryjnych (kod C-401), wzniósł się w powietrze 23 listopada 1941 r. Samolot w próbach osiągał prędkość maksymalną 476 km/h na wysokości 4800 m. Jego uzbrojenie stanowiło 20 mm działko FM-K 38 w kadłubie i dwa karabiny maszynowe Fl.Mg. 29 kalibru 7,5 mm w skrzydłach. Samolot mógł przenosić do 400 kg bomb podwieszanych na zewnętrznych zaczepach pod skrzydłami. Uzbrojenie obronne stanowił zdwojony karabin maszynowy Fl.Mg. 29. Do lotów rozpoznawczych obserwator miał zabierać ręką kamerę fotograficzną. Z powodu zamontowania wciąganego podwozia masa własna samolotu wzrosła z 2130 kg do 2272 kg. Nowa wersja maszyny otrzymała nazwę C-3603.

Problemem było jednak znalezienie miejsca do wytwarzania tak dużej jak na szwajcarskie warunki serii. Macierzyste zakłady w Thun były zajęte realizacją bieżących zleceń i nie miały już żadnych rezerw produkcyjnych. Rozwiązaniem okazała się fabrykacja C-3603 w nowo otwartych zakładach Eidgenössisches Flugzeugwerk Emmen (E+W Emmen) stanowiących filię EKW. Skorzystano przy tym z szerokiego wsparcia podwykonawców takich jak Dornier-Werke z Altenrhein i Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG z Schlieren (kadłuby) czy Revue Thommen AG z Waldenburga (podwozia i przyrządy pokładowe). Silniki HS-51 12Y pochodziły od lokalnych wytwórców, którzy nabyli do nich prawa licencyjne: Adolph Saurer AG z Arbon oraz Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik z Winterthur. Montaż końcowy samolotów odbywał się w halach Pilatus Flugzeugwerke w Stans. Aby móc nadal sprawować pieczę nad rozwojem swojej konstrukcji Jürg Branger objął stanowisko dyrektora Wydziału Technicznego (*Technischen Abteilung*) zakładów w Emmen.

Pierwsze seryjne C-3603 zaczęły opuszczać fabryki pod koniec lutego 1942 r. Około 25 najwcześniejszych maszyn różniło się od samolotu wzorcowego pojedynczym karabinem maszynowym w tylnym stanowisku strzeleckim. W kolejnych egzemplarzach montowano już docelowy, podwójny Fl.Mg. 29 obserwatora. Wobec trudności z produkcją zaawansowanego technicznie jak na szwajcarskie warunki samolotu, w kwietniu zamówienie zostało zmniejszone z 200 do 150 szt.

Wkrótce po przekazaniu nowych maszyn do jednostek liniowych przechodzący szkolenie piloci liniowi wykryli w płatowcu poważną wadę. Były to pojawiające się przy określonych warunkach lotu drgania końcówek skrzydeł (*flutter*). Aby lepiej zbadać ten problem, w Thun przeprowadzono szereg testów z użyciem pozostającego w dyspozycji EKW samolotu



Montaż końcowy C-3603 w hali zakładów Pilatus AG. Zwracają uwagę eliptyczne końcówki skrzydeł pierwszych egzemplarzy.

wzorcowego (C-401). To właśnie na tej maszynie 6 czerwca doszło do pierwszego śmiertelnego wypadku na C-36. Podczas jednej z prób nurkowania samolot osiągnął krytyczną prędkość *flutteru*, co doprowadziło do zniszczenia skrzydła i śmierci załogi. Zginęli wtedy dwaj lotnicy KTA: Hptm. Jean Roubaty i Lt. Hans Enderli. Po tej katastrofie szkolenie załóg bojowych zostało przerwane a samoloty musiały wrócić do fabryki, aby przejść odpowiednie modyfikacje. Konstrukcja skrzydeł została wzmocniona a lotki otrzymały poprawione wyważenie. Zmieniono także obrys płata z eliptycznego na trapezowy, co wiązało się ze zmniejszeniem jego rozpiętości z 15,1 m do 13,74 m. W literaturze wariant ze skróconymi skrzydłami

Samolot nr C-420 z godłem Fl.Kp. 2 na osłonie silnika



często oznaczany jest jako C-3603-1. Dzięki tym poprawkom problem flatteru całkowicie zniknął i można było kontynuować szkolenie.

Konieczność modyfikacji starszych maszyn nie zatrzymała jednak dostawy nowych samolotów wykańczanych już w standardzie C-3603-1. Do końca 1942 r. lotnictwo przejęło 51 maszyn a w roku następnym 59 kolejnych. W 1944 r. zostały dostarczone 41 sztuki. Ostatnia seria 50 samolotów o numerach ewidencyjnych od C-511 do C-552 różniła się nieco od swoich poprzedników. Ich silniki HS-51 12Y były wyposażone w ulepszoną sprężarkę typu Szydłowski-Planiol. Dzięki niej silniki uzyskiwały moc 1250 KM a samolot mógł rozwinąć prędkości 500 km/h. Przy okazji tych zmian samoloty otrzymały też nową wersję działka FM-K 38 z wydłużoną lufą i powiększonym zapasem amunicji (ze 106 do 118 naboji). Wraz z dostarczeniem ostatniej z tych maszyn, w sierpniu 1944 r., seryjna produkcja została oficjalnie zakończona. Jak łatwo policzyć łącznie wykonano 151 samolotów seryjnych na 150 zamówionych. Po katastrofie przedseryjnego C-401 wojsko zgodziło się na przejęcie przez K+W Thun do celów doświadczalnych drugiego seryjnego egzemplarza (C-403). W zamian za wykreślony z ewidencji samolot zakłady w Emmen w późniejszym terminie wyprodukowały i przekazały *Fliegertruppe* dodatkową maszynę.

Zakończenie produkcji nie oznaczało to bynajmniej, że kolejne egzemplarze C-3603 już nie powstały. W drugiej połowie 1945 r. dostrzeżono potrzebę stworzenia maszyny szkolnej, zatem producent (F+W Emmen) opracował treningową wersję samolotu. Miała ona służyć przede wszystkim do przeszkalaniania pilotów na nowy typ a także do nauki ślepego pilotażu i dalekiej nawigacji oraz do treningu strzeleckiego. W tym celu w drugiej kabinie, dotychczas zajmowanej przez strzelca, urządzono miejsce dla instruktora. Poza zmianą siodełka obserwatora na fotel, tylny kokpit został wyposażony w pełen zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych oraz drugi układ sterowania. Uzbrojenie obronne zostało zlikwidowane a w jego miejsce pojawiła się stała, metalowa owiewka. Zmienił się także sposób otwierania osłony w tylnej kabinie: z uchylonego do góry na otwierany na bok. Od podstaw zostały zbudowane tylko dwa egzemplarze tego wariantu (C-553 i C-554) oznaczonego C-3603 Tr (*Trainer*). Kolejny samolot przebudowywano do standardu szkolnego wykorzystując do przeróbek już istniejący płatowiec nr C-409.

Kilka kolejnych maszyn w wariantcie bojowym zostało pozyskanych na przełomie lat 1947/1948 wykorzystując do ich budowy zgromadzone zapasy części zamiennych. W ten sposób *Fliegertruppe* wzbogaciło się o sześć nowych samolotów, którym przydzielono numery ewidencyjne od C-555 do C-560.

Jeśli do samolotów seryjnych doliczyć egzemplarz wzorcowy, dwa C-3603 Tr oraz dodatkowe egzemplarze z części zamiennych, to łączna liczba C-3603 wszystkich odmian sięgnie okrągłe 160 sztuk.

C-3604

Wróćmy na chwilę do początku 1942 r. gdy zamówienie na C-3603 zostało zmniejszone z 200 na 150 samolotów.

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



C-3603 w jednostce liniowej. Dobrze widoczne skrócone skrzydła i wyrzutniki bombowe

KTA doskonale zdawało sobie sprawę, że długi okres rozwoju konstrukcji nie przysłużył się zachowaniu jej nowoczesności. Także przewidywane tempo produkcji wynoszące średnio 50 szt. rocznie nie było imponujące. Nie rokowało to dobrze na przyszłość zwłaszcza, że tocząca się właśnie wojna mocno zdynamizowała rozwój techniki lotniczej. Krótko mówiąc były wszelkie przesłanki ku temu, aby twierdzić, że wkrótce C-3603 przestanie spełniać wymogi nowoczesnego pola walki i należy pomyśleć o jego następcy.

Rok wcześniej, w kwietniu 1941 r., zostały sformułowane wymagania na trzy nowe konstrukcje o bardzo wysokich osiągnięciach: jedno- ewentualnie dwusilnikowy myśliwiec, jednosilnikową maszynę bombowo-szturmową oraz dwusilnikowy bombowiec. Według tych założeń następcą C-36 oprócz dotychczasowych możliwości miał być zdolny do bombardowania z lotu nurkowego i osiągać prędkość ok. 600 km/h. Ponieważ KTA zreflektowało się jednak, że rozpoczęcie aż trzech programów wymagających zaprojektowania trzech całkowicie nowych samolotów było nierealne w szwajcarskich warunkach. Po prostu przekraczało to możliwości skromnej

Mimo wyraźnie lepszych parametrów C-3604, problemy z silnikiem znacznie opóźniły rozwój tego samolotu, aż jego masowa produkcja stała się niecelowa. Wykonano tylko niewielką serię 13 egzemplarzy.

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



kadry konstruktorskiej krajowych fabryk lotniczych. Dlatego podjęto decyzję, że tylko dwusilnikowy bombowiec będzie całkowicie nową konstrukcją a dwa pozostałe samoloty powstaną w wyniku modyfikacji istniejących płatowców: myśliwca D-3801 (późniejszy D-3802) i lekkiego bombowca C-3603 (interesujący nas C-3604). Wobec zmiany stanowiska KTA, w kwietniu 1942 r., pierwotne wymagania zostały okrojone do faktycznych możliwości wyjściowego płatowca. W przypadku C-36 ograniczono się do wydania nakazu zamontowania mocniejszego silnika oraz silniejszego uzbrojenia strzeleckiego. Tym sposobem projekt ewoluował w kierunku maszyny czysto szturmowej, pozbawionej możliwości ataku z głębokiego nurkowania.

Jako nową jednostkę napędową został wskazany rozwijany od 1940 r. w zakładach Saurer AG silnik YS-2 o mocy startowej 1300 KM i nominalnej 1250 KM na wysokości 5500 m. Stanowił on rozwinięcie licencyjnego silnika Hispano-Suiza 12Y ze zwiększonym stopniem sprężania i zaopatrzoną we wtrysk paliwa. Harmonogram zakładał pojawienie się pierwszych 8 próbnich egzemplarzy silników pod koniec 1943 r. Niestety rozwój tej obiecującej jednostki napędowej napotkał na poważne trudności spowodowane m.in. słabym chłodzeniem cylindrów, złym wyważeniem wału korbowego i kłopotami z dobraniem odpowiedniego zapłonu.

Z powodu wspomnianych wyżej opóźnień z silnikiem, pierwszy prototyp C-3604 (kod C-601) wzniósł się w powietrze 28 sierpnia 1944 r.. Sylwetka samolotu w nowej odsłonie nie zmieniła się znacząco. Płatowiec został poprawiony aerodynamicznie, choć zmiany te miały charakter raczej kosmetyczny. Najbardziej rzucały się w oczy czteropłatowe śmigło EW-V8 oraz całkowicie przeprojektowana osłona kabiny. Nowe oszklenie otwierało się teraz wyłącznie na boki, a obserwator mógł prowadzić ogień z ruchomych karabinów maszynowych bez otwierania owiewki. Przy okazji zrezygnowano z systemu chowania tylnych FI.Mg. 29 we wnęce kadłuba montując je na stałym obrotniku. Podkadłubowa chłodnica została przebudowana, aby sprostać wymogom nowego napędu – była teraz nieco głębsza i krótsza. Samolot nie otrzymał jeszcze docelowego uzbrojenia strzeleckiego i tymczasowo był wyposażony w nowe działko FM-K 45 kalibru 20 mm strzelające przez osłonięte i 4 karabiny maszynowe FI.Mg. 29 w skrzydłach.

Ponieważ prototyp C-3604 występował jednocześnie w roli latającej hamowni dla nowego silnika, w trakcie prób ujawniły się kolejne wady napędu, których nie sposób było wykryć na ziemi⁴. Nie zrażone pierwszymi niepowodzeniami KTA złożyło zamówienie na budowę 100 samolotów. Aby przyspieszyć próby na przełomie lat 1944/1945 zbudowane zostały kolejne dwa prototypy: C-602 i C-603, ale problemy z kapryśnym YS-2 długo jeszcze pozostały nierozwiązane. Za to ostatni prototyp zostały już wyposażony w docelowe uzbrojenie skrzydłowe – wewnętrzną parę karabinów maszynowych zastąpiły 20 mm działka FF-K 45. Takie uzbrojenie przyjęto potem jako standardowe dla maszyn seryjnych, których produkcja wreszcie ruszyła wiosną 1947 r. W tym czasie było już jasne, że C-3604 nie

ma racji bytu na nowoczesnym polu walki i te same zadania mogą wykonywać szybkie maszyny jednomiejscowe. Ta konkluzja spowodowała redukcję zamówienia do zaledwie 10 samolotów serii próbnej, czyli tyłu, ile było już w trakcie budowy (samoloty otrzymały kody od C-604 do C-613). Trafiły one na wyposażenie *Fl.Kp. 17* gdzie zastąpiły dotychczasowe C-3603. W eskadrze tej były równocześnie eksploatowane myśliwce D-3802 z identycznymi silnikami.

Liniowa służba C-3604 nie przebiegała bezproblemowo. Ponownie dawały o sobie znać awarie silników. W wyniku jednej z nich 19 września 1950 r. utracono samolot C-604, któremu w powietrzu zgasł silnik. Na szczęście jego pilot zdołał się uratować skacząc ze spadochronem. W miejsce zniszczonej maszyny zakłady w Emmen przekazały do dyspozycji *Fliegertruppe* doprowadzony do standardu produkcyjnego prototyp C-602. Kolejny egzemplarz (C-613) został wypożyczony do testów przez fabrykę Pilatus AG w Stans, gdzie 1 czerwca 1951 r. uległ ciężkiemu wypadkowi (tym razem przyczyną było uszkodzenie struktury nośnej). Po raz wtóry F+W Emmen w ciągu kilku dni zrekompensowały stratę przekazując do służby trzeci prototyp (C-603).

Ciekawym epizodem w karierze C-3604 było oddelegowanie maszyny o kodzie C-606 do programu budowy pierwszego szwajcarskiego odrzutowca N-20. W 1948 r. egzemplarz ten był używany do wynoszenia w powietrze eksperymentalnego szybowca N-20.1 będącego zmniejszoną w skali 0,6:1 kopia docelowego płatowca N-20.

Eksploatacja kłopotliwego C-3604 we *Fliegertruppe* zakończyła się dość szybko. 17 lutego 1956 r. wszystkie samoloty tej wersji zostały wykreślone z ewidencji a następnie złomowane. Nawiasem mówiąc ich los podzieliły równolegle użytkowane D-3802. Tym samym problem silników Saurer YS-2 w szwajcarskim lotnictwie został definitywnie rozwiązany.

NA STRAŻY NEUTRALNOŚCI

W kwietniu 1942 r. C-3603 zaczęły napływać do jednostek liniowych. Pierwsze egzemplarze otrzymała *Fl.Kp. 17* dotychczas użytkująca C-35. To właśnie pilotom tej jednostki przyszło się zmierzyć ze wspomnianym wcześniej problemem flat-teru. Po usunięciu tej usterki przyszła kolej na przebrojenie następnych eskadr. Były to odpowiednio: *Fl.Kp. 1* (czerwiec), *Fl.Kp. 10* (lipiec), *Fl.Kp. 2 i 16* (sierpień) oraz *Fl.Kp. 11* (wrzesień). W założeniach przeszkolenia miało odbywać się płynnie – początkowo nieliczne C-3603 miały być użytkowane równolegle z posiadanymi C-35, aby w miarę poprawiania się sytuacji sprzętowej całkowicie wyprzeć je z jednostek.

Oprócz szkolenia i udziału w ćwiczeniach we wsparciu wojsk naziemnych załogi zaczęły wykonywać także normalne czynności bojowe. Polegały one głównie na wykonywaniu lotów patrolowych. Oczywiście nikt nie wymagał od załóg C-36 przechwytywania ewentualnych powietrznych intruzów tylko precyzyjnych meldunków o nieautoryzowanych przelotach. Pierwsze dwie eskadry (*Fl.Kp. 16* z Buochs i *Fl.Kp. 17* z Emmen), zostały wystawione do aktywnej służby⁵ w połowie stycznia

4 Zawodny okazał się regulator dostosowujący ilość podawanego paliwa do wysokości lotu.

5 Działalność *Fliegertruppe* jak i całej szwajcarskiej armii w czasie drugiej wojny

1943 r.. Uzyskały gotowość operacyjną, chociaż żadna z nich nie ukończyła przeszkolenia na nowe samoloty i obie wciąż występowały w mieszanym składzie C-35 i C-36. Ich obecność w pierwszej linii nie trwała długo i marcu zostały zluźnione. W sierpniu powołano do aktywnej służby kolejne dwie eskadry latające na C-35/C-36: *Fl.Kp. 10* (Uetendorf) i *Fl.Kp. 11* (Thun). We wrześniu do dyżuru przystąpiła także ostatecznie uformowana *Überwachungsgeschwader*⁶, która wystawiła w Dübendorf pełny skład w tym *Staffel III* na C-35 i C-36. Od października w stan gotowości bojowej zostały postawione mieszane *Fl.Kp. 1* (Saanen i Grandvillard) i *Fl.Kp. 2* (Riaz). Obie eskadry zastąpiły dyżurujące dotychczas *Fl.Kp. 10* i *11*.

Jak łatwo zauważyć przezbieranie eskadr w C-36 nie szło zgodnie z planem i raczej trudno doszukiwać się w tym winy producenta. Mimo wysokich stanów sprzętowych szkolenie pilotów szło bardzo opornie. Pod koniec 1943 r., czyli ponad półtora roku od przyjęcia C-36 na uzbrojenie, żadna z eskadr nie przeszła całkowicie nowe samoloty, a połowa załóg nadal latała wyłącznie na C-35!

Na przełomie lat 1943/1944 roku do dyżuru bojowego ponownie przystąpiły *Fl.Kp. 16* i *17*. Były to wówczas jedyne aktywne eskadry w całym szwajcarskim lotnictwie⁷, dlatego aby objąć zasięgiem większe terytorium, ich składy zostały podzielone. Pierwsza z wymienionych *Fliegerkompanien* została rozlokowana na lotniskach w Münster i Urlichen a druga w Turtmann i Raron. Z końcem stycznia obie jednostki zostały zluźnione przez eskadry myśliwskie.

Pod koniec lutego 1944 r. *Fl.Kp. 1* i *2* wraz z resztą *Fl. Abt. 1* (*Fliegerabteilung 1*) wzięły udział w wielkich zimowych manewrach 1. Korpusu Armijnego (*1. Armeekorps, 1. A.K.*). W ramach ćwiczeń we współdziałaniu z oddziałami naziemnymi C-36 wykonywały loty szturmowe i rozpoznawcze. Na tę okazję część samolotów otrzymała dodatkowe oznakowanie złożone z ogromnych białych „X” malowanych na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł. W maju obie eskadry przystąpiły do pełnienia dyżurów bojowych.

6 czerwca 1944 r. nastąpiła długo oczekiwana inwazja wojsk angloamerykańskich na kontynent europejski. Lądowanie w Normandii nie pozostało bez wpływu na wydarzenia w Szwajcarii. 10 czerwca 1944 r. głównodowodzący szwajcarską armią Gen Henri Guisan postawił w stan gotowości

bojowej większość podległych sobie jednostek, zachodziła bowiem obawa, że Niemcy będą chcieli naruszyć neutralność terytorium Konfederacji do przerzutu swych wojsk. Alarm dotyczył również *Fliegertruppe*, która po raz pierwszy od czasu mobilizacji w 1939 r. miała okazję wystąpić w pełnym składzie. Tym samym do dwóch dyżurujących już jednostek C-36 dołączyło pięć kolejnych: *III./Ue.G* (Buochs), *Fl.Kp. 10* (Uetendorf), *Fl.Kp. 11* (Thun), *Fl.Kp. 16* (Münster), *Fl.Kp. 17* (Raron).

W sierpniu liczba eskadr pozostających w gotowości bojowej została zredukowana. Z eskadr C-36 pozostały tylko *Fl.Kp. 10* i *11* oraz *III./Ue.G*. We wrześniu dołączyły do nich *Fl.Kp. 16* (Turtmann) i *Fl.Kp. 17* (Raron). W tym okresie doszło do jedyne go znanego przypadku zaangażowania się C-36 w walkę powietrzną. Zdarzenie miało miejsce 10 września 1944 r. Tego dnia amerykańska 8th Air Force zorganizowała niewielki nalot na Stuttgart.

Bombardującym miasto B-24 została przydzielona eskorta złożona z *Mustangów* należących do *359th Fighter Group*. Gdy 20 minut po nalocie bombowce odchodziły znad celu myśliwcy usłyszeli w radio komunikat ostrzegający przed obecnością wrogich samolotów. Czym prędzej piloci P-51 wybrali się we wskazanym kierunku, aby stawić czoła zagrożeniu. Za sterami jednego z *Mustangów* (P-51B s/n 42-106680, kod IV-J) siedział 2nd Lt. Kenneth L. Hobson z *369th Fighter Squadron*, który w poszukiwaniu przeciwnika wprowadził samolot w nurkowanie przebijając się przez warstwę chmur. Pod chmurami nie znalazł jednak maszyn *Luftwaffe*, za to natknął się na patrolujące na niewielkiej wysokości dwa szwajcarskie C-3603 z *Fl.Kp. 11*. Nie zrzucając podwieszanych zbiorników Hobson przystąpił do ataku. Najpierw usadowił się za ogonem prowadzącego samolotu i otworzył ogień zaliczając kilka trafień. Gdy drugi z samolotów przeciął mu drogę, pilot *Mustanga* porzucił pierwszą ofiarę i pogonił za nowym celem. Hobson meldował potem, że majaczący w jego celowniku samolot w trakcie wykonywania gwałtownych uników zahaczył o wierzchołki drzew i uległ rozbiciu. Tymczasem pierwszy z oponentów powrócił i zaatakował *Mustanga*. Szybki manewr wyprowadził samolot Amerykanina na pozycję do ataku czołowego, w którym obie strony zasypywały się ogniem, jednak bez widocznego efektu. Szwajcar unikając zderzenia podciągnął maszynę i przeszedł górą. Po tym starciu oba samoloty rozeszły się na większą odległość i w końcu straciły ze sobą kontakt. Na podstawie relacji Hobsona jaką złożył po locie, przyznano mu zestrzelenie jednego niezidentyfikowanego samolotu i uszkodzenie drugiego. W rzeczywistości oba C-3603 bezpiecznie lądowały w bazie przywożąc tylko nieznaczne uszkodzenia od „półcałówek”, a ich załogi wyszły z opresji bez szwanku. Zastanawiające jest jednak to, że Hobson w swoim meldunku całkiem poprawnie opisał sylwetkę C-36 (porównał je do P-40 z podwójnym usterzeniem jak u B-25) oraz oznakowanie (białe krzyże na czerwonych polach), lecz nie skojarzył żadnego z tych elementów z maszynami szwajcarskimi. Nie zdawał sobie także sprawy ze swojego dokładnego położenia podając jako miejsce walki punkt odległy o przeszło 100 km w głąbi niemieckiego terytorium. W rzeczywistości całe starcie odbyło się w okolicach Les Rangiers – szwajcarskiego miasteczka leżącego o 5 km od granicy z okupowaną Francją i 30 km od granicy z Niemcami.

światowej charakteryzowała się zmienny stopniem gotowości bojowej, który był odpowiedni do przewidywanego zagrożenia. Pozostawanie wszystkich jednostek przez wiele lat w stanie permanentnego alarmu i mobilizacji było nieekonomiczne i nieefektywne. Dlatego wyznaczano część sił do pełnienia „dyżuru bojowego”, podczas gdy pozostałe oddziały przechodziły w tym czasie szkolenia, reorganizację, a nawet demobilizację lub były rozwiązywane. Po jakimś czasie, przeważnie po kilku miesiącach, w stan podwyższonej gotowości bojowej stawiano inne jednostki, a dotychczasowe obniżały swoją aktywność nierzadko przechodząc na stopień bliską pokojowej. Nie inaczej było we *Fliegertruppe* gdzie eskadry (w zmiennej liczbie) pełniły dyżury bojowe na zasadzie rotacji.

6 *Überwachungsgeschwader* (Ue.G) - formacja została powołana 4 kwietnia 1941 głównie do pełnienia zadań patrolowych wzdłuż szwajcarskiej granicy. Była też jedynym oddziałem złożonym wyłącznie z zawodowych wojskowych i stanowiła swego rodzaju elitę spośród reszty eskadr formowanych z rezerwistów. Pierwotnie *Überwachungsgeschwader* składał się ze sztabu (*Kommando-Stab*) oraz 3 podległych mu eskadr (*Staffeln*) po 9 samolotów każda. *Staffel I* i *II* otrzymały myśliwskie D-3800/D-3801 natomiast *Staffel III* miała na wyposażeniu samoloty C-35 i C-3603.

7 Chodzi o eskadry występujące jako całość. Do tego należałoby doliczyć myśliwską parę dyżurną wystawioną przez Ue.G w Dübendorf i ochotnicze dyżury z Payerne pełnione przez różnych pilotów z całego *Fl. Abt. 5*.



C-3603-1 w muzeum lotnictwa w Dübendorf

Konsekwencją tego i innych podobnych incydentów była zmiana oznakowania szwajcarskich maszyn. W ciągu niewielu dni na kadłubach i skrzydłach wszystkich samolotów pojawiły się dobrze widoczne, biało-czerwone pasy.

W październiku 1944 r. cztery eskadry latające na C-36 zostały zluzowane. W gotowości bojowej pozostała jedynie *Staffel III* wchodząca w skład *Überwachungsgeschwader*. Korzystając z okresu zmniejszonej aktywności jednostek bombowo-rozpoznawczych, na wszystkich C-36 przeprowadzono modyfikację skrzydłowych Fl.Mg. 29 serii Ausf. 4. Był to skutek niezadowolających wyników testów strzeleckich, które wykazały wysoką awaryjność tej broni. W karabinach maszynowych wymieniono elementy zamków, zamontowano krótsze lufy (o długości 600 mm wobec dotychczasowej 700 mm) i odrzutniki doprowadzając je do standardu Ausf. 5. Ponadto broń została wyposażona w nowy donośnik amunicji oraz instalację grzewczą. Dzięki tym zabiegom znacznie poprawiła się jej niezawodność.

Na początku 1945 r. w stan gotowości zostały postawione *Fl.Kp. 1* i *2*, jednak końcem stycznia zastąpiły je *Fl.Kp. 10* i *11*. Po miesiącu przyszła kolej na *Fl.Kp. 16* (Turtmann) i *Fl.Kp. 17* (Raron). Również one nie posłużyły długo i w marcu zostały zmienione przez *III./Ue.G*. Eskadra ta, jako jedyna jednostka C-36 pozostająca w aktywnej służbie, doczekała się zakończenia wojny w Europie.

Zgodnie rozkazem demobilizacyjnym w dniu 20 sierpnia 1945 r. wszystkie eskadry *Fliegertruppe* przeszły na stopę pokojową. Dla jednostek C-36 rozpoczął się okres spokojnej pokojowej egzystencji z rzadka przerywanej różnego rodzaju incydentami. Przykładowo 13 listopada 1949 r. *Hptm.* Ernst Widmer lądując na uszkodzonym Bf 109 G staranował dwa C-3603 zaparkowane na lotnisku w Interlaken. Z kolei 9 sierpnia

1950 r. *Wm.* Arthur Schneider z *Fl.Kp 10* podczas lotu treningowego stracił orientację w terenie i po wyczerpaniu paliwa lądował awaryjnie w pobliżu austriackiego miasteczka Holzgau. Szczęśliwie obszar ten znajdował się pod kontrolą amerykańskich władz okupacyjnych, które nie robiły trudności ze zwróceniem pilota i jego samolotu (C-456). Innym razem, 24 września 1951 r., podczas ćwiczeń w atakowaniu celów naziemnych doszło do zderzenia w powietrzu dwóch C-36 (C-545 i C546). We wrakach swych samolotów zginęli dwaj piloci: *Lt.* Walter Frei i *Wm.* Hans Kaiser.

Wobec upowszechniania się odrzutowców na początku lat 50., pozostawianie w pierwszej linii samolotów tłokowych w rodzaju C-3603 miało coraz mniej sensu. Do tego samego wniosku doszli też Szwajcarzy którzy tylko w jednym dniu 1 lipca 1952 r. wykreślili z ewidencji aż 70 maszyn (przeważnie tych, które wykazywały największe oznaki zużycia). Stanowiło to nieco ponad połowę posiadanej wówczas floty. Dopiero w 1953 r. C-3603 zostały ostatecznie uznane za nieprzydatne do wykonywania zadań bojowych. Rozpoczął się proces wycofywania tych samolotów z eskadr pierwszoliniowych gdzie zastąpiły je *Mustangi* i odrzutowe *Vampire*⁸. Myliłby się jednak ten kto sądził, że na tym kariera C-3603 została definitywnie zakończona. Po przeprowadzonej rok wcześniej „selekcji” Szwajcarzy zostali z całkiem pokaźną liczbą maszyn w niezłym stanie technicznym, które po rozbrojeniu mogły być wykorzystane do pełnienia różnych zadań pomocniczych.

⁸ Jak powolny był proces wycofywania nie świadczy fakt posiadania w 1956 r. przez *Fliegerstaffel 10*: jednego DH-100 *Vampire*, sześciu P-51D *Mustang* oraz sześciu C-3603 dostosowanych do zadań zwiadu fotograficznego. Poza tym pojedyncze C-3603 pozostawał na stanie jednostek bojowych jako popularna maszyna dyspozycyjna.

W ROLI SAMOLOTU RATOWNICZEGO

Helweci są jednymi z pionierów ratownictwa wysokogórskiego i mimo upływu lat nadal dzierżą palmę pierwszeństwa, jeśli chodzi o opracowywanie i wykorzystywanie nowych technik ratowniczych. Dzięki temu szwajcarskie służby ratunkowe, pod względem wyposażenia i wyszkolenia, wciąż są uznawane za najlepsze na świecie. Czasami dochodzi jednak do sytuacji, gdy rozproszone grupy ratowników muszą być wspierane przez wojsko. Dotyczy to zwłaszcza schodzących w zimie lawin śnieżnych, które potrafią na wiele dni odciąć od kontaktu ze światem całe wioski. W takich przypadkach jedynym sposobem zaopatrywania tych miejscowości są zrzuty z powietrza.

Dlatego w 1953 r. narodził się pomysł wykorzystania wycofanych z linii C-3603 do niesienia pomocy na obszarach występowania klęsk żywiołowych. W tym celu opracowano specjalne zasobniki transportowe przystosowane do zrzutu ze standardowych zaczepów bombowych. Podstawowym typem były metalowe zasobniki pięćdziesięciokilogramowe w dwóch odmianach: „małej” i „dużej”. Zawierały one przede wszystkim żywność, lekarstwa i opał dla odciętej w górach ludności. Dzięki relatywnie nie wielkiej masie mogły być one podjęte i transportowane przez pojedyncze osoby. Do transportu ładunków o większej masie był przeznaczony duży drewniany pojemnik o ładowności do 200 kg. C-3603 mógł przenosić za jednym razem dwa takie zasobniki. W zależności od rodzaju przenoszonego wewnątrz zaopatrzenia oba typy zasobników mogły być zrzucone wprost na ziemię lub dodatkowo wyposażone w spadochrony zmniejszające prędkość opadania.

Do zadań ratowniczych wyznaczono w sumie 20 samolotów, które służyły w tej roli do początku lat 60., kiedy to zostały zastąpione przez bardziej uniwersalne śmigłowce.

C-3603 SCHLEPP

Podstawowym zadaniem utworzonego w 1936 r. *Schleppfliegerkorps* było holowanie celów ćwiczebnych dla wojsk obrony przeciwlotniczej (*Fliegerabwehrtruppen*). Do realizacji powierzonego zadania służba ta dysponowała przestarzałymi samolotami różnych typów jak Fokkery C.V-E czy C-35. Pod koniec wojny okazało się, że osiągi tych samolotów były dalece niewystarczające do prawidłowego szkolenia artylerzystów. Głównym problemem była niewielka prędkość posiadanych holowników, która mocno różniła się od prędkości rozwijanych przez nowoczesne maszyny bojowe.

Toteż jeszcze w 1945 r. na samolocie nr C-493 przeprowadzono pierwsze próby systemu holowania celów powietrznych dla artylerii przeciwlotniczej. Składał się on z wciągarki umieszczonej w tylnej części kadłuba (tuż za stanowiskiem obserwatora, w miejsce zdemontowanego obrotnika z Fl.Mg. 29) i napędzającej ją sześciłopatkowej turbiny powietrznej (na prawym boku kadłuba). Ponieważ linka holownicza była prowadzona nad kadłubem, niezbędne było zamontowanie zewnętrznej rury osłonowej. Rura biegła od kabiny załogi aż

© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv



C-3603 Schlepp z rurą osłaniającą linkę holowniczą. Samolot w barwie srebrnej z czerwonymi pasami ostrzegawczymi. Widoczny na zdjęciu egzemplarz C-502 posłużył później jako prototyp wersji C-3605.

do końca kadłuba i chroniła podwójne stateczniki pionowe przed zaplątaniem się w linkę holowniczą. W tylnej kabynie zostało urządzone stanowisko dla mechanika obsługującego wciągarkę. Po pomyślnym przejściu testów zakłady Farner-Werke AG otrzymały zlecenie na zabudowanie tego systemu na 20 samolotach. Przebudowa została wykonana w latach 1945–1946. Przy okazji samoloty otrzymały nowe malowanie składające się z barwy srebrnej oraz dobrze widocznych, czerwonych pasów malowanych na skrzydłach i usterzeniu poziomym. Ciekawą odmianą C-3603 *Schlepp* był zbudowany w jednym egzemplarzu nocny holownik celów powietrznych. Oprócz wyżej wymienionych urządzeń samolot nr C-447 został wyposażony w cztery wysięgniki (po dwa pod każdym skrzydłem) z zamontowanymi na ich końcach lampami, które oświetlały dolną powierzchnię płata. Ponadto cały płatowiec został pokryty specjalną farbą fluorescencyjną. Wszystkie te zabiegi miały zapobiec przypadkowemu wzięciu go na cel przez artylerię przeciwlotniczą.

Po dostarczeniu nowych holowników do jednostek, wkrótce ujawniły się wady systemu rurowego. Masa zabudowanych w tyle kadłuba urządzeń spowodowała niebezpieczne przesunięcie środka ciężkości. W rezultacie na samoloty nałożono szereg administracyjnych zakazów odnośnie wykonywania forsownych manewrów. Co więcej, aby zmniejszyć zużycie silników zostały wydane kolejne wytyczne zalecające wykorzystywanie maksymalnej mocy tylko w trakcie startu i w wyjątkowych okolicznościach. Zmniejszenie mocy silnika oraz dodatkowy opór stawiany przez wyposażenie holownicze sprawiły, że najwyższa możliwa prędkość pozioma wynosiła teraz około 400 km/h. Powyższe ograniczenia zostały przyjęte z dużym niezadowoleniem, ponieważ w wolnych od pracy chwilach piloci *Schleppfliegerkorps* lubili się popisywać wykonywaniem figur wyższej akrobacji.

Próbą poprawienia kiepskiego wyważenia samolotów było skonstruowanie przez DMP (*Direktion der Militärflugplätze*) nowej wciągarki, która nie potrzebowała rury osłonowej gdyż linka holownicza została wyprowadzona na oprofilowanym

wysięgniku pod tylną częścią kadłuba. W tej konfiguracji turbina powietrzna była umocowana bezpośrednio do podkadłubowego wysięgnika linki. Testy na C-501 wykazały jednak konieczność wprowadzenia dalszych poprawek i na kolejnych samolotach wciągarka została umieszczona bardziej z przodu, pomiędzy stanowiskiem mechanika i pilota. Wraz z wciągarką przeniesiono też turbinę, która ponownie znalazła się po prawej stronie kadłuba, lecz znacznie bliżej kabiny załogi. Nowe urządzenie pomyślnie przeszło wszelkie testy i zostało standaryzowane pod nazwą SZW-52. W 1953 r. wciągarki tego typu zabudowano na 40 samolotach. W tej liczbie znalazły się maszyny używające dotąd systemu rurowego oraz nowe, dopiero wycofane z jednostek bojowych. Przy okazji modernizacji część samolotów otrzymała instalację do pobierania paliwa z dwóch odrzucanych zbiorników o pojemności 230 l każdy. Dodatkowe zbiorniki paliwa były podwieszane na podskrzydłowych pylonach bombowych.

W latach 1953–1955 na samolocie C-489 był testowany angielski system do holowania celów powietrznych typu *Firefly*. Miał on formę podwieszanego pod skrzydłem cylindrycznego zasobnika i był napędzany za pomocą dwułopatowej turbiny powietrznej zamontowanej na jego nosie. Generalną zaletą tego systemu był brak potrzeby poważnej ingerencji w konstrukcję płatowca. Niemniej niesymetryczny montaż zasobnika miał też swoje wady. Jego duża masa spowodowała, że w celu wyważenia samolotu, niezbędne się stało podwieszanie pod drugim skrzydłem 250 kg balastu (podczas prób jego funkcję pełnił napełniony wodą zbiornik paliwa), co automatycznie wykluczało zabieranie dodatkowych zbiorników paliwa. Takie rozwiązanie zostało odrzucone i po ukończeniu testów C-489 został przystosowany do przenoszenia wciągarki typu SZW-52.

30 lipca 1960 r. nastąpiła kolejna reorganizacja lotnictwa. W miejsce dotychczasowego *Schleppfliegerkorps* został utworzony *Zielfliegerkorps 5 (ZFK 5)*, który skupiał wszystkie eskadry wyposażone w samoloty-holowniki.

W połowie lat 60. samoloty C-3603 zaczęły wykazywać coraz większe oznaki zużycia. O ile płatowce trzymały się całkiem nieźle, to spore obawy budził stan silników, w których zaczęły pojawiać się nieodwracalne uszkodzenia. Ich przyczyną były rozszczelniające się połączenia pomiędzy blokiem a tulejami cylindrów, przez które do wnętrza płaszcza wodnego przedostawały się spaliny. W miejscach gromadzenia się spalin nie dochodziła ciecz chłodząca, co skutkowało przegrzaniem i przepaleniem korpusu silnika. Ponieważ produkcję HS-51 12Y dawno już zarzucono, nie było możliwości ich wymiany czy naprawy. W ślad za rosnącą liczbą awarii silników liczba sprawnych maszyn zaczęła się systematycznie kurczyć. 13 września 1965 r. nastąpiła fala redukcji C-3603, kiedy to na złom odesłano 18 samolotów. Do dyspozycji ZFK pozostało około 40 maszyn, z których coraz więcej stało niż latało. Ostatnie sprawne C-3603 *Schlepp* zostały zdjęte z ewidencji 31 grudnia 1973 r..

Jeden z wycofanych z eksploatacji egzemplarzy (C-534) został przekazany do muzeum w Dübendorf, inny (C-537) zdobi pułap Muzeum Transportu w Lucernie. Oba samoloty są eksponowane w historycznej konfiguracji bojowej.

C-3605

Jak już wcześniej wspomniano na skutek notorycznych awarii silników w C-3603 sytuacja sprzętowa ZFK zaczęła się pogarszać. W 1967 r. rozpoczęły się poszukiwania następcy dla tego zasłużonego choć niezbyt wysłużonego samolotu. Do Szwajcarii zaczęły napływać oferty sprzedaży samolotów-holowników z całego świata. W szranki stanęły: brytyjski *Fairey Gannet*, amerykańskie N.A. T-28 i OV-10, japoński *Mitsubishi Mu-2* a nawet rodzimy *Pilatus* ze swoim PC-6. Ofertę złożyły też zakłady F+W Emmen z tym, że nie dotyczyła ona dostawy samolotu nowego typu, lecz zawierała propozycję przebudowy płatowców C-3603 pod silnik... turbośmigłowy! Na ten oryginalny pomysł wpadł ówczesny szef *Technischen Abteilung* Jean-Pierre Weibel, który z racji prowadzonego przez F+W Emmen wsparcia w obsłudze samolotów, świetnie orientował się w kondycji 5 płatowców przechowywanych przez ZFK. Do zabudowy wybrał silnik *Avco-Lycoming T-53-L 7A* o mocy 1115 KM. Z uwagi na znacznie mniejszą masę turbośmigłowego napędu (około połowy masy dotychczasowego silnika tłokowego) Weibel zaprojektował całkowicie nowy, znacznie wydłużony nos samolotu, dzięki któremu maszyna zachowała właściwe wyważenie. Samolot miał otrzymać też nowe koła podwozia głównego z hamulcami tarczowymi oraz napędzaną hydraulicznie wciągarkę. Dodatkowo zaplanowano wymianę niemal całego wyposażenia radiowo-nawigacyjnego.

Propozycja ta wydała się na tyle interesująca, że we wrześniu 1967 r. zakłady F+W Emmen otrzymały zlecenie na zbudowanie prototypu w takiej konfiguracji. Do przebudowy został wybrany samolot nr C-502. Zbudowany na jego bazie prototyp C-3605 odbył swój pierwszy lot 19 sierpnia 1968 r. Podczas serii testów fabrycznych konieczne okazało się dodanie jeszcze jednego statecznika pionowego w celu poprawienia zaburzonej stateczności kierunkowej. Został on zamontowany centralnie na kadłubie, pomiędzy dwoma istniejącymi statecznikami. Poza tym samolot sprawował się doskonale. Już zmodyfikowany, C-502 w listopadzie został przekazany do prób wojskowych. Również tutaj samolot pokazał się z dobrej strony, co zaowocowało kontraktem na seryjną konwersję następnych 23 maszyn. Pierwszy seryjnie przebudowany samo-

C-3605 w pełnej krasie. Doskonale widoczna wydłużona część nosowa i dodatkowy statecznik pionowy.



© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

lot został dostarczony w grudniu 1971 r. a ostatni w styczniu 1973 r..

W trakcie swojej długoletniej służby w ZFK, C-3605 nie doczekały się jakichś istotnych modyfikacji. Jedynym wyjątkiem był samolot nr C-552, który po wypadku z 23 października 1974 r. został pozbawiony wciągarki i odbudowany jako dwuster do szkolenia pilotów. Szkolna odmiana C-3605 pojawiła się w samą porę bo rebusy dwóch latających do tej pory C-3603 Tr właśnie się kończyły⁹.

Jeszcze w połowie lat 80. ruszyły prace nad nowym typem automatycznej wciągarki dedykowanej dla C-3605. Wciągarka ta nie wymagała osobnego operatora i mogła być obsługiwana samodzielnie przez pilota. Nim doszło do seryjnej produkcji tych urządzeń 15 lipca 1987 r. wszystkie samoloty C-3605 zostały wycofane z eksploatacji. Przyczyną tego kroku były narastające kłopoty z utrzymaniem w sprawności turbośmigłowych silników. Remonty napędów stały się z ekonomicznego punktu widzenia nieopłacalne chociaż same płatowce nie wykazywały jeszcze znacznych oznak zużycia. Rolę holowników celów powietrznych przejęły PC-9.

Zaraz po wycofaniu C-3605 dwa egzemplarze (C-497 i C-557) przekazano jako eksponaty do Flieger Flab Museum w Dübendorf. Pozostałe maszyny zostały zlicytowane na wielkiej aukcji, która odbyła się 12 grudnia 1987 r. na lotnisku w Lodrino (można je było kupić w cenie od 10 000 do 20 000 CHF za sztukę). Część samolotów trafiła do różnych muzeów w Europie i Ameryce, inne dostały się w ręce prywatnych kolekcjonerów. Wprawdzie silniki wszystkich sprzedanych C-3605 miały wypracowane rebusy, to staraniem pasjonatów nie baczących na koszty kilka maszyn udało się ponownie doprowadzić do stanu lotnego i są dziś ozdobą różnych pokazów lotniczych. Wśród nich znalazł się samolot o numerze C-547, który przy okazji remontu przeszedł ciekawą metamorfozę. Po tym jak kupił go Max Dätwyler samolot został przetransportowany do Dübendorf gdzie zajęli się nim mechanicy z firmy Ju-Air. Dzięki przypadkowemu odnalezieniu oryginalnego silnika Hispano-Suiza, samolot odzyskał nie tylko sprawność ale i postać w jakiej po raz pierwszy opuścił fabrykę – obecnie jest jedynym latającym egzemplarzem wersji C-3603.

Wraz z wycofaniem ostatnich C-36 w szwajcarskim lotnictwie skończyła się pewna epoka. W ciągu 45 lat służby samolot okazał się być niebywale solidną konstrukcją – dużo trwalszą niż było to początkowo przewidziane. Piloci wspominają C-36 jako maszynę bardzo przyjemną w pilotażu o cechach bliskich myśliwcowi. Samolot bez trudu znosił wysokie przeciążenia (oficjalnie do 7,5 g!), można więc było wykonywać na nim najbardziej forsowne akrobacje. Relatywnie niewielki udźwig bomb był jak na szwajcarskie warunki całkowicie wystarczający. Bomby kalibru 200 kg służyły głównie do niszczenia połowych umocnień a szeroka gama lekkich bomb świetnie nadawała się do zwalczania nieosłoniętej piechoty lub kolumn zaopatrzeniowych. Chociaż C-36 nigdy nie aspirował do roli specjalizowanego samolotu przeciwpancernego, to dzięki uzbrojeniu go w 20 mm działko FM-K 38 na potężny na-

bój 20x139 mm miał pod tym względem całkiem spore możliwości. Jak dowiodły testy, szwajcarski *Panzergranate* potrafił przebić 30 mm płytę pancerną ustawioną pod kątem 60° z odległości 200 m. Do wad szwajcarskiego działka można zaliczyć niską szybkostrzelność (400 strz./min), co jednak w przypadku atakowania celów naziemnych jest wielkością zadowalającą. Jak na lekki bombowiec zaprojektowany w latach 30. C-36 był maszyną bardzo szybką. Inne samoloty tej kategorii zwykle były od 50 do 150 km/h wolniejsze i tylko nieliczne zbliżały się do granicy 500 km/h. Przyczyniło się do tego bardzo staranne opracowanie aerodynamiczne płatowca oraz silnik Hispano-Suiza, który utrzymywał moc na większych wysokościach. Samolot mógł więc swobodnie operować poza granicą skutecznego zasięgu małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej, a dzięki celownikowi bombowemu miał możliwość celnego bombardowania z dużej wysokości.

Wysoka ocena szwajcarskiego samolotu nie zmienia jednak faktu, że C-36 powstawał według niezbyt trafionej koncepcji lekkiego bombowca i chociaż był jej najdoskonalszym ogniwem, wojna brutalnie zweryfikowała pogląd na przydatność samolotów tej kategorii. W innych krajach rolę samolotów taktycznego wsparcia szybko przejęły maszyny myśliwsko-bombowe, które obok coraz silniejszego uzbrojenia strzeleckiego z reguły zabierały podobny ładunek bomb (od 250 do nawet 900 kg) oraz niekierowane pociski raketowe¹⁰.

Za to należy podkreślić ogromne znaczenie jakie miał dla Szwajcarów sam fakt produkcji samolotów z rodziny C-36. Można śmiało powiedzieć, że dzięki niemu krajowy przemysł lotniczy przeszedł na wyższy stopień rozwoju. W czasach, gdy niemal wszystkie typy produkowanych samolotów wojskowych pochodziły z licencji, zaprojektowanie i budowa tak nowoczesnej konstrukcji były nie lada wyzwaniem. Skumulowanie wielu nie wypróbowanych uprzednio technologii w jednym płatowcu niesło ze sobą ogromne ryzyko niepowodzenia. Stąd nie powinna dziwić początkowa ostrożność KTA wobec tej maszyny. Długi okres rozwoju konstrukcji wyszedł jej w sumie na dobre pozwalając na dopracowanie wielu szczegółów dając w rezultacie maszynę niebywale żywotną i uniwersalną. Sukces odniesiony przez C-36 przyczynił się do zmiany nastawienia lotnictwa do krajowego przemysłu. Zapanowało dość złudne przekonanie, że oto nareszcie nadeszła chwila kiedy Szwajcaria uniezależni się od licencji na zagraniczne samoloty bojowe. W ślad za tym posypały się zamówienia na ambitne projekty z których najbardziej znane to N-20 i P-16, ale to już zupełnie inna historia...

Opis techniczny

Konstrukcja:

C-3603 był jednosilnikowym, dwumiejscowym samolotem bombowo-rozpoznawczym zbudowanym w układzie dolnopłata.

Półskorupowy kadłub o konstrukcji metalowej miał 9 skrzynekowych wręg głównych oraz 9 wręg pomocniczych. Wręgi były połączone za pomocą 4 podłużnic głównych

⁹ Egzemplarz nr C-554 odbył swój ostatni lot 11 lipca 1975r. Był to jednocześnie ostatni lot tłokowego C-36 pozostającego w służbie szwajcarskiego lotnictwa. W sierpniu samolot został wykreślony z ewidencji i złomowany.

¹⁰ Wyjątkiem od reguły była linia pokładowych maszyn szturmowo-bombowych, które rozwijano wyłącznie z powodu ich „kompaktywości”.

Dane samolotów serii C-36:

	C-3603	C-3603 Tr	C-3604	C-3605
Lata produkcji	1942–1944, 1948	1945	1946	1968–1970
Okres służby	1942–1952–1973	1945–1975	1947–1956	1970–1987
Zastosowanie	Lekki bombowy i rozpoznawczy	Szkolny (dwuster)	Lekki bombowy i rozpoznawczy	Holownik celów powietrznych
Liczba samolotów	152 (w tym 10 szt. serii zerowej) + 6 (z części zapasowych)	2	13	24 (przebudowane z C-3603)
Silnik moc startowa (KM)	Hispano-Suiza HS-51 12 Y 1000/1250	Hispano-Suiza HS-51 12 Y 1000	Saurer YS-2 1300	Avco-Lycoming T-53-L 7A 1115
Długość (m)	10,23	10,23	10,25	12,03
Wysokość (m)	3,29	3,29	4,07	4,10
Rozpiętość (m)	15,10 (13,74)	13,74	13,74	13,74
Pow. nośna (m²)	32,40 lub 28,7	28,7	28,7	28,7
Masa własna (kg)	2272	2272	2840	2634
Masa startowa maks. (kg)	3952	3952	4780	3716
Uzbrojenie strzeleckie	1×20 mm 2×7,5 mm 2×7,5 mm	1×20 mm 2×7,5 mm	3×20 mm 2×7,5 mm 2×7,5 mm	–
Bomby (kg)	400	–	600	–
Prędkość max. (km/h)	476 (500)	476	560	432
Prędkość wzn. (m/s)	10,4	10,4	12,50	12,0
Zasięg (km)	680	680	600	1000
Pałap (m)	9000	9000	11 000	10 000

i pewnej liczby podłużnic pomocniczych. Pokrycie kadłuba wykonane było z blachy duralowej nitowanej na gładko do szkieletu. W przedniej części kadłub zakończony był ścianą ogniową, do której (w miejscu łączenia z głównymi podłużnicami) mocowane było łożo silnika. Dwumiejscowa kabina przykryta była bogato przeszkloną osłoną składającą się z czterech części: wiatrochronu, odsuwanej do tyłu osłony kabiny pilota, stałej części środkowej oraz odchylanej do góry osłony obserwatora.

Pod przednią częścią kadłuba zainstalowana była pojedyncza chłodnica glikolu i osobna płaska chłodnica oleju.

Płat wykonany był jako półskorupowy, jednodźwigarowy o konstrukcji metalowej z duralowym pokryciem. Dźwigar miał przekrój dwuteowy z licznymi rozpórkami z profili zamiast typowej ścianki łączącej górny i dolny pas (dźwigar kratowy). Początkowo płat zaprojektowany został jako eliptyczny o rozpiętości 15,10 m. Potem obrys został zmieniony na trapezowy a rozpiętość została zredukowana do 13,74 m.

Lotki metalowe kryte płótnem były odciążane masowo. Klapy wychylne o konstrukcji metalowej także były kryte płótnem. Metalowe usterzenie poziome było zamocowane wysoko na końcu kadłuba, co pozwoliło na zastosowanie jedno-częściowego steru wysokości. Podwójne usterzenie pionowe było również konstrukcji metalowej z powierzchniami sterowymi o pokryciu płóciennym.

Zbiorniki paliwa w ilości 4 szt. były rozmieszczone w całości w przykadłubowych częściach skrzydeł. Łączny zapas paliwa wynosił 510 l. Zbiornik oleju był umieszczony w górnej części kadłuba, pomiędzy silnikiem a kabiną pilota.

Podwozie główne jednogoleniowe, było wciągane z obrotem o 90° w taki sposób, że koło całkowicie chowało się w skrzydło omijając dźwigar, a goleń była ukryta w niewielkiej gondoli podskrzydłowej. Koło podwozia głównego o wymiarach 670×236 mm wyposażone było w błotnik. Rozstaw kół podwozia głównego wynosił 3,49 m. Kółko ogonowe było stałe, w górnej części było okryte niewielką owiewką.

Łączność zapewniała krótkofalowa radiostacja FG X firmy Telefunken. Dodatkowo samolot był wyposażony w średniofalowy odbiornik BBC służący do radionawigacji w oparciu o cywilną i wojskową sieć radiolatarni.

Silnik

Napęd stanowił dwunastocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą silnik HS-51 12Y (licencyjny Hispano-Suiza 12Y-51) o mocy startowej 1000 KM przy 2500 obr/min. W silniku dwa rzędy cylindrów zostały rozmieszczone w układzie V pod kątem 60 stopni. Silnik miał 6 gaźników (po dwa na każdy cylinder). Rozruch był realizowany przy pomocy rozrusznika pneumatycznego typu Viet. Silnik miał jednostopniową, jednobiegową sprężarkę mechaniczną typu odśrodkowego (część silników była wyposażona w sprężarkę typu Szydłowski -Planiol z dodatkowymi stopniami osiowymi). Silnik poruszał trójkątowe, metalowe, samoprzestawialne śmigło Escher Wyss EW-V7 o średnicy 3,25 m. Reduktor śmigła o przełożeniu 3:2 miał drążony wał, przez który przechodziła lufa silnikowego działka.

Dane silników tłokowych używanych w seryjnych C-36:

	HS-51 12 Y *	Saurer YS-2
Długość (mm)	1722	1970
Szerokość (mm)	764	734
Wysokość (mm)	935	1095
Srednica tłoka (mm)	150	150
Skok tłoka (mm)	170	170
Pojemność skokowa (l)	36,05	36,05
Masa silnika suchego (kg)	590	685
Stopień sprężania	6,5:1	6,85:1
Paliwo	OZ 93	OZ 100/130
Moc startowa (KM)	1000	1300
Moc nominalna na wys. 0 m (KM)	910	1120
Moc nominalna (KM) na wys. (m)	1000	1250
	4000	5500

* ze standardową sprężarką

Uzbrojenie C-3603

Na uzbrojenie strzeleckie składało się pojedyncze działko FM-K 38 kalibru 20 mm zamontowane w kadłubie. Działko ułożone było pomiędzy rzędami cylindrów silnika i strzelało przez wał śmigła. Zapas amunicji do działka wynosił 106 lub 118 zataśmowanych naboji, które były przechowywane w metalowym magazynie w kształcie ślimaka. Dodatkowo samolot miał dwa stałe karabiny maszynowe Fl.Mg. 29 Ausf. 4 (później Ausf. 5) kalibru 7,5 mm zamontowane w skrzydłach i strzelające poza kręgiem śmigła (po 480 naboji na karabin). Do celowania służył pilotowi celownik refleksyjny *Wild 1* lub *Kern*.

Uzbrojenie obronne stanowił zdwojony karabin maszynowy Fl.Mg. 29 (Doppelläufiges Beobachter-Mg. Ausf. 3 lub Ausf. 4) kalibru 7,5 mm z zapasem po 480 naboji na lufę, umieszczone w tylnym stanowisku strzeleckim i obsługiwane przez obserwatora. Karabiny były zamontowane na lawecie-obrotniku konstrukcji zakładów W+F Bern. Aby nie powodować dodatkowego oporu w trakcie lotu, ruchomy Mg.Fl. 29 spoczywały we wnęce górnej części kadłuba a lufy były przykryte przymocowanym do nich pasem blachy. Do pozycji bojowej były podnoszone przez obserwatora za pomocą składanego trójnogu.

Samolot mógł przenosić do 400 kg bomb na podwieszaniach zewnętrznych. Uzbrojenie bombowe występowało w następujących wariantach:

- 40 bomb zapalających po 1,5 kg
- 40 bomb odłamkowych po 3 kg
- 16 bomb burzących po 12,5 kg
- 8 bomb burzących po 50 kg
- 2 bomby burzące po 200 kg

Do celowania służył celownik bombowy Görz-Boykov.

Uzbrojenie C-3604

Pojedyncze działko FM-K 45 kalibru 20 mm (licencja Hispano H.S. 404) w kadłubie ułożone pomiędzy rzędami cylindrów silnika i strzelające przez wał śmigła. Zapas amunicji wynosił 150 naboji zgromadzonych w podwójnym magazynku bębnowym. Dwa stałe działka FF-K 45 kalibru 20 mm (Hispano

H.S. 804) zamontowane były w skrzydłach, w miejscu gdzie w C-3603 znajdowały się skrzydłowe Fl.Mg. 29. Zapas amunicji wynosił 180 naboji na działko. Dwa stałe karabiny maszynowe Fl.Mg. 29 Ausf. 5 kalibru 7,5 mm zamontowane były w zewnętrznych częściach skrzydeł i posiadały zapas 480 naboji na lufę. Do celowania służył celownik refleksyjny *Wild 1* lub *Kern*.

Uzbrojenie obronne stanowił zdwojony karabin maszynowy Fl.Mg. 29 (Doppelläufiges Beobachter-Mg. Ausf. 4) kalibru 7,5 mm na obrotniku kolumnowym w tylnym stanowisku strzeleckim. Zapas amunicji wynosił po 480 naboji na lufę.

Uzbrojenie bombowe było identyczne jak w C-3603.

Samolot miał możliwość przenoszenia 12 niekierowanych pocisków rakietowych kalibru 7,5 cm (brytyjskie RP 3) na dwóch sześcioprowadnicowych wyrzutniach.

Marcin Strembski (net-sailor)

Bibliografia:

- Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen über den Aktivdienst 1939-1945, Buchdruckerei Rösch, Vogt & Co, Bern 1946
- Bürli Werner A., *Flugzeugbewaffnung – Die Schusswaffen der Schweizerischen Militärflugzeuge*, Bewaffnung und Ausrüstung der Schweizer Armee seit 1817, Band 1, Verlag Stocker-Schmid, Dietikon-Zürich 1994
- Francillon Rene J., Gruenenfelder Micheal, „Rara Avis Helveticum. L'histoire du chasseur suisse C-36“, cz. 1, Air Fan nr 276, Novembre 2001; cz. 2, Air Fan nr 277, Décembre 2001
- Gandet Erich, „EKW C-3603 HB-RBI/C-547“, *Aeroplane Monthly*, January 1994
- Green William, Gysin Werner, „Swiss C-36 Turboprop“, *Flying Review International*, February 1969
- Green William, Swanborough Gordon, „Tow by Turboprop“, *Air Enthusiast Vol. 3*, September 1972
- Mormillo Frank B., „Pinocchio“, *Aeroplane Monthly*, May 1990
- Ostertag A., „Der Saurer-Einspritz-Flugmotor“, *Schweizerische Bauzeitung Vol. 66*, 3/10 Januar 1948
- Prisi Hans, *C-36 eine Schweizer Flugzeug-Eigenentwicklung*, Editions à la carte, Zürich 2006
- Smith Jack H., *359th Fighter Group*, Aviation Elite 10, Osprey Publishing, October 2002
- Toriola Lilly, „Das letzte Geheimnis der C-36: Flugzeugabsturz vom 11. August 1939 in Herbligen“, *Thuner Tagblatt*, 27 November 2008
- Weibel Jean-Pierre, „Le C-36, dernier avion de combat suisse de notre armée: à propos d'une évaluation discutée“, *Ingénieurs et architectes suisses Vol. 116*, 8 août 1990

Zwykli żołnierze – 707. Dywizja Piechoty i Holocaust na Białorusi jesienią i wczesną zimą 1941 r.

📧 Jan Baryłko (Giovanni)

Tytuł świadomie nawiązuje do książki C. Browninga *Zwykli ludzie: 101. Policynny Batalion Rezerwy i „ostateczne rozwiązanie” w Polsce*. Artykuł ten ma na celu ukazanie zaangażowania 707. Dywizji Piechoty w ludobójstwo dokonane na ludności żydowskiej na terenie Białorusi.

Wehrmacht jako instytucja był w Holocaust bardzo zaangażowany i ściśle współpracował w tej kwestii z *Einsatzgruppen*. Żołnierze frontowi dokonywali antysemickich ataków na ludność cywilną i brali udział w akcjach odwetowych, podczas których ginęli Żydzi. Żołnierze z formacji okupacyjnych dodatkowo brali udział w rajdach na tereny gdzie mieszkali Żydzi i rozstrzelali Żydów jako „partyzantów” czy „bandytów”. Oczywiście skali tych działań nie można porównać z wyczynami *Einsatzgruppen* czy batalionów policji rezerwowej.

Udział żołnierzy 707. DP w ludobójstwie nie był spontaniczny (a przynajmniej nie zawsze) ani przypadkowy. Była to część strategii zabezpieczenia tyłów walczących wojsk. Działali na rozkaz przełożonych, udział zaś był zarówno bezpośredni (przez co rozumiem rozstrzeliwanie Żydów i kierowanie likwidacjami żydowskiej populacji w miasteczkach), jak i pośredni (czyli zakładanie i pilnowanie gett, współpraca z *Einsatzgruppen* itp.). Bez takich oddanych żołnierzy Holocaust nie mógłby być tak sprawnie przeprowadzany. A była to przecież jedna z wielu zwykłych jednostek okupacyjnych Wehrmachtu.

707. DP – organizacja jednostki, przebieg służby, miejsce w strukturze wojsk okupacyjnych

707. DP powstała w ramach tzw. 15 fali mobilizacyjnej. Dywizje z tej fali powstały jako jednostki okupacyjne – nie miały służyć na pierwszej linii. Do służby na froncie wschodnim została przeznaczona tylko jedna dywizja. Składała się z dwóch pułków piechoty (*Infanterie-Regiment 727.* i *747.*), dywizjonu lekkich haubic, kompanii saperów. Oddziały dywizyjne były ograniczone do niezbędnego minimum, tyczy się to zarówno taborów, jak i np. kompanii łączności, która została rozwinięta do wielkości batalionu dopiero na przełomie lat 1942 i 1943.¹ Na Białorusi dywizja pojawiła się w sierpniu lub wrześniu 1941 r. Sztab miał siedzibę w Mińsku a 727. pułk piechoty rozłożony był w okolicach Baranowicz. We wrześniu 1941 r. zachodnia część Białorusi przeszła pod kontrolę administracji cywilnej. Dowództwo Wehrmachtu w strefie cywilnej nosiło nazwę *Wehrmachtbefehlshaber Ostland*, dowodził nim generał kawalerii

Walter Braemer. Jemu właśnie podlegała bezpośrednio 707. DP, administracja cywilna nie miała na nią żadnego wpływu.

Wschodnia Białoruś – granica przebiegała około 50 km na wschód od Mińska – pozostała pod zarządem wojskowym. Rozciągał się tam obszar tyłowy GA Środek (*Befehlshaber Heeresgebiet Mitte*) pod dowództwem generała piechoty Maxa Schenkendorffa. Podlegały mu wszystkie dywizje zabezpieczenia, komendantury wszystkich stopni i obszary tyłowe każdej z armii wchodzące w skład tej grupy armii.

Wiosną 1942 r. dywizja została przeniesiona na obszar tyłowy GA Środek. Od maja 1942 r. do sierpnia 1943 r. dywizja w składzie 2 APanc stacjonowała w rejonie Briańsk–Orzeł, potem w składzie 9 A w rejonie Rogaczewa a następnie Bobrujska. Przez ten czas zajmowała się głównie akcjami antypartyzanckimi. Tam, latem 1944 r., została zniszczona podczas ofensywy Armii Czerwonej. Oficjalnie rozwiązano ją 03.08.1944 r.²

Od momentu sformowania do stycznia 1943 r., czyli w najbardziej interesującym nas okresie, dywizją dowodził generał Gustav Freiherr von Bechtolsheim.

Zadania wojsk okupacyjnych, stosunek wyższych oficerów wojsk okupacyjnych do Żydów

Przez większość czasu swego istnienia 707. DP pełniła funkcje analogiczne do dywizji zabezpieczenia (*Sicherungs-Division*). Do ich zadań należała szeroko pojęta ochrona tyłów walczących armii, zabezpieczanie szlaków komunikacyjnych, walka z partyzantami, organizacja obszarów tyłowych. Dowódcom tych dywizji podporządkowane były też komendantury połowe różnych stopni. Komendantury dbały o zaopatrywanie wojska w żywność i paszę, o organizację siły roboczej na potrzeby armii, wreszcie organizowały lokalną policję i administrację. Stanowiły też oparcie dla działających w rejonie *Einsatzkommandos*, czyli pododdziałów wydzielonych z *Einsatzgruppen*³. Zasady współpracy *Einsatzgruppen* z wojskiem zostały określone w pierwszym z tzw. rozkazów kryminalnych wydanym przez OKW 28.04.1941 r. Informowanie wojskowych o podejmowanych akcjach było dla *Einsatzgruppen* obowiązkowe. Tak więc oficerowie różnych stopni wiedzieli co wyczniają grupy specjalne na podległym im terenie. Byli i świadkami tych zdarzeń i dostawali o nich informacje w raportach.

² <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Infanteriedivisionen/707ID.htm>

³ J. Turonek, *Białoruś pod okupacją niemiecką*, s. 47.

¹ M. Bryja, *Piechota niemiecka 1939–1945*, t. I, s. 28.

Co ważne, Żydzi – z góry, jeszcze przed rozpoczęciem wojny z ZSRR – zostali uznani przez Wehrmacht za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa armii. Zostało to wyrażone m.in. w rozkazie OKW z 13 maja „Wytyczne dla postępowania wojsk w Rosji”⁴. Na takich rozkazach się nie skończyło. Oddziały okupacyjne – dywizje zabezpieczenia i komendantury miały w formularzach do składania raportów stałe miejsce aby zapisywać jak „ochraniają” podległe sobie tereny przed „zagrożeniem” ze strony Żydów⁵. Nie mogło to nie mieć wpływu na stosunek żołnierzy do Żydów.

Latem 1941 r. na zachodzie Białorusi współpraca pomiędzy działającym tam *Einsatzkommando 8* a dywizjami zabezpieczenia i *Geheime Feldpolizei* (dalej – GFP) układała się bez najmniejszych problemów, o czym świadczą raporty pisane przez obie strony raporty. Tak samo było od września dalej na wschodzie, gdy Białoruś została podzielona na dwie strefy⁶.

Pod koniec września 1941 r. generał Schenkendorff zorganizował 3-dniowe szkolenie, dotyczące zwalczania partyzantki, dla oficerów Wehrmachtu i SS. Wzięli w nim udział min. Bach-Zelewski (dowódca SS i Policji w regionie działania GA Środek – *HSSPF „Mitte”*), Nebe (dowódca *Einsatzgruppe B*) i Fegelein (dowódca Brygady Kawalerii SS⁷). 24 września Nebe wygłosił tam swój odczyt: „Kwestia żydowska ze specjalnym uwzględnieniem ruchu partyzanckiego”. Z kolei Fegelein zauważył, że dla głównodowodzącego obszarem tyłowym GA Środek kwestia żydowska jest też niezwykle ważna. Wszyscy uczestnicy zgodzili się co do tego że związek między partyzantami a Żydami istnieje i że trzeba zacieśnić współpracę pomiędzy różnymi formacjami w celu skuteczniejszych działań. Te ustalenia nie pozostały tylko na papierze, o czym mieli przekonać się białoruscy Żydzi już na początku października. Szkolenie zakończyło się „ćwiczeniami” – „Oczyszczanie gniazda partyzantów”. W ich wyniku rozstrzelano Żydów z wioski Mogilew⁸. Od razu po zakończeniu kursu, 26 września, generał Braemer wydał interesującą odezwę, w której stwierdzał, że *spokój i porządek są zagrożone przez: a) bolszewickich żołnierzy i agentów rozproszonych na tyłach lub pozostawionych specjalnie lub zrzuconych do lasów i na niedostępne tereny (partyzantów); b) komunistów i inne radykalne elementy; c) Żydów i koła przyjazne Żydom*⁹. Czyli obaj dowódcy obszarów tyłowych rozłożonych na Białorusi jednoznacznie wiązali Żydów z ruchem partyzanckim. Braemer wierzył w to tak bardzo, że w listopadzie 1941 r. obawiał się przyjazdu transportów wiedeńskich Żydów do getta w Mińsku. Według niego mogli oni zacząć tam organizować jakiś ruch oporu i wspomagać lokalnych Żydów¹⁰. Podobne poglądy co do związku Żydów i partyzantów wyrażał dowódca 707. DP. Tylko, że w 1941 r. na Białorusi ruchu partyzanckiego jeszcze praktycznie nie było.

4 Schulte, *The German Army and Nazi Policies in Occupied Russia*, s. 324 i s. 317.

5 H. Heer, *Killing Fields, The Wehrmacht and the Holocaust in Belorussia, 1941–1942*, [w:] *War of extermination: the German military in World War II, 1941–1944*, s. 57.

6 H. Heer, tamże, s. 60

7 Jednostka ta, latem 1941 r. działała na terenie Bagien Prypeckich. Zamordowała tam 14 178 osób, głównie Żydów, ale także ludzi uznanych za komunistów, wódczów czy ukrywających się żołnierzy Armii Czerwonej; za: H. Herr, tamże, s. 60.

8 C. Browning, *The Origins of the Final Solution: The Evolution of Nazi Jewish Policy, September 1932 – March 1942 r.*, s. 288

9 H. Heer, tamże, s. 64

10 H. Heer, tamże, s. 69

Sytuacja Żydów na Białorusi jesienią 1941 r.

Pod koniec sierpnia Holocaust na Białorusi wkroczył w nową fazę. *Einsatzgruppe B* zaczęła zabijać już nie tylko żydowskich mężczyzn, ale także kobiety i dzieci. Celem było „oczyszczenie” z Żydów całych obszarów. Oddziały SD zabijały Żydów w większych miejscowościach (Witebsk i Borisow w październiku, Homel, Bobrujsk i Krzyzew w listopadzie/grudniu). Na wsi oddziały policji porządkowej i dywizji zabezpieczenia Wehrmachtu zabijały Żydów jako bolszewików, bandytów lub partyzantów. Dalej na zachód, już na terenie znajdującym się pod cywilną administracją oddziały policji i 707. DP Wehrmachtu także dokonywały czystek¹¹.

707. DP na Białorusi

w okresie wrzesień–grudzień 1941 r.

Służbę 707. DP na Białorusi w 1941 r. można podzielić na dwa okresy. Pierwszy to wrzesień i październik, drugi – listopad i grudzień. Okres pierwszy można określić mianem „małych akcji” czy wręcz „polowaniem na Żydów”. Podczas drugiego żołnierze brali udział w masowych mordach, w których ginęła większa część Żydów z danego miasteczka czy miejscowości. To, jaki był to udział zostanie dokładnie opisane poniżej. Ich udział w operacjach na dużą skalę został oficjalnie zakończony rozkazem generała Bechtolsheima z końca listopada, chociaż ostatnia tzw. „większa akcja” nastąpiła równo w połowie grudnia.

a) „małe akcje”

Tzw. „małe akcje” czy rajdy, polegały na tym, że grupy żołnierzy wyruszały ze swoich kwater pieszo lub w ciężarówkach i rozstrzeliwały okolicznych Żydów. Do tego dochodziło znęcanie się nad nimi i gwałty na Żydówkach. Podczas pastwienia się nad ofiarami żołnierze czasami pili alkohol. Nie można stwierdzić dokładnie ilu żołnierzy dywizji było w to zamieszanych. Na pewno część rozstrzeliwań była dokonywana na rozkaz z góry, ze sztabu dywizji. Nie można wykluczyć, że żołnierze działali też na własną rękę albo na rozkaz sadystycznego dowódcy kompanii czy plutonu – drugi z przytoczonych poniżej przykładów można tak właśnie odczytać. Oczywiście ciężko sobie wyobrazić, że otrzymali rozkaz, aby torturować i gwałcić. Prawdopodobne jest to że rozkazom towarzyszyły akcje na własną rękę – Żydzi byli przedstawiani wtedy przez wojskową i cywilną propagandę z jednej strony jako zagrożenie, które trzeba zniszczyć, a z drugiej jako podludzie. A uzbrojeni żołnierze mieli nad nimi całkowitą władzę. Warto wspomnieć że realne zagrożenie partyzantami było takie, że od sierpnia do połowy października w rejonie Słonima żołnierze mieli z nimi jedną prawdziwą potyczkę.

Tak wspominają to uczestnicy tych zajęć (zeznania z procesu): *Kompania przeprowadzała mniejsze akcje w okolicach Słonima. Wożono nas ciężarówkami, czasem wmaszerowywaliśmy... kiedy w takich przypadkach wyprowadzaliśmy Żydów z budynków, zawsze mieliśmy od Gluecka instrukcję aby udawać przed Żydami, że będą doprowadzeni do obozów przesiedleńczych i aby brali z sobą bagaż.; Podporucznik Schaffitz chodził raz po raz na patrol. Generalną zasadą było to, że brał z sobą*

11 C. Browning, tamże, s. 289

tylko ochotników. Na tzw. patrolach poruszała się po okolicznych terenach. Kiedy wracał, informował [...], że kilku partyzantów zostało zastrzelonych w walce. W rzeczywistości wiadano w kompanii, że dotyczyło to Żydów, którzy w żadnym wypadku nie byli partyzantami.

Niektóre takie akcje były przeprowadzane z dużą brutalnością. Jeden z uczestników chwalił się kolegą z dumą o tym jak ochlapał go mózg, inni opowiadali o uciekających dzieciach przeбитych bagnietami. W pewnej miejscowości co sobotę żołnierze wybierali losowo Żydów, torturowali ich i rozstrzeliwali. W Słonimie lokalny komendant z grupą przyjaciół często pili wódkę i grali w karty a wtedy brali do siebie żydowskie dziewczyny.

Niektórzy wspominają, że akcję przeciw Żydom były nazywane rozkazami z kompanii lub pułku. Rozkazy te pochodziły od dowódcy dywizji generała Bechtolsheima. 10 września 1941 r. raportował, że Żydzi mieszkający w podległym mu rejonie są bolszewikami i wrogami Rzeszy. Od 29.09. do 19.10. wydał do podległych mu żołnierzy kilka odezw – rozkazów. Np. 16 września nakazał dokonać każdego wysiłku aby całkowicie usunąć Żydów ze wsi. Każdy przypadek dowodzi, że są oni wsparciem, które mogą znaleźć partyzanci aby przeżyć teraz i przez zimę. Ich anihilacja musi być dokonana w każdy możliwy sposób. A 19 października: Żydzi... to nasi śmiertelni wrogowie. Ci wrogowie jednak nie są już ludzi w sensie europejskiej kultury; a raczej są wychowywani od dzieciństwa aby być kryminalistami są jak bestie przyuczane do przestępstw. Bestie muszą być zniszczone¹². Ten ostatni rozkaz miał najwyraźniej pomóc żołnierzom 707. DP w dokonaniu tego „każdego wysiłku”. Żołnierze 707. DP otrzymali w połowie października jeszcze jeden rozkaz, dotyczący tym razem jeńców wojennych: [...] złapanych rosyjskich żołnierzy (w mundurach lub po cywilnemu) lub zbiegłych jeńców wojenny, nawet jeśli nie mają broni, nie przekazywać do obozów jenieckich ale rozstrzeliwać na miejscu. Jeśli mogą oni przekazać informację o partyzantach itp. należy ich bezwzględnie dostarczyć do grupy 1 GFP w Mińsku¹³.

Nie tylko ta jednostka przeprowadzała takie „małe akcje”. Np. 354. pułk piechoty z 286. Dywizji Zabezpieczenia (wchodzący w skład obszaru tyłowego GA „Środek”) w lipcu 1941 r. rozstrzeliwał Żydów w Mińsku, a potem od października działając 100 km dalej na wschód – identycznie jak 707. DP na terenie administracji cywilnej – przeprowadzał rajdy z miejsc swego kwaterowania i mordował znalezionych Żydów¹⁴. Cały czas podlegał generałowi Schenkendorffowi.

W październiku, jeszcze bez udziału żołnierzy 707. DP, nastąpiła intensyfikacja ludobójstwa na Żydach. Na zachodniej Białorusi nie było w tym czasie odpowiednich jednostek do jego przeprowadzenia. W Mińsku stacjonowała tylko słaba grupa SD, nie było tam batalionów policji. Na prośbę generałów Braemera i Schenkendorffa z Kowna skierowano do Mińska, aby wspomóc 707. DP w „zabezpieczeniu tyłów”, 11. batalion policji rezerwowej (2 kompanie) oraz podległy mu litewski

Litauische Polizei Btl. F/12¹⁵ (2 kompanie). Przybyły one na miejsce 4 października. Od razu skontaktowały się ze sztabem 707. DP w celu otrzymania dokładnych poleceń. Podczas swego pobytu na Białorusi jednostki te podlegały dowódcy 707. DP. Pod kierownictwem GFP z Mińska rozstrzelały 630 „podejrzanych” ludzi (bez dowodów osobistych, komunistów, Żydów). W Mińsku zabiły też 1775 osób. Potem, już samodzielnie: 14.10. – 1338 mieszkańców getta w Smilowiczach i Klinikach; 21.10. – 1000 osób z getta w Kojdanowie, a w dniach 27–28.10. dokonały masakry w Słucku. Jej przebieg został dokładnie przedstawiony w raporcie komisarza okręgowego do komisarza generalnego Białorusi: *Z nieopisaną brutalnością ze strony niemieckich policjantów a w szczególności litewskich partyzantów Żydzi, a także i Białorusini, zostali wyciągnięci z mieszkań i spędzeni. Wszędzie w mieście trwała strzelanina i na poszczególnych ulicach leżały trupy zastrzelonych Żydów. Białorusini mieli bardzo duże trudności, aby uwolnić się z okrążenia. Pomijając to, że Żydzi, także rzemieślnicy, byli na oczach Białorusinów bardzo brutalnie maltretowani, również Białorusini byli bici pałkami gumowymi i kolbami karabinów. Nie mogło być mowy o akcji żydowskiej, raczej wyglądało to na rewolucję. Sam byłem bez przerwy ze wszystkimi moimi urzędnikami wśród tego, aby jeszcze ratować, co było do uratowania. Wielokrotnie musiałem z wyciągniętym rewolwerem wypierać z zakładów niemieckich policjantów jak i litewskich partyzantów. Takie polecenie otrzymała także moja żandarmeria, jednakże z powodu dzikiej strzelaniny musiała ona wielokrotnie uchodzić z ulic [...]*¹⁶.

Cywilni urzędnicy nie przejmowali się losem wszystkich Żydów a tylko tych pracujących dla nich, byli też bardzo zmartwieni tym, że ten pogrom psuje wśród Białorusinów opinie o Niemcach, co mogło przeszkadzać w administrowaniu podbitym terytorium. Po tym wydarzeniu Generalny komisarz Białorusi składał gdzie tylko mógł protesty postulował o postawienie pod są odcierców batalionu policji.

Dodatkowo, w 2 połowie października przybył do Mińska pododdział *Einsatzkommando* 3. Liczba ofiar 11 Batalionu Policji Rezerwowej, batalionu litewskiego, oraz EK 3 wyniosła 14 400 ludzi w czasie niewiele dłuższym niż 3 tygodnie¹⁷. Na początku listopada batalion policji został odesłany do Kowna a Litwini zaczęli pełnić służbę wartowniczą w Mińsku.

b) udział w masowych mordach

Około 50 km w linii prostej od Słucka, 30.10.1941 r. żołnierze 727 pułku piechoty wzięli udział w pierwszej masakrze dokonanej na Żydach. Stało się to w Nieświeżu. Stacjonowali tam żołnierze 8 kompanii. Kompanię dowodził Ludwik Goebel. 29.10 *Ortskommendant* (lokalny dowódca wojskowy, szef miejscowej komendantury) wydał polecenie, aby wszyscy Żydzi zebrali się na rynku w celu kontroli papierów. Na podstawie wcześniej przygotowanej listy nastąpiła selekcja wykwalifikowanych robotników, którym wraz z rodzinami nakazano stanąć z boku. W tym czasie na plac wjechały ciężarówki z litewskimi policjantami, którzy otoczyli to miejsce. Wyselekcjonowani ro-

12 H. Heer, tamże, s. 62

13 M. Dean, *Collaboration in the Holocaust. Crimes of the Local Police in Belorussia and Ukraine, 1941 – 44*, s. 55

14 H. Heer, tamże, s. 60

15 W grudniu przemianowany na Schutzmannschaft Btl F/12.

16 J. Turonek, tamże, s. 69

17 Orgins 289, Heer s. 68

botnicy zostali odprowadzeni do budynku szkoły, gdzie byli pilnowani przez lokalną białoruską policję. Pozostałych 4000 Żydów zaprowadzono na dwa oddzielne miejsca kaźni i rozstrzelano. Starych, niedołączonych i małe dzieci zawieszono tam ciężarówkami. Doły zostały wykopane przez Polaków pracujących pod niemieckim nadzorem. Przed rozstrzelaniem żołnierze niemieccy nakazali ofiarom się rozbierać. Według powojennych zeznań żołnierzy 8. kompanii większość rozstrzeliwania dokonali Litwini. Kosztowności przejęte od ofiar wysłano do Baranowicz. Po tych wydarzeniach ocalali Żydzi zostali zamknięci w getcie, które zostało przeszukane przez białoruskich policjantów, którzy rozstrzeliwali ludzi nie będących na liście wykwalifikowanych robotników¹⁸. Należy przypomnieć, że policjanci ci podlegali bezpośrednio miejscowej komendanturze wojskowej. 8. kompania 727. pułku piechoty kontynuowała się zbrodniczą działalność. 2 listopada zamordowała nieznaną liczbę osób w Lachowiczach a 4 lub 5 listopada w Turzecu, Świerzy i Jeremiczy jej ofiarą padło jeszcze 1000 osób¹⁹. Brakuje informacji co do szczegółów tych zdarzeń. Żołnierze 8. kompanii musieli jednak pełnić tam rolę kierowniczą.

9 listopada ta sama kompania brała udział w masakrze w Mirze. Lokalni policjanci i żołnierze niemieccy chodzili po miasteczku, wypędzali ludzi z domów i zaganiali ich na rynek. Przy tym często policjanci strzelali do Żydów. Rozstrzeliwania odbywały się na rynku (strzelali policjanci z karabinów maszynowych ustawionych na ciężarówkach), i w dwóch innych miejscach – koło budynku rzeźni i poza miastem. Tam Żydzi byli prowadzeni przez policjantów i żołnierzy z psami. Według polskiego świadka, mieszkanki Miru, przy rzeźni Niemcy i lokalni policjanci wpychali mężczyzn, kobiety i dzieci do rowów i strzelali do nich. Białoruski świadek, mieszkaniec miasteczka tak przedstawia drugie miejsce kaźni: *Policjanci siedzieli u góry tego rowu. Mieli pistolety maszynowe. Było też kilku Niemców. Strzelali policjanci. Żydzi stali w kolumnach przed rowem. Policjanci pilnowali rowu z boku. Żydom kazano rozbierać się po kilku naraz podejść do rowu i wejść do niego. Kładli się i byli zastrzeleni... Niektórzy Żydzi byli tylko ranni i próbowali się wydostać. Krew tryskała z ich ran. Ten sam świadek wspomina, że policjanci zachowywali się głośno i wesoło. Byli też sadystyczni – jeden z policjantów nabił na bagnet dziecko trzymane przez matkę i wrzucił je do rowu. Jest prawdopodobne, że – jak innych podobnych akcjach – policjantom dostarczano alkohol. W miejscowym szpitalu 3 policjantów i 2 żołnierzy zastrzeliło 15 pacjentów. Jeden z Żydów, któremu cudem udało się przeżyć wspomina, że przy dole stało kilku Żydów z łopatami, którzy przykrywali ciała warstwą ziemi. W pewnej chwili jeden z nich zaatakował policjanta łopata, ale został zastrzelony. Świadek ten przeżył dlatego, że gdy policjanci otworzyli ogień z pistoletów maszynowych został zasłonięty przez padające ciała. Wyczołgał się spod martwych ciał.*

Podczas tych wydarzeń miasteczko było cały czas patrolowane przez policjantów i żołnierzy. W poszukiwaniu Żydów przeszukiwano domy – wykrytych albo zabijano na miejscu, albo dołączano do kolumny idącej na miejsce kaźni.

Podczas masakry w Mirze strzelali głównie lokalni policjanci, żołnierze niemieccy dowodzili i kierowali przebiegiem zdarzeń, wypędzali Żydów z domów, bili kolbami opierających się, chociaż zdarzało się, że i sami pociągali za spusty. Po masakrze Niemcy nakazali chrześcijańskim mieszkańcom miasteczka sprzątać trupy z ulic. Dochodziło też do grabieży mienia z opuszczonych teraz żydowskich domów. W Mirze zginięło tego dnia 1600–1800 ludzi²⁰.

14 listopada odbyła się połączona akcja 6. kompanii 727. pułku piechoty, administracji cywilnej, SD, litewskiej i łotewskiej policji pomocniczej i lokalnej policji w Słonimie. Żołnierze niemieccy, wraz z lokalnymi policjantami brali udział w wyganianiu ludzi z domów i pędzeniu ich na miejsce selekcji. Bili przy tym swoje ofiary. Selekcji wykwalifikowanych robotników dokonano na rynku. Podobnie jak w Mirze przeznaczeni na śmierć byli wyprowadzeni z miasta w kolumnach, eskortowani przez lokalnych policjantów lub zawiezieni ciężarówkami, jeśli nie mogli sprawnie chodzić. Do tych, którzy próbowali uciec strzelano. W jej wyniku śmierć poniosło 8000 ludzi²¹. Tym razem listę wykwalifikowanych robotników, którzy mieli przeżyć masakrę przygotował cywilny zarządca – *Gebietskommissar* Słonimia, Gerhard Erren²².

6 grudnia 7. kompania 727. pułku piechoty brała udział w zamordowaniu 3000 ludzi w Nowogródku²³. 16 grudnia zabito 250 Żydów w Jodach, innym 250 zdołało uciec, gdyż zostali poinformowani o mającej mieć miejsce masakrze przez szefa lokalnej policji. Nie wiadomo niestety jaki pododdział 707. DP tam działał.

Udział żołnierzy 707. DP w tych akcjach charakteryzuje to, że rzadko bezpośrednio strzelali do Żydów. Wyręczali się w tym głównie oddziałami lokalnej policji. Policjanci (z Miru i Słonimia) byli głównie Białorusinami, chociaż zdarzyło się wśród nich kilku Polaków i Tatarów. W 1941 r. policjanci byli ochotnikami, przymusowa rekrutacja zaczęła się dopiero później²⁴. Jednak z tego powodu rola niemieckich żołnierzy nie może być umniejszana. To oni dowodzili i kierowali akcjami, stali bezpośrednio przy dołach, nad którymi rozstrzeliwano ludzi. W przypadku niektórych miejscowości nie wiadomo, kto pociągał za spusty.

Kres udziałowi żołnierzy 707. DP w podobnych akcjach przyniósł rozkaz dowódcy dywizji wydany pod koniec listopada. Powodem jego ogłoszenia nie była nawet niechęć do mie-

20 M. Dean, *tamże*, s. 46–50

21 M. Dean, *tamże*, s. 50

22 25.01.42 r. zarządca Słonimia raportował: *Gdy przyjechałem w rejonie Słonimia było 25 000 Żydów, 16 000 w samym mieście, co stanowiło ponad 2/3 populacji miasta. Utworzenie getta nie było możliwe z powodu braku zarówno drutu kolczastego, jak i uzbrojonej siły ludzkiej. Od razu zacząłem przygotowania do akcji na dużą skalę. Na początku skonfiskowano wszelką własność i wszystkie niemieckie publiczne budynki, wliczając w to kwatery Wehrmachtu, zostały urządzone i umeblowane [...] Żydzi zostali zarejestrowani zgodnie z liczebnością, wiekiem i zawodem, wszyscy rzemieślnicy i wykwalifikowani robotnicy zostali wydzieleni, otrzymali przepustki i osobne kwatery, aby oddzielić ich od reszty Żydów. Akcja przeprowadzana przez SD 13 listopada uwolniła mnie od niepotrzebnych gąb do wyżynienia. Spośród 7000 Żydów obecnych teraz w Słonimiu wszyscy mają przydzielone zajęcia. Pracują chętnie z powodu ciągłego strachu przed śmiercią. Na początku przyszłego roku będą rygorystycznie sprawdzani i wyselekcjonowani do kolejnej redukcji. Za: <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Holocaust/Erren.html>*

23 H. Heer, *tamże*, s. 70; M. Dean podaje 5000; za: M. Dean, *tamże*, s. 52

24 Problemowi udziału tzw. lokalnych policji w Holokaście porusza właśnie cytowana tu często książka M. Deana.

18 M. Dean, *tamże*, s. 45

19 H. Heer, *tamże*, s. 70

szania żołnierzy w ludobójstwo. Chodziło to potrzebę koordynacji akcji przeciw Żydom – zaangażowanych było w nie za dużo różnych formacji i instytucji: wojsko, administracja cywilna i SD²⁵. Treść rozkazu brzmi: *Jak poinstruowano w poprzednich rozkazach Żydzi muszą zniknąć ze wsi i Cyganie też muszą zostać wyeliminowani. Przeprowadzanie dużych akcji przeciw Żydom nie należy do obowiązków pododdziałów dywizji. Będą one przeprowadzane przez administrację cywilną lub policyjną [...] Jeśli napotka się na małe lub duże grupy Żydów w terenie, można z nimi skończyć na miejscu lub zebrać ich w getcie w większym mieście, które jest do tego przeznaczone, gdzie zostaną oni przekazani administracji cywilnej lub SD. W przypadku większych akcji tego rodzaju cywilna administracja musi zostać uprzedzona²⁶. Należy zwrócić uwagę, że rozkaz ten jednoznacznie wyznaczał drogę postępowania w stosunku do Żydów. Nie wiadomo, ilu Żydów napotkali w terenie żołnierze 707. DP po jego otrzymaniu. Chyba właśnie w związku z tym wycofaniem się Wehrmachtu z udziału w „większych akcjach”, 4 grudnia wspomniany przed chwilą *Gebietskommissar* Slonimia, podziękował listownie *Ortskommendantowi* Glueckowi (zapewne ten sam, o którym wspomniano wcześniej) za pomoc w wykonywaniu „politycznych i narodowych” zadań, których nie mógłby wykonać tylko przy pomocy swych sił policyjnych. W liście prosił, aby ten oficer przekonał swoich przełożonych, żeby wojsko cały czas wspierało w ten sposób administrację cywilną w „niemieckiej misji na wschodzie”²⁷.*

Należy też pamiętać, że oprócz „polowań” na Żydów i udziału w „większych akcjach” żołnierze wojsk okupacyjnych zakładali getta, pilnowali ich i pilnowali noszenia gwiazd Dawida czy innych oznaczeń przez ludność żydowską. Za brak gwiazdy potrafili rozstrzelać całą rodzinę tej osoby²⁸.

707. DP wiosną 1942 r.

Na wiosnę 1942 r. 707. DP została przeniesiona do obszaru tyłowego GA Środek, by walczyć tam z partyzantką. Z tej okazji generał Bechtolsheim wydał odezwę w której nakazywał postępować podczas wykonywania nowych zadań z taką samą bezwzględnością i brutalnością w stosunku do wrogów Rzeszy jak podczas jesieni 1941 r. Dywizja wzięła następnie udział w akcji antypartyzanckiej o kryptonimie „Bamberg”. Trwała ona od 28.03. do 04.04. Straty dywizji wyniosły 6 zabitych i 10 rannych. Straty partyzantów: 3500 „pomocników i partyzantów, głównie Żydów”²⁹.

Zakończenie

H. Heer cytuje raport *Einsatzgruppe A*, który stwierdza, że do grudnia 1941 r. Wehrmacht rozstrzelał na Białorusi 19 000 „partyzantów i bandytów... głównie Żydów”. Przytacza też inny raport, autorstwa kierownika SD z Mińska Burkharda: *Istnieje fundamentalna różnica opinii... pomiędzy Wehrmachtem a Generalnym Komisariatem, ponieważ Wehrmacht uważa rozwiązanie kwestii żydowskiej za konieczne ze względów ogólnego bezpieczeństwa podczas gdy cywilna administracja wieży, że szybkie rozwiązanie kwestii żydowskiej jest niewłaściwe ze względów ekonomicznych*³⁰.

Jan Baryłko (Giovanni)

Bibliografia:

- Bryja M., *Piechota niemiecka 1939-1945 vol.1*, Warszawa 1999
 Browning C., *The Origins of the Final Solution: The Evolution of Nazi Jewish Policy, September 1932 – March 1942 r.*
 Dean M., *Collaboration in the Holocaust. Crimes of the Local Police in Belorussia and Ukraine, 1941 – 44*, New York 2000
 Heer H., „Killing Fields, The Wehrmacht and the Holocaust in Belorussia, 1941–1942”, [w:] *War of extermination: the German military in World War II, 1941–1944*
 Schulte T. *The German Army and Nazi Policies in Occupied Russia*, Oxford, New York, München 1989
 Turonek J., *Białoruś pod okupacją niemiecką*, Warszawa 1989 r.

Strony internetowe:

- <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Holocaust/Erren.html>
<http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Infanteriedivisionen/707ID.htm>

25 Orgins s. 290

26 M. Dean, *tamże*, s. 59

27 H. Heer, *tamże*, s. 64

28 M. Dean, *tamże*, s. 58

29 H. Heer, *tamże*, s. 71

30 H. Heer, *tamże*, s. 70

Działania bojowe ORP *Wilk* we wrześniu 1939 roku

Wojciech Budziłło (Wicher)

1 WRZEŚNIA

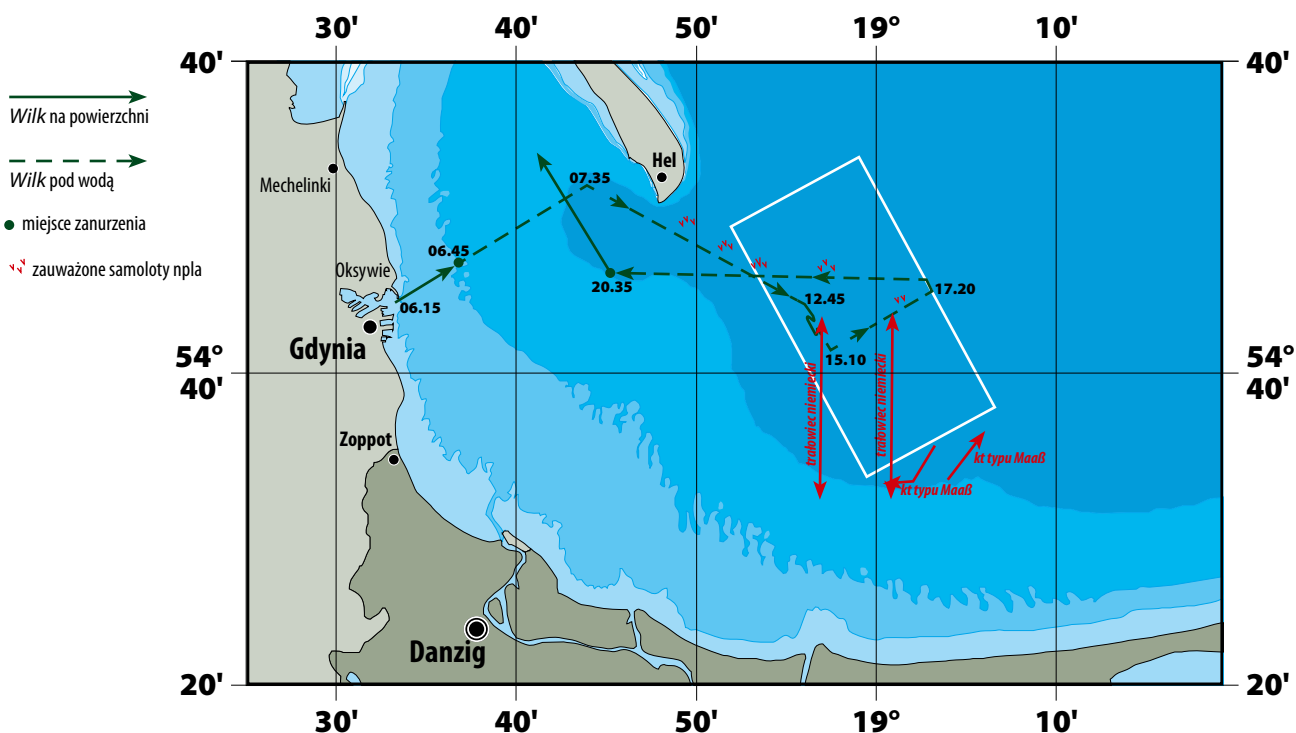
Wybuch wojny zastał ORP *Wilk* cumującego w basenie portu wojennego na Oksywiu. O godzinie 5:00 dowódca okrętu, kapitan marynarki Bogusław Krawczyk, został powiadomiony telefonicznie przez przebywającego na Helu dowódcę Dywizjonu Okrętów Podwodnych, komandora porucznika Aleksandra Mohuczego o zaatakowaniu przez Niemców Westerplatte i otrzymał rozkaz wyjścia w morze¹. Podczas przygotowań do opuszczenia portu pojawiły się nad nim trzy samoloty, które początkowo zidentyfikowano jako własne a następnie, po właściwym rozpoznaniu, gdy okazało się, że są to maszyny niemieckie, otwarto do nich ogień. Oksywki port *Wilk* opuścił o godzinie 6:15 i po upływie pół godziny zanurzył się na głębokość 20 metrów.

Jak już wcześniej wspomniano, dowódcą ORP *Wilk* był ka-

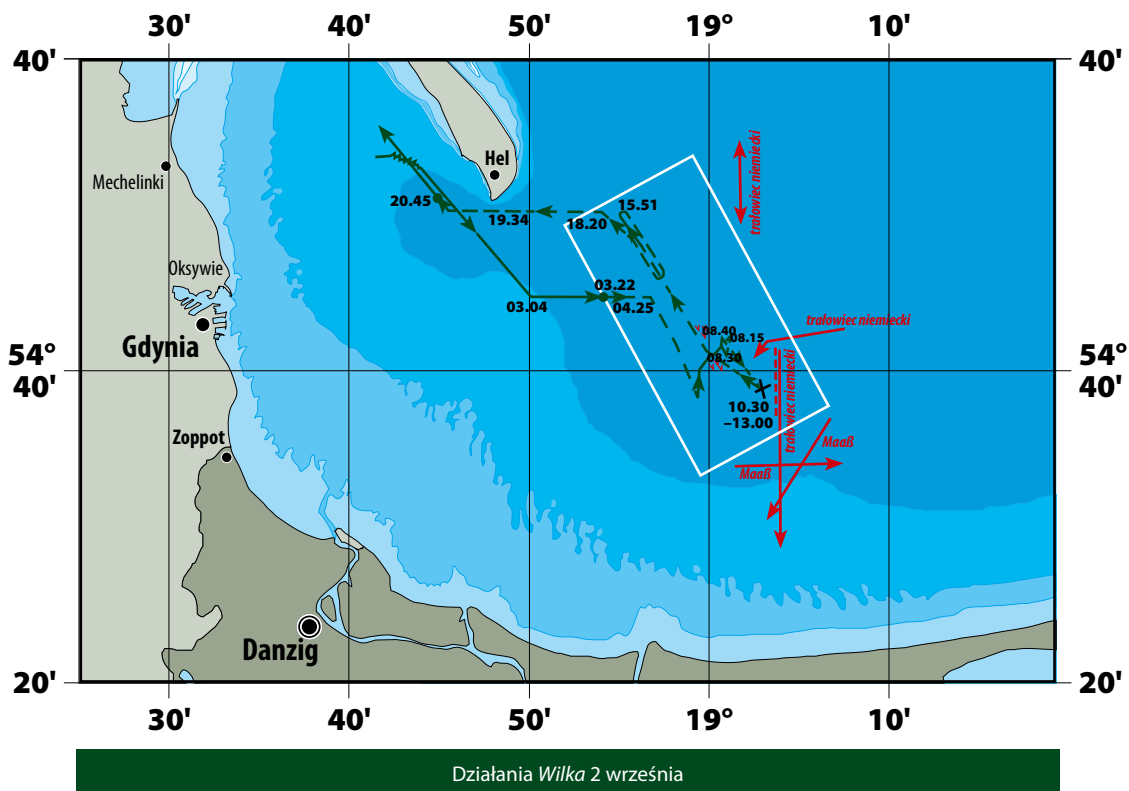
pitan marynarki Bogusław Krawczyk, urodzony 15 maja 1906 roku w Dubience pod Hrubieszowem. Słuchacz Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Na podporucznika marynarki został promowany 15 sierpnia 1928 roku. W latach 1931–1932 ukończył Ecole de navigation sous-marine. W 1933 roku służył na ORP *Wilk* jako oficer broni podwodnej zaś w 1934 roku był słuchaczem pierwszego Kursu Oficerów Broni Podwodnej. Po jego ukończeniu do grudnia 1937 roku był zastępcą dowódcy ORP *Żbik*, a następnie do lipca 1938 roku zastępcą dowódcy ORP *Wilk*, kiedy to objął dowództwo nad tym okrętem. Między styczniem 1938 roku a marcem 1939 roku ukończył Wyższy Kurs Taktyczny². Kadre oficerską okrętu uzupełniali: kpt. mar. Borys Karnicki (zastępca dowódcy okrętu), ppor. mar. Henryk Kamiński (oficer nawigacyjny), por. mar. Bolesław Romanowski (oficer broni podwodnej) i por. mar. Zygmunt Jasiński (oficer mechanik).

1 IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Sprawozdanie z działań wojennych ORP „Wilk” na Bałtyku, s. 1.

2 Kadry Morskie Rzeczypospolitej, t. II: Polska Marynarka Wojenna, cz. I: Korpus oficerów 1918–1947, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 368.



Działania Wilka 1 września



Po zanurzeniu załoga *Wilka* sprawdziła szczelność okrętu. O godzinie 10:10 odebrano radiogram nakazujący rozpoczęcie działań wojennych przeciwko Niemcom wraz z wytycznymi dotyczącymi wykonania planu „Worek”³. Według niego ORP *Wilk* miał działać na południe od sektora zajmowanego przez *Rysia*, między linią łączącą Gdańsk z Helem a 19 stopniem długości geograficznej wschodniej⁴. Obszar ten był najintensywniej patrolowany przez lotnictwo wroga. Niemieckie maszyny nieustannie, pojedynczo oraz kluczami, krążyły nad Zatoką Gdańską, obserwując z wysokości 100–200 metrów morze. Z tego powodu obserwacja otoczenia stawała się niemożliwa, gdyż każde wysunięcie peryskopu mogło sprowadzić na okręt niebezpieczeństwo. Na początku września bardzo niesprzyjające dla polskich jednostek były również warunki meteo- i hydrologiczne. Dni były słoneczne, niebo bezchmurne, spokojne zaś morze i gładka wręcz tafła wody ułatwiały niemieckim lotnikom obserwację i rozpoznanie.

Po godzinie jedenastej, gdy okręt znajdował się już w swoim sektorze⁵, doszło do pierwszego spotkania *Wilka* z jednostkami Kriegsmarine. Na kursie polskiego okrętu w odległości 6000 metrów zauważono niemiecki okręt, który prowadził podsłuch podwodny. Kapitan Krawczyk postanowił zaatakować nieprzyjaciela lecz gdy odległość między okrętami

zmniejszyła się do 3000 metrów, rozpoznał, że jest to trałowiec typu M i ataku zaniechał. Wkrótce potem w odległości 13000 metrów zauważono dwa kontrtorpedowce typu *Leberecht Maaß*, które jednak znajdowały się za daleko aby można było na nie wykonać skuteczny atak torpedami⁶. Przez resztę dnia *Wilk* nie napotkał już żadnego wrogiego okrętu ani też nie został wykryty przez nieprzyjaciela. Po zapadnięciu zmroku, o godzinie 20.35, okręt wynurzył się na redzie Helu aby naładować baterie akumulatorów, po czym udał się w kierunku południowej części sektora działań.

2 WRZEŚNIA

O godzinie 3:20 ORP *Wilk* powrócił do swojego sektora. Około godziny dziewiątej w odległości 14 000 metrów wykryto niemiecki kontrtorpedowiec. Podczas skrytego zbliżenia się na odległość dogodnego strzału torpedowego *Wilk* znalazł się nagle między dwoma niemieckimi trałowcami, które wykryły polski okręt i przystąpiły do ataku. Aby zmniejszyć źródła szumów, które mogły przyczynić się do wykrycia *Wilka*, odstawiono większość mechanizmów i ogłoszono ciszę na okręcie. Okręt zwiększył zanurzenie do 25 metrów. Niemieckie trałowce rzuciły w jego pobliże bomby głębinowe, które uszkodziły kłapę tłumika. Przez niego do wnętrza zaczęła się dostawać woda, która zwiększając wagę okrętu powodowała jego tonięcie. W końcu *Wilk* położył się na dnie na głębokości 60 metrów. Po dwóch godzinach nieprzyjaciel oddalił się. Dwanaście bomb głębinowych, które wybuchły w pobliżu *Wilka*, spowodowały nieszczelności w jego zbiornikach paliwowych, przez które na

3 M. Borowiak, *Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne w wojnie*, Gdańsk 2005, s. 98; C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, Warszawa 1985, s. 112 podaje, że ów radiogram został na *Wilku* odebrany o godzinie 11.30.

4 CAW, II/3/9, s. 2-3, Akta kampanii wrześniowej, A. Mohuczy, „Relacja z działań Dywizjonu Okrętów Podwodnych we wrześniu 1939 roku”. Dokładną mapę sektorów polskich okrętów podwodnych wg planu „Worek” można znaleźć na stronie 13 Biuletynu DWS.org.pl nr 5 – lato 2009.

5 M. Borowiak oraz C. Rudzki błędnie podają, że ORP *Wilk* do swojego sektora dotarł dopiero o godzinie 15.40. Godzina ta nie występuje w jakimkolwiek sprawozdaniu czy relacji oficerów okrętu złożonych po przybyciu *Wilka* do Wielkiej Brytanii. Patrz: M. Borowiak, op. cit., s. 98; C. Rudzki, op. cit., s. 110.

6 M. Borowiak, op. cit., s. 98; IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Sprawozdanie z działań wojennych ORP „Wilk” na Bałtyku, s. 2.

powierzchnię wydobyło się trochę ropy. Widząc plamę paliwa, niemieccy marynarze zapewne uznali, że zatopili polski okręt i odstąpili od dalszych ataków na niego⁷. Po wyjściu na głębokość peryskopowa kpt. Krawczyk zaobserwował, że do pary trałowców dołączyły dwa Schnellbooty, zaś kontrtorpedowce znajdują się w obszarze małych głębokości. Postanowił on zatem skierować swój okręt w północny rejon sektora. Przed północą rozpoczęto ładowanie baterii akumulatorów.

Półtora roku temu, na łamach kwietniowego numeru magazynu „Morze, Statki i Okręty” w artykule „Polskiej wojny podwodnej ciąg dalszy” autorzy, Andrzej S. Bartelski oraz Rafał Mariusz Kaczmarek, podali informację o zaskakującej relacji kapitana marynarki Bogusława Krawczyka w języku angielskim o przeprowadzonym przez niego 2 września ataku torpedowym, którą odnaleźli w książce Richarda Baxtera „Stand by to Surface”⁸. Jako, że wersja podana w książce jest sprzeczna z dotychczasowymi publikacjami na temat działań *Wilka* we wrześniu 1939 roku oraz nie ma potwierdzenia w relacjach spisanych po polsku, autorzy powątpiewają w jej autentyczność, jednak wskazują, że ostateczną odpowiedź może dać jedynie raport o stanie uzbrojenia ORP *Wilk* w momencie jego dotarcia do Wielkiej Brytanii. Otóż w chwili obecnej możemy jednoznacznie uznać relację zawartą w angielskiej książce za nieprawdziwą, gdyż kpt. Krawczyk w swoim meldunku do attache morskiego przy ambasadzie polskiej w Londynie z 25 września 1939 r. (pięć dni po dotarciu *Wilka* do brytyjskiej bazy) informuje, że na pokładzie okrętu ma dziesięć torped gotowych do użycia, czyli maksymalną ilość jaką ORP *Wilk* mógł zabrać⁹. Wyjaśnić należy w tym miejscu również, że po przybyciu polskiej jednostki do Wielkiej Brytanii, gospodarze nie uzupełniali zapasów okrętu prócz określonej ilości ropy potrzebnej do przejścia *Wilka* z Rosyth do Scapa Flow.

3 WRZEŚNIA

O godzinie 00.50 na *Wilku* odebrano rozkaz z Dowództwa Floty dotyczący postawienia przez podwodne stawiacze min, do jakich należał *Wilk*, zagrody minowej. Okręt kpt. Krawczyka swoje miny miał postawić w jednej linii poczynając od pozycji 54°31' N i 18°52' E a kończąc na pozycji 54°27' N i 18°57' E¹⁰. Przystąpiono zatem do uzbrajania dwudziestu min, które zostały przed wojną załadowane w porcie. Komandor Bolesław Romanowski, późniejszy dowódca okrętów podwodnych OORP *Jastrząb* i *Dzik*, który w stopniu porucznika marynarki pełnił we wrześniu 1939 roku na *Wilku* funkcje oficera broni podwodnej, tak po latach w swojej książce *Torpeda w celu!* opisywał tę czynność:

Przeszedłem do swej kabiny i otworzyłem bakistę¹¹ pod kaj. Wyjąłem z niej pudełko ze splonkami i wręczyłem je bosmanowi Czubowi. Z komory amunicyjnej wyjęliśmy detonatory i przenie-

śliśmy je do przedziału minowego, po czym przystąpiliśmy do uzbrajania min. Rozstawieni na swoich stanowiskach torpedominerzy meldowali kolejno gotowość. U moich nóg stało pudełko ze splonkami, za mną – mat Szczesny z detonatorem. Podany mi detonator lewą ręką przyciskałem do brzucha, prawą kładłem splonkę do gniazdka. Podczas tej czynności zwrócony byłem tyłem do ludzi – miało to na celu uchronić pozostały personel od porażenia w razie wybuchu. Ze mnie niedużo by w tym wypadku zostało.

Uzbrojony detonator podawałem bosmanowi Czubowi, który wkładał go do min.

Mat Ring i starszy marynarz Ożóg zakładali i zakreślali pokrywę¹².

ORP *Wilk* jako pierwszy przystąpił do realizacji rozkazu Dowództwa Floty. O świcie okręt znalazł się w wyznaczonym miejscu, jednak musiano zaniechać chwilowo operacji ze względu na patrolujący w pobliżu niemiecki trałowiec. Gdy ten się jednak oddalił zaczęto stawiać miny w 400-metrowych odstępach. Gdy tylko pięć pierwszych min znalazło się za rufą okrętu, ponownie przerwano całą operację ze względu na wykrycie kolejnych dwóch nieprzyjacielskich trałowców. Na polskim okręcie zatrzymano silniki i okręt zaczął powoli tonąć, aby na głębokości 30 metrów osiąść na dnie. Po dwudziestu minutach powrócono do zadania. Nagle nastąpiła awaria silnika lewego toru minowego, z którą marynarze nie potrafili sobie poradzić. Porucznik Romanowski rozkazał wówczas wprowadzić miny do przedziału minowego ręcznie. Była to bardzo ciężka praca, która spowodowała przedłużenie operacji.

Ostatnią minę postawiono o godzinie 16.30¹³. Opisane trudności jakie pojawiły się podczas trwania całej operacji spowodowały, że zagroda minowa nie została postawiona w jednej linii lecz schodami. Po opuszczeniu sektora w celu udania się na miejsce ładowania baterii akumulatorów oraz po zapadnięciu zmierzchu ORP *Wilk* o godzinie 19.40 wynurzył się na powierzchnię.

W licznych pozycjach autorstwa Jerzego Pertka można znaleźć informację, że około godziny 22.00, gdy ORP *Wilk* przebywał w wynurzeniu doszło do jego spotkania z będącym również na powierzchni okrętem ORP *Orzeł*. Jerzy Pertek wiedzę na ten temat nabył dzięki korespondencji jaką prowadził po wojnie z komandorem Eugeniuszem Pławskim, zaś były dowódca Dywizjonu Okrętów Podwodnych dowiedział się o tym bezpośrednio od kapitana Krawczyka po jego przybyciu wraz z okrętem do Wielkiej Brytanii. O spotkaniu tym pisał również w swojej książce komandor Romanowski. Za nimi informację tę przytaczają Czesław Rudzki oraz Mariusz Borowiak w swoich publikacjach. Według nich okręty zbliżyły się do siebie burtami a ich dowódcy udzielili sobie wzajemnych informacji o sytuacji w kraju, na wybrzeżu oraz na Morzu Bałtyckim. Dowiadujemy się również, że dowódca *Orla*, komandor podporucznik Henryk Kłoczkowski wykazywał objawy strachu i tchórzostwa, „doradzał” kapitanowi Krawczykowi aby dobrze na wszystko uważał, bo brak mu doświadczenia a na pokładzie ma słabych oficerów oraz, że ze względu na obecność samolotów niemieckich krążących nad zatoką, kpt. Krawczyk starał

⁷ Tamże, s. 99; B. Romanowski, op. cit., s. 24-26.

⁸ A.S. Bartelski, R.M. Kaczmarek, „Polskiej wojny podwodnej ciąg dalszy”, *Morze, Statki i Okręty*, Nr 4(76), 2008, s. 30-31.

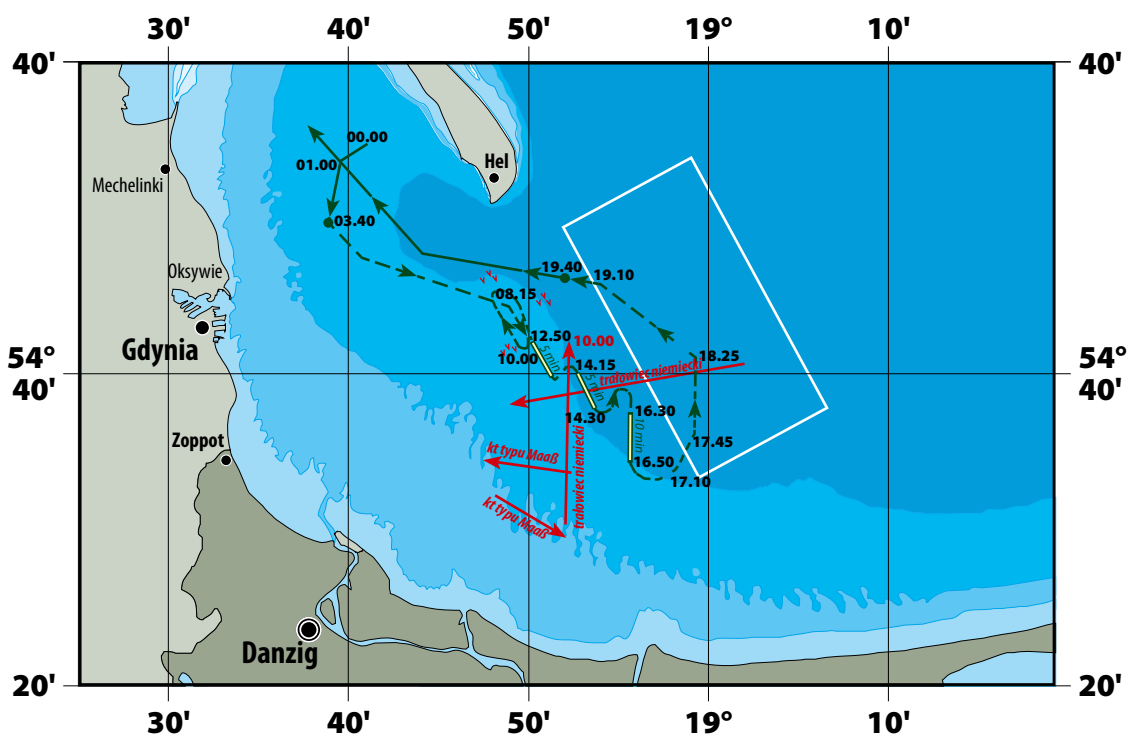
⁹ IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Meldunek do Attache morskiego przy Ambasadzie polskiej w Londynie z dn. 25 września 1939 r.

¹⁰ IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Sprawozdanie z działań wojennych ORP „Wilk” na Bałtyku, s. 3.

¹¹ Rodzaj szafki na osobiste rzeczy marynarzy.

¹² B. Romanowski, *Torpeda w celu*, Warszawa 1981, s. 28-29.

¹³ Tamże, s. 29-35; M. Borowiak, op. cit., s. 99-100.



Działania Wilka 3 września

się oddalić od *Orla*, gdyż skupienie okrętów zwiększało rozmiar celu¹⁴. Wydaje się jednak, że wydarzenie to w ogóle nie miało miejsca gdyż brak o nim jakiegokolwiek wzmianki w relacjach oficerów ORP *Wilk* sporządzonych na ziemi brytyjskiej po wrześniowych działaniach na Bałtyku, a które są dostępne w archiwach Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie. Znajdujemy natomiast informację, że w nocy bezskutecznie próbowano nawiązać łączność z Dowództwem Floty (aby zameldować wykonanie zadania) oraz z innymi okrętami Dywizjonu¹⁵. Co więcej – niemieckie lotnictwo nie wykonywało lotów patrolowych nad Zatoką Gdańską po zachodzie słońca, zatem starania oderwania się *Wilka* od *Orla* z powodu obecności wrogich samolotów, o czym pisał Bolesław Romanowski a za nim inni, można bez obaw uznać za przejaw fantazji byłego dowódcy ORP *Dzik*.

4–10 WRZEŚNIA

Po północy okręt udał się w drogę powrotną do swojego sektora. Podczas marszu na powierzchni dostrzeżono cztery trałowce Kriegsmarine, z których dwa zaczęły zbliżać się w stronę *Wilka*. Na okręcie zarządzono alarm bojowy podwodny i w zanurzeniu próbowano uciec nieprzyjacielowi. Niestety, bez powodzenia. O godzinie 8.00 w pobliżu *Wilka* detonowało kilka bomb głębinowych. Kolejne bomby eksplodowały w południe i popołudniu. Cały dzień okręt przeleżał na dnie morza. O godzinie 19.42 kpt. Krawczyk wydał rozkaz do wynurzenia i rozpoczęcia ładowania baterii akumulatorów.

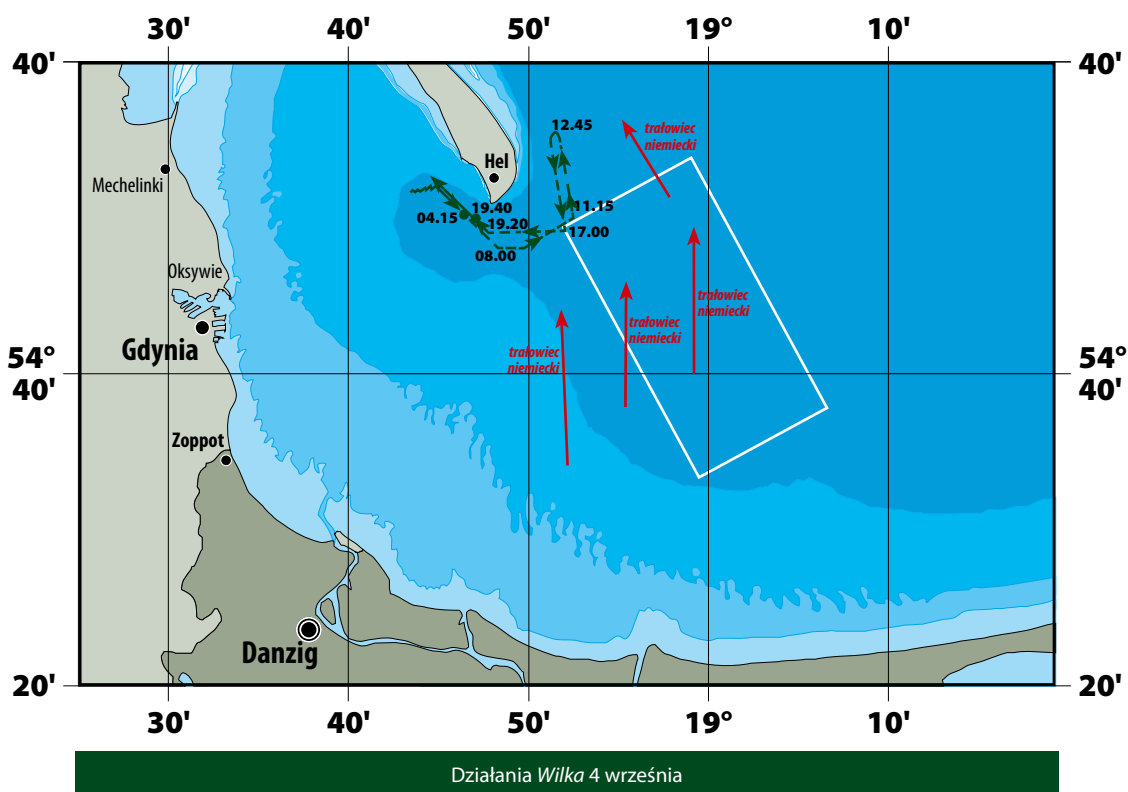
Dzień 5 września był najgorszym dniem dla załogi ORP *Wilk*. Starając się dostać do swojego sektora i równocześnie próbując „zejść z drogi” niemieckim trałowcom dozorującym sektor *Wilka*, niedaleko Helu, 5 mil na północ od Góry Szwedów, o godzinie 6.45 okręt został wykryty przez cztery trałowce typu M i samolot. Polowanie na polską jednostkę trwało przeszło dwanaście godzin. W pobliżu okrętu wybuchły 32 bomby głębinowe, które spowodowały uszkodzenie sterów głębokościowych rufowych, kompasu magnetycznego oraz przeciek lewego tłumika i niektórych zaworów dennych. Okręt osiadł na dnie na głębokości 87 metrów. Gdy powietrze stawało się coraz bardziej nieświeże i gęstsze, wydano załodze puszkę z solą regeneracyjną. Dzięki wyciekającej z uszkodzonych zbiorników ropy Niemcy mieli ułatwiony atak. Zbyt szybko jednak uwierzyli plamie paliwa na powierzchni morza, uznając ją za wystarczający dowód zatopienia polskiego okrętu podwodnego¹⁶.

Po północy 6 września *Wilk* natknął się na konwój nieprzyjaciela, złożony z kilku statków handlowych eskortowanych przez torpedowce i ścigacze, który płynął w kierunku Królewca. Kapitan Bogusław Krawczyk ponad dwie godziny próbował zbliżyć się na dogodną odległość do wykonania ataku torpedowego, jednak próba ta nie powiodła się ze względu na bliskie sąsiedztwo okrętów Kriegsmarine, niesprzyjającą poświatę księżyca i rychłe nadejście świtu. Po zanurzeniu się o godzinie 02.00 przez cały dzień *Wilk* pozostawał w rejonie w którym dostrzeżono konwój w nadziei, że pojawi się po raz kolejny i uda się go zaatakować. Niestety, tak się nie stało. Pol-

¹⁴ Tamże, s. 100.

¹⁵ IPMS, MAR.A.V.27/1, Relacje bojowe z Bałtyku.

¹⁶ IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Sprawozdanie z działań wojennych ORP „Wilk” na Bałtyku, s. 5-6; M. Borowiak, op. cit., s. 101-104.



ski okręt patrolował ten obszar również 7 września, również nadaremnie.

Od chwili otrzymania rozkazu nakazującego postawienie min, ORP *Wilk* nie mógł nawiązać żadnej łączności z Dowództwem Floty. Dopiero 8 września po północy, po usilnych staraniach radiotelegrafistów, udało się wyłapać radiostację na Helu. Okręt otrzymał wówczas rozkaz bezzwłocznego udania się do nowego sektora, który mieścił się między 17 a 18 stopniem długości geograficznej, na północ od latarni Stilo¹⁷. Z powodu uszkodzeń okręt dotarł do nowego sektora dopiero następnego dnia o godzinie czwartej. Około godziny siedemnastej wykryto niewielki konwój niemiecki, w skład którego wchodził jeden statek handlowy i dwa okręty nawodne. Gdy *Wilk* zbliżył się do niego na odległość 3000 metrów, a do strzału przygotowany aparat torpedowy nr 4, okręty nieprzyjaciela zrobiły zwrot o 60 stopni i odeszły na wschód¹⁸.

Stan techniczny okrętu z dnia na dzień się pogarszał. Dośćając się do wnętrza z powodu nieuszczelnności diesla i zbiorników wodę trzeba było ciągle wypompowywać, co w znacznym stopniu ograniczało zdolności manewrowe jednostki¹⁹. W związku z tym kpt. Krawczyk skontaktował się w nocy z 10 na 11 września z dowódcą Floty, kontradmirałem Józefem Unrugiem, z prośbą o wyznaczenie daty i miejsca remontu jednostki i uzupełnienia zapasów paliwa, gdyż w zbiornikach znajdowała się ilość wystarczająca na 7 do 10 dni żeglugi. W odpowiedzi przyszła depeza:

„Próbować iść do Anglii. Wchodzić po zmroku do Sundu przy okręcie-latarni Falsterborev. Jeżeli to niemożliwe, działać jak najdłużej, następnie iść do portu szwedzkiego. Meldować decyzję”²⁰. Większość załogi była za próbą rejsu do Wielkiej Brytanii. Mimo uszkodzeń kpt. Krawczyk postanowił pozostać jeszcze jeden dzień w sektorze i dopiero 12 września o godzinie 03.40 skierował swój okręt w kierunku Sundu.

PO 11 WRZEŚNIA – PRZEZ SUND DO ANGLII

Od lat w historiografii działań polskich okrętów podwodnych we wrześniu 1939 roku spotkać można informację, że 11 września ORP *Wilk* znajdował się na wodach Zatoki Meklemburskiej (zatoka położona pomiędzy niemieckim wybrzeżem na południu a duńskimi wyspami Lolland i Falster na północy, nad którą znajdują się porty Rostock, Lubeka oraz Wismar), gdzie napotkał niemiecki ciężki krążownik *Admiral Hipper* odbywający ćwiczenia artyleryjskie a kpt. Bogusław Krawczyk postanowił dokonać na niego ataku torpedowego. Informację o tym wydarzeniu jako pierwszy podał komandor Bolesław Romanowski na kartkach wspomnianej już wcześniej książki własnego autorstwa, *Torpeda w celu!*. Po raz kolejny okazuje się jednak, że słowa napisane przez komandora Romanowskiego i opublikowane w jego wspomnieniach są wytworem jego wyobraźni.

W *Torpedzie w celu!* czytamy m.in.:

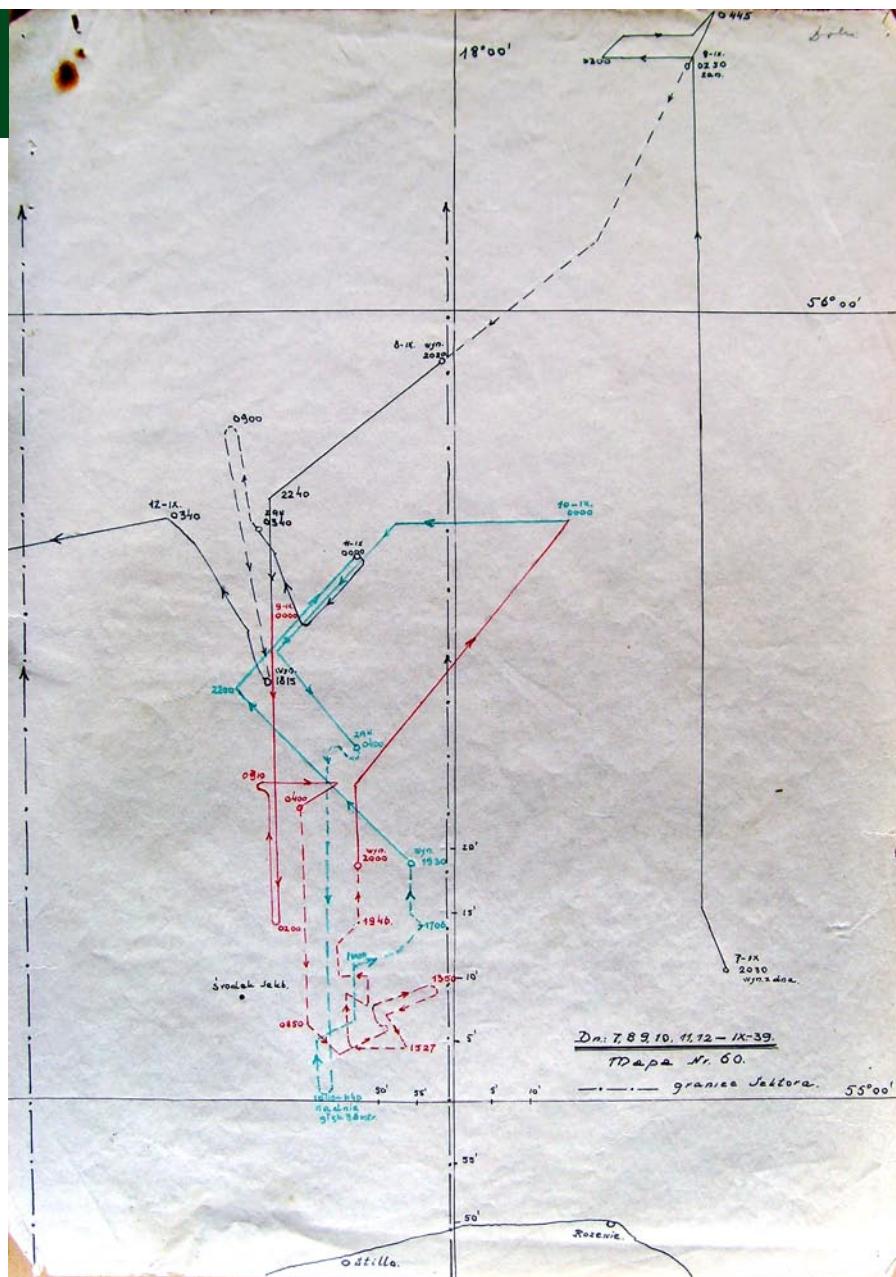
17 CAW, II/3/9, s. 6, Akta kampanii wrześniowej, A. Mohuczy, Relacja z działań Dywizjonu Okrętów Podwodnych we wrześniu 1939 roku.

18 M. Borowiak, op. cit., s. 105, IPMS, MAR.A.V.27/1, B. Krawczyk, Sprawozdanie z działań wojennych ORP „Wilk” na Bałtyku, s. 7.

19 C. Rudzki, op. cit., s. 125.

20 CAW, 1799/91/126, s. 19, Akta Marynarki Wojennej, Dziennik działań bojowych ORP „Sęp”.

Fotokopia mapy ORP *Wilk*
z zaznaczonymi kursami okrętu
w dniach od 7 do 12 września



© Wojciech Budzittło

Z tym większą radością wykonaliśmy otrzymany przez radio rozkaz, przesuwający nas w okolice Rugii, do Zatoki Meklemburskiej.

[...] gdy zabrzmiał sygnał alarmu bojowego, cała załoga z niezwykłym podnieceniem zajęła stanowiska.

[...] Nie śmiałem zapytać, co atakujemy, dowódca jednak, jakby zgadując moje myśli, rzekł krótko:

– Krążownik! [...]

Atak rozwijał się pomyślnie, cel szedł niedużą szybkością.

[...] Przy kolejnej obserwacji przez peryskop dowódca zaklął. Krążownik zrobił zwrot i oddalał się od nas.

Popatrzyłem przez peryskop – w porannej mgielce zobaczyłem potężny jasno malowany kadłub z górą wież i nadbudówek. Niestety, zwrócony był do nas częścią rufową. Spojrzałem na mapę. Dalej w głąb zatoki nie mogliśmy już iść. Zatoka Meklemburska jest płytka – tylko w środkowej jej części znajduje się rynnka

24-metrowej głębokości. Nasz przeciwnik odchodził w stronę Małego Bełtu, my zaś musieliśmy zmienić kurs i odejść od płyczn na NE.²¹

Aby zweryfikować to co napisał Bolesław Romanowski musimy cofnąć się do 10 września, do chwili kiedy na ORP *Wilk* odebrano depeszę zezwalającą na próbę przedostania się z Bałtyku do Wielkiej Brytanii. Według map sporządzonych przez załogę *Wilka*, na których zaznaczono daty oraz godziny wszystkich ważniejszych wydarzeń mających miejsce podczas działań na Bałtyku w 1939 r., 10 września ORP *Wilk* wynurzył się na powierzchnię o godzinie 19.30. Nie wiemy dokładnie o której godzinie odebrano depeszę z Dowództwa Floty. Jednak, nawet jeśli zawierała ona, jak pisał kmdr Romanowski,

²¹ B. Romanowski, op. cit., s. 41.

rozkaz przejścia okrętu do Zatoki Meklemburskiej, fizyczną niemożliwością jest aby ORP *Wilk* o „poranku” następnego dnia znalazł się na tych wodach, nawet jeżeli przez całą noc szedłby z maksymalną prędkością 14,5 węzła.

Należy również zaznaczyć, że w sprawozdaniu kapitana Krawczyka dla Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała Jerzego Świrskiego, jak również we wspomnieniach kapitana Borysa Karnickiego, opublikowanych pod tytułem „Marynarski worek wspomnień”, nie ma ani jednego słowa, który by się odnosił do rzekomego spotkania *Wilka* z krążownikiem *Admiral Hipper*. Niewątpliwie, gdyby takie wydarzenie miało miejsce obaj ci oficerowie nie mieliby powodu aby je ukrywać bądź przemilczeć. Więcej na temat niezgodności z faktami słów komandora Romanowskiego zawartymi w jego książce można przeczytać w artykule Andrzeja S. Bartelskiego na następnej stronie.

14 września o godzinie 21.40 ORP *Wilk* minął latarnię Falsterborev zakotwiczoną przy wejściu do cieśniny Sund po czym skierował się na północ w celu przejścia kanału Flintrinne, najwęższej części Sundu. Podczas pokonywania cieśniny całą załogę obowiązywał alarm bojowy. Przy dziale cały czas znajdowała się jego obsługa. Na wypadek wykrycia przez nieprzyjacielskie okręty, które chciałyby spróbować zająć *Wilka*, por. Romanowski wraz z torpedystami otrzymał od dowódcy rozkaz zniszczenia okrętu przez umieszczenie na głowicach torped zapasowych oraz w innych newralgicznych punktach jednostki materiałów wybuchowych, których odpalenia można było dokonać z kiosku okrętu²². Po wejściu *Wilka* do kanału Flintrinne zauważono, że z przeciwnego kierunku idą dwie zaciemnione, niezidentyfikowane jednostki wojenne. Dopiero gdy okręty mijaly *Wilka* w odległości 60 metrów, rozpoznano, że są to okręty Kriegsmarine – kontrtorpedowiec typu *Leberecht Maaß* i torpedowiec typu *Wolf* (były to *Richard Beitzen* i *T 107*). Gdy okręty wroga znalazły się już za rufą *Wilka*, jeden z nich objął z daleka reflektorem polską jednostkę. O chwili grozy jaką przeżyła polska załoga tak pisze komandor Romanowski:

*W tej chwili zalał nas strumień jasnego światła. Patrząc na rufę zobaczyłem naszych ludzi stłoczonych przy kiosku, obsadę enkaemu. Bielaly płócienne drelichy, a nad nimi prześwietlona jaskrawym światłem powiewała bandera. Za rufą unosiły się spaliny wydechowe diesli. Z nadbudówki niszczyciela oddalonego teraz od *Wilka* nie więcej jak 200 metrów padała na nasz okręt smuga światła.*

„Koniec” – przemknęło mi przez myśl. Za sekundę, dwie zwali się na nas lawina żelaza. Oba okręty grzać będą ze wszystkich luf... Rozszaleje się piekło!

Raptem reflektor zgasł. Podniosłem lornetkę do oczu, by zaobserwować, jak nieprzyjacielskie okręty będą zawracać. Ku memu zdumieniu ich światła rufowe przesunowały się dalej tym samym kursem i wreszcie znikły w dali²³.

Widząc nadpływające okręty, kpt. Bogusław Krawczyk odchylił kurs okrętu lekko w lewo, dzięki czemu mijane jednostki wroga widziały *Wilka* na tle ciemnej wyspy Saltholm, zaś sylwetki niemieckich okrętów były dobrze widoczne na tle szwedzkiego miasta Malmö.

Po szczęśliwym przejściu przez Sund kpt. Krawczyk wysłał w dniu 15 września depezę do dowódcy Floty o następującej treści: „Przeszedłem Sund, gdzie minąłem dwa kontrtorpedowce. Idę do Anglii. Niech żyje Polska”²⁴.

Po czterech dniach żeglugi przez Kattogat, Skagerrak i Morze Północne ORP *Wilk* nawiązał łączność z brytyjską Admiralicją. Na powitanie polskiego okrętu został wysłany kontrtorpedowiec HMS *Sturdy*, który 20 września spotkał się z *Wilkiem* 30 mil morskich na wschód od zatoki Firth of Forth. Jeszcze tego samego dnia brytyjski okręt wprowadził *Wilka* do Rosyth²⁵.

ORP *Wilk* był pierwszym okrętem podwodnym Rzeczypospolitej Polskiej, któremu udało się przedostać z Bałtyku do brytyjskiego portu.

Wojciech Budziłło (Wicher)

22 Tamże, op. cit., s. 49.

23 Tamże, s. 53.

24 CAW, II/3/9, s. 8, Akta kampanii wrześniowej, A. Mohuczy, Relacja z działań Dywizjonu Okrętów Podwodnych we wrześniu 1939 roku.

25 M. Borowiak, op. cit., s. 107.

Prawdy i mity „Torpedy w celu!”

✉ Andrzej S. Bartelski (crollick)

Większość miłośników Polskiej Marynarki Wojennej, z pewnością choć raz czytało książkę komandora Bolesława Romanowskiego *Torpeda w celu!*. Zapewne każdy z nas czytając tą pasjonującą lekturę zastanawiał się ile w słowach Komandora jest prawdy, a co jest mitem. Artykuł ten ma na celu porównanie stanu faktycznego opartego na oryginalnych źródłach wojennych, z rzeczywistością przedstawioną w książce *Torpeda w celu!*.

W 1992 roku przeglądając przepastne archiwa mego Taty, odnalazłem tam wrześnieowy numer *Morza* z 1982 roku. Znalazłem tam artykuł Pawła Piotra Wieczorkiewicza „Prawdy i mity wojennej historii”. Lektura tego artykułu całkowicie zniszczyła moją ówczesną wizję Polskiej Marynarki Wojennej w Drugiej Wojnie Światowej. Nagle okazało się, iż relacje strony polskiej nie zawsze muszą być zgodne ze stanem faktycznym. Będąc wychowany na wspaniałej książce Jerzego Pertka *Wielkie dni małej floty*, zrozumiałem, że informacje zawarte w jednej z tych publikacji muszą być nieprawdziwe. Był to impuls, który pchnął mnie do dalszych poszukiwań i dociekań na temat działań bojowych polskich okrętów wojennych podczas ostatniej wojny światowej. Dziś po 17 latach od pamiętnego dla mnie dnia, historia zatacza koło i ja sam stoję w roli pogromcy mitów. Liczę, że artykuł ten, choć w minimalnym stopniu wpłynie na kolejne pokolenia młodych badaczy i zainspiruje ich do dalszych dogłębnych i rzetelnych badań, tak by kontynuowali pracę swych poprzedników.

W ciągu 39 lat od ukazania się pierwszego wydania *Torpedy w celu!* rzesza czytelników przeczytała wspomnienia wojenne komandora Bolesława Szymona Romanowskiego. Spośród wielu wspomnień polskich podwodników okresu Drugiej Wojny Światowej¹, wspomnienia Romanowskiego wybijają się ponad przeciętną. Jak każda dobra książka ma wartką narrację, jest dobrze napisana pod względem literackim, zawiera w sobie duży ładunek emocjonalny i co nie mniej ważne – zawiera w sobie dużą ilość informacji, nierzadko dość precyzyjnych co stanowi bardzo ciekawe źródło dla badań historycznych. Jednak główną rolą tej książki jest propagowanie i krzewienie wśród społeczeństwa idei Polskiej Marynarki Wojennej jak i edukacja na temat funkcjonowania i działania okrętów podwodnych. Z pewnością wielu czytelników zafascynowanych lekturą, postanowiło wstąpić do marynarki. Dlatego edukacyj-

nej i propagandowej roli *Torpedy w celu!* nie sposób nie doceniać. Jednak nie zmienia to faktu, iż jako źródło historyczne wymaga ono weryfikacji z innymi źródłami.

Analiza porównawcza przeprowadzona została pomiędzy książką Romanowskiego² a oryginalnymi raportami bojowymi *Wilka*, *Orła*, *Sokoła*, *Jastrzębia* oraz *Dzika*. Raporty te znajdują się w The National Archives w Londynie, stąd też – jak do tej pory – nie były szerzej znane polskim badaczom. Dodatkowymi źródłami weryfikacji wspomnień Romanowskiego są Kriegstagebuchy (dzienniki pokładowe, w skrócie KTB) niemieckich okrętów oraz raporty Seekriegsleitung (Kierownictwo Wojny Morskiej, w skrócie SKL), znajdujące się w National Archives w Waszyngtonie, zasoby archiwalne Ufficio Storico della Marina Militare w Rzymie oraz książka admirała Christosa Dunisa opisująca straty greckich statków i kutrów rybackich w XX wieku.³

Czytając ten tekst należy pamiętać, iż raporty dowódców naszych okrętów podwodnych były raportami wojskowymi spisywanymi na bieżąco, zaś książka Romanowskiego powstała dopiero w 1958 roku, zatem bliższe prawdy i opisywania zaistniałej rzeczywistości są raporty bojowe.

PRAWDY

str. 18

Ja sam korzystając z postoju w Gdyni zaniósłem do domu wiele swoich rzeczy. Z uwagi na ciasnotę na okręcie nie miałem gdzie przechowywać wszystkich swych mundurów. [...] Pozbyłem się więc całego balastu, pozostawiając na okręcie tylko te rzeczy, które mi były nieodzownie potrzebne. Podobnie postąpili oficerowie i, rzecz jasna, cała załoga.

Gorzej, że w analogiczny sposób postąpiliśmy z minami. Zaokrętowaliśmy tylko trzydzieści min, pełny ich zapas wynosił zaś czterdzieści. W ten sposób mieliśmy dobry dostęp do wszystkich mechanizmów w przedziale minowym, ale obniżyliśmy naszą gotowość bojową.

W tym fragmencie tekstu Romanowski odwołuje się do rozkazu dowódcy Dyonu Okrętów Podwodnych – kmdr por.

1 Borys Karnicki, *Marynarski worek wspomnień*, MON, Warszawa 1987; Andrzej Kłopotowski, *Moja wojna*, Oficyna wydawnicza Finna, Gdańsk 2002; Andrzej Guzowski, *Przez przyzmat peryskopu*, Sigma Press, Albany 1993; Eugeniusz Pławski, *Fala za falą...*, Oficyna wydawnicza Finna, Gdańsk 2003.

2 Bolesław Romanowski, *Torpeda w celu!*, Oficyna wydawnicza Finna, Gdańsk 1997, wszelkie odwołania w tekście tyczą się IX wydania książki

3 Christos E. Dunis, *Ta Navagia Stis Ellinikes Thalasses 1900-1950*, vol. I, Publications FINATEC A.E, Ateny 2000

Aleksandra Mohuczego, nakazującego wyładowanie części zapasowych działu mechanicznego i elektrycznego oraz zapasowych rzeczy osobistych załogi. Zazwyczaj rozkaz ten, ocenia się zdecydowanie negatywnie, a jeden ze współczesnych autorów posunął się nawet do stwierdzenia, że rozkaz Mohuczego to sabotaż. Niestety oceny te są błędne, niesprawiedliwe i co najważniejsze – nieuprawnione.

Znajomość tematyki działalności okrętów w Drugiej Wojnie Światowej wykazuje, że decyzję podjętą przez dowódcę DOP należy uznać, za całkowicie słuszną i zgodną z arkanami sztuki. Co znamienne żaden z polskich okrętów podwodnych operujących z baz brytyjskich, podczas patroli bojowych nie zabierał z sobą na pokładach ani części zamiennych, ani ubrań zapasowych załogi. Działo się tak z prostego powodu – podczas patrolu ubiory wyjściowe załogi czy też mechanizmy zapasowe zagradzają tylko drogę do mechanizmów głównych okrętów, natomiast nie przydają się w boju. Zatem ich obecność na pokładzie obniża gotowość bojową okrętu. Zresztą sam Romanowski pisze o tym w swych wspomnieniach. Gdy *Dzik* wyruszył z Portsmouth w drogę na Maltę, na okręt zapakowano części zapasowe dla innych okrętów typu *U* bazujących już na wyspie. Oto jak ten rejs wspomina autor: *Na okręt załadowaliśmy mnóstwo skrzyń z częściami zapasowymi. Zajęły one bardzo dużo miejsca i przez cały czas podróży uprzykrzały nam życie. Na okręcie podwodnym jest w ogóle mało wolnej przestrzeni, toteż gdy przybyły części zapasowe i kompletne wyposażenie załogi, zapanowała tak niesamowita ciasnota, że trudno było swobodnie się poruszać. Praktyka pozostawiania rzeczy osobistych załogi w bazie była nagminna, o czym ponownie można przeczytać w *Torpeda w celu! Dostałem rozkaz wyjścia na morze w celu wzięcia udziału w osłonie konwoju idącego do Murmańska [...] Załoga zdała do magazynu wszystkie swoje rzeczy osobiste. Każdy ma ze sobą tylko to, co jest niezbędne do pełnienia służby na morzu.**

Faktu przenoszenia przed wojną na pokładach naszych podwodnych okrętów minowych części zapasowych nie można tłumaczyć inaczej jak brakiem odpowiedniego zaplecza lądowego. Marynarze z DOP dopiero 15 stycznia 1938 wprowadzili się do nowo wybudowanego budynku koszarowego.⁴ Planowanych magazynów, akumulatorowni oraz postulowanych przez Mohuczego betonowych schronów dla 2 okrętów podwodnych do września 1939 nie zdążono wybudować ani ukończyć.⁵

Do wyjaśnienia pozostaje kwestia zabrania przez okręty typu *Wilk* niepełnego zapasu min. Niestety wciąż nie wiemy ile faktycznie okręty pobrały min. Romanowski wspomina o 30 minach, podczas gdy Karnicki o 22⁶, natomiast opracowanie

Mariusza Borowiaka o 20.⁷ Jak dotąd nie udało się dotrzeć do spisu uzbrojenia *Wilka* dokonanego przez Brytyjczyków po przybyciu tego okrętu do Anglii.⁸ Zgodnie z pierwotną wersją planu „Worek” okręty podwodne nie miały stawiać min – przewidziana była jedynie taka możliwość, zatem przenoszono na okrętach jedynie standardowy ładunek min – a nie bojowy.⁹

str. 23

Atak rozwijał się pomyślnie, gdy raptem dowódca podał komendę:

– Zanurzenie dwadzieścia pięć metrów!

Za chwilę szereg głośniejszych detonacji wstrząsnęło okrętem. Bomby hydrostatyczne padły za naszą rufą i jeszcze nie przebrzmiał odgłos ich wybuchu, gdy usłyszałem nad nami dobrane znany szum pracujących śrub.

Po niedługim czasie znów zaczęły wybuchać bomby. Tym razem bliżej nas.

– To atakują nas trałowce – zauważył dowódca.

W źródłach niemieckich pojawia się potwierdzenie słów Romanowskiego, o atakach przeprowadzonych 2 września 1939 roku w godzinach porannych przez dwa niemieckie traulery na *Wilka*. Około godz. 9.00 podczas przygotowywania się do ataku na kontrtorpedowiec *Wilka* został zauważony i trzykrotnie obrzucony bombami hydrostatycznymi przez niemiecki kontrtorpedowiec *Erich Steinbrinck* oraz traulery *M 4* i *M 7*.¹⁰ Eksplozja dwóch kolejnych serii bomb spowodowała uszkodzenie kłapy lewego tłumika, który zalany został wodą i okręt zaczął opadać na dno, aż w końcu osiadł na głębokości 60 m. Około godz. 11 na okręt ponownie spadły cztery bomby.

str. 37/38

Spałem, gdy rozległy się wybuchy. [...]

Lekki wstrząs dał nam znać, że położyliśmy się na dno. [...]

Przeszedłem do mesy. Byli w niej zgromadzeni wszyscy oficerowie. Leżeliśmy na głębokości 95 metrów. Dowódca idąc zygzakami chciał co prawda, dojść do mniejszej głębokości, lecz szesnaście wybuchów niemieckich bomb skłoniło go do zatrzymania silników i natychmiastowego położenia się na dno.

Przez dwie godziny było spokojnie. Potem osiem nowych bomb wybuchło pionowo nad nami.

Byliśmy pod wodą już dwanaście godzin. Powietrze było duszne, ciężkie... Załódze rozdano puszkę z sodą i polecono przez nie oddychać. [...]

Około godziny 22.00 dowódca postanowił wynurzyć się. Dalsze przebywanie pod wodą groziło zatruciem załogi dwutlenkiem węgla. [...]

4 Rozkaz Nr 2 Dowódcy Dyonu Okrętów Podwodnych, Gdynia, 20 stycznia 1938 roku, Rozkazy dzienne Dowódcy Dyonu Okrętów Podwodnych za lata 1937/1938/1939 [Centralne Archiwum Wojskowe, Akta DOP I.328.5.2]

5 Zarówno o planowanej budowie magazynu jak i akumulatorowni dla okrętów podwodnych mowa jest w „6-cio letnim programie rozwoju bazy na Helu” [CAW, GISZ 302.4.1943]. Natomiast w swym sprawozdaniu Aleksander Mohuczy pisał o propozycji wybudowania w jednym z wąwozów Kępy Oksywskiej betonowego schronu dla umożliwienia naprawy uszkodzonych okrętów podwodnych [Wojskowe Biuro Badań Historycznych, Aleksander Mohuczy *Wspomnienia o budowie i organizacji, szkoleniu i udziale w walkach polskich okrętów podwodnych*, I/2/12, k. 68]

6 B. Karnicki, *op. cit.*, s. 69

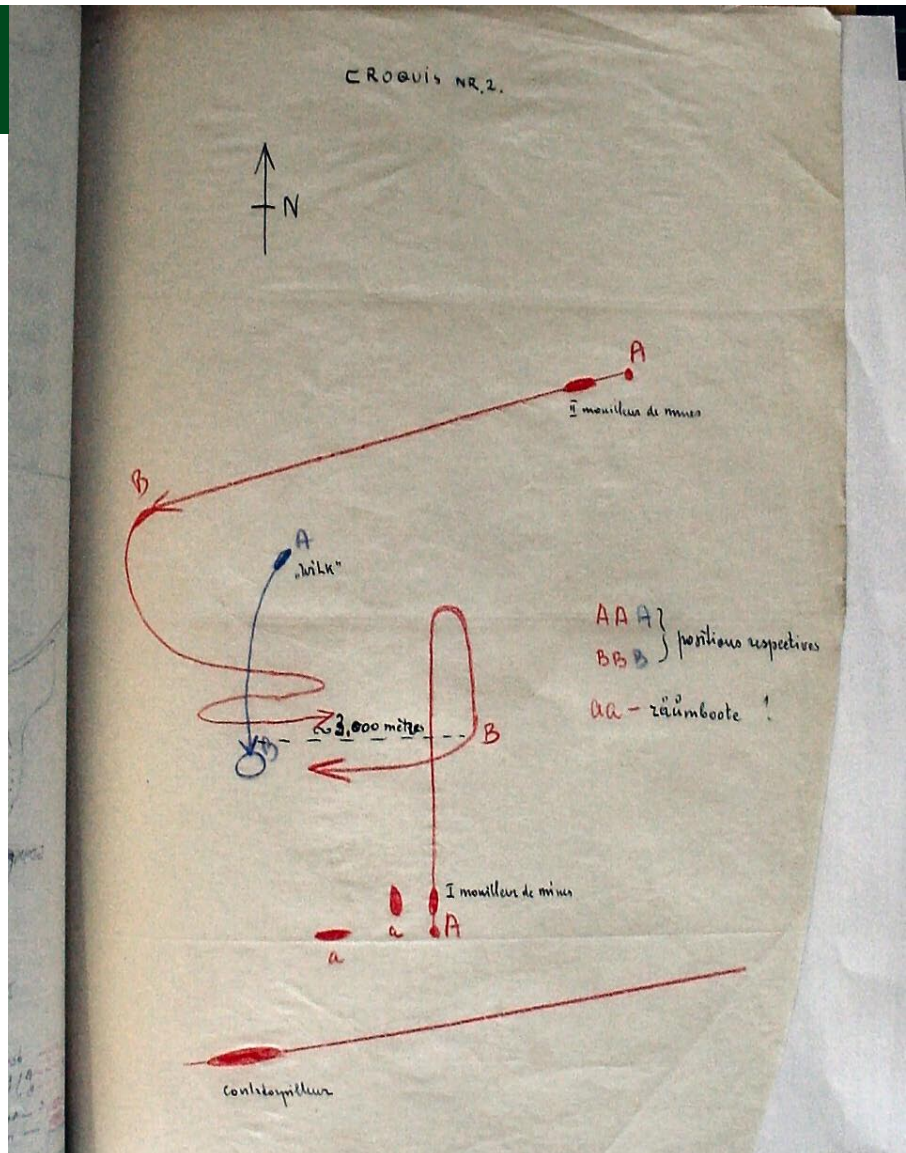
7 Mariusz Borowiak, *Stalowe drapiezniki*, AJ-Press, Gdańsk 2005, s. 66

8 Analogiczny spis dla *Orla* został już odnaleziony. Według informacji zapisanych w raporcie Rear Admiral Bertrama Chalmersa Watsona, na *Orle* było m.in. 6 torped Whiteheada 533 mm oznaczonych numerami 1AB, 28AB, 32AB, 40AB, 43AB, 50AB, [The National Archives, ADM 199/277]

9 *Ogólny rozkaz operacyjny Nr.7/N*, [Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, MAR A.V.27/2]

10 Harald Fock, *Z-vor! – internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten*, Band 2: 1940-1945, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2001, s. 74

Fotokopia szkicu niedoszłego ataku
ORP *Wilk* na kontrtorpedowiec
Erich Steinbrink



© A.S. Bartelski (Croltsck)

Po wynurzeniu się stwierdziliśmy w poświacie księżyca, że pozostawiamy za sobą wyraźny ślad ropy. Puściły nity w zbiornikach ropowych zewnętrznych i ropa wydostawała się na powierzchnię, ułatwiając nieprzyjacielskim jednostkom celne atakowanie nas.

Rankiem 5 września 1939 roku *Wilk* zauważył linię czterech niemieckich trawlerów [przyuszczalnie *M 1*, *M 4*, *M 5* i *M 7*] oraz wodnosamolot. Jak się okazało samolot spostrzegł znajdujący się w zanurzeniu okręt i o godz. 08.00 *Wilk* został zaatakowany przez trawler *M 4*, a następnie o godz. 09.15 przez *M 7*. Wpierw za rufą wybuchły 4 bomby hydrostatyczne, a po chwili kolejne 8.¹¹ Okręt zanurzył się na 40 m, a następnie na 60 m. Pomimo zmian kursów, oraz uruchamiania motorów okręt był wciąż tropiony przez nieprzyjaciela, który szedł po śladach ropy wyciekającej ze zbiorników rozszczelnionych wybuchami bomb. Ponownie na okręt spadły 4 bomby, wobec czego do-

wódca zdecydował się położyć okręt na dnie na głębokości 87 m. Mimo to nad okrętem znów wybuchło 8 bomb. Woda zalała lewy tłumik, a nity w zewnętrznych zbiornikach paliwowych pękły, w rezultacie czego wyciekło paliwo. Po dwóch godzinach leżenia na dnie, nad okrętem ponownie rozerwało się 8 bomb hydrostatycznych. Sytuacja powoli robiła się dramatyczna – okręt znajdował się w zanurzeniu już od 12 godzin i zaczynało brakować powietrza, wobec czego rozdano załozdze puszki z sodą. O godz. 20 ogłoszono alarm bojowy. Ponieważ dalsze przebywanie pod wodą było niemożliwe z powodu braku tlenu, dowódca podjął śmiałą decyzję i postanowił podjąć walkę artyleryjską. *Wilk* wynurzył się na powierzchnię, gdzie nie napotkano spodziewanego nieprzyjaciela. Jak podawały niemieckie źródła, tego dnia trawler *M 4* o godz. 08.40 zombardował i zatopił w północnej części Zatoki Gdańskiej polski okręt podwodny.¹²

¹¹ H.R. Bachmann, *op. cit.*, s. 26

¹² Jarosław Tuliszka, *Polskie okręty podwodne w meldunkach dla Seekriegsleitung we wrześniu i październiku 1939 roku*, Przegląd Morski 1/2005, s. 42

str. 46/47

Wilk znajdował się właśnie we Flint Rinne, gdy stojąc przy dziale zobaczyłem na kursie światła. Naszym szlakiem szły kontrkursem dwa okręty. [...]

Mijał nas właśnie duży niszczyciel. Rozpoznałem bez trudu sylwetkę okrętu Leberecht Maass. Szedł zaciemniony w odległości około 60 metrów od naszego Wilka. [...]

Gdy pierwszy okręt minął nasz trawers, kazałem skierować działo na drugi.

Był to niszczyciel typu Wolf.

Romanowski opisuje dramatyczne spotkanie we Flintrinne¹³ nocą 14 września 1939 roku dwóch niszczycieli niemieckich – jednego typu *Leberecht Maass* oraz drugiego typu *Wolf*. Faktycznie, spotkanie to miało miejsce 14 września o godz. 23.30 a napotkanymi okrętami były kontrtorpedowiec *Richard Beitzen* i torpedowiec *T 107*. Jednakże *Wilk* został mylnie zidentyfikowany jako okręt szwedzki i jednostki niemieckie nie podjęły żadnej akcji.¹⁴ Prawdopodobnie zbawienny okazał się manewr kpt. mar. Bogusława Dionizego Krawczyka, który uratował *Wilka* i załogę przed zagładą. Widząc nadpływające okręty, kpt. mar. Krawczyk odchylił kurs okrętu lekko w lewo, dzięki czemu mijające okręty widziały okręt podwodny na tle ciemnej wyspy Saltholm, zaś sylwetki niemieckich okrętów były dobrze widoczne na tle szwedzkiego miasta Malmö.

Jednakże na tym nie zakończyły się trudy przedzierania przez Sund. Jak się bowiem okazuje analiza KTB niemieckich U-bootów, przynosi sensacyjne odkrycie nieznanne do tej pory badaczom w Polsce. Otóż wydaje się wielce prawdopodobne, iż *Wilkowi* aż dwukrotnie dopisało szczęście podczas przejścia cieśnin. Wpierw został błędnie rozpoznany przez niemiecki zespół okrętów nawodnych, a następnie został nieskutecznie zaatakowany przez niemiecki okręt podwodny. Powracający z patrolu do bazy w Kiel niemiecki *U 48* pod dowództwem Kptlt.¹⁵ Herberta Schultze raportował 15 września zauważenie o godz. 22.55 w kwadracie AO 4813¹⁶ brytyjskiego okrętu podwodnego typu *Clyde*. Nieprzyjacielska jednostka znajdowała się w odległości 500 m po lewej burcie *U 48* i o godz. 22.58 odpalono torpedę z rufowej wyrzutni, lecz nastawiona zbyt głęboko [6 metrów] przypuszczalnie przeszła pod celem ataku. Chwilę potem atakowany okręt zanurzył się i zamierzona salwa 3 torped z wyrzutni dziobowych nie doszła do skutku.¹⁷

Tego dnia w okolicach ataku znajdowały się następujące jednostki: *U 10*, *U 56* i *U 57* oraz... *Wilk*. Pierwszy z U-bootów raportował o godz. 04.57 osiągnięcie pozycji C w okolicach Lartarniowca Fladen,¹⁸ a ostatni z nich o godz. 19.27 znajdował się w okolicach Göteborga. Jedynie *U 56* znajdował się w okolicach miejsca ataku. O godz. 19.30 wynurzył się w okolicach Lasö by na powierzchni przejść na nową pozycję w okolicach

wyspy Anholt, gdzie o godz. 02.36 zauważył jasno oświetlony okręt podwodny płynący z szybkością 17 węzłów kursem 320°. Przypuszczalnie była to jedna z neutralnych jednostek duńskich bądź szwedzkich.¹⁹ Na podstawie tych danych możemy z całą pewnością stwierdzić, że celem ataku *U 48* mógł być tylko *Wilk* bądź niemiecki *U 56*. Wydaje się jednak znacznie bardziej prawdopodobne, iż to polski okręt był celem ataku, gdyż sylwetka okrętów typu *Wilk* znacznie bardziej przypomina brytyjskie okręty typu *Clyde*, niż niemieckie U-booty typu IIC. Co więcej analiza dziennika nawigacyjnego pozwala stwierdzić, że w tym czasie *Wilk* przebywał na powierzchni i był w rejonie bardzo bliskim miejsca ataku.²⁰

str. 79

W parę dni po przybyciu do Rosyth Wilk udał się na pierwszy patrol. Wysłano nas do Kattegatu pod przylądek Skagen. Zadaniem naszym było niszczenie żeglugi nieprzyjaciela oraz obserwowanie ruchów statków neutralnych. Obowiązowały postanowienia konferencji haskiej, w myśl których wolno nam było bez uprzedzenia atakować jedynie okręty i statki uzbrojone lub eskortowane. Inne statki nawet po stwierdzeniu, że są niemieckie, należało zatrzymać, zrewidować i dopiero po ewakuacji załogi topić. Klęliśmy zarządzenia, które nam wiązały ręce, ale musieliśmy ich przestrzegać.

Pierwszy patrol *Wilka* w składzie Drugiej Flotyli Okrętów Podwodnych rozpoczął się 29 listopada 1939 roku o godz. 14.15. Zadaniem polskiego okrętu było patrolowanie rejonu północnego Kattegatu koło przylądka Skagen. Warunki pogodowe w trakcie patrolu były bardzo ciężkie, z padającym deszczem i śniegiem. Patrol przeprowadzony w sektorze C 4 pomiędzy 1 a 4 grudnia nie przyniósł wyczekiwanego spotkania z przeciwnikiem. Napotkano jedynie neutralne kutry rybackie i trzykrotnie duńskie torpedowce typu *T*.²¹ Natomiast 2 grudnia uszkodzeniu uległ cylinder lewego Diesla, a 8 grudnia zepsuł się żyrokompas. Po dwóch tygodniach, 13 grudnia okręt powrócił z bezowocnego patrolu do bazy w Rosyth.²²

Romanowski wspomina o konferencji haskiej jednocześnie podając informacje na temat protokołu londyńskiego, które de facto są dwoma różnymi dokumentami. Zgodnie z postanowieniami protokołu londyńskiego z 6 listopada 1936 roku, załogi okrętów podwodnych przed zatopieniem wrogiej jednostki handlowej, która była nieuzbrojona lub nieeskortowana były zobowiązane do zapewnienia bezpieczeństwa załodze i pasażerom. Statki uzbrojone bądź eskortowane przez okręty wojenne, wolno było topić bez uprzedzenia.²³

Natomiast wspomniana Konwencja Haska, a dokładniej XIII konwencja, podpisana 18 października 1907 roku stwierdzała, że w razie wojny morskiej wody wewnętrzne i teryto-

13 Jest to największa część cieśniny Sund

14 *The German Armed Forces 1919-1945*, <http://www.feldgrau.com> (stan na dzień 14.XII.2005)

15 Odpowiednik stopnia kapitana marynarki

16 Przybliżona pozycja 57°15' N / 11°48' E. Całe zdarzenie miało miejsce w okolicach wyspy Anholt.

17 *Kriegstagebuch U 48*, wpis z 15 września 1939 roku, [National Archives and Records Administration, T1022/3114]

18 57°12,9' N / 11°49,7' E

19 *Kriegstagebuch U 10, U 56 i U 57*, wpisy z 15 września 1939 roku, [NA, T1022/2969, T1022/2882 i T1022/2882]

20 Mapa nawigacyjna ORP *Wilk* z 15 września 1939 roku, [PiMS, MAR A.V.27/1]

21 Duńskie okręty wojenne napotkano 5 grudnia o godz. 11.26, dwa duńskie torpedowce 6 grudnia o godz. 10.05 oraz pojedynczy torpedowiec tego samego dnia o godz. 13.41

22 *Patrol Report of O.R.P. Wilk*, [TNA, ADM 199/286, s. 383-5]

23 *Polskie Siły Zbrojne w Drugiej Wojnie Światowej*, t. I *Kampania Wrześniowa 1939, część 5*, Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, Londyn 1962, s. 63

rialne państw neutralnych są nietykalne stanowią, bowiem część terytorium państwa nadmorskiego. Okręt podwodny przepływający przez obce wody terytorialne musi płynąć na powierzchni z podniesioną banderą.²⁴

str. 90/91

8 kwietnia 1940 roku Orzeł odniósł swój pierwszy sukces. Załoga podczas patrolu w pobliżu wybrzeży norweskich zauważyła duży statek. Rozpoznano go jako niemiecki, Orzeł wynurzył się i dzięki swej dużej szybkości wkrótce go dogonił. Odczytano napis na rufie 'Rio de Janeiro' Hamburg. [...]

Wobec wyraźnego grania na zwłokę Orzeł strzelił torpedę. Coś tam na okręcie nie grało z rozkazami, gdyż torpeda odpalona w niewłaściwym momencie – chybiła. Orzeł poprawił swoją pozycję i strzelił drugą torpedę trafiając statek w połowie jego długości.

Historia Orła jest dobrze znana i została już szczegółowo opisana, jednak wciąż istnieją poważne rozbieżności dotyczące zatopienia *Rio de Janeiro*. Raport spisany przez kpt. mar. Jana Grudzińskiego przedstawia zatopienie niemieckiej jednostki następująco. Rankiem 8 kwietnia 1940 roku o godz. 09.45 spostrzeżono podejrzany statek handlowy. Po zbliżeniu się do jednostki o godz. 11 w pozycji 58°08,5' N/08°28' E rozpoznano napis na rufie *Rio de Janeiro* i port macierzysty Hamburg. O godz. 11.10 wynurzono się i zażądano zatrzymania statku i przybycia kapitana z dokumentami. Ponieważ opuszczona łódź markowała ruchy na wodzie, o godz. 11.20 rozkazano opuszczenie statku gdyż o 11.35 zamierzano strzelać torpedę. O godz. 11.30 ponownie wysłano sygnał oznajmiający, że za 5 minut Orzeł wystrzeli torpedę. Jednak w momencie strzału na kursie torpedy pojawiły się dwa kutry i szybkobieżna motorówka.²⁵ Według raportu pierwszą torpedę wystrzelono o godz. 11.45, gdy norweskie jednostki zeszły z linii strzału i torpeda trafiła w prawą burtę *Rio de Janeiro* na wysokości komina. Atak ten odbył się na pozycji 58°07,8' N/08°29,4' E co wg słów dowódcy Orła było 1,8 Mm poza pasem wód terytorialnych. O godz. 11.50 okręt zanurzył się i wobec faktu, że trafiony parowiec nie tonął, o godz. 11.55 po okrążeniu uszkodzonego statku odpalono drugą torpedę, która przełamała nieprzyjacielską jednostkę na pół w efekcie czego zatonała.²⁶

Trochę inaczej przedstawiają tę kwestię źródła polskie. Po pierwsze na podstawie relacji Jerzego Pertka stwierdzają one, że pierwsza torpeda chybiła, co nie znajduje potwierdzenia w relacji Grudzińskiego. Po drugie podają różny czas wystrzelenia pierwszej torpedy: od godz. 11.45 do 12.05. Wydaje się jednak, że bliższy prawdy jest raport spisany przez kapitana Grudzińskiego tuż po patrolu, niż ustne relacje spisywane wiele lat po wojnie.

24 Czesław Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926-1969*, MON, Warszawa 1985, s. 141

25 W rzeczywistości były to norweskie kutry rybackie *Lindebø*, *Agder 2* i *Stjernen*, za Rafała Mariusza Kaczmarek, *Polska wojna podwodna*, 'Morza Statki i Okręty' 4/2004, s. 49

26 O.R.P. Orzeł. *Report of Patrol 3rd to 18th April 1940*, [TNA, ADM 199/285, s. 320-3]

str. 121

W tym czasie patrolowaliśmy pod Norwegią. [...] Na pogodę nikt nie kłął – z doświadczenia wiedzieliśmy, że w taką pogodę Niemcy lubią wymykać się na morze. Z tego też powodu podeszliśmy blisko lądu koło latarni Lister. [...]

W pewnym momencie nie wytrzymałem i wspiąwszy się o parę szczebli na wydeptanej schodni wsadziłem głowę do wjazdu kiosku.

– Co atakujemy?

– Zwykły blockade runner – spokojnie odpowiedział mi dowódca. [...]

Minęła minuta – cisza! Przestałem liczyć dalej. Dopiero po upływie pewnego czasu usłyszałem głośny huk, za nim drugi a po paru sekundach trzeci. Nie wytrzymałem:

– Brawo – krzyknąłem – trzy trafienia!

Dowódca spuścił nogi do wjazdu i wolno schodził do centrali. Twarz miał zszarzałą, wzrok przygaszony.

Znikła cała moja radość.

– Co się stało? – spytałem z niepokojem

– Torpedy wybuchły na lądzie – wyjaśnił dowódca – daleko za rufą statku.

Na swym siódmym patrolu z baz brytyjskich doszło do jedyne go ataku dokonanego przez *Wilka* na nieprzyjacielską jednostkę handlową. Nim jednak doszło do tego wydarzenia patrol obfitował w liczne spotkania z jednostkami nieprzyjacielskimi, albowiem *Wilk* aż 9-krotnie napotkał nieprzyjacielskie jednostki, a mimo to zdołał wykonać jedynie jeden nieskuteczny atak!

Wpierw 19 października 1940 roku o godz. 10 spostrzeżono pojedynczy statek handlowy, lecz znajdował się on zbyt blisko brzegu, co uniemożliwiało atak. Półtorej godziny później spostrzeżono kolejną jednostkę w odległości 3 Mm. W tym samym momencie spostrzeżono następny statek, pomimo tego dowódca *Wilka* podjął decyzję o zbliżeniu się do pierwszego celu. Wkrótce druga z jednostek przeszła w odległości zaledwie 200 jardów od *Wilka*, po czym stwierdzono, że pierwszy ze statków wykonał zwrot i skierował się w stronę brzegu. Oceniający patrol *Wilka* dowódca Trzeciej Flotylli Okrętów Podwodnych cpt.²⁷ Hugo Meynell Cyril Ionides ocenił ten manewr jako prawidłowy, choć niefortunny, gdyż w efekcie obie jednostki uszły nieatakowane. O godz. 12.45 napotkał kolejną jednostkę, którą rozpoznano jako duński parowiec *Vestra*. Niestety ponownie po zbliżeniu się na odległość 3000 jardów, cel wykonał zwrot uniemożliwiając tym samym dokonanie ataku. Operując wciąż przy wyjściu z portu w Lister *Wilk* napotkał o godz. 15.05 kolejną nieprzyjacielską jednostkę. Okręt rozpoczął zbliżanie i gdy znajdował się w doskonałej pozycji strzeleckiej w odległości 800 jardów, stracił trym efektem czego były opóźnienie w obserwacji. W chwilę potem wystrzelono dwie torpedy. Jednak w wyniku błędu obsługi druga z torped utkwiała w wyrzutni, wystrzelono więc kolejną torpedę, co z kolei spowodowało, że druga z torped również wyszła z wyrzutni. Cpt. Ionides ocenił atak jako wzorcowy, lecz zdecydowanie stwierdził, że winę za nieskuteczny atak ponosi

27 Odpowiednik stopnia komandora

dowódca, który po utracie trymu, stracił zimną głowę i zbyt późno wystrzelił torpedy. Następnie o godz. 16 napotkano kolejne dwie jednostki wychodzące z fiordu Lister. Wg raportu kmdra ppor. Krawczyka nie wykonano ataku, gdyż wciąż przeładowywano torpedy, lecz cpt. Ionides w podsumowaniu patrolu podkreślił, iż decyzja ta jest niezrozumiała, gdyż ostatnia dziobowa wyrzutnia, oraz podwójna wyrzutnia obrotowa wciąż były gotowe do akcji.

Następny dzień był również pełen wrażeń, gdyż już o godz. 10.30 spostrzeżono w odległości 8000 jardów dwie jednostki nieprzyjacielskie. Z powodu dużej odległości nie rozpoczęto pościgu. W trzy godziny później o godz. 13.20 napotkano statek handlowy w eskorcie trawlera, jednak kmdr ppor. Krawczyk odstąpił od ataku gdyż, jak twierdził rozpoznał w jednostce handlowej statek-pułapkę. Następnego dnia napotkano dwukrotnie przeciwnika, w pierw o godz. 08.15 pojedynczy statek handlowy w odległości 4 Mm, a o godz. 14.10 statek w eskorcie dwóch trawlerów.

Ocena tego patrolu, dokonana przez cpt. Ionidesa była druzgocząca dla kmdr ppor. Krawczyka. W podsumowaniu napisał on: *Do tej pory uważałem kmdra ppor. Krawczyka, za równego brytyjskim dowódcą pod względem umiejętności i wykształcenia. Jednak jestem przekonany, że mając tyle okazji, brytyjski okręt podwodny z pewnością zadałby przynajmniej jakieś straty nieprzyjacielowi.*²⁸

Tymczasem udało zidentyfikować się jednostkę atakowaną przez Wilka. Z całą pewnością był to norweski statek po niemiecką kontrolą Betty [2439 BRT], który raportował tego dnia nieskuteczny atak dwiema torpedami w okolicach Lister.²⁹

str. 224/225

Obudziły mnie głosy z centrali. Wskoczyłem w nocne pantofle i zanim marynarz z meldunkiem zapukał do drzwi, wyszedłem na korytarz. Porucznik Guzowski zameldował mi, że pod słuch słyszy śruby.

– Peryskopowe! – podałem sternikom – Przygotować aparaty do strzału!

Podniosłem peryskop i przywarłem oczami do okularu. [...]

– Jak z aparatami?! – ryknąłem takim głosem, że wszyscy w centrali musieli chyba podskoczyć.

W szkle peryskopu miałem niemiecki okręt podwodny. Szedł dużą prędkością, przecinając nam kurs pod kątem prostym. Odległość nie przekraczała 400 metrów.

Idealna pozycja do strzału! [...]

– Ster prawo na burt. Nie topić mi okrętu, nie topić – zawołałem z żalem, widząc zieloną wodę w peryskopie. [...]

Gdy okręt osiągnął znów głębokość peryskopową, okręt niemiecki był już daleko od nas zwrócony niemal rufą.

– Taka okazja, taka okazja – prawie płakałem z żalu.

Ponownie analiza KTB niemieckich U-bootów pozwoliła na identyfikację napotkanego przez *Jastrzębia* przeciwnika. Niemieckie dowództwo na spotkanie konwoju PQ 15 wysłało następujące U-booty: *U 88* [w kwadracie AC 5951], *U 251* [AB 6657], *U 376* [AB 6357], *U 378* [AC 4412], *U 436* [AB 9557], *U 456* [AC 58], *U 589* [AB 6624], *U 703* [AB 6527].³⁰ Do spotkania doszło 2 maja 1942 roku o godz. 12, gdy *Jastrzęb* znajdował się w kwadracie K 32. Najbliżej tej pozycji – wydaje się – był *U 307* pod dowództwem Oblt.³¹ Friedricha-Georga Herrle i przypuszczalnie to ten okręt został spostrzeżony przez Romanowskiego. Nie jest to jednak stwierdzenie definitywne, gdyż należy mieć w pamięci również fakt, że nawigacja na polskim okręcie z powodu sztormu, odbywała się na zliczenie wg żyroskopu i liczników obrotu śrub okrętowych, a zatem pozycja zliczona mogła odbiegać od faktycznej, co miało później fatalne skutki przy zatopieniu *Jastrzębia*, o czym będzie mowa w dalszej części tekstu.

str. 225/228

O godz. 19.40 znów pod słuch usłyszałem odgłos śrub. Za lewym trawersem zobaczyłem niszczyciela. Zwrócony do nas lewą burtą oddalał się idąc z szybkością około 16 węzłów. Rozpoznałem sylwetkę eks-amerykańskiego okrętu starego typu. Obejrzałem horyzont dokoła. Przed dziobem majaczyły kontury trawłowca. Były to jednostki brytyjskie.

Okręt stracił głębokość i przez chwilę nie mogłem prowadzić obserwacji.

Nagle marynarz Kuncewicz zameldował:

– Lewo sto sześćdziesiąt pingowanie, ma z nami kontakt.

[...] Okręt wyszedł na zanurzeni peryskopowe. Ujrzałem widok, chyba najstraszliwszy, jaki może zobaczyć dowódca okrętu podwodnego.

Wysoko zadarty dziób, obramowany z boków wysoką falą dziobową. Całą szybkością walił wprost na nas...

Wiem, co to znaczy. Za chwilę wybuchną koło nas straszne w skutkach brytyjskie bomby głębinowe. [...]

*Raptem *Jastrzęb* zadrżał. Dał się słyszeć brzęk tłuczonego szkła, przeraźliwy świst, jakieś stuki wreszcie wybuch bomb – suche, krótkie jak strzały z działa. [...]*

Kuncewicz meldował zamiary na idący na nas okręt. [...]

– Oba motory cała naprzód, ster prawo dwadzieścia pięć – rozkazałem. [...]

– Uwaga, rzuca bomby – mówi spokojnie Kuncewicz zdejmując słuchawki z uszu

Szereg gwałtownych wstrząsów... Po chwili głuche wybuchy dały znać, że bomby poszły dość daleko za naszą rufą. – Wynurzenie! – krzyknąłem. – Szasować wszystkie balasty!

*[...] Wtem *Jastrzęb* podskoczył tak silnie, że niektórzy ludzie upadli. Zatoczyłem się i oparłem o peryskop. Uczulem, jak jakaś potworna siła podnosi rufę okrętu... [...]*

– Na powierzchnię! – doszedł mnie słaby głos z oddali. [...]

Padła drobny śnieg. Horyzont roztapiał się we mgle.

*Z lewej burty równoległe do *Jastrzębia* stał brytyjski trawłowiec*

28 Tłum. własne, w org: "Until this patrol I have considered that Commander Krawczyk, was equal to British Commanding Officers in training and skill. I think, however, that given these opportunities, a British Submarine would certainly have inflicted some loss on the enemy, O.R.P. Wilk Patrol Report Period 9th to 25th October 1940, [TNA, ADM 199/1853, s. 450-5]

29 Kriegstagebuch Admiral Norwegen, wpis z 19 października 1940 roku, [NA, T1022/2843]

30 W nawiasach podane są pozycje U-bootów na 2 maja 1942 roku o godz. 12.

Korespondencja własna z Klaussem-Peterem Pohlndem z 5 lutego 2005 roku

31 Odpowiednik stopnia porucznika marynarki

ostrzeliwując nas z broni maszynowej i działek przeciwlotniczych. [...]

Z prawej burty szedł niszczyciel strzelając ze skrzydeł pomostu. [...]

Widząc, że okręt ten ma wyraźny zamiar taranowania nas, schyliłem się do włazu i krzyknąłem:

– Otworzyć wszystkie włazy! Wszyscy na górę!

Pierwszy wyskoczył na pomost brytyjski radiotelegrafista Martin Dowd. Schylił się, podniósł Aldis i zaczął wzywać trałowiec. Nadał sygnały rozpoznawcze...

Trałowiec momentalnie zaprzestał ognia.

Tymczasem niszczyciel, zmienił zamiar. O 100 metrów od nas położył ster ostro na lewą burtę, potem zrobił zwrot w prawo, stanął za naszym trawersem o 50 metrów z lewej burty i natychmiast otworzył ogień. [...]

Wreszcie nastąpiła cisza. [...]

Jastrzęb zatonął dnia 2 maja 1942 roku około godziny 20.00 w przybliżonym miejscu: szerokość 31° 30' N, długość 12° 32' E.

Zatopienie *Jastrzębia* zostało już dość szczegółowo przedstawione przez źródła polskie. Interesujące dla Czytelnika wydać się mogą relacje strony przeciwnej – brytyjskiego trawlera *Seagull* oraz norweskiego kontrtorpedowca *St. Albans*.

Według relacji lt. cmdr.³² Charlesa Haringtona Pollocka dowódcy brytyjskiej jednostki 2 maja 1942 roku o godz. 19.15 na przybliżonej pozycji 72° 58' N/18° 09' E uzyskano kontakt podwodny. Jako pierwszy rozpoczął atak *St. Albans* a w tym czasie *Seagull* utrzymywał kontakt podwodny. Od razu po ataku norweskiej jednostki do ataku ruszył trawler i podczas podchodzenia do miejsca ataku zauważono żółtą racę, pomimo tego zrzucono 5 bomb hydrostatycznych. Około 90 sekund po wybuchu bomb *Seagulla* rzekomy wrogi okręt podwodny wynurzył się na powierzchnię, po czym natychmiast otworzono ogień z broni maszynowej. W tym czasie ogień prowadziła również kontrtorpedowiec. Wkrótce zauważono na kiosku numer P.551, wobec czego wydano rozkaz zaprzestania ognia. Kilka sekund później jeden z członków załogi samoczynnie otworzył ogień, gdy zauważył, że jeden z członków załogi okrętu podwodnego próbuje zbliżyć się do działa. Wtedy z kiosku okrętu podwodnego zaczęto nadawać Aldisem, lecz odczytano jedynie litery „ISH”³³ Wkrótce zrozumiano tragiczną pomyłkę i na uszkodzony okręt wysłano łódź z pierwszym oficerem i mechanikiem. Brytyjczycy podjęli 2 oficerów i 31 podoficerów i marynarzy z zatopionego *Jastrzębia*. Wobec nieoptymalności holowania uszkodzonego okrętu zatopiono go ogniem z działa.³⁴

Trochę inaczej przedstawia się wersja Kapteinløytnant³⁵ Skule Valentina Storheilla.³⁶ Osłaniając lewą stronę konwoju PQ 15 o godz. 20.07 na pozycji 73° 01' N/17° 32' E uzyskano kontakt z zanurzonym obiektem na dystansie około 2000 jardów. Usta-

wiono bomby hydrostatyczne na 100 stóp, a ponieważ kontakt nie był pewny postanowiono zrzucić tylko jedną bombę hydrostatyczną. Po zbliżeniu się do celu na odległość 500 jardów kontakt został zakwalifikowany jako okręt podwodny, jednakże informacji o tym nie zdążono przekazać na rufę i o godz. 20.12 zaledwie dwie bomby opuściły pokład kontrtorpedowca. Wkrótce do polowania dołączył brytyjski *Seagull*. Norweski okręt zrobił nawrót i o godz. 20.22 zrzucił serię 6 bomb z nastawieniem od 100 do 150 stóp. W miejscu gdzie spadły bomby zauważono żółtą flarę, którą dowódca okrętu wziął jednak za oznaczenie miejsce przebywania nieprzyjacielskiego okrętu. Potem atak przeprowadził brytyjski okręt. W kilka minut po ataku *Seagulla* w odległości około 700/800 jardów wynurzył się okręt podwodny. Ponieważ skręcał on w lewo norweski dowódca obawiał się, iż ten ostatni próbuje ostatniej rozpaczliwej próby storpedowania nieprzyjaciela i dał rozkaz „cała naprzód” oraz wykonał ostry zwrot w prawo. Wkrótce otworzono ogień z dział, a jednocześnie zauważono błyski z kiosku obcego okrętu podwodnego. Odległość wynosiła w tym momencie około 300/400 jardów. Jednocześnie brytyjski oficer łącznikowy zwrócił uwagę, że atakowany okręt jest brytyjski, wobec czego wydano rozkaz zaprzestania ognia. Na pokład *St. Albans* zostało przekazanych dwóch zmarłych marynarzy oraz siedmiu rannych. Niestety wkrótce dwóch z nich zmarło, zatem pochowano ich zgodnie z tradycją morską w morzu 3 maja o godz. 19.15 na pozycji 73°01' N/28°06' E.³⁷

Warto w tym miejscu również zwrócić uwagę na pozycję zatopienia podaną przez Komandora w książce. Pozycja ta jest całkowicie nieprawdziwa i nieprawdopodobna, gdyż „szerokość 31°30' N i długość 12°32' E” wyznacza punkt na... libijskiej pustyni!

str. 281/282

Gdy załatwiłem wszystkie niezbędne formalności i złożyłem wizyty, mogłem nareszcie pogratulować Georgowi Huntowi z okazji odniesionego sukcesu. George bardzo mnie przeproszał on to bowiem storpedował statek, który szedł do mnie w Zatoce Liońskiej.

Atakowaną przez *Ultora* dowodzonego przez lt.³⁸ Georgea Edwarda Hunta jednostką był *Penerf* [2150 BRT], który został zatopiony 14 kwietnia 1943 roku o godz. 07.51 w pozycji 43° 32' N/07° 12' E.³⁹ Co ciekawe w czasie ataku *Penerf* był eskortowany jedynie przez jeden włoski samolot *Cant Z.501*. Dopiero później na miejsce ataku dotarły jednostki eskortujące, napotkane później przez *Dzika* torpedowiec typu *Generali* oraz kanonierka francuskiego typu *La Gracieuse*.

str. 286/287

*Wokół panowały nieprzeniknione ciemności i cisza, którą przerywał miarowy, monotony warkot naszych diesli. Woda przy burcie *Dzika* i za jego rufą, zmąconą pracą śrub, silnie fosforyzowała. Na pomoście nikt się nie odzywał.*

32 Odpowiednik stopnia kapitana marynarki

33 Przymuszczenie końcówki słowa POLISH oznaczającego Polski.

34 *Report of the sinking of the Polish Submarine P.551*, [TNA, ADM 199/1115, s. 110]

35 Odpowiednik stopnia kapitana marynarki.

36 Warto zauważyć, że Storheill wslawił się później brawurowym atakiem dowodzonym przez siebie kontrtorpedowcem *Stord* na niemiecki pancernik *Scharnhorst*.

37 *Sinking of P.551*, [TNA, ADM 199/1115, s. 109, 127-9]

38 Odpowiednik stopnia porucznika marynarki.

39 Jürgen Rohwer, *Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations, 1939–1945*, Naval Institute Press, Annapolis 1997, s. 184.

Raptem nad nami zaczęły z hukiem rwać się pociski. Zrobiło się jasno jak w dzień. W kilku punktach silne światła wolno zniżały się na spadochronach ku wodzie.

Do uszu moich doszły odgłosy strzałów działowych. [...]

– Wszyscy w dół! Zanurzenie!

Nacisnąłem spust karabinu. Głośno huknął strzał. Nad nami pękła rakieta – wolno opadły trzy czerwone gwiazdy. [...]

– Gdzie okręty? – zapytałem podsluchowca

– Z lewej burty za rufą. Oddalają się, pracują asdikiem.

– Ile ich jest?

– Trzy, idą duża szybkością.

Były to niewątpliwie sygnalizowane nam uprzednio okręty własne. [...]

Nie uszedłem daleko, gdy obserwator z prawej burty zauważył w sektorze dziobowym silne fale dziobowe. Zwróciłem w tym kierunku lornetkę. Słychać było ryk silników, kilka dziobów pruć wodę z potworną szybkością. „Ścigacze!” – rozpoznałem.

– Zanurzenie!

Schodziliśmy jeszcze w dół, gdy w pobliżu zaczęły się rwać bomby głębinowe. [...]

Ścigacze rozdzielił się. Mieliśmy je teraz za rufą. Było ich pięć.

28 kwietnia 1943 roku *Dzik* opuścił Algier i udał się na Maltę. 2 maja o godz. 22.50 w pozycji 38°14'N/11°15'E okręt został niespodziewanie oświetlony przez trzy flary. Pomimo iż, Romanowski został uprzedzony o patrolowaniu przejścia z Malty do Tunisu przez zespół pięciu alianckich kontrtorpedowców, okręt natychmiast się zanurzył. Co ciekawe, jak się później okazało, okrętem który oświetlił *Dzika* był brytyjski kontrtorpedowiec *Tartar*, a wśród pozostałych okrętów znajdowała się polska *Błyskawica*.⁴⁰

Jednak na tym nie zakończyły się „atrakcje”, jakie oczekiwały polski okręt podczas przejścia na Maltę. Już następnego dnia 3 maja o godz. 02.03 *Dzik* w pozycji 38°00'N/11°30'E spostrzegł ogień prowadzony z broni małokalibrowej. Ponieważ ogień począł nieprzyjemnie zbliżać się do okrętu, dowódca wystrzelił racę oraz dał rozkaz do zanurzenia *Dzika*. Jednak wbrew słowom Komandora na okręt nie spadły żadne bomby hydrostatyczne.⁴¹

str. 302/308

Gdy podniosłem peryskop, rozpoznałem już, że idzie okręt, ale jakiego typu, wojenny czy handlowy, duży czy mały, określić nie mogłem.

– Alarm bojowy! – rzuciłem rozkaz. [...]

Z prawej burty mieliśmy ląd, z lewej otwarte morze. Lepiej będzie atakować od strony morza, gdyż w razie kontrataku będę miał więcej miejsca do manewrowania. Poza tym od strony morza jest słońce, a atakując ze słońcem utrudnię prze-ciwnikowi obserwację peryskopu i śladu torped. [...]

Aby zając dogodną pozycję do strzału, musiałem zmienić kurs *Dzika* na południowy wschód, a więc na lewo, przeciwc

kursu celu, oddalić się na odpowiednią odległość, zawrócić i położyć na kurs ataku. [...]

Określałem statek na 6–7 tysięcy ton. Był to nowoczesny zbiornikowiec, [...]

– Uwaga! – podałem przez megafon – Mówi dowódca! Atakujemy duży ropowiec eskortowany przez dwa niszczyciele, atak idzie dobrze, nie denerwować się, rozkazy wykonywać dokładnie. [...]

Z kolejnych pomiarów określiliśmy szybkość celu na 14 węzłów. Kurs 300 stopni i 20, zygzaki co 4 minuty. [...]

Zbliżała się ostatnia faza ataku [...]

Gdy wreszcie peryskop przebił powierzchnię – zdębiałem.

Cel zamiast prezentować nam całą swą prawą burtę, zwracał się do nas rufowym kątem biegu.

– Zrobił zwrot! – krzyknąłem niepotrzebnie. [...] Ledwo Magdziarek nastawił kreskę na peryskopie na odpowiedni kąt kursowy, który teraz był kątem celowania, dziób statku nadszedł na nitkę w okularze.

– Pa! – ryknąłem. [...]

Dzik zadrżał po raz drugi... trzeci... czwarty... [...]

Dopiero teraz uprzytomniłem sobie, że nie odczułem wybuchów naszych torped.

– Czyżbyśmy chybili?

Porucznik Noworól, zwany Totem, błysnął białkami oczu.

– Nie, panie kapitanie – druga i trzecia w celu, mam ich czasy na stoperze.

Podczas swego pierwszego śródziemnomorskiego patrolu wykonanego z Malty, 23 maja 1943 roku o godz. 06.30 z *Dzika* spostrzeżono ropowiec o wyporności około 8000 ton w eskorcie małego kontrtorpedowca nieznanego typu, jednej jednostki typu *Eritrea* oraz trzech samolotów. Po rozpoczęciu zbliżania *Dzik* znalazł się w znakomitej sytuacji, lecz nieoczekiwanie tuż przed wystrzeleniem torped cel zmienił kurs w efekcie, czego zamiast całej burty, widoczna była tylko wąska sylwetka ropowca. Pomimo tej nieoczekiwanej zmiany kursu o godz. 07.15 z odległości 1200 jardów odpalono cztery torpedy, z których dwie okazały się celne. W siedem minut po ataku spadły pierwsze bomby hydrostatyczne, a zrzuciono ich łącznie 28. Atak miał miejsce 13 Mm od Przylądka Spartivento.

Po dwóch i pół godzinach od ataku, o godz. 09.50, gdy *Dzik* wyszedł na głębokość peryskopową zauważono tylko dziób ropowca wystający z kłębow dymu. O godz. 12 statek wciąż płonął a po następnych czterech godzinach usłyszano dwa głośnie wybuchy i widoczny był tylko dym.⁴²

Atakowaną jednostką był w rzeczywistości włoski ropowiec *Carnaro* [8257 BRT], idący w asyście torpedowców *Gropo* i *Clio*. Jedną spośród czterech wystrzelonych torped trafiła ropowiec, poważnie go uszkadzając.⁴³ Jednak jeszcze tego samego dnia uszkodzona jednostka została doholowana do Messyny co potwierdził aliancki zwiad lotniczy następnego dnia. Wkrótce przeholowano *Carnaro* do Neapolu, gdzie prowadzono remont jednostki, który jednak nie został ukończony

40 Stanisław Mariusz Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. 3, Sigma Press, Albany 1990, s. 82.

41 O.R.P. *Dzik*. Passage report 28th April – 5th May 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 39-40].

42 O.R.P. *Dzik*. Patrol report No. 1. 16th – 28th May 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 96-8].

43 Rapporto di navigazione in guerra n. 45, [Ufficio Storico della Marina Militare, Archivio 37, Cartella 513].

przed kapitulacją Włoch. 9 września 1943 roku uszkodzoną jednostkę zdobyli Niemcy i po kolejnych 8 dniach zatopili, aby nie dopuścić do zagarnięcia jednostki przez Aliantów. Pomimo, iż ropowiec nie został zatopiony, został on dzięki skutecznemu atakowi *Dzika*, wyeliminowany do końca wojny z dalszej służby.

str. 314

W tym czasie dwukrotnie miałem fałszywe alarmy. O tyle fałszywe, że spostrzeżone dwa statki płynęły pod banderą szwajcarską. Na burtach miały wymalowane duże białe krzyże na czerwonym polu.

Zanim je jednak rozpoznaliśmy, wykonaliśmy podejście do ataku, zacierając ręce, że mamy łatwą zdobycz. Wszak statek bez eskorty to gratka nie lada!

Na wspomnianym patrolu faktycznie *Dzik* napotkał nie tylko dwie jednostki szwajcarskie, ale również dwa statki szpitalne. Wpierw 15 czerwca 1943 roku o godz. 01 spostrzeżono statek szpitalny w pozycji 38°25'5" N/13°58' E. Pomimo rozpoznania statku jako jednostki neutralnej, dla wprawy wykonano pozorowany atak. Jeszcze tego samego dnia ponownie wydawało się, że *Dzikowi* dopisało szczęście, albowiem o godz. 04.50 spostrzeżono dwa nieeskortowane statki. Niestety po zbliżeniu się do celu okazało się, iż są to dwa statki prawidłowo oznakowane płynące pod szwajcarską banderą. Były to – *Akka* [3085 BRT] oraz *Mongabarra* [3085 BRT]. Znow dla wprawy wykonano pozorowany atak. W końcu 17 czerwca o godz. 06.50 spostrzeżono dużą jednostkę 2 Mm na północ od Przylądka Milazzo. Jakież musiało być rozczarowanie załogi, gdy ponownie o godz. 07.30 rozpoznano kolejny statek szpitalny.⁴⁴ W raporcie między wierszami przeziera rozterka Komandora, czy nie zaatakować tej jednostki, gdyż podkreślił on, że nie otrzymał on żadnego sygnału na temat przejścia tej jednostki. Jednak zwyciężył rozsądek i statek nie został zaatakowany, co było zgodne z rozkazem wydanym wszystkim okrętom alianckim – „statków tureckich i neutralnych nie ruszać”.

str. 314

W nocy, gdy ładowaliśmy baterie, Dyzio w poświacie księżyca dojrzał wylaniający się zza wyspy okręt oddalony od nas o najwyżej 400 metrów. Prowadząc nasłuch, szedł bardzo wolno, prezentując nam swą lewą burtę. Ponieważ tak bardzo prosił o storpedowanie go, kazałem nastawić torpedy na dwa metry zanurzenia i z pozycji nawodnej strzeliłem trzy razy, celując przed cel, w jego środek i za rufę. Jedna z torpedy powinna była trafić. Przez lornetkę obserwowałem je, jak szły prostym torem w smudze jasnej od blasku księżyca.

Torpedy chybiły. Okręt zrobił raptowny zwrot rufa do nas i pognął w ciemność nocy. Za chwilę trzy eksplozje oznajmiły mi, że torpedy wybuchły na skałach.

Podczas swojego trzeciego śródziemnomorskiego patrolu *Dzik* zaatakował wieczorem 17 czerwca 1943 roku o godz.

03.08 w pozycji 38°22,2' N/15°16,6' E włoski patrolowiec typu *Crotone*. Nieprzyjacielska jednostka poruszała się z prędkością 10 węzłów kursem 235° prezentując całą swą sylwetkę na tle księżyca, wobec czego Romanowski zdecydował się zaatakować salwą trzech torped, ustawionych na głębokość 6 stóp [około 1,8 metra]. Niestety żadna z wystrzelonych torped nie trafiła, jedna przeszła przed dziobem atakowanej jednostki, druga dokładnie pod celem, a trzecia zbczyła z toru o około 40 stopni. Pomimo jasnej nocy na wrogim okręcie nie spostrzeżono śladów torped i dopiero wybuch tychże po 7 minutach na skałach uzmysłowił Włochom obecność alianckiego okrętu podwodnego w pobliżu.

Oceniając patrol dowódca Dziesiątej Flotylii Okrętów Podwodnych cpt. George Chesterman Phillips ocenił atak dowódcy *Dzika* jako nieusprawiedliwiony, gdyż podjęte ryzyko nie było warte atakowanego celu.⁴⁵

str. 314/316

W dzień ten na skutek dość silnej fali widzialność była ograniczona, nie na tyle jednak, aby Toto nie zauważył sporego statku, który szedł na NW. [...]

Byłem od strony wyspy Stromboli i szczęśliwie składało się, że eskortujący niszczyciel, spodziewając się niebezpieczeństwa raczej od strony morza, kręcił się przy prawe burcie statku.

Zbliżał się moment strzału. Korzystając, że, fala utrudnia dostrzeżenie naszego peryskopu, przez cały czas używałem peryskopu wachtowego. Umożliwiało mi to o wiele lepszą obserwację. [...]

Gdy dziób celu był oddalony od nitki peryskopu zaledwie na pół długości statku, podałem komendę:

– Pierwsza pal!

Drugą torpedę strzeliłem, celując pod pomost, trzecią pół długości celu za rufę. [...]

Dwa wybuchy rozległy się głuchym echem powtarzanym kilkakrotnie.

Podniosłem peryskop, statek stał na stop z silnym przechyłem na burtę lewą – niszczyciel zawracał przez prawą burtę.

Jeszcze podczas tego samego patrolu *Dzik* zaatakował kolejną nieprzyjacielską jednostkę. 17 czerwca 1943 roku o godz. 19 spostrzeżono duży statek handlowy w eskorcie dużego niszczyciela. Po zbliżeniu się na odległość 3000 jardów w pozycji 38°39,9' N/15°16,5' E odpalono salwę trzech torped, z których według zapisu z raportu bojowego *Dzika*, dwie okazały się celne. Niszczyciel dopiero po 15 minutach przystąpił do kontrataku zrzucając 12 bomb hydrostatycznych.

O godz. 23.05 *Dzik* przepływając przez miejsce ataku napotkał dużą ilość pływających szczątków. Oceniając patrol *Dzika* cpt. Phillips zdecydowanie nie pozostawił żadnych wątpliwości jednoznacznie podkreślając, że atakowana jednostka zatonała.⁴⁶ Niestety wciąż nie udało się zidentyfikować atakowanej jednostki, zatem z weryfikacją ataku *Dzika* należy poczekać do czasu odnalezienia w archiwach odpowiednich

⁴⁴ O.R.P. *Dzik*. Patrol report No. 2. 8th – 22nd June 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 210-5].

⁴⁵ *Ibidem*

⁴⁶ *Ibidem*

„kwitów” potwierdzających bądź zaprzeczających skuteczności ataku polskiego okrętu.

str. 317/318

Drzemałem w fotelu składanym w centrali. Wachtę miał podporucznik Kaweryński.

[...]

Przy którejś z kolejnych obserwacji Kaweryński nagle oderwał oczy od peryskopu i krzyknął:

– Okręt podwodny!

[...]

Z niecierpliwością czekałem, aż peryskop wyjdzie z wody i będę mógł zobaczyć, co się dzieje na powierzchni.

Ku swemu zdziwieniu ujrzałem początkowo balon zaporowy, później, gdy okręt wyszedł nieco wyżej spostrzegłem, że balon był holowany przez ogromny tankowiec ubezpieczony przez cztery okręty wojenne.

Tankowiec był prawie tej samej wielkości, co storpedowany przeze mnie w pierwszym patrolu.

Niestety, tankowiec wraz z eskortą minął już nas i był zwrócony do nas rufą. Szedł do Palermo. Był poza zasięgiem torped Dzika. Gdybyśmy lepiej obserwowali, byłby na pewno nasz!

Wszystko wskazuje na to, że napotkanym 12 czerwca 1943 roku o godz. 14.45 statkiem był eks-francuski ropowiec *Champagne* podążający w eskorcie czterech okrętów wojennych do Palermo. Niestety pomimo godzinnego pościgu *Dzikowi* nie udało się dojść na odległość strzału torpedowego.⁴⁷

str. 340

Przybyłem pod Bastię o dwie godziny za późno – z portu wychodził właśnie ogromny tankowiec. Holował balon na uwięzi. Był to ten okręt, który „miał szczęście” dzięki złej pogodzie, uniknąć naszych torped pod Palermo.

*Niestety, tankowiec skierował się na północ. Przypuszczałem, że wpadnie na *Ultra* albo *Unshakena*, a wtedy marny jego los!*

Ponownie *Dzik* napotkał ropowiec *Champagne* 20 września 1943 roku o godz. 19.20, gdy ten opuszczał port w Bastii w eskorcie małego statku handlowego oraz 5 R-bootów. Niestety odległość była zbyt duża – 12 000 jardów, wobec czego zrezygnowano z pogoni.

Przypuszczenia Romanowskiego okazały się słuszne, gdyż konwój ten został dostrzeżony przez *Ultora*, który jednak – mimo trzygodzinnej podwodnej pogoni – nie doszedł do pozycji dogodnej do strzału. Żywoć *Champagne* zakończył się dopiero 24 września w wyniku ataku torpedowego *Ultora* i *Uproara*.⁴⁸

str. 345

Rezultatem naszego sygnału był nalot lotnictwa na Bastię. Na tle granatowego roziskrzonego gwiazdami nieba różnokolo-

rowe niemieckie pociski przeciwlotnicze układały się w piękne wstęgi i sznury koralu. Przez grzmot dział i grzechot broni maszynowej przebijały gęsto silne detonacje. Bomby lotnicze!

W czasie operowania *Dzika* przy wybrzeżach Korsyki, lotnictwo alianckie przeprowadziło dwa naloty na Bastię. Wpiero 21 września 1943 roku o godz. 13.08 nalot przeprowadziło 21 samolotów B-24 *Liberator* z US Air Force. Nalot całkowicie zaskoczył Niemców, którzy wykryli bombowce dopiero, gdy te były nad miastem i portem (sic!). Nalot przeprowadzony z wysokości 7–8 tys. metrów spowodował znaczne zniszczenia – uszkodzono pirs zachodni, parowce *Tiberiade* [2696 BRT] oraz *Giglio* [1339 BRT] zostały uszkodzone, holownik *Gabes* zatonał a parowiec *Kraft* [514 BRT] został ciężko uszkodzony. Około 100 samochodów i ciężarówek ustawionych na nabrzeżu do ładunku zostało zniszczonych a 60 ludzi poniosło śmierć.⁴⁹ Także miasto zostało zbombardowane. W wyniku zniszczenia pirsu zachodniego oraz zablokowania wejścia do portu przez wrak *Nikolausa* storpedowanego przez *Dzika*, port nie mógł już przyjmować większych statków, wobec czego ewakuacja drogą morską, mogła się odbywać tylko na barkach desantowych.

Drugi nalot przeprowadzono 22 września o godz. 03.30. Tym razem w bombardowaniu wzięło udział 12 *Wellingtonów* Mk III z RAF-u. Straty po wieczornym nalocie były mniejsze i zniszczeniu uległa tylko jedna barka desantowa typu *Siebel: SF 110* a uszkodzeniu kolejna *SF 172*, ale w magazynach eksplodowała składowana tam amunicja włoska.⁵⁰

str. 346

Właśnie z naszej prawej burty szedł zespół jedenastu barek desantowych ustawionych w dwie kolumny. Z boku kręciły się ścigacze, nad barkami zataczały kręgi samoloty myśliwskie.

[...] *Z uwagi na małe zanurzenie barek kazałem nastawić torpedy na przebieg na powierzchni. Zmieniłem kurs *Dzika* tak, by przecinał kurs barek pod kątem 120 stopni, i celując w drugą barkę lewej kolumny strzeliłem torpedę.*

[...]

Torpeda trafiła!!!

Środek barki uniesiony siłą wybuchu wyszedł wysoko z wody i złamał się w powietrzu, jakieś przedmioty zostały wyrzucone w górę.

Widząc wybuch torpedy zwiększyłem szybkość, zszedłem głębiej, przeszedłem pod zespołem nieprzyjacielskim, zawróciłem przez lewą burtę i wyszedłem na głębokość peryskopową.

*W tym czasie zespół zrobił zwrot na prawo, więc znów znalazł się przed dziobem *Dzika*. Strzeliłem trzy pozostałe torpedy, celując w trzecią i czwartą barkę prawej kolumny.*

Dwie torpedy były celne. Jedna ze zniszczonych barek wiozła widać amunicję lub materiał wybuchowy, gdyż w ogromnym słupie czarnego dymu formalnie się rozsypała. Tam nie było co zbierać...

49 Kriegstagebuch Seetransportstelle Bastia (8 września – 4 października 1943 roku), wpis z 21 września 1943 roku, odpis w posiadaniu autora

50 Freg. Kapt. Frhr. von Liebenstein, *Bericht über die Durchführung der Räumung von Korsika* (15 września – 3 października 1943 rok), s. 8, odpis w posiadaniu autora.

47 *Ibidem*.

48 Andrzej S. Bartelski, „Francuski zbiornikowiec »Champagne«, Morza, Statki i Okręty 2/2005, s. 59.

Następnego dnia 22 września 1943 roku, o godz. 17.25 spostrzeżono wychodzące z portu w Bastii barki typu *Siebel* w eskorcie trzech R-bootów. Po zbliżeniu się do konwoju doliczono się około 11 barek. Tymczasem o godz. 17.51 po zbliżeniu się na odległość 500 jardów odpalono pojedynczą torpedę nastawioną na przebieg na powierzchni do trzeciej barki lewej kolumny. Torpeda trafiła w atakowaną jednostkę na wysokości 1/3 długości barki licząc od dziobu.

Następnie *Dzik* zmienił kurs i ponownie podszedł do ataku i o godz. 18.15 wystrzelono z odległości 600 jardów pozostałe trzy torpedy do dwóch nachodzących na siebie barek. Zgodnie z relacją Romanowskiego jedna z torped trafiła pierwszą z nich w rufę w efekcie czego zatoniła ona w przeciągu 30 sekund, natomiast druga z barek eksplodowała pozostawiając po sobie tylko obłok czarnego dymu. Kontratak nie zaobserwowano, jednak o godz. 18.21 usłyszano silną eksplozję, przypuszczalnie wybuch bomby lotniczej.⁵¹

Natomiast według źródeł niemieckich późnym popołudniem 22 września Bastię opuścił konwój 6 barek MFP i uformował 2 linie, a *F 420* zajęła pierwszą pozycję z prawej strony. O godz. 18.03 *F 420* została trafiona torpedą i błyskawicznie zatoniła. Wraz z barką śmierć poniosło 10 z 13 marynarzy oraz utracono 1 czołg, 2 działa szturmowe *StuG* i 1 dział przeciwpancerne *PaK*, natomiast 12 przewożonych żołnierzy zostało uratowanych przez załogę barki.⁵² Opis ataku wskazuje, iż *F 420* była jednostką, zatopioną w przeciągu 30 sekund. Niestety w dokumentach niemieckich nie ma potwierdzenia zatopienia pozostałych dwóch jednostek – wręcz przeciwnie możemy jedynie odnaleźć informację o tym, że *F 450* uchyliła się od 2 torped (z których jedna przeszła pod barką), a *F 360* wyminęła kolejne 3 torpedy.⁵³ Z pewnością w konwoju tym płynęły *F 360*, *F 420*, *F 450*, *F 587*, *F 616* oraz *F 749* z łącznym ładunkiem 3 czołgów, 29 samochodów, 4 *StuG*ów oraz 49 żołnierzy.⁵⁴ W podsumowaniu raportu cpt. Phillips postulował, by w uznaniu wzorowo wykonanego patrolu przedstawić kpt. mar. Romanowskiego do odznaczenia.

str. 351

Patrole na Morzu Egejskim były bardzo spokojne. Ze strony okrętów niemieckich zagrożenie było małe, szansa spotkania nieprzyjaciela – niewielkie. Duże niebezpieczeństwo stwarzały jednak liczne pola minowe [...] toteż wypoczynek mój zakłócał ciężko niepokój o Dzika.

Obawy moje były płonne. Kochane „żelazko” wróciło całe i z sukcesem. Zatopiło kuter rybacki oraz przywiozło trzech jeńców.

Podczas jednego z dwóch patroli śródziemnomorskich, gdy *Dzik*em dowodził kpt. mar. Andrzej Kłopotowski doszło do opisywanej wyżej sytuacji. 17 listopada 1943 roku o godz. 11.50 spostrzeżono w odległości 10 000 jardów kuter rybacki.

51 O.R.P. *Dzik*. Patrol report No. 5. 15th – 28th September 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 104–107].

52 Randolph Kugler, *Das Landungswesen in Deutschland seit 1900*, Oberbaum-Verlag, Berlin, 1989, s. 267.

53 Korespondencja własna z René Stenzel z 10 sierpnia 2008 roku.

54 *Kriegstagebuch Seetransportstelle...*, op. cit., wpis z 22 września 1943 roku.

Wkrótce zbliżono się na odległość 3000 jardów i otworzono ogień z działa. Po wystrzeleniu 3 pocisków, załoga składająca się z trzech Greków opuściła kuter, wobec czego *Dzik* podniósł ich z wody a następnie zatopił kuter 2 pociskami z odległości 200 jardów. Zatopioną jednostką okazał się grecki kuter *Agios Andreas* [Pireus 2119]⁵⁵ o wyporności około 40 ton, przewożący ładunek metalowych beczek z 7000 litrów oliwy.⁵⁶

str. 356

Podczas patrolu napotkaliśmy sporo statków. Na widok każdego z nich zarządziłem alarm bojowy i podchodziłem do ataku. Dopiero będąc blisko statku przekonywałem się, że jest to statek turecki. Półksiężycy były wymalowane w dwóch lub trzech miejscach na każdej burcie.

Turcja była neutralna, więc statków tureckich nie atakowaliśmy. Właściwie należało je raczej zatrzymać i rewidować. Nie mogło być przecież nic łatwiejszego dla statku niemieckiego, jak wymalować sobie półksiężycy i swobodnie chodzić, gdzie tylko miał ochotę. Otrzymałem jednak wyraźny rozkaz: „statków tureckich i neutralnych nie ruszać”.

Podczas swojego dziewiątego patrolu śródziemnomorskiego, *Dzik* trzykrotnie napotkał jednostki tureckie. Jednakże rozpoznał prawidłowo tylko dwie z nich. Wpierw 7 stycznia 1944 roku o godz. 07.43 w pozycji 39°42' N/26°02' E napotkał w deszczu turecki statek pasażerski *Tirhan* [3085 BRT]. Romanowski błędnie rozpoznał jednostkę jako rumuński statek pasażerski *Alba Lulia* [5701 BRT] i zaatakował neutralny turecki statek, myśląc, że atakuje wroga jednostkę. Na szczęście torpedy chybiły. O tym sensacyjnym wręcz zdarzeniu można przeczytać w dalszej części artykułu. Następnego dnia o godz. 14.30 napotkano mały turecki parowiec podążający około 7 Mm od wybrzeża tureckiego kursem 195°. Po godzinie o 15.30 napotkano duży parowiec rozpoznany jako turecki podążający na północ.⁵⁷ Zgodnie z międzynarodowymi ustaleniami, tureckie statki miały namalowaną turecką banderę w dwóch miejscach – na dziobie oraz na wysokości śródokręcia, co ilustruje zamieszczona obok grafika.

str. 361-365

Noc była ciemna, okręt kiwał się na fali. [...]

Gdy tak tonąłem w myślach, obsada pomostu bacznie obserwowała morze dookoła okrętu.

– Tu coś idzie – wymruczał Rowiński wpatrzony w lornetkę. [...]

– Feluka – mruknął Toto. [...]

Żaglowiec, idąc pełnym wiatrem, szedł z naszej lewej burty na przecięcie kursu. [...]

– Obsługa do działa! – krzyknąłem.

Ludzie wyskakiwali z włazu, przesadzali burtę pomostu z obu stron i sprawnie zjeżdżali po linie na platformę działa. [...]

55 Ch.E. Dunis, op. cit., s. 42-44.

56 O.R.P. *Dzik*. Report of 7th Mediterranean War Patrol. Period from 6th November 1943 to 24 November 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 19-27]

57 O.R.P. *Dzik* – 8th Mediterranean War Patrol – 23rd December 1943 to 13th January 1944, [TNA, ADM 199/1853, s. 145-50]

– Ogień ciągle, pal! – zabrzmiał rozkaz.

Nasze działo zaczęło rąbać tak często, jak tylko zdążono ładować. Pociski padały rozmaicie. Jedne były krótkie, drugie długie, niektóre trafiały.

Na rufie żaglowca zaczęło błyskać światelko; szły stamtąd smugi ognia. „Karabin maszynowy!” przemknęło mi przez myśl. [...]

Żaglowiec już się nie odgryzał. Skierowałem Dzika wprost na cel. [...]

– Sekcja abordażowa na górę! Przerwij ogień! – dałem rozkazy. [...]

Złożyłem dziób Dzik do burty żaglowca [...] Ludzie zaczęli przeskakować na pokład szkunera i rozbiegali się po nim świecąc latarkami. [...]

Na żaglowcu umieszczono ładunek trotylu i zapalono spłonkę czasową. Po trzech minutach miał nastąpić wybuch.

Nie odeszliśmy daleko, gdy ze śródkręcie strzelił wysoki słup ognia – żaglowiec zламаł się wpół i zaczął tonąć. [...]

Zatopiony przez nas szkuner zwał się *Elleni* i był pod banderą grecką. Obsługę stanowiło pięciu Greków. Na pokładzie miał jedenastu żołnierzy niemieckich wracających z urlopu świątecznego. Wiózł wiele prowiantu oraz kilka krów, które miał dostarczyć na wyspę Chios.

Wieczorem 8 stycznia 1944 roku o godz. 22.20 na *Dziku* spostrzeżono dwa żaglowce w namiarze 370°.58 Po 92 minutach pościgu zbliżono się do większego z żaglowców na odległość 800 jardów i otworzono ogień z działa. Niestety pomimo dobrej widoczności dzięki pełni księżyca, strzelanie było utrudnione przez wysoką falę tak, że spośród oddanych 21 strzałów tylko 6 było celnych. O godz. 00.16 na nieprzyjacielski szkuner przeszła załoga abordażowa w składzie: ppor. Tadeusz Noworól, bosmat Franciszek Gąsowski, mat Antoni Olesiński, st. mar. Stanisław Ambroszcak, st. mar. Franciszek Kmiecik oraz mar. Władysław Tomaszewski. Inspekcja nieprzyjacielskiej jednostki wykazała, że był to grecki szkuner *Eleni* [Mytilene 200] o wyporności 90 ton przewożący 30 krów, świeży prowiant, amunicję i pistolety oraz worki z pocztą. Załoga składała się z 6 Greków oraz 10 Niemców. O godz. 01 po przejściu załogi abordażowej z powrotem na *Dzika* szkuner został wysadzony w powietrze za pomocą ładunku wybuchowego.⁵⁹

PÓŁPRAWDY I PÓŁMITY

str. 105

Wypatrywaliśmy przez peryskop okrętów i samolotów. Z sygnału otrzymanego bowiem z flotyli wiedzieliśmy, że na naszą osłonę wysłano dwa krążowniki, kilka zespołów niszczyteli i całe stado samolotów. Ani razu nie widzieliśmy naszych ratowników. Zresztą, jak to stwierdziliśmy po powrocie, dobrze się stało, że armada wysłana na nasz ratunek nie spotkała Wilka. Otrzymała ona bowiem rozkaz zabrać załogę, a okręt

zatopić. Wobec przewagi na tych wodach lotnictwa niemieckiego branie Wilka na hol naraziłoby jedynie oba okręty na zbombardowanie.

Potwierdzenie przytoczonego fragmentu znajdujemy we wspomnieniach admirała Sir Charlesa Forbesa, który wspomina, że na ratunek *Wilki* wysłano krążowniki *Birmingham* i *Sheffield* oraz kontrtorpedowiec *Gallant*.⁶⁰ Potwierdza to również telegram otrzymany 23 czerwca o godz. 11 od dowódcy 2 Flotyli Okrętów Podwodnych cpt. Georga Cunninghama Patona Menziesa, w którym nakazano *Wilki* powrót do bazy oraz powiadomiono o wysłaniu 2 krążowników i 1 kontrtorpedowca oraz samoloty dla eskorty uszkodzonego *Wilka*. Co więcej w wyciągu z dziennika działań bojowych pod datą 23 czerwca o godz. 12.37 widnieje zapis, że napotkano brytyjski samolot Hudson, który następnie eskortował *Wilka* w drodze powrotnej, w związku z czym odwołano eskortę krążowników.⁶¹ Jak widać w obu źródłach nie ma najmniejszej wzmianki na temat rzekomego zatopienia uszkodzonego okrętu. Zresztą przeczyłaby temu praktyka – 29 grudnia 1939 roku, brytyjski okręt podwodny *Triumph* wszedł na niemiecką minę w Skagerraku. Pomimo utraty ponad 5 metrów dziobu, okręt powrócił do bazy pod silną eskortą lotniczą i kontrtorpedowców brytyjskich.

str. 155/162

Chodziliśmy w swoim sektorze już dwa tygodnie. W polu naszego widzenia nic się nie pokazywało. [...]

*Z pierwszego patrolu pod Brestem wróciliśmy po dwudziestodniowym pobycie na morzu. [...] Po powrocie do bazy z dumą dowiedzieliśmy się, że przebywaliśmy na morzu dłużej niż inne okręty większe od *Sokoła* i bardziej przystosowane do dłuższych podróży!*

To wyrobiło nam od początku dobre imię u dowódcy flotyli zwanego potocznie „Captain S”.

Informacja podana przez Romanowskiego nie jest do końca ścisła. Faktycznie pierwszy patrol *Sokoła* trwał 21 dni. Jednakże informacja na temat nienapotkania żadnej jednostki jest fałszywa. Wpierw 28 marca 1941 roku o godz. 05.50 w przybliżonej pozycji 49°40' N/05°50' W, na *Sokole* spostrzeżono nieprzyjacielski ścigacz. Ponieważ noc była bardzo ciemna i przez peryskop nie było nic widać, okręt zastopował i zszedł na głębokość 25 metrów. Pomimo tego nieprzyjaciel wielokrotnie przepływał nad *Sokolem*, co zmusiło dowódcę okrętu do zejścia niżej. Ponieważ okręt utrzymywał bardzo małą prędkość przy głębokości 45 metrów, okręt utracił trym i zaczął spadać w dół. Uruchomienie balastów czy zwiększenie prędkości z powodu obecności nieprzyjacielskiego ścigacza było wysoce niewskazane, zatem okręt powoli opadał na dno zatrzymując się na głębokości 80 metrów. Pod wpływem ciśnienia, w przedziale torpedowym powstały przecieki. Nieprzyjaciel zaciekle tropił okręt do godz. 06.40, kiedy to odszedł na południe. Jednakże pomimo poważnych uszkodzeń,⁶² *Sokół*

58 Janusz Joachimczak, „Rapsod śródziemnomorski”, Przegląd Morski nr 7-8/1990, s. 76.

59 O.R.P. Dzik – 8th Mediterranean War Patrol..., op. cit., s. 145–150.

60 Admiral Forbes (C.in C. Home Fleet) War Diaries, [TNA, ADM 199/361].

61 Wyciąg z Dziennika Działania Bojowego ORP *Wilka*, [IPiMS MAR.A.V.27/14].

62 Należy podkreślić, że uszkodzenia powstały w wyniku dużego ciśnienia wody, a nie działań nieprzyjaciela. Wbrew temu, co twierdzą źródła polskie, na

kontynuował patrol. Również 6 kwietnia o godz. 22 napotkano dwie jednostki rybackie – przypuszczalnie francuskie. I wreszcie 12 kwietnia o godz. 21.05 w pozycji 49°10' N/06°50' W *Sokół* napotkał brytyjski okręt podwodny *Tuna*.⁶³

str. 163/165

Następny nasz patrol pod Brestem nie był tak spokojny jak pierwszy. Niemcy wiedzieli już o blokadzie portu, rozwinęły więc ożywioną działalność przeciw okrętom podwodnym. [...]

Nieraz byliśmy w ciężkiej sytuacji nie mogąc ująć nieprzyjacielowi ścigającemu nas przez parę godzin. [...]

Gdy okular wyszedł ze studzienki, Borys rozłożył rączki głowicy peryskopu i przywarłszy okiem do szkła podniósł się wraz z peryskopem [...]

– Sę, sę tu za rufą – monologował dowódca [...] Zapisać: trzy ścigacze, kurs dwieście czterdzieści. W dół peryskop! [...]

Tym razem udało się nam. Chociaż nas ścigacze wykryły, wszystkie bomby padały daleko od okrętu. Wybuchy bomb utrudniły nieprzyjacielowi podsłuch, dzięki czemu mogliśmy oddalić się z zagrożonej strefy. W rezultacie Niemcy stracili nasz ślad.

Niestety ponownie należy zauważyć, że nie wszystkie fakty przedstawione w tej relacji zaszły w rzeczywistości. Przede wszystkim autor *Torpedy w celu!* pominął drugi patrol bojowy *Sokoła*, przeprowadzony pomiędzy 7 a 24 maja 1941 roku, w trakcie to którego trzykrotnie napotkano nieprzyjacielskie jednostki. Wpierw 10 maja o godz. 01.30 w pozycji 48°02' N/05°45' W napotkano nieprzyjacielski torpedowiec wraz z kontrtorpedowcem. Niestety jak na razie nie udało się zidentyfikować obu napotkanych jednostek. Być może były to jedno z wielu M-bootów operujących z baz francuskich w tym czasie. Następnie 14 maja o godz. 03.20 w pozycji 47°02' N/03°23' W rozpoznano sylwetkę *Chasseur* zbliżającego się w kierunku okrętu z prędkością 15 węzłów. W końcu, wieczorem 18 maja o godz. 03.45 w pozycji 47°02' N/05°02' W, zauważono czerwoną flarę. Po kwadransie z tego samego namiaru spostrzeżono ogień, wobec czego okręt położył się na kurs 270°. O godz. 04.25 spostrzeżono nieprzyjacielski ścigacz, w związku, z czym *Sokół* się oddalił. Jednakże na okręt wciąż nie spadła choćby jedna bomba hydrostatyczna.⁶⁴

str. 165/168

Tuż nad ranem otrzymaliśmy sygnał adresowany do nas. Brzmiał on: „Jeżeli zdążycie przejść do piątej do miejsca (podana szerokość i długość), skierujcie się tam, zdejmując ograniczenia atakowania”.

Całą szybkością, idąc na powierzchni, ruszyliśmy na wskazane miejsce.

*Stałem na pomoście obok dowódcy i *Kłopot* który miał wachtę. Światało. Nad morzem unosiła się lekka mgiełka.*

*– Jest! – krzyknął raptem *Kłopot*. – Ale duży...! [...] Ujrzałem ogromny kadłub parowca, a przed nim dwa duże niszczyciele. [...]*

Przez chwilę oczekiwałem na komendę: „Uwaga przy aparatach i pał!”. Zamiast komendy raptem ryknął klakson.

*– Dziewięćdziesiąt stóp – dobiegł mnie przytłumiony głos *Boba*. [...]*

*– Lewo trzydzieści pięć sę śruby, turbiny! – meldował *Kołacz**

– Lewo dwadzieścia – słycać śrubę maszyny parowej!

– Trzymajcie tę maszynę! – brzmiał rozkaz dowódcy.

– Podawajcie ciągle namiar.

I po chwili:

– Strzelam na podsłuch. Uwaga przy aparatach czas odpalania siedem sekund! [...]

– Pał! – Głos dowódcy zabrzmiał ostro. [...]

Nie minęła minuta, gdy głuchy, mocny huk zatrząsł okrętem; po nim – drugi, trzeci i szereg dalszych.

Bomby padały w tak krótkich odstępach czasu, żeby wybuchy ich zlewały się w długi ciągły grzmot. [...]

Okręt spadał coraz szybciej. Obawiałem się, że zejdziemy na taką głębokość, gdzie, ciśnienie zmiążdży nasz kadłub. [...]

Nagły wstrząs dał nam znać, że okręt dotknął dna. [...]

Gdy wybuchły bomby, wzrok wszystkich kierował się ku górze.

– W dziobowym nity puściły – doszedł meldunek. [...]

*W przedziale dziobowym było jak pod prysznicem. Starszy bosman *Rybicki*, cały mokry, z kablówka w rękę, oglądał właz do ładowania torped.*

– Co jest?

– Kurcze pieczone, leją wszystkie nity dokoła włazu. Nic, kurcze pieczone, nie da się zrobić. [...]

Atak nasz uznano za chybiony, przeprowadzony jednak z taką odwagą i determinacją, że możemy być z niego dumni! Statek, który atakowaliśmy, wchodził do Brestu po odbyciu podróży do Japonii. Wiózł on cenne chemikalia dla hut stalowych oraz ładunek pereł.

Tak jak w poprzednio cytowanym fragmencie, tak też i tutaj, nie wszystkie fakty podawane przez Komandora są przedstawione zgodnie z rzeczywistością. Faktem jest, że *Sokół* od 7 do 23 lipca 1941 roku patrolował podejścia do Brestu mając za zadanie rozpoznanie ruchów nieprzyjaciela oraz atakowanie nieprzyjacielskich jednostek od krążownika *wzwyż*. Wieczorem 15 lipca o godz. 00.34 odebrano radiogram z dowództwa okrętów podwodnych o następującej treści: *Jeżeli zdążycie dojść na odległość 5 mil od wyspy Ile de Yeu do godz. 4 piętnastego, wykonajcie*.⁶⁵ Dowódca kpt. mar. Karnicki podjął ryzyko i przeszedł maksymalną prędkością na powierzchni do wyznaczonego punktu, osiągając go 15 minut przed upływem czasu. Wkrótce o godz. 04.05 spostrzeżono w odległości 2500 jardów nieprzyjacielską jednostkę o wyporności około 10 000 BRT w eskorcie dwóch kontrtorpedowców. Przygotowywano

Sokoła tego dnia nie spadła ani jedna bomba hydrostatyczna.

⁶³ Patrol report O.R.P. Sokol period 26th March – 15th April, [TNA, ADM 199/1097].

⁶⁴ O.R.P. Sokol. Patrol report for period 5th June to 23rd June 1941, [TNA, ADM 199/1118].

⁶⁵ Tłum. własne, w org. *If you can get within 5 miles of Ile de Yeu by 04:00/15 do so.*, O.R.P. Sokol. Patrol report 7th July to 23rd July 1941, [TNA, ADM 199/1118]

się do ataku na powierzchnię, gdy niespodziewanie jedna z jednostek eskortujących oświetliła *Sokoła* reflektorem, zmuszając tym samym polski okręt do zanurzenia. Ponieważ podniesienie peryskopu i pozostawanie na małej głębokości groziło kontratakami ze strony jednostek eskortujących dowódca okrętu postanowił wystrzelić o godz. 04.24 cztery torpedy celując na podłuch. Niestety wszystkie spudłowały. Do godz. 05.15 jeden z kontrtorpedowców krążył nad *Sokołem* starając się go wykryć, lecz sztuka ta mu się nie powiodła i ponownie na okręt nie spadła ani jedna bomba hydrostatyczna. Za to dwukrotnie w godz. 04.40 oraz 04.45 usłyszano na okręcie pojedyncze odgłosy wystrzału. Tyle nam mówi dziennik bojowy *Sokoła*.

Wyraźnie widać, że w pamięci Komandora pewne fakty się zatarły i niektóre zdarzenia z patroli biskajski *Sokoła*, są w jego wypowiedzi pomieszane. Choćby położenie się na dnie, o którym wspominałem już wcześniej.

Jeśli chodzi o wspomniany przez Romanowskiego łamacz blokady, okazuje się, iż wywiad brytyjski otrzymał informację, iż do Bordeaux wejdzie statek płynący z Japonii, dlatego też okręty blokujące Brest – w tym wypadku polski *Sokoł* i brytyjski *Tuna* – zostały przesunięte w stronę Bordeaux. Według informacji posiadanych przez autora oczekiwaną jednostką był *Ole Jacob* [8306 BRT], który w grudniu 1940 roku opuścił Kobe i zmierzał do Bordeaux.

Tymczasem spostrzeżoną koło Ile de Yeu jednostką wydaje się być eks-belgijski statek pasażerski *Baudouinville* [13 761 BRT] płynący z Bordeaux do Kiel eskortowany przez dwa (przypuszczalnie) M-booty. Natomiast brytyjska obława na niemiecki łamacz blokady okazała się skuteczna, gdyż 19 lipca *Ole Jacob* pomimo eskorty czterech M-bootów: *M 18*, *M 25*, *M 27* i *M 30* został storpedowany i uszkodzony przez brytyjski okręt podwodny *Tuna* 60 Mm na zachód od Bordeaux.

str. 251/252

Dochodzenie, którego celem było wyjaśnienie okoliczności w jakich zatonął ORP Jastrzęb, trwało niespodziewanie krótko. Sprawa bowiem okazała się całkiem jasna.

Konwój, napotkawszy na swojej drodze pole lodowe, zmuszony był zmienić kurs na południe. Zszedłszy z trasy o 90 mil, wszedł w sektory okrętów podwodnych.

[...] Okręty atakujące ORP Jastrzęb nie miały prawa w tym wypadku rzucać bomb głębinowych, istniał bowiem wyraźny zakaz atakowania okrętów podwodnych w sektorach dozorowania w sektorach dozorowania własnych jednostek podwodnych.

Według twierdzenia dowódcy St. Albans, nie wiedział on, że znajduje się w sektorze własnego okrętu podwodnego. [...]

HMS Seagull wracając z Murmańska, zatonął a dowódca jego zginął. [...]

Winę za wypadek przypisano dowódcom okrętów, które brały udział w ataku na ORP Jastrzęb, a w szczególności dowódcy St. Albansa, gdyż nie znał on sygnałów rozpoznawczych okrętów podwodnych i nie przestrzegał zakazu atakowania okrętów podwodnych w sektorze dozorowania własnych jednostek.

„Dowódca ORP Jastrzęb winy za stratę okrętu nie ponosi. Uczynił on, co tylko było możliwe w ludzkiej mocy, aby okręt i załogę ocalić” – osądzono.

Sekwencję zatopienia *Jastrzębia* przedstawiono już we wcześniejszej części artykułu. Dochodzenie w tej sprawie zostało przeprowadzone pomiędzy 13 a 16 lipca 1942 roku na pokładzie HMS *Forth*. Komisja w składzie przewodniczący cpt. H.M.C. Ionides [dowódca 3 Flotylii Okrętów Podwodnych] i członkowie commander⁶⁶ Ronald George Mills [dowódca HMS *Forth*], cmdr. Henry Dakers Olivier oraz kmdr por. Tadeusz Stoklasa [Attache Morski w Londynie] przeprowadziła dochodzenie w sprawie zatonięcia *Jastrzębia*.

Komisja ustaliła, iż na skutek uszkodzeń okrętu i bardzo złych warunków atmosferycznych, trwających przez większą część okresu patrolowania, dowódca *Jastrzębia* nie mógł ustalić dokładnie pozycji okrętu. Pozycja zliczona przez oficera nawigacyjnego ppor. mar. Stanisława Olszowskiego różniła się od pozycji podanej przez oficera nawigacyjnego St. Albans Fenrik⁶⁷ Edwinda Dahla Johansena o 72 Mm. Komisja przyjęła pozycję norweskiego oficera za bliższą prawdy, ponieważ porównanie pozycji pozostałych okrętów eskorty konwoju PQ 15 dały przybliżone rezultaty.

Jak się wydaje najważniejsze ustalenia jak do tej pory zostały niestety w polskiej literaturze przemilczane. Jak powszechnie wiadomo rejon patrolowania dla okrętów podwodnych wyznaczono w sektorach oznaczonych od K.20 do K.32, a każdy z sektorów miał szerokość 40 Mm oraz długość 25 Mm. Jednak, o czym się w Polsce nie pisze, wkrótce po rozpoczęciu rejsu powiększono rejon patrolowania o kolejne dwa sektory K.33 oraz K.34. Co zaskakujące o zmianie tej nie zostały poinformowane jednostki eskortujące konwój! Zatem najbardziej wysunięta na północny-wschód pozycja przesunęła się o 50 Mm na północ a dowódcy *Seagull* oraz St. Albans nic o tym nie wiedzieli. Jednocześnie w wyniku pojawienia się na trasie konwoju lodu, zmieniono kurs tak, by przeszedł on w odległości 25 Mm od najbardziej wysuniętego na północny-wschód rogu sektora K.34. W rzeczywistości z nieznanych przyczyn konwój przeszedł zaledwie w odległości 12 Mm od tego punktu.

Według wytycznych *Jastrzęb* od godz. 08 2 maja miał się znajdować na północnej granicy sektora K.32. W rzeczywistości znajdował się on 72 Mm dalej na północny-wschód tak, iż znalazł się on 12 Mm poza granicę ostatniego sektora K.34. Zatem wbrew temu co pisze Romanowski, fakt zaatakowania okrętu, komisja uznała za całkowicie usprawiedliwiony. Jednocześnie komisja nie doszukiwała się w zachowaniu Komandora żadnych uchybień.⁶⁸ Nieprawdą jest jakoby przypisano winę za zatopienie *Jastrzębia* dowódcom dwóch alianckich okrętów. Wypadek uznano za tragiczny zbieg okoliczności [nie ze

⁶⁶ Odpowiednik stopnia podporucznika oraz komandora porucznika.

⁶⁷ Odpowiednik stopnia podporucznika marynarki.

⁶⁸ W org. *On the evidence available it is not considered that Lieutenant Commander B. Romanowski, Polish Navy, was guilty of any negligence or of any serious errors of judgment.* Jednak jak widzimy Komisja nie wypowiedziała się na temat starań Romanowskiego w celu ocalenia okrętu. Zatem ten fragment jego wspomnień również należy uznać za nie odpowiadający prawdzie.

swej winy *Jastrząb* znalazł się poza strefą ochronną, jak również konwój znalazł się bardziej na południe niż powinien]. Jednakże, podkreślono słabą znajomość sygnałów wśród oficerów norweskich, określając ją jako niezadowalającą.⁶⁹

Na koniec należy zauważyć, że Romanowski uśmiercił przedwcześnie zarówno dowódcę *Seagulla* jak i sam okręt. Lt. cdr. Pollock zmarł dopiero w 1983 roku, a trawler szczęśliwie przetrwał wojnę i został pocięty na złom dopiero w maju 1965 roku. Oficer angielski nie wziął udziału w dochodzeniu albowiem był w tym czasie na morzu eskortując kolejny arktyczny konwój QP 13.

str. 324/326

Zbliżał się świt... Byłem już nieco zmęczony i drzemałem na żelaznej ławeczce po prawej burcie pomostu, gdy zbudził mnie krzyk sygnalisty Bendella.

– Light, sir! [...]

– Give him recognition, Bendell! – rozkazałem sygnaliście.

– Ster zero! – krzyknął Gutek, gdy dziób nasz znalazł się na wprost migającego światła. [...]

Gdy się rozwidniło, zobaczyłem [...] okręt podwodny typu „U”. Był to Unshaken dowodzony przez porucznika Jacka Whittona [...]

Wyszedłem, na pomost. Zapaliłem papierosa i gawędziłem z Kłopotowskim, gdy raptem starszy marynarz Górski, obserwujący morze z lewej strony pomostu, krzyknął:

– W lewo piętnaście peryskop!

Wszyscy w dół! – ryknąłem, podnosząc lornetkę do oczu. Udało mi się od razu złapać w szkła peryskop. Przecinał on nasz kurs w odległości około 400 metrów przed dziobem. Szedł wyraźnie na Unshakena. [...]

– Czas odpalenia pięć sekund, pa! – krzyknąłem.

– Pa! – jak echo doleciał mnie głos z centrali. Torpedy poszły. W tym momencie peryskop znikł. [...]

Syrena nasza ryczała. Porucznik Kłopotowski dawał szereg urywanych dźwięków, aby zwrócić uwagę Unshakena na nas, wołanie bowiem aldisem nie dało rezultatów. Zapalił wreszcie światło. „Widzę, rozumiem” – odpowiedział.

– Hard to starboard! – nadał mu Bendell. Posłuchał natychmiast, ostro skrzył w prawo. Tymczasem wszyscy mieli oczy utkwione w ślad naszych torped. Nie było wybuchu pod wodą. Torpedy poszły bokiem. [...]

Zagadka tajemniczego okrętu podwodnego, do którego strzelałem torpedy, została wyjaśniona po poddaniu się floty włoskiej.

*Wieczorem, w przededniu spotkania *Dzika*, Unshaken spostrzegł okręt podwodny. Sądząc że to *Dzik*, wdał się z nim w wymianę sygnałów. [...]*

*Tymczasem był to nie *Dzik*, lecz okręt włoski. Otrzymałszy dane o spotkaniu i mając większą szybkość, przybył wcześniej do oznaczonego miejsca. Szedł właśnie do ataku na Unshakena, gdy raptem usłyszał ze swej prawej burty głośny hałas. Rzuciwszy okiem ujrzał okręt podwodny i z piany przed*

dziobem poznał, że strzela on torpedy. Użył więc zbiornika szybkiego zanurzenia i – jak mógł tylko najszybciej poszedł głębiej. Torpedy przeszły tuż nad nim.

Jest to jedna z bardziej zagadkowych spraw związanych z historią działalności naszych „strasznych bliźniaków”. Biorąc udział w operacji *Husky* cztery okręty podwodne operujące z Malty – *Unruffled*, *United*, *Unshaken* oraz *Dzik* – zostały wysłane w okolice Zatoki Taranto mając za zadanie nie dopuszczenia włoskich okrętów do floty inwazyjnej lądującej na plażach Sycylii.

Na patrolu polski okręt nie napotkał celów godnych swoich torped. Poza wieloma jednostkami zwalczania okrętów podwodnych napotkano jedynie jeden statek szpitalny oraz brytyjski okręt podwodny typu *U*. W końcu 17 lipca 1943 roku o godz. 02.45 *Dzik* otrzymał sygnał nakazujący mu wyjście z sektora. Jednocześnie wyznaczano miejsce rendez-vous z brytyjskim *Unshakenem*, tak by obie jednostki powróciły na Maltę razem. Następnego dnia wieczorem o godz. 21.56 napotkano brytyjski okręt podwodny, który po wymianie sygnałów okazał się *Unshakenem*. Wg raportu Romanowskiego spotkanie to miało miejsce w pozycji 35°51' N/15°42' E. Zatem z pewnością twierdzenie Komandora, iż napotkano *Unshakena* o świcie jest nieprawdziwe, gdyż już od wieczora poprzedniego dnia oba okręty podążały na powierzchni do bazy razem.

W nocy z 18 na 19 lipca 1943 roku o godz. 02.43 spostrzeżono oświetlony statek szpitalny w pozycji 35°52' N/15°42' E co wydaje się o tyle dziwne, iż jest to ta sama pozycja w której napotkano poprzedniego dnia *Unshakena*. Wreszcie o godz. 06.20 z podążającego za rufą *Unshakena* o 3000 jardów *Dzika* spostrzeżono w niemiary 40 stopni peryskop okrętu podwodnego w odległości 1000 jardów. Ponieważ Romanowski doszedł do wniosku, że jest to peryskop wrogiego okrętu podwodnego atakującego brytyjską jednostkę, odpalono 4 torpedy z nastawieniem 7,5 m. Według raportu peryskop po wystrzeleniu drugiej torpedy znikł, skąd Komandor wysnuł wniosek, iż atak *Dzika* został spostrzeżony a przeciwnik ratował się zanurzeniem alarmowym używając zbiornika szybkiego zanurzenia, przez co torpedy przeszły nad okrętem.⁷⁰

Zdecydowanie inną wersję wydarzeń przynosi nam lektura raportu sporządzonego przez Lt. cdr. Jacka Whittona. Dwukrotnie 18 lipca *Unshaken* napotkał okręty podwodne, biorąc je za każdym razem za *Dzika*. Pierwsze spotkanie nastąpiło o godz. 10.37 a następne o godz. 17.25, co ciekawe w pierwszym przypadku rozpoczęto nadawanie sygnałów rozpoznawczych do napotkanej jednostki, jednak odpowiedź była całkowicie niezrozumiała. Wskazuje to na możliwość, iż nie był to *Dzik*, lecz wrogi okręt podwodny. Następnie o godz. 21.50 napotkano *Dzika* w przybliżonej pozycji 35°51' N/16°42' E. Następnego dnia o poranku o godz. 02.50 spostrzeżono oświetlony statek szpitalny w pozycji 35°50' N/15°53' E. Należy zatem przypuszczać, że pozycja rendez-vous *Dzika* oraz *Unshakena* podana przez Romanowskiego jest błędna natomiast pozycja napotkania statku szpitalnego poprawna. Co jednak najbardziej

69 Findings of Board of Inquiry into the loss of O.R.P. *Jastrząb*. Held onboard H.M.S. Forth during the period 13th – 16th July 1942, [TNA, ADM 199/1217, s. 78–95].

70 O.R.P. *Dzik*. Patrol report No. 3. 2nd – 19th July 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 75–9].

zaskakujące, na temat rzekomego ataku *Dzika* na wrogi okręt podwodny *Whitton* nie wspomina ani jednym słowem!⁷¹

Jest jeszcze jedna polska relacja podająca istotny szczegół. Jest to relacja samego Romanowskiego, w której wspomina on: „*Sygnalista starszy marynarz Rowiński zauważył peryskop [...] Zmieniłem kurs nieco w prawo w kierunku na peryskop i strzeliłem 4 torpedy w odstępie trzech sekund [w pozycji 35°48' N/15°17' E]. W momencie, gdy druga torpeda opuszczała aparat, peryskop znikł. Wszystkie torpedy chybiły, aczkolwiek przeszły dokładnie w miejscu zauważonego peryskopu. Dałem komendę do motorów „cała naprzód” z zamiarem rozjechania nieprzyjaciela. [...] Cała akcja trwała około 40–50 sekund, dając dowód wysokiego wyszkolenia i doskonałej organizacji całej załogi.*”⁷²

Przyjdźmy zatem do analizy źródeł niemieckich i włoskich, tak by spróbować ustalić kto mógł niedoszłą ofiarą *Dzika*. Zgodnie z zapisami *Führer der Unterseeboote Italien*, tego dnia w pobliżu przebywały cztery niemieckie U-booty: *U 81* [CN 3611 o godz. 11.21, 19 lipca], *U 375* [CN 3188 o godz. 23.50, 18 lipca], *U 407* [CN 32 o godz. 08, 19 lipca] oraz *U 453* [CN 34 o godz. 08, 19 lipca]. Zatem tylko ten ostatni mógł znajdować się w pobliżu miejsca ataku na styku kwadratów CN 35 oraz CN 38, lecz jego *KTB* nie wspomina o napotkaniu jakichkolwiek okrętów podwodnych wroga. Należy zatem z całą stanowczością wykluczyć możliwość udziału jednostki niemieckiej w powyższym zdarzeniu.

Wciąż kwestią otwartą pozostaje ewentualny udział jednostki włoskiej. Jednakże jedynym okrętem włoskim operującym w rejonie był włoski okręt podwodny *Nichelio* dowodzony przez C.C.⁷³ Claudio Celliego, który 19 lipca o godz. 13.54 w pozycji 36°40' N/15°13' E [a więc przeszło 52 Mm na północ od raportowanego przez Romanowskiego miejsca ataku] zaatakował nieprzyjacielski tankowiec. Jednak zgodnie z zapisami z dziennika bojowego *Nichelio* nie zapuszczał się na południe od miejsca swojego ataku, zatem można wykluczyć udział tego okrętu.⁷⁴ Wspominany wcześniej *Ascianghi*,⁷⁵ dowodzony przez St. Mario Fioriniego,⁷⁶ z pewnością nie był atakowaną jednostką, gdyż dopiero 16 lipca wyszedł on z bazy w Neapolu z zadaniem atakowania nieprzyjacielskich jednostek w pobliżu miejsca lądowania Aliantów. Zatem należy przyjąć, że to nie *Ascianghi* był celem torped *Dzika*, gdyż po pierwsze jest wątpliwe by w ciągu zaledwie trzech dni zdołał on przejść aż z Neapolu wzdłuż wybrzeży włoskich przez cieśninę do miejsca ataku, a po drugie jest wielce wątpliwe, by włoski okręt zapuścił się aż tak daleko na południe biorąc pod uwagę jego zadania.

Jest jeszcze jedno, dość nieoczekiwane rozwiązanie tej zagadki. Odpowiedź jest zawarta we wspomnieniach Andrzeja Kłopotowskiego, który napisał: „*Przed wejściem do portu spotkaliśmy angielski okręt podwodny, który podobnie jak my wracał z patrolu i który o świcie otrzymał wiadomość, adresowaną do nas i do nich, o zauważonym w pobliżu wejścia do portu nie-*

*przyjacielskim okręcie podwodnym. Nie minęło wiele czasu, gdy nasz Anglik zasygnalizował zauważony peryskop. Podając namiar, odpłynął, oddalając się całą mocą silników. [...] [Dowódca] zanurza okręt na głębokość peryskopową, wpatrując się przez peryskop w podany namiar. Podsluch nic nie melduje. Podchodzimy bliżej. – Jest! – krzyczy uradowany dowódca. Ostatnia wystrzelona torpeda szarpnęła okrętem, opuszczając wyrzutnię. [...] Sekundy mijają. Nie ma wybuchu, a więc torpeda chybiła. [...] Nieprzyjaciel nie zmienił swej pozycji ani taktyki. Peryskop podnosi się i chowa. [...] Wściekły dowódca zarządza wynurzenie okrętu, kierując dziób wprost na pobliski peryskop i pełną szybkością decyduje się rozjechać „upartego dziada”. Podobnie jak torpeda, która nie trafiła, nasz dziób nie rozpruł znenawidzonego kadłuba nieprzyjacielskiego. Domniemany peryskop wynurzał się w dalszym ciągu. – Oficer wachtowy! – krzyknął w końcu dowódca. – Podnieść tę miotłę! [...] Oddamy ją wraz z meldunkiem o naszym męstwie.”⁷⁷ Pomimo oczywistych błędów i nieścisłości zawartych w tym fragmencie [Kłopotowski umieszcza to zdarzenie we wrześniu 1943 roku, gdy *Dzik* wracał po patrolu spod Korsyki. Podaje również, że to Anglik zauważył peryskop jako pierwszy. Nie zgadza się liczba wystrzelonych torped jak i fakt, że polski okręt był zanurzony], uderzające jest jej podobieństwo do relacji Romanowskiego – zwłaszcza jeśli chodzi o fragment taranowania nieprzyjacielskiej jednostki, który to nie został zawarty w raporcie bojowym. Warto tu podkreślić, że Alianci od czasu do czasu zrzucaли do morza w okolicach Malty drewniane peryskopy mające zmylić siły przeciwpodwodne państw Osi. Być może spostrzeżoną „miotłą” był właśnie jeden z takich peryskopów.*

Jeśli tak w istocie było i *Dzik* zaatakował sztuczny peryskop, zamiast wrogiego okrętu podwodnego, w najmniejszym stopniu nie naraża to załogi polskiego okrętu na śmieszność. Wręcz przeciwnie! Należy podkreślić wręcz wzorową obserwację i wysokie wyszkolenie polskiej załogi, co zaowocowało błyskawicznym atakiem. Nawet, jeśli był on wykonany przeciwko wyimaginowanemu przeciwnikowi ocena zachowania załogi *Dzika* winna być pozytywna.

str. 331/334

Pościg trwał już około dwóch godzin, gdy wreszcie na horyzoncie ukazały się maszty. Było ich mnóstwo.

Zarządziłem alarm bojowy. [...]

Sytuacja nie była łatwa. Szły na nas dwa duże statki eskortowane przez siedem okrętów różnego typu. [...]

– Co to są za statki? – interesował się Kłopot.

– Pierwszy idzie całkiem sobie spory pasażer, stara łajba, za nim tankowiec około pięć–siedem tysięcy ton z maszyną na rufie. Statki są dobrze naładowane.

Podniosłem peryskop, a widok, jaki ujrzałem, wywołał uśmiech na mojej skupionej dotychczas twarzy.

Cała eskorta zrobiła zwrot na kontrkurs i tylko jeden kontrtorpedowiec, stary, dychawiczny, niemilosiernie dymiący z kominą, pozostał przy statkach. Szedł on z przodu, statki za nim – idący w tyle tankowiec był nieco dalej od nas. [...]

Dziób pierwszego statku zbliżał się do nitki celownika.

71 H.M.S. Unshaken – 2nd to 19th July 1943, [TNA, ADM 199/1347].

72 M. Borowiak, *op. cit.*, s. 276/277..

73 Odpowiednik stopnia komandora podporucznika.

74 Korespondencja własna z Platonem Alexiadeseem z 20 stycznia 2006 roku.

75 Andrzej S. Bartelski, „Terrible Twins» – czyli polskie okręty podwodne na Morzu Śródziemnym”, *Okręty Wojenne* 2/2001, s. 35.

76 Odpowiednik stopnia porucznika marynarki.

77 A. Kłopotowski, *op. cit.*, s. 46

Wytrzymałem, aż pierwszy maszt zaczął podchodzić na celownik.

– Uwaga przy aparatach! Pierwsza, pa! Gdy rufowy maszt nadszedł na nitkę, kazałem odpalić drugą torpedę. [...]

Przetarłem szkła peryskopu – drugi statek nadchodził na celownik.

– Uwaga, pa!

W tym momencie ujrzałem, jak tuz przy pierwszym statku gwałtownie wytryska wysoki, wąski słup. Rozległ się wybuch.

– Torpeda! – krzyknął Toto.

Pomost tankowca nadszedł na peryskop.

– Czwarta, pa! – krzyknąłem.

Trzy dalsze wybuchy dały nam znać, że wszystkie torpedy trafiły.

Ostatniego dnia piątego patrolu śródziemnomorskiego *Dzika*, 15 sierpnia 1943 roku o godz. 17.30 spostrzeżono daleki dym. Po dwóch godzinach pościgu, wreszcie o godz. 19.30 zidentyfikowano źródło dymu jako konwój składający się ze statku pasażerskiego i ropowca w eskorcie torpedowca typu *General* oraz pomocniczego traulera. Po piętnastu minutach dowódca *Dzika* rozpoczął atak, postanawiając zaatakować początkowo tylko statek pasażerski uznając go za najbardziej wartościowy cel. W pewnym momencie jednak sytuacja uległa zmianie, gdyż trawler odłączył się od konwoju płynąc na południe pozostawiając konwój tylko w eskorcie kontrtorpedowca, znajdującego się około jednej mili za drugim w szyku statkiem pasażerskim. W związku z takim rozwojem wydarzeń dowódca okrętu postanowił zaatakować obie jednostki handlowe. O godz. 20.32 odpalono w pozycji 41°09' N/17°25' E cztery torpedy, po dwie dla każdego z atakowanych statków. Odległość w momencie strzału do płynącego dalej ropowca wynosiła 1400 jardów, a do statku pasażerskiego zaledwie 800 jardów. Zgodnie z raportem Romanowskiego, w momencie odpalania trzeciej torpedy, zauważono trafienie pierwszej torpedy w pobliżu przedniego masztu. Według słów Komandora pozostałe trzy torpedy również były celne. Kontratakując Włosi zrzucili na okręt 22 bomby hydrostatyczne.⁷⁸

Zatem w świetle tego raportu należy za nieuzasadniony uznać fakt eskortowania konwoju w początkowej fazie, przez aż siedem jednostek. Również informacja jakoby pierwszy w szyku płynął statek pasażerski a drugi był tankowiec jest fałszywa, gdyż w rzeczywistości było dokładnie odwrotnie.

Tymczasem nie wszystkie torpedy wystrzelone przez *Dzika* trafiły. Trafiła tylko pierwsza z torped, a ofiarą polskiego okrętu padł włoski frachtowiec [a nie ropowiec] *Goggiam* [1994 BRT]. Pomimo trafienia torpedą jednostka ta nie zatonęła, jednak uszkodzenia były na tyle poważne, iż została ona porzucona na mieliźnie niedaleko San Cataldo i już nigdy nie wróciła do służby. Drugą atakowaną jednostką okazał się statek pasażersko-towarowy *Citta di Spezia* [2474 BRT], a torpedy wystrzelone do tej jednostki przez *Dzika* chybiły. Warto też podkreślić, że informacja podawana przez Rohwera o tym jakoby torpedy *Dzika* minimalnie chybiły kontrtorpedowiec *Lubiana*

są również częściowo prawdziwe.⁷⁹ W tym momencie warto wrócić do pomocniczego traulera, który wg słów Komandora odszedł na południe. Wiele wskazuje na to, iż był to pomocniczy krążownik *Lubiana* [985 BRT]. Przepuszczalnie przeszedł on zaledwie na drugą stronę konwoju i jedna z torped, która nie trafiła w cel, minimalnie przeszła obok *Lubiany*, co stało się podstawą do informacji zawartej w książce Rohwera.

str. 340

Wejście do zatoki patrolowane było przez ścigacze. Kręcił się tam również mały stateczek motorowy przypominający budowę jacht. Widząc, że na redzie stoi statek, zarządziłem alarm bojowy.

Statek pod banderą niemiecką stał na kotwicy, a przy jego burcie – barki desantowe, z których po sieciach wspinali się na pokład żołnierze. [...]

Oglądając zatokę dookoła zauważyłem, że z portu wychodzi duży statek. Przed jego dziobem szedł holownik. [...]

*Gdy dziób *Dzika* patrzył trochę przed tylnice zakotwiczonego statku, odpaliłem pierwszą torpedę. Okręt kręcił w prawo. Celując pod pomost odpaliłem drugą torpedę. [...]*

Zwróciłem peryskop na statek w wejściu. Do połowy długości wysunął się zza falochronu. Celowałem przed pierwszy maszt.

– Pa! – wrzasnął Magdziarek takim głosem, aż mi zadzwoniło w uszach.

– Pa! – podałem, gdy nasz dziób zrównał się z pomostem.

– A teraz lewo na burt i w nogi! Krzyknąłem po chwili do zastępcy. Cztery wybuchy dały mi znać, że wszystkie torpedy były w celu.

Podczas swojego szóstego patrolu śródziemnomorskiego *Dzik* operował pod wybrzeżami Korsyki. Od 20 września 1943 roku okręt oczekiwał nieprzyjacielskich jednostek na podejściach do portu w Bastii. Dopiero następnego dnia nadarzyła się okazja do ataku. O godz. 15.30 spostrzeżono, iż z portu wyszła duża jednostka a następnie rzuciła kotwicę na redzie. Natychmiast do statku podeszły cztery barki i po siatkach zaczęli się wspinąć żołnierze. Wkrótce z portu wyszły także trzy R-booty a także statek-pułapka. O godz. 16.20 spostrzeżono przy wyjścia z portu duży statek handlowy zmieniający pozycję przy pomocy holownika. W związku z tym o godz. 16.32 odpalono dwie torpedy do zakotwiczonego statku, a po czterech minutach kolejne dwie torpedy do drugiej jednostki. Według relacji dowódcy wszystkie torpedy trafiły w swój cel.⁸⁰

Po chwili rozpoczął się kontratak przeprowadzony przez wspomniane trzy R-booty *R 161*, *R 190* oraz *R 200* oraz pomocniczy ścigacz okrętów podwodnych *UJ 2209* [1148 BRT], który zrzucił na *Dzika* 10 bomb hydrostatycznych, z których wszystkie padły niebezpiecznie blisko okrętu. Dopiero o godz. 17.25 *Dzik* oderwał się od nieprzyjaciela i po wyjściu na głębość peryskopową o godz. 18.10 spostrzeżono tylko wysta-

78 O.R.P. Dzik. Patrol report No. 4. 5th – 20th August 1943, [TNA, ADM 199/1853, s 89–94].

79 J. Rohwer, *op. cit.*, s. 196.

80 O.R.P. Dzik. Patrol report No. 5. 15th – 28th September 1943, [TNA, ADM 199/1853, s. 104–107].

jący dziób pierwszej atakowanej jednostki, oraz dziób, główny maszt i komin drugiego statku. Powojenna analiza źródeł pozwoliła ustalić, iż atakowanymi jednostkami był niemiecki frachtowiec *San Pedro* [5947 BRT] oraz grecki parowiec *Nikolaou Ourania* pływający pod banderą niemiecką jako *Nikolaus* [6397 BRT]. Wg relacji niemieckich, atak na *San Pedro* był niecelny,⁸¹ a *Nikolaus* otrzymał tylko jedno trafienie, w ładownię nr V w wyniku, czego śmierć poniosło dwóch członków załogi.⁸² Pomimo uszkodzenia jednostka nie zatonęła, jednak została pozbawiona możliwości ruchu w wyniku czego kadłub *Nikolausa* zablokował wejście do portu w Bastii, i tam też 4 października o godz. 04.10 został wysadzony w powietrze przez wycofujące się wojska niemieckie.⁸³

Należy jednak z całą pewnością stwierdzić, że ofiarą ataku *Dzika* nie padł parowiec *Dino Leoni* [514 BRT] używany przez Niemców w charakterze holownika pod nazwą *Kraft*. W rzeczywistości jednostka ta została ciężko uszkodzona podczas nalotu amerykańskich *Liberatorów* i zatonęła 23 września o godz. 17 w wyniku uszkodzeń sprzed dwóch dni. Należy również wykluczyć możliwość zatopienia przez *Dzika* parowca *Tiberiade* [2696 BRT]. Statek ten z pewnością zatonął podczas nalotu 21 września, a jego wrak wciąż znajdował się wewnątrz portu jeszcze w roku 1946. Również często wymieniany *Mont Agei* [4572 BRT] zatonął wcześniej, bo już 23 lipca 1943 roku w okolicach Porto Ferrario po trafieniu jedną torpedą lotniczą. Zatem jest oczywiste, iż nie mógł on paść ofiarą torped *Dzika*.

str. 353

Na kutrach, które zatrzymywałem, obsadę stanowili tylko Grecy, często z kobietami i dziećmi. Żadnej kontrabandy nie odkrywając, puszczałem je wolno, nieraz dając dzieciom czekoladę lub suchary.

Gdy jednak napotkałem kuter z kilkoma bańkami benzyny, załogę składającą się z trzech Greków wziąłem na pokład, a kuter zatopiłem.

Ponownie mamy do czynienia z pomieszaniem faktów. Jedyne greckie jednostki, jakie w trakcie swoich patroli egejskich napotkał Romanowski, to szkuner zatopiony 8 stycznia 1944 roku oraz kuter zatopiony następnego dnia. Zatem Komandor nie mógł puszczać żadnych jednostek wolno, gdyż wszystkie przez niego napotkane jednostki zostały zatopione. Przypuszczalnie chodzi w tym wypadku o grecki *Agios Nikolaos* napotkany przez kpt. Kłopotowskiego 17 listopada 1943, o czym mowa poniżej.

Kuter o zniszczeniu, którego wspomina Romanowski został zatopiony 9 stycznia o godz. 18.43 w pozycji 38°25' N/25°21' E. Wpierw wystrzelono 6 pocisków, z których żaden nie był celny, a następnie podniesiono z wody 3 rozbitków i wysadzono kuter w powietrze.⁸⁴ Z pewnością chodzi tu o 40-tonowy kuter *Agia Markella* [Chios 436].⁸⁵

81 Kriegstagebuch Deutsches Marinekommando Italien, wpis z 23 września 1943 roku [NA, T1022/2493].

82 Kriegstagebuch Seetransportstelle..., op. cit., wpis z 21 września 1943 roku.

83 Raport z 9 października dla Seetransportführer Korsika, odpis w posiadaniu autora.

84 O.R.P. Dzik – 8th Mediterranean War Patrol..., op. cit., s. 145–150.

85 Ch.E. Dunis, op. cit., s. 30

str. 353/354

Po zatrzymaniu kilku kutrów, gdy napotkaliśmy następną jednostkę, kazałem cały manewr wykonywać – dla praktyki – oficerowi, który miał wachtę.

Oficer przyjrząwszy się kutrowi stwierdził, że kuter jest uzbrojony. Na dziobie ma przykryty pokrowcem dwulufowy karabin maszynowy. [...]

– Alarm bojowy nawodny! Wynurzenie, obsługa do działła. Kąt kursowy prawo sześćdziesiąt, cel: kuter, odległość dwieście, odchylenie osiemdziesiąt, ogień pojedynczy pa!

Przed kutrem wysoko trysnął słup wody. Kuter stanął. Ktoś z niego wyskoczył za burtę i trzepał się w wodzie. Kilka postaci machało rozpaczliwie rękami.

Do rzekomego karabinu maszynowego nikt się nie kwapił... [...]

Dzik dobił do kutra i raptem cała obsada pomostu i działła ryknęła śmiechem.

Na dziobie kutra przykryty plandeką stał osioł, żywy osioł!

Obsadę kutra stanowiło trzech Greków, jedna Greczynka i ten nieszczęśnik, co moczył się w wodzie [...] Kilka dzbanków z oliwą, które były na pokładzie, wyrzuciliśmy za burtę. Staro Greka wraz z kobietą i osłem pozostawiliśmy na kutrze, dwóch młodych zabraliśmy ze sobą. Niech wzmocnią armię formującą się w Libanie!

Ta przednia historia rzeczywiście się zdarzyła, lecz niektóre fakty podane przez Romanowskiego są nieprawdziwe. Po pierwsze i najważniejsze dowódcą *Dzika* w czasie wspomnianego powyżej zdarzenia był kpt. mar. Kłopotowski, a nie Romanowski, co potwierdza raport złożony przez tego pierwszego na ręce cpt. Davida Caldicotta Ingrama. Romanowski z powodu choroby pozostał w Bejrucie, a dowództwo nad okrętem przejął jego zastępca, zatem Komandor nie mógł brać udziału w patrolu. Po drugie obsadę kutra stanowiło 5 mężczyzn, 1 kobieta [blondynka!], 2 dzieci, 1 osioł, 1 koza, kilka kurcząt oraz pies. Po trzecie do zdarzenia tego doszło 17 listopada 1943 roku o godz. 13.40.⁸⁶ Gwoli uzupełnienia warto dodać, że kutrem tym był *Agios Nikolaos* [Pireus 1072], na którego przekazano dwóch rozbitków z zatopionego wcześniej tego dnia *Agios Andreas*, którzy wyrazili chęć powrotu do rodzin.⁸⁷ Na *Dziku* zatrzymano jedynie mechanika z *Agios Andreas* – Evangelosa Salamatakisa. W swej książce „Moja wojna” Kłopotowski tak podsumował owe zdarzenie: *Cieszę się obecnie, że nie nastąpiła decyzja zatopienia. Może do dnia dzisiejszego Greczynki i ich dzieci wspominają polski okręt podwodny i dziękują za suchary i wodę do picia, które mogły uratować ich życie, a których nie mieli na pokładzie, kiedy desant został wysadzony dla sprawdzenia, czym szkuner jest załadowany.*⁸⁸

86 O.R.P. Dzik. Report of 7th Mediterranean War Patrol..., op. cit., s. 19-27

87 Ch.E. Dunis, op. cit., s. 44

88 A. Kłopotowski, op. cit., s. 120

MITY

str. 39

Z tym większą radością wykonaliśmy otrzymany przez radio rozkaz, przesuwaający nas w okolice Rugii, do Zatoki Meklemburskiej. [...] gdy zabrzmiał sygnał alarmu bojowego, cała załoga z niezwykłym podnieceniem zajęła stanowiska. [...]

Nie śmiałem zapytać, co atakujemy, dowódca jednak, jak-by zgadując moje myśli, rzekł krótko:

– Krążownik! [...]

Atak rozwijał się pomyślnie, cel szedł niedużą szybkością. [...] Przy kolejnej obserwacji przez peryskop dowódca zaklął. Krążownik zrobił zwrot i oddalał się od nas.

Popatrzyłem przez peryskop – w porannej mgielce zobaczyłem potężny jasno malowany kadłub z górą wież i nadbudówek. Niestety, zwrócony był do nas częścią rufową. Spojrzałem na mapę. Dalej w głąb zatoki nie mogliśmy już iść. Zatoka Meklemburska jest płytka – tylko w środkowej jej części znajduje się rynna 24-metrowej głębokości. Nasz przeciwnik odchodził w stronę Małego Bełtu, my zaś musieliśmy zmienić kurs i odejść od płyczn na NE.

Wszystko wskazuje na to, że historia przytoczona przez Romanowskiego jest całkowicie zmyślona. Istnieją ku temu cztery poważne przesłanki: raport dowódcy *Wilka* kpt. mar. Bogusława Krawczyka złożony na ręce Szefa KMW kadm. Je-

rzego Świrskiego po przybyciu *Wilka* do Anglii, wspomnienia zastępcy dowódcy *Wilka* kpt. mar. Borysa Karnickiego, a także dziennik nawigacyjny *Wilka* oraz KTB krążownika *Admiral Hipper*.

Postarajmy się przeanalizować stwierdzenia Romanowskiego. Już pierwsze zdanie na temat przesunięcia okrętu do Zatoki Meklemburskiej każe głębiej się zastanowić nad prawdziwością tego fragmentu. Rzut oka na mapę pozwala stwierdzić, że KMW nie mogło wysłać tam polskiego okrętu podwodnego, gdyż byłoby to czyste samobójstwo. Zatoka jest zamknięta z trzech stron lądem a głębokość nie przekracza 24 metrów. Co więcej zgodnie z szyfrogramem nadanym na *Sępa*, od 7 września sektor jaki przypadł *Wilkowi* obejmował obszar pomiędzy 17 a 18 południkiem.⁸⁹ Mapy z dziennika nawigacyjnego okrętu, potwierdzają przesunięcie *Wilka* 8 września w okolice na północ od latarni Stilo,⁹⁰ a w trakcie wojny polskiej 1939 roku *Wilk* ani razu nie znajdował się nawet w pobliżu Zatoki Meklemburskiej.⁹¹

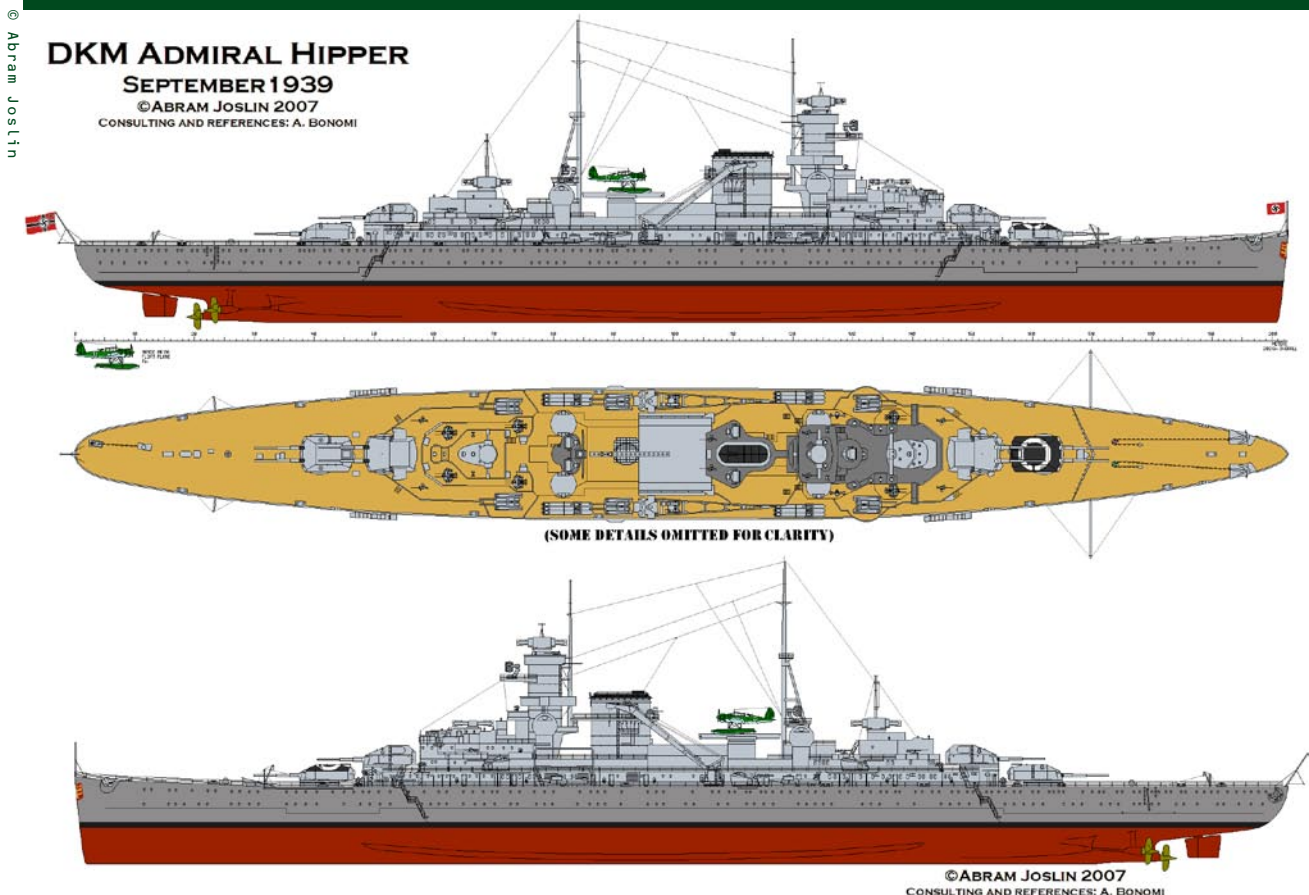
Należy również pamiętać, iż ani Krawczyk, ani Karnicki, nie wspominają słowem o tym zdarzeniu, co wydaje się znaczące. Pominięcie tego wydarzenia w ich relacjach byłoby niezmiernie dziwne, a w przypadku Krawczyka oznaczałoby to niesub-

89 CAW II/3/9.

90 Współrzędne latarni Stilo to 54°47'18" N/17°44'11" E.

91 Mapy nawigacyjne ORP *Wilk* z 1-20 września 1939 roku, [IPiMS, MAR A.V.27/1].

Admiral Hipper według stanu na wrzesień 1939



ordynację, co jeśli chodzi o tego oficera jest raczej nieprawdopodobne.

Przejdźmy zatem do analizy źródeł niemieckich. W raportach SKL pod datą 11 września 1939 roku o godz. 15.20 znajdujemy informację o tym, że *Admiral Hipper*, dowodzony w tym czasie przez KptZS⁹² Hellmutha Heye, zauważył peryskop w okolicach latarni Fehmarn, co spowodowało zamknięcie przez Oberkommando der Ost dla ćwiczeń całej zachodniej części Morza Bałtyckiego. W swym artykule Jarosław Tuliszka uznał to za potwierdzenie ataku *Wilka*.⁹³

Jednakże analiza KTB krążownika *Admiral Hipper* zaprzecza tej wersji. Krążownik opuścił Kiel o godzinie 08.20. O godz. 15.09, gdy krążownik podążał z prędkością 21 węzłów kursem 265° zauważono peryskop w namiarze 090°, wobec czego krążownik zmienił kurs na 100° i zwiększył prędkość do 25 węzłów. Później zaczęto uważać, że był to fałszywy alarm.⁹⁴ Pozwolę sobie w tym momencie wypunktować różnice pomiędzy wersją Romanowskiego a stanem faktycznym. Po pierwsze Romanowski stwierdza, że *cel szedł niedużą szybkością*, czemu zaprzecza KTB mówiący, że w momencie zauważenia peryskopu krążownik szedł z prędkością 21 węzłów. Po drugie autor „Torpedy w celu!” wspomina, że *w porannej mgiele zobaczyłem potężny jasno malowany kadłub*. KTB krążownika wspomina, że dane wydarzenie miało miejsce o godz. 15.09, co oznacza, że poranek już dawno minął, co więcej we wrześniu 1939 roku kadłub krążownika był pomalowany kolorem ciemnoszarym, a jedynie jego nadbudówki były pokryte farbą jasnoszarą. I wreszcie po czwarte pisał, że: *Nasz przeciwnik odchodził w stronę Małego Bełtu*. Jednak biorąc pod uwagę fakt, że całe zdarzenie miało miejsce w okolicy latarni Fehmarn oraz to, że krążownik zrobił zwrot na kurs 100°, oznacza to coś wręcz przeciwnego – *Admiral Hipper* zauważył przeciwnika nadpływającego ze strony Małego Bełtu i skierował się w stronę otwartego morza.

Opierając się na materiałach źródłowych należy z całą stanowczością stwierdzić, że wersja lansowana przez Romanowskiego jest w całości nieprawdziwa.

str. 99/100

Noc ciemna, widoczność nie przekraczała trzech, czterech kabli, morze było gładkie [...] Idąc z szybkością około trzech węzłów nie pozostawialiśmy za sobą prawie żadnego śladu. [...] Na pomoście panowała cisza. Z kiosku w miarowych odstępach czasu dochodził mnie głos Kmiecika – „ster prawo (lub lewo) dwadzieścia na kurs taki a taki”. Zygzakowaliśmy regularnie.

Okręt akurat był na zwrocie w prawo, gdy uwagę moją zwróciło coś w pobliżu dzioba.

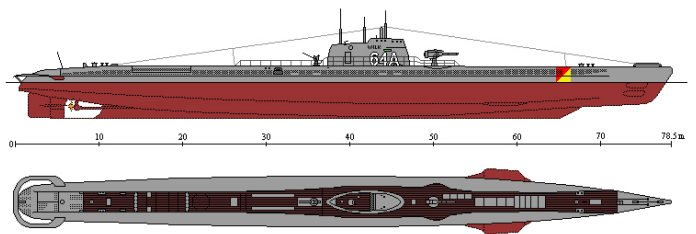
W tym momencie sygnalista krzyknął głośno:

– Prawo dziesięć, okręt!

Nie zdawałem sobie na razie sprawy z tego co widziałem.

Wyraźnie znaczył się na ołowianym morzu biały ślad fali dziobowej jakiegoś niewielkiego okrętu. Odległość była zbyt

© Andrzej S. Bartelski



Jak widać na planie, jednoczesne uszkodzenie obu śrub oraz uszkodzeń elementów konstrukcji znajdujących się w pobliżu śrub, możliwe było jedynie w przypadku, gdy obiekt o małych rozmiarach zmieścił się pomiędzy łącznikiem, sterem i kadłubem. Gdyby *Wilk* zderzył się z okrętem podwodnym, łącznik między śrępką a sterem okrętu musiałby być uszkodzony.

mała, aby strzelać torpedy! „Taranować” – zdecydowałem błyskawicznie.

– Ster zero! – krzyknąłem do rury głosowej

– Ster zero! – dobiegły mnie jak echo z kiosku

– Ster lewo na burt! – ryknąłem – Oba motory cała naprzód!

– Ster zero! Tak trzymać! – podawałem komendy nie spuszcając z oczu zauważonego obiektu.

Diesel gwałtownie zawarczały. Wilk szarpnął się do przodu. Stopami wyczułem nagle zwiększenie szybkości.

– U-boot! – krzyknął sygnalista. [...]

Dzieliło nas tylko parę metrów, gdy kioski skrył się pod wodą. Zderzenie było nieuniknione, waliliśmy szybkością około dziewięciu węzłów po prostopadłej do kursu wroga.

Odchyliłem się do tyłu i rękoma oparłem o nadbudówkę pomostu. Pod nogami wyczułem wstrząs kadłuba, potem nastąpił głuchy huk, a po chwili jakiś dziwny świst. W tym momencie rozchyliła się płachta brezentu [...] i ukazała się lysina Boba. Ze słowami „Co się dzieje?!” – wyskoczył na pomost.

– Rozjechaliśmy U-boota – odpowiedziałem.

Niestety ponownie wersja przedstawiana przez Komandora niewiele ma wspólnego z prawdą i stanem rzeczywistym. Według dotychczasowej wersji przebiegu tego zdarzenia przyjmowano, iż 20 czerwca 1940 roku o godz. 00.25 Romanowski wypatrzył przed dziobem *Wilka* nieprzyjacielski okręt podwodny i na jego rozkaz, zmieniono kurs *Wilka* oraz zwiększono prędkość tak, by staranować nieprzyjacielską jednostkę. Jednak dostępna oryginalna dokumentacja zdecydowanie zaprzecza tę wersję. Autor przy rekonstrukcji przebiegu zdarzeń posiłkował się następującymi źródłami: „Załącznik do meldunku dowódcy ORP *Wilk* z dnia 28 VI 1940”,⁹⁵ „Dziennik nawigacyjny ORP *Wilk*” (za okres 8–26 VI 1940),⁹⁶ „Dziennik działań bojowych ORP *Wilk*” (za okres 19–28 VI 1940),⁹⁷ „Dziennik zdarzeń ORP *Wilk*” (za okres 1–27 VI 1940)⁹⁸ oraz raportem bojowym z patrolu wraz z korespondencją dotyczącą zdarze-

92 Odpowiednik stopnia komandora.

93 J. Tuliszka, *op. cit.*, s. 43.

94 Kriegstagebuch Admiral Hipper, wpis z 11 września 1939 roku, [NA, T1022/2734].

95 IPIMS MAR.A.V.27/6.

96 IPIMS MAR.A.V.27/12/3.

97 IPIMS MAR.A.V.27/14.

98 IPIMS MAR.A.V.27/19.

nia skierowaną do brytyjskiej Admiralicji.⁹⁹

Zgodnie z danymi z dziennika działań bojowych *Wilka*, o godz. 00.25 w pozycji 56°54' N / 03°30' E nastąpił silny wybuch przy rufie, który kilkakrotnie wstrząsnął okrętem. Mimo tego szczelność okrętu została zachowana, choć odczuwano silne wibracje przy pracy prawego Diesla.¹⁰⁰ Ze względu na rodzaj uszkodzeń dowódca okrętu przypuszczał, że nastąpiło zderzenie z zanurzonym okrętem podwodnym wykonującym atak torpedowy na *Wilka*, gdyż do kontaktu doszła zaraz po wykonaniu przez okręt zwrotu.¹⁰¹ Z drugiej strony noc była dość jasna, a obsada pomostu (oficer wachtowy por. Romanowski oraz obserwator mat Stefan Magdziarek) nie zauważyła ani śladu peryskopu, ani żadnych śladów za rufą po wybuchu. Po powrocie 25 czerwca do bazy w Dundee o godz. 19.40 opuszczono nurka pod okręt, który stwierdził uszkodzenia śrub. Jednocześnie stwierdzono, że ster i stępka nie są uszkodzone. W trzy dni później okręt wydokowano, a oględziny nie wykazały na kadłubie ani stępce żadnych śladów zderzenia.

Według raportu złożonego przez kpt. Karnickiego na ręce dowódcy 2 Flotyli Okrętów Podwodnych cpt. Menziesa, *Wilka* płyną na powierzchni z prędkością 9 węzłów i ładował akumulatory. Zgodnie z procedurą wykonywano zygaki, gdy nieoczekiwanie o godz. 00.25 w pozycji 56°50' N / 03°37' E nastąpił bardzo silny wstrząs, a rufa okrętu wyszła z wody. Choć początkowo podejrzewano wybuch miny, wkrótce ustalono, że zderzono się z zanurzonym okrętem podwodnym ponieważ za rufą nie zauważono ani błysku, ani fontanny wody towarzyszącej zazwyczaj wybuchowi. Co ciekawe marynarze przebywający w przedniej części kadłuba raportowali, że tuż przed wybuchem słyszeli tarcie wzdłuż kadłuba. Już po wydarzeniu podczas przesłuchania wachtowych okazało się, że oficerowi wachtowemu wydawało się, że widział przed dziobem w odległości około 1100 jardów nierozpoznany trójkątny kształt, który natychmiast zniknął.¹⁰² Co warte podkreślenia kolizja nastąpiła w miejscu, w którym Romanowski spostrzegł nierozpoznany obiekt.

Raport z odniesionych uszkodzeń wykonany już po dokonaniu okrętu wskazuje na następujące uszkodzenia:

a) śruby: w lewej śrubie brakowało jednego pióra śruby, w pozostałych trzech również widoczne były uszkodzenia. W przypadku prawej śruby również dwa pióra były uszkodzone. Wały śrubowe zostały szczegółowo zbadane i jak się okazało nie nosiły śladu uszkodzeń;

b) rufowy ster trymowy: został rozregulowany w wyniku wstrząsów (działał tylko po 8 stopni w każdą stronę);

c) kadłub: nie odnaleziono nigdzie żadnych widocznych śladów uszkodzeń. Nawet łącznik pomiędzy stępką okrętu a sterem rufowym był nienaruszony;

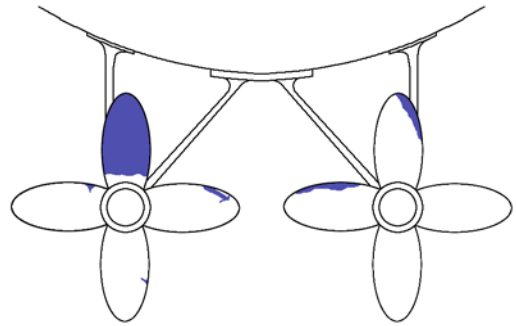
99 O.R.P. Wilk Patrol Report for period 18th–25th June 1940, [TNA, ADM 199/286, s. 404–110].

100 W dalszych częściach dziennika dowódca wspomina również o silnych wibracjach przy ruchach lewego silnika.

101 Zgodnie z zapiskami z dziennika nawigacyjnego *Wilka*, kurs generalny wynosił 62° z zygakami wykonywanymi co około 5 minut z odchyleniem 20° w obie strony (42° – 82°).

102 W oryginale: *The Officer of the Watch subsequently reported that he thought he had seen a dark shape which disappeared before Wilk reached it oraz After collision Officer of watch recollected having seen unidentifiable triangular shape which disappeared almost immediately at range of about 1100 yards.*

© Andrzej S. Bartelski



Charakter uszkodzeń obu śrub wyraźnie wskazuje, że obiekt z którym zderzył się *Wilk*, znalazł się pomiędzy obiema śrubami (prawa śruba obracała się zgodnie z ruchem wskazówek zegara, lewa – w przeciwnym kierunku). Odlamane pióro lewej śruby wskazuje, że uderzyło ono bezpośrednio w zaklinowaną boję, podczas gdy pozostałe pióra obu śrub odniosły jedynie nieznaczne uszkodzenia od drobnych elementów boi.

d) przecieki do przedziału minowego: w wyniku wstrząsów pękła rura kolektora w przedziale minowym i woda ze zbiornika trymowego zaczęła przeciekać do przedziału minowego.

Ostatnim dostępnym dokumentem jest wspomniany już łącznik do meldunku dowódcy *Wilka*, złożony 28 czerwca już po powrocie do bazy. Zgodnie z zapisami kpt. Karnickiego o godz. 00.25 na trawersie okrętu w odległości 100–150 m zauważono podejrzany ślad, wobec czego wykonano zwrot o 40° dziobem na ślad, po czym bezpośrednio po tym nastąpiło zderzenie z okrętem podwodnym. Na okręcie słyszalne było ocieranie się lin antenowych o balasty oraz odczuwano bardzo silny wstrząs na samej rufie. W momencie zderzenia *Wilk* szedł z prędkością 11 węzłów.

Jak łatwo można zauważyć zapiski sporządzane jeszcze na patrolu¹⁰³ oraz raport dla brytyjskiej Admiralicji są w pełni spójne, natomiast raport sporządzony dla polskich władz jest sprzeczny z pozostałymi. Karnicki sugeruje swym wpisem, że *Wilk* celowo rozjechał okręt podwodny, podczas gdy z pozostałych dokumentów jasno wynika, że Polacy do momentu zderzenia nie byli świadomi obecności jakiegokolwiek obiektu w pobliżu. Po analizie zgromadzonych danych należy uznać, że polska wersja raportu kpt. Karnickiego jest mocno „koloryzowana” i nie odpowiada stanowi faktycznemu.¹⁰⁴ Stąd też w dalszej analizie wykorzystywane będą jedynie dokumenty wytworzone tuż po zderzeniu oraz dokumenty komisji analizującej uszkodzenia *Wilka*.

Jak do tej pory badacze próbujący wyjaśnić zderzenie *Wilka* niesłusznie skupiali się na poszukiwaniach okrętu

103 Dziennik działań bojowych, dziennik nawigacyjny oraz dziennik zdarzeń są uzupełniane na bieżąco. Raporty bojowe z patroli są spisywane już po powrocie do bazy.

104 Przykładowo na podstawie zapisów logu *Wilka* należy stwierdzić, że okręt płynął z prędkością 9, a nie 11 węzłów (tuż przed zderzeniem od godz. 22.45 do 24.00 *Wilk* przebył 10,6 Mm, co daje przybliżoną wartość 8,5 węzła), podobnie zwrot o 40° był wykonywany rutynowo przy zygakowaniu o czym można się przekonać na podstawie analizy dziennika nawigacyjnego. Jednak decydujący jest zapis w dzienniku działań bojowych poczyniony 20 czerwca, gdzie kpt. Karnicki wyraźnie pisał: *czujność wachty była wzmożona – żadnego śladu o.p. nie widziano*, co wyklucza intencjonalny atak polskiego okrętu

podwodnego,¹⁰⁵ który mógł paść ofiarą „ataku” polskiego okrętu, zamiast skupić się na technicznych aspektach całego zdarzenia. Stąd też w dalszej części tekstu rozpatrywane będą głównie zagadnienia związane z uszkodzeniami powstałymi w wyniku kolizji i wynikających z nich relacji przyczynowo-skutkowych, które wykażą bezzasadność poszukiwań zatopionego czy też uszkodzonego okrętu podwodnego.

Dla dalszej analizy szczególne znaczenie mają cztery fakty:

- specyficzne ukształtowanie rufowej części *Wilka*, ze szczególnym uwzględnieniem umiejscowienia śrub;
- uszkodzenie jedynie śrub (kadłub, stępka oraz ster pozostały nienaruszone);
- spostrzeżenie przez Romanowskiego nierozpoznanego trójkątnego kształtu na kursie okrętu;
- słyszane przez załogę zgromadzoną w dziobowych częściach okrętu tarcie o kadłub.

Przyglądając się planom lub zdjęciom¹⁰⁶ podwodnej części rufowej *Wilka* z łatwością można stwierdzić, że w przypadku uderzenia o duży obiekt (jak okręt podwodny) nie jest możliwe uszkodzenie śrub bez uszkodzenia steru, a w szczególności łącznika pomiędzy stępką i sterem, gdyż konstrukcja okrętu to uniemożliwia. Uderzenie innego okrętu podwodnego w śruby *Wilka* oraz ich uszkodzenie (zarówno lewej, jak i prawej) musiałyby się zakończyć zniszczeniem (lub choćby wgnieceniem) wspomnianych elementów, czego jak wiemy nie wykazała inspekcja po wejściu *Wilka* do doku. Stąd też należy z całą pewnością odrzucić wersję o kolizji z innym okrętem podwodnym, gdyż uszkodzenie jedynie śrub przy jednoczesnym nienaruszeniu steru i łącznika jednoznacznie wskazuje na możliwość kolizji jedynie z małym obiektem. Co więcej kształt uszkodzeń obu śrub *Wilka* wskazuje, że obiekt z którym zderzył się polski okręt miał niewielkie rozmiary, umożliwiające przemieszczenie się obiektu pomiędzy obiema śrubami.

Skoro zatem nie okręt podwodny, to z czym zderzył się *Wilk*? Odpowiedzi na to pytanie może udzielić uwaga poczyniona przez Komandora na temat spostrzeżonego na kursie okrętu obiektu, który – jak sam Romanowski opisał – miał trójkątny kształt. Biorąc pod uwagę wielkość przedmiotu z jakim zderzył się *Wilk* oraz opis Romanowskiego zasadne wydaje się postawienie hipotezy, że obiektem tym była zerwana z kotwicy boja. Choć na pierwszy rzut oka hipoteza ta wydaje się niedorzeczna, to jednak po bliższym przeanalizowaniu posiadanych informacji okazuje się wyjątkowo trafna, a co ważniejsze jest zgodna z wszystkimi opisami podanymi przez poszczególnych świadków wydarzenia.

Po pierwsze nierozpoznany trójkątny obiekt jaki spostrzegł Romanowski mógł być boją ledwo widoczną na powierzchni morza, stąd też Komandor nie był pewny swego spostrzeżenia, zwłaszcza że obserwowany obiekt szybko znikł pod po-

wierzchnią wody. Jako, że w momencie zderzenia stan morza wynosił wg zapisków z dziennika nawigacyjnego 4, boja łatwo mogła skryć się za kolejnymi falami i pozostać niewidoczna dla obserwatorów stojących na pomoście okrętu podwodnego. Jeśli prawdą jest, że do kolizji doszło w miejscu gdzie Romanowski spostrzegł boję, logicznym wydaje się, że boja, która znalazła się dokładnie na kursie *Wilka* została wessana pod okręt i przemieszczała się ku rufie. Ponieważ przypuszczalnie boja posiadała resztki łańcucha kotwicznego można przyjąć, że przesuując się wzdłuż kadłuba ocierała się o kadłub okrętu powodując hałas, który słyszeli członkowie załogi *Wilka* znajdujący się w dziobowych przedziałach.¹⁰⁷ Następnie boja dostała się w okolice śrub, gdzie mogła zostać zassana pomiędzy obie pracujące śruby. Być może zaklinowała się na moment, co mogło spowodować gwałtowne zatrzymanie obracających się śrub, które jednak po chwili ponownie ruszyły i zmiażdżyły boję. W takim przypadku niewątpliwie rufa okrętu mogła gwałtownie się unieść, a śruby ulec uszkodzeniu. Jednocześnie takiemu zdarzeniu towarzyszyłby znaczny huk, który przez część załogi – w połączeniu z podniesieniem rufy ponad powierzchnię wody – mógł być wzięty za eksplozję. Ponieważ nie nastąpiła eksplozja nie była widoczna żadna fontanna czy też wzburzenie wody (w przypadku rzeczywistego wybuchu byłoby to nie do uniknięcia), a szczątki zmiążdżonej boi zaczęłyby tonąć pozostając niewidoczne dla obserwatorów na powierzchni (stąd też za rufą nie dostrzeżono ani szczątków, ani fontanny wody). Równocześnie małe rozmiary boi uzasadniałyby uszkodzenie jedynie śrub, gdyż zmieściłaby się ona pomiędzy śrubami nie uszkadzając przy okazji ani steru, ani łącznika.

Jak więc zatem widzimy hipoteza o najechnaniu przez polski okręt na zerwaną boję wydaje się sensownym rozwiązaniem w pełni pasującym do opisów podanych w raportach z kolizji. Reasumując z całą pewnością można odrzucić sugestię większości badaczy skłaniających się do hipotezy o zderzeniu z okrętem podwodnym lub najechnaniu na minę.¹⁰⁸ Z dużą dozą prawdopodobieństwa można zatem przyjąć, że *Wilk* najechnał na zerwaną boję, która w wyniku splotu nieszczęśliwych okoliczności dostała się między płyty obu śrub uszkadzając je, nie naruszając innych części okrętu. Natomiast z całą mocą należy stwierdzić, że wersja lansowana przez Romanowskiego jest całkowicie niedorzeczna i z gruntu fałszywa, będąc w 100% wytworem fantazji Komandora.

¹⁰⁷ W tym miejscu warto zauważyć, że kpt. Karnicki w swoich wspomnieniach (Borys Karnicki (1987), *Marynarki wrek wspomnień*, MON, Warszawa, s. 99) podaje, że na kadłubie widoczne były wzdłużne rysy o których nie wspomina komisja. Nie zmienia to zasadniczo konkluzji, gdyż ukształtowanie tych rys byłoby zgodne z przedstawianą hipotezą i przesuwaniami się boi wraz z łańcuchem wzdłuż kadłuba (co mogło spowodować drobne rysy wzdłużne).

¹⁰⁸ Kolejnym argumentem przeczącym możliwości bliskiej eksplozji jest stan kadłuba *Wilka*. W przypadku bliskiego wybuchu miny na kadłubie winny być widoczne charakterystyczne wgniecenia spowodowane przez falę uderzeniową, można byłoby się również spodziewać licznych przecieków. Tymczasem okręt pozostał szczelny, a komisja badająca kadłub *Wilka* nie stwierdziła żadnych odkształceń kadłuba. Jedyną zatem poszlaką wskazującą na bliski wybuch jest silny hałas połączony z podniesieniem rufy do góry, co większość załogi bezwiednie skojarzyło z wybuchem. Jak to zostało wykazane powyżej istnieje również logiczne alternatywne wyjaśnienie tych zjawisk.

¹⁰⁵ Mariusz Borowiak (2008), *ORP Wilk okaleczony drapieźnik*, Alma-Press, Bydgoszcz; Sławomir Łaniecki (2004), *Komandor Bolesław Romanowski*, Finna, Gdańsk; Rafał Mariusz Kaczmarek (2004), „Polska wojna podwodna”, *Morza*, Statki i Okręty nr. 4; Jerzy Gucki (2003), „Czy ORP Wilk taranował U-boota?”, *Przełąd Morski* nr. 2

¹⁰⁶ Stosowne fotografie bliźniaczego ORP *Ryś*, zamieszczono na: <http://www.audiovis.nac.gov.pl/obraz/79527/08dce2ffcca51fa4d31f6920bf7f5593/>
<http://facta-nautica.graptolite.net/PMW/Rys-Nantes-5.html>

str. 119

Była późna jesień 1940 roku.

Wilk wciąż chodził na patrolu na Morze Północne. Mieliśmy jednak wyraźnego pecha. Wiosną przez dwa tygodnie operowaliśmy na próżno pod Christiansand. Gdy odwołani wracaliśmy do bazy, do naszego sektora poszedł Truant. I oto już na drugi dzień jego pobytu w sektorze nawinął mu się krążownik Karlsruhe, który korzystając z bardzo złej pogody – usiłował wymknąć się na Atlantyk. Gdyby wyszedł dobie wcześniej, ległby na dnie od torped Wilka.

Wyręczył na Truant. Po storpedowaniu i zatopieniu krążownika nadał do nas jeszcze z morza sygnał: Thank you, „Wilk”. Załoga klęła, ile wlezie! Wkrótce potem, gdy byliśmy na patrolu w środkowej części Morza Północnego, przez skrajną część naszego sektora przeszedł pancernik kieszonkowy Admiral Scheer. My nawet nie widzieliśmy go; storpedował go zaś nasz sąsiad Spearfish.

Niestety zacytowany fragment jest całkowicie nieprawdziwy. Wyraźnie wskazują na to podane daty i zdarzenia. Po pierwsze *Wilk* nigdy nie patrolował pod Kristiansandem – co wykazuje lektura raportów bojowych okrętu. Po drugie atak *Truanta* na *Karlsruhe* odbył się 9 kwietnia 1940 roku o godz. 18.56 podczas inwazji na Norwegię w pozycji 58°04' N/08°40' E. Krążownik bynajmniej nie próbował się przedrzeć na Atlantyk, lecz był częścią zespołu powracającego do Kiel po opanowaniu Kristiansandu. Także w drugim przypadku atak nie miał miejsca na jesieni 1940 roku, lecz wiosną. *Spearfish* storpedował nie *Admirała Scheera*, lecz jego bliźniaka *Lützowa*: 11 kwietnia 1940 roku o godz. 00.34, w pozycji 57°50' N / 11°00' E.¹⁰⁹ I po trzecie, od 3 lutego do 8 czerwca *Wilk* stał w remoncie w stoczni Caledon w Dundee,¹¹⁰ wobec czego nie mógł być w czasie ataków na *Karlsruhe* i *Lützowa* w morzu.

str. 269

Młodzież moja miała wielką ochotę zrewidować parę z nich i – w razie znalezienia kontrabandy – zatopić. Tak postąpił któregoś dnia okręt podwodny Tiger. Ostrzelany z karabinu maszynowego przez załogę kutra rybackiego, dowódca Tigra użył działa i zatopił ponad dwadzieścia kutrów. Załogi skakały z nich do wody już po pierwszym strzale. Tiger wyłowił je, przesłuchał, w końcu z wyjątkiem kilku osób podejrzanych o to, że są Niemcami, załadowano na jeden kuter i wysłał na ląd.

Ponownie niestety należy przyznać, że podane informacje należą do kategorii legend wojennych i nie mają poparcia w faktach. Dokładna analiza zatopień dokonanych przez *Tigra* wykazała, że jedynymi kutrami rybackimi zatopionymi przez ten okręt na wodach Zatoki Biskajskiej były francuskie *Charles Edmund* [301 BRT] oraz *Ren Camaleyre* [243 BRT] – odpowiednio 12 listopada 1940 o godz. 23.40 oraz 12 lutego 1941 roku o godz. 06.11. Zatem informację o zatopieniu przez ten okręt ponad 20 kutrów należy odrzucić. Również nie można odnieść

¹⁰⁹ Dane ataków za J. Rohwer, *op. cit.*, s. 48–49.

¹¹⁰ M. Borowiak, *op. cit.*, s. 156.

tej sytuacji do jakiegokolwiek innego alianckiego okrętu podwodnego, gdyż taka akcja nigdy nie miała miejsca.

str. 311

W mesie na bazie wisiała tablica, na której wymalowano nazwy wszystkich okrętów umieszczając obok wykaz ich „czyńców”. Zauważyłem, że w kartce odnoszącej się do naszego pierwszego patrolu widnieje czerwona sylwetka, znak zatopienia okrętu.

*Zaliczono nam zatopienie tankowca 12 000 ton. Statek ten, jak się okazało, był w swojej drugiej podróży – dziewiczy rejs mu się udał, w następnym został rozpruty przez *Dzika*.*

W tym wypadku autor ponownie rozmija się z prawdą. W raporcie podsumowującym patrol *Dzika* dowódca Dziesiątej Flotylli Okrętów Podwodnych cpt. Phillips wyraźnie pisze *Niestety zwiad w Messynie wykazał, że statek doholowano [do portu – przyp. A.S.B.], przypuszczalnie następnej nocy po ataku.*¹¹¹ Zatem Romanowski z pewnością wiedział, że nie przyznano mu zatopienia statku, gdyż wspominał o tym jego przełożony. Warto jednak podkreślić, że pomimo niepełnego sukcesu cpt. Phillips bardzo wysoko ocenił przeprowadzony atak.

str. 356/357

*Dnia 6 stycznia 1944 roku niespodziewanie spoza ściany deszczu wyskoczył zespół ścigaczy. Przeszły tuż nad *Dzikiem*, przy czym część okrętów przeszła z prawej, a część z lewej burty. Za mniej więcej pół godziny zamajaczyły kontury dużego statku.*

Półksiężycze nie zdobyły jego burty...

Czasu miałem tak mało, że nie zdążyłem zarządzić alarmu. Strzeliłem cztery torpedy z „przerzutu”. Odległość była niewielka, więc byłem pewien, że przynajmniej jedna z nich trafi.

Mieliśmy szczęście – trafiły dwie torpedy! Statek po strzale znikł nam w deszczu, wybuchy torped jednak słyszeliśmy do brzo. Wkrótce znane już nam dobrze odgłosy zasygnalizowały tonięcie okrętu.

Z całą stanowczością należy stwierdzić, że żadna z torped wystrzelonych przez *Dzika* nie trafiła. Co więcej wiele wskazuje na to, że jednak półksiężycze zdobyły burtę atakowanej jednostki. Lecz prześledźmy wydarzenia po kolei.

W literaturze początkowo pokutowało twierdzenie, że atakowaną jednostką była rumuńska *Alba Julia*,¹¹² następnie zweryfikowano ten pogląd twierdząc, że jest to niemiecki ropowiec *Brunhilde*.¹¹³ W rzeczywistości żadna z powyższych jednostek nie była celem ataku *Dzika*. Dość sensacyjnej odpowiedzi udzielają za to dzienniki bojowe dwóch brytyjskich okrętów podwodnych *Sibyl* i *Unruly* oraz raporty niemieckie-

¹¹¹ Tłum. własne, w org.: *Unfortunately a reconnaissance of Messyna shows that she was towed there, probably during the night succeeding the attack*, O.R.P. *Dzik*. Patrol report No. 1..., *op. cit.*, s. 96-8.

¹¹² *Polskie Siły Zbrojne w Drugiej Wojnie Światowej. Kampanie na Obczyźnie*, tom 2, Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, Londyn 1975, s. 459 oraz A.S. Bartelski, „Terrible Twins...”, *op. cit.*, s. 36.

¹¹³ Rafał Mariusz Karczmarek, „Polska wojna podwodna”, *Morza, Statki i Okręty* 6/2004, s. 51.

go SKL.¹¹⁴ Nim jednak rozpoczniemy narrację tej dramatycznej opowieści, prześledźmy zapiski z dziennika bojowego *Dzika*.

Patrol rozpoczął się 23 grudnia 1943 roku o godz. 16.37, gdy *Dzik* opuścił port w Bejrucie mając za zadanie patrolowanie okolic wyspy Amorgos, gdzie okręt dotarł 26 grudnia o godz. 22.32. 30 grudnia *Dzik* otrzymał sygnał nakazujący mu przejście na południowy zachód od wyspy Tenedos, gdzie dotarło o godz. 06 w nowym już roku. 5 stycznia rozpoczęła się gra w której *Dzik* odgrywał jedną z wiodących ról. O godz. 23.19 polski okręt otrzymał rozkaz przechwycenia w pobliżu przylądka Eski İstanbul nieprzyjacielskiego transportowca *Bacchus*¹¹⁵. O godz. 18 osiągnięto wyznaczoną pozycję i oczekiwano na niemiecką jednostkę. Rankiem 7 stycznia o godz. 07.43 w pozycji 39°42' N/26°02' E podczas silnego deszczu zauważono w odległości 3000 jardów sylwetkę dużego statku handlowego. Cel poruszał się kursem 220° z prędkością 8 węzłów. Wkrótce rozpoznano jednostkę jako rumuński statek pasażerski *Alba lulia*, wobec czego o godz. 07.56 odpalono salwę czterech torped, i – według słów dowódcy *Dzika* – usłyszano dwie eksplozje świadczące o trafieniach. Ponieważ obawiano się kontrataku eskorty, okręt zanurzył się i wynurzył dopiero po 20 minutach. W zasięgu wzroku nie zaobserwowano żadnego statku. Tyle mówi nam dziennik *Dzika*.¹¹⁶

Znacznie ciekawszy obraz całości dają nam lektury wspomnianych trzech zagranicznych źródeł. Historia rozpoczyna się 4 stycznia 1944 roku, gdy niemiecki ropowiec *Bacchus* w eskorcie rumuńskiego kontrtorpedowca *Regele Ferdinand* opuścił port w Konstancy i rozpoczął rejs w kierunku Pireusu. Dzięki przechwyconym sygnałom i rozszyfrowaniu ich przez Brytyjczyków, przy wykorzystaniu Enigmy, oraz informacjom otrzymanym od brytyjskich agentów w Turcji udało się ustalić, że *Bacchus* będzie oczekiwał na eskortę niemieckich jednostek 7 stycznia w okolicach przylądka Baba Burnu. Na spotkanie niemieckiej jednostki wysłano trzy alianckie okręty podwodne. Najbardziej wysuniętym okrętem na północ był *Dzik*, co świadczy o dużym zaufaniu, jakim darzył polską jednostkę dowódca Pierwszej Flotylii Okrętów Podwodnych cpt. Ingram, gdyż zazwyczaj najbardziej doświadczone załogi były kierowane w najtrudniejsze sektory, gdzie możliwość odniesienia sukcesów była duża, ale również ryzyko zatopienia było wysokie. Dalej na południe od *Dzika*, w odległości 15 Mm został ulokowany *Sibyl*, pod dowództwem Lt. Ernesta Johna Donaldsona Turnera, natomiast *Unruly*, pod dowództwem Lt. Johna Patona Fyfe, został wysłany w okolice Kanału Doro i stanowiąc ostatnią linię na wypadek gdyby ataki dwóch pierwszych okrętów okazały się nieskuteczne. Tymczasem 6 stycznia 1944 roku o godz. 23 z Pireusu wyszły *TA 16* wraz z *UJ 2105* i *UJ 2110* oraz *R 211* mając za zadanie eskortowanie *Bacchusa*, a rendez-vous, jak już wspomniano, wyznaczono koło przylądka Baba Burnu. Zatem na wodach Morza Egejskiego rozpoczęła się dramatyczna rozgrywka – Niemcy nieświadomi zastawionej

na nich pułapki kierowali się w stronę przylądka Baba Burnu, gdzie na niemieckie jednostki oczekiwały alianckie okręty podwodne. Stalowe rekiny rozpoczęły swoje polowanie na niczego niespodziewającą się zwierzynę. Całość obrazu dopełniał szalejący sztorm i gęsty deszcz utrudniający obserwację i ograniczający widoczność. Wkrótce z niemieckiego zespołu eskortującego do bazy w Pireusie musiały zawrócić z powodu złej pogody *UJ 2105* oraz *R 211*.

Wypadki poczęły się rozgrywać błyskawicznie. O godz. 07.45 *TA 16* oraz *UJ 2110* zobaczyły *Bacchusa* i po 30 minutach dołączyły do statku rozpoczynając jednocześnie jego eskortowanie. Tymczasem jak już wiemy o godz. 07.56 *Dzik* raportował atak na statek pasażerski. W cztery minuty później *Sibyl* zauważył jednostkę eskortowaną przez kontrtorpedowiec, płynącą kursem 080° i wpływającą do Muselim Kanali. Statek ten odpowiadał sylwetce *Bacchusa* i miał komin na rufie. Wkrótce jednak z powodu deszczu i zmiany kursu przez konwój *Sibyl* utracił kontakt z nieprzyjacielem. O godz. 08.53 ponownie napotkano jednostkę handlową. Tym razem samotny statek pasażerski. Rozpoczęto przygotowania do ataku, gdy z odległości zaledwie 1000 jardów rozpoznano turecki statek pasażerski *Tirhan*. Pierwsza faza rozgrywki została zakończona. Niemieckiej jednostce, udało się przemknąć, dzięki sprzyjającej pogodzie, niezauważonej obok *Dzika* i umknąć *Sibyl*. Alianckie okręty rozpoczęły pogoń za uciekającym przeciwnikiem.

O godz. 10.15 *Sibyl* ponownie nawiązał kontakt z przeciwnikiem płynącym kursem 010°. Na okręcie rozpoznano tą samą jednostkę, co o godz. 08, lecz tym wraz z drugą jednostką handlową i nie spostrzeżono eskortującego kontrtorpedowca. Przypuszczalnie za jednostkę handlową wzięto *UJ 2110* a *TA 16* pozostał niewidoczny. Niestety ponownie *Sibyl* nie udało się zbliżyć do nieprzyjaciela na odległość salwy torpedowej. Tą rundę także wygrali Niemcy. Udało im się umknąć pogoni alianckich okrętów podwodnych i przed dotarciem do Pireusu, czekało ich jeszcze jedno niebezpieczeństwo – *Unruly*.

Tymczasem brytyjski okręt podwodny o godz. 21.14 złapał na radarze w odległości 6000 jardów zbliżający się konwój i ruszył do ataku. Jednakże niemieccy obserwatorzy dobrze wypełniali swe obowiązki i wkrótce brytyjski okręt został zauważony na *TA 16*. *Unruly* został zmuszony do przerwania ataku i zanurzenia się, a w tym czasie *TA 16* przeprowadził kontratak zrzucając na zanurzony brytyjski okręt jedną bombę hydrostatyczną, która wyrządziła niewielkie szkody. Następnego ranka, 8 stycznia o godz. 05 zespół niemieckich okrętów bezpiecznie wpłynął do bazy. Rozgrywka została zakończona.

Jak widzimy *Dzik* wraz z dwoma brytyjskim okrętami podwodnymi, wziął udział w pasjonującej grze, w której Alianci starali się przechwycić i zniszczyć nieprzyjacielski statek. Pomimo uzyskanej dzięki sprawnej pracy wywiadu przewagi, nie udało się zatopić nieprzyjacielskiego statku, w czym duży udział miała wysoce niesprzyjająca pogoda.

Warto obecnie także przyjrzeć się bliżej atakowi polskiego okrętu. Wszystko wskazuje na to, iż celem torped *Dzika* był turecki *Tirhan*. Po pierwsze *Sibyl* zaledwie 4 minuty po ataku *Dzika* spostrzegła z całą pewnością *Bacchusa*, około 15 Mm na południe od miejsca ataku polskiego okrętu, co wskazywałoby na to, że jednostką atakowaną przez *Dzika* nie był *Bacchus*. Po

114 H.M.S. *Sibyl* – 20th December 1943 to 13th January 1944, [TNA, ADM 199/1342], H.M.S. *Unruly* – 3rd to 24th January 1944, [TNA, ADM 199/507] oraz raporty Admiral Aegean za okres 23.12.43 – 8.1.1944, [NA, T1022/4024].

115 Ponieważ w raportach angielskich statek ten występuje pod nazwą *Bacchus*, takiej też nazwy będę używał w tekście, choć należy pamiętać, iż statek przemianowano na *Brunhilde* już w czerwcu 1943 roku.

116 O.R.P. *Dzik* – 8th Mediterranean War Patrol..., op. cit., s. 145-50

drugie wkrótce potem Brytyjczycy spostrzegli podążający na południe turecki *Tirhan*, co wskazuje na to, że musiał on niedawno przechodzić przez rejon patrolowany przez *Dzika*. I po trzecie – niemniej ważne – sylwetka *Tirhana* oraz rumuńskiej *Alba Iulii* raportowanej przez Romanowskiego były niezwykle podobne i przy słabej widoczności i sztormowej pogodzie nie trudno o pomyłkę.

Należy zwrócić uwagę także, na jeszcze jeden aspekt tego ataku. Romanowski atakując nieznaną jednostkę [sylwetka spostrzeżona przez Komandora nie odpowiadała sylwetce spodziewanego *Bacchusa*] blisko tureckiego brzegu podjął on wielkie ryzyko. W tym czasie rząd brytyjski starał się pozyskać rząd Turcji dla sprawy Aliantów i z pewnością incydent z zatopieniem tureckiego statku przez polski okręt podwodny mógł spowodować poważne reperkusje.¹¹⁷ Warto podkreślić, że cpt. Ingram oceniając patrol *Dzika* wyraził nadzieję, że atakowaną jednostką nie była jednostka turecka. Choć tak w rzeczywistości się okazało, na szczęście torpedy wystrzelona przez polski okręt chybiły i nie doszło do niewątpliwych problemów, jakie spowodowałyby celna salwa.

str. 366

Gdy Dzik był w połowie pola minowego, między wyspami Kos i Amorgos, zobaczyliśmy za rufą okręt podwodny. Był to z całą pewnością niemiecki U-boot. Niestety, nie mogliśmy mu nic zrobić.

Wyszedłszy z pola minowego zawróciłem i zanurzyłem się, próżno jednak czekałem na Niemca, nie pokazał się. Widocznie nie chciał ryzykować przejścia przez własne pole minowe ani też spotkania z nami.

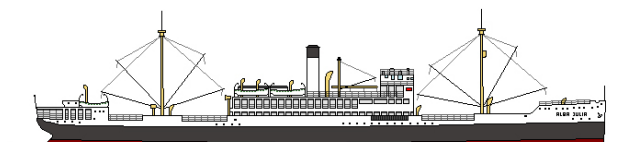
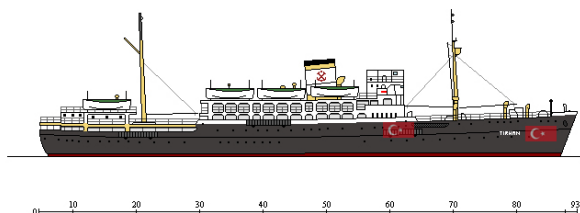
Dzik wracając z patrolu przechodził pole minowe pomiędzy wyspami Kinaros i Lidia na powierzchni, pomiędzy 06.10 a godz. 06.55, 10 stycznia 1944 roku. Dokładna analiza KTB niemieckich U-bootów wykazała, że jedyne trzy okręty, jakie były w morzu 10 stycznia, to *U 380*, *U 616* oraz *U 642*, jednak wszystkie z nich operowały w zachodniej części Morza Śródziemnego. Bardzo możliwe, że *Dzik* zauważył swego bliźniaka – brytyjski okręt podwodny *Sibyl* powracający z patrolu, który w południe raportował swoją pozycję jako 37°09' N/26°07' E. Najciekawszy jest jednak fakt, że Romanowski nie umieścił wspomnianego spotkania w swoim raporcie złożonym po patrolu na ręce cpt. Ingrama, co podważa prawdziwość tego zdarzenia. Tym niemniej jeśli nawet byłoby ono prawdziwe, okrętem spostrzeżonym jakoby przez *Dzika* mógł być tylko brytyjski *Sibyl*.

ZAKOŃCZENIE

Czytając, zatem z zapartym tchem *Torpedę w celu!* należy pamiętać o tym, iż zamieszczone tam fakty i zdarzenia nie za-

¹¹⁷ Oprócz ataku *Dzika* jest znany tylko jeden atak alianckiego okrętu podwodnego na jednostkę turecką. Zdarzyło się to 16 listopada 1941 roku o godz. 21.46, gdy brytyjski *Thorn* zaatakował 7 Mm na południe od przylądka Colonne turecki statek *Kerkulus* biorąc go za jednostkę włoską. W trakcie drugiej wojny światowej tylko jedno państwo konsekwentnie nie respektowało neutralności Turcji i atakowało jej statki. Mowa tu o Związku Socjalistycznych Republik Sowieckich, którego okręty podwodne w okresie od 3 listopada 1941 roku do 5 sierpnia 1944 roku zatopiły 13 tureckich jednostek [głównie szkunerów].

© A.S. Bartelski (crolick)



Sylwetki tureckiego ss *Tirhan* (u góry) i rumuńskiej ss *Alba Iulia* (u dołu)

wsze pokrywają się ze stanem faktycznym, a nierzadko sukcesy Komandora są nadmiernie uwypuklane. Czy zatem tak radykalna weryfikacja sukcesów bojowych Komandora nie deprecjonuje jego wysiłku oraz ofiarności podczas sześciu lat wojny? Wydaje się, że Jego wysiłek został należycie doceniony przez władze polskie oraz brytyjskie, co ma wyraz w przyznanych *Virtuti Militari* oraz *Distinguished Service Cross*. Komandor Romanowski ma zatem, prawo do dumy z rzeczywistych sukcesów bojowych, których nie trzeba dokumentować za wszelką cenę.

Andrzej S. Bartelski
(crolick)

Glosa do pewnego artykułu

@ Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)

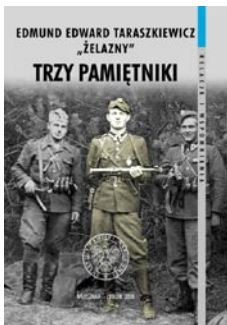
Na tytułowy artykuł – *Konspirator ze srebrną swastyką* pióra Marcina Tumidajskiego – opublikowany na portalu Onet.pl (stan na 1 XI 2009), który w założeniu ma przybliżyć internautom postać generała Michała Tokarzewskiego-Karaszewicza, trafiłem przypadkiem. W pierwszej chwili ucieszyłem się, że ten popularny portal 27 września (wtedy bowiem znalazłem ten tekst), w dniu poświęconym Polskiemu Państwu Podziemnemu, postanowił na stronie głównej promować biografię organizatora pierwszej ogólnopolskiej organizacji podziemnej podczas drugiej wojny światowej – Służby Zwycięstwu Polski.

W czasie lektury okazało się jednak, że moja radość była przedwczesna, bowiem okazało się publikacja ta nie jest wolna od – czasem dość poważnych – błędów merytorycznych (co warto podkreślić, ponieważ są też mankamenty redakcyjne). W niniejszym tekście chciałbym zająć się jednym z – moim zdaniem – najważniejszych, jakim jest sposób przedstawienia informacji na temat przynależności – by użyć jednego z najpopularniejszych pseudonimów MTK – „Torwida” do masonerii oraz Kościoła liberalnokatolickiego

Zostało to bowiem przedstawione w taki sposób, iż internauta może wywnioskować, że informacje te jako wstydlive są pomijane w oficjalnych biografiach gen. Tokarzewskiego-Karaszewicza. Tymczasem wystarczy sięgnąć do podtytułu głównej obecnie biografii „Torwida”, którą jest publikacja Daniela Bargielowskiego *Po trzykroć pierwszy*, brzmiącego „Generał broni, teozof, kapłan Kościoła liberalnokatolickiego”, by przekonać się, że nie jest to prawda.

Co więcej, w pierwszym tomie wspomnianej wyżej pracy tym – faktycznie może szerzej nieznanym przeciętnym czytelnikom – wątkom z życiorysu M. Tokarzewskiego-Karaszewicza poświęcony jest cały – skądinąd bardzo obszerny – rozdział zatytułowany *W obłoku ezoterii i na ubitej ziemi*. Oprócz tego można znaleźć tam także zdjęcie „Torwida” w sutannie oraz reprodukcje pism potwierdzających obydwa omawiane fakty z życiorysu gen. Tokarzewskiego-Karaszewicza (pismo potwierdzające przyjęcie przez gen. Karaszewicza święceń w obrządku liberalnokatolickim oraz dyplom potwierdzający nadanie mu 33 stopnia wolnomularskiego), co w jednoznacznie pokazuje, że sposób zaprezentowania przez Autora obydwu informacji jest nietrafiony i – mam nadzieję, że nieumyślnie – wprowadza czytelników w błąd.

Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)



Edmund Edward Taraszkiewicz „Żelazny”

Trzy pamiętniki

wstęp, red. nauk. i oprac. dokumentów A. T. Filipek, B. Janocińska,
Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu,
Warszawa–Lublin 2008, ss. 290 + 16 nlb.
ISBN 978-83-7629-002-7

Omawiana praca to przygotowana przez dwoje pracowników lubelskiego Oddziału Instytutu Pamięci Narodowej edycja pamiętników jednego z dowódców antykomunistycznego podziemia zbrojnego działającego na Lubelszczyźnie, Edmunda Edwarda Taraszkiewicza „Żelaznego”, lepiej – zarówno w literaturze historycznej, jak i potocznej świadomości – znanego pod imieniem Edward.. Ogólnie publikację tę należy ocenić pozytywnie, aczkolwiek trzeba również dodać, że Andrzej T. Filipek oraz Bożenna Janocińska podczas przygotowywania pamiętników do wydania nie uniknęli paru uchybień.

Omawiana edycja składa się z trzech wersji pamiętnika pisanego przez „Żelaznego”. Pierwsza z nich nosi tytuł „Pamiętnik ogólnych prac”. Jej pisanie E. Taraszkiewicz, używający wtedy pseudonimu „Grot”, rozpoczął 25 IX 1945 roku. Obejmuje ona okres od jesieni 1944 do końca stycznia 1946 roku, kiedy „Żelazny” naniósł do niej ostatnie zapiski. Niedługo potem, bo na początku lutego dostała się ona w ręce aparatu bezpieczeństwa. Wersja druga, „Krótka chronologia oddziału »Jastrzębia«”, powstała w okresie ukrywania się E. Taraszkiewicza w bunkrze kpt. Zdzisława Brońskiego „Uskoka” (jesień 1948 – marzec 1949), gdzie „Żelazny” leczył ranę barku. Obejmuje ona okres od drugiej połowy 1944 roku po czas współczesny Autorowi. Wersja ta została 21 V 1949 roku przejęta przez UB podczas likwidacji bunkra „Uskoka”. Trzecia, a zarazem ostatnia wersja pamiętnika, „Krótka chronologia akcji przeprowadzonych przez oddział »Jastrzębia« i dalej”, została spisana przez E. Taraszkiewicza w latach 1949–1950. Obejmuje ona okres od maja 1945 do października 1949 roku. Wersja ta podzieliła los dwóch poprzednich i również została przejęta przez aparat bezpieczeństwa. Tym razem stało się w rezultacie przeprowadzonej 7 X 1951 roku – dzień po śmierci E. Taraszkiewicza – u współpracownika oddziału „Żelaznego”, Romana Dobrowolskiego, rewizji, podczas której przejęto także inne dokumenty oddziału.

Oprócz wspomnień „Żelaznego” na główną część pracy składają się także dwa inne ważne dokumenty sporządzone przez E. Taraszkiewicza oraz – prawdopodobnie – jednego z członków jego oddziału, Józefa Domańskiego („Łukasza”, „Pawła”, „Znicza”). Są to: „Spis poległych członków oddziałów zbrojnych i konspiracyjnych oraz ich personalia”, do którego właśnie miał „przyłożyć rękę” J. Domański, a także „Lista osób przedstawionych do odznaczenia za zasługi bojowe i konspiracyjne”. Poza tym w skład publikacji wchodzi jeszcze dwa aneksy (pierwszy zawiera edycję różnego typu źródeł, drugi – fotokopie dokumentów), wykaz skrótów, indeksy – osobowy i nazw geograficznych oraz fotografie „Żelaznego”, jego rodziny, współtowarzyszy walki i współpracowników jego oddziału.

Zacznijmy jednak od dobrych stron. Pierwszą z nich jest fakt, iż *Trzy pamiętniki*, jak została zatytułowana edycja, są – obok pamiętnika kpt. Zdzisława Brońskiego „Uskoka” oraz zapisków ppor. Henryka Wieliczki „Lufy” z 5. Brygady Wileńskiej mjr. Zygmunta Szendzielarza „Łupaszki” – jednym z niewielu tego typu źródeł historycznych, więc publikacja tych wspomnień była jak najbardziej wskazana.

Publikacja zasługuje na pozytywną ocenę również dlatego, że to unikalne źródło jest też świetną, obfitującą w ciekawostki lekturą, przy okazji której Czytelnik może wzbogacić wiedzę. Przytoczmy dwa przykłady. Pierwszym z nich może być sprawa uprowadzenia przez oddział brata „Żelaznego”, Leona Taraszkiewicza „Jastrzębia” i oddział Narodowych Sił Zbrojnych Stefana Brzuska „Boruty” – dodajmy, że nieco przez przypadek, bowiem cel akcji był inny – rodziny Bolesława Bieruta. Drugą ilustracją interesujących informacji może być jeden z dokumentów wytworzonych przez aparat represji, załączony jako aneks nr 1. Można się z niego dowiedzieć między innymi, iż za operację, w wyniku której zlikwidowany został oddział „Żelaznego” członkowie sztabu grupy przeprowadzającej akcję proponowali przyznać podległym im żołnierzom dwa Krzyże Virtuti Militari, jeden Krzyż Walecznych, siedem Srebrnych i dwa Brązowe Medale Zasłużonych na Polu Chwały, trzynaście nagród rzeczowych, a także dziesięć pochwał.

Za dobrą oceną *Trzech pamiętników* przemawia również bardzo dobrej jakości strona graficzna publikacji. Dotyczy to zarówno fotokopii dokumentów w aneksie nr 2, jak też fotografii przedstawiających autora pamiętników, jego rodzinę, współtowarzyszy walki i współpracowników jego oddziału.

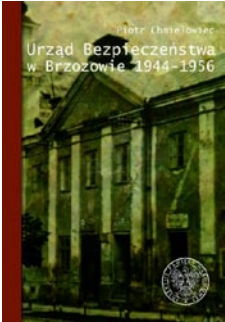
Recenzowana praca, jak już zostało wspomniane wcześniej, nie jest jednak wolna od mankamentów, spośród których najbardziej w oczy rzucają dwa. Pierwszym z nich jest niezbyt dokładny przegląd przez redaktorów edycji dotychczasowej literatury przedmiotu. Wynikiem takiego postępowania jest – mówiąc nieco kolokwialnie – „wyważanie otwartych drzwi” w przypadku korzystania ze wspomnień Rozalii Taraszkiewicz-Otta, siostry „Jastrzębia” i „Żelaznego”. A. T. Filipek oraz B. Janocińska w omawianej pracy spożytkowali kopię tej relacji znajdującą się w archiwum lubelskiego Oddziału IPN. Tymczasem fragmenty tych wspomnień, zawierające wszystkie interesujące redaktorów passusy, były już publikowane¹.

1 R. Taraszkiewicz-Otta, *Dwie prawdy. Na drodze życia. Wspomnienia*, oprac. S. Poleszak, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2007, nr 1, s. 383-419.

Drugim są niedoskonałości obydwu indeksów: osobowego i nazw geograficznych. Co prawda, nie jest ich dużo, ale niektóre, jak na przykład nie odnotowanie kilku stron przy postaciach L. Taraszkiewicza oraz jego siostry Rozalii, mogą stanowić utrudnienie dla korzystających z *Trzech pamiętników*.

Reasumując trzeba jednak powtórzyć, że omawiana publikacja zasługuje na dobrą ocenę. Warto mieć jednakże też nadzieję na to, że mimo wszechobecnych oszczędności w jednym z przyszłych budżetów IPN znajdą się środki na kolejne wydanie omawianej pracy, w której będą poprawione jej mankamenty, a także będą odnotowane najnowsze publikacje, pomocne przy edycji wspomnień „Żelaznego”.

Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)



Piotr Chmielowiec
Urząd Bezpieczeństwa w Brzozowie 1944-1956

Instytut Pamięi Narodowej-Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu
 Oddział w Rzeszowie
 Rzeszów 2008, ss. 414.
 ISBN 978-83-60464-82-3

Autor, mający już na swoim koncie jedną monografię poświęconą podobnemu tematowi¹ w liczącej 414 stron publikacji przedstawia historię następnego z ogniw najniższego szczebla aparatu represji na Rzeszowszczyźnie – Powiatowego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego w Brzozowie, po przekształceniach w aparacie bezpieczeństwa w połowie lat 50. noszącego też nazwę Powiatowego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Publicznego oraz Powiatowej Delegatury ds. Bezpieczeństwa Publicznego. Ogólnie monografię tę należy ocenić pozytywnie, aczkolwiek trzeba również dodać, że są w tej pracy uchybienia, które uniemożliwiają stwierdzenia, iż publikacja ta jest dobra w stu procentach.

Zacznijmy jednak od dobrych stron. Jako pierwszą można wymienić to, że omawiana praca jest świetnym źródłem informacji o historii brzozowskiego PUBP, pracujących tam funkcjonariuszach oraz kierunkach działań tego urzędu wobec różnego rodzaju środowisk typu Kościół katolicki. Przykładem mogą być bardzo precyzyjne wiadomości o osobach pracujących w jednostkach pomocniczych tego urzędu, zawierające np. dokładne daty pracy konkretnych sprzątaczek czy pomocy kuchennych.

Następnym argumentem, za pozytywną oceną książki są zawarte w niej bardzo interesujące „smaczki”. Dla przykładu choćby, informacje o Stanisławie Wojtowiczu, funkcjonariuszu tytułowego PUBP, a zarazem członku Polskiej Partii Robotniczej, który w trakcie swojej służby został członkiem Zrzeszenia „Wolność i Niezawisłość” i jako informator o pseudonimie konspiracyjnym „Rota” dostarczał swojej organizacji informacje z instytucji, w której pracował. Bardzo interesujące jest także opis przekazywanych przez S. Wojtowicza materiałów. Wśród nich największe wrażenie robi informacja o tym, iż jedna z przekazanych przez „Rotę” wiadomości umożliwiła członkom WiN-u z Brzozowa przeprowadzenie zamachu na jego przełożonego, szefa brzozowskiego UB, ppor. Bronisława Czecha.

Kolejnym „smaczkiem” są informacje na temat innego funkcjonariusza z tytułowego urzędu, por. Jana Moralewicza, w okresie 1X 1944–5 I 1945 będącego między innymi zastępcą kierownika PUBP. W jego biografii są bowiem takie epizody jak podjęta w grudniu 1939 roku (i mająca konkretne wyniki w postaci aresztowań członków rozpracowywanych przez niego organizacji) współpraca z NKWD, a także współpraca (pod pseudonimem „Mychajło”) z inną instytucją sowieckiego aparatu represji, Smierszem, którą J. Moralewicz rozpoczął w sierpniu 1944 roku.

Trzecim przykładem „smaczków” jest rozdział omawiający – cytując tytuł tegoż rozdziału – współdziałanie brzozowskiego PUBP z sowieckim aparatem bezpieczeństwa, oparty – co jest jedną z przyczyn niezwykłości tego fragmentu książki - na zachowanych w archiwum rzeszowskiego oddziału Instytutu Pamięi Narodowej dokumentach sowieckich. Pisząc o tym rozdziale nie sposób również nie wspomnieć o bardzo ciekawej historii konfliktu kierownictwa brzozowskiego UB z oficerami z sowieckiej komendantury wojennej z Sanoka o samochód marki willys, opisaną w końcowych partiach tej części publikacji. Jest to bowiem historia tak ciekawa i śmieszna, że aż się prosi o wykorzystanie w jakimś filmie o tamtych czasach.

Kolejnym powodem, dla którego praca P. Chmielowca zasługuje na dobrą ocenę, jest starannie skomponowana, bardzo dobrej jakości strona graficzna, która znakomicie dopełnia prowadzony przez Autora wywód. Składają się na nią: siedemdziesiąt osiem zdjęć funkcjonariuszy brzozowskiego UB, pięć fotografii osób działających w podziemiu lub (oraz) represjonowanych przez to ogniwo aparatu represji oraz osiem reprodukcji różnego rodzaju dokumentów, zarówno wytworzonych przez aparat bezpieczeństwa, jak też przez podziemie.

Publikacja, jak już zostało wyżej wspomniane, nie jest jednak wolna od mankamentów. Najważniejszym jest niedokładnie sporządzony indeks osób. Przykładem omawianego uchybienia jest wymienienie w jednej z pozycji stron, na których występują dwie różne osoby o takim samym imieniu i nazwisku, do którego dochodzi nie odnotowanie pseudonimu jednej z tych osób.

Reasumując nie sposób nie powtórzyć, że ogólne wrażenie po lekturze pracy P. Chmielowca jest pozytywne, ale jednocześnie ze względu na usterki nie sposób powiedzieć, iż omawiana publikacja jest na sto procent dobra.

Łukasz Pasztaleniec (Janowiak)

¹ Piotr Chmielowiec, *Urząd Bezpieczeństwa w Łańcucie 1944–1956*, IPN, Rzeszów 2008.



Сергей Владимирович Волков
Генералитет Российской империи:
Энциклопедический словарь генералов и адмиралов от Петра I до Николая II
t. 1 (А-К) і 2 (Л-Я)
 Москва 2009 (ЗАО Центрполиграф)
 s. 1589 (757+832), format 84×108/16
 ISBN 978-5-9524-4166-8 і -4167-5
 nakład 1000 egz.
 cena 2300–3200 rub.

Słowniki biograficzne, choć często niestety lekceważone, są bezcenną pomocą dla badaczy przeszłości. Dla historyków wojskowości szczególnie cenne są słowniki korpusu oficerskiego różnych armii – a przede wszystkim elity tegoż, czyli generałów (oraz admirałów). Prezentowane w niniejszej recenzji monumentalne (prawie 1600 stron!) dzieło Siergieja Wołkowa jest pierwszym, niemal (o czym niżej) pełnym, opracowaniem dotyczącym dowódców armii i floty jednego z największych mocarstw świata w XVIII–XIX w. – Cesarstwa Rosyjskiego. Tak późne pojawienie się tego typu pozycji wynika z tego, iż tematyka wojskowości okresu caratu była w okresie ZSRR „niepoprawna” – oczywiście poza badaniem wybranych, wybitnych dowódców (np. Suworowa lub Uszakowa). Pewną próbę opracowania słownika rosyjskiej generalicji podjęto wprawdzie jeszcze przed I wojną światową – nie obejmowała ona jednak wszystkich generałów, oraz nie została dokończona¹. Po upadku ZSRR pojawiła się jedynie wycinkowa (i niedoskonała) praca poświęcona generalicji okresu wojny z napoleońską Francją (1812–1815)², która zawarła w sobie ok. 550 biogramów. Natomiast w postaci wirtualnej powstaje cenna kartoteka rosyjskich dowódców podczas I wojny światowej, prowadzona w ramach serwisu *Русская армия в Великой войне*³ (docelowo ok. 4–5 tys. biogramów).

Praca Wołkowa wypełnia zatem istniejącą w historiografii lukę, opisując generałów i admirałów, którzy brali udział w pozostałych konfliktach (przede wszystkim wojny XVIII w., „kampanie polskie” 1830–1831 i 1863–1864, ekspansja na Kaukazie, wojna krymska, wojny z Turcją i Persją oraz wojna rosyjsko-japońska 1904–1905), lub też pełniących służbę w czasach pokoju.

Dr n.h.⁴ Siergiej Władimirowicz Wołkow (ur. 1955) jest jednym z czołowych współczesnych historyków rosyjskich⁵. Specjalizuje się w badaniu elit (prosopografii) państw Dalekiego Wschodu oraz carskiej Rosji (przede wszystkim korpusu oficerskiego⁶), a także historiografii ruchów i formacji „białorosyjskich” w okresie wojny domowej oraz na uchodźstwie. Jest m.in. inicjatorem i redaktorem serii wydawnictw wspomnieniowych „Белое движение” (dotąd wydano 26 tomów). W 2005 r. uzyskał tytuł Historyka Roku od czytelników Rambler.ru – jednego z czołowych rosyjskich portali internetowych.

Główną podstawą źródłową słownika są spisy oficerów (przede wszystkim *Список генералам по старшинству* oraz analogiczne listy pułkowników, majorów itd.), literatura genealogiczna⁷ i opracowania encyklopedyczne z epoki⁸. Pod względem chronologicznym praca obejmuje, zgodnie z tytułem, okres od przełomu XVII/XVIII w. (czyli czasu reform Piotra Wielkiego, kiedy m.in. po raz pierwszy mianowano w Rosji generałów i admirałów) do przewrotu październikowego w 1917 r. (a zatem również generałów i admirałów mianowanych w okresie Republiki Rosyjskiej, czyli władzy Rządu Tymczasowego).

Ogółem w słowniku zaprezentowano biogramy prawie 15 tysięcy⁹ oficerów, spełniających zasadniczo warunek pełnienia służby czynnej ze stopniem generalskim (lub admirałskim), czyli pierwsze cztery¹⁰ klasy tzw. tabeli o rangach. W związku z tym pominięci zostali oficerowie (pułkownicy), którzy najniższy stopień generalski (generała-majora) uzyskali wraz ze zwolnieniem lub przejściem w stan spoczynku (o ile nie wrócili później do służby¹¹), lub nawet pośmiertnie. Takich generałów „tytułarnych” (często byłych dowódców pułku lub batalionu) było prawdopodobnie nawet więcej, niż generałów w służbie czynnej. Pominięci zostali również generałowie „zmilitaryzowanych” służb cywilnych – Korpusu Inżynierów Ministerstwa Komunikacji, Korpusu Inżynierów Górnicstwa, Korpusu Leśniczych oraz Korpusu Inżynierów Mierniczych. Natomiast uwzględniono korpusy z zasady obsadzone oficerami zawodowymi – tzn. straż graniczną i żandarmerię. Warte uwagi są biogramy licznych, a mało znanych oficerów sądownictwa, wojsk inżynierskich lub fortecznych, lekarzy czy np. geodetów.

1 *Военная энциклопедия* (Санкт-Петербург 1911–1915, wyszło 18 tomów – do litery 'П').

2 *Словарь русских генералов, участников боевых действий против армии Наполеона Бонапарта в 1812–1815 гг.*, Москва 1996.

3 Adres: www.grwar.ru/persons/persons.html.

4 Stopień „doktora nauk” w Rosji odpowiada polskiemu doktorowi habilitowanemu.

5 Opracowane na podstawie rosyjskiej Wikipedii: [ru.wikipedia.org/wiki/ Волков, Сергей Владимирович](http://ru.wikipedia.org/wiki/Волков,_Сергей_Владимирович).

6 Jest autorem podstawowej monografii na ten temat: *Русский офицерский корпус*, Москва 1993 i 2003 (dwa wydania). Bibliografia publikacji S. Wołkowa – zob. ww. hasło w Wikipedii.

7 W tym tzw. nekropole, czyli spisy osób pochowanych na cmentarzach w np. jednej miejscowości.

8 Szczególnie ww. *Военная энциклопедия* oraz *Русский биографический словарь* (Санкт-Петербург 1896-1918, również nieukończony – wyszło 25 tomów).

9 Wg autora – dokładnie 14 641.

10 Oraz funkcjonujący do końca XVIII w. stopień brygadiera, zasadniczo należący do V klasy.

11 Przy czym stopień generalski przysługiwał tylko oficerom, którzy uzyskali go przy zwolnieniu – generałowie-majorowie w stanie spoczynku w razie powrotu do służby zasadniczo powracali do swego poprzedniego stopnia.

Wielkość biogramów waha się w granicach od kilku linijek tekstu, do prawie całej kolumny. Przy ok. 2 tys. postaci zamieszczono ich zdjęcie lub ilustrację (obraz). Co ciekawe, wielcy książęta z dynastii Romanowów zostali opisani w słowniku oddzielnie (przed literą A) – co jest swoistym ukłonem ze strony autora, znanego z monarchistycznych i antykomunistycznych poglądów.

Właściwa część słownika jest poprzedzona kilkustronicowym wstępem, rekapitulującym rozwój rosyjskiej generacji. To wprawdzie niewiele – ale zrekomensować to może lektura wyżej wspomnianej książki Wołkowa o korpusie oficerskim cesarskiej Rosji, która jest udostępniona na prywatnej witrynie autora¹².

Zasadniczo „idealny” biogram w słowniku zawiera następujące informacje: pełne imię i nazwisko (wraz z *otczestwem*), datę urodzenia (niestety bez miejsca), wykształcenie (przeważnie tylko szkoły wojskowe, czasem także gimnazjum) lub rok wejścia do służby (dla oficerów XVIII-wiecznych), data uzyskania pierwszego stopnia oficerskiego (przeważnie z podaniem jednostki, w której dana osoba wówczas pełniła służbę)¹³, daty kolejnych awansów (od VI–VIII klasy wzwyż), udział w konfliktach zbrojnych, opis służby (przeważnie od awansu na pułkownika), data odejścia w stan spoczynku lub zwolnienia, odznaczenia i nagrody, ewentualna służba poza wojskiem, data (i czasem miejsce) śmierci oraz informacje rodzinne (stan cywilny, dzieci, rodzeństwo – szczególnie gdy np. syn czy brat był również oficerem).

Niestety, nie zawsze autorowi udało się dotrzeć do wszystkich poszukiwanych informacji. Stosunkowo najpełniejsze są biogramy osób pozostających w służbie po ok. 1875 r. – natomiast we wcześniejszych biogramach często brak np. lat życia, czy szczegółów nt. przebiegu służby. Oczywiście lepiej ta sytuacja przedstawia się przy generałach wyższych stopniem (generałowie-lejtnanci i wyżej) lub należących do znanych rodów.

Przeważnie lakonicznie została potraktowana służba danej osoby poza wojskiem rosyjskim – przede wszystkim w administracji cywilnej. Należy tutaj przypomnieć, że w XVIII w. i na początku XIX w. wojskowi stanowili większość urzędników Cesarstwa. Nie brak ich było również w późniejszym okresie – np. z zasady obsadzali stanowiska generał-gubernatorów, ministrów w niektórych resortach, gubernialnych naczelników wojennych, a często także gubernatorów cywilnych¹⁴. Służba w innej armii (po 1917 r.) – zarówno w formacjach zbrojnych okresu wojny domowej w Rosji, jak i armiach obcych (m.in. polskiej) jest przeważnie tylko wzmiankowana, bez szczegółów nt. jej przebiegu. Autor uzasadnia ową decyzję faktem, że podanie szczegółowych danych oznaczałoby konieczność rozszerzenia ok. 2 tys. biogramów. Niestety, w biogramach brak także informacji o narodowości lub wyznaniu danej osoby, co utrudnia np. wykrycie pozostających w rosyjskiej służbie Polaków.

Pomimo wymienionych mankamentów książka zasługuje na pochwałę i polecenie. Pozytywnie należy również ocenić wysoki poziom edytorski publikacji (szczególnie brak literówek i czytelny układ informacji). Niestety nie najwyższej jakości jest papier (cienki i podatny na uszkodzenia) – ale to akurat jest charakterystyczną cechą rosyjskich wydawnictw, pozwalającą jednak na zachowanie dość niewielkiej – jak na tego typu publikację – ceny. Oba tomy są szyte i oprawione w twarde okładki.

Генералитет Российской империи będzie bardzo pomocny wszystkim zainteresowanym dziejami wojskowości rosyjskiej w okresie cesarstwa, konfliktami zbrojnymi z udziałem carskiej Rosji (w tym wojnami z Polską – 1795–1795 i 1830–1831, oraz pacyfikacją powstania styczińskiego) oraz administracją (nie tylko wojskową) na obszarze zaboru rosyjskiego. Najbardziej interesujące będą zapewne jednak biogramy Polaków – generałów i admirałów wojska rosyjskiego (choć niestety ich wyselekcjonowanie może być utrudnione ze względu na wspomniane nie podawanie narodowości lub wyznania). Od połowy XIX w. do I wojny światowej (dla wcześniejszego okresu brak danych) Polacy stanowili drugą lub trzecią¹⁵ narodowość w rosyjskim korpusie oficerskim, w tym w generacji. W 1912 r. w armii i flocie Cesarstwa służyło ok. 2650 oficerów Polaków, z tego 42 generałów i admirałów (na 1299 ogółem). Szacunkowo można uznać, że przez cały objęty książką okres przez rosyjską generację i admiralicję „przewinęło się” ok. 500–600 Polaków (choć oczywiście duża część z nich szybko się wynarodowiła).

W ramach podsumowania chciałbym przytoczyć kilka biogramów takich osób – również dla przykładowego ukazania kształtu omawianej pracy.

Bogdan Szczepan AKKO, s. Napoleona

Ur. 26 grudnia 1857 r. Wykształcenie: 1878 gimnazjum realne w Warszawie, 1880 Mikołajowska szkoła kawalerii. Oficer w lejbgwardii Ułańskiego pułku Jego Wysokości, od 1884 – Wydzielonego Korpusu Straży Granicznej. 1889 rotm., 1900 ppłk, 1904 płk, 1915 gen.-mjr. Od 1900 dowódca oddziału Arensburskiej, a od 1902 Ryskiej brygady, od 1908 zastępca dowódcy Amu-Daryjskiej, a następnie Karskiej brygady, od grudnia 1908 dowódca Wydzielonego oddziału Białomorskiego, od 1909 dowódca Izmajłowskiej, a 1913-1917 31. Amu-Daryjskiej brygady pogranicznej. Brat Stanisław – oficer.

Ignacy ANDRUSZKIEWICZ, s. Wincentego

Ur. 4 grudnia 1849 r. Wykształcenie: 1868 gimnazjum wojskowe w Połocku, 1870 Aleksandrowska szkoła wojskowa. 1878 kpt., 1887 ppłk, 1893 płk, 1901 gen.-mjr. Od 1874 dowódca dywizjonu 10. Brygady Artylerii, od 1876 kompanii Warszawskiej, a od 1884 Bobrujskiej artylerii fortecznej, od 1887 kierownik zajęć, a od 1893 dowódca baterii Nowogeorgiewskiej artylerii fortecz-

¹² Adres: swolkov.narod.ru/rok/

¹³ Od lat 60. XIX w. stopień oficerski uzyskiwano automatycznie z ukończeniem szkoły wojskowej – w takim wypadku podana jest pierwsza jednostka, do której skierowano daną osobę.

¹⁴ Np. wśród gubernatorów kaliskich było czterech generałów.

¹⁵ Wymienne z Niemcami Bałtyckimi – zależnie od okresu i klasy w tabeli rang.

nej, od 1898 dowódca Zegrzyńskiej, a 1900-wrzesień 1905 – Iwanogrodzkiej artylerii fortecznej. Zm. w 1905 r. w Sankt-Petersburgu.

Justyn CZAPLIC, s. Adama

Ur. w 1797 r. Ze szlachty gub. mohylewskiej, krewny Joachima Czaplica¹⁶. Wykształcenie: 1814 2. Korpus Kadetów. Oficer w 6. Brygadzie Artylerii, od 1825 w Grenadierskiej Brygadzie Artylerii. 1831 płk, 1846 gen.-mjr, 1865 gen.-lejt. Uczestnik polskiej kampanii 1830-1831 i kampanii na Kaukazie. Od 1830 dowódca 3. baterii 3. Brygady Artylerii, od 1832 12., a od 1834 8. Brygady Artylerii. Od 1840 przy artylerii Wydzielonego Korpusu Kaukaskiego, od 1848 dowódca 1., a od 1850 – 2. brygady 21. Dywizji Piechoty, od 1855 – 1. brygady 13. Dywizji Piechoty, od 1856 przy Wydzielonym Korpusie Kaukaskim, od 1865 przy piechocie armijnej wojsk zapasowych. Order św. Jerzego IV st. (1831), „Złoty oręż” (1831). Zm. w styczniu 1873 r.

Ksawery DOBRZYŃSKI, s. Antoniego

Ur. 1 listopada 1847 r. Wykształcenie: 1865 Kijowski Korpus Kadetów, 1867 Aleksandrowska szkoła wojskowa. Oficer w 9. batalionie strzelców. 1881 kpt. gwardii, 1886 płk, 1896 gen.-mjr, 1904 gen.-lejt. Uczestnik wojen: rosyjsko-tureckiej 1877–1878 i rosyjsko-japońskiej. Od 1883 starszy adiutant inspektora oddziałów strzelców, od 1896 zostawał przy ww. inspektorze, od 1901 dowódca 3. Brygady Strzelców, 1904-styczeń 1908 dowódca 35. Dywizji Piechoty. Od 1897 członek Komitetu Artyleryjskiego w Głównym Zarządzie Artylerii. „Złoty oręż” (1906). Kawaler. Brat Dionizy – pułkownik.

Aleksander PIŁSUDSKI, s. Mieczysława

Ur. 31 sierpnia 1841 r. Syn radcy stanu Mieczysława (s. Jana). Wykształcenie: 1859 Mikołajowska szkoła junkierów gwardii. Oficer kawalerii gwardii. 1869 rotm. gwardii, 1876 płk, 1891 gen.-mjr. Uczestnik kampanii polskiej 1863–1864 i wojny rosyjsko-tureckiej 1877–1878. Od 1880 dowódca 8. pułku dragonów, od 1891 1. brygady 4. Dywizji Kawalerii. „Złoty oręż” (1878). Zm. 2 maja 1895 r. w Sankt-Petersburgu. Miał dwoje dzieci.

Bronisław Adolf PIOTROWSKI, s. Ignacego

Ur. 7 lipca 1849 r. Wykształcenie: 1865 Niżnonowogrodzki Korpus Kadetów, 1867 Pawłowska szkoła wojskowa. Oficer w 145. pułku piechoty. 1876 mjr, 1879 ppłk, 1888 płk, 1904 gen.-mjr, 1908 gen.-lejt. Uczestnik wojny rosyjsko-japońskiej. Od 1883 wietluzski, od 1888 birski, a od 1894 ufimski powiatowy naczelnik wojenny, od 1904 w dyspozycji dowódcy 1. Armii Mandżurskiej, od 1906 dowódca Irkuckiej, a od 1912 – Orenburskiej brygady miejscowej. Od 31 grudnia 1913 w stanie spoczynku (gen. piech.). Syn Borys – pułkownik.

Oskar Myszor (pothkan)

¹⁶ Joachim Czaplic (1768–1825), s. Ignacego. Również Polak, oficer kawalerii (w 1783 r. przeszedł na służbę rosyjską), potem krótko (1813–1815) w wojsku polskim. W armii rosyjskiej doszedł do stopnia generała-lejtnanta.