

Marek Koszur

11-12/2025

TVSiódemka

Szczecin i Świat (& Mars)

ISSN: 3072-5569

Internetowy miesięcznik
niesformatowany

ponad **4000** pobrań w dniu premiery



Idę. Dokąd?!

w poszukiwaniu
wczorajszego dnia –
historie zamknięte
na klucz

A to morze właśnie...

Jerzy Pertek
kronikarz okrętów

...wesoło było

najpiękniej, jak
pancerniki zaczęły
swoją muzykę

Tchórzem nie wracaj!

droga dłuższa niż
całe życie

Pamiętnik marynarza

czy to wszystko
naprawdę się
wydarzyło



Wojna jest piękna. Wojna jest straszna.

Wojna jest konieczna, niezbędna. Jest oczyszczająca i odbudowująca. Wojna jest tak samo ważna jak pokój. Wojna nie ma sensu bez pokoju. Pokój nie ma sensu bez wojny. Hereże? Obrazoburcze słowa?

Apollinaire zachwycił się odbłaskiem słońca na zamku karabinu. Napoleon oddychał wojną. Hitler uznał ją za swoją misję. Chłopcy, wśród których byłem także ja, biegaliśmy i kryliśmy się w gruzach powojennych ulic Szczecina. Dorastaliśmy.

– Zabity! Wyłaż, zastrzeliłem cię.

– Nieprawda. To ja ciebie...

Tak. Tak się kłóciliśmy.

Zabić Niemca. Zabijanie Niemców – tak nazywaliśmy te zabawy. Przebieraliśmy się za żołnierzy. Kij, rurka, wycięty ze sklejki karabin. Jeden miał stary hełm, inny maskę gazową. Stawaliśmy do raportu, składaliśmy meldunki. Słuchaliśmy bezkrytycznie naszych dowódców. Rówieśników, ale o silniejszej od innych osobowości.

Zabawy w wojnę były absolutnie poważne, w takim samym stopniu okrutne, bezwzględne i oczywiste jak te prawdziwe.

– Jesteś zabity, nie słyszysz, co do ciebie mówię?

Nie pamiętam, czy kiedykolwiek bawiliśmy się... w pokój.

Wtedy musiałyby dołączyć do nas dziewczyny. A to przecież było wykluczone. One nie wspinały się na drzewa, nie mogły być snajperkami, nie biegały po zwalach cegieł, bo pobudziłyby sobie sukienki albo kołanówki.

Podziwiali nas?

Nie sądzę.

Były zajęte swoimi kaszkami dla lalek i fatalaszkami dla zwierzątek. Nie pamiętam też, czy dlatego ignorowaliśmy ich zaczepki, te spojżenia, przezywanki...

Mój Boże.

Moje wnuczka też bawia się w wojnę. W komputerach. Wygrywają, przegrywają, tracą życie, które jednym kliknięciem klawisza Return odzyskują.

Co znaczy zatem słowo „wojna” w czasie pokoju? Kiedy powinno wyjść z mroku napięcia, które ani na chwilę nie słabnie, z czujności, z gotowości do wykorzystania słabości drugiej strony??

Wydawać by się mogło, że w świecie tak wygładzonym pod względem standardu życia nie ma już powodów, by siłą odbierać drugiemu to, czego nam brakuje. Bo przecież wojna nie polega wyłącznie na tym. Nie tu leży jej sens.

A gdzie?

Nie wiem.

Mówią psychologowie – w głowie. W potrzebie dominacji, we wrodzonej potrzebie rozładowania agresji, w przyjemności czerpanej z cierpienia innych.

Pewnie mają rację. Ale mówi się o tym zbyt cicho, by cofnąć wojnę w mrok, gdzie jest jej miejsce.

W tym numerze – wojna na morzu, utrwalona w relacjach zapisanych na reporterskich taśmach radiowych.

Układając ten materiał, nie mogłem uwolnić się od natrętnych myśli.

Oni, na pokładach, robią wszystko, by zabić tych, którzy podpływają z głębin.

Tamci nie mogą się doczekać chwili, gdy wystrzelona przez nich torpeda wysadzi statek lub okręt pełen ludzi.

Okrzyk radości:

– Trafiliśmy ich!

Wynurają się. W świetle księżycy słyszą głosy tonących. Rozlana na powierzchni morza płonąca ropa staje się ich zniczami. I tego nigdy nie rozumiem. Nie pojmę i nie zaakceptuję, choć za oczywistość przyjmuję słowa Ojca, którego kiedyś zapytałem wprost:

– Przecież nie strzelałeś w powietrze!

Milczał. Nie dawał się sprowokować.

– Rzecz jest prosta. Albo on mnie, albo ja jego. Innego wariantu życie nie przewidziało.

**Do dziś nie umiem się z tym pogodzić.
Nie ma filozofii wojny. Jest tylko sens życia.**

Dokąd? Donikąd...!



Wojna?

Sniłem ją wiele razy.

Różne wojny. Każdy sen kończył się okrzykiem, który grzął w gardle.

Na wojnie nigdy nie byłem. Ale wiem, jak czuje się człowiek, który tygodniami nie wychodzi z okopu. Jeszcze lepiej czuję drżenie pokładu okrętu, który wchodzi w fale z jedyną do wyobrażenia determinacją – dopaść ich. Trafić. Zatopić.

Widzę też w tych snach, gdy burta lekko się pochyla. Wszystkie ruchome przedmioty na

pokładzie zaczynają się zsuwać, wpadają do wody, a ja nie mam się czego uchwycić. Chcę nadludzkim wysiłkiem złapać za reling, ale... nie mam czym.

To strzępy opowieści, których wysłuchałem w ciągu wielu lat reporterskiego dokumentowania udziału Polaków w działaniach wojennych II wojny światowej.

Wtedy, na początku lat 70. XX wieku, miałem tę niezwykłą możliwość rozmawiania z ludźmi, którzy byli uczestnikami dwóch, trzech, a nawet czterech wojen.

Byli wśród moich rozmówców mężczyźni ze wszystkich frontów światowej hekatombi. Wiele z relacji ukazało się jeden raz na radiowej antenie. Inne nigdy w całości nie zostały zmontowane, bo ówczesna cenzura nie dopuściłaby tych relacji do emisji. Mam takie, które czekają na opracowanie.

I cóż z tych słów wynika?

Wiele i nic zarazem. Kogo interesują wspomnienia tego czy tamtego marynarza? Ci ludzie odeszli przed trzema, czterema dziesięciolecia. Co z ich opowieści może dla nas ważnego wynikać? Nic. Epataować siebie i innych strachem, grozą sytuacji, cudownym zrządzeniem losu lub jego wyjątkowym brakiem szacunku dla życia? Po tysiącokroć efektow-

niej robi to współczesne kino.

Jednym z najważniejszych spotkań owego okresu była rozmowa, a potem korespondencja i telefoniczne konsultacje z Jerzym Pertkiem.

Był od wojny uzależniony. Ale w specyficznym rozumieniu tego słowa. Chłopięca ciekawość, potem reporterska powinność, wreszcie – na skutek choroby – szalenie ograniczona przestrzeń życiowa w poznańskiej willi, na parterze zamienionym w bibliotekę, gabinet i archiwum zarazem. Tam Jerzy Pertek toczył swoją wojnę z kruchością organizmu i brakiem dostępu do materiałów, szczególnie tych londyńskich, amerykańskich i kanadyjskich. Jego rzetelność, a niekiedy kiks, wynikały właśnie z bariery granicznej, politycznej, cenzuralnej, które pokonywał dzięki wielkiemu uszanowaniu jego pracy przez kombatanów. Ślali, przywozili, przekazywali konfidencjonalnie, przez osoby trzecie, zdjęcia, dokumenty, relacje.

Tego pytania nie było w antenowej wersji reportażu, który wówczas realizowałem.

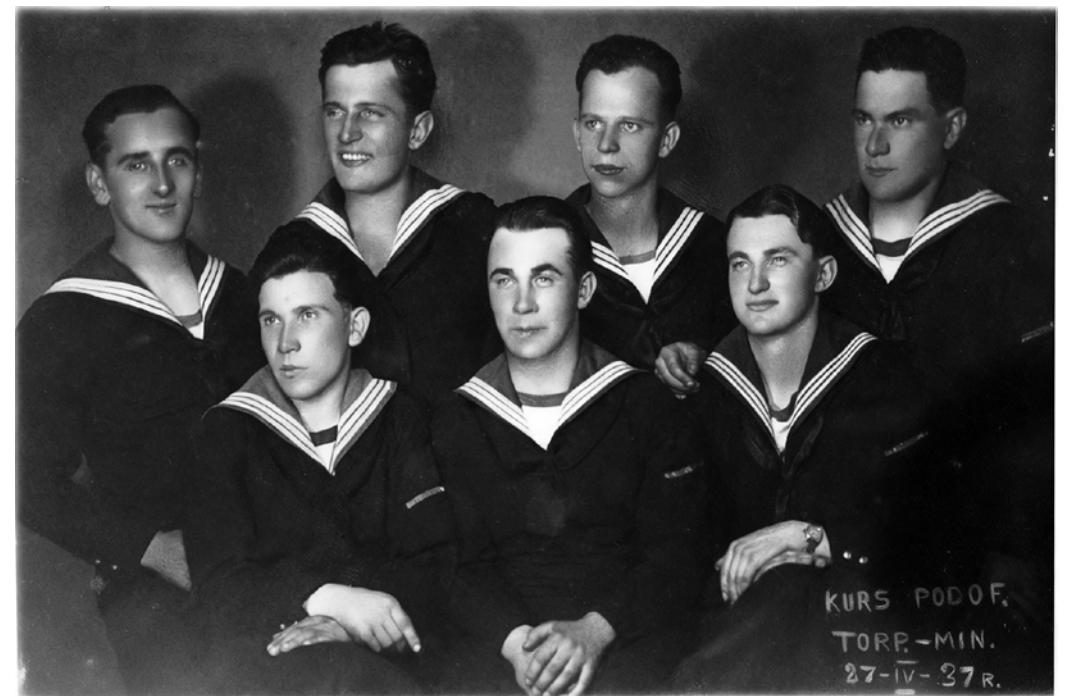
– Żałuję pan...

– Los chciał inaczej. Ale ja „tam” wszędzie byłem. Ja się kiedyś rozchorowałem po przeczytaniu relacji marynarzy, którzy wiele dni przebywali w zimnej wodzie. Ja nie spałem po nocach, odliczając dni, gdy opisywałem konwoje. Nic nie udawało mi się przyspieszyć. Pisałem tak długo, jak trwał konwój. Jest w tym stwierdzeniu pewna przesada. Pisałem – mam na myśli – byłem tam, w tamtej rzeczywistości i klimacie.

– Oni pili...

– To nie miało znaczenia. Przecież pan wie – mówi się – wy-

Kim są ci marynarze, kim byli, jakie morskie szlaki mają za sobą? Jakież to... niesprawiedliwe. Nigdy nikt niczego się o ich życiu nie dowiódł? A ich życie było dla nas przecież tak nieodzowne! (Fot. jak wszystkie w tym numerze, ze zbiorów Autora).



TVSiódemka

Internetowy miesięcznik niesformatowany
Do druku oddano 23 stycznia 2026 roku.

Redakcja: Marek Koszár
Redaguje - Zespół

Wydawca: MK NET - TV Siódemka,
Adres: Pochyla 13/5, 71-745 Szczecin,
Tel. 785 00 2222, 7@tvsiodemka.pl

trzeźwiał w jednej chwili.

- Gdy torpeda przebiegała burtę...
- Albo pocisk trafił w gniazdo działka przeciwlotniczego.
- W Narwiku widzieli lśniące w słońcu bomby z niemieckich samolotów, które jak po sznurku leciały wprost na nich...
- A ja, jak oni, kładłem się spać, udając, że nic się złego zdarzyć nie może.
- Udawalo się?
- ...nigdy.

Wtedy, na początku lat 70., ulicami Szczecina spacerowało wielu marynarzy z frontu morskiego.

Uczyłem się ich rozpoznawać. Bo na pozór wydawali się normalnymi, zwykłymi obywatelami. Kiedy jednak przyjrzeć im się bliżej, można było z całkowitą pewnością orzec: ten, ten, tamten nie – ale tych dwóch – tak.

Nieufność, rezerwa, oszczędność w słowach, postawa zazwyczaj zasadnicza, lekko uniesiona głowa, wyspiarski styl ubioru, nienagannie wyczyszczone trzewiki... To chyba Karol Wizner powiedział mi kiedyś:

- Nie darowałbym sobie, gdybym miał zginąć... nieogolony.

Rozmowy z nimi nie należały do łatwych. Na początku nie otwierali się, nie byli wylewni, operowali krótkimi zdaniami, ich równoważnikami. Mówili tak, by nie można było ich o cokolwiek zapytać, poprosić o szczegóły. Każda relacja kończyła się kropką. Tyle mogę panu powiedzieć. I basta.

Najbardziej „spektakularna” odmowa spotkała mnie ze strony Tadeusza Piktela. Gdy pokazałem mu zdjęcia, które od lat nosiłem przy sobie, wiedziony niczym nieuzasadnioną, wręcz natrętą chęcią rozszyfrowania, kim są mężczyźni na pokładzie jakiegoś rybackiego kutra, najwyraźniej nie-rybacy, usłyszałem najgłośniejszą z możliwych chwil milczenia.

Twarz mojego rozmówcy zastygła, oczy zmatowiły, a niedokończone słowo zatrzymało się na granicy realnego świata.

- Panie Marku... Panie Marku, to zdjęcie... Ono nie istnieje. Na tym zdjęciu nie ma tych mężczyzn... Oni nigdy się na tym kuterze nie spotkali...

Cytuję z pamięci, która często podsuwa mi we wspomnieniach różne, niewymuszone cytaty z opowieści bohaterów moich reportaży. Czy tylko cytaty? Czy także zdania, których mi nigdy nie powtórzyli, ale nieśli je w swojej „wibracji”?

Podobnie niezatarte wspomnienie towarzyszy mi w odniesieniu do spotkania z inż. Gawlikowskim. Cóż to była za konspiracyjna „maskarada”. To on chciał się ze mną spotkać. Ja nie miałem pojęcia o jego istnieniu.

Trafił przez znajomych, wysłał sygnały, oczekując na spodziewane, dające się zaakceptować moje reakcje.

- Gdybym odniósł najsłabsze nawet podejrzenie, że nie mogę panu zaufać, nie dążyłbym do spotkania.

Nadal nie rozumiałem, o co chodzi. Co znaczą te zmiany dat i miejsc spotkania. Dlaczego minął mnie, gdy biegłem na umówione miejsce, i głośnym szeptem kazał iść pod inny adres.

Tam, w kawiarni „Uśmiech”, położył na stoliku kopertę. W niej jedna kartka. Strona tytułowa. Raport o tragicznej śmierci generała Władysława Sikorskiego. Tajny.

- Ale... – ugryzłem się w język, chcąc powiedzieć, że mnie interesują konwoje. Omal nie utraciłem reporterskiej czujności. Tu muszę poczynić uwagę i oznaczyć ją tłustym drukiem. W połowie lat 80. XX wieku temat Katastrofy Gibraltarskiej był na tym samym poziomie niedostępności jak „Archipelag Gułag” (pierwsze wydanie w Polsce - 1988) czy książki Herlinga-Grudzińskiego i Czapskiego (około 1990 w Polsce).

Mój pierwszy wyjazd na Zachód rozpoczął się od pytania: „Co chciałbyś zobaczyć?”. „Doktora Żywago” – odpowiedziałem. Polskie kina pokazały ten film dopiero w 1988 roku.

Miałem świadomość, że nic z tym „gibraltarskim” materiałem nie zrobię, choćby w nim ukryte były wyjaśnienia wszelkich tajemnic. Z drugiej strony niezwykłość takiego materiału wręcz paraliżowała naturę reportera.

- Pan musi mi dać oficerskie słowo honoru...

Dałem bez wahania. Bo mogłem i chciałem. Oficerskie. Wtedy inżynier sięgnął do teczek i wyjął gruby pakiet.

- To kopia, ma się rozumieć. Kompletna. Proszę przeczytać i – zgodnie z umową – nikomu nie pokazywać.

- Więc w jakim c...

Wtedy nie rozumiałem jeszcze tak dobrze, co znaczy umieć nie zadać pytania.

- Po co? To pan mi odpowie. Za tydzień, za dwa? Ile czasu pan potrzebuje?

Po kilku miesiącach zrealizowałem słuchowisko, którego okoliczności powstania warto chyba kiedyś opisać.

Numer 9 i 10 miesięcznika TVSiódemka oparty był o materiały radiowe, te najstarsze, ale nie najważniejsze w moim dorobku, choć charakterystyczne i rzeczywiście wiodące. W tym numerze kontynuuję publikację kolejnych zapisów reporterskiego magnetofonu.

Taśmy oryginalne tkwią w archiwum, a część z nich – jeśli nie została zdigitalizowana – powędrowała na śmietnik.

Mówi się – najdłużej przetrwa pismo. To prawda. Ale w najlepszej, nieodmiennej w najmniejszym stopniu oryginalności przeżyje taśma. Później – zapis filmowy lub video. Nad papierem mają elektroniczne nośniki przewagę deklasującą każdą inną formę archiwizacji przeszłości – odtwarzają klimat, ruch, napięcie rozmowy czy wypowiedzi. Te tu i ówdzie nieutrwalone na papierze uzupełnienia. Są realną podróżą do czasu ich powstania. Na papierze „nie wiem” brzmi technicznie. Na taśmie „nie wiem” ma wiele odcieni, przede wszystkim ten najważniejszy, podszyty niepewnością, nieufnością, rezerwą, ostrożnością. Na papierze tak łatwo pominąć uśmiech czy zawahanie... Na taśmie są one równoprawne ze słowem.

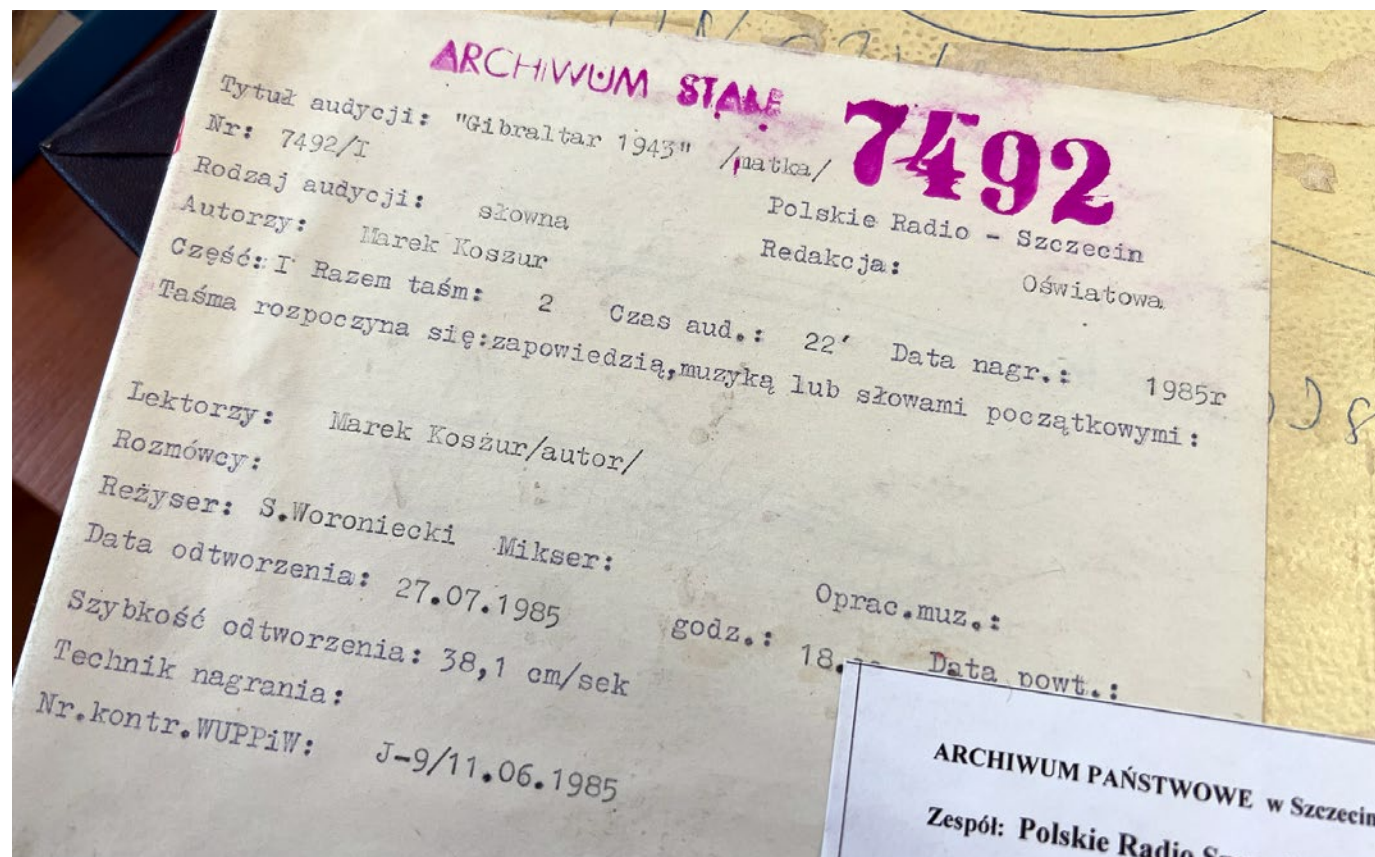
Po publikacjach z numeru 10 odebrałem kilka kubków zimnej wody. Pierwszych dzieścię nazwałbym: dlaczego tak późno.

Rzecz odnosi się do rozmowy z Edmundem Bałuką.

- Ja byłem tam, gdy pan nagrywał tę rozmowę. Wiele razy wspominałem w domu, że niektórzy nie byli zadowoleni z jej przebiegu. Innych właśnie ten wątek o gładkim przekroczeniu granicy oszołomił.

– Może napisze pan *post scriptum* do tego tekstu, wydrukujemy...

- Nie wahałem się, żeby zadzwonić, ale pisać nie będę. Są sprawy, które, pan rozumie, są jak groch rzucany o ścianę. Odbiją się, to i dobrze, ale pozostawią ślad. Ja nie badałem tej sprawy. Nie





Seria czterech nieopisanych fotografii z wizyty gen. Władysława Sikorskiego, najprawdopodobniej na pokładzie ORP „Piorun” w 1941 roku. Na jednym ze zdjęć, ukazującym generała bez płaszcza, zachował się odrębny dopisek wskazujący na Liverpool, wzmianka o ładowaniu torped oraz rok 1942. Nie można więc wykluczyć, że to właśnie ten pojedynczy kadr przedstawia inny okręt — być może ORP „Garland”. Czy wśród widocznych oficerów są komandor porucznik Stanisław Hryniewicz i komandor Eugeniusz Pławski? Gdybym tam był z mikrofonem, sprawa byłaby dziś wyjaśniona jednoznacznie. (Fot. ze zbiorów Autora).

jestem już młody, może nawet starszy od pana. Ale rozmawiałem z kolegą. On się zastanawiał nawet, czy nie byłoby warto się spotkać. Nie wiem... Chciałby pan nową sprawę nowego Bolka rozkręcić? Po co to komu. Ale mam pana numer. Może jeszcze zadzwonię.

- Ma pan jakieś informacje...
- Do usłyszenia.

Przed napisaniem tego tekstu przegadałem – jak obaj to sobie w mailu potwierdziliśmy – cztery kawowe godziny z najbardziej kompetentnym znawcą tych zagadnień, badaczem i autorem. Nieupoważniony jednak do wykorzystania pewnych informacji, mogę jedynie powiedzieć, że nie ma chyba spraw z przeszłości, które są definitywnie rozpoznane. Tyle na tę chwilę na ten temat.

Sprawa burd i kibicowskich ekscesów. Pytałem kilka osób. Nie znalazłem ani jednego uczestnika tych wydarzeń. Kibice Pogoni, ci najstarsi, zwrócili mi uwagę niemal szablonowo brzmiącą: tam nie było kibiców.

- A kto?
- To nie byli kibice. Kibic reaguje na stadionie. Kibic nie idzie szerokością ulicy, nie wybija szyb i nie skacze po dachach samochodów.
- Udało mi się dotrzeć do milicjanta. Nie pamiętał, czy „zabezpieczał” konkretnie ten marsz.
- Było ich kilka. Ja miałem wtedy tyle lat, co wielu z maszerujących. Gołowasy. Ale nasze światy były skrajnie przeciwstawne.
- Awansował pan.
- Jestem podpułkownikiem. Rezerwy, oczywiście.
- Dziś stałby pan z paskiem czapki pod brodą, w milicyjnym płaszczu, z pałką, czy może był pan w formacji interwencyjnej, tak ją nazwę?
- ORMO? Nie. Nie byłem ornowcem. Pańskie pytanie nie ma racji bytu. Dziś nie ma takiej policji i takich demonstrantów. Dziś, hipotetycznie, gdyby doszło do podobnych zjść, byłaby to nawałanka chuligańska po obu stronach. Tam spotkali się trampkarze i tenisówkowcy z ortalionowcami milicyjnymi. Pan pamięta, jak się wtedy w ogóle ludzie do siebie odnosili? To tak, jakby wyobrazić sobie, że członkowie Kabaretu Starszych Panów zaczynają się nawalać po mordach. Przesadzam. Ale to było inne społeczeństwo.

- Grubą kreską pan ustawił relacje.
- Bydlaki zdarzają się po każdej stronie. Byli milicjanci, którzy waliłi jak w polano. Byli prowokatorzy, ale skala nieporównywalna do potencjałów, jakie moglibyśmy zmierzyć dzisiejszym miernikiem, bo ja wiem, nienawiści bezsensownej? Te ustawki kibicowskie, te spotkania na łakach czy w lasach, ta dzikość, wręcz prymitywizm... To sprawa patologiczna. W tamtych latach obie strony działały jakby według wymuszonego scenariusza. Milicja miała rozkaz pałować, chuliganeria potrzebowała mitu siniaka, podbitego oka, skopanego tyłka. Socjologicznie pewnie da się to jakoś opisać.

- Ale mój rozmówca, milicyjny oficer – nota bene – może rozpoznaje, kto to mógł być...?
- Nie. Ale w służbie język niewiele się zmienił od tamtych lat. Okrągłe słowa. Nazwanie sprawy, jej opis, analiza, wnioski i apel.
- Milicja, policja...
- Nie, tego nie powiedziałem. Mówię o systemowej, z pominięciem czasu czy miejsca, relacji między grupami burzycieli i porządkowych.
- Dzisiaj możliwe są takie zachowania?
- Nie wiem. Pewnie tak. Ale to już tylko szumowiny pojawiłyby się w mieście i rozpiechłyby się, zanim policja znalazłaby się na miejscu.
- „Duch” w narodzie ginie...
- Prowokuje pan. Nie. Inny naród. Telewizja i internet działają jak piorunochron. Rozładowują wiele zachowań emocjonalnych. Jeden z drugim zobaczy, posłucha posła, rzuci szpetnym słowem, dopije piwo i pójdzie spać... Kiedyś wystawał w bramie, ciemnej uliczce... Dziś ma smartfon.
- „Sen kibica”... Dobry tytuł na felieton.

Nikt z czytelników do tej pory nie odniósł się do rozmowy, jaką nagrałem, idąc w Marszu Kobiet. Trochę mnie to zdziwiło. Ale spróbowałem rzecz zracjonalizować.

To faceci lubią się kłócić. Pyskówki, zarzuty, filipiki. Kobiety – intrygują. Mówią: posprzątaj, wynieś, pozamiataj... Która z nich słuchałaby jakichś opowieści pana Wądołowskiego, że w telewizji obiecali, że nie dotrzymali słowa, że dokumenty, które widział, są wiarygodne – kasa państwa pusta. One, kobiety, miałyby nie wyjść na ulicę, bo pan Wądołowski coś widział, coś powiedział, ale tego świadectwa nie wyemitowano.

To wszystko, jak brzęczenie muchy, nie mogło odwieść kobiet od podjętego zamiaru – maszerujemy, protestujemy.

Przekonuje mnie taka postawa. Tym bardziej że w materiałach

Na polu golfowym w Anglii, marynarze z ORP „Błyskawica”. Drugi od prawej Leon Janowski, Szczecinianin (ze zbiorów Autora).



prasowych nie znalazłem wątku telewizyjnego matactwa w sprawie wystąpienia Stanisława Wądołowskiego jako „gaśniczego” nadmiernie (czyim zdaniem?) rozkołysanych nastrojów kobiet. A może rzeczywi-

ście „Solidarność” w osobie szczecińskiego wiceprzewodniczącego została użyta jako propagandowy „ślepak”?

Nie zgłębiam tej historii, przypominam ją jedynie. Być może transkrypcja radiowej relacji kogoś skłoni do wnikliwego spojrzenia w dokumentację. Ale jaką? Obiecano, nie dotrzymano, ktoś proponował, inny miał odmienne zdanie?

Wbrew pozorom tym komentarzem nie bagatelizuję sprawy. Wręcz odwrotnie. Oto widać, jakie metody i sposoby były wtedy w użyciu, by wpływać na opinię publiczną. Czy dziś jest inaczej? Ileż zamętu wywołały różne „taśmy” ujawniane w celach politycznych. Temu złamano karierę, tamtego pobito, innego wyrzucono. Zgrzyt. Takie szybkie wyrzucie „jedynek” obcęgami, bez znieczulenia. Ciach i – po sprawie. Tak robili Gryfici, Germanowie, Frankowie i Bałkanowie. Wszyscy. Życiowe ryzyko, kolego redaktorze. A w twoim fachu było inaczej?

Nie, wręcz odwrotnie.

I tak, jak w tytule tego nadzwyczajowo, ponad przyjęte rozmiary, rozbudowanego wstępniaka, wypada zapytać: dokąd? Donikąd! – wybrzni odpowiedź.

No to – szerokiej drogi i dobrej lektury.

To... rozbitek. Nie wiem, czy dopłynął do koła ratunkowego (Fot. ze zbiorów Autora)





nazwy ulic, głosy zapamiętane z dzieciństwa i życiorysy ludzi, których już nie spotkam.

Dochodzę do Arndtplatz — dawnej niemieckiej nazwy dzisiejszego placu Szarych Szeregów. Po 1945 roku był to plac Sprzymierzonych, potem plac Konstantego Rokossowskiego, plac Włodzimierza Lenina, znów plac Sprzymierzonych, wreszcie plac Szarych Szeregów.

Nazwa za nazwą. Warstwa za warstwą. Każda z nich próbuje przekonać następne pokolenie, że właśnie od niej wszystko się zaczęło.

Zaczynam zataczać koło. Pogodno, wówczas Westend. Dalej Krzekowo, Łęknio. W końcu Niebuszewo i ulica Heleny. Te okolice nie podzieliły losu Starego Miasta, którego niemal cała zabudowa została zniszczona. Ocalałe domy nie oznaczały jednak ocalałego świata. Wiat ich dawnych mieszkańców już się kończył.

Świat nowych mieszkańców dopiero się zaczynał.

Ale mnie interesują ludzie.

Idę i szukam ich. Tamtych i nas, współczesnych.

Kogo mijam? Z kim rozmawiam? Do kogo się uśmiecham?

W tym numerze przypominam trzy sylwetki Szczecinian: Tadeusza Piktela, Leona Janowskiego i Kazimierza Baya. Może wielu z Państwa znało tych mężczyzn. Zapewne niewielu znało ich wojenne życiorysy.

Każdy z nich przyniósł do Szczecina własną wojnę.

Nie nosili jej stale na dłoni. Po wojnie tutaj pracowali, zakładali rodziny, budowali swoją codzienność. Można było spotkać ich na ulicy, w biurze, w porcie, w redakcji, w zwyczajnym pokoju. Za nimi ciągnęły jednak obrazy, których nie widział przechodzień.

Pościgi za U-Bootami. Konwoje. Narwik. Murmańsk. Morze Śródziemne. Lądowania, alarmy, utraceni koledzy, rozkazy wydawane w chwili, gdy człowiek nie wiedział, czy przeżyje następne kilka minut.

Idę przez ich miasto.

Próbuję sobie wyobrazić, do jakiego Szczecina przyszedli.

Miasto ludzi w drodze

W grudniu 1945 roku mieszkało tu około 26 tysięcy Polaków i ponad 62 tysiące Niemców. Oprócz nich byli żołnierze radzieccy, byli jeńcy wojenni, robotnicy przymusowi, zdemobilizowani żołnierze, kolejarze, urzędnicy, marynarze, szabrownicy, ludzie szukający rodziny, mieszkania, pracy albo tylko drogi prowadzącej dalej.

Miasto nie należało jeszcze do nikogo w sposób prosty i oczywisty.

Było zajmowane, opuszczane, administrowane, demontowane, przejmowane. Armia Czerwona kontrolowała port, fabryki, kolej i całe

zamknięte kwartały mieszkalne. Polskie urzędy próbowały działać w przestrzeni, nad którą nie miały pełnej władzy. Niemcy czekali na wysiedlenie. Polacy przyjeżdżali, nie wiedząc jeszcze, czy zostaną tutaj na tydzień, rok czy całe życie.

Byli wśród nich dawni jeńcy z oflagów. Wracali po latach niewoli z wykształceniem, doświadczeniem organizacyjnym i bardzo silnym poczuciem służby państwu. Zasilali administrację, sądy, milicję. Przyjeżdżali zdemobilizowani żołnierze 1. i 2. Armii Wojska Polskiego. Przybywali kolejarze, lekarze, nauczyciele i mechanicy.

W maju 1945 roku pojawiła się Morska Grupa Operacyjna. Wokół portu zaczęli skupiać się pierwsi polscy dokerzy, piloci portowi, marynarze, spedytorzy i robotnicy. Port dawał pracę, żywność, kontakt ze światem. Był wielką bramą, przez którą jedni wyjeżdżali, a drudzy przybywali.

Siadam na skarpie Wałów Chrobrego.

Ojciec lubił to miejsce. Matka wołała Jasne Błonia.

A dziś? Bywa — pst! — zatrzymam auto, przejdę się na lekkim bezdechu tu, innym razem tam. Przez ich ulubione miejsca. Bo muszę. Bo wydaje mi się, że coś czuję, ale tego nie widzę.

Jakieś... przekonanie, że będzie dobrze? Że gruzy znikną. Wieczorem rozświetlą ulice nowe latarnie. Pojawią się auta. W oknach zakwitną pelargonie.

Te obrazy nie trwają dłużej niż jedno mgnienie. Przesuwają się po pamięci jak refleksy w zmatowiałym zwierciadle.

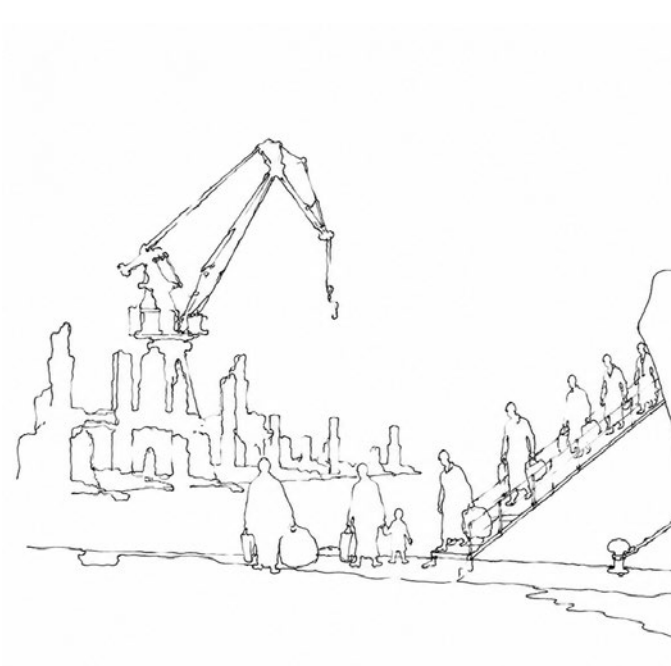
Mam je niewyartykułowane gdzieś w sobie. Jakbym się jeszcze nie do końca urodził.

A urodziłem się właśnie tu. W Szczecinie.

Nabrzeże „Oko”

Port był miejscem pracy, ale również punktem wielkiego powojennego przerzutu ludzi.

W jedną stronę odprawiano wysiedlanych Niemców. W drugą



przyjmowano Polaków wracających z Zachodu: robotników przymusowych, więźniów obozów, osoby przemieszczone, żołnierzy, ludzi odnalezionych po wielu miesiącach poszukiwań.

Od wiosny 1946 roku Szczecin stał się jednym z głównych punktów morskiej repatriacji. Statki kursowały między Lubeką a Szczecinem. Drogą morską można było ominąć zniszczoną sieć kolejową, ruiny niemieckich miast i niebezpieczeństwa wielodniowej podróży.

Polska nie miała wystarczającej liczby własnych jednostek zdolnych przewozić tysiące ludzi. Repatriację obsługiwały więc statki pozostające pod kontrolą aliantów, między innymi „Posejdon” i „Empire Humber”.

Gdy jednostka meldowała się na redzie w Świnoujściu, czekało ją jeszcze kilka godzin drogi torem wodnym do Szczecina.

Na nabrzeżach stali pracownicy Państwowego Urzędu Repatriacyjnego, kolejarze, milicjanci, lekarze i wolontariusze. Ludzie schodzili ze statków ze swoim dobytkiem: walizką, workiem, zawiniątkiem, dzieckiem trzymanym za rękę. Kierowano ich do punktów etapowych, rejestrowano, badano, obejmowano kwarantanną, wydawano pierwsze dokumenty i zasilki.

Ile historii zaczęło się właśnie na nabrzeżu „Oko”?

Ilu ludzi po raz pierwszy zobaczyło tam miasto, które miało stać się ich domem?

Ilu przeszło przez to miejsce tylko dlatego, że historia przestawiła zwrotnicę i kazała im jechać dalej?

Zatrzymuję się na chwilę.

Nie mogę zrozumieć, dlaczego wyobraźnię tak zwanych twórców porywa historia rzeźnika z Niebuszewa, Sydonia czy jacyś współcześni gangsterzy, a nikt nie pochylił się piórem albo kamerą nad choćby jednym dniem na nabrzeżu „Oko”.

Przywołujemy pastorów, piosenkarzy, sportowców. Z piosenkarza amatora Tadeusza Millera robimy króla tanga, z kibica drużyny piłkarskiej — jedno z pierwszych nazwisk miasta. Siła marketingu i przemoc reklamowa potrafią przykryć rzeczywiste osiągnięcia wielu Szczecinian. Rzetelna analiza nie nadąga za plakatem, konkursem, tytułem i okolicznościowym przemówieniem.

Na bezrybiu i rak ryba.

Idę i zaczynam rozumieć, z czego bierze się ta szczecińska niedorzeczność. Bezideowość.

Łatwiej powtarzać historię już opowiedzianą, nawet wątpliwą, niż wydobyć z archiwum czyjeś życie. Łatwiej uszyć kostium niż odtworzyć drogę człowieka, który zszedł ze statku, trzymając za rękę dziecko niepamiętające własnego nazwiska.

Idę dalej.

Do dzieci.

Dzieci bezopieczne

„Dzieci bezopieczne” — tak określano w urzędowych dokumentach nieletnich wracających do kraju bez rodziców, krewnych i prawnych opiekunów.

Były wśród nich dzieci robotników

przymusowych i więźniów obozów. Sieroty i półsieroty. Dzieci zagubione podczas bombardowań, ewakuacji i marszów. Także te odebrane polskim rodzinom i przeznaczone do germanizacji.

Niektóre nosiły niemieckie nazwiska, mówiły tylko po niemiecku i nie pamiętały domu, z którego je zabrano. Inne zachowały w pamięci jedynie oderwane obrazy: dużego psa, rzekę płynącą w pobliżu domu, twarz kobiety, schody, obraz wiszący na ścianie.

Płynęły do Szczecina razem z innymi repatriantami. Starsze dzieci opiekowały się młodszymi. Wsiadały na statki niedożywione, chore, przestraszone. Choroba morska, brud, świerzb i wszy dopełniały doświadczenia podróży, której sensu często nie rozumiały.

Gdy statek cumował, dzieci oddzielano od pozostałych pasażerów. Trafiały pod opiekę lekarzy, sióstr zakonnych, Polskiego Czerwonego Krzyża i pracowników PUR. Dostawały jedzenie, ubrania, przechodziły badania.

Potem zaczynało się ustalanie tożsamości.

Jak się nazywasz?

Skąd jesteś?

Jak mieli na imię rodzice?

Czy pamiętasz miejscowość?

Dziecko płakało. Odpowiadało po niemiecku albo nie odpowiadało wcale.

Urzędnicy oglądali dokumenty i ślady na ciele. Zapisywali urywki wspomnień. Próbowali połączyć imię z nazwiskiem, nazwisko z miejscowością, miejscowość z rodziną.

Szczecin był dla tych dzieci przeważnie stacją przejściową. Z miasta zniszczonego, zagrożonego epidemiami i pozbawionego dostatecznej liczby bezpiecznych miejsc kierowano je dalej — do Poznania, Łodzi, domów dziecka i ośrodków opiekuńczych.

PCK publikował listy nazwisk i nadawał komunikaty radiowe. Część dzieci po miesiącach albo latach odnajdywała rodziców lub krewnych. Inne dorastały w sierocińcach z nowymi dokumentami i nowo nadanym nazwiskiem.

Idę i próbuję sobie przypomnieć relacje spisane z opowieści tych dzieci.

Pewnie istnieją. W archiwach, kartotekach, zapomnianych teczkach, na taśmach, których nikt od lat nie odtworzył.

Nie sięgamy po nie.

Prostsza jest maskarada w strojach z epoki. Kilka figur przechodzących przez plac. Krótka eksplikacja projektu. Fotografie dla urzędu. Potwierdzenie, że wykonano kolejny krok na drodze budowania tożsamości, współpracy, pamięci i porozumienia.

Która to już strona tekstu?

Wreszcie padło to słowo.

Tożsamość.

Bo po nią, do niej, ku niej idę przez miasto i pamięć.

Pokoik z kluczem

Pół dnia? Może cały dzień zszedł mi na tej wędrówce przez Szczecin, który po tamtych wydarzeniach zachował niewiele materialnych śladów.

Nie dopominam się o kolejną tablicę. Stwierdzam fakt.

Nie oceniam, choć taka ściana pokory, pocięta pociskami, mogłaby jeszcze mieć wobec nas, mieszkańców, szczególną misję do spełnienia.

Może zatrzymał się Czytelnik przy fragmentach opowiadających o dzieciach, byłych jeńcach, marynarzach, żołnierzach, urzędnikach i robotnikach.

Nie sposób objąć refleksją tej metamorfozy ludzkich doświadczeń skupionych w jednym mieście.

A właśnie ona zajmuje mnie w tym tekście najbardziej.

Spróbujmy wyobrazić sobie wieczór jednego z pierwszych powojennych dni. Człowiek idzie przez Szczecin. Przez cały dzień nie znajduje w ruinach najmniejszego schronienia. Mieszkania. Pokoiku. Drzwi zamykanych na klucz. Ciszy. Odrobiny intymności. Miejsca, w którym mógłby uwierzyć, że następny dzień będzie bardziej fortunny od poprzedniego.

Tak zaczynało się wiele szczecińskich historii.

Od niczego.

Wracam do tego pokoiku. Pewnie bez światła. Może ze świecą, ogarkiem, karbidówką lub lampą naftową.

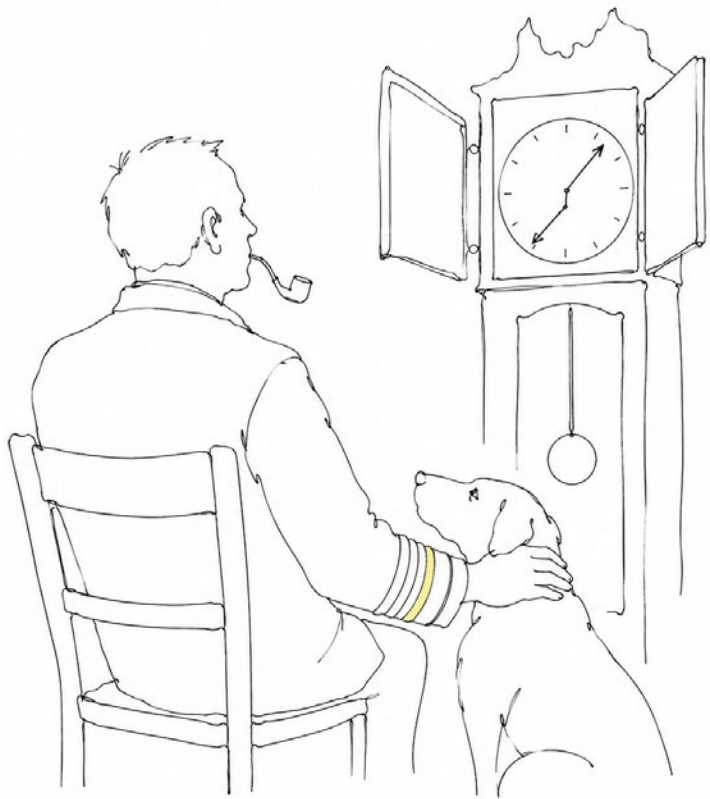
Był ubogi, ale dla człowieka, który przez lata mieszkał w baraku, koszarach, obozie jenieckim, schronie albo kajucie, mógł być luksusem.

Miał drzwi.

Miał klucz.

Można było zamknąć świat na zewnątrz.

Jakie myśli krążyły w tym pokoiku, kiedy klucz domykał otwór w



drzwiach, a świat w swoim odświeżonym okrucieństwie nie mącił już coraz spokojniejszego oddechu?

Czy wracały pościgi za U-Bootami?

Konwoje do Murmańska albo Narwiku?

Lądowanie na Sycylii?

D-Day?

Czy człowiek budził się, słysząc nieistniejący alarm? Czy patrzył na drzwi i sprawdzał, czy rzeczywiście są zamknięte? Czy zachowywał kawałek chleba na później, choć następnego dnia mógł kupić następny?

W tych pokojach mieszkali później Tadeusz Piktel, Leon Janowski, Kazimierz Bay i tysiące podobnych im ludzi.

Gdybym wtedy mógł ustawić mikrofon i utrwalić ich opowieści...

Dziś nawet te nieliczne zrealizowane nagrania stoją w archiwach bez większej szansy na przypomnienie. A co dopiero — na publikację. Po co? Dla kogo? W jakim celu?

Nagrywałem ludzi, nie wiedząc jeszcze, że ich głosy staną się kiedyś bardziej kruche niż taśma.

Taśmę można skleić.

Głosu nie da się nagrać po raz drugi.

Bagno

Przypomniała mi się książka „Arystokracja” Marka Millera. Oto Kraśnogorsk, rok 1945, sowiecka niewola, szesnaście głosów z siedmiu polskich rodów.

I zdanie Róży Tyszkiewiczowej:

„Chyba mnie dość dobrze wychowano, żebym potrafiła przejść przez bagno”.

Bagno jest tu miejscem i stanem człowieka. Brudem, głodem, lękiem, upokorzeniem, utratą domu, rzeczy, nazwiska i miejsca przy stole.

Przejść przez nie znaczący nie zatracić siebie.

Podobnie wielu z pierwszych Szczecinian.

Gdyby w ankietach personalnych mieli wpisać wszystkie zniesione upokorzenia i trudności, które ostatecznie pokonali, zapisałiby wiele stron kwestionariusza.

My — a właściwie wy, Czytelnicy?

Pół kartki wystarczyłoby na *curriculum vitae*?

Gdyby, nie daj Boże...

Nie wiem, czy dalibyśmy sobie radę. Ręce mamy zajęte smartfonami. Bez nich tracimy orientację, pamięć numerów, rozkład jazdy, wiadomości i poczucie kontaktu ze światem.

Różni nas od tamtego pokolenia bardzo wiele. Chyba... wszystko.

My ufamy światu. Oni już wiedzieli, że świat może w jednej chwili przestać być domem.

Człowiek bez doświadczenia wojennego zakłada, że jutro nadejdzie wraz ze wschodem słońca. Że dach nad głową, powrót do domu, chleb na stole, drzwi, klucz i głos sąsiada za ścianą należą do porządku rzeczy.

Ocaleni z wojny przeżyli chwilę, w której cały ten porządek runął.

Człowiek, który nie przeżył wojny, planuje przyszłość z domyślnym założeniem, że ona nastąpi. Człowiek po wojnie zachowuje gdzieś w sobie gotowość, często nieuświadomioną, że wszystko może stracić w jednej chwili.

Inaczej słyszy syrenę, trzask drzwi i nagły brak prądu.

Inaczej patrzy na marnowany chleb.

Inaczej ufa drugiemu człowiekowi.

Widział, jak pod wpływem ideologii, głodu i strachu pękają normy. Wie, że sąsiad może stać się katem, a obcy człowiek — jedynym ratunkiem.

Ci ludzie nie pozostali wyłącznie ofiarami wojny. Zostawali inżynierami, nauczycielami, artystami, architektami, nawigatorami, urzędnikami, kierowcami i przedsiębiorcami. Zakładali warsztaty. Budowali port. Naprawiali maszyny. Wychowywali dzieci.

Tworzyli miasto, niosąc w sobie doświadczenie jego całkowitego

przeciwieństwa: rozpadu.

Dwa pokolenia

Idę dalej.

Towarzyszą mi ci z roku 1945 i ci dzisiejsi.

Tamci z bagażem wojny. Ci dzisiejsi bez jej wyobrażenia. Dobrze, że nie musieli zdobywać takiej wiedzy.

Idą i przenikają się na szczecińskiej ulicy te pokolenia. Idą i milczą.

Nie mają wspólnego języka. Tamci często nie chcieli mówić. Ci dzisiejsi nie zawsze wiedzą, o co pytać.

Wszyscy idziemy przez Szczecin współczesny.

Chyba nie została już ani jedna ściana poryta pociskami. Nie ma też tamtego Kosmosu: kina, budowli bardzo nowoczesnej w swoim czasie, z imponującą mozaiką.

Nie ma wielkiego neonu na bocznej ścianie sąsiedniego domu. Kosmos z falującą Mleczną Drogą i gwiazdami.

Wieczorem, dla dzieciaków — magia.

Gwiazdne wrota.

Dochodzimy do skrzyżowania.

Oba pokolenia chcą iść swoimi drogami. To naturalne.

A co ze mną, narratorem tej historii? Może jestem... Losem, który nagle nie wie, jak pogodzić te dwa światy?

Dochodzę do pytania

Co robić?

Jaki jest sens publikowania relacji ze świata ludzi, których już dawno nie ma?

Co te relacje i ci ludzie mogą nam powiedzieć?

Czy warto słuchać człowieka, który przeżył wojnę? W jakim celu? Co nam to da?

Nie zmusi się nikogo, by słuchał życiorysu Tadeusza Piktela, Leona Janowskiego czy Kazimierza Baya. Nie wystarczy powiedzieć młodemu człowiekowi: powinienes, bo to ważne.

Dlaczego ważne?

Słuchamy tych ludzi, aby przywrócić właściwe proporcje rzeczom, które uznaliśmy za oczywiste.

Aby usłyszeć, że normalność nie jest naturalnym i wiecznym stanem świata.

Że drzwi, klucz, światło, chleb i bezpieczny powrót do domu nie zostały nam dane raz na zawsze.

Słuchamy, ponieważ oni wiedzieli, jak odbudowuje się życie po jego rozpadzie. Jak zaczyna się od pokoiku, łóżka, stołu i jednej sprawnej klamki. Jak człowiek, który stracił prawie wszystko, następnego dnia wstaje do pracy.

Ich opowieści nie mają nas straszyć. Wręcz przeciwnie.

Mają rozszerzać wyobraźnię.

Wojna odebrała im bezpieczeństwo, lecz wielu nie pozbawiła zdolności tworzenia. Przychodzili do Szczecina i budowali go z tym, co przynieśli: wiedzą, pamięcią, charakterem, umiejętnością pracy i przyzwyczajeniem do odpowiedzialności.

W tym sensie ich wojenne życiorysy są również opowieścią o powstaniu miasta.

Można pamiętać datę zdobycia, przejęcia albo przekazania Szczecina. Można wymienić nazwy urzędów, jednostek wojskowych i kolejnych placów.

Ale miasto zaczyna się naprawdę wtedy, gdy człowiek zamyka na noc własne drzwi i zaczyna układać plan na następny dzień.

Tylko mówimy

Jakiś czas temu grupa — powiedzmy — naukowców odpowiedziała na pytanie: czy czujemy się już Szczecinianami?

Napisałem wówczas tekst. Łagodniejszy od tego, ale pozostał gdzieś w redakcyjnej szufladzie.

— Fetyszyzujesz. Przesadzasz. Straszysz...

I nie wydrukowali.

Naukowcy stwierdzili, że czwarte pokolenie Szczecinian zaczyna uważać miasto za swoje.

Czwarte pokolenie.

Zaczyna uważać.

Jakby rodowód i tożsamość dało się porównać z kupnem nowej marynarki albo kolczyków. Te mi pasują. Tamta jest zbyt ciasna.

Nie stajemy się Szczecinianami w taki sam sposób, w jaki mieszkańcy Krakowa czy Poznania wrastają w miasta zachowujące wielowiekową ciągłość rodzin, grobów, domów i sąsiedztw.

Nasza ciągłość została przerwana.

Musimy tę ciągłość na nowo rozpoznać, nazwać i zbudować. Powiązać przeszłość miasta z naszym własnym doświadczeniem.

To proces znacznie dłuższy niż przeprowadzka. Nie wystarczy urodzić się w jednym z miejscowych szpitali, chodzić tą samą ulicą i wymawiać poprawnie nazwę Niebuszewa.

Miejsce zrasta się z człowiekiem inaczej, gdy obok grobu ojca albo matki, żeby nie było do nich daleko, zaczyna budować własny dom.

Od prochów zaczyna się życie.

My długo byliśmy jak dusze pozgubione. Zapamiętywaliśmy obce domy i ulice. Patrzyliśmy na wysokie sufity odbudowanego Śródmieścia. Jeździliśmy przez praktycznie niezmienną się Westend.

Na Niebuszewie czuliśmy jakiś niepokój.

Mówimy dzisiaj: „Szczecin to my”.

Mówimy.

Ale — tylko mówimy.

Być może powtarzamy te słowa tak często, bo nadal nie jesteśmy ich całkowicie pewni. Jakby miały moc zaklęcia. Jakby wypowiedane

dostatecznie głośno mogły zastąpić pamięć, której nie odziedziczyliśmy.

Dlatego tak ważne są życiorysy Piktela, Janowskiego, Baya i tysięcy ludzi, którzy przyszli tu przed nami.

Oni nie otrzymali gotowej tożsamości.

Tworzyli ją swoją obecnością.

Teczka

W małym zakładzie rymarskim na Niebuszewie dałem kiedyś do naprawy teczkę. Solidną. Drogą. Z importu.

Kaletnik ledwie uniósł wzrok.

— Mogę to panu naprawić. Ale szybko pan wróci.

— Więc co?

Wyszedł na zaplecze, za kotarę od kilku dziesięcioleci niezdejmowaną. Jakby przekroczył granicę czasu.

Wrócił z inną teczką.

— Ta. Ona przetrwa pięć takich jak pańska.

Kupiłem ją.

Była poniemiecka? Powojenna? Nie wiem.

Została potem w przedziale kolejowym, gdy przysnąwszy, omal nie minąłem stacji docelowej w mojej podróży.

Gdy dziś idę przez miasto, rozglądam się z pewnym niepokojem. Nie chciałbym mijać tamtego zakładu.

Choć cały świat mam w smartfonie, smartwatchu i internecie, dłoń jakoś tak — chyba atawistycznie — układa się, jakby chciała uchwycić solidnie wykonaną rączkę.

Rączkę teczki, w którą mógłbym zapakować myśli tutaj zapisane.

Opowieści ludzi.

Kilka głosów.

Zdjęcia ojca.

Ulicę Heleny.

Nabrzeże „Oko”.

Dziecko pamiętające psa i rzekę.

Pokoik z kluczem.

Na przyszły czas, gdy słowa „Szczecin to my” przestaną być zaklęciem, którym próbujemy przekonać samych siebie.

Od ponad osiemdziesięciu lat uczymy się, co te słowa znaczą.

Na razie — tylko je mówimy.

Dlatego nie zatrzymuję się.

Idę.



Materiał łączy reportaż opublikowany w połowie lat 80. XX wieku w miesięczniku „Morze i Ziemia” z transkrypcją zachowanej rozmowy radiowej. Tekst autorski złożono pełną szerokością. Fragmenty z nagrania wyróżnia pionowa linia; nazwisko przed wypowiedzią wskazuje osobę mówiącą. Wypowiedzi przytoczone z reportażu prasowego złożono kursywą.

A to morze właśnie...

Jerzy Pertek: Ta moja droga do morza, jeżeli można ją tak nazwać, bo w zasadzie na morzu nie pływam, nie służę, tylko zajmuję się sprawami morskimi, wygląda podobnie jak w wielu innych przypadkach, gdy ludzie z głębi lądu zaczynają się interesować sprawami morskimi.

Kiedy pierwszy raz zetknąłem się z morzem? Hm... Oczywiście w dzieciństwie. Jeździłem z rodzi cami do Sopotu, do Gdyni.

Jako młody chłopak rokrocznie spędzałem z rodzicami wakacje nad morzem. Na Helu, w Jastarni. Był to koniec lat dwudziestych, początek lat trzydziestych. Były to lata naszego raczkowania na morzu. W skład polskiej floty wchodziły wtedy te malutkie, zupełnie stare, jeszcze poniemieckie torpedowce czy stawiacze min: „Ślęzak”, „Kujawiak”, „Krakowiak”, kanonierki. Te okręty zawijały do portu rybackiego na Helu. Portu wojennego na Helu wtedy jeszcze nie było. Zawijały na jeden–dwa dni, stawały przy molo, no i po południu dowództwo udostępniało okręt do zwiedzania na jakieś dwie godziny. Te sprawy były bardzo fascynujące. Oglądanie tego wszystkiego, co było na pokładzie: uzbroje-

nia, wyposażenia, tego, co pod pokładem, maszynowni — wszystko to były rzeczy nowe, ciekawe.

Jedną z takich wakacyjnych przygód pamiętam szczególnie mocno. Miałem 14 lat. Jeden z chorążych na okręcie „Ślęzak” tak sugestywnie opowiadał o pracy na morzu, o życiu na okręcie, że postanowiłem poświęcić się tym sprawom.

Po powrocie z wakacji do Poznania w 1934 r. kupiłem w księgarni przy pl. Wolności książkę Olgierda Żukowskiego zatytułowaną „Współczesne okręty wojenne”. Książka ukazała się w Warszawie w 1932 roku nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego. Był to niewielki, ilustrowany tom poświęcony budowie i podstawowym typom ówczesnych okrętów wojennych. Hm... Zacząłem ją czytać już na schodach księgarni. Przeszedłem jednak ulicę i w parku na ławce dokończyłem lekturę. Dopiero później uświadomiłem sobie, że siedzę w środku miasta, że to popołudniowy szczyt komunikacyjny, że obiad czeka na mnie w domu, słowem — zapomniałem o bożym świecie. Chciałbym jeszcze raz przeżyć taką chwilę fascynacji...

już był właściwie początek kompletowania biblioteki. Potem

zacząłem kupować wszystko, co się na tę tematykę ukazywało. Były to wtedy głównie wydawnictwa Ligi Morskiej i Wojskowego Instytutu Naukowo-Oświatowego.

Kilka ogólnych stwierdzeń. Jerzy Pertek, nawet wśród ludzi, którym obce są sprawy morza, kojarzy się jednoznacznie z tą problematyką. Jego opracowania z historii żeglugi i wojen morskich tworzą jakże kompletną literaturę przedmiotu. Fantastyczna dokumentacja, setki spisanych na prośbę autora relacji i pamiętników, notki biograficzne, systematyczne katalogi odzwierciedlające przebieg działań wojennych na morzu, fotografie — to prawdziwe archiwum, którego może pozazdrościć niejedno muzeum. Książki Jerzego Pertka to także nowe zjawisko w literaturze, nowy sposób narracji, przedstawiania faktów.

Edmund Męclewski (1913–1992) był dziennikarzem, publicystą i nieomocznawcą. Podczas okupacji działał w organizacji „Ojczyzna”, współpracował z Delegaturą Rządu na Kraj i redagował prasę konspiracyjną. W latach 1945–1949 oraz 1956–1964 kierował Zachodnią Agencją Prasową. Później był między innymi dyrektorem Biura Wydawnictw Polskiego Radia, korespondentem Polskiego Radia i Telewizji w Niemczech oraz wieloletnim posłem na Sejm PRL.

Edmund Męclewski: *Zapewne był Pertek pierwszym tak oryginalnym i do dziś jest niedoścignionym popularyzatorem historii wojenno-morskiej. Nie potrafię umiejscowić go wśród przedstawicieli literatury faktu. Pertek jest sam kartą dla siebie.*

A wszystko zaczęło się tak banalnie. Wycieczki nad morze, chłopięca fascynacja, entuzjazm dla spraw morskich, tak charakterystyczny dla okresu międzywojennego, literatura. Książka Żukowskiego stała się pierwszą w jego bibliotece. Od tej chwili gromadzi wszystko, co ukazywało się o morzu, notuje swoje spostrzeżenia, zbiera wycinki prasowe.

Jerzy Pertek: Doskonale pamiętam atmosferę tamtych dni. Budowa Gdyni, akcja propagandowa Funduszu Rozbudowy Floty, relacje z dalekich rejsów, Liga Morska i Kolonialna. Nie byłem odosobniony. Moi koledzy również pasjonowali się tą problematyką.

Ówczesna prasa wiele miejsca poświęcała morskim rubieżom kraju. Mówiono o potrzebie rozbudowy naszej Marynarki Wojennej, o wzmocnieniu stanu obronności tej granicy, konieczności wzbudzenia, głównie wśród młodych, chęci odbywania służby wojskowej na okrętach wojennych. Organizowano konkursy, quizy; znaczna część miesięcznika „Morze”, który ukazuje się od 1924 roku, była poświęcona Marynarce Wojennej. Fotoreportaże publikowane w prasie ogólnokrajowej należały do najatrakcyjniejszych publikacji.

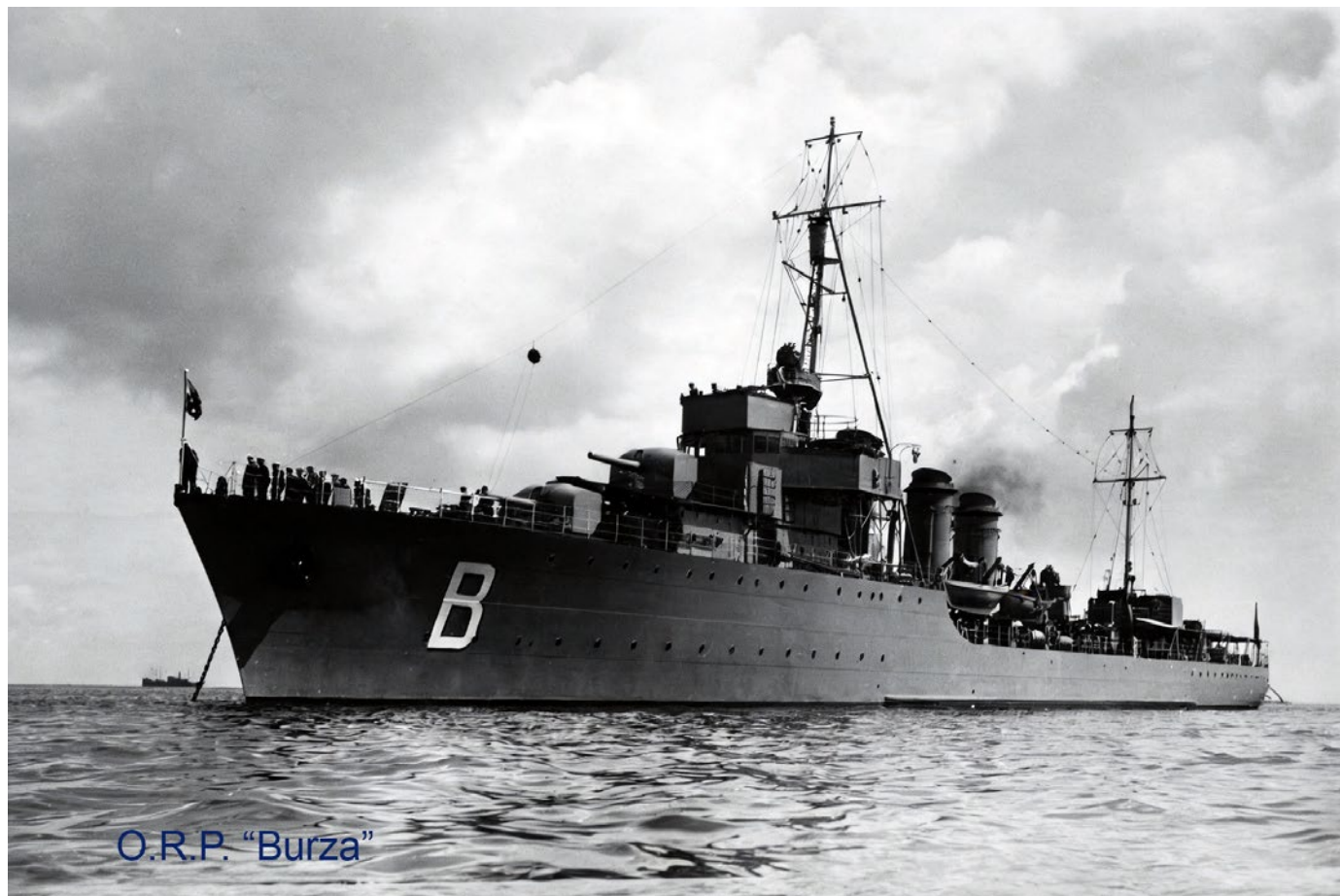
Jerzy Pertek: *Nam, młodym, podobał się ten szyk, ten fason ludzi w marynarskich mundurach. Ileż to dramatów rodzinnych miało wówczas miejsce, bowiem syn, który zgodnie z życzeniem rodziców kształcił się na administratora lub lekarza, miał przejąć interesy ojca — uciekał nad morze i zaciągał się do Marynarki Wojennej. Nie przerażała tych młodych nawet owa pruska dyscyplina i żołnierski dryl. Godziny ćwiczeń i musztry. Ciągłe alarmy, wyczerpanie psychiczne i fizyczne. Wielu zapadało po prostu na tę niewytłumaczalną „morską malarię”...*

Marek Koszur: Czy miał Pan okazję chociaż przez jakiś czas służyć?

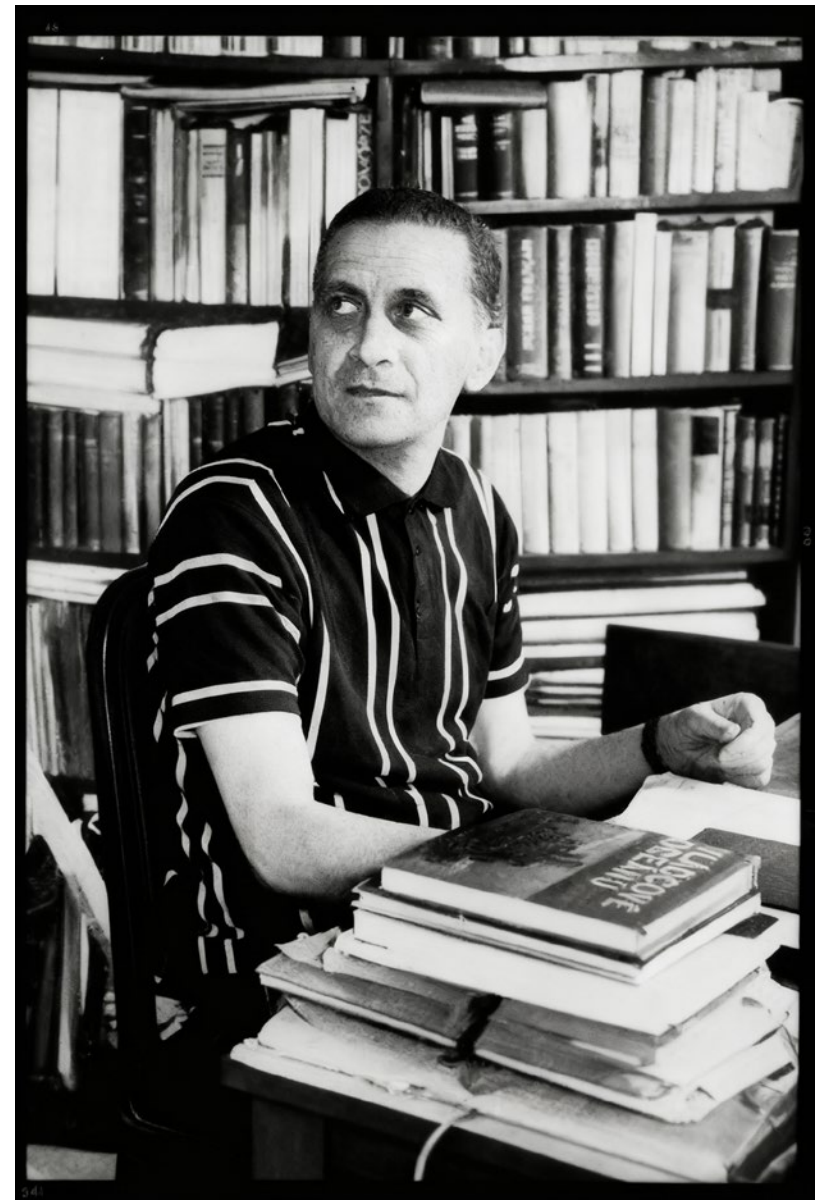
Jerzy Pertek: Nie. To została miłość jednostronna, powiedzmy, niespełniona, dlatego że mój okres służby wojskowej przypadał na wojnę.

Jerzy Pertek marzył o pływaniu. Ba! Nie wyobrażał sobie, kończąc gimnazjum, że może być inaczej. Specjalistyczne badania lekarskie i testy wykazały całkowitą sprawność organizmu. W rubryce określającej kategorię zdrowia wpisano dużą literę „A”. I nagle wszystko się zawaliło. Na rok przed maturą — zapalenie środkowego ucha. Drobiazg. Kilka, może kilkanaście dni leczenia i po wszystkim. Pojawily się jednak komplikacje. Całkowite zdrętwienie prawej ręki. To też drobiazg, ot, przez kilka dni kłopoty z pisaniem. Lekarze nie umieli określić ani przyczyn, ani ewentualnych dalszych konsekwencji tej chwilowej niedyspozycji. Po paru miesiącach Jerzy Pertek wraca do zdrowia. A więc sprawa pójścia na morze staje się znów aktualna.

Jerzy Pertek: *W tym czasie została utworzona Szkoła Lotnicza dla Oficerów Rezerwy. Ponieważ kwalifikowałem się już tylko do tego typu formacji, wierzyłem, że podobna placówka powstanie w Marynarce Wojennej. Zamierzałem skorzystać z tej okazji i zapisać się na pomaturalny kurs dla podchorążych. Czekam więc rok, dwa, ale niestety. Później*



O.R.P. „Burza”



wybuchła wojna i szkoły nie utworzono.

Nagle — nawrót choroby. Trwało to kilka miesięcy. Nadal brak diagnozy. Coraz bardziej jestem ograniczony... Zaliczałem się do ludzi bardzo aktywnych, ruchliwych; nie mogłem siedzieć na jednym miejscu dłużej niż kilka chwil. Tymczasem...

Jerzy Pertek: 5 września wyruszyłem z Poznania i do Warszawy zdążyliśmy dojechać z soboty na niedzielę, z 9 na 10 września. Właściwie była to już chyba ostatnia możliwość dojeżdżania, dlatego że krótko potem ta ostatnia szosa, a następnie wszystkie inne, zostały przecięte przez wojska niemieckie. Tak że oblężenie Warszawy przeżyłem w Warszawie.

Tam, w Hotelu Europejskim, czyta gazetę. Jego uwagę zwraca notatka mówiąca o zatopieniu niemieckiego okrętu podwodnego przez polski kontrtorpedowiec „Wicher”. Wiadomość, opublikowana 17 września 1939 roku w warszawskiej prasie, głosiła, że „Wicher” zatopił niemiecki U-37. W rzeczywistości polski okręt został zatopiony przez niemieckie lotnictwo 3 września w porcie wojennym na Helu. U-37 przetrwał wojnę i został zatopiony przez własną załogę 8 maja 1945 roku. Wycinek z tej gazety jest pierwszy w nowym zbiorze materiałów Jerzego Pertka.

Następnym wycinkiem była informacja o nabożeństwie żałobnym w warszawskim kościele Świętego Krzyża za obrońców Westerplatte, uznanych wówczas za poległych. W rzeczywistości placówka skapitulowała 7 września po siedmiu dniach obrony. Zginęło co najmniej 15 żołnierzy, a większość załogi dostała się do niewoli. Konstanty Ildefons Gałczyński, opierając się na błędnym przekonaniu, że polegli wszyscy obrońcy, napisał „Pieśń o żołnierzach z Westerplatte”, w której żołnierze „czwórkami do nieba szli”.

Jerzy Pertek: I od tego momentu zacząłem te wydarzenia na morzu dokumentować. No więc to był ten pierwszy wycinek. Potem jakieś pierwsze dokumenty źródłowe, które zapoczątkowały mój ogromny zbiór iluś tysięcy wycinków, głównie z niemieckiej prasy oraz naszej prasy podziemnej. Abonowałem fachowe czasopisma niemieckie, takie jak „Marine Rundschau”. Miałem tam znajomych księgarzy, którzy odkładali mi wszystkie niemieckie książki o tematyce wojskowej, wojennej, zwłaszcza morskiej.

W „tłuczmy plecaku” coraz więcej materiałów o działaniach wojennych na morzu. Czy uda się kiedyś odtworzyć zbiór ponad 1000 książek, które zostały w poznańskim mieszkaniu?

Trzeci wycinek mówił o wyczynie załogi „Orla”. Okręt wszedł do Tallina 14 września 1939 roku z powodu choroby dowódcy, komandora podporucznika Henryka Kłockowskiego. Władze estońskie internowały „Orla” i rozpoczęły jego rozbieranie: zabrano mapy, dziennik nawigacyjny, broń i część torped. Pod dowództwem kapitana marynarki Jana Grudzińskiego załoga uciekła z Tallina nocą z 17 na 18 września. Bez map i części przyrządów nawigacyjnych okręt przedarł się przez Bałtyk, a następnie dotarł do Wielkiej Brytanii. Co dalej się wydarzyło? Jakże były losy bohaterów tych trzech informacji prasowych?

W krótkim czasie odmówiono mu sprzedaży niemieckich gazet na pocztę. Każdy bowiem prenumerator był rejestrowany przez władze niemieckie. Znalazł jednak sposób. W księgarniach „nur für Deutsch” sprzedawcami byli często Polacy. Zaprzysiężnił się z nimi i znów dysponował całym serwisem informacyjnym.

Jerzy Pertek: Moja pierwsza książka powstała dzięki materiałom, które zacząłem gromadzić podczas wojny. No i

właśnie z tych wszystkich materiałów, które zbierałem w czasie wojny, a które jakoś udało mi się w większości ocalić, dlatego że moi rodzice całą wojnę byli w Podkowie Leśnej, mnie coś tknęło i wszystkie najważniejsze książki oraz cały zbiór wycinków — już kilka waliz — wywiozłem do Podkowie Leśnej.

Wkrótce mój zbiór mieścił się w walizce dość okazałych rozmiarów. Na dobrą sprawę był to materiał konspiracyjny. Jedną bowiem informacją z punktu widzenia prawa nie stanowi problemu, ale ich zbiór, i to jeszcze usystematyzowany — to już gorsza sprawa. Dzięki tym wycinkom mogłem śledzić przebieg działań wojennych na morzu. Korzystałem także z komunikatów radiowych. Przed Powstaniem Niemcy wywieźli rodziców do Podkowie Leśnej. Obawiałem się, że moje archiwum może przysporzyć kłopotów nie tylko mnie, ale i moim bliskim.

Postanowiłem przenieść wszystko w bezpieczne miejsce. Kilka walizek pełnych wycinków i notatek zostawiłem w Podkowie. Miałem dużo szczęścia, bo kilka dni później materiały pozostawione w Warszawie zostały zniszczone. Bardziej cenne — zakopałem.

Po wojnie władze polskie wydały zarządzenie, w myśl którego trzeba było pod groźbą kary zdawać wszystko, co niemieckie. Gromadzono znaczne ilości książek, gazet, podręczników, map, albumów. Każdy ze zdających otrzymał pokwitowanie.

Jerzy Pertek: Mój ojciec był w wielkiej rozterce. Wiedział, czym są dla mnie te materiały. Któreś nocy przeprowadził gruntowną selekcję, wybrał duplikaty i mniej istotne wycinki, dołożył do tego parę książek i oddał. Resztę, w dalszym ciągu kilka walizek, schował. Jestem mu za to bardzo wdzięczny. Po dwóch latach odkopaliśmy te materiały.



Część z nich zbutwiała. Wiele trudu kosztowało mnie ich odtwarzanie. Zbiór ten stał się podstawą mojej dzisiejszej działalności.

Jak potem z tym całym majdanem wróciłem do Poznania, a później zaczęli powracać z Zachodu pierwsi emigranci, razem z nimi zaczęły docierać publikacje wydawane w Anglii na tematy związane z udziałem Polaków w wojnie. Potem zaczęły się ukazywać w naszej prasie różne wspomnienia, relacje. To umożliwiło mi nabranie pełniejszego obrazu całokształtu działalności Polskiej Marynarki Wojennej. To wszystko umożliwiło mi rozpoczęcie pisania artykułów o naszych okrętach.

Po wojnie Jerzy Pertek wraca do Poznania. Rozpoczyna pracę dziennikarską w Zachodniej Agencji Prasowej. W owym czasie Agencją kierował Edmund Męclewski.

Jerzy Pertek: Dzięki znajomości z doktorem Pilichowskim, przewodniczącym Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich, poznałem redaktora Męclewskiego, założyciela Zachodniej Agencji Prasowej. Pilichowski poradził mi, żebym pisał do biuletynu. Zachodnia Agencja Prasowa wydawała swoje biuletyny. Męclewskiemu spodobało się to, bo widział, że znam się na tych sprawach. Dzięki temu, że pisałem artykuły dla potrzeb Agencji i ukazywały się one na łamach biuletynów agencyjnych, cała prasa, która te biuletyny abonowała, miała możliwość przedruku. Potem okazało się, że moje artykuły o „Orle”, o walce „Pioruna” z „Bismarckiem”, o „Błyskawicy” u wybrzeży Afryki Północnej i tak dalej mają najwięcej przedruków, są najpopularniejsze.

Po kilku miesiącach wezwał mnie dyrektor Męclewski i powiedział: Panie Jerzy, z tego powinna powstać książka.

Trzeba tu przypomnieć, że Agencja przygotowała się właśnie do wydawania książek. Dostałem więc miesiąc urlopu i przez cały sierpień prawie nie wstawałem od biurka. Nie

miałem czasu na cyzelowanie tekstu.

No i ja wtedy w ciągu sierpnia napisałem „Wielkie dni małej floty”, a oprócz tego, na ten sam temat, „Polską Marynarkę Wojenną w II wojnie światowej”, taki jak gdyby skrót „Wielkich dni małej floty” dla młodzieży. Te dwie rzeczy napisałem w sierpniu, to znaczy w ten sposób, że w zasadzie podyktowałem je mojej przyszłej żonie, która zapisywała tekst na maszynie. Pobraliśmy się pół roku później. Po prostu ona codziennie przychodziła do moich rodziców, gdzie mieszkaliśmy. Nie miałem jeszcze własnej maszyny, gdzieś tam maszynę wypożyczyłem.

Po kilku miesiącach pobraliśmy się. Do dziś żona pomaga mi w pisaniu. Robi to świetnie.

Rodzice oddali nam do dyspozycji pokój. Byłem naszpikowany wiadomościami, ale w pewnej chwili zwątpiłem w tę metodę pisania. Czas był krótki. Jednak doświadczenia dziennikarskie znacznie ułatwiły mi selekcję materiału. To książka mojego życia.

Energiczny, wszędzie obecny, aktywny. Z łatwością przygotowywał materiały do Biuletynu. W 1946 roku Jerzy Pertek reprezentuje Zachodnią Agencję Prasową na szczecińskich uroczystościach „Trzymamy straż nad Odrą”.

„Trzymamy straż nad Odrą” było ogólnopolskim zlotem młodzieży zorganizowanym w Szczecinie w dniach 12–14 kwietnia 1946 roku. Zgromadził około 50 tysięcy uczestników, w tym około 15 tysięcy harcerzy. Miał manifestować polskość Szczecina i przywiązanie do nowej granicy zachodniej, a zarazem podsumować pierwszy rok polskiego osadnictwa w mieście. Oficjalnej uroczystości towarzyszyły również antyrządowe wystąpienia części młodzieży.

Jerzy Pertek: Jak rozpocząłem pracę w Zachodniej Agencji Prasowej, moje pierwsze zadanie, takie bojowe, jakie zlecił mi Męclewski, to był wyjazd do Szczecina w kwietniu 1946 roku. Odbywały się tam uroczystości pod nazwą „Trzymamy straż nad Odrą”, związane z wydarzeniem dla mnie szczególnie interesującym.

Mianowicie do Szczecina, na wysokości Wałów Chrobrego, wpłynęły rewidowane z Niemiec cztery przedwojenne trałowce-minowce typu „Jaskółka”: ORP „Czajka”, ORP „Mewa”, ORP „Rybitwa” i ORP „Żuraw”. Po kapitulacji Helu Niemcy przejęli je i wcielili do Kriegsmarine. Polska Misja Morska odnalazła je po wojnie w Travemünde, w rejonie Lubeki. Po remoncie okręty wróciły pod polską banderę w 1946 roku. Centralnym punktem uroczystości miało być przybycie tych okrętów i defilada na Wałach Chrobrego.

Zostałem przez Męclewskiego delegowany jako świeżo upieczony aplikant dziennikarski i pracownik Zachodniej Agencji Prasowej na tę uroczystość. Męclewski przekazał mi, że mam wszędzie się pchać, żeby uzyskać ciekawe informacje od najbardziej kompetentnych ludzi na tematy, które nas, jako Zachodnią Agencję Prasową, szczególnie interesowa-

równie zjadł. Tej nocy na mostku stał mag, rzucający zaklęcia na statek i morze.²⁵

Mamy tu do czynienia z magią, tą samą co u Ahaba w *Moby Dicku*, który przez wzrok i dotknięcie przelewa swą nadludzką i magiczną moc w dusze i harpuni wielorybników. Nadludzkie męstwo i mistrzostwo w dowodzeniu okrętem — to cechy kapitanów polskich: Krzysztofa Arciszewskiego, Maurycego Beniowskiego, Mamerta Stankiewicza, rycerzy bez skazy, modelowanych na wzorcach bohaterów z *Trylogii* Sienkiewicza. Również rozległa galeria oficerów i marynarzy *Wielkich dni małej floty* nosi w przekazie prozy marynarskiej wyraźne piętno mitologizacji, analogicznie jak okręty: „Burza”, „Błyskawica”, „Wilk”, „Garland”, „Piorun”, którym Jerzy Pertek wystawił heroiczne życiorysy. Romantyczna mitologizacja okrętu i żeglarzy przeszła do Josepha Conrada, z niego do Mariusza Zaruskiego i stopiła się w realnej walce z prawdą historyczną, z rzeczywistością. Wytracają się tu zupełnie granice między historią a mitem, funkcjonują jednoznacznie, określane przez postawę odbiorców jako prawda.

ły. Wtedy też odniosłem jako reporter sukces w tym moim pierwszym występie. Mianowicie podczas tych uroczystości miało się odbyć pierwsze posiedzenie w Szczecinie Komisji Morskiej — późniejszego Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Powstała ona z inicjatywy Eugeniusza Kwiatkowskiego, ówczesnego delegata rządu do spraw odbudowy Wybrzeża.

Tego dnia główne uroczystości odbywały się na Jasnych Błoniach. Tam była msza polowa. Po tej mszy Bierut dekorował pierwszych pionierów szczecińskich. A ponieważ Męclewski przykazał mi, żeby być jak najbliższej ważnych osobistości, a miałem opaskę prasową na ramieniu, mogłem się wszędzie wcisnąć. Kiedy doszło do dekoracji pionierów szczecińskich, byłem tak blisko, że o mało mnie też nie udekorował. W ostatniej chwili jakoś tam uskoczyłem.

Po nabożeństwie polowym odbyła się wielogodzinna defilada. Trwała do godziny szóstej. Wieczorem, na godzinę ósmą, zaplanowano uroczyste posiedzenie Komisji Morskiej. Ludzie już nie wytrzymywali, bo wszystko trwało strasznie długo. Władze, dziennikarze i zaproszeni goście poszli do gmachu województwa na przyjęcie. Troszeczkę alkoholu też podano.

Jerzy Pertek: *Drobna zakąska, kieliszek, słońce, zmęczenie i dziennikarską brać zmogło.*

Prawdopodobnie pokład ORP „Błyskawica” podczas ćwiczeń zwalczania okrętów podwodnych. W tle wybuch bomby głębinowej. Identyfikacja okrętu niepotwierdzona.



W co niektórych głowach mocno się zakręciło i zaszumiło. W rezultacie wszyscy ci dziennikarze kompletnie zapomnieli o posiedzeniu Komisji Morskiej. Ja oczywiście pamiętałem. Zachodnia Agencja Prasowa miała w Szczecinie swojego przedstawiciela, na pewno panu znanego redaktora Piskorskiego. Myśmy z Czesiem Piskorskim o tym wiedzieli i w ogóle alkoholu do ust nie braliśmy. Toasty spełnialiśmy wodą sodową, a tych toastów było dużo, bo przemówień było dużo. W rezultacie, kiedy zebrała się Komisja Morska, minister Kwiatkowski i prezydent Bierut, całą polską prasę — a dziennikarzy było dobrych kilkudziesięciu, nie wiem ile — reprezentowaliśmy redaktor Piskorski i ja. My we dwójkę.

Chwile radości i satysfakcji są jednak naprawdę krótkie. Ciężka choroba na długie miesiące odrywa Jerzego Pertka od pracy. Już wiadomo, jakie są konsekwencje. Głównym miejscem jego działalności pozostaje dom. Rozglądam się po pokojach. Prawdziwa uniwersytecka biblioteka. Tysiące książek we wszystkich chyba językach świata, oprawione czasopisma, teczki i skoroszyty. Tu panuje cisza.

Z dala od ruchliwego centrum, w willowej dzielnicy Poznania powstaje, ciągle uzupełniana o nowe szczegóły, monografia floty, o której angielski historyk morski Brian Tunstall napisał: „Ze wszystkich flot Zjednoczonych Narodów żadna nie walczyła lepiej w warunkach najwyższych trudności operacyjnych niż Polska Marynarka Wojenna”.

Przez wiele jednak lat borykał się Jerzy Pertek z wielkimi kłopotami mieszkaniowymi.

Edmund Męclewski: *Próbowałem interweniować. Wykorzystał poselskie możliwości. Władze miasta załatwiły jednak*



tę sprawę same.

Swego czasu przyglądałem się morskim zainteresowaniom władz kulturalnych poszczególnych miast. Rozmawiałem wówczas z przedstawicielką Wydziału Kultury Urzędu Miejskiego w Poznaniu. Przyznała, że zapomnieli, że ktoś nie dopatrył, a w ogóle sam zainteresowany najprawdopodobniej zbyt mało zabiegał o swoje sprawy. Dobrze, poprzestańmy na tym.

Dziś dzieło Jerzego Pertka znajduje uznanie wśród ekspertów i czytelników jego książek na całym świecie. Potwierdzeniem jest bardzo obfita korespondencja, licznie nadsyłane informacje, książki, dokumenty. Nie ma prawie dnia, żeby na ul. Zakręt nie trafił ktoś, kogo nazwisko jest w sprawach morskich bardzo znaczące. Mnie udało się wcisnąć na parę godzin — po wizycie gościa z Anglii, ale przed nadejściem gościa z Francji czy Kanady.

I tu rzecz charakterystyczna. Człowiek tak ceniony i znany nie znalazł miejsca w teoretycznych czy krytycznoliterackich opracowaniach. Przynajmniej ja na takie nie natrafiłem. Owszem, wspomina się jego książki, odwołuje do nich, ale to wszystko. „Jest kartą sam dla siebie...”

Jerzy Pertek jest reprezentantem drugiego pokolenia twórców zajmujących się popularyzacją spraw morskich, następującego po pokoleniu określanym mianem „Wiatru od morza”. Jego literackimi rówieśnikami są: Lech Bądkowski, Franciszek Fenikowski, Stanisława Fleszerowa-Muskał, Leszek Prorok i Franciszek Gil. Jest to pokolenie zauroczone morzem — morzem, które na swym brzegu kazało wybudować port i miasto, które przyjęło na swą służbę banderę świata dotychczas nieznaną. Patrzyli oni już na bohaterów, na ich dzieła i próbowali pójść wyznaczonym kursem. Wojna przerwała ten sen „o morskiej potędze Polski”. Po wojnie przyszły nowe zadania. Pertek postanowił zdać światu sprawę o losie tych, którzy „nie mieli sobie równych”.

„Wielkie dni małej floty” — to brzmi już jak termin literacki, określenie pewnego zjawiska, dużej liczby książek poświęconych tej tematyce. Pertek jest pierwszy. Wyzначzył nowy zakres literackich penetracji, odpowiedział na duże społeczne zapotrzebowanie. Dla mnie najbardziej charakterystyczne w tej twórczości jest swoiste mitologizowanie uczestników działań wojennych na morzu, niekiedy zwykłych marynarzy, których

A gdyby tak dziś wrócić do setek tytułów słynnej serii „Miniatury Morskie”? Gdyby dodać do tamtych historii - nowe relacje i opracowania? Usłyszałem od znawcy przedmiotu - E... Już nie ma nigdzie tego morskiego atramentu, którym te historie pisaliśmy pół wieku temu...

śmierć moglibyśmy na dobrą sprawę nazwać bezimienną. Sugestywnie i jednocześnie bardzo wiernie, zgodnie z całą rzeczywistością morską i jej specyfiką, tworzy Pertek jakby z pojedynczych obrazów całość morskiej wojny.

Ukazuje jej bezwzględność, do niczego nieporównywalną tragedię „tych, co na morzu”, dramat trzeciej kategorii ludzkiego rodu, której starożytni wyznaczali miejsce po żywych i umarłych. Na kartach jego kronikarskich zapisów ożywają sytuacje, utrwala się w naszej pamięci sylwetki kapitanów, oficerów, marynarzy. Oszczędny komentarz, niezbędna narracja, prosty język. Zapewne dlatego w ankiecie, którą swego czasu przeprowadziłem wśród kilkuset uczniów Liceum Morskiego i Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, nazwisko Pertka zostało wymienione na pierwszym miejscu, razem z kapitanem Karolem Olgierdem Borchardtem.

Jerzy Pertek: Zawsze mierzyłem siły na zamiary, chociaż ostatnio już absolutnie mi to nie wychodzi. Ale może dzięki temu działałem dosyć dużo, chociaż wciąż wydaje mi się, że nie tyle, ile mógłbym. To kilkadziesiąt tytułów książkowych, z czego sporo stanowią broszury, powiedzmy, nieduże objętościowo, które ukazywały się w kilkudziesięciotyśięcznych nakładach, więc swoje zadanie też spełniły. Jest kilkanaście książek z „Wielkimi dniami małej floty” na czele.

Marek Koszur: To jest pańska ulubiona książka?

Jerzy Pertek: Moja ukochana książka, która ze 192 stron pierwszego wydania rozrosła się do 600 stron obecnego wydania. W tej chwili jest w druku dziewiąte wydanie tej książki. Potem są dalsze książki z tego cyklu: „Druga mała flota”, więc o polskiej flocie handlowej, i trzeci tom, „Pod obcymi banderami”, o Polakach, którzy służyli w różnych innych flotach. Jest wiele innych książek. Najbardziej z nich cenię „Polaków na szlakach morskich świata”. A jak mówiłem panu, napisałem nową książkę na ten sam temat, o pra-



Prawdopodobnie formowanie konwoju; z prawej ORP "Błyskawica".

cy na morzach i oceanach. I to jest jakieś moje największe osiągnięcie.

Uzupełnieniem tego będzie to, o czym panu wspominałem — materiały, które w tej chwili mam w maszynopisie. To jest „Słownik polskich ludzi morza”. Chciałbym go wydać pod tytułem „Od Arciszewskiego do Żaruskiego”, bo obejmuje od A do Z polskich ludzi morza. Nie wiadomo, czy ukaże się pod takim tytułem, czy jako „Słownik polskich ludzi morza”. W tym wydaniu 750 sylwetek polskich ludzi morza, z tym że chciałbym w przyszłości rozszerzyć je do jakiegoś tysiąca najważniejszych polskich ludzi morza. Ze wszystkich czasów i wszystkich dziedzin: podróżników, naukowców, pisarzy związanych z morzem, ludzi z marynarki wojennej i handlowej, rybołówstwa, portów i stoczni — wszystkich, którzy są związani z morzem, a liczą się w dziejach Polski na morzu.

Oprócz tego jest blisko dwa tysiące artykułów prasowych, kilkadziesiąt pozycji w czasopismach naukowych związanych z polskimi tradycjami morskimi, zarówno dawnymi, jak i nowszymi. Jednym z moich ulubionych tematów jest okres bitwy pod Oliwą. Miałem zresztą szczęście odnaleźć w bibliotece zapomniane od stuleci rękopiśmienne relacje dotyczące floty polskiej z lat 1626–1629.

Ale to wszystko nic. Najwyżej cenię sobie te listy. Przechowuję je. Szczególnie mi bliskie są słowa podziękowań kapitanów i oficerów, skreślone gdzieś daleko, w obcych portach i na dalekich morzach, a które mówią, że to moje

książki zawiodyły tych ludzi na te odległe morskie szlaki. Mnie się nie powiodło. Ale, hm... dzięki tym listom...

Patrzę na koperty, niektóre pożółkły już, inne porozklejały się przez częste otwieranie. Są też świeże, dopiero nadesłane.

Jerzy Pertek: I nadal owocuje, dlatego że mam wciąż sygnały, zwłaszcza od młodych ludzi, że czytają moje książki, że bardzo żałują, iż tych książek właściwie nie ma w normalnej sprzedaży, bo ukazują się w nakładach, które są bardzo szybko rozkupowane, i stają się nieosiągalne. I chyba dla autora największym zadowoleniem i satysfakcją jest to, że jego praca dała takie owoce, o jakich nawet chyba nie mógł marzyć.

Edmund Męclewski: *Niezwykłe pracowity, wytrwały. Gdy postawił sobie cel, bardzo uporczywie go realizował. Szalenie sumienny w dotrzymywaniu terminów. Rzetelny w robocie. Pamiętam, jak któryś z krytyków, też znawca problematyki morskiej, próbował poddać dyskusji twórczość Pertka. Ten nie pozostawiał partnerowi chwili na oddech. Argumenty i dokumentacja sypały mu się jak z rękawa. To człowiek dużej wiedzy.*

Przed kilkoma laty, kiedy redagowałem dla Krajowej Agencji Wydawniczej ilustrowane zeszyty naukowe pt. „II wojna światowa”, spotkaliśmy się. Po tylu latach! Poprosiłem Jerzego Pertka o przygotowanie zeszytów poświęconych problemom morskimi. Przypomniał mi się okres współpracy z lat czterdziestych. Nic się nie zmienił. Zawsze bardzo pogodny, spokojny, opanowany. To duża klasa. Takich rzeczy nie da się sztucznie robić. To musi być jakaś silna wola. I on ją ma. Mnie się zdaje, że jego zawsze ciągnęły większe formy. Owszem, stosował metodę szkiców, dzięki którym — jak to robił Sienkiewicz — miał przed sobą obraz całości.

Wielki pasjonat. Ta twórczość to jego życie. Ona go utrzymuje w działaniu, podtrzymuje jego energię życiową.

Marek Koszur: *Co ceni Pan najbardziej w tym człowieku?*

Edmund Męclewski: *Tę pogodę w stosunku do trudności, jakie przyniosło mu życie. Jest to cecha szczególnie charakterystyczna. Ja jestem taki, wie pan, ruchliwy, żywy. Nie mogę sobie wyobrazić tego spokoju. On wszystko zamienił na wielką koncentrację wysiłku i woli. Znalazł swój spokój wewnętrzny i jednocześnie sposób na wyżycie się tej olbrzymiej energii w obszernej i dynamicznej twórczości. Cieszę się, że mogłem z nim współpracować.*

Marek Koszur: Coś w rodzaju credo, które Panu towarzyszyło, towarzyszy i będzie jeszcze przez długi czas towarzyszyć przy opracowywaniu morskich dziejów Polski?

Jerzy Pertek: To jest to, że Polska powinna być państwem morskim z racji swojego usytuowania już za czasów dawnej Rzeczypospolitej. Niestety do tego wówczas nie doszło. Potem od tego morza zostaliśmy odepchnięci. Nad to morze wróciliśmy i to, że dzisiaj tym państwem morskim jesteśmy, jest dla Polski, jako kraju nowoczesnego i liczącego się w świecie, jedną z największych chyba szans do wykorzystania. I wydaje mi się, że ta moja praca w jakiś sposób, powiedzmy, jest jakąś cegiełką pod budowę tej Polski morskiej, bez której nie wyobrażam sobie naszego kraju jako kraju silnego i liczącego się w świecie.

Niechętnie spotyka się z dziennikarzami, tym bardziej radiowcami i ich mikrofonami. Przede mną byli koledzy z telewizji. Było to, jeśli dobrze usłyszałem, pierwsze po tylu latach działalności spotkanie z kamerą. Szalenie oszczędny w słowach, wręcz wstydzący się mówić o sobie, a o przebytych trudach szczególnie. Wzrok gdzieś zapatrzony, mało elastyczne ruchy twarzy, jakby w ciągłym wyrzucie lub tęsknocie. Głos monotony, prawie jednostajny, długie przerwy między zdaniami, jakby czegoś nasłuchiwał, coś słyszał, ale gdzieś daleko. W gruncie rzeczy nie wiadomo jednak, czy to odgłosy wielkomiejskiego zgielku, czy to...

Jerzy Pertek (1920–1989) – pisarz, dziennikarz i publicysta, najwybitniejszy polski popularyzator historii morza i Marynarki Wojennej, nazywany często „morskim Sienkiewiczem”. Od debiutu książką Wielkie dni małej floty (1946) przez ponad czterdzieści lat konsekwentnie dokumentował dzieje polskiej obecności na morzach świata. Nie był historykiem akademickim, lecz kronikarzem i dokumentalistą obdarzonym niezwykłą

pasją gromadzenia źródeł. Docierał do uczestników wydarzeń, prowadził rozległą korespondencję z oficerami i marynarzami, korzystał z archiwów krajowych i zagranicznych oraz prywatnych zbiorów, dzięki czemu wiele opisanych przez niego epizodów zostało utrwalaonych po raz pierwszy.

Pozostawił dorobek obejmujący ponad pięćdziesiąt książek i broszur oraz około dwóch tysięcy artykułów opublikowanych w prasie, czasopismach i wydawnictwach specjalistycznych. Łączny nakład jego publikacji przekroczył 2,5 miliona egzemplarzy. Przez wiele lat współpracował z Wydawnictwem Morskim, Wydawnictwami Ligi Morskiej oraz licznymi periodykami marynistycznymi.

Do najważniejszych książek Jerzego Pertka należą: Wielkie dni małej floty, Druga mała flota, Mała flota wielka duchem, Pod obcymi banderami, Polacy na morzach i oceanach, Morze w ogniu 1939–1945, Dzieje ORP „Orzeł”, Od Dunkierki do Dakaru, Marynarze generała Kleeberga, Królewski statek „Batory”, Okręty podwodne „Rys”, „Żbik”, „Wilk”, „Burza” – weteran atlantyckich szlaków, Korsarze wyruszają na morza i oceany, Rajdy niemieckich pancerników, Bitwy konwojowe na arktycznej trasie, Na Bałtyku, w Arktyce i na Morzu Czarnym, Od Reichsmarine do Bundesmarine oraz liczne tomy popularnej serii „Miniatury Morskie”, która dla kilku pokoleń czytelników była pierwszym kontaktem z historią polskiej floty.

Najbardziej znanym dziełem Pertka pozostają Wielkie dni małej floty – wielokrotnie uzupełniana synteza działań Polskiej Marynarki Wojennej podczas II wojny światowej. Za życia autora książka doczekała się dziesięciu wydań, a kolejne wznowienia ukazywały się już po jego śmierci. W 2023 roku wydawnictwo Znak Horzont opublikowało obszerne, trzynaste wydanie tej klasycznej pracy, przygotowane na podstawie ostatniej autorskiej redakcji i liczące ponad 700 stron.

Choć od śmierci Jerzego Pertka minęło ponad trzydzieści lat, jego książki pozostają podstawową lekturą dla badaczy dziejów Polskiej Marynarki Wojennej, muzealników, modelarzy i miłośników historii morza. Spuścizna pisarza – obejmująca tysiące fotografii, bogaty księgozbiór, dokumentację i korespondencję – znajduje się w Bibliotece Raczyńskich w Poznaniu i nadal służy kolejnym pokoleniom historyków.

Grono autorów było liczne, zakres tematów - ogromny, zainteresowanie czytelników - niezasycone. Te książki kupowało się "spod lady". Wydawnictwo Morskie nie było jedynym, ale najważniejszym



PRZEKLEŃSTWO RADIA

A zarazem jego niezwykłość

Z jakiej racji — pytam, trzymając w ręce tę taśmę z głosem Jerzego Pertka — słuchacze mieli tylko raz możliwość wysłuchania opowieści tego człowieka? I ilu ich wtedy zasiadło przed głośnikami?

Nie będę uciekał w przymiotniki. Nie ma takich, które oddałyby zasługi Jerzego Pertka: z jednej strony w dokumentowaniu, z drugiej — w popularyzowaniu dziejów Polski na morzu. Książki od czasu do czasu zyskują nowe życie w kolejnych wydaniach. Ile natomiast zachowało się dokumentów takich jak to moje popołudnie z Jerzym Pertkiem przed mikrofonem?

Tych kilka zdań piszę w proteście wobec polityki Polskiego Radia, a także Telewizji Polskiej, których archiwa pełne są audycji, wywiadów i reportaży z bohaterami naszej przeszłości. Ile świadectw minionego czasu nie wzbogaca nas dziś swoimi przesłaniami? Ile osób mogłoby nadal pozostawać obecnych i wspierać nas swoimi przemyśleniami, gdyby można było po nie sięgać w sposób nieskrępowany?

Polskie Radio, Telewizja Polska — instytucje finansowane ze środków społecznych — zachowują się jak cywilizacyjni skąpcy, wręcz łupieżcy dóbr historii, przechowując je — i za to im chwala — w strzeżonych magazynach.

To bzdura, że prawa autorskie, że brak środków... Trzeba prawnie zmodyfikować, aby te sztuczne bariery wyeliminować. Jako pracownicy tych instytucji i autorzy zachowujemy prawa autorskie, ale prawa majątkowe posiada instytucja — nasz pracodawca. Zresztą... Nie jestem prawnikiem, ale wiem, że nie ma takiej kwestii, której przy dobrej woli stron nie dałoby się unormować.

Radio samo z siebie pewnie nigdy nie odtworzyłoby ponownie tego nagrania. Z upływem lat postaci takie jak Jerzy Pertek będą odchodziły w zapomnienie. Trzeba więc radio wyręczyć: materiały udostępniane przez archiwa kolportować, omawiać, pokazywać innym.

Ile audycji przygotowałem, ile programów telewizyjnych zrealizowałem? Pewnie ponad tysiąc. W kartonie z archiwizacjami zachowałem może kilkadziesiąt taśm reporterskich. Wśród nich właśnie rozmowę z panem Jerzym Pertkiem.

Dlaczego wznawiane książki piewcy chwały polskiej floty nie mogłyby informować o adresach stron internetowych zawierających materiały audiowizualne o autorze i bohaterach jego książek?

Pewnym pomysłem na takie archiwum jest moja strona: www.ludziemorza.com.

Do jej redagowania potrzeba entuzjastów, hobbystów i profesjonalistów. To wstęp do polskiej Wikipedii morskiej.

Budujemy przystanie, wodujemy statki, wracamy do żagli... A pamięć zostawiamy za sobą. Pamięć, która jest podstawą etosu. Fundamentem tożsamości.

Dziś sprawy morza traktowane są jako biznes lub komercja. Nie ma już miejsca na emocje, osobowe wzorce, pamięć i — tak, tak — legendę. Bez tej „legitymacji historycznej” nasze działania

pozostaną doraźne, nie złączą fermentować w zbiorowej świadomości, rodząc nowe treści.

Złoty żaglowców — jak sztuczne ognie — wystrzelą i zgasną. Żaglowce odpłyną. Pozostawią po sobie szum, gwar i portowe nabrzeża pełne butelek po piwie. Kiedyś pisałem: na podobnej zasadzie moglibyśmy organizować złoty lokomotyw, taczek albo betoniarek budowlanych.

Nie tak tworzy się ducha morskiego w narodzie.

Mam nadzieję graniczącą z pewnością, że książki Jerzego Pertka są dziś nie mniej cenione niż kiedyś, a dla czytelników opowieści o wielkich dniach naszej floty miłym uzupełnieniem będzie możliwość posłuchania rozmowy z autorem, nagranej — jak dziś sędzę — około 1984–1985 roku.

Treść drukowana — w bibliotece czy archiwum — jest dostępna niemal o każdej porze dnia. Teraz, gdy digitalizacja zasobów postępuje, myślenie instytucji o własnych archiwach radiowych ciągle nie wychodzi poza średniowiecze. Rozważania i zastrzeżenia dotyczące praw autorskich nie mogą zamykać powszechnego dostępu do zasobów publicznego radia.

My, dziennikarze, reporterzy i realizatorzy, także nie mamy dostępu do własnego dorobku. Szczególnie telewizyjnego.

Nazwa miesięcznika „TVSiódemka” pochodzi od projektu, który miał być przede wszystkim telewizyjny. Gazeta miała stanowić jego uzupełnienie.

Objętość i rozległość korespondencji dotyczącej dostępu do materiałów archiwalnych wypełniłyby jeden numer miesięcznika. Chciałem go nawet przygotować, ale — po co? Ile można pisać o bezdusznosci, ograniczeniu i braku dobrej woli? Wyjaśnienia telewizyjnych prawników są irytujące, choć niepozabawione racji wynikających z obowiązujących przepisów.

Ich zmiana powinna być pierwszym krokiem.

Wiem, co znajdowało się w archiwum Rozgłośni Polskiego Radia w Szczecinie. Nie wiem, co pozostało w komputerach Radia Szczecin. Ta zmiana nazwy okazała się także zmianą filozofii, roli i znaczenia publicznego radia. Radio z instytucji szczególnego znaczenia stało się spółką.

I tak jak od tylu lat nierozwiązywalnym problemem pozostaje kwestia abonamentu, tak nikt nie zajmuje się zasobami medialnymi. To świadome wykreślanie z naszej tożsamości istotnych elementów, które ją kształtują.

Zupełnie niepojęta jest dla mnie idea Nocy Muzeów. Ludzie przez cały rok omijają te placówki szerokim łukiem, a w ten jeden dzień lecą jak ćmy do światła.

Nie słyszałem, by archiwa radiowe czy telewizyjne uczestniczyły w tej akcji.

Mniejsza.

Moja idea stworzenia osobnych kanałów — radiowego i telewizyjnego — złożonych z materiałów archiwalnych, od lat wywołuje głuchotę i ślepotę zarządców tych instytucji.

Próba reaktywowania Kanału 7 TVP Szczecin miała służyć ponownej emisji materiałów, które powstały trzydzieści lat temu.

Po co? Aby pokazać, jakie mieliśmy marzenia, co planowaliśmy. I zapytać: czy udało się te zamierzenia zrealizować?

W archiwach są żywe głosy i prawdziwe twarze ojców, dziadków, pradziadków. Wiele razy spotykałem się z pytaniami i prośbami:

— Nagrywał pan kiedyś wywiad z moim dziadkiem. Nie pamiętam go, byłem za mały, gdy umarł. Tak chciałbym posłuchać jego głosu.

Cóż za wspaniała byłaby możliwość: kliknąć myszką i posłuchać dziadka.

Budujemy ścieżki rowerowe, kupujemy nowe tramwaje, wydajemy miliony na konferencje, sympozja, posiedzenia, rauty, bzdury, banialuki i lansowanie się tych, którzy mają dostęp do społecznych pieniędzy. Pompujemy próżność i pustkę ludzi, którzy za chwilę, w kolejnych wyborach, przepadną. Ich miejsce zajmą następne balony. Te także pękną, gdy upłynie ich czteroletnia kadencja.

Nie wiem, czy archiwa współczesnych rozgłośni dokumentują te nadęte, pustostłowne filipiki, kłótnie, groźby i obietnice podszyte kolejnymi groźbami. Z całą pewnością do tych plwocin nikt w przyszłości nie będzie zaglądał.

Ale bohaterów prawdziwych reportaży radiowych i telewizyjnych, postaci ważnych dla lokalnego i ogólnopolskiego „tu i teraz”, nikt nie zapomni. Nikt nie odwoła się do ich wzorów, dorobku i prawdziwych zasług — do fundamentów, które budowali.

Wracam do Jerzego Pertka.

Planowaliśmy wówczas wspólną pracę nad tak zwaną służbą kutrową. Mieliśmy materiały, które opracowywane indywidualnie nie dawały pełnego obrazu tego niezwykle ciekawego epizodu z okresu II wojny światowej. Pan Jerzy miał dać kontekst historyczny i faktograficzny, wynikający z zasobów archiwalnych, szczególnie londyńskich, do których miał dostęp. Ja znalazłem dwóch, a wkrótce trzeciego „rybaka” z kutrów, które nigdy żadnej ryby nie złowiły.

Choroba przerwała aktywność Jerzego Pertka, ja zaś „odpłynąłem” na ponad osiem lat z magazynem „Morze” w świat. Na łamach „Morza i Ziemi” ukazały się bodaj dwa teksty pana Jerzego. Przed zamknięciem tygodnika zdążyłem opracować jeden. W tym numerze nawiązuję do niego w rozbudowanym biografii Leona Janowskiego.

I tak, w kilwaterze wspomnień, jak powiedziałaby kapitan Eugeniusz Wasilewski, rozplynęły się te i inne historie morskie.

Kwartalnik „Morze” sięga po niektóre z nich.

Tak szalenie niegdyś popularne „Miniatury Morskie”, zawzięcie kolekcjonowane i zaczytywane, wyrzeźbiły w niej jednej wyobraźni mit polskiego morza. Seria ukazywała się nakładem Wydawnictwa Morskiego w Gdyni w latach 1958–1978. Tworzyły ją kilkudziesięciostronicowe, popularnonaukowe broszury poświęcone szeroko rozumianej tematyce morskiej. Wśród ich autorów byli między innymi Jerzy Pertek i Andrzej Perepeczko; okładki wielu zeszytów projektował Adam Werka. Część tomów można dziś odnaleźć w bibliotekach cyfrowych.

Czy nie warto zdigitalizować i udostępnić całej serii, podobnie jak materiałów radiowych i telewizyjnych?

Brak tych materiałów jest jak podcięcie żył. Jak związanie rąk. To świadome dekonstruowanie pierwiastka morskiego w naszej kulturze, obyczajowości i świadomości.

Każdy, kto mówi, że Polska jest krajem morskim — mówi.

Tylko mówi.



przed chwilą płynął tutaj okręt...



Marynarze... Trzeci od prawej to Leon Janowski. A pozostali? Uśmiechnięci, pewni siebie, wręcz — zwycięscy. Ilu z nich przeżyło wojnę? Którzy opisali ją na kartach swoich pamiętników? Opowiedzieli o chwilach, gdy luzowali hamulce tych bomb głębinowych z wiarą, że dopadną podwodnych piratów, że ich zabiją. Tak. Jakkolwiek szokująco brzmi dziś to stwierdzenie — było ono jedynym sensem i celem każdej z walczących stron: zniszczyć wroga. Od ponad osiemdziesięciu lat żyjemy w pokoju. Jeśli tu czy ówdzie zachowały się w domowych archiwach zdjęcia takie jak to, listy, notatki — czy budzą jeszcze jakieś emocje? To nasz dziadek, to pradziadek? Byli marynarzami? Pływali w konwojach, tonęli w lodowatych wodach Arktyki, dryfowali na tratwach, zagubieni na Atlantyku? Pokazałem to zdjęcie mojemu wnukowi. Czwartoklasista. Oglądał je przez chwilę w milczeniu. Co to? — zapytał. To nie jest manga ani serial? To nie jest gra komputerowa? Nie, synku — to było życie. Życie? — zdziwił się i jakby z większą uwagą zaczął wpatrywać się w ujęcie. — Ale... jakie życie.

Leon Janowski - trzeci od prawej.



Pamiętnik marynarza

Kilkadziesiąt stron grubego papieru kredowego w czerwonej okładce. Na niej — daty: 1939, 1940, 1941.

Pracowałem nad tym materiałem na początku lat 80. minionego wieku. Konsultowałem go z wieloma osobami — od dowódcy ORP „Błyskawica” po „rybaków” uczestniczących w tajnych misjach na pokładach kutrów gibraltarskich. Korespondowałem z oficerami, którzy nigdy nie wrócili do Polski. Osiedli w Australii, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Kanadzie. W Polsce moim głównym konsultantem był komandor Edmund Kosiarz. Nie wszystkie osoby, z którymi rozmawiałem lub korespondowałem, zgodziły się na ujawnienie swoich nazwisk. Cenzura wykluczyła możliwość publikacji całego materiału.

Dziś wracam do niego raz jeszcze, zanim przekażę go do archiwum. Chcę poszukać tego, czego autor nie zapisał wprost — treści i emocji ukrytych między zdaniami. Nie znam chyba dokumentu równie przekonującego. Myślę, że wielu towarzyszy Leona Janowskiego rozpoznałoby w nim także własne doświadczenia.

Autentyczność dokumentu nie budzi wątpliwości. Nie wiem jednak, kiedy powstawały poszczególne wpisy. Czy Leon Janowski notował wydarzenia na bieżąco, podczas działań bojowych, czy dopiero po powrocie do portu? Niektóre notatki mają charakter retrospektywny. Inne zachowują rytm relacji reporterskiej, jakby powstawały właśnie podczas ataku nieprzyjacielskich okrętów i samolotów.

Także charakter pisma zdaje się mówić o okolicznościach, w jakich sporządzano zapisy. Janowski pisał ołówkiem i piórem. Kąrgłe litery mogą świadczyć o znajomości kaligrafii. W innych miejscach wyrazy kreślone zamasytym ruchem ręki zdradzają pośpiech piszącego.

Na okręcie wojennym chwile wolne od służby są rzadkością. Janowski utrwał więc przede wszystkim przebieg wydarzeń. Refleksje i komentarze pojawiają się sporadycznie. Czasem notował kilka zdań. Czasem tylko jedno słowo.

W pamiętniku znalazłem kilkanaście luźnych kartek. Każda była inna, zapewne zapisana w innym czasie, a wszystkie wyglądały jak brudnopisy większej całości. Na okładce pamiętnika daty: 1939, 1940, 1941... Jest też książeczka wojskowa, wypis z przebiegu służby oraz adresy, imiona kobiet, sentencje literackie i pojedyncze wyrazy. Te ostatnie zapisy musiały coś znaczyć. Były przeznaczone dla kogoś? Miały posłużyć jakiemuś celowi? Nie wiem.

Marynarze i oficerowie polskich sił zbrojnych, uczestnicy walk na morzach świata, byli obecni we wszystkich operacjach morskich i morsko-lądowych ostatniej wojny. Obowiązywał ich bezwzględny zakaz sporządzania jakichkolwiek notatek, pisania pamiętników czy diariuszy. Materiał taki, gdyby dostał się w ręce wroga, stanowiłby zbiór informacji mogących zagrozić bezpieczeństwu sił walczących z niemieckim najeźdźcą. Co więcej — mógłby umożliwić wrogowi dotarcie do rodzin i stosowanie przemocy wobec żon i dzieci marynarzy.

- Słyszeliśmy o torturach. O psychicznym terrorze stosowanym wobec członków załóg storpedowanych statków, ludzi wyłowionych z wody. Ich pugilaresy i portfele, zawierające listy z domu i zdjęcia były w ręku przesłuchujących okrutnym narzędziem w zmuszaniu marynarzy do zdradzania tajemnic wojskowych — opowiadał mi Kazimierz Bay, chief master gunnery, szef artylerii ORP „Dragon”, pierwszego krążownika w dziejach polskiej bandery.

Spędziłem w jego pięknym domu przy ulicy Marii Konopnickiej w Szczecinie kilka poranków. Nieodstępujący pies, nieodzowna fajka i mój reporterski mikrofon.

- Owszem, wszystko spisałem, ale spaliłem. Nie czytam niczego o tamtych latach. Mój kolega napisał wielkie dzieło na temat naszego udziału w drugiej wojnie. Przysłał mi egzemplarz. Z dedykacją... Nie przeczytałem do końca. Dużo w tej książce było dat, nazw, zdarzeń. Ale nie było ani jednej sekundy tej grozy, w jakiej przez lata tkwiliśmy. Pan sobie wyobraża? Atak. Bomby. Ostrzał. Fontanny wody. Samoloty. Brakuje amunicji, trzeba zbiec do prochowni, trzeba zanieść na pokład skrzynie z pociskami... A tu ktoś pada na kolana i zaczyna się modlić! Pan sobie to wyobraża? No, co miałem zrobić? A co pan by zrobił? Musiałem... Waliłem na oślep. Żeby otrzeźwiał jeden z drugim. Modlić się będziesz w niebie - wołałem. A teraz zap... Nie miałem innego wyjścia. To jest wojna, a nie kaplica...

Natura człowieka dopominała się jednak refleksji wobec jednego z największych koszmarów ludzkości, II wojny światowej. Domagała się choćby tylko utrwalenia chronologii zdarzeń. Na marginesach kalendarzyków, na małych karteczkach, okładkach książek zapisywano hasłowo informacje o akcjach patrolowych, konwojach, fotografowano bitwy morskie, naloty samolotów nieprzyjaciela, chwile wypoczynku. Dzięki m.in. tym zapiskom utrwalano wojenną historię Polski na morzu. Nie wykluczam, że swoje znaczenie może mieć w tym dziele także ten marynarski pamiętnik.

Sylwestrowy wieczór 1983 roku

Brulion o czerwonych okładkach trafił w moje ręce dzięki nieoczekiwanemu zrządzeniu losu.

- Sąsiedzie, pan to musi zobaczyć... - usłyszałem w słuchawce telefonu. Jerzy Bakula, szef ówczesnego WOPRu w Szczecinie był kolegą autora pamiętnika. — Jedziemy pana czy moim chevroletem (tak nazywał swojego wartburga)?

W pół godziny dotarliśmy do jednego z mieszkań przy Wałach Chrobrego w Szczecinie. Przez chwilę podziwialiśmy kunszt konspiracyjny Leona Janowskiego.

— Wróciłam do domu po dłuższej nieobecności. Pomyślałam: posprzątam. Do pokoju męża nie wchodziłam od dnia jego odejścia... — opowiadała mi pani Maria, żona Leona Janowskiego. — Pootwierałam okna. Zrobił się przeciąg. Drzwi do pokoju męża zamknęły się gwałtownie. Wtedy zauważyłam pęknięcie nad górną futryną. Ta rysa na ścianie zdradziła starannie ukrytą wnękę nad drzwiami, zasłoniętą dobrze wymierzoną płytą kartonową. W niej mąż schował te dokumenty.

Był właśnie sylwestrowy wieczór 1983 roku. Sztucznych ognii nad Odrą nawet nie zauważyłem. Treść pamiętnika oraz rozbłyśki salw armatnich ORP „Błyskawica”, opisywane na jego kartach i utrwalone na czarno-białych zdjęciach, pochłonęły mnie bez reszty.

Leon Janowski nieprzypadkowo wstąpił do Marynarki Wojennej w 1934 roku. Jego pasją było żeglarstwo i wioślarstwo. W Poznaniu budował kajaki, a za uzyskane z ich sprzedaży pieniądze mógł organizować spływy polskimi rzekami do Bałtyku.

Na okręcie-bazie ORP „Bałtyk” odbył szkolenie torpedowe. W 1936 roku zamustrował na ORP „Burza” z przydziałem do obsługi aparatu torpedowego. Później — służba na ORP „Podhalanin”, kurs podoficerski i następne specjalności. Z ORP „Grom” został oddelegowany do Anglii, gdzie uczestniczył w pracach grupy dozоровej przy budowie ORP „Błyskawica”.

Na jednej z luźnych kartek, zapisanej ołówkiem i oznaczonej cyfrą 3 w lewym górnym rogu, przeczytałem:

„W sierpniu 1937 roku byłem starszym marynarzem służby nadterminowej i zostałem wysłany na stocznię do Anglii, w celu odebrania



drugi miał czarne okładki.

Byłem wtedy kierownikiem kolejki społecznej przed największym sklepem meblowym w Szczecinie. Ot, siła telewizji... Ten sklep otrzymywał dostawy bezpośrednio z fabryk mebli. Magazyn stał przy kolejowej rampie. My, społeczni kontrolerzy, w okresie stanu wojennego i zaraz po jego odwołaniu, pilnowaliśmy, aby ani jeden taborecik nie został sprzedany poza kolejką. Był to czas reglamentacji i wielkiego popytu na wszystko.

I zgadalo się w nocy z którymś z kolejkowiczów o pamiątkach Leona Janowskiego.

- Coś panu powiem, ale pod warunkiem, że nigdy pan nie ujawni źródła tej informacji...

Zapisałem adres i numer telefonu. Umówiłem się na spotkanie. W pokoju czekało na mnie kilku nieznanomych mężczyzn.

- Wystarczy, że my pana dobrze znamy. Niech się pan rozgości...

Cóż za kolejny zbieg okoliczności...Trafiłem do kogoś, kto był związany z ... kierowniczką sklepu meblowego. Ta, gdy zobaczyła mnie w swoim prywatnym mieszkaniu, w gronie pięciu, może sześciu mężczyzn, przy butelce whisky, żywo dyskutujących – nie dała poznać po sobie, że się znamy. W sklepie – nigdy do tego spotkania nie nawiązała. Takie się wtedy działy rzeczy, które choć się „nie wydarzyły”, to były faktem.

A po co poszedłem na to spotkanie? Chciałem sprawdzić opowieść, według której Leon Janowski miał uczestniczyć w akcji dywersyjnej wymierzonej w jedną z francuskich twierdz podczas pierwszej wojny indochińskiej.

Dziś mogę jedynie przypuszczać, że chodziło o Điện Biên Phủ. Francuzi rozpoczęli tworzenie tam umocnionej bazy w listopadzie 1953 roku, a jej upadek nastąpił 7 maja 1954 roku. Nie znalazłem żadnego jawnego dokumentu potwierdzającego udział Leona Janowskiego ani międzynarodowej grupy specjalistów w tej operacji.

– To który z panów poklepał po ramieniu ostatniego Francuza, gdy ten wsiadał do samolotu odlatującego z Wietnamu?

Mimo upływu tylu lat, wyraźnie widzę twarze tych mężczyzn.

- I nie jest prawdą, że posłużyliśmy się dynamitem – powiedział jeden z nich.

- A czym? – zapytałem w naiwności młodego reportera.

- Tym! – wskazał na pustą już butelkę po smakowitym, mimo wszystkich wad, trunku.

Jeśli pamiętam, w eksplikacji dla wydawnictwa zacytowałem kilka fragmentów z tego czarnego zeszytu. Może ten także?

„19 listopada. O piątej rano samochodami pojechaliśmy na przystań urzędu celnego, później motorówką do ujścia rzeki i na wody zatoki. Świeży wschodni wiatr. Płyniemy do cypla Do Son, na którym stoi latarnia. Silny wiatr zmusza nas do zmiany kursu. Płyniemy na wyspę Cac Ba. Jest tam port rybacki. Wybrzeże bardzo płytkie, nawet łodzie krajowców stoją na kotwicy. W głębi nowa elektrownia. Buduje się też fabrykę konserw rybnych. Dalej skalista góra. Jest tam zamaskowana bateria dział. Celem naszego wyjazdu jest sprawdzenie czy umacniające się pozycje są widzialne i jak należy je zamaskować lub ominąć punkt, nad których znajdują się baterie. Po zwiedzeniu wioski (800 mieszkańców) łodzią tubylców wróciliśmy do naszej motorówki.

20 listopada. Około dwunastej dopłynęliśmy

do cypla Port Walut. Silnie umocnionego punktu, prawie fortocy. Na wzgórzach cała bateria dział. Trudno będzie tę część ominąć, dlatego zalecamy zakamuflowanie dział, a załoga przeniesie się na ten czas w pobliskie góry. U podnóża wzniesienia jest tylko jeden piękny dom zbudowany z cegły. Bardzo obszerny. Należał kiedyś do szefa piratów, którzy do niedawna grasowali między wyspami. Napadali małe przybrzeżne statki”.

Przytoczone zapisy prowadzą wzdłuż wybrzeża Zatoki Tonkińskiej: od ujścia rzeki i cypla Do Son przez wyspę Cac Ba aż do Port Walut, silnie umocnionego punktu położonego na wyspie Ke Bao. Dziś miejscowości te noszą nazwy Đê Sên, Cát Bà i Vện Hoa. To rejon Hajfongu, zatoki Hê Long i przybrzeżnego labiryntu wysp, cieśnin, płycizn oraz skalistych wzniesień.

Nie była to krajoznawcza wyprawa. Janowski i jego towarzysze oglądali umocnienia od strony morza. Sprawdzali, czy stanowiska artylerii są widoczne, jak można je zamaskować, którądy przepłynąć, aby ominąć baterie, i gdzie na czas zagrożenia powinna ukryć się ich obsługa. Zapis „zalecamy” wskazuje, że nie byli tylko obserwatorami. Mieli oceniać, doradzać, proponować rozwiązania. Być może właśnie takich umiejętności oczekiwano od ludzi znających morze, nawigację, artylerię okrętową, sposoby maskowania oraz prowadzenia działań wśród wysp i przybrzeżnych skał.

I tu pojawia się niezwykła zbieżność dat. Zapis pochodzi z 1953 roku. Właśnie 20 listopada, gdy Janowski docierał do silnie umocnionego Port Walut, francuskie samoloty rozpoczęły operację „Castor”. Pierwsze oddziały spadochronowe lądowały w dolinie Điện Biên Phủ. Francuzi zaczęli budować tam obóz warowny, który kilka miesięcy później stał się miejscem rozstrzygającej bitwy pierwszej wojny indochińskiej.

Dwa odległe miejsca. Na wybrzeżu – motorówka, baterie artylerii, obserwacja od strony morza i poszukiwanie sposobów ukrycia stanowisk. W głębi kraju – francuskie samoloty, spadochroniarze i początek budowy twierdzy. Czy oba wydarzenia łączyło coś więcej niż data i wojna, której były częścią? Aby odpowiedzieć na to pytanie, należałoby wczytać się w kolejne zapisy czarnego brulionu. Ale to już zupełnie inny temat.

Polska od 1950 roku utrzymywała stosunki dyplomatyczne z Demokratyczną Republiką Wietnamu i należała do tego samego obozu politycznego. Obecność polskich specjalistów po stronie walczącego z Francuzami Wietnamu nie byłaby więc w ówczesnym układzie sił czymś niewytłumaczalnym. Nie znalazłem jednak jawnego dokumentu potwierdzającego charakter ich misji ani wskazującego instytucję, która skierowała ich do Indochin.

Pozostaje czarny zeszyt. Wynika z niego, że Janowski nie tylko przebywał w Wietnamie. Poruszał się po obszarze działań wojennych, oglądał umocnienia, oceniał ich widoczność i uczestniczył w formułowaniu zaleceń. A potem – jeżeli wierzyć ludziom spotkanym po latach w szczecińskim mieszkaniu – miał wziąć udział w przedsięwzięciu znacznie poważniejszym.

Czy prowadziło ono do ostatniej francuskiej twierdzy? Odpowiedzi nie mam. Ale pytanie nie jest już tylko owocem reporterskiej wyobraźni.

Zrozumiałem, że moi goście „z wydawnictwa” interesowali się przede wszystkim zawartością drugiego pamiętnika. Akurat „nie miałem” go wtedy pod ręką... Ot, taki zbieg okoliczności. Pytali o treść tych zapisów chyba jeszcze ze dwa razy. Chcieli dostać kopię. Potem – zniknęli.

W Y K A Z Z A O K R E T O W A N I A				
JANOWSKI Leon, bosman rez. L.dz. 1509/A spec. pokładowej.				
Okręt w kompanji	od	do	Ilość miesięcy	Funkcja.
O.R.P. "BURZA"	5.II.34	15.XII.34.	10 m 10 dni	mar.
- " -	10.III.35	5.XII.35	8 m.25 "	st. mar.
- " -	15.II.36	29.XI.36	8.m.14. "	- " -
O.R.P. "PODHALANIN"	1.II.37	15.VIII.37.	4.m.20 dni	kurs podof.
O.R.P. "GROM"	20.VI.37	15.VIII 37	1 m.25 "	st. mar.
O.R.P. "BŁYSKAWICA"	1.IX.37	20.XII.37	1.m.20 "	- " -
- " -	1.II.38	30.XI. 38	10.m. -	mat.gospod.
- " -	1.II.39	28.VIII.39	6.m.28	kutra pomocn.
w Anglii				
O.R.P. "BŁYSKAWICA"	28.VIII.39	31.IV.41	20 m. 2 dni	sternik motorowki pomocniczej
"GIBRALTAR" Szusba Specjalna na kutrach patrolowych	1.V.41.	15.XI.42	18.m.15 dni	Dowódca kutra patrolowego
O.R.P. "SŁAZAK"	15.XII.42	31.X.44	22 m. 15.dni	bosman pokładowy.
O.R.P. "BŁYSKAWICA"	1.XI.44	30.VI.46	20 m. -	gospodarz działu pokładowego
			128 m. 174 dni	
Razem zaokrętowania -			11 lat 1. m. 24 dni	
Zgodnosć powyższego wykazu własnoręcznymi podpisami stwierdzamy.-				
Własnoręcznosc podpisu Ob.Ob. Ponskiego 142. Piackusa stwierdzam				

Wydawnictwo nie odpowiedziało na przesłany konspekt drugiej książki, którą chciałem opracować na podstawie powojennych notatek Leona Janowskiego. Z zachowanych dokumentów wynika, że po wojnie Janowski uczestniczył w pracach polskich delegacji: najpierw w Międzynarodowej Komisji Nadzoru i Kontroli w Wietnamie, później w Komisji Nadzorczej Państw Neutralnych w Korei.

Wracam do czerwonego brulionu. Materiały z nim związane publikowałem już wcześniej, ale jedynie fragmentarycznie. Dziś zbieram tamte rozproszone teksty i uzupełniam je komentarzem oraz kontekstem, który udało się odtworzyć na podstawie dostępnych źródeł. Tam, gdzie ich brakuje, wyraźnie zaznaczam, że pozostajemy w sferze domysłu.

Wracam także do kartonu z ponad setką zdjęć. Wszystkie pochodzą z okresu wojny. Brakuje opisów, nazwisk i stopni osób, które stały przed obiektywem. Sylwetki okrętów, sceny na morzu, panoramy portowe. Jak zidentyfikować te fotografie? Jak przywrócić uśmiecha-

jącym się na nich ludziom nazwiska, uzupełnić daty i miejsca? Zadanie dziś chyba już niewykonalne.

Nie podejmuję w tym opracowaniu historii s/s „Kielce”, choć trudno całkowicie ją pominąć. Nie mam żadnych pisanych materiałów Janowskiego dotyczących tego statku. Zachowały się jednak dwa negatywy pełne ujęć jednostki oraz miejsc, obok których przepływała. Na fotografiach widać także Leona Janowskiego i koło ratunkowe z napisem „s/s Kielce”.

Z wykazu zaokrętowania wynika, że od 1 listopada 1944 do 30 czerwca 1946 roku Leon Janowski pozostawał zaokrętowany na ORP „Błyskawica”. W chwili katastrofy s/s „Kielce” nadal należał więc do załogi niszczyciela. Tym bardziej zastanawia jego obecność na polskim statku handlowym, który od 1945 roku pozostawał pod brytyjskim zarządem i wykonywał rejsy poza polskimi portami.

Sam zapis w wykazie zaokrętowania nie przesądza, że Janowski przez cały ten okres fizycznie przebywał wyłącznie na pokładzie „Błyskawicy”. Nie można wykluczyć, że był czasowo oddelegowywany do innych zadań, także o charakterze specjalnym. Czy w takich właśnie okolicznościach znalazł się na s/s „Kielce”? Zachowane dokumenty nie dają odpowiedzi.

Znany jest natomiast przebieg ostatnich godzin statku. Do kolizji doszło krótko po północy, w nocy z 5 na 6 marca 1946 roku, na południe od Folkestone. Brytyjskie relacje prasowe podawały, że padał deszcz ze śniegiem, widzialność była ograniczona, a na kanale La Manche wzmagał się północno-wschodni sztorm, któremu towarzyszyły śnieżne szkwały. S/s „Kielce” zatonął wkrótce po uderzeniu. „Lombardy” został poważnie uszkodzony, był bardzo nisko zanurzony, ale utrzymał się na powierzchni. Nadał sygnał SOS, podjął większość załogi „Kielc”, a następnie został odholowany na kotwiczowisko. Jeden z marynarzy, który odpłynął w ciemności na tratwie, został później uratowany przez amerykański holownik „Salvor”. Nikt nie zginął.

„Lombardy” nie był, jak podają niektóre późniejsze opracowania internetowe, statkiem francuskim. Był brytyjskim parowcem należącym do Royal Mail Lines i zarejestrowanym w Liverpoolu. Tak określała go prasa już 6 marca 1946 roku i tak opisuje go współczesny rejestr Historic England.

„Lombardy” nie był, jak podają niektóre późniejsze opracowania internetowe, statkiem francuskim. Był brytyjskim parowcem należącym do Royal Mail Lines i zarejestrowanym w Liverpoolu. Tak określała go prasa już 6 marca 1946 roku i tak opisuje go współczesny rejestr Historic England.

Źródła nie ustalają jednak jednoznacznie, kto zawinił i jaka konkretna decyzja nawigacyjna doprowadziła do kolizji. Nie odnalazłem dostępnego orzeczenia komisji, sądu morskigo ani urzędu, które wskazywałoby, czy odpowiedzialność ponosił jeden ze statków, obie jednostki, czy też zdarzenie uznano za skutek wyjątkowo trudnych warunków atmosferycznych.



W dostępnych mi zachodnich źródłach nie znalazłem sugestii, że zderzenie było działaniem zamierzonym. Nie można jednak traktować samego ratowania załogi „Kielc” jako dowodu przeciw takiej możliwości. Gdyby ewentualnym celem był statek lub jego ładunek, a nie ludzie, podjęcie rozbitków już po kolizji nie przeczyłoby takiemu zamiarowi. Jest to jednak jedynie możliwość logiczna. Nie ma na nią poszlaki, a tym bardziej dowodu.

Wycarterowany siłom amerykańskim s/s „Kielce” płynął z Southampton do Niemiec. W jego ładowniach znajdowały się bomby i amunicja. Źródła wymieniają jako port docelowy Bremerhaven albo – zgodnie z relacją jednego z członków załogi – Wilhelmshaven. Nie odnaleziono manifestu ładunkowego, który pozwalałby dokładnie ustalić rodzaj i ilość przewożonych materiałów.

Historia „Kielc” nie zakończyła się w marcu 1946 roku. Wrak leżał na głębokości około dziewięćdziesięciu stóp. W latach sześćdziesiątych podjęto próbę jego usunięcia. 22 lipca 1967 roku ekipa ratownicza odpaliła na kadłubie kolejno trzy ładunki tnące. Dwa pierwsze nie przyniosły poważniejszych skutków. Trzeci spowodował detonację części amunicji pozostającej we wraku.

Wybuch uszkodził kominy, dachy i sufity budynków w Folkestone, choć nikt nie odniósł obrażeń. Zarejestrowało go co najmniej dwadzieścia pięć obserwatoriów sejsmologicznych w Europie i Ameryce, nawet w odległości blisko pięciu tysięcy mil. Jego siłę oceniono na 4,5 stopnia, z marginesem pół stopnia. Na dnie powstał krater długości około czterdziestu siedmiu metrów, szerokości dwudziestu metrów i głębokości sześciu metrów.

Dwa negatywy nie dowodzą, że Leon Janowski uczestniczył w ostatnim rejsie s/s „Kielce”. Dowodzą jednak jego związku z jednostką. I ten związek pozostaje niewyjaśniony. Dlaczego marynarz okrętowany na ORP „Błyskawica” znalazł się na statku przewożącym amunicję? W jakim charakterze odbywał utrwalony na zdjęciach rejs? Czy wykonywał inne zadanie służbowe, być może o szczególnym charakterze? Nie wiem. Nie mam podstaw, by łączyć Janowskiego z katastrofą. Mam jednak wystarczające podstawy, by pytać o jego obecność na pokładzie „Kielc”.

Leon Janowski uchodził za człowieka skrupulatnego, uporządkowanego i rzetelnego. W jego notatkach znajduje się wiele szczegółowych informacji dotyczących pułapu lotu samolotów, liczby wystrzelonych pocisków, kursu czy prędkości okrętu. Dane te mogą

odpowiadać rzeczywistym parametrom i przebiegowi wydarzeń. To szczegóły istotne dla znawców przedmiotu, których uwagi i opinie przytaczam nie tylko w przypisach do tego opracowania.

Leon Janowski zmarł 3 grudnia 1983 roku. Wierzę, że dzięki tej i następnym publikacjom uda się uzupełnić przynajmniej część brakujących nazwisk, dat i opisów.

W tekście pamiętnika wprowadziłem wyłącznie niezbędne poprawki językowe.

Prywatny dziennik

Leon Janowski ORP "Błyskawica". 1939, 1940, 1941.

(zachowano stylistykę Autora)

część I

30 sierpnia 1939

12.00 – Mam służbę podoficera wachtowego na pokładzie. Ostre pogotowie. Nikt z załogi nie może opuścić okrętu. Mam rozkaz uważać na sygnał z D-ztwa Floty, na Żyto lub Mak. Natychmiast meldować o tym dowódcy okrętu.

13.45 - Sygnał Mak na maszcie dowództwa Floty. Rozkaz: za 15 minut odkotwiczenie wszystkich jednostek. ORP „Wicher”, ORP „Gryf” zostają w Gdyni (na redzie). Czekamy na nasze łodzie, które wracają z portu.

- Kurs Hel. Szybkość: 28 węzłów⁷. Dowódca dywizjonu nadaje

sygnał na „Wicher" - "Szczęść Boże w służbie dla Ojczyzny"⁸. Ciekawe, dokąd idziemy. Na trawersie Helu nadają z PO „Hel”: „Pomyślnych wiatrów i sukcesów”. Za Helem kurs na Skagerrak. Szybkość 28 węzłów, szyk torowy, w kolejności: „Błyskawica”, „Grom”, „Burza”. Tegoż dnia "Burza" ma defekt skraplacza⁹. Szybkość redukujemy do 20 węzłów, by można uszkodzenie naprawić.

Godzina 24.00 - szybkość znów 28.

31 sierpnia 1939

01.00 - Alarm bojowy¹⁰. Zbliżamy się do czyjejś floty, jak się później okazało, duńskiej. 1 krążownik i 4 kontrtorpedowce¹¹. U nas gotowość bojowa. Działa załadowane. Pierwsze deszczce wojenne przeszły - czyżby to początek? Tegoż dnia wieczorem cały czas śledzi nas Junkers 115¹² - lecz trzyma się na horyzoncie. Mijamy Skagerrak. Następnego dnia znów samoloty niemieckie nas śledzą. Dokąd właściwie idziemy? My już wiemy – do Anglii. Przed wieczorem wódz myli nieprzyjaciela, zmienia kurs na Norwegię. Niech myślą, że my w Norwegii. W nocy zmiana kursu na Anglię. Szybkość 26 węzłów.

1 września 1939

Morze Północne. Rano o 06.00 pierwszy dziennik radiowy nastawiony na całą rozgłośnię okrętową donosi nam o brutalnej napaści najeżdźcy niemieckiego¹³. Wojna. Wszyscy wierzymy, że siły nasze, jednakże są tak duże, że odeprą nieprzyjaciela, a nawet wejdą na teren niemiecki. Następnny dziennik donosi o bombardowaniach i heroicznych walkach. A my płyniemy na wschód - do Anglii.

16.20 - Na horyzoncie dwie sylwetki - to kontrtorpedowce angielskie, które wyszły nam na spotkanie¹⁴. Każdy wzruszony tą nową znajomością. Na odległość nadaje światłem¹⁵ w języku angielskim: „Czy wiecie, że Wasz kraj został napadnięty dziś rano o 5.00 przez Niemców?”. Naturalnie, że wiemy. Gdy się zbliżyliśmy, Anglicy opuścili łodzie¹⁶. Dali nam po sygnaliście i jednym oficerze na każdy okręt. Ruszamy. Kurs na Rosyth. Po godzinnej jeździe, z daleka, widać we mgle spowity kraj - to Anglia.

⁸ Z listu Edwarda Jędrzejewskiego, wielokrotnego „mistrza” w organizowanych przed wojną zawodach sygnalistów polskiej floty wojennej: „Sygnał, jaki odebrałem na ORP „Wicher”, brzmiał „Szczęść Boże w służbie dla Ojczyzny”. Po odebraniu sygnału od Dowódcy Dywizjonu my, tzn. „Wicher” nadał sygnał flagowy według Kodu Międzynarodowego: „Szczęśliwej podróży”. Na ORP „Grom” miałem serdecznego kolegę, sygnalistę o nazwisku Adam Nowaczewski (zginął potem na „Gromie” pod Narwikiem). W momencie, kiedy pozostałe trzy niszczyciele, tj. „Grom”, „Błyskawica”, „Burza” opuszczały po nabraniu paliwa redę w Gdyni, nadałem do Niego prywatny sygnał semaforem: „Adam bądź zdrow, trzymaj się, pozdrów kolegów, Edek”. Zaznaczam, że prowadzenie takich rozmów było kategorycznie zabronione, ale że sygnał odbiera sygnalista, a nie oficer sygnałowy czy dowódca, więc byłem zupełnie pewny, że tej treści nie wpisze do dziennika sygnałów odebranych”.

⁹ O defekcie na „Burzy” nie wspomina J. Pertek w swojej monografii dotyczącej tego okrętu.

¹⁰ Inne źródła podają, że spotkanie miało miejsce przed północą, jeszcze w dniu 30 sierpnia

¹¹ Zdaniem J. Pertka były to jednostki niemieckie w sile 2 krążowników oraz niszczyciela. E. Kosiarz również powołuje się na te opinie. Wniosek taki sformułowano na podstawie najprawdopodobniej „relacji z pamięci świadków”.

¹² Zdaniem E. Kosiarza niszczyciele były śledzone nieustannie przez pary wodnosamolotów typu „Dornier”.

¹³ Inne źródła mówią o dzienniku radiowym nadanym o godz.7.00. Z tzw. ramówki Polskiego Radia obowiązującej w 1939 roku wynika, że rację ma L. Janowski.

¹⁴ E. Kosiarz i W. Szczerkowski sugerują, że do spotkania doszło o godz.13.00.

¹⁵ W. Kodrębski wspomina, że rozmowy na ten temat prowadzono dopiero po wejściu Anglików na pokład „Błyskawicy”.

¹⁶ Rozbieżności dotyczą tego, kto opuścił łodzie? Autorzy polscy twierdza, że nasze łodzie popłynęły do jednostek angielskich.

18.30 - Wchodzimy do zatoki Firth of Forth, przechodzimy pod olbrzymim mostem. Na redzie Rosyth bardzo dużo jednostek. Stoi kilka lotniskowców, pancerników i krążowników. Kontrtorpedowce trudno zliczyć, gdyż jeden zasłania drugiego.

19.00 - Zakotwiczenie na beczcze tuż przed basenem wojennym¹⁷.

2 września 1939

Na redzie. Bez wyjścia na ląd.

3 września 1939

12.00 - Anglia wypowiada wojnę - nareszcie pójdzie pomoc.

4 września 1939

Mecz piłki nożnej z flotą angielską¹⁸. Nasza jednostka niezgrana, lecz dobrze szło. Anglicy mają pięciu zawodowych graczy na swoich lotniskowcach. Mecz przegrywamy 5:3. I tak nieźle. Sam również brałem udział.

5 września 1939

Wiadomość o zmianie bazy. Nareszcie. Leżę na izbie chorych. Mam po meczu wybity staw skokowy.

18.00 - Odkotwiczenie. Kurs Scapa Flow.

6 września 1939

Mijamy Scapa oraz Szkocję wysokogórską. Cudny widok, pogoda cudowna.

18.00 - Zmiana kursu na południe. Minęliśmy cypel północny

7 września 1939

Wchodzimy do kanału między Irlandią a Szkocją.

11.00 - Po opuszczeniu bazy w drodze przez Scapa Flow, w kanale między Irlandią i Szkocją zauważono peryskop niemieckiej łodzi podwodnej. Alarm zwalczania O.P. Rzucaamy pierwsze B.H. Straszne wstrząsy i huki objęły cały okręt. Zdawało się, że wśród tych wstrząsów okręt na olbrzymiej szybkości chce po prostu wyskoczyć z morza, by uniknąć śmiercionośnych torped¹⁹. Czy któraś trafi? Lecz nie! Tylko stałe zwroty uchroniły nas od tych torped. Ataki były systematycznie przeprowadzane. ORP „Błyskawica” - środek, ORP „Grom” - prawe skrzydło, ORP „Burza” - lewe skrzydło. Był to pierwszy atak niemieckich łodzi podwodnych na polskie okręty. Po trzecim ataku, gdy cała załoga już wyskoczyła na pokład na skutek olbrzymich wstrząsów podwodnych, które silnym echem przenosiły się na cały kadłub okrętu, ku ogólnemu zdziwieniu, a z początku i grozy - wśród olbrzymich fontann wody wynurza się kadłub kiosku łodzi, ale już przechylonej. Lecz ledwie się wynurzyła, tuż przy niej rozerwała się bomba²⁰. Tak, to ta, na którą czekali. Zaraz zanurzyła się pod wodę, by już nikogo z siebie nie wypuścić. Z Niemców nikt się nie uratował. Atak powtórzono w tym samym miejscu - dla pewności - głównie po to, by ją do reszty rozerwać. W tym samym czasie „Grom” i „Burza”, wierne towarzysзки, dokonywały swego dzieła zniszczenia. Od czasu do czasu, między naszymi wstrząsami wpadał trochę cichszy wstrząs - to „Grom” rzucił swe B.H. A „Burza” również miała niemało emocji, gdyż jej B.H. były trochę cięższe od naszych. „Burza” każdorazowo wyrzucała 250 kg materiałów wybuchowych. Staruszka - nawet jej własne mechanizmy nie wytrzymały tych olbrzymich wstrząsów. Przewody oliwienia i inne rurki - pękły.

¹⁷ Inni autorzy piszą, że „Błyskawica” zakotwiczyła od razu w porcie.

¹⁸ Kolejny, nowy szczegół, dotychczas nieznany.

¹⁹ Informatorzy E. Kosiarza wspominają o śladach jedynie dwóch torped.

²⁰ O zdarzeniu tym nie wspominają historycy.

Ale to nic. Da się zreperować. Wyrzuciliśmy 38 B.H.²¹ Dość kosztowny atak. Lecz jeszcze ponad połowę mamy w zapasie. Po czwartym ataku wróciliśmy na poprzedni kurs. Ustawiliśmy się znowu w szyk. Reszta dnia i noc minęły bez wydarzeń.

Aneks 01

W liście z 02 lipca 1984 roku, Witold Poray Wojciechowski²² napisał do mnie:

Otrzymałem dziś list pański z 16 czerwca i dziękuję za jego rzeczową treść. Przyjemnie jest wiedzieć, że są w Kraju ludzie, którzy interesują się sprawami „Polskiej Bandery”. Jest jednakże takich, niestety, niewielu. Będąc w dość ścisłym kontakcie z naszym nieocenionym pisarzem-historykiem-marynistą, P. Jerzym Pertkiem oraz spotykając na tutejszym terenie, od czasu do czasu, ludzi interesujących się tematem Marynarki Wojennej, rozumiem Pana potrzebę dotarcia do źródeł prawdy w opisach zdarzeń w okresie II wojny światowej. W książkach o Marynarce Wojennej, które dostały się w moje ręce, znalazłem dość dużo błędów i opisów faktów niezupełnie zgodnych z prawdą. Sam podczas wojny prowadziłem pamiętnik, także na pańskie kwerendy mogę odpowiedź właśnie z kart mego pamiętnika.

ad 1.- Przypominam sobie nazwisko marynarza Janowskiego, ale nie pamiętam jego osoby. Istotnie od marca 1939 do lutego 1940 pełniłem na BŁYSKAWICY funkcję oficera broni podwodnej. Stąd wynika, że Janowski należał do mojej sekcji torpedystów. ORP wyszedł z Gdyni o godz.14.15 w środę dnia 30 sierpnia i przybył do ujścia rzeki Forth, po wzięciu na pokład angielskiego oficera łącznikowego Lt.Cdr. Dennis, R.N., zakotwiczyliśmy na redzie Leith o godz.18.00 dnia 01.09.1939 r. Po uzupełnieniu zapasów paliwa i żywności, wyszliśmy całym zespołem (BL., Gr., Bu.,) o godz.06.00 w środę dnia 06.09., kierując się na Płn., potem na Zch., dla sforsowania cieśnin Pentlandu. Szliśmy cały czas w wachcie bojowej (2 zmiany co 4 godziny), z uwagi na obecność w tym rejonie niemieckich O.P. Dnia 07.09. znaleźliśmy się w akwenie Minch (pomiędzy Szkocją i Hebrydami), kierując się na Płd. Około godz.15.00 dostajemy (radio) wiadomość o obecności niemieckiego O.P. w tym rejonie. W kilka minut później obserwatorzy zameldowali peryskop O.P. z prawej burty w odległości około 1000 m. Alarm Bojowy i natychmiastowy atak. Ja sam pełniłem wachtę, a mój

przydział alarmowy O.P. znajdował się pod pomostem przy daloodpalaczach Bomb Hydrostatycznych. Otrzymałem rozkaz D-cy rzucenia serii 4 B.H.- na stoper - i to wykonałem (rzucając w podnieceniu 5 zamiast 4 bomby). Po lewej burcie BŁ ORP GROM również rzucił serię 6 bomb, a dalej ORP BURZA atakuje serią 5 bomb. Morze w słupach wody i mułu dennego. Mel-dunek obserwatorów (sam tkwiłem przy daloodpalaczu) brzmi: „Za rufą peryskop i kiosk, przechylony na lewa burtę”. BŁ robi zwrot i atakuje 5 bombami. Jeden ze słupów wodnych zabarwiony jest ciemną żółtą masą. Na powierzchni wody rozszerzająca się plama ropy paliwowej. Moja osobista ocena: prawdopodobne uszkodzenie, a nie zatopienie Ba!... gdybyśmy wtedy mieli ASDIC, to kontynuowalibyśmy atak aż do skutku. Nie zgadzam się z określeniem, że przy wynurzającym się kiosku wybuchła bomba „Ta na którą czekali”. Kto czekał? To jest jakiś emocjonalny zwrot. Nie sądzę również, aby niemiecki O.P. będąc w odległości 1000 m od BŁ nie wystrzelił był torped. Tych nikt nie zauważył, a to mi nasuwa wątpliwość czy w ogóle była tam łódź podwodna, zaś wybuchy bomb mogły wyrzucić na powierzchnię wrak jakiegoś statku rybackiego. Ani Anglicy, ani Niemcy nie potwierdzili zniszczenia O.P. Pozostaje więc tylko „gadka”- jakaś apokryficzna legenda.

8 września 1939

Bez zmian. Wachty bojowe.

10 września 1939

- Wychodzimy do Plymouth²³ - naszej nowej bazy. Już z daleka dostrzegliśmy latarnie Eddyston. 5 mil od brzegu. Zakotwiczyliśmy na redzie Plymouth. Następnego dnia dowiadujemy się, że mamy iść sami, tzn. „Błyskawica” do Liverpoolu²⁴. Mamy wziąć konwój.

11 września 1939

Rano odkotwiczenie. Zostawiamy „Groma” i „Burzę”, która przechodzi mały remont po ataku na łódź podwodną. Jej B.H. były większe o 50 kg od naszych, a to swoje znaczy.

12 września 1939

O 10.00 widać wśród mgły, na horyzoncie, największy port świata - Liverpool. Woda strasznie mętna. To rzeka Mersey tak się tu rozszerza, że nawet trudno zobaczyć drugi brzeg.

11.00 - Wchodzimy na rzekę. Rzucamy kotwice. Musimy czekać na wysoki stan wody o 13.00, by otworzono nam służę do portu. Silny prąd (9 mil) i chłodny wiatr robią wrażenie bardzo smutne.

13.00 - Otwierają służę Wchodzimy o portu. Przyływ sięga do 9 metrów.

19.30 - Stoimy w porcie, gdzie dobiega końca załadunek statków naszego konwoju. A ładują czołgi i samoloty. Załoga ma przepustki na ląd.

13 września 1939

O wysokiej wodzie wychodzimy. Jest jeden statek - olbrzym. Dochodzą nas wiadomości, że to pomoc dla Polski. Ale wyprawa przez Bałtyk jest zbyt niebezpieczna. Pójdziemy więc przez Morze Śród-

^[23] J. Pertek pisze, że wejście do Plymouth miało miejsce 8 września w godzinach wieczornych. E. Kosiarz nie precyzuje godziny, lecz stwierdza, że było to 9 września 1939 roku.

^[24] Zdaniem E. Kosiarza i W. Szczerkowskiego rozkaz udania się do Liverpoolu „Błyskawica” otrzymała dopiero 13 września. L. Janowski stwierdza, że okręt już 12 września dotarł do „największego portu świata”.

ziemne na Czarne, by przez Bułgarię i Rumunię dowieziemy ten sprzęt do Polski. Idziemu na południe. Przez Biskaje - blisko brzegów. Szybkość 17 węzłów

14 września 1939

Bez zdarzeń. Zygzakujemy regularnie, tak, że zawsze osłaniamy naszą „tajbę”.

15 września 1939

Bez zmian.

16 września 1939

Zbliżamy się ku południu. Znacznie przyjemniej, bo ciepło i morze spokojne.

17 września 1939

Zbliżamy się do naszego celu. Zmiana kursu na wschód. Z daleka widać brzegi Hiszpanii - z drugiej strony - Afryka. Idziemy długo, bo trzy godziny cieśniną między tymi dwoma częściami świata. Z daleka widać już Gibraltar. Pogoda chmurna i mgliście.

13.30 - Wchodzimy do zatoki Alge-ciras, u podnóża Gibraltaru. Tam leży port.

14.00 - Zakotwiczenie. Wypogadza się. Strasznie gorąco. Pobieramy ropę, prowiant i wodę. Ta ostatnia jest strasznie droga - 5 dolarów za tonę. Sprzedają więc tam wodę na „wagę złota”.

18 września 1939

Ładna pogoda. Załoga ma zejście na ląd. Na lądzie Algeciras, na kotwicy stoi nasz „Lechistan”. Po południu wielu marynarzy z tego statku przyjeżdża na pokład ”Błyskawicy”. Bardzo się cieszą widząc banderę polskiej marynarki wojennej, która zawędrowała tak daleko podczas heroicznych zmagaiń kraju w walce z nieprzyjacielem.

19 września 1939

Granica wschodnia zamknięta²⁵. Wojska rosyjskie wkroczyły na nasze ziemie. Nie zdołamy dojechać, dlatego podjęto decyzje o powstrzymaniu konwoju. Mamy wracać do Anglii.

20 września 1939

Czekamy na konwój do Anglii. Przyjęcie dla załogi „Lechistanu”. Oni przywożą ze sobą jeszcze polski prowiant.

21 września 1939

Po południu mamy iść z konwojem do Anglii. Silny wiatr zachodni. 13.30 - Wychodzimy z portu. Konwój formuje się na otwartych

^[25] Wydaje się, że informacje L. Janowskiego istotnie korygują chronologię opracowaną przez m.in. E. Kosiarza i W. Szczerkowskiego. Autorzy ci piszą o tym, że konwój przybył do Gibraltaru 22 września, a więc w 5 dni po przekroczeniu wschodniej granicy Polski przez oddziały radzieckie. Tymczasem wiadomość tego rodzaju musiała błyskawicznie dotrzeć do dowództwa alianckiego, a tym samym do tych jego agend, które ów konwój organizowały. Trudno więc uwierzyć, by ekspediowano flotę z pomocą dla Polski przy świadomości, że jest to akcja skazana na niepowodzenie.



wodach. Idzie 40 statków²⁶. W eskorcie jest jeden krążownik. Pogoda się zmienia. Silna atlantycka fala kołysze nas mocno. Jesteśmy na czele eskorty.

22 września 1939

Bez zdarzeń. Silny wiatr mocno wzburzył morze. Silne przechyły.

23 września 1939

Bez zdarzeń. Konwój strasznie się rozciągnął. Przyczyną - silna fala. Strasznie kiwa.

24 września 1939

Bez zdarzeń. Coraz chłodniej. Fala się nie zmienia.

25 września 1939

Mijamy Biskaje. Jutro w Anglii. Wiatr ulżył. Fala się zmniejsza. Bez wydarzeń.

26 września 1939

Rankiem mijamy latarnię Eddystone. Odłączyliśmy się od konwo-

^[26] Kolejna istotna różnica: 40 statków to konwój średniej wielkości (a mało jest wzmianek na ten temat). W. Szczerkowski pisze, iż „Błyskawica” powróciła do Anglii z zaledwie kilkoma statkami. Ciekawe są też informacje na temat spotkania z „Lechistanem”.



ju, ponieważ musimy uzupełnić zapas ropy. Wchodzimy do Plymouth. Tam dowiadujemy się, że pierwsza ofiara spośród członków załóg naszych okrętów została złożona. Jest nią ś.p. bosman Kalinowski-Szczur z „Gromu”. Okręt ten byłby się wywrócił na tak silnej fali i tylko dzięki opanowaniu Dowódcy okręt wyrównano. Lecz za burtą pozostał jeden człowiek. Nie można go było dostrzec.

Aneks 2

Witold Poray Wojciechowski pisał w liście z 02 lipca 1984 roku:

Janowskiego daty nie są w zgodzie z moimi. ORP BŁYSKAWICA został skierowany z Plymouth do Liverpool dnia 13.9. (środa). Do Liverpool‘u przybył następnego dnia i tam oczekiwał na statek (ok. 15000 t) załadowany materiałem wojennym dla Polski. Miał być ten statek konwojowany do jednego z portów rumuńskich na Morzu Czarnym. W dniu 17.09. w Liverpool dowiadujemy się o wkroczeniu wojsk sowieckich do Polski. W poniedziałek dnia 18.09. wychodzimy w morze w eskorcie i przybywamy do Gibraltaru dnia 22.09. przed poł. Postój do 25.09. Spotykamy tam stojący na redzie SS LECHISTAN, oficerowie wymieniają wizyty. Statek został przymusowo zatrzymany przez władze portowe (do wyjaśnienia sytuacji). Szedł do Palestyny z żywnością i towarami.

Na MS LECHISTAN niezbyt dobre stosunki pomiędzy kapitanem i oficerami - przypuszczamy, że to wpływ sytuacji, niepewność o los Polski i przymusowa bezczynność.

Z Gibraltaru wychodzimy w eskorcie konwoju 28 statków, we wtorek dnia 26.09. o godzinie 17.00.

Dnia 01.10, przed południem, po zdaniu konwoju wchodzimy do Plymouth.

Październik 1939

Po tym wypadku wszystkie nasze okręty weszły do subrewizji, czyli wyważania. Błyskawica ma 370 ton za dużo nad linię wodną. Ścinają maszt, by dać mniejszy i cieńszy, obniżają komin, zrzucamy wszystkie motorówki. W każdym razie na 370 ton trzeba było 30 wagonów, by to wszystko pomieścić. Przeróbki trwały 14 dni²⁷. Po zakończeniu prac skierowanie do nowej bazy, „Harwich”, czyli „Dywizjon śmierci”, jak nazwano to miejsce. Zupełnie słusznie, jak się później o tym przekonaaliśmy.

Aneks 3

Z tego samego listu Witolda Poray Wojciechowskiego: W dniu 2.X. inżynierowie stoczni przybyli dla „wyważenia” okrętu z uwagi na słabą stateczność (krótki metacenter) spowodowaną zbyt dużym ciężarem nadbudowy. W ciągu kilku dni BŁ. traci „trypod” masztowy, komin zostaje skurtyzowany, inne ciężary nadbudówek ucięte. Całość przeróbek trwała do soboty 21.10. (19 dni postoju w Plymouth).

Okręt stał się „stateczny”, metacenter zwiększony został do normalnej dla tego typu okrętu długości. Jeśli chodzi i wagę „obciętych kawałków” - cyfry dokładnej nie znam, ale przypuszczam, że cyfra podana przez

²⁷ Zdania te wywołają zapewne wiele dyskusji w gronie znawców przedmiotu. W. Szczerkowski pisze o 37 tonach i 12-dniowym okresie prac. E. Kosiarsz sugeruje, że zdjęto 56 ton, na co przeznaczono trzy tygodnie. Specjalista mógłby zapewne odpowiedzieć, która z wielkości „nadmagi” „Błyskawicy” mogła mieć istotne znaczenie dla stateczności okrętu i jego bezpieczeństwa. Jeśli przyjmiemy, że zdjęto 37 ton, to wielkość ta stanowi 1,7% wyporności okrętu. W przypadku uznania racji L. Janowskiego - trzeba mówić o 17% nadmagi w stosunku do wyporności „Błyskawicy”. Oto problem jednego zera...

Kosiarsza jest najbliższa prawdy. Motorówek nie zdjęto, w każdym razie nie pamiętam byśmy je stracili.

Listopad 1939

Baza Harwich jest bardzo obciążona patrolami. Rozdzielono nas po jednym kutrze polskim do każdej zmiany angielskiej, czyli: 1 polski i 5 angielskich. W pierwszych dniach odpada „Burza”. Nim odeszła, mieliśmy jeszcze przykrą niespodziankę.

21 listopada 1939

Na patrolu: „Błyskawica”, „Grom”, „Burza”²⁸.

Szliśmy szykiem torowym niedaleko od wybrzeży holenderskich. Zameldowano nam, że o godz. 09.00 spodziewane są własne samoloty²⁹.

Rzeczywiście, punktualnie o 09.00 na horyzoncie pojawiły się dwie sylwetki. Samoloty nie były jednak podobne do angielskich. Meldują, że to niemieckie, lecz łącznikowy Anglik i dowódca dywizjonu twier-

²⁸ Wielu autorów podaje, że wyjście „Błyskawicy” w towarzystwie „Groma” i „Burzy” miało miejsce 22 października 1939 roku.

²⁹ Opis tego zdarzenia nasuwa kolejne wątpliwości natury chronologicznej. Co prawda w „Pamiętniku marynarza” następuje w tym miejscu zmiana ołówka na pióro i zielony atrament, ale analiza tekstu wskazuje na zachowanie tzw. spójności tekstu. Zapis wydaje się być ciągły. Brulion składa się ze zszywek po 12 stron każda. Część pierwsza zeszytu to tylko 10 stron. Być może zaginęła gdzieś jedna kartka lub po prostu, nie było jej w ogóle. Niezmienny jest styl, język i charakter pisma. Skąd zatem tyle rozbieżności w datach? W. Szczerkowski i E. Kosiarsz twierdzą, że spotkanie patrolu z samolotem miało miejsce 6 listopada 1939 roku. J. Pertek skłonny jest uznać datę 7 listopada.

dzą, że to muszą być angielskie. Po zbliżeniu - rozłączają się. Teraz widać jak na dłoni, że to Niemiec. Ale dlaczego nie strzelają? Z prawej burty defiluje jeden szwab, to bombowiec dwumotorowy. Heinkel 115, a drugi - Ju-88³⁰. Coś knują. I rzeczywiście. Junkers obliczał naszą szybkość i niespodziewanie szykował się do strzału torpedowego, jak się później okazało. Pierwszy przypadek w dziejach wojny na morzu. Bestia chytrze podszeł i nagle rzucił coś do wody. Nikomu nie przyszło na myśl, że to może być torpeda. Aż tu 100 metrów przed burtą znajdują ślad torpedy z lewej burty. Zwiększamy szybkość z 18 do 34 węzłów. Dowódca dywizjonu daje prawo na burt. Lecz dowódca nasz jest przytomniejszy. Już nie daje rozkazu, tylko sam doskakuje do steru i daje lewo na burt. A tu torpeda chytrze zbliża się co sekundę o 1 metr i 20 cm. Czy aby ujdziemy? Okręt posłuszny sterowi odchyła się gwałtownie dziobem w lewo, a rufą w prawo. Torpeda zbliża się nieustannie. Jest już 10 metrów od burty. Lecz szybkość robi swoje. Dzięki zwiększeniu obrotów maszyny ster działa lepiej, a tym samym rufa usuwa się szybciej i torpeda minęła nas dwa metry za rufą³¹. Schwab strzelał celnie. O mały figiel, a byłby nas ugodził. Bestia! Nasza artyleria naturalnie zaraz otworzyła ogień i dała dobrego

³⁰ E. Kosiarsz opisuje to zdarzenie mówiąc o wodnosamolotach. Sugeruje, że były to dwie jednostki typu Heinkel - 115, wyposażone w jedną torpedę.

³¹ Odległość zanotowana przez L. Janowskiego - 2 metry - daje wrażenie niezwyklego dramatyzmu zdarzenia. Autor, którego stanowiskiem bojowym była często rufa, skąd dokonywano ataków bombami głębinowymi, miał zapewne doskonale możliwości obserwowania ostatnich metrów biegu torpedy. E. Kosiarsz sugeruje odległość 20 metrów.



„bobu” Szwabowi. Lecz, zdaje się, zdążył ująć bezkarnie³². Łączni-kowy natychmiast po powrocie zadzwonił do Churchilla. Poinformo-wał go o zdarzeniu. Wiadomość przyjęto z niedowierzaniem. Później okazało się, że był to pierwszy niemiecki samolot wyposażony w tor-pedę bojową i pierwsze jego sprawdzenie zawiodło. Później Niemcy powszechnie stosowali tę broń przeciw konwojom alianckim, zadając im dotkliwe straty. Po tym zdarzeniu „Burza” odeszła do Chatcham. Został z nami „Grom”. Patrole odbywały się normalnym trybem. W pierwszych dniach grudnia odłączył od nas także „Grom”, który w ostatnim wyjściu w morze na spotkanie floty niemieckiej mógł iść tylko 32 węzły. Trochę to nas wstrzymywało, bo powinniśmy iść 36, jeśli skutecznym miało się okazać oddcięcie Niemcom drogi. Mieliliśmy ich spotkać o godz. 02.00. O 00.00 alarm bojowy. Dla pewności. Szwabów nie spotkaliśmy jednak. Prawdopodobnie wycofali się do portów. Rankiem cały dywizjon wrócił do bazy. Nas znów wysłano na patrol. Psia niewdzięczność! Czym staranniej wykonana służba, tym częściej pchają. Oczywiście nikt nie liczy się z tym, że załoga też potrzebuje wypoczynku. Po dwóch dniach „Grom” odchodzi od Chatham na re-mont kotłów i skraplaczy. W Harwich zostajemy sami.

10 grudnia 1939

Po krótkim wypoczynku wieczorem idziemy na O.P.L. w rejon ujęcia Tamizy. Strasznie ciemno i mglisto. Łącznikowy Anglik, stary wyga doradza nie iść tam, gdyż cały akwen mocno zaminowany. Innym niebezpieczeństwem - mielizny i ruchome ławice. Dowódca jednak zadanie musi wykonać. Nawigator porucznik Tyc podejmuje się wprowadzić okręt między znane sobie mielizny i pola minowe. A reszta - zależeć będzie od szczęścia. O oznaczonej godzinie zakotwi-czamy. Straszna ciemność. Wokół żadnego, najmniejszego świateł-ka. Zaciągamy wachty obserwacji przeciwlotniczej. W nocy straszna śnieżycą. Oj, uprzykrza nam życie i obserwacje. Naszym celem jest ostrzeganie Londynu przed ewentualnymi nalotami nieprzyjaciela. Tej nocy jakoś nikogo wokół nie było. Pogoda i ogólne warunki atmosfe-ryczne nie pozwalały na nalot na Londyn. U nas, na pokładzie mamy korespondenta amerykańskiego³³. Chce się czegoś dowiedzieć o na-szej marynarce. Dobrą pogodę sobie wybrał - zbrodnią byłoby nawet psa wyganiać w taką pogodę - ale my to marynarze, nie ludzie.

Rano o godz. 10.30 jesteśmy zwolnieni z obserwacji. Dowódca chce przed zmrokiem wejść do Harwich. Zamykają tam wejście, gdyż jest bardzo niebezpieczne i kręte. Bardzo silny wiatr i śnieżycą uprzy-krzają do reszty naszą dolę, a tu jeszcze 38 węzłów na taką pogodę. Mam wachtę na pomoście. Fale przelewają się przez pomost. Jego skrzydła mają tyle wody, że podczas przechyłów wlewa się do butów. Lecz nasz Amerykanin trzyma się i robi zdjęcia - podoba mu się. Nie-spodziewane wrażenie - według jego zdania. On jako doświadczony dziennikarz nigdy nie zdawał sobie sprawy z siły żywiołów na morzu. Mówi: to, co piszą, nie jest nawet setną częścią tego faktycznego stanu potęgi morskiej. Trochę nam połamало ochraniacze dziobowe, lecz przed zmrokiem jesteśmy w porcie. Dokonailiśmy swego!

17 grudnia 1939

Mamy iść na patrol, lecz zakładają nam kabel automatyczny na miny. Wychodzi "Grenwille", nasz dywizjonowy i korweta³⁴. "Grenwil-le" już nigdy nie wrócił. Wyleciał na minach. Uratowało się 56 ludzi z dowódcą. Pływali 2 godziny w lodowatej wodzie - ze śpiewem na ustach - "Roll out the barrells". Dowódca dywizjonu podtrzymywał ducha pozostałej załogi. Wielu jednak zmarło w wodzie. Z zimna. Byli za lekko ubrani. Otrzymujemy polecenie zawsze ciepło się ubierać, gdyż w razie wypadku mamy szansę uniknąć zamrznięcia, jeśli się

- Inni autorzy nie wspominają o użyciu pokładowej broni przeciwlotniczej. Nie mówią także o tym, że oficer łącznikowy natychmiast po powrocie poinformował Churchilla o tym pierwszym w dziejach wojen na morzu ataku torpedowym samolotów na okręt.
- Ten patrol „Błyskawicy”, jego przebieg, nie został dotychczas (1984) opisany. Interesującym nowym szczegółem jest uwaga o obecności na pokładzie korespondenta prasy amerykańskiej.
- Również o tym tragicznym zdarzeniu niewiele znajdujemy uwag w polskim piśmiennictwie (1984).

któs uratuje. Też pociecha!

18 grudnia 1939

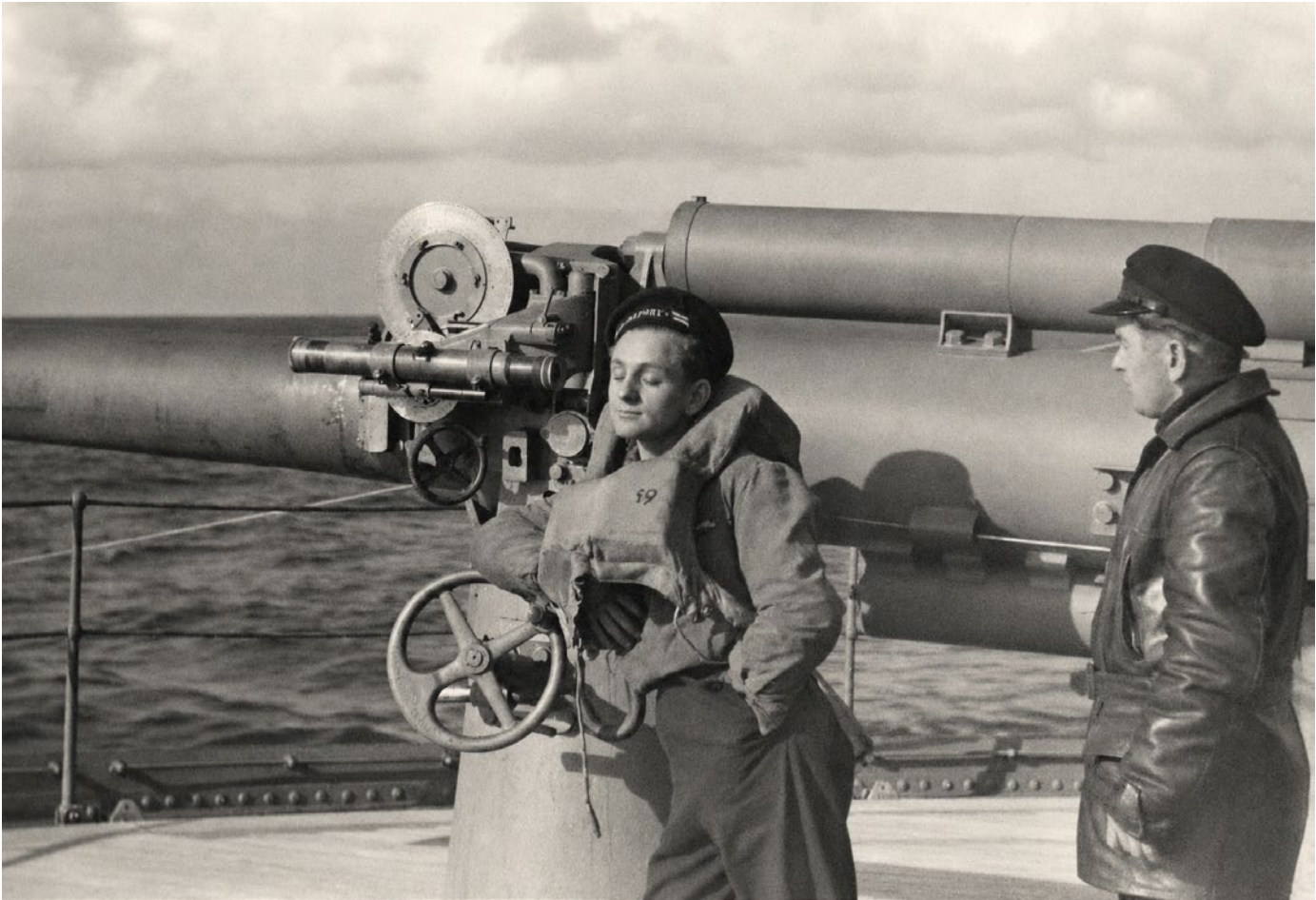
Wychodzimy na patrol³⁵. Przy wyjściu śrubą łapiemy łańcuch boi, która zdryfowana została prądem. Zgrzyt przy śrubach i lekki wstrząs okrętem. Tak, coś stało się ze śrubą. Meldujemy o tym do-wódcy flotyli, który każe iść bezpośrednio do Chatham, gdzie wła-śnie remontowane były „Grom” i „Burza”. Trochę to dziwi naszych bojowników. "O, postój na beczce", gdyż rzadko nam przypadał w udziale ten zaszczyt, by za nas ktoś inny wychodził na patrol. Na okręcie ożywiony ruch - może dadzą chociaż z tydzień odpoczynku, a może dłużej, i trochę urlopu dojdzie. Można by Londyn zwiedzić. Tak blisko! Podobno tylko godzinę pociągiem. Tego dnia przy wysokiej wodzie nurek ma zbadać stan śruby i czy przypadkiem nie stało się coś poważniejszego. Rzeczywiście. Tego samego jeszcze dnia wchodzimy do doku. Jest sobota. Staramy się o to, by na niedziele rano otrzymać przepustki do Londynu. Wybiera się nas 7 podofice-rów. Przepustki otrzymujemy. Londyn zrobił na nas bardzo ponure wrażenie. Jesienna mgła otuliła wielopiętrowe domy, nawet oświetle-nia uliczne wydawały się być dalekie i zimne. Tego samego dnia, tzn. w sobotę odwiedziliśmy Ognisko polskie na Camden Town. Zapozna-liśmy wesołe grono Polonii Londyńskiej. Następnego dnia, w niedzie-lę wybieramy się gremialnie na nabożeństwo do kościoła polskiego. Obecny był również nasz dowódca dywizjonu, kom. por. Stankiewicz. Po południu Polonia Londyńska urządziła nam bardzo miłe przyjęcie, które wieczorem zamieniło się w zabawę. Nocą wróciliśmy do Cha-tham. Po powrocie na okręt dowiedzieliśmy się, że jutro opuszczamy dok, z przydziałem do Harwich. Przydział ten sam. Patrole na Morzu Północnym. Anglicy nas miło witają. Nie dziwие się. Tu każdego miło witano, kto był przydzielony do tej bazy.

Patrolowanie jest naszym dalszym zadaniem. Dzień za dniem mijamy boje, które ograniczają kurs i orientujemy się co do pól mi-nowych.

W jednym z konwojów, który osłanialiśmy w tych dniach, mieliśmy dobrą nauczkę: należy zawsze samemu sobie drogę na morzu zna-leźć. A było to tak. Przed dojściem do Dower wody w tamtym rejonie są strasznie zaminowane. Dowódca konwoju, komandor, daje nam światłem sygnał, że zbliżamy się zbyt niebezpiecznie do pól mino-wych. Na to nasz nawigator melduje, że według ostatnich poprawek - konwój wchodzi na pole minowe, musicie wziąć poprawkę kursu o 10 stopni na wschód. Na to komodor odpowiada: „Nie ja, ale wy macie zły kurs”. Po odebraniu ostatniego sygnału dowódca schodzi do nawigacyjnej, by się upewnić, co to właściwie wszystko znaczy, lecz nawigator upewnia go, że dobrze idziemy. Skoro tylko skończył te słowa - dał się słyszeć silny wstrząs - odgłos przeszedł na nasz kadłub. Wylatujemy? Co to jest? A tu już meldują - „Statek komodora wyleciał w powietrze na minie”³⁶.

Zwalniamy szybkość, by opuścić łodzie ratunkowe. Odległość około pól mili. Dość daleko, ale ochotnicy są. Widzimy, jak statek tonie. Czy aby zdążymy? Tak, zdążyli. Komodor ranny, ma zgniecio-ną kłatkę piersiową, dowódca zabity, zastępca też ranny. Prócz tego jeszcze czterech. Tylko jeden z całej załogi wyszedł bez szwanku. Wkrótce po zabraniu wszystkich na łodzie, statek wolno zanurzał się i wkrótce tylko wspomnienie i pasy ratunkowe oraz rozbite łodzie stały się śladem potwierdzającym, że przed chwilą w tym miejscu statek

- Wszystkie niemal zdarzenia opisane w tej części pamiętnika L. Janowskiego stanowią interesujący materiał przyczynkarski. Jest to zapewne zapis „post factum”, odtworzony z pamięci po kilkunastu godzinach lub paru dniach od relacjonowanych wydarzeń. Świadczy o tym także zmieniający się kolor atramentu relacji. Jeśli nawet zawarte tu zostały pewne nieścisłości, to trudno je będzie kiedykolwiek skorygować.
- Można dopatrywać się zbieżności uwag L. Janowskiego z opisanym przez W. Szczerkowskiego zatopieniem statku „Sheaf Crest”, jednostki komodora konwoju, który wyruszył z bazy w dniu 30 listopada 1939 roku.



poszedł na dno.

Konwój idzie dalej. Teraz już Błyskawica kieruje nim. Im bliżej Do-wer, tym więcej śladów wraków. Istne cmentarzysko statków. Gdyby tak tylko sam kadłub mógł dojść do tego miejsca, to na tym miejscu można by skompletować go doskonale. Czego tam nie było. Włącznie z topielcami, dość licznymi. Byli oni zdani na łaskę fal i mew, które nawet i tu szanowały tych ludzi, którzy nigdy im nie odmawiali posił-ków. Spokojnie siedząc obok podziwiała bezbarwność lic.

Przykro było patrzeć się na tych ludzi, którymi nikt nie może za-opiekować się po śmierci. Po doprowadzeniu konwoju do Dower, od-dajemy go eskortcie, która prowadziła go przez kanał. Lecz w kanale szli już tylko dniem, gdyż nocne konwoje były narażone na ataki ści-gaczy. W kanale to nawet marynarze prosili Boga o burzliwą pogodę, gdyż przynajmniej ścigacze nie mogły wychodzić.

I tak nam czas zszedł do świąt. Przed samymi świętami mieliśmy znów bardzo niemiły incydent, który mógłby nas wiele kosztować. Kilka dni potem - znów na patrolu. Jeden z marynarzy zauważył pe-ryskop. Meldują na pomost, lecz nie nadchodzi żadna reakcja. Nowy dowódca - nieufny czy też niezaradny. Tak, dali nam na dowódcę okrętu człeka, który nie mógł zareagować, nie wiedział co robią, gdy meldują: kontrkursowy taki to a taki peryskop. Reakcja jego była bardzo śmieszna. Kazał zawołać marynarza, który meldował o tym i pyta, jak on meldował i czy był pewien tego co widział. Jak wyglądał peryskop? Po prostu sam nie widział jeszcze peryskopu, gdyż to był jego pierwszy okręt w czasie wojny, dlatego może nie wierzył w to (co meldowano).

Po zadowolonych i przekonywujących odpowiedziach rozkazał nadawać sygnał do angielskiego kontrtorpedowca, który z nim szedł na tym samym patrolu. Widzę peryskop. Na to Anglik odpowiada: na co czekasz (chcesz) by cię storpedował, rzucaj bomby. Rzecz oczy-

wista, że okręt poszedł dalej i przeszedł pewną przestrzeń w mię-dzyczasie. Dalej więc dowiadywać się wiele kabli ujechano od tego miejsca. Szczęście, że nasz nawigator „Marek” zanotował sobie i za-znaczył na mapie miejsce.

Robimy zwrot i dalej walić bomby głębinowe. Po rzuceniu kilku, czekamy sobie rezultatu, który dopiero po godzinie się pokazał w po-staci olbrzymiej plamy tłustej, tzn. ropa i oliwa wydostawała się ze zbiorników, czyli musiał szwab coś oberwać.

Po jakimś czasie, gdy znów wracamy na to samo miejsce widać, że dany ślad przesuwą się na wschód, czyli do naszego towarzysza Anglika, który miał azdyk (podśluch na łodzie) i w tej samej chwili pod-nosi nam sygnał: mam echo - idę do ataku. I salwa za salwą bomb rzucana głuchym echem odbija się na naszym kadłubie. Olbrzymie fontanny wody wskazują miejsca wybuchu bomb. Cztery przeprowa-dzone ataki nie dały widocznego śladu, a nuż zgubili szwaba?

Trzeciego dnia wracamy do portu. Pośród załogi oznacza się ogólne niezadowolenie.

Po każdym patrolu każda jednostka jest zobowiązana, a raczej ma rozkaz nabrania ropy, wody i prowiantu. Taki już jest system Angli-ków. Po załadowaniu wszystkiego wychodzimy na beczkę. I tu znów brak doświadczenia dowódcy. Stojąc przy molu każe włączyć prąd na kable antymagnetyczne. Jakimś nieudolnym ruchem tak wyma-newrował okrętem, że kabel przyszedł między polerem na molo i stała się rzecz zrozumiała. Przez ściśnięcie powstało spięcie i spaliło kabel. Czyli znów okręt niezdatny do wyjścia ze względu na dużą ilość min magnetycznych, które to Niemcy bardzo obficie rzucałi. Stoimy dwa dni przy molo. Zmiana kabla.

Święta Bożego Narodzenia zastały nas w Morzu - pierwsze święta. W pomieszczeniach załogi stoją małe choineczki, stoją na



Leon Janowski - w środku

stołach przywiązane, by się na fali nie wywracały.

Z patrolu wracamy w drugie święto.

Sylwester 1939 roku - znów pogotowie.

Nowy Rok 1940 - w gotowości do wyjścia. W nocy bar-

dzo przykry incydent między dowódcą, a resztą załogi. Nie chcą go mieć za dowódcę. Oficerowie ze swojej strony robią swoje, w swój sposób - doniesienie do szefa K.M.W. Rezultat osiągnęliśmy. Nie upłynęło 14 dni, a nasz bojownik „pokoju” nocą, by go nikt nie widział, po prostu dał drapak.

STYCZEN 1940

Patrole w całej linii. Pod koniec stycznia miał wrócić „Grom”.

LUTY 1940

Grom wrócił. Oznacza to ulgę dla nas - w patrolach. Pogoda bardzo zła i burzliwa.

MARZEC 1940

Patrole jak przedtem, pogoda bardzo burzliwa. Chodzą słuchy, że mamy iść do Norwegii. Pod koniec marca otrzymujemy rozkaz wyjścia do Rosyth, czyli dołączamy do dywizjonu, który ma iść do Norwegii. Przychodzi Burza. Idzie z nami.

KWIECIEŃ 1940

Otrzymujemy rozkaz wyjścia do Scapa Flow. Do Scapa pogoda dopisuje. Stajemy na becze. Scapa Flow jest to baza główna Home Fleet, czyli Floty Głównej. Na redzie stoi w pewnej odległości 5 pancerników, 3 lotniskowce i eskorta krążowników. Kontrtorpedowców jest około 25 sztuk. Codziennie mamy ćwiczenia, pogoda straszna. Na morzu sztorm.

Piątek, 07.04.1940

Otrzymujemy rozkaz wyjścia. Kurs - Norwegia. Pogoda straszna. Duży sztorm. Idziemy: „Błyskawica”, „Grom”, „Burza”. Drugiego dnia, nocą, „Burza” nadaje sygnał: mam oderwane kotwice i dziób puszcza wodę - nie możemy iść dalej. „Burza” wraca do Scapa. Z „Gromem” idziemy dalej.

Niedziela, 09.04.1940

Burza przybiera na sile. Strasznie nas kiwa. Około godziny 11.00 rano nagły huk i wstrząs kadłuba podrywają wszystkich z wolnych wacht na nogi. Olbrzymia fontanna po prawej burcie wskazuje, gdzie nastąpił wybuch. Jest na wysokości śródkręcia. Gdyby tak nie minęła nas, a może nie doszła - to jest zagadką. W każdym razie szans nie byłoby żadnych do ratowania.

Tu: zapis ołówkiem, do góry nogami: dnia 13 mecz z Burzą, stosunek: 3: 4 (2: 0); bramki: Janowski - 1, Zdzienicki - 1, Dobrodzicki - 1, Wyrwantowicz - 1.

Idziemy dalej. Żadnego echa nie ma w podłuchu. Wieczorem podłuchując dziennika niemieckiego tajemnica jest wytłumaczona. Nadają, że łódź niemiecka nas storpedowała, i że tylko „Grom” idzie dalej. Nieźle - tak to zawsze można nas torpedować.

Następnego dnia na horyzoncie widać Norwegię ośnieżoną. Idziemy dalej wzdłuż wybrzeży. Sztorm zelżał. We wtorek rano widać cieśninę, do której mamy iść. 60 mil tym fiordem i Narwik. Nasz właściwy cel wyprawy. Morze się uspokoiło. Pogoda i powietrze są wyśmienite. Zupełnie inna pogoda. Czasami jest złudzenie, że nie ma dla nas przejścia już, że kilkudziesięciometrowa cieśnina nie zmieści nas. Lecz po dojeździe do tego miejsca okazuje się, że cieśnina ma kilkaset metrów. Takie złudzenia powoduje nadzwyczaj czyste powietrze, które tam jest. Wieczorem wchodzimy do Skjelfiordu. Jest tam już flota

angielska. spod Narwiku, która tak zdruzgotała siły niemieckie. Wieczorem dobija do nas angielski kontrtorpedowiec, który już od dwóch tygodni nie miał chleba. A u nas trochę zapasów jeszcze było, więc oddaliśmy im trochę prowiantu. Farbę na lufach działek miał spaloną - ciężką musiał mieć przeprawę

Po dwudniowym odpoczynku idziemy pod Narwik. Po przejściu cieśniny idziemy fiordem ok. 60 mil. Ładna pogoda. Idziemy z szybkością 17 węzłów. Pod wieczór zbliżamy się do samego Narwiku. Po drodze widać resztki floty niemieckiej, która ratując się przed zatonięciem siadała na skałach. Zdarzył się nawet taki wypadek, gdy angielski i niemiecki kontrtorpedowiec ratując się - wyskakiwali na ląd. Załoga angielska zabrała Niemców do niewoli, gdyż Anglicy opuszczając okręt zabrali ze sobą karabiny, a Niemcy wyskoczyli bez uzbrojenia.

W porcie Narwik widać wraki statków. Ten, odcięty cyplem od strony południowej miał dobrą osłonę. Na cyplu tym wybudowano miasto. W zatoczce, za wzniesieniem, a raczej już za górą widać sylwetki trzech łodzi, które były dołączone do 12 kontrtorpedowców niemieckich i 9 statków aprowizacyjnych. Flota ta miała za zadanie wspierać garnizon w Narwiku.

Zadaniem naszym było obserwowanie ruchu sił nieprzyjaciela, a w razie robienia jakiejś fortyfikacji lub większego przemarszu sił - ostrzelać.

W pierwszych dniach dopisywała nam niezła pogoda.

MAJ 1940

01.05.1940

Od samego rana jesteśmy w fiordzie pod miastem Bado. Patrolujemy, celem zabezpieczenia wysadzenia desantu do Bado i aprowizacji. Po południu tegoż dnia, po ukończeniu wyładowywania desantu i jego uzbrojenia zostawiamy w fiordzie kuter angielski H 11, a sami udajemy się do Skilfjordu celem zaopatrzenia się w ropę i prowiant. Podczas całego pobytu w fiordzie przy Bado mamy cudowną pogodę. Woda fiordu cicha i gładka jak lustro, a wokół góry, które częściowo stokami łagodnymi opadają w stronę fiordu. Na tych stokach znajdują się właśnie zabudowania samego miasta, które rozciąga się wokół fiordu. Mieszkańcy zajmują się przeważnie rybołówstwem i fabrykacją konserw rybnych. Ogółem liczy około 3000 mieszkańców. Lecz w pobliżu żadnej kopalni rudy żelaza nie ma. Po opuszczeniu fiordu pogoda nam dopisuje, dość dużą szybkością (25 węzłów) udajemy się do czasowej bazy. Nad wieczorem, po przybyciu do Skilfjordu nabranie ropy i trochę prowiantu (bo na krążowniku też już mało jest). Udajemy się do okrętu warsztatowca, w celu zreperowania pewnego uszkodzenia w maszynie. Pozostajemy przy nim do rana dnia następnego.

02.05.1940

O godzinie 06.30 rano odkotwiczenie i mamy kurs na Narwik. Pogodę mamy możliwą, tylko, że lekki wiatr zachodni naniósł niskie strzępiaste chmury, które uniemożliwiają nam obserwację nieba i horyzontu na dalszą odległość. Po przybyciu większej części drogi spotykamy się z jednym z KT angielskim. Zmniejszamy szybkość do 20 węzłów, celem umożliwienia nadania sygnału.

Po oddaleniu się około 100 metrów od trawersu, za rufą naszą nastąpiło szereg wybuchów. Było ich 7 - 8. Zarządzono alarm przeciwniczny, gdyż przedtem usłyszano szum samolotu. Zwiększono natychmiast szybkość do 27 węzłów, poszliśmy dalej na nakazaną pozycję. Jak się okazało samolot rzucił bomby mniejszego kalibru, jedną po drugiej i tym sposobem chciał nam i naszemu przygodnemu towarzyszowi sprawić miłą niespodziankę, lecz przez okna powstałe w chmurze miał za mało czasu dla określenia naszej szybkości, skutkiem czego zdążyliśmy ująć przed ciosem tych szwabskich pigulek.

Krótko przed obiadem byliśmy znów na pozycji pod Narwikiem. Na pozycji znajdowały się już 2 krążowniki i jeden KT. Zdążyliśmy zauważyć znów trochę większe zmiany niż zostawiliśmy.

Po południu zauważyliśmy znów mały ruch na zachodniej stronie Narwiku na stoku. Rozpoczęliśmy znów ogień z 12 i NKM. Lecz po zniszczeniu celu przerwaliśmy ogień, pilnie obserwując cały stok i samo miasto. Wieczorem, o 07.30 niespodziewanie Niemcy rozpoczęli ogień z dział górskich 37mm i CKM. Ogień był dość celny. Otrzymaliśmy trzy dziury w burcie nad linią wodną i jedną w nadbudówce rufowej. Pociski CKM żadnej szkody nie wyrządziły. Lecz odłamki z pocisków pancernych po przebicium burty zraniły nam 3 ludzi. Jednego podoficera i jednego marynarza lżej, a drugiego marynarza dość ciężko w piersi. Prócz rannych mieliśmy jeszcze uszkodzenia w 2 maszynie. Główny zawór do turbiny został uszkodzony, maszyna 2 została unieruchomiona. Lecz wkrótce awarie zostały usunięte i odsunęliśmy się trochę od brzegu.

Po nadaniu sygnału na okręt dywizjonowy otrzymaliśmy sygnał by wycofać się i udać do Skjelfiordu celem naprawienia uszkodzeń w burcie i maszynie. Rannych odstawiono na pancernik „Revolution” (34 000 ton, 8 dział 380, 12 dział 150 i 8 dział 105 pltn i wiele broni maszynowej) celem gruntownego prześwietlenia.

W nocy opuściliśmy naszą pozycję.

03.05.1940

Rano byliśmy znów w Skjelfiordzie. Uzupełniliśmy ropę i w ciągu dnia załatali prowizorycznie dziury w burcie. Uszkodzenia w maszynie zostały kompletnie usunięte.

04.05.1940

Rano dowiedzieliśmy się o nalocie niemieckich samolotów na Narwik. W obiad dochodzi nas wiadomość o zatopieniu „Groma”. Na razie wiadomość ta jest jeszcze nie potwierdzona. Lecz o godz.14.00



przychodzi jednak sygnał o zatopieniu naszego towarzysza. Cała załoga jest strasznie przygnębiona. Ogarnęła nas chęć odwetu.

05.05.1940

Niedziela. Nabożeństwo odprawiliśmy w intencji załogi „Groma”. Nad wieczorem odkotwiczyliśmy. Idziemy na pozycję „Groma”. Przychodzimy nad wieczorem na to miejsce. Każdy wypatrjuje choćby jakichś szczątków. Owszem, widzimy różne sprzęty i belki, lecz to wszystko ze statku prowiantowego, który zaopatrywał wszystkie okręty. Podchodzimy bliżej Narwiku. Nagle z zachodniej strony miasta, tuż pod zboczami góry otwierają Niemcy silny ogień. Pociski trafiają w burtę i nadbudówki, lecz bez strat poważniejszych. Natychmiast otworzyliśmy ogień ze wszystkich dział. Natychmiast też Niemcy zaprzestali strzelać. Lecz my w dalszym ciągu bombardujemy przez 15 minut, lecz oddalamy się, uważnie obserwując wszelkie ruchy na lądzie i w powietrzu.

Noc minęła spokojnie.

06.05.1940

Rano, godz. 06.20 - alarm przeciwlotniczy. Lecz samolot znajduje się 28 000 metrów i stale się kręci. Nagle z wielkiej wysokości, bo 9 tys. metrów ukazuje się przed dziobem drugi samolot. Teraz rozumiemy - poprzedni chciał nas zwieść i zwrócić uwagę naszą na siebie, a tamten mógłby nas śmiało bombardować.

Nagle przed dziobem ten samolot bardzo się obniżył na 3 700 m i bombarduje nas. Nasze działa 40mm pltn otwierają wściekły ogień ciągły. Lecz bomby zdążył rzucić. Lecz gdzie upadnie, bomb nie widać. Nagle tuż za rufą silny trzask i huk. Jeden, dwa, trzy, coraz bliżej okrętu spadają, cztery, pięć, sześć. Tak sześć bomb upadło tuż za rufą i gdyby nie nagły zwrot, na pewno by nas poczęstował 200 kg pigułą. Lecz ten jeszcze nie zniknął za górą fiordu, a tu znów dwa nowe lecą. I znów bombardują. Ta sama porcja, trzask, ogłuszający świst i huk przed samym dziobem, lecz gdzie drugi rzuci? Zmieniliśmy kurs wprost na to miejsce poprzedniego wybuchu bomb i naraz znów trzask i świst i straszny huk. Tak, to chyba najcięższy gatunek bomb i to w tym miejscu, gdzie pół minuty przedtem byliśmy. Odetchnęliśmy. Trzy bombowce nas minęły. Lecz, co to? Pierwszy bombowiec wpadł nagle w korkociąg, został trafiony przez nasze niezawodne 40-stki. Spadł za fiordem. Lecz jednak został strącony. Gdzież jednak są drugie, bo rano meldowano 10 bombowców zdążających w naszym kierunku. Długo nie dały na siebie czekać. Po kilku minutach patrzymy się, a tu na wielkiej odległości marynarz melduje samolot. Lecz nie, to nie samolot, to planeta Jupiter. Nadzwyczajne oczy mają wszyscy, bo nawet gwiazdy w dzień widzą, a są tak złudnie podobne do samolotu na wielkiej wysokości, że trudno je rozpoznać, gdyż są srebrno - błękitnym kolorem malowane, a pułap jest tak samo błękitny, bez najmniejszej chmurki. Nagle, tuż przed gwiazdą pokazują nowy mały punkcik. To samolot. Odległość 30 tys. m. Bacznie go obserwujemy. Co on znów zamierza? Na bardzo wielkiej wysokości zmierza znów do nas. Jednakowoż polska bandera przyciąga Szwabów i nie mogą się na nas patrzeć, chcą nas za wszelką cenę zniszczyć. Leci tuż nad okrętem, lecz nie bombarduje. Wysokość 9 000 m. Przeszedł obniżywszy się za nami. Aż tu nagle patrzymy, a tuż za nim trzy lecą, dochodzą prawie na naszą wysokość, szykują się do rzucania bomb. Robimy obecnie 27 węzłów. Szybkość jak na tak wąski fiord bardzo duża, tym bardziej, że znajdują się tu jeszcze dwa inne KT angielskie. Skracamy nagle szybko w lewo, o 90 stopni. I znów trzask, huk i olbrzymie fontanny wody sięgającej wyżej pomostu bojowego zalewają wszystkich, a nawet dowódcę. Lecz on tylko manewruje okrętem i chyba widzi, gdzie bomby mają padać, bo tam, gdzieśmy byli 30 sekund przedtem - bomby padały jak groch.

Istne piekło. Teraz zrozumieliśmy, dlaczego „Grom” zatonął. Działa stale dają ogień. Czy aby wytrzymają te próby? I tak jeden za drugim leciało znów 7 samolotów. To chyba koniec z nami. Niemożliwe, żeby w tak wąskim miejscu, bo 3000 m szerokości można było uciec tym bestiom.

Jedyna nadzieja w Bogu i w naszych siłach. Załoga cała pracuje, bez względu kto jest. I może dzięki temu, że wszyscy co do joty pracowali, zdążyliśmy ująć spod śmiertelnych ciosów tych bomb. Amu-

nicii mieliśmy rano przeszło 5 000 sztuk, a tu już przeszło połowę wystrzelano. Działa robią się prawie czerwone.

A tu lecą jeden po drugim. Daj Boże, żeby nasze kochane działa tylko nie zamilkły i nie zezwoliły samolotom zejść niżej jak na 6 000 m, gdyż taki tylko mają zasięg. Jednakże działa grają swoim basem. Zaczyna brakować amunicji przy działach. W komorach amunicyjnych ruch jak w mrowisku. Działa są automatyczne i mają dużą szybkostrzelność. Lecz załoga nadąża, a nawet o 11.00 cała amunicja już znajduje się przy działach. W dalszym ciągu stale nas bombardują i jedynie Bóg ma nas w swojej opiece, nie pozwoli, byśmy ginęli z ręki tych zuchwalców.

O godzinie 11.30 meldują dowódcy, że pozostało już tylko 1 500 pocisków. Lecz bronić się trzeba. Meldunki z naszego okrętu idą stale do okrętu flagowego o każdym zejściu. Gdyż łączność w każdej chwili musi być stale nawiązana. Gdyż w razie wypadku, może nam nie starczy czasu nawet na zameldowanie.

Godzina 12.00. Meldują, że pozostało już tylko 800 pocisków. Lecz admirał każe wytrwać i wytrwamy.

Godzina 12.30. Rozpoczęły się znów naloty i bomby padają jedna po drugiej. Dziwne to, że tylko na nas polują. Są przecież jeszcze dwa inne KT, które były tylko dwa razy atakowane, a my stale i stale.

Bóg dał nam wytrwać jeszcze 5 godzin ciągłego bombardowania. Dużo już potraciło nerwy. Lecz trzymają się. Otucha wszystkim przybyła, gdyż pomoc już jest w drodze.

Godzina 18.00. Wreszcie skończył się nalot. Nareszcie odbój i człek będzie mógł trochę zjeść, bo nikt prawie tego dnia nie miał czasu nic do ust włożyć.

Na horyzoncie pokazują się nowe dwa KT angielskie. To nasza zmiana. Wracamy do bazy. W drodze powrotnej, mniej więcej około 18.30 znów alarm pltn. Zauważono 6 samolotów, które podzieliły się na 2 grupy po 3 sztuki. Każdemu przychodzi na myśl czy aby wytrwamy jeszcze. Lecz co to? Nie idą na nas? Nie, to nasze alianty. Wszyscy odetchnęli. Nareszcie się pojawili, ale w czas. Wzywaliśmy pomocy rano, a tu aż dopiero wieczorem się pojawili, lecz dobre i to, przynajmniej trochę Szwabów przepędzą. Wracamy do bazy przy Olafthfordzie. Po drodze spotykamy konwój transportowców angielskich i jednego Francuza. Na Francuzie znajdują się nasi rozbitekowie z „Groma”. Witają nas okrzykami i powiewają czapkami. Uznanie za wytrwałą obronę przed nalotem, gdyż mieliśmy paść ofiarą, lecz cudem wyratowaliśmy się z tego całego zajścia. Pancernik „Revolution”, który stoi na kotwicy tak samo wita nas owacyjnie. I oni nas podziwiają.

Ten dzień, szósty maja pozostawił w pamięci kilku świadków niezatarte wrażenie. Porównanie ich relacji pokazuje, jak ludzka pamięć reagowała na niezwykle dramatyczne wydarzenia.

Jerzy Pertek, w zeszycie „Miniatury Morskie” z 1969 roku, poświęconym niszczycielom „Grom” i „Błyskawica” przywołuje wspomnienia komandora por. Wiencysława Kona:

„O godzinie 07.50 dnia 6 maja transportowy Junkers zrzuca na spadochronach zaopatrzenie dla wojsk w głębi łądu pod szwedzką granicą. Po chwili trzy Heinkle-111 krążą z daleka. O godzinie 07.55 alarm bojowy przeciwlotniczy. Idziemy wzdłuż łądu ku fiordowi Herjangs, gdy zza góry z lewej burty wylatuje nisko i blisko He-111. Zanim artyleria zwróciła się w tamtą stronę zwrot i czmyh za górę. Poczekaj - pokaż no się. Czekamy, lufy też. Na szczęście jeden z marynarzy, zwany u nas potem „Sokole Oko”, dostrzegł daleko, przed dziobem w głębi fiordu He-111 idący do ataku. Zdążyliśmy go przywitać boforsami. Przeszedł śmiało przez ogień, zrzucił bomby i za rufą już zwi-

nął się w korkociąg: za chwilę widać było parę spadochronów.

Bombardowanie trwało, z małymi przerwami, do godz. 18.00. Samolot za samolotem. Naloty z rufy i z dziobu, wysokość 6000, ponad boforsami. Strzelamy ogniem zaporowym, samoloty zrzucają po kilka bomb. Powietrze jak kryształ, bomby ani drgną, idą prościutko. To nam pomogło. Wszystko było jak w zegarku. Samolot z dziobu, my 120 obrotów, prosto, obserwujemy. Bomby wyrzucone, 180 obrotów kurs bez zmiany. Zajmowałem się obserwacją bomb przez lornetkę; do połowy lotu można było dobrze ocenić, czy idą prosto, czy odchylają się i w którą stronę. Odpowiednia komenda na ster i ani razu pudła w uniku.

Boforsy rozgrzały się, sprzężyny powrotników pękały, trzeba było wymieniać na nowe. Artylerzyści spoceni. Anteny i sztagi pocięte własnymi pociskami. Bezczynna załoga przypatruje się i trzyma nerwy na uwięzi nikt nie zdradza zdenerwowania. Kmdr Nahorski manewruje ze spokojem godnym danego mu właśnie z powodu opanowania przezwiska „Kamyczek”. Akurat, gdy amunicja się wyczerpała, nalot się skończył. Przez cały prawie czas byliśmy samotni i gdyby coś się stało, nie miałby kto nas wyciągać z wody. Przez jakiś czas był z nami niszczyciel „Zulu”; nie ruszany stał spokojnie, a strzelać nie mógł, bo główne jego działa miały za mały kąt podniesienia, a broń szybkostrzelna - dobra na kaczkę”.

W liście z 02 sierpnia 1985 roku Romuald Nałęcz-Tymiński przesłał mi niezwykle obszerne, pełne szczegółów i wrażeń wspomnienie tego samego dnia. Przywołam tu ledwie fragment początkowy ze wspomnianego wywiadu, który ciągle czeka na opracowanie:

Poranek 6-go maja, 1940 r. był piękny, słoneczny i bezchmurny. Powietrze było kryształowo przejrzyste. Dymy z kominów niektórych domów w Narvik unosiły się prosto do nieba, niezakłócone ani drgnięciem powietrza. Woda w Grotthfordzie gładka jak lustro. Po pomyślnym starciu o północy, z niemiecką baterią przy wylocie z Rombaksfjordu, ORP „Błyskawica” kontynuował swój patrol naprzeciw Narviku, lustrując przez lornetki górzyste wybrzeże, czy też Niemcy znowu nie usiłują zainstalować nowe działa.



Dwa brytyjskie niszczyciele HMS „Faulkner” i HMS „Zulu”, oddalone od nas nieco na Zachód, czyniły to samo. Tuż przed 07.30 zaobserwowaliśmy kilka niemieckich samolotów transportowych. Daleko poza zasięgiem naszych dział na Wschód od Rombaksfjordu, zrzucały one na spadochronach, zaopatrzenie dla swego wojaka. Operacja tych transportowych Jankersów, złościła nas już od szeregu dni. Od czasu naszego przybycia do obszaru wojennego Narvik, brytyjskich samolotów nie widzieliśmy w powietrzu ani na lekarstwo. Toteż Niemcy, zupełnie bezkarnie, zaopatrywali swoje oddziały wojska we wszystko, co mogło być transportowane na samolotach. Nie zdążyliśmy jeszcze wyrazić naszych, pod każdym względem nieprzychylnych komentarzy pod adresem tych samolotów, kiedy spoza góry na południe od nas, ukazały się trzy Heinkle. Leciały w naszym kierunku, na wysokości około 3000 metrów. Zadzwieczyały klaksy na alarm przeciwlotniczy. Niemcy nie wykonali jednak ataku na nas i odlecieli w kierunku północnym, znikając za szczytem jednej z gór. Prawdopodobnie te trzy Heinkle przedefilowały ostentacyjnie wzdłuż nas, aby odwrócić naszą uwagę, bo wkrótce po ich zniknięciu za górą przeciwnym sektorem. obserwator zameldował ledwie widoczny, lecący powyżej 5000 metrów, samolot. Za nim ukazała się cała formacja złożona z około 12-tu Heinkli”.

Zapewne więcej jest podobnych opisów. Przytaczam je, wiedząc, a może nawet uwiedziony pragnieniem wczucia się w psychikę tych mężczyzn. Może jest to zabieg terapeutyczny, może zew atawistyczny... Szczęśliwie nie musiałem, jak całe moje pokolenie, uczestniczyć w podobnych zdarzeniach. Lecz jak inaczej uszanować i zrozumieć sens ich poświęcenia i oddanie służbie?

Można ówczesnym kronikarzom zarzucać niedostatek stylu, pewną naiwność czy egzaltację. To byłaby z naszej strony zawstydzająca małostkowość. W opisach tych, a także w publikacji pamiętnika Leona Janowskiego, cenię sobie przede wszystkim prawdę. Jej bezdyskusyjność można tym pełniej docenić, im więcej szczegółów w obrazowaniu wydarzeń wojennych sobie odtworzymy.



Nie powinno nas dziwić, że każdy z kronikarzy inaczej odbierał i utrwał wrażenia. Romuald Nałęcz-Tymiński poświęcił wydarzeniom dnia następnego chyba sześć stron. Leon Janowski - ledwie kilkudzaniowy wpis.

07.05.1940

Noc i dzień mijają spokojnie. Wieczorem znów alarm przeciwlotniczy. Lecz samolot znajduje się na 12 000 m. Pancernik bije do niego i strącił go - też sukces! Na takiej odległości.

08.05.1940

Wracamy do Skjelfiordu. Tego dnia imieniny dowódcy. Do południa składają mu życzenia, cała załoga w zbiórcie na dziobie. Z naszej budy jeden z marynarzy rysuje fragment z bombardowania pod Narwikiem jako prezent. Wodzowi to bardzo się podoba, bo to oryginał. Przedpołudnie wolne. Po południu przyjeżdża admirał, dowódca flotylli spod Narwiku. Żałuje „Groma” i wyraża podziw dla postawy tych, którzy zdążyli tam jeszcze wyjść z opresji. O 14.00 idziemy do Skjelfiordu.

09.05.1940

Dzień mija spokojnie. Wieczorem mamy wracać do Anglii, lecz nie są jeszcze gotowe F 75 (KT angielskie bez dziobu do pomostu) i krążownik. Wszyscy żli, że jeszcze musimy tu zostać.

10.05.1940

Rano mija spokojnie. O 11.30 alarm przeciwlotniczy. Widać zza góry niemiecki samolot. Okrąża nas. Od słońca atakuje. I znów bomby, lecz niecelnie rzucane. Muszą być odmienne górne wiatry. Za nim znów nadlatują dwa inne. Rozpoczyna się znów wesoło - lecz szczęście, że w fiordzie znajdują się jeszcze dwa krążowniki, dwa transportowce oraz kilka KT angielskich. W każdym razie sami nie strzelamy. W drugim nalocie strącamy znów jeden samolot, a krążownik pltn. strąca też jednego oraz krążownik „Penelope” jednego. Tak

twierdzili obserwatorzy z brzegu.

Godzina 16.30. Koniec nalotów. Niemcy zrzucili około 80 bomb. Znów poszło pomyślnie, byliśmy bez strat, a Niemcy stracili 3 samoloty nie licząc bomb. Tegoż dnia, o 22.15 odkotwiczamy. Czekamy jeszcze na „Burzę” i jeden KT angielski. Pogodę mamy pomyślną na razie, gdyż pułap chmur jest dość niski, a dla nas jest to dobre, gdyż nad chmurami on nas nie widzi, a sami znów pod chmurami widzimy go z daleka i musi się zbliżyć na donośność dział.

11.05.1940

W drodze do Anglii. Na morzu straszny sztorm.

12.05.1940

Z rana sztorm trochę się uspokoił, lecz jeszcze silnie kiwa. Przed obiadem mamy awarię steru. Musimy przejść na sterowanie ręczne, choć można by po usunięciu awarii znów iść normalnym sterowaniem, lecz umocnienie jest za słabe, idziemy więc sterowaniem ręcznym. Przy awarii tej spostrzeżono jeszcze jedną awarię - lewa turbina nie pracuje na wstecznym biegu.

Godzina 18.00. Wchodzimy do Scapa Flow z pomocą holownika, gdyż mechanizmy po przeszło rocznej ciężkiej pracy jednak już trochę zawodzą.

Dobijamy do warsztatowego statku, celem uniknięcia awarii steru i czyszczenia kotłów.

13.05.1940

Dzień i noc ubiegła mija spokojnie.

14.05.1940

To samo. Kontynuuje się w dalszym ciągu prace.

15.05.1940

Dzień i noc spokojna.

16.05.1940

Dzień i noc spokojna.

17.05.1940

Skończone czyszczenie kotłów. O godzinie 10.30 odkotwiczenie celem powrotu do bazy w Harwich. Ładowanie nowej amunicji.

18.05.1940

Godzina 14.20. Przybycie do bazy w Harwich. Ładowanie amunicji, ropy i prowiantu. Są słuchy, że tego samego dnia mamy wyjść na patrol w stare, znane miejsca: ujście Tamizy - Dover.

Godzina 18.00. Otrzymujemy sygnał, że flotylla 6 KT ma patrol w okolicy Dunkierki.

Godzina 18.30. Odkotwiczenie. W skład naszego dywizjonu wchodzi jeszcze 5 KT angielskich.

Godzina 19.00. Otrzymujemy sygnał. Kurs 150, szybkość 30. Zadaniem „Błyskawicy” jest wejść do Dunkierki i zabrać sztab główny wojsk ekspedycyjnych w Europie. Nieźle zadanie.

Godzina 22.00. Wódz otrzymuje meldunek: wstrzymać wejście do Dunkierki, czekać obok wejścia, nie strzelać do samolotów.

Gdy podeszliśmy pod Dunkierkę, z daleka już można było zauważyć olbrzymią łunę. To wojsko angielskie otoczone przez Niemców broni się resztkami. Trudno zrozumieć dla nas, by siła 35 000 ludzi zaopatrywana, choć minimalnie, nie mogła stawić oporu. Mam wrażenie, że nie ma otuchy w tych ludziach i wiara we własne siły jest znikoma.

Alarm bojowy. Buczą bucзки. Z dała już słyszać huki bomb i widać olbrzymie słupy ognia - to port bombardują, do którego mieliśmy wejść.

Godzina 23.00. „Błyskawica” odłącza się od swego dywizjonu z gotową łodzią desantową celem zabrania sztabu głównego. Ciekawy jestem, ilu oficerów będzie z lordem Gordem, gdyż on był na czele tego korpusu ekspedycyjnego. Czy się zmieszczą wszyscy do naszej 6-tki. (...) Czekają rozkazu opuszczenia łodzi.

Samoloty nieprzyjaciela przelatują nad nami często i niektóre ostrzeliwują ogniem karabinów maszynowych sylwetki (okrętów i ludzi). Bomb chyba już nie mają, a wiedzą, że ewakuacja odbywa się w całej pełni.

Nagle samolot nieprzyjaciela zbliża się do nas od strony morza. Oj, niedobrze, bo na tle łuny Dunkierki łatwo trafia. Mam bardzo dobre stanowisko, gdyż na 2 ap. torp. Wszystko dokładnie widzę i słyszę. Tak jak przypuszczałem, zauważył nas i otworzył ogień, gdyż widzę ogniki przed jego skrzydłami. Szybko zeskoczyłem z aparatu, gdyż jestem za dobry cel dla tych ognistych muszek, a miałem takie przecucie, że będzie w śródkręcie celował. Ledwo zdążyłem zeskoczyć, a tu nagle jakby ktoś grochem po pokładzie sypał. Ot bestia. Byłby trafił. Ciekaw jestem czy przy działach nikt nie jest ranny, lecz nie, bo on po pokładzie się przejechał swoimi CKM-ami. Sam w porę zdążyłem się schować, jak i również cała obsada szóstki desantowej.

Dz. 6 nie otrzymuje tak łatwego celu i na odlocie pakuje mu cudną długą serię z naszych 40-stek. W sam ogon! Bestia za swą szaloną zachciankę musiał przyplacić życiem, gdyż gdzieś między łuną ognia palących się domów i hal portowych, samolot ten znalazł swe miejsce na złożenie i pokrycie tych szwabskich zuchalców swymi szczątkami. Cała załoga w napięciu. Co dalej?

Godzina 23.20. Otrzymujemy rozkaz: wstrzymać łódź, sztab już w drodze powrotnej. Ulga dla załogi, gdyż obsługa łodzi była przygotowana na to, że nigdy już nie wrócą na okręt. W takich warunkach łódź wiosłowa to wysłanie ludzi na śmierć - sami o tym wiedzieli, lecz to był rozkaz.

W międzyczasie maszyny „Błyskawicy” były na stop, by zmniejszyć szum, a nie tworzyć toru fosforyzującego za śrubami okrętu. Niezależście chciało, że mieliśmy taką dużą inercję do przodu, że całym ciężarem 2360 ton wepchnęliśmy się na mieliznę. Nikt tego nawet nie zauważył! Lecz podejrzana bliskość łądu zwróciła uwagę wodza i dał maszynom małe wstecz, lecz okręt absolutnie nie reagował. Następny rozkaz: półwstecz - okręt stoi na miejscu, a tu samoloty

normalnie latają sobie w ciemnościach i szukają swego celu. Cóż za ciemna noc - cudna noc dla ścigaczy, lecz nie można wywoływać wilka z lasu. Okręt stale jeszcze na mieliznie. Wódz daje 300 obrotów wstecz. Błoto sypie się na pokład. Okręt kładzie się lekko na burtę i nareszcie leniwie rusza bardzo wolno. Idzie. Wyprostowuje się. Ruszył szybko wstecz. Nareszcie. Jedno niebezpieczeństwo mniej.

Godzina 24.00. Silny nalot na sam port w Dunkierce. Angielskie KT silnym ogniem bronią się jak mogą, lecz mała szansa ratunku. Nie zazdroszczę im tego nocnego postoju.

Po zejściu z mielizny wódz trzyma się trochę dalej od portu. Lecz tutaj nowe niebezpieczeństwo - ścigacz. Tak ciemna noc, że trudno coś zobaczyć. Cała załoga w dalszym ciągu w alarmie bojowym.

26.05.1940

Godzina 00.30. Nowy rozkaz. Kurs na Dover. Ochrona statków i trawlerów, które zabierają żołnierzy z Dunkierki. Ciężkie zadanie w taką noc. Odbój alarmu bojowego. Zostaje wachta bojowa. Jestem w 2 bojowej, więc mam trochę czasu by przespać się do 4.00.

Schodzę na dół, do pomieszczeń, by się trochę posilić, lecz jestem tak niespokojny, że nie mogę zasnąć. Czuję, że zanosi się na coś poważnego. Okręt idzie wolno kursem na Dover.

Godzina 01.00. Nagle maszyny zatrzymują się i po chwili cała wstecz. Wylatuję na pokład, by przekonać się, co się dzieje, a tu nagły blask i wybuch oślepił mnie. Lecz okręt zatrzymał się. Dz 5 i 6 otwierają ogień do ścigaczy niemieckich, które ustawiły się pod boją i czekały na swe ofiary. Lecz nam dane było jeszcze nie ginąć z nich.

Sygnalista swym silnym okiem, mimo tak ciemnej nocy zauważył tę zasadzkę i zdążył zameldować tylko ścigacze pod boją. Wódz mając wiarę w swą załogę dał stop i cała wstecz i sposobem uniknął torped do nas wycelowanych. Ofiarą ich padł francuski KT „Siroco”, który nie zauważył ich, minął nas i wpakował się na torpedy, które miały być naszą dawką.

Para oczu znów uratowała okręt, a z nim całą załogę. Po zaprzestaniu ognia okręt wolną naprzód poszedł do miejsca, gdzie słynny francuski Cu otrzymał dwie torpedy w komory amunicyjne.

Doleciał nas silny zapach ropy. Jęki i krzyk z daleka dawały znać o obecności rozbitek w wodzie. Opuszczono obie łodzie - lecz duża warstwa ropy utrudniała rozpoznawanie w ciemnościach nocy przedmiotów i ciał ludzkich. Bardzo dużo zabitych i nieprzytomnych pływało utrzymywanych korkami. Lecz niedużo się uratowało z tego KT. Obie łodzie zdążyły uratować 39 Francuzów. Dużo zginęło.

Po sprawdzeniu tegoż miejsca, czy nie słyszać było gdzieś jakichś głosów, oddaliśmy tych nieszczęsnych rozbitek trawlerowi angielskiemu, który w drodze do Dover miał ich tam odstawić.

Naszym zadaniem było patrolować. Załoga po podniesieniu łodzi odeszła na chwilę odpoczynku, by za chwilę wstąpić na zmianę tych, którzy obecnie strzelgi ich bezpieczeństwa. Jeden drugiemu ufał, wiedział o tym, gdy sam nie będzie dobrze uważał i wypatrywał zasadzek szwabskich, to sam nie będzie miał zaufania do kolegi, który strzeże jego bezpieczeństwa i spokoju.

27.05.1940

Noc minęła do rana spokojnie.

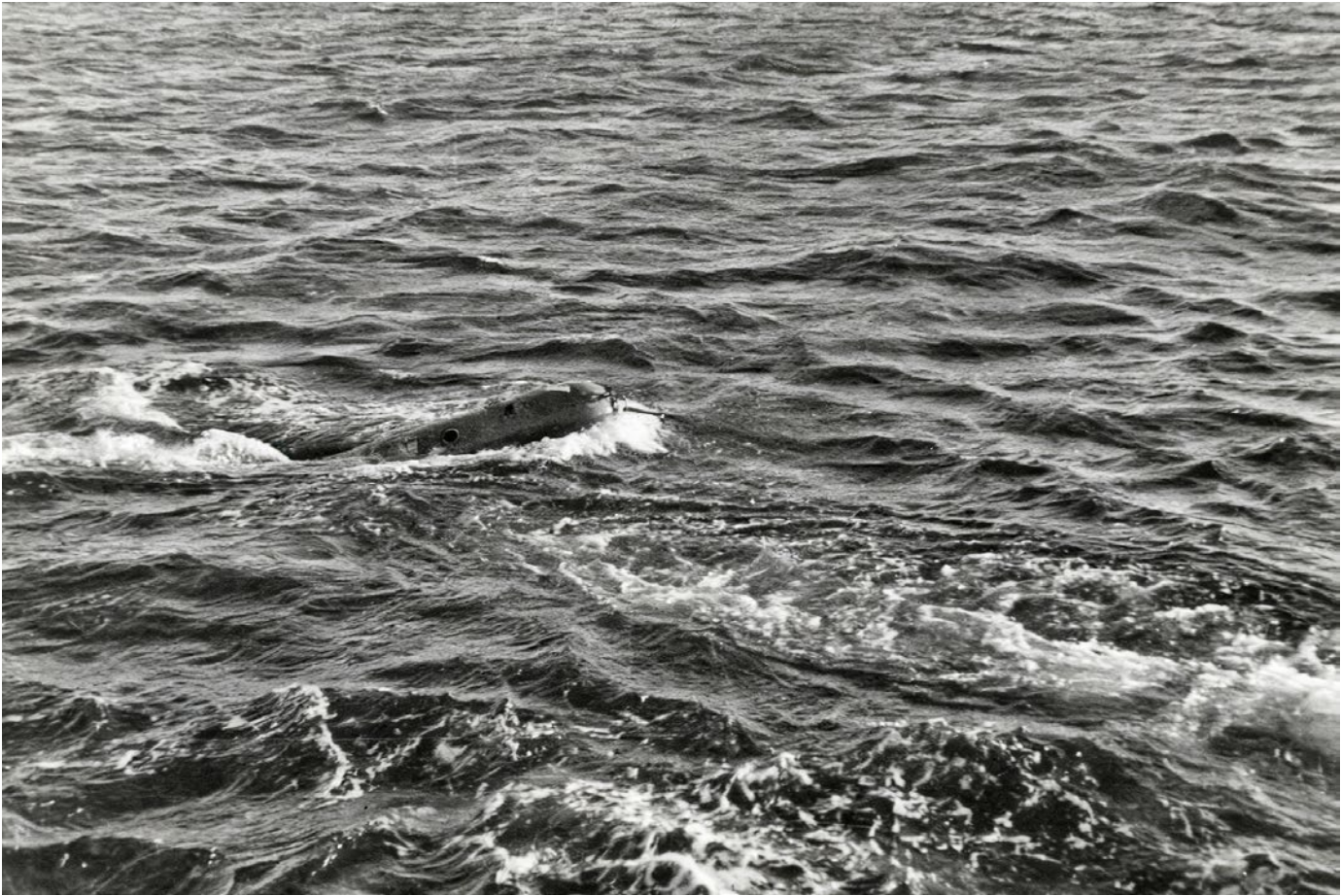
Godzina 04.30. O świcie wylatuje na minie trawler załadowany żołnierzami z Dunkierki. Posyłamy łódź, lecz tylko drzazgi i korki ratunkowe zostały się na wodzie - nikt się nie uratował.

Okręt ma za zadanie patrolować odcinek między Dover i Dunkierką i chronić wszystkie jednostki, które wiozły wojsko, przed atakami z powietrza, przed łodziami podwodnymi i ścigaczami, które zaczynały zaminowywać również najbliższą trasę.

Z rana tego dnia widać było samoloty niemieckie, lecz poza zasięgiem naszych dział. Szkoda więc amunicji.

Godzina 13.30. Nasza wachta wypatrzyła peryskop. Rzuciliłmy 16 bomb głębinowych. Widoczny rezultat - jedynie plamy oleju i ropy, a może, kto wie, może spoczęły na dnie?

Do wieczora mijają nas dziesiątki stateczków, motorówek,



jachtów - wszystko zapełnione wojskiem.

Okolo 05.00 po południu zbliżamy się znów do Dunkierki. Wychodzi jeden KT angielski, H 05. Burty strasznie ma podziurawione, że nawet para burtą syczy. Piekło musiało być w ich maszynie. Sam jeden zdążył tylko wyjść. Zostało mu na pokładzie tylko 12 ludzi z całej załogi. Ma stosy rannych i zabitych na pokładzie. Wstrząsający widok. Podchodzimy do niego i podajemy mu hol. Dowódca sam odbiera hol z dwoma marynarzami. W czasie tej akcji nadlatuje samolot. Alarm przeciwniczny u nas. Wszystko na stanowiska, lecz hol podaje się mimo tego. Na H 05 tylko jeden marynarz poleciał do działa. Został się sam z całej obsługi artylerii. Podanie holu poszło jednak bardzo sprawnie. Szybko, w ciągu kilku minut ruszyliśmy, lecz w wachtach bojowych. Działa przeciwnicze i bomby głębinowe cały czas w gotowości bojowej. Ostatniego z angielskich KT odstawiliśmy do Dover. Zostaliśmy sami z całego dywizjonu.

Wieczór i noc minęły w napięciu i gotowości, lecz bez spotkania z nieprzyjacielem.

28.05.1940

W dalszym ciągu na patrolu. Wachty bojowe. Z rana samoloty nieprzyjaciela i to dość blisko, lecz nasza artyleria celnymi strzałami, seriami od razu daje im znać, że to nie Anglicy, lecz Polacy. Zdaje się, że zaczynają nas już nawet omijać!

Godzina 17.00. Jeden z zuchwalców zaatakował najpierw korwetę francuską, a potem upodobał sobie nas i pewnie wali prosto w nas. Nasza artyleria przetrzymała w spokoju dość długo, by zuchwalca za wcześniej nie spłoszyć. Gdy zbliżył się na 2 000 metrów, otworzono ogień z 40 - stek. Zrezygnował natychmiast ze swych zamiarów zatopienia nas, gdyż podpaliłszy mu jeden z silników i widać animusz jego minął. Uciekł z palącym się silnikiem, zrezygnowany naturalnie z dalszego szkodenia i zaktócania.

Wieczór i noc znów minęły w całkowitym napięciu, gdyż meldowano ścigacze, jednakże na naszym szlaku nie spotkaliśmy ich.

29.05.1940

Mija piąty dzień naszych zmagañ z uciążliwą służbą ochronną tych ludzi, którzy zdążyli uciec śmierci na terenie Francji i jedyną ich deską ratunku były te małeńkie stateczki, które bezbronne, niestrudzenie dzień i noc brały uciekinierów i odstawiły ich do Anglii. Niektórzy wchodzili nawet w morze pod samą szyję, aby dalej uciec od tego piekła, a nawet byli i tacy, którzy wchodzili w morze, lecz nigdy do statku ich zbawienia nie doszli. Morze ich pochłoneło.

30.05.1940

Szósty dzień ewakuacji, która ma się na ukończeniu. Załoga strasznie przemęczona. Stałe alarmy i wachty bojowe wryły piętno na twarzach każdego członka załogi. Rysy zaostrzyły się, oczy zaczerwienione od stałego wypatrywania ukrytego wroga. Lecz dla nas od samego początku jest to przecież walka na śmierć i życie. O nasze własne życie i życie wielu innych, które nam zostało powierzone.

Czyż można zaufania tych żołnierzy nie uszanować?

Godzina 12.00. Wódz otrzymał telegram, że ewakuacja skończona. Szósty dzień, co za szczęśliwa nowina. Na razie zasłużony odpoczynek.

Godzina 12.20. Zmiana kursu do Harwich. Nareszcie. Wątpię czy dłużej można by było wytrzymać w takiej służbie.

Godzina 16.30. Wchodzimy do tak dobrze nam znanej bazy. Załoga spragniona odpoczynku. Ciekaw jestem jak długo?

31.05.1940

Reda Harwich. Uzupełnienie paliwa, amunicji i prowiantu.

CZERWIEC 1940

01.06.1940

Reda.



02.06.1940

Reda. Chodzą słuchy, że okręt ma iść do remontu. ORP „Burza” została zbombardowana. Dostała 2 bomby w dziób. 2 rannych.

Z listu, jaki otrzymałem od komandora Wojciecha Franckiego.

Sydney, 29.10.1984

Szanowny Panie.

Na Pana list z 05.10.1984 chciałbym przekazać kilka sprostowań. Podczas ewakuacji z (nieczytelne) i Dunkierki ja byłem dowódcą „Burzy” (nieczytelne) gdy została wysłana pod Calais, by wspierać walkę garnizonu w Calais. Po przybyciu pod Calais zauważyłem, że na drodze do Calais ze strony Bologne (nieczytelne) pokazały się czołgi niemieckie. Otworzyła „Burza” ogień bardzo skuteczny. Niemcy zareagowali atakiem sztukasów. W ich ataku „Burza” otrzymała dwie bomby w przedziały dziobowe. Skutkiem tego musiałem jechać rufą bardzo wolno i w ten sposób wydostać się do Dover, gdzie otrzymałem pomoc dwóch holowników, które mi pomogły dojść do Portsmouth, gdzie zaczęto „Burzę” reperować w suchym doku.

Po kilku dniach otrzymałem rozkaz zameldować się w Harwich, gdzie odebrałem „Błyskawicę” od kom. por. Nahorskiego, który musiał zacząć leczenie. Na „Błyskawicy” nie byłem w Dunkierce natomiast byliśmy na kilku operacjach w Kanale, po czym, gdy stwierdziłem, że kotłownie „Błyskawicy” były nieszczelne i truiły palaczy, tak, że mdleli podczas wacht (uszkodzenia spowodowane bliskimi wybuchami bomb lotniczych). Gdy inspekcja inżyniera Rogalskiego potwierdziła mój meldunek o uszkodzeniach, Anglicy polecili mi pójść do Cowes na remont kotłowni. Po kilku dniach pobytu w Cowes dostałem rozkaz objąć „Burzę”, której remont w międzyczasie zakończono. Objąłem „Burzę” w Portsmouth i po kilku tygodniach działań znowu przeznaczono mnie na „Błyskawicę”, gdzie pozostałem aż do lipca 1942 roku. (Chętnym) nie byłem, a jedynie przerzucano mnie z jednego destroyera na drugi prawdopodobnie dlatego, że ten czas upadku Francji był bardzo gorący. Kmdr. Hulewicz i Hryniewiecki (?) na „Gromie”. Nahorski się rozchorował, więc ja zostałem jedynym, który miał

doświadczenie w operacja w ramach Royal Navy. Przypuszczam, że to było powodem, że admirał Świrski przerzucił mnie z okrętu na inny wyremontowany.

Poza tym, na początku wojny rola dowódcy była bardzo ciężka, gdyż nie mieliśmy radarów. Radar fantastycznie ułatwia pracę dowódcy. „Burza” po remoncie otrzymała radar bardzo prymitywny, ale znakomicie ułatwiał pracę dowódcy okrętu. Po remoncie, „Błyskawica” otrzymała jeszcze lepszy radar, a potem zmieniano nam typy radarów co kilka miesięcy na coraz lepsze co ułatwiał w bardzo wysokim stopniu obowiązki dowódcy. W początku 1941 roku można było już strzelać w nocy (przy wsparciu) radaru, nie mówiąc, że ułatwiał on trzymanie się w szyku, w wykrywaniu łodzi podwodnych w czasie nocnym. Łączę wiele pozdrowień, Wojtek Francki

p.s. Szczegóły trudno mi pamiętać, bo czas był bardzo gorący. W sprawie kutrów - Niemcy (polowali na) rybaków francuskich lub hiszpańskich, więc po zdjęciu załóg, topiono te rybackie statki.

03.06.1940

Zmiana dowódcy na orzeczenie lekarza. Ogólne przemęczenie. Bardzo poważnie chory. Wątpliwości, czy wódz wyjdzie cało z tej choroby.

04.06.1940

Nowy dowódca stara się o remont okrętu i odpoczynek dla załogi.

05.06.1940

Odpoczynek zatwierdzony. Okręt remontuje się w Cowes, w tej samej stoczni, która go zbudowała. Nieźle. Małe, ciche miasteczko, dobrze znane dla większości z załogi z pobytu przed wojną.



06.06.1940

Odkotwiczenie. Kurs na Cowes. Bez specjalnych zdarzeń. Dover mijamy bez wypadku, żadnego śladu nieprzyjaciela. Następnego dnia widać znaną nam wyspę Isle of White. Pogoda jest bardzo nieprzyjemna. Rzucamy kotwice, czekając na wejście do portu dnia następnego, a to ze względu na ciasnotę w porcie i niski stan wody.

07.06.1940

Rano dwa większe holowniki podają nam hol celem zabrania. Po pewnym czasie podnosimy kotwice i jesteśmy holowani wąskim przejściem do rodzinnego portu. Na wybrzeżu tłumy ludności wypatrują nas. Tak, jak oni, tak i my wyglądamy znajomych. „Błyskawica” jest mocowana do tego samego mola, przy którym stała w ostatnich dniach przed wyruszeniem do Polski w roku 1937.

08.06.1940

Z samego rana ruch na okręcie. Jedni celem sprawdzenia list remontowych, drudzy znów szykują się na urlop. Cała załoga otrzymuje urlop wypoczynkowy po 14 dni. Większość załogi wybiera się do Londynu - a po zwiedzeniu, udaje się na wieś odpocząć.

Sam spędzam swój urlop w Londynie, gdyż spotkałem bardzo dobrą znajomą, która od lutego 1940 roku zamieszkuje tam. Urlop bardzo dobrze spędzam, szczególnie, że znajomi, teraz nas oprowadzają. Zwiedziłem sławny parlament angielski, ogród zoologiczny, gabinet figur woskowych, w którym to znajdują się postaci z całego świata. W ostatnim dniu mojego urlopu moja znajoma opuszcza Anglię udając się do Kanady.

LIPIEC 1940

Załoga na urlopie. Upadek Francji.

SIERPIEŃ 1940

W remoncie. Załoga na okręcie

15.08.1940

Okręt gotowy. Przechodzi próby. Ładowanie amunicji i ropy oraz prowiant zapasowy. Po próbach przeznaczają nas do dywizjonu lotnego - obrona Anglii przed inwazją. Patrole zwiadowcze pod wybrzeże Francji.

18.08.1940

W nocy spotykamy 2-masztowy szkuner rybacki. Po sprawdzeniu - topimy dziobem, a załogę internujemy.

Do końca sierpnia i **WRZESIEŃ** - nękające patrole w kanale. Koniec września zmiana bazy - jedziemy do Szkocji. Zadanie:

pościg za pomocniczymi statkami wokół Irlandii, które rzekomo zaopatrywały niemieckie U-Booty.

Najnowsze urządzenia podsłuchowe, które ORP „Błyskawica” otrzymała, znacznie podniosły samopoczucie załogi, chociaż sami operatorzy, czy to z braku wprawy, czy też ze względu na słabą znajomość (urządzenia) zbyt często alarmowali o obecności korsarzy podwodnych. Jednakże rezultat w większości przypadków był wątpliwy. Niejednokrotnie większe stadko ryb, które pokazało się na naszym kursie padło ofiarą swej dowcipnej ciekawości. Po wykonaniu ataku większe czy mniejsze ilości ogłuszonych ryb świadczyły o miejscu, gdzie nastąpił wybuch bomby podwodnej. Po przeprowadzeniu takich ataków okręt przeważnie zatrzymywał się w celu lepszego podsłuchu, lecz cierpliwość przeważnie wyczerpywała się u goniącego, gdyż Niemcy po otrzymaniu pełnej salwy cichutko siedzieli na dużej głębokości. Z ust rozbitka niemieckiego dowiedziano się, że U-Booty niemieckie zanurzały się nawet do 300 metrów.

LISTOPAD 1940

W pierwszych dniach listopada nasze przeszukiwania szlaków na wschodnim wybrzeżu Anglii, Hybrydów i Wysp Owczych przerywa nowy rozkaz - dołączenie do służby konwojowej.

Wychodzimy na Atlantyk do 1000 mil po konwój żołnierzy kanadyjskich. Po spotkaniu dwóch olbrzymich statków naładowanych wojskiem - wracamy. Idziemy jako eskorta między dwoma angielskimi kontrtorpedowcami. Pogoda jest niezła, lecz widoczność bardzo słaba. Bardzo gęsta mgła uniemożliwiała obserwacje na dłuższy dystans, przez co z jednej strony zwiększyła bezpieczeństwo ze względu na U-Booty. Nie mogły nas zauważyć na czas, a tym samym torpedować, a z drugiej strony zachodziło niebezpieczeństwo najechniania (na minę).

Stale napięcie obserwacji przerwał nagle głos marynarza obserwacji dziobowej: prawo 45 łódź podwodna. Zarządzono natychmiast alarm: „zwalczanie okrętów podwodnych”. Rzeczywiście, ciemno szarą sylwetkę łodzi było widać coraz wyraźniej. Widocznie i oni musieli nas w międzyczasie zauważyć, gdyż zanim nasza artyleria okrętowa zdążyła otworzyć ogień, łódź zanurzyła się w odmętach Atlantyku. Natychmiastowy seryjny atak bomb głębinowych nie przyniósł widocznego rezultatu. Konwój odszedł swoim kursem. „Błyskawica” natomiast pozostała (na miejscu) w celu dalszego tropienia pirata podwodnego. Zwiększono obserwacje. Okręt chodził jak wyżeł, który jest na tropie. Kilkakrotnie powtórzono ataki. Na echo podsłuchu rzucono przeszło 50 bomb głębinowych - a może jedna z nich trafiła celnie i uszkodziła korsarza, gdyż w końcowym ataku na powierzchni morza pojawiły się plamy oliwne i ropne. A echo w azdeku (asdic) zamilkło. Przeciętnie są to oznaki zatopienia, lecz przezorność Anglika, który zawsze mówi „maybe” uważa to jedynie za możliwość, lecz nigdy pewność. Po przeszukaniu azdekiem głębin oceanu bez żadnego rezultatu, oddalamy się śladem konwoju. Gonitwa za korsarzem trwała 36 godzin i w międzyczasie nikt prawie z załogi nie spał. Z zadowoleniem przyjęła załoga rozkaz: odbój alarmu

- „wstępuje wachta patrolowa”. Dwie trzecie załogi mogło trochę odpocząć do następnej zmiany.

Zwiększono szybkość do 28 węzłów. Obliczono, że konwój musimy dopędzić za 24 godziny, gdyż posuwał się z szybkością 12 węzłów.

Atlantyk sprzyjał nam w tej gonitwie, gdyż leniwie poruszał się długimi, martwymi falami, pozostałością po sztormie.

Konwój napotkano w spodziewanym czasie przed wybrzeżami Wysp Hybrydzkich (Hybrydy). Dalsza podróż odbyła się spokojnie, gdyż w tym porcie przeważnie wylądowywano armie. Po kilkudniowym odpoczynku, znów ruszamy na szlaki atlantyckie, na drugą półkulę, po następny konwój.

Tym razem sztorm rośnie na morzu z każdą godziną. Mniejsze statki zaczynają ginać z konwoju, gdyż nie mogą nadążyć. Przeciętna szybkość konwoju - 4 węzły, lecz i to za dużo dla nich.

Trzeciego dnia o świcie z około 50 statków konwoju została się mała garstka, lecz którą czasami tylko można było zobaczyć, gdy była na szczytach fal. Wszelkie próby zebrania konwoju w całość speliły na niczym, gdyż sztorm był za silny. To uganianie się za statkami w rezultacie bardzo źle na nas się odbiło. Nikt z eskorty należącej do konwoju nie był widoczny na horyzoncie. Cała odpowiedzialność spadła na nas.

(tekst zamazany ołówkiem)

W czasie podejścia na bliższą odległość celem przesłania sygnału do poszczególnych statków, na „Błyskawicy” następuje awaria steru.

Odprowadzamy garstkę pozostałych statków na pozycje odejścia

Tak też wyglądała wojna - Leon Janowski na ORP "Błyskawica"





i oddaliśmy się celem znalezienia nowych jednostek, które mają udać się do Anglii. Poszukiwanie nie trwa długo, widać, że statki pasażerskie mają większą szybkość i łatwiej jest im uporać się z dużą falą, a resztą miały one też pomyślny wiatr. Tym razem mają na pokładzie znów wojsko.

Droga powrotna na pozór idzie dość pomyślnie jak na morzu, lecz przed dostaniem się do ujścia rzeki Clyde, którą wchodzi się do Gourcock i GreenwichX, jako portów wyładunkowych dla wojska staje się katastrofa.

„Błyskawica” jako dowódca eskorty wpuszcza najpierw statki z wojskiem, potem pozostałe eskortowce, a sama wchodzi ostatnia.

Przed samym wejściem nagle, wprost na burtę „Błyskawicy” pcha się trawler patrolujący. Choć noc ciemna, bezksiężycowa, jednak musiał nas zauważyć, lecz za późno zapalił światła pozycyjne, tuż przed naszą burtą. Na „Błyskawicy” natychmiast zwiększają szybkość na 300 obrotów i starają się unikiem wyminąć, lecz nie udaje się. Trawler całą swoją szybkością wpada na burtę „Błyskawicy”. Trzask, zgrzyt, całym okrętem silnie zachwiał. Mało kto z załogi, prócz pomostu wiedział o przyczynie tego wstrząsu. Zwolniono natychmiast, gdyż rufa szybko zanurzała się. Ogłoszono alarm wodny. Po sprawdzeniu awarii okazało się, że uszkodzenie nie jest zbyt niebezpieczne i można dojść do portu.

Jednakże zdarzenie było niebezpieczne, gdyż milimetry dzieliły sam otwór awarii od zapalników głównej amunicji. Czyli gdyby „Błyskawica” szła wolniej o odrobinę, zderzenie nastąpiłoby na samej komorze amunicyjnej. Skutkiem zgniecenia zapalników powstałby wybuch komory jednej, obok zaraz drugiej, a przy tym komora bomb głębinowych. Czyli po prostu niewielu byłoby takich, którzy uszliby z życiem, gdyż wybuch komory amunicyjnej jest fatalny w skutkach dla okrętu, również dla załogi.

Po wejściu do portu natychmiast dobiły holowniki pomocnicze, a o świcie dnia następnego wyholowano „Błyskawicę” do basenu za-

mkniętego w Glasgow, gdyż okręt wymagał dłuższego remontu.

Następnego dnia komisja z Admiralicji Brytyjskiej uzgodniła wymagany remont i czasokres postoju. Jednakże czas ten był prolongowany ze względu na to, że „Błyskawica” była zupełnie odrębnym typem okrętu i każdą część trzeba było oderwać, względnie nową dorościć, gdyż części zapasowe z okrętów angielskich nie były możliwe do przystosowania na „Błyskawicy”.

Czas remontu załoga wykorzystała na urlopy wypoczynkowe. A poza tym naprawa uzbrojenia i mechanizmów wymagała dokładnego czyszczenia, po tylu sztormach i niemożliwości szczegółowego czyszczenia ze względu na brak czasu i krótkie postoje w porcie.

Remont „Błyskawicy” trwał dłużej niż się tego spodziewano, gdyż stocznie i fabryki były strasznie zawałone zamówieniami. Natomiast załoga weszła w międzyczasie w bliższe stosunki ze Szkotkami - które to bardzo były cięte na polskich marynarzy. Niejedna z cór Albionu miała serce złamane, ale i niejeden Polak miał i życie złamane.

Po remoncie „Błyskawica” przeszła znów na służbę eskortową konwojów, które szły szlakiem na Islandię.

A walka o byt na Atlantyku trwała w dalszym ciągu. Konwój za konwojem szedł szlakiem na Islandię, a stamtąd do Kanady. Codziennie 1000 statków znajdowało się na morzu. Niejednokrotnie Atlantyk srożył się otwierając swą bezdenną otchłań. Wiele to statków nie doniosło swego ładunku do portów. Zachłanne odmęty zielonych wód żądały ofiar i to w wielkich ilościach. Dużo statków potonęło czy to od napaści niemieckich korsarzy podwodnych czy to od packewolfów 210, które grasowały na bojach.

Walka trwała, gdyż właściwe zmagania się rozpoczęły, a podwodni piraci niemieccy dążyli wszelkimi sposobami do tego, by każdy statek, który zdąży lub wychodzi z wód, w parę tygodni był storpedowany i pochłonięty przez otchłań oceanów.

=====

Tu kończy się zapis ciągły pamiętnika. Pod okładką było jeszcze kilka luźnych kartek.

- „To jest cały mój majątek...” - Maria Janowska podała mi zeszyt i pudełko ze zdjęciami oraz negatywami. - Tak powiedział mi mój mąż, gdy pierwszy i jedyny raz pokazał mi ten zeszyt. Ale wtedy byliśmy młodzi, nie rozmawiało się o wojnie, o trudnych przeżyciach.

Oglądaliśmy zdjęcia... Uśmiechnięta, pogodna twarz, zdradzająca temperament człowieka otwartego, może skorego do żartu, dobrego tancerza i duszę towarzystwa. Wysportowany, zawzięty, szybko nawiązujący znajomości - tak wspominali go koledzy, z którymi rozmawiałem. Przez długi czas miał przezwisko: mamuśka. Opiekuńczy, przyjacielski, zaradny?

- Pytałam, czy ten zeszyt miał zawsze przy sobie? Mówił, że tak, w marynarskim worku. Ale jeśli przewidywał, że kolejny rejs może być bardziej od innych niebezpieczny, zeszyt zamykał w małej drewnianej walizeczce, którą przechowywał w niewielkim, wynajmowanym mieszkaniu w Anglii.

Maria Janowska nie kryła wzruszenia. Przeczytaliśmy te notatki jeszcze raz, bez słowa komentarza. Czy w ten sylwestrowy wieczór 1983 roku, w trzy tygodnie po odejściu Leona Janowskiego, gdy w latach poprzednich zazwyczaj razem wychodzili na noworoczną zabawę, dziś o swoim mężu dowiedziała się coś więcej? Odniosłem wrażenie, że... tak. Można przeżyć z kimś całe życie pośród codziennych drobiazgów, ale po odejściu osoby bliskiej - jawi się ona jako ktoś zupełnie... nieznan.

To Tadeusz Piktel, marynarz z ORP „Piorun”, z którym wspominałem Leona Janowskiego, uświadomił mi coś, co dziś nie wydaje się



sprawą oczywistą.

- Życiorys? - Tadeusz Piktel powtórzył moje pytanie. - Który mój życiorys pana interesuje, panie Marku? Pisałem ich tak wiele. Każdy inny. Każdy miał jedną cechę wspólną - imię i nazwisko. Żaden nie przeczył drugiemu. Ale dopiero wszystkie, połączone razem, dawały zarys obrazu mojego życia.

Podobne cechy noszą życiorysy pisane ręką „kapitana kapitanów”, Konstantego Matyjewicza-Maciejewicza. Sporządzał je „pod zamówienie”. Ważne było, kto będzie czytał ten dokument. Pewne fakty pomijano, inne podkreślano. Curriculum vitae jakże często miało decydujący wpływ na decyzje o przyszłości ludzi z tamtego, wojennego pokolenia w Polsce wyzwolonej, ale nie wolnej.

Przeglądałam te luźne kartki... Uderza lapidarność i oszczędność opisu. To niemalże tylko równoważniki zdań. A każde - nieudolnie przykrywa strach, obawę, odwagę, nadzieję, rezygnację, zwątpienie, modlitwę, niepohamowaną siłę i wolę życia. Na pierwszy rzut oka - zwykła notatka, element kolejnej wersji życiorysu. Wracam do lektury...

12.05.1942 - Służba specjalna.

Polska Misja na Morzu Śródziemnym. Na kutrze „Dogfish”. Dostarczanie agentów wywiadu na tereny okupowane. Zabieranie ludzi uchodzących z niewoli. Następnie kuter „Seawolf”. Wywóz ludzi z terenów okupowanych. Wiele razy pod ostrzałem samolotów nieprzyjacielskich.

Cóż za ironia losu! W dwóch zdaniach - świadectwo aktywności i zaangażowania polskich marynarzy w służbie tak nierozpoznanej i ciągle oczekującej na opracowanie. Niestety. Jak każde nieoficjalne, by nie powiedzieć tajne przedsięwzięcie - służba kutrowa pozostaje zamkniętą kartą historii. Lecz oto w jednym z pudełek ze zdjęciami - znajduję pięć negatywów. Na zdjęciach - **oni**? Załoganci jednego z kutrów? Którego? W pierwszej chwili nie rozpoznaję postaci. Na





jednej fotografii – jest Leon Janowski. Pozostałe zdjęcia pewnie on wykonywał. Historyczna publikacja!

Odczytuję kolejne, luźne kartki.

Do **maja 1942** jestem na ORP „Błyskawica” po czym wysłano mnie do Gibraltaru. (*skreślenia*). Wysłany zostałem na rozkaz admiralicji z Londynu wraz z ówczesnym por. Buchowskim jako dowódcą grupy (niewyraźne, buntowników?), Sąsiadek (?) Michał, Gutowski Aleksander jako mechanicy oraz Olko Henryk, Banach Tadeusz, Gorzelak Ernest, Senderacki i Szlauberg. Mamy nazwiska! Ale czy są prawdziwe? Jak trafić na zdjęcia wymienionych marynarzy? Porównać z twarzami z negatywów Leona Janowskiego?

Wracam do pamiętnika.

Z początku, tzn. od czerwca do października 1942 nie było żadnego wyjazdu z powodu braku kutra. W tym czasie w Polskiej Misji w Gibraltarze jako kierownik był już Kadulski Marian, który uchodził często w morze na kutrze „Sea Dog”. Załogę jego stanowili dwaj marynarze z marynarki handlowej oraz trzech obcokrajowców: 1 Estończyk, 1 Polak z Francji, 1 Hiszpan.

W skład jego załogi (...) również por. Gromnicki, który po ucieczce z Afryki, Oranu, pracował wraz z Kadulskim jako łącznik z placówkami na obcym terenie.

W październiku otrzymaliśmy dopiero kuter i wychodziliśmy w morze na próby motoru, który bardzo zawodził. Dowódcą był por. Buchowski, zastępcą byłem ja.³⁷

Po kompletnym wyremontowaniu motoru, w grudniu wyjechaliśmy pod Casablankę, by spotkać się z uciekinierami spod Marrakeszu, gdzie był obóz jeńców, Polaków z Francji. Jednak z powodu dużego sztormu z Zachodu nie doszło do skutku i po czterech dniach bezcelowego oczekiwania wróciliśmy do Gibraltaru. W styczniu rejs powtórzyliśmy i przywieźliśmy 56 uciekinierów. Nie znam ich nazwisk.

Moją uwagę zwraca to właśnie zdanie: **nie znam ich nazwisk**. Każdy, kto pamięta czasy powojenne musi zwrócić uwagę na to stwierdzenie. Czy pisałby je w pełnej intymności człowiek przekonany, że jego notatki pozostaną w ukryciu? To zdanie mogłoby sugerować, że owe luźne kartki są jakby szkicem do „oficjalnego życiorysu”, twórczonego w oparciu o stały i rutynowy szablon tajnych służb czy

37 Szczegółowe, naukowe opracowanie służby kutrowej: Waldemar Grabowski, Polska Misja Morska w rejonie Morza Śródziemnego w czasie II wojny światowej. Przegląd Historyczno-Wojskowy, 16 (67)/2 (252), 91-114 2015. Autor nie odwołuje się do publikacji Jerzego Pertka na łamach „Morza i Ziemi”.



służb wywiadowczych: imiona, nazwiska, daty miejsca, relacje... Ale to tylko moje domysły.

Leon Janowski pisał dalej:

W tym czasie powtórzono rejs, lecz znów sztorm przeszkodził w lądowaniu i w czasie powrotu zatrzymał nas patrolowiec hiszpański, który po rewizji zatrzymał nas i zaprowadził do Tangeru.

W Tangerze, w porcie, patrolowiec rzucił kotwicę i zatrzymał nas przy burcie pod kontrolą i obserwacją. Po pięciu dniach zabrano nas na ląd i zamknięto za drutami w obozie pod Tangerem. Po interwencji władz angielskich w Gibraltarze wypuszczono nas po 19 dniach. Wróciliśmy stateczkiem pasażerskim z końcem lutego. Kuter jako podejrzany, został zatrzymany przez władze hiszpańskie.

Następnym rejssem chodziliśmy już do Oranu, a potem pod Antibes do Francji Południowej, gdzie woziliśmy misje tajne i konfidentów, a w drodze powrotnej przywoziliśmy stopery i zegary potrzebne Anglikom do prowadzenia wojny.

Po inspekcji kapitana Kadulskiego w Gibraltarze stanowczo sprzeciwiłem się chodzeniu kutrami bez bandery i munduru i odmówiłem następnym wyjazdom. Poza tym wyjechałem do Anglii. Po powrocie miałem czterotygodniowy urlop, lecz po 14 dniach wezwano mnie na ORP „Ślązak”, który w tym czasie chodził na bardzo niebezpieczne rejsy pod wybrzeże Normandii.

Tyle zapiski na luźnych kartkach. I znów weryfikacja, uzupełnienia, porównywanie wersji.

28 marca 1985 roku otrzymałem uprzejmy, niezbyt długi list z Hiszpanii, od Mariana Kadulskiego.

„Ale do Pańskiej prośby... Niech Pan o niej zapomni. Ja nikomu o tym nie opowiadam. Nic tam specjalnego nie działałem, żadnych specjalnych przygód nie miałem. Raptem półtora miesiąca. Szpiegiem nie byłem, bo i nie miałem być, ale tylko obserwatorem mobilizacji. Miałem meldować, co widziałem. To robiłem. Zresztą, ku owej pracy zakonspirowanej nie ciągnęło mnie. Przydzielili, mnie, kazali – więc robiłem. Zresztą na tyle na dobre mi wyszło, że inaczej byłbym dalej na „Rysiu” i byłbym internowany całą wojnę w Szwecji. A tak, przynajmniej, się żyło – z przygodami, na morzu, we flocie, z Aliantami, a jak czas przyszedł na pracę na kutrach – to też ciekawsze było i bardzo było „morskie” i lepsze niż Szwecja”.

Skromność czy kokieteria, a może... celowe pomniejszanie swojej roli w operacji na kutrach rybackich?

W wydanej w 2022 roku przez IPN, Oddział w Szczecinie opublikowanej w 2022 roku książce Wojciecha Skóry, zatytułowanej „Oficerowie wywiadu polskiego w międzywojennym Szczecinie, 1918-1939”, jeden rozdział poświęcony jest osobie... kapitana marynarki Mariana Józefa Kadulskiego, (ps. „Karol Miller”). Placówka „Port” przy Konsulacie RP w Szczecinie (od VI 1939).

„Ostatni oficer polskiego wywiadu w niemieckim Szczecinie urodził się 7 grudnia 1909 roku. W 1928 roku ukończył Korpus Kadetów nr 1 we Lwowie. W 1931 roku został ppor. marynarki, awansowany na kapitana w 1939 roku. Po opuszczeniu Szczecina przez Danię trafił do Holandii, gdzie zabezpieczał polską flotę rybacką. Potem zameldował się w Londynie. Od 1940 roku z przerwami służył na ORP „Błyskawica”. Na pewien czas powrócił do służby konsularnej. Na przełomie 1940/41 był szyfrantem w Konsulacie RP w Lizbonie. Następnie, jako szef ewakuacyjnej Polskiej Misji Morskiej w Gibraltarze i dowódca kutra „Seawolf”, przeprowadził 17 operacji, ewakuował 462 żołnierzy polskich, nie licząc osób cywilnych.

Jako „Krajewski” przerzucał ludzi z Francji i Afryki Północnej. W 1944 roku został awansowany na komandora podporucznika. Był dowódcą ORP „Garland” w latach 1945–1946. Odznaczony Krzyżem Walecznych, Medalem Morskim oraz Distinguished Service Order.

Po wojnie pozostał na uchodźstwie, mieszkał w USA i Argentynie. W 1964 roku powrócił do Europy, mieszkał w Norwegii i Hiszpanii.

Zmarł 26 października 1998 roku”.

Przywołam raz jeszcze to zdanie z listu zaadresowanego do mnie przez pana Kadulskiego: „Szpiegiem nie byłem, bo i nie miałem być, ale tylko obserwatorem mobilizacji”.

Podczas wizyty w poznańskim mieszkaniu Jerzego Pertka utrwaliłem na taśmie treść listu, jaki generał Władysław Sikorski zostawił nieobecnemu podczas inspekcji Marianowi Kadulskiemu:

„Mój Kapitanie,
Z prawdziwą radością stwierdziłem w Gibraltarze, że wszyscy obcy przełożeni mówią w jak najserdeczniejszych słowach o Pańskiej służbie dla Ojczyzny. Dziękuję Panu za to w imieniu naszej Świętej Sprawy. Zwycięży ona niechybnie, dysponując tak oddanymi jak Pan żołnierzami.
Z pozdrowieniem żołnierskim
Sikorski
gen. broni”

Następne notatki Leon Janowski sporządzał na odwrocie poniemieckich blankietów i dokumentów magazynowych. Pisał ołówkiem. Brzegi tych arkusików, nieumiejętnie składanych – postrzępiły się, utrudniając odczytanie notatek. Zatem, powstały już po wojnie? W szczecińskim mieszkaniu marynarza? To tylko przypuszczenie.

ORP „Ślązak”

30.10.1943. Patrole w Kanale La Manche. Akcje bojowe przeciw ścigaczom npl. Eskorta konwojów na Atlantyku. Akcje przeciw łodziom podwodnym. Może Śródziemne, konwoje z Gibraltaru do Aleksandrii. Stałe naloty na konwoje. Ataki łodzi podwodnych. Zaminiowanie tras konwojowych. Eskorta sił francuskich na Korsykę i inwazja na Sycylię. Lądowanie wojsk alianckich w Catanii. Inwazja na tereny Włoch, pod Salerno. Lądowanie udało się dopiero za trzecim razem. Bardzo dużo strat w ludziach i sprzęcie. Siły alianckie były zepchnięte do wody. Wojsko po pas w wodzie czekało na pomoc okrętów wojennych, które wstrzymywały silny napór nieprzyjaciela. Pancernik „Warspite” silnym ogniem zmusił wroga do wycofania się. Następnego dnia jednak ugodzony bombą, radiem kierowaną byłby niechybnie zatonał, gdyby nie natychmiastowa akcja ratownicza. Odholowanie pancernika do doku na Malcie. Konwoje atlantyckie – stała akcja przeciw łodziom podwodnym i samolotom.

06.06.1944

Inwazja na Normandię.

Akcja bojowa w czasie lądowania. Torpedowanie nas przez sąsiadujący w akcji kontrtorpedowiec, który wyleciał na minach niemieckich. Jedynie trzeźwa opanowana akcja uchroniła ORP „Ślązak” od zatopienia. Schwytywanie pierwszej żywej torpedy, która nas chciała storpedować u ujścia Sekwany. Stałe patrole przez cały czas trwania działań na lądzie.

I tyle tylko o D-Day?

Niestety.

I kolejne trzy przebitki, cienkie jak poranna mgła, zapisane ołówkiem:

Jesienią 1944

weszliśmy w kontakt z ówczesnym Attache Morskim Polski Ludowej, tow. Kłosowskim. W grudniu 1944 przenieśliśmy się na ORP „Błyskawica”. Po omówieniu różnych spraw i ewentualnego obsadzenia ORP „Błyskawica” załogą, doszliśmy z tow. Kłosowskim do postanowienia, że pozostanę jak najdłużej na pokładzie ORP „Błyskawica”, co się też udało. A w międzyczasie z wszelkich papierów „tajne” (secret) robiliśmy odpisy ręczne, co robiłem tylko nocą i przesyłałiśmy to na adres prywatny towarzysza Kłosowskiego, na 18 Pembbridge Garden, London W2. Na pokładzie

„Błyskawicy” werbowaliśmy chętnych na powrót do kraju. W międzyczasie były różne wyjazdy ORP „Błyskawica” do Danii (Kopenhaga) i Norwegii (Christiansen, Oslo). Wówczas powstała myśl przejścia „Błyskawicy” do Gdyni, lecz skoro wchodziliśmy na Bałtyk, angielskie władze wysyłały 2 okręty wojenne niby dla wzmocnienia eskorty, ale to raczej pilnowano nas. Poza tym stały kontakt radiowy obsady radiotelegrafistów anglików uniemożliwiał nam wykonanie tego planu. Kierownikami tych akcji byłem wraz z towarzyszem Wiznerem Karolem. Nagle w czerwcu 1946 odwołano nas z Norwegii i postawiono w porcie wojennym przy molo, a obok nas inny okręt wojenny angielski. Widocznie ktoś musiał donieść o ewentualnym zamiarze. Po kilku dniach załoga polska otrzymała rozkaz zejścia z pokładu okrętu. Odesłano nas do Okehampton.

Po dokładnym omówieniu spraw z Attache Morskim, tow. Kłosowskim i tow. Kowalskim, większość załogi ORP „Błyskawica” wróciła do kraju. Transport ten wyniósł 350 marynarzy.

W liście Karola Wiznera do Zbigniewa Węglarza, który pomagał mi rozwiązać tę zagadkę „planowanego porwania ORP „Błyskawica” przeczytałem:

|| Zbyszek, bardzo cię proszę, odpisz panu M. Koszurowi, że coś takiego nigdy nie mogło zaistnieć w marynarce wojennej.

Do dyskusji włączył się chorąży marynarki w stanie spoczynku Jan Lewicki (z komisji morskiej PRL):

|| Otóż w sprawie uprowadzenia „Błyskawicy” zaraz po wojnie nie wiem jakie i kto miał zamiary uprowadzenia okrętu do kraju. Moim zdaniem to wymysł bohaterski wyłącznie bosmata Janowskiego. Nie słyszałem też żadnych rozmów na ten temat między marynarzami, którzy byli na „Błyskawicy”. Nie słyszałem też o żadnej organizacji przygotowania załogi do tej akcji. Po opuszczeniu przez polską załogę „Błyskawica” została obsadzona przez załogę angielską: 2 oficerów i 35 marynarzy. Nie pamiętam dokładnie, ale zdaje się, że byłem zaokrętowany na „Błyskawicy” w Rosyth w drugiej połowie marca 1947 i zostałem tam do przyjęcia załogi naszej i powrotu okrętu do kraju 1 lipca 1947 roku.

Z kolei napisał do mnie komandor podporucznik w stanie spoczynku Bogdan Wielowiejski, zastępca szefa misji morskiej do spraw polskiego wychodźstwa:

|| Na twoje pytanie nie mogę konkretnie odpowiedzieć, bo mi nic o ich działalności nie wiadomo. Wiem, że do powrotu zachęcała misja generała Węgrowskiego, sądzę, że gdy jechałem po „Błyskawicę” coś by mi na ten temat powiedziano, może coś wiedział świętej pamięci komandor De Walden, ale nic nie mówił.

Zbigniew Węglarz z niezwykłą skrupulatnością przygotowywał odpowiedzi na wszystkie moje listy, na każde pytanie.

W jednym z listów otrzymałem trzy poniższe charakterystyki osób pojawiających się w kontekście pomysłu uprowadzenia ORP „Błyskawica” do Polski.

|| Jerzy Kłosowski, urodzony 19.04.1893, ukończył Wojskową Szkołę Morską, tzw. „klasy gardenmarinskie w rosyjskiej marynarce wojennej. Do Polskiej Marynarki Wojennej został przyjęty w stopniu kapitana marynarki w 1919 roku. W 1921 roku został wysłany do Francji, gdzie ukończył „Cours Supérieur d'Hydrographie”. W 1922 roku objął kierownictwo Służby Hydrograficznej, dla której opracował podstawowe regulaminy i przepisy. W 1925 studiował ponownie we Francji, gdzie ukończył „Ecole de Guerre Navale”. Od roku 1928 objął funkcję dyrektora nauk w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej. Mianowany komandorem podporucznikiem dnia 01.01.1930 roku. Po krótkim pobycie we flocie został zwolniony na emeryturę dnia 01.10.1934. Po wojnie w 1945 został przyjęty do odrodzonej marynarki wojennej. Nic nie słyszałem, aby należał do Polskiej Partii Robotniczej po wojnie.

|| Leon Janowski ukończył w Gdyni kurs marynarski, a następnie podoficerski w specjalności torpedo-mi-nera. Był zaokrętowany na naszych niszczycielach w swojej specjalności, podczas wojny awansował do stopnia bosman mata. Posiadał medal morski z trzema okuciami, to znaczy pływał podczas wojny bardzo długo (sam medal za 6 miesięcy zaokrętowania podczas wojny, a każde okucie za 12 miesięcy). Miał też Krzyż Walecznych, a pływając na kutrach Misji Morskiej w Gibraltarze uzyskał jeszcze brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami. Wrócił do Polski statkiem handlowym, osiedlił się w Szczecinie, względnie w Swinoujściu i był trasowym pilotem.

Zbigniew Węglarz zasugerował, że ta notatka o uprowadzeniu ORP „Błyskawica” została napisana „pod adresata”. Musiała powstać w latach powojennych, może przed 1953 rokiem. Zgłosił też zastrzeżenie, że owo kopiowanie tajnych dokumentów było niemożliwe. Te bowiem były dobrze chronione. O ile z pierwszą sugestią trudno się nie zgodzić, o tyle druga uwaga przeczy skuteczności pracy wywiadowczej czy operacyjnej.

|| Bezpośredni dostęp miał tylko dowódca i on decydował do kogo dane pismo jest skierowane. Pisma były tylko dla oficerów do przeczytania i zwrotu. Natomiast były pisma angielskie typu Admiralty Fleet Orders (AFO) odnośnie do spraw administracyjnych, które były dostępne dla podoficerów. Natomiast już Confidential Admiralty Orders (CAFO) odnośnie do wykorzystania technicznego sprzętu były tylko dla oficerów specjalistów (artyleria, broń podwodna) które były podawane do wykonania podoficerom danego działu.

Wtedy, w latach 80. XX wieku, gdy rozmawiałem z marynarzami, nie wszyscy odcinali się od planu „uprowadzenia” ORP „Błyskawica”. Czy była to „zupełna fantazja”, jak pisał do mnie Zbigniew Węglarz – nie wiem. Inna była świadomość dowódców, inna marynarzy. Wyczerpanie wojną, tęsknota, kawaleryjskość, przebojowość – ot, polska mentalność... Nie wykluczam, że w kabinach, w mesie czy kambuzie mogły się takie szeptane plany krystalizować.



Pisał, w kolejnym liście do mnie, jakby trochę wbrew własnej opinii, Zbigniew Węglarz:

|| Podobne fantastyczne oskarżenie wysunęła między innymi przeciwko mojej osobie (Informacja Marynarki Wojennej, 1950), że chciałem uprowadzić ORP „Błyskawica” z PRL. A więc wszelkie uprowadzenia dużego okrętu należy między bajki wsadzić.

Dalej, w tym samym liście:

Było zasadą, że nigdy jeden okręt nie chodził, zawsze były co najmniej 2 (pół dywizjon), chodziło o bezpieczeństwo, po wojnie w grę wchodziły nieznane pola minowe nieprzyjaciela. Od początku wojny, aż do samego końca, na polskich okrętach była grupa Brytyjczyków, składająca się z oficera łącznikowego, do którego należało szyfrowanie i kodowanie sygnałów według brytyjskich książek sygnałowych i kodów, kilku radio-telegrafistów i kilku sygnalistów dla utrzymania łączności z admiralicją brytyjską oraz okrętami brytyjskimi. Gdyby nawet ktoś nadał telegram po polsku, w czym by mu się nie przeszkadzało, to jednak byłby słuchany i przeczytany przez specjalne stacje lądowe brytyjskie.

W uzupełnieniu powyższych stwierdzeń, jeszcze jedna notatka sporządzona przez Leona Janowskiego. Kartka pozbawiona daty, numeracji jakiegokolwiek odniesienia.

ORP „Błyskawica”, od 01.01.1945 do 30.05.1946, kierownik działu broni podwodnej.

Eskorta konwojów zaopatrujących działania wojenne we Francji. Naprawa uszkodzonych mechanizmów w akcji przeciw łodziom podwodnym. Po zakończeniu działań w Normandii przygotowywano ORP „Błyskawica” do działań na Pacyfiku, przeciw japońskim siłom zbrojnym. Jednak do tego nie doszło. W dalszym ciągu eskorta i nadzór w portach przejściowych. Norwegia i Dania – w tamtych portach trwał dozór. Z Kopenhagi ściągnięto ORP „Błyskawica”, dokładnie śledząc jej poczynania z samolotów alianckich. Wszystko na wypadek, gdyby załoga miała chęć sama udać się do Polski. Po przybyciu do Rosyth, natychmiast podstawiono do naszej burty 2 barki z pompami na wypadek zatopienia. Załogę całą zdjęto. Zostało się nas tylko 10 ludzi, kierowników działów. Po kilku dniach opuszczono banderę. Nas, Polaków wszystkich zdjęto. Na okręcie pozostał nadzór marynarki angielskiej. Po zdjęciu z ORP „Błyskawica” przeniesiono nas do obozów w Okechampton. Po zadeklarowaniu się na powrót do kraju przerzucono nas do innego obozu repatriacyjnego. Trzymano nas do grudnia 1946 nim się postarali o statek, który nas przywiezie do kraju.



Jeśli dobry Pan Bóg chce zguby marynarza, daje mu do ręki pióro... Przesąd? Chyba jednak trudna do obalenia prawda.

Ile dobrych książek wyszło spod ręki dobrych marynarzy? Mam swoją na ten temat teorię. Oni zbyt dużo widzieli, zbyt wiele przeżyli, by ogrom napierających wspomnień dał się ująć w zwykłe słowa. Każda metafora lub próba pięknego opisu wydaje się tym ludziom trywialną protezą rzeczywistości, którą ciągle noszą pod powiekami.

W moich radiowych reportażach z tymi ludźmi najwyżej ceniłem sobie i poddawałam się elektryzującemu działaniu... ciszy po, jakże często prostym, niewyszukanym zdaniu mojego rozmówcy. Pasjonujące było obserwowanie twarzy i oczu tych ludzi.

Bo jak opisać zapach chleba posypanego strzelniczym prochem lub zmoczonego słoną wodą z bryzgów po wybuchu nieprzyjacielskich pocisków artyleryjskich? Ci ludzie, w radiowym studio – na chwilę – mimo upływu dziesiątek lat – wracali do przeżytych chwil. Oni znów byli tam, w akcji!

- Zapach? Proszę pana, zapach, jak... w prosektorium...

Z cybucha fajki nie uleciał dym. Pies szefa artylerii ORP „Dragon”, Kazimierza Baya, leżący u jego stóp, przewrócił ślepią w drugą stronę.

- Pamiętam ten zapach. Wie pan, nie opowiadałem o tym nikomu. Panu opowiem, bo pan jest reporterem, pan musi pytać i musi otrzymać odpowiedź. Ale czy wszystko to powinien pan opublikować?

- To chyba mój obowiązek...

- Mam dwóch synów, wspaniali chłopcy, jedzą życie bez przegryzania. Pędzą do przodu! A ja miałbym im tę gonitwę przerywać, by opowiadać o tych czterystu lotnikach, którzy na dziobie mojego

Na pokładzie ORP "Błyskawica" - z prawej - Leon Janowski

okrętu modlili się pod gradem kul i bomb? O idiotach, którzy za kilka dni mieli z powietrza prowadzić swoją, naszą wojnę? Co powinienem zrobić, to zrobiłem. Rozgoniłem to bractwo, proszę ja pana! Gdyby nadleciał samolot - wszyscy zginęliby jak kaczki! Panie!

Milczałem, czekając na kolejną wezbraną falę wspomnień.

- A jak miałem to zrobić? Jak? – znów znaczący ruch dłonią, zdającą się trzymać odbezpieczony pistolet. - Pan już wie, bo panu powiedziałem, ale nie musi pan tego powtarzać innym. Bo i po co? Ja i moja wojna to związek prywatny. Ja od niej nie ucieknę, ona mnie nie opuści... Nawet tam – spojrzał w górę i machnął ręką, wracając do ubijania tytoniu w fajce – My już na zawsze będziemy razem. O, tak!

Zapałka potarta o draskę zapłonęła w pokoju, którego okna od dziesięcioleci nie widziały światła, osłonięte konarami potężnych akacji. Zapach amphory wypełnił pokój. Wrócił też mrok. Rozświecił go na moment żar skwierczącego tytoniu...

Ostatnia luźna kartka wciśnięta między strony pamiętnika. Zapisana zapewne po latach, wyraźnie odbijająca stylem od marynarskich zapisków. Próba literacka?

Atlantyck bezmiarem wód przerzucał się ciężkimi zwalami bez końca. Okręt strasznie kładzie się na boki, gdyż morze jest jeszcze wzburzone sztormem, który wczoraj szalał na tej części Atlantyku. ORP „Błyskawica” skrzypiąc na przechyłach posuwa się już drugi dzień z szybkością ekonomiczną (około 15 węzłów/godzinę).

Wydawało się, że nic nie zmieni monotonii statkowego kołysania na tle szarego tła horyzontu. Nawet białe grzywacz na olbrzymich zwalach wód poginęły.

Załoga stojąca na wachcie uporczywie wypatruje, czy gdzieś jakiś korsarz się nie zabłąkał lub niemiecki samolot nie kręci się apetycznie (niewyraźne).

W godzinach popołudniowych odzywa się nagle z pomostu głos obserwatora. Na horyzoncie widać od czasu do czasu jakiś przedmiot. „Błyskawica” zmienia kierunek na dany przedmiot. Zwiększamy szybkość, aby nadciągnąć czasem na spotkanie konwoju.

Po godzinnej jeździe okazuje się, że danym tym przedmiotem jest odwrócona do góry dnem łódź ratunkowa. Leżał na niej człowiek. Gdy okręt zbliżył się do niego, wykrzykiwał obłąkanie o ratunek, a gdy uświadomił sobie o tym, że ratunek jest już bliski – stracił przytomność. W takim stanie bezprzytomnym wciągnięto go na pokład. Kolana miał stargane do krwi, jak i ręce - od ciągłego utrzymywania równowagi na odwróconej łodzi.

Po przywróceniu go do przytomności dowiedzieliśmy się, że jest ze statku brytyjskiego i jest narodowości jamajskiej. Statek został storpedowany. On i jego 27 towarzyszy było na łodzi do dnia wczorajszego. Przez 14 dni udało im się wytrzymać na niej, lecz poprzedniej nocy sztorm był tak duży, że łódź wywróciła. Załoga do tego stopnia była wyczerpana, że nie mieli już sił trzymać się szalupy. On jeden wyratował się z całości, pomimo, że wczoraj było ich jeszcze 27. Sam utrzymywał się na tej wywróconej łodzi przez 36 godzin.

Po udzieleniu mu pomocy przez lekarza okrętowego, rozbitek zasnął snem kamiennym. „Błyskawica” udała się w dalszą podróż na pozycję, gdzie miała spotkać konwój. W drodze powrotnej z konwojem dwukrotnie atakowały nas niemieckie okręty podwodne, jednakże bez efektu. Nasze kontrataki również nie przyniosły widomego śladu.

Rozbitek, po przebudzeniu się, szybko oswoił się z warunkami na „Błyskawicy”. Ogłoszono na okręcie wolne datki na rzecz rozbitka, który ładną sumkę otrzymał (niewyraźne) kompletnego ubrania.

Ciekawy moment zdarzył się, gdy rozbitek miał opuścić okręt. Po dobieciu „Błyskawicy” do statku cysterny z ropą, władze brytyjskie zarządziły, aby on zszedł na ropowiec.

Na nic nie pomogły próby o pozostawienie go (na „Błaskawici”).

cy”). Z chwilą, gdy opuszczał statek, wypadł znów w wodę i to między dwa statki. Biedakowi groziło zginiecie między dwiema burtami. Jedynie natychmiastowa pomoc i zabezpieczenie przed zgnieceniem uratowały mu życie. Jakże zazdrosne było morze o jego życie, lecz tym razem jeszcze wyszedł cało. Po nabraniu ropy „Błyskawica” ruszyła na patrol przybrzeżny celem ochrony żeglugi przybrzeżnej.

Po trzydniowym patrolu na głównych szlakach konwojów zwolniono „Błyskawicę” celem odpoczynku. Niedługo jednak dano nam odpoczywać, gdyż drugiego dnia wieczorem „Błyskawica” otrzymała rozkaz odprowadzenia konwoju udającego się do Kanady.

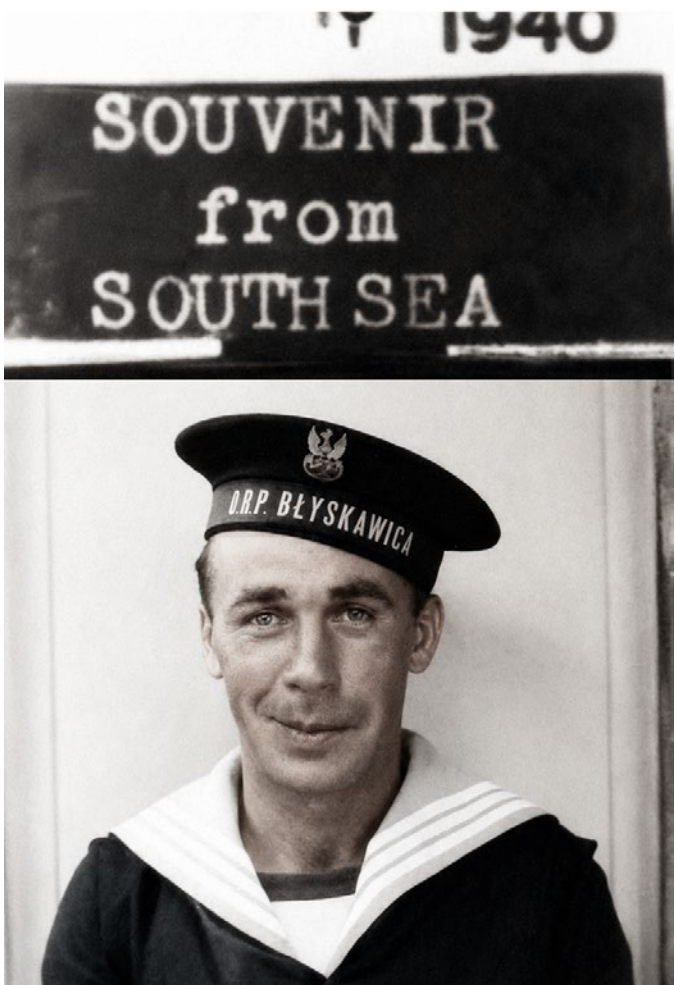
Pogoda tego wieczoru szczególnie wróżyła, że następne dni będą bardzo burzliwe. Lecz iść trzeba - wojna – zaopatrzenie musi dojść niezależnie od trudów i strat.

Postowie.

Na tym kończy się zapis Leona Janowskiego. Nie kończy się jednak jego historia. Pozostały luźne kartki, czarny brulion, fotografie bez opisów oraz korespondencja, którą prowadziłem ze świadkami, uczestnikami wydarzeń i badaczami dziejów polskiej floty. Część pytań udało się wyjaśnić. Inne pozostają otwarte.

Leon Janowski zmarł 3 grudnia 1983 roku. Wszystkie materiały związane z jego osobą przekażę do archiwum. Wierzę, że ta i następne publikacje pozwolą uzupełnić przynajmniej część brakujących nazwisk, dat i opisów.

W tekście pamiętnika wprowadziłem wyłącznie niezbędne poprawki językowe.



Bylebyśmy zdrowi byli!

Wydawać by się mogło, że...

A jednak. Z jakiegoś powodu los prowadzi nas przez życie mean-drami, w sposób sobie tylko wiadomy. Dlaczego tak się dzieje?

- Życie takie krótkie, a pieniędzy zawsze brak. Bylebyśmy zdrowi byli! — wołamy.

Nie rozumiem... Nic — także ujawnienie głęboko skrywanej prawdy — nie cofnie zdarzeń, nie przekieruje losu na inne tory. Dryfujemy pośród niedopowiedzeń, choć miewamy pewność, że sterujemy własnym życiem. Nawet jeśli uznamy, że to czy owo nam się powiodło, nie wiemy, co utraciliśmy.

Co najwyżej jakiś przebłysk wzbudzi chwilowy, nie do końca uświadomiony żal... Myśl, że mogliśmy postąpić inaczej szybko okryje nas kurzem spod kół taczanki mknącej w przyszłość. Przez chwilę może zaboli trzask bata, okrzyk woźnicy i chrapliwe, spienione rżenie koni... Bo my nadal będziemy stali przy drodze losu, bez żadnej wskazówki czy choćby podpowiedzi — dokąd iść? Kto zdecyduje o naszej drodze: los czy my sami? Ujawni swoje zamiary, odkryje tajemnice? Przemilczy fakty? Ci to jest ten... los?

Do tego te bezsenne pytania... Kim był mój ojciec? Dlaczego nigdy słowem nie wspominał o swoich rodzicach, dzieciństwie, młodości i rodzeństwie?

— Ilekroć pytałam, zbywał mnie byle gestem...

W słuchawce słyszę ciężki, głęboki oddech.

— Ja tak bardzo chciałabym wiedzieć... Cokolwiek. Wiedzieć o nim więcej. Milczał całe życie. Dziś śni mi się od czasu do czasu, a ja bezskutecznie składam w całość jego portret. Wiem, że... Domyślam się, że pochodził z zamożnej rodziny. Że był dobrym synem, zdobył wykształcenie, cieszył się uznaniem, szanowano jego wiedzę i umiejętności. Podejrzewam, że przed wojną miał rodzinę. Właściwie wiem — kiedyś wpadł mi w ręce list... W nim tylko pytanie: czy to ty? Z dawnego życia zachował tylko nazwisko. Milczał. Postawił szlaban na roku 1945...

Szlaban pękł. Podczas weselnego przyjęcia.

Skromne. Tylko najbliżsi. Ojcowie siedzieli w milczeniu. Ktoś wznioł toast. Inny zmienił płytę na talerzu gramofonu. Mężczyźni wychylili kieliszki. Milczeli. Jeden patrzył na syna, drugi na swoją córkę.

— Walczyłeś?

Mężczyzna skinął głową. Sięgnął po butelkę, dopełnił kieliszki.

— Ja w marynarce wojennej. Na „Błyskawicy”.

Świadek młodego chwycił żonę przyjaciela i wraz z innymi zaczął podrzucać ją pod sufit.

— Niech żyją, niech żyją!

Poluzowane krawaty, podkasane rękawy koszul. Wypieki na twarzach, zwichrzone fryzury. Młody musiał wykupić żonę. Postawił na stole nową butelkę.

— Gorzko! — zawołali wszyscy.

Płyta była już tak zniszczona, że igła co chwilę wracała do tej samej muzycznej frazy.

— Ja też. Ale... po drugiej stronie.

.Ktoś z gości rzucił się do stóp panny młodej i zerwał z jej nogi pantofelek. Uniósł go wysoko nad głową, drugą ręką rozganiając tłum i robiąc sobie miejsce na parkiecie.

— Sprzedam, sprzedam temu, kto da więcej!

Zabawa się rozkręcała. Płasy, gesty, ktoś gwizdnął na palcach.

— Byłem pod Narwikiem.

— Ja też.

— Wzięliśmy na pokład kilku niemieckich rozbitków.

— Tak? Ilu?

— Nie pamiętam, ale chyba ośmiu?

— Dziewięciu.

— Może dziewięciu...

— Byłem wśród nich...

Ze stołów zdejmowano naczynia, szykując nakrycie pod kolejną porcję jadła. W wielkiej porcelanowej misie parował bigos. Brunatny od grzybów, wina i soczystego mięsiwa. Nic tak nie smakuje pod bigos jak dobrze schłodzona wódka.

Mężczyźni stuknęli się kieliskami.

— Zamknęliśmy was w kościele...

Weselnicy chwalili kucharkę. Żartowali z młodego, żeby się dobrze najadł, bo nie wiadomo, kiedy będzie miał podobną okazję...

— Niewielki, drewniany, miał chyba świeżo bielone ściany... Baliśmy się. Nie rozumieliśmy, dlaczego nas zamknęliście, zamiast...

Pod oknem dwie dziewczynki oglądały weselną wiązanekę. Liczyły kwiatki, gładziły wstążki. Starsza wyrwała bukiet młodszej, oburącz przycisnęła go do piersi. Kiedyś będzie miała taki sam.

— Było nas dziewięciu? Żegnaliśmy się z życiem, gdy jeden z kamratów zajął za ołtarz i odkrył, że jest tam okno, przez które...

— Żeby was szlag jasny trafił... Uciekliście nam!

— Poza jednym...

Weselnicy zjadali się bigosem. Stukot sztućców o talerze zamienił się w tykanie kilkunastu zegarów.

— No to od jak dawna się znamy?

Przepili do siebie.

— A co to tutaj się dzieje? Ja myślałem, że jestem na weselu, a wy co? Na wyżerkę przyszliście czy na wesele?

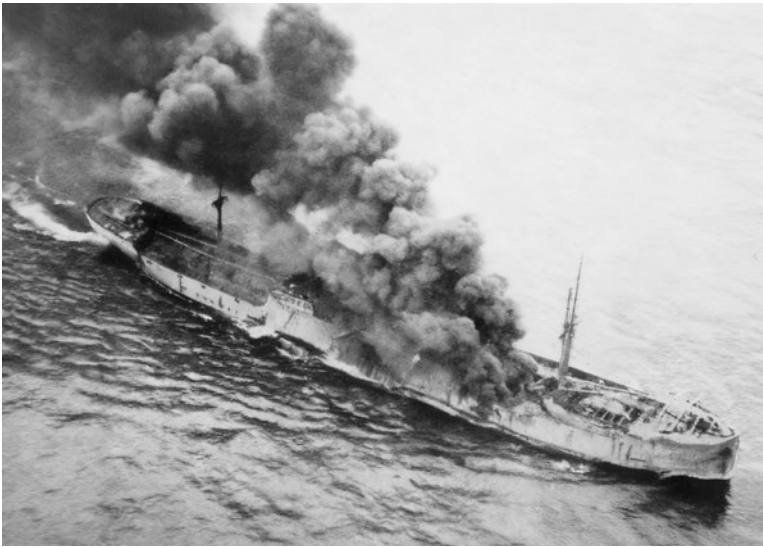
— Gorzko, gorzko! — zawołał drugi.

Obaj wzniesli kieliszki.

— Szczęścia na nowej drodze życia!

— Bylebyśmy wszyscy zdrowi byli!

Stuknęli się kieliskami, a wódka rozprysła się na boki jak woda spod dziobu okrętu.



Zdjęcia pochodzą z książki "Luftwaffe von Sieg zu Sieg - von Norwegen bis Kreta", Deutscher Verlag Berlin 1941

Kiedy pani Maria Janowska weszła do pokoju męża, przeciąg domknął drzwi z łoskotem, ujawniając skrytkę. Wypadło z niej kilkadziesiąt fotografii. Wiele z nich znajduje się już w tym numerze miesięcznika „TVSiódemka”. Pozostałe publikuję na kolejnych stronach z nadzieją, że Czytelnicy pomogą opisać te ujęcia.

Zdjęcia ze zbioru Leona Janowskiego są pozbawione dat, nazwisk i komentarzy. A mówią tak wiele. Dopiszmy imiona, określmy miejsca, ustalmy czas ich wykonania.



Zapewne zdjęcia te były reprodukowane w wielu odbitkach. Może ujawnią daty i miejsca? A najważniejsze - nazwiska.



Polscy marynarze podczas urlopu w Birmingham, przed pubem Rose & Crown przy Whittall Street. W środku bosman Józef Czechowicz.



Lufy dział 120 mm na ORP "Błyskawica"?



Pryz burcie bazy ORP "Bałtyk" cumuje ORP "Kujawiak" lub ORP "Podhalanin"







Od Autora:

Sierpień 1984... Wtedy powstała pierwsza redakcja tego tekstu.

W klimacie ciągłej niepewności, po doświadczeniu stanu wojennego, przy gwałtownym, często pospiesznym i niekontrolowanym odkrywaniu dokumentów i... wspomnień. Wcześniej tekst taki nigdy nie mógłby się ukazać w prasie oficjalnej.

Notatki i taśmy magnetofonowe z zarejestrowaną na nich relacją Tadeusza Piktela przeleżały ponad czterdzieści lat w mojej szufladzie. Zbyt krótko? Za długo?

Są zapisem faktów. I zapisem tylko pozostaną.

Zredagowałem więc te notatki i opatrzyłem tytułem, fragmentem dedykacji Ojca dla syna, gdy ich wojenne drogi się rozchodziły, choć celem wędrówki obu – była wolna Polska.

Po opracowaniu notatek z kilku wielogodzinnych spotkań z panem Tadeuszem Piktalem przekazałem mu poniższy tekst z prośbą o autoryzację i uzupełnienia. Maszynopis oddał mi z poniższym listem:

Tchórzem nie wracaj!

Rzecz o Tadeuszu Piktelu

List Tadeusza Piktela do autora

Drogi Panie Marku!

Życiorysów, jak parę razy już panu mówiłem — napisałem wiele. Świadomość tego faktu ciąży mi ogromnie. Inny życiorys pisałem wtedy, gdy po powrocie do Polski chciałem pracować w gospodarce morskiej, inny podczas przesłuchania w Urzędzie Bezpieczeństwa, jeszcze inny, kiedy składałem podanie o paszport. Zawsze jednak pisałem prawdę, tyle że pełną niedopowiedzeń, bo były to życiorysy człowieka z pokolenia Kolumbów.

Przejrzałem notatki, jakie czynił Pan podczas naszych spotkań. Ten Pański „mój życiorys” uzupełnię o jeszcze jedno „oko sieci” krępującej pokolenie, które próbuje Pan zrozumieć. Powtórzę jednak, lecz nie powinno to Pana zniechęcać, że w najlepszym przypadku zdoła Pan dotrzeć jedynie do powłoki zewnętrznej. Strefa upokorzeń, cierpienia, okrutnego losu, jaki stał się naszym udziałem — pozostanie nietknięta.

A więc, kiedy pytał Pan, jak trafiłem na morze, powinienem był opowiedzieć rozpoczynając od mojej pierwszej służby wartowniczej. Wtedy — przemilczałem. Albo jeszcze wcześniej, od Brasławia¹, niewielkiego miasteczka na północ od Wilna, w pobliżu granicy litewsko-łotewskiej. Mieszkalem tam z rodzicami i rodzeństwem. Mój ojciec był oficerem zawodowym. Chodziłem wtedy do pierwszej klasy w gimnazjum państwowym imienia Gilewicza. Miałem niespełna szesnaście lat. Echa wojny ledwie do nas

docierały. Wierzyliśmy, ja i moi rówieśnicy, że wojnę wygramy, no bo przecież jesteśmy zwarczi i gotowi! Mielśmy sojusze: Anglików, którzy obiecali nam pomoc, Francuzów z linią Maginota; mieliśmy układy nawet z Rumunią. Czekaliśmy, kiedy nasze wojska wkroczą do Berlina...

17 września 1939 roku wschodnią granicę Polski „przeszły oddziały radzieckie, wkraczając na tereny zachodniej Ukrainy i Białorusi”. Zdanie to znalazłem w Małej Encyklopedii Historycznej, wydanej 1964 roku. Wtedy, we wrześniu 1939 roku, nie wiedziałem, że... wyrosłem na ziemiach zachodniej Białorusi. Przecież mieszkalem w Polsce! Uważałem, że moim obowiązkiem jest tę Polskę bronić. Jedyną Polskę, jaką znałem!

Kiedy pierwsze niedobitki ze wschodniej granicy zjawily się w Brasławiu, kiedy usłyszeliśmy od nich, co się tam działo, samorzutnie wśród młodzieży gimnazjalnej powstały pierwsze oddziały samoobrony. Z magazynu POW zabraliśmy broń, która służyła nam w czasie zajęć z wychowania wojskowego.

Nawiązaliśmy kontakt z żołnierzami KOP-u², którzy wycofali się znad granicy. Chcieliśmy walczyć. Postanowienie bardzo nierealne, jak oceniam je z perspektywy lat. Ale w tym dniu wydarzyło się tak wiele. Ludzie zdali sobie sprawę, że zbliża się bardzo ważny, dramatyczny etap naszej historii. Właśnie zapadła decyzja o powołaniu lokalnego Bata-

¹ Brasław — miasto na terenie dzisiejszej Białorusi; w II Rzeczypospolitej należało do województwa wileńskiego.

² Korpus Ochrony Pogranicza (KOP) — polska formacja wojskowa utworzona w 1924 roku do ochrony wschodniej granicy II Rzeczypospolitej.



lionu Obrony Narodowej³. Prawie wszyscy koledzy z mojej klasy zgłosili się ochotniczo do jego szeregów.

Wiadomo było, że ojciec wyruszy na wojnę, to był jego żołnierski obowiązek. Moją decyzję, kilku-nastoletniego chłopaka, by dołączyć do batalionu, matka przyjęła z płaczem, ale jako fakt oczywisty.

— Po to są synowie, żeby Ojczyzny bronili — powiedziała.

Byłem najstarszym synem, miałem starszą o rok siostrę, młodszą siostrę i młodszego brata.

Pomaszerowaliśmy w kierunku Wilna. Spodziewaliśmy się bowiem, że tam spotkamy zasadnicze zgrupowania wojska, w których oddziałach będziemy mogli brać udział w organizowanej obronie Ojczyzny. Wiadomości o tym, co działo się w głębi Polski, pochodziły z radia. Kolejne już nie funkcjonowały. Po dwóch dobach marszu zatrzymaliśmy się w majątku Dukszty.

Miałem pod opieką furgon załadowany amunicją. Moi koledzy zabiegali o zamianę starych karabinów na nowe mauzery. Ja im je wydałem. Nasz oddział był skąpo zaopatrzony w broń maszynową; składał się z KOP-istów, z żołnierzy zawodowych, którzy bronili granicy, policjantów, którzy opuszczali swoje posterunki, z cywilów — jednym słowem — ochotników. Byliśmy różnie umundurowani i nie stawiliśmy imponującej siły militarnej.

W Duksztach pełniłem pierwszą w życiu wartę.

Na skraju sadu... Oczy się kleiły, czas się dłużył. Noc księżycowa, widna. I ten aromat dojrzewających owoców. Tak bardzo chciało się być u mamy...

— Stój, kto idzie! Stój, bo...

Padł strzał. Jeden. Jedyny. Ktoś krzyknął: alarm! Z namiotu wybiegł dowódca i inni. Na skraju sadu leżał człowiek... Twarzą do ziemi...

Na plecach miał tornister, taki zwykły, z cielejącej skóry. Na nim menażka. Spojrzałem w jego rozświetlone księżycem, wilcze oczy. Trzymał karabin gotowy do strzału.

Miał czterdzieści lat. Taki mały człowieczek o chłopskiej twarzy i spracowanych dłoniach. Widziałem, jak mocno wczepiły się w trawę.

Pamiętam...

Panie Marku! Niech Pan nie pyta tego gimnazjalistę, który stał nad zabitym, a w rękę trzymał karabin, dlaczego strzelił? Wiem, że dziennikarska powinność, że atrakcyjny mógłby to być podtytuł: dlaczego zabiłem? Kim był ów nieszczęśnik, czy miał dzieci? Jaki był jego ŻYCIORYS? Niech Pan rozważy, czy pytać warto?...

Pozostała część Pańskich notatek odpowiada prawdzie. Tu i ówdzie poczyniłem drobne retusze. Czy powiedziałem Panu wszystko? Może kiedyś się spotkamy, napijemy, może znowu pogadamy...

Pozdrawiam..., Tadeusz.

P.S. Kiedy „zachorowałem na morze”? Nie pamiętam. Ale nigdy się od tego marzenia nie uwolniłem.

Tchórzem nie wracaj!

Z Dukszt do Litene

Broń i granaty ukryłem po prostu pod łóżkiem. Mama to wiedziała. Trudno było wtedy robić w domu cokolwiek po kryjomu — patrzyliśmy na siebie z wielkim niepokojem i z wielką miłością. Wiedziała, że pójde na wojnę. Tak mnie przecież wychowała, tak wychowywały nas nasze matki. Pamiętam późną wieczorną rozmowę z rodzicami. Odradzali mi działania samorządne. Wiedzieli jednak, że formuje się Batalion Obrony Narodowej, a ojciec wyruszy na wojnę — to był jego żołnierski obowiązek. Uplakało się matczyńsko, pobłogosławiło mnie na drogę i przyjęło moją decyzję jako fakt zupełnie oczywisty. Po to są synowie, żeby Ojczyzny bronili. Nie było innego zdania.

O świcie opuściliśmy Dukszty i skierowaliśmy się w stronę lasu widniejącego w odległości może pięciu kilometrów. Kiedy ostatnie oddziały weszły między drzewa, nadleciały trzy dornier⁴. Po chwili majątek płonął obrócony w perzynę. Samoloty zawróciły i zaczęły nas ostrzeliwać. Rozbiegliśmy się po lesie. Taborowe konie wpadły w popłoch. Pierwszy kontakt z prawdziwą wojną...

Maszerowaliśmy bez końca. Kluczyliśmy wzdłuż granicy litewsko-łotewskiej, zasięgaliśmy informacji, jak dostać się do

Wilna. Musieliśmy przekroczyć granicę.

24 września dowódca zwołał cały batalion. Pozwolił przekroczyć granicę lub wrócić do kraju. W rzeczce, której nazwy nie pamiętam, zatopiliśmy wyposażenie wojskowe. Zostawiliśmy tylko broń osobistą. Nocą, 25 września przeszliśmy do Łotwy. Dramat. Tu i ówdzie padały strzały. Podobnie działo się na innych granicach Polski. Młodzi oficerowie, podchorążowie właśnie kończyli życie. Inni doszli do celu. Po wielu zaginął wszelki ślad. Ja znalazłem się w obozie dla internowanych — Litene. I znów miałem wybór — albo podać się za cywila i opuścić obóz, albo zostać z moim ojcem, kolegami i dzielić z nimi żołnierski los. Zostałem.

Litene

Baraki. Podzielono nas na plutony i kompanie. Wszak nadal czuliśmy się wojskiem. Łotewski dowódca witał nas: czołem, żołnierze. Stosunki układały się poprawnie. Zająć mieliśmy niewiele. Ciągłe rozmowy o domu, o tym, kiedy i jak będziemy zwolnieni, by połączyć się z gen. Sikorskim, z jego oddziałami. Rozmawialiśmy o sprawach realnych i nierealnych, ale ciągle z wielką żarliwością. Chcieliśmy walczyć.

Bezczynność jest złym doradcą. Nosi w sobie elementy demoralizacji. Pozwolono nam pracować w lesie. Kopaliśmy duże, głębokie rowy irygacyjne. Praca była bardzo ciężka, ale zmieniała nas i hartowała. Rozmowy toczyły się dalej: czy nie moglibyśmy pracować poza obozem? W końcu zapadła decyzja, że ci, którzy sobie tego życzą, mogą zgłaszać się do prac rolnych u gospodarzy albo do wyrębu lasu. Naradziliśmy się z ojcem. Uznaliśmy, że poza obozem będziemy mieli większą szansę wyostania się z Łotwy.

1 stycznia 1940 roku razem z ojcem zostaliśmy odwiezieni na giełdę. To było takie zgromadzenie, na którym miejscowi rolnicy werbowali żołnierzy do prac polowych. Ot, targowisko taniej siły roboczej. Trafiliśmy do gospodarstwa, którego właścicielem był pan Pates, jeśli dobrze pamiętam. Powierzył mi 10 krów, 5 koni, nierogaciznę, kazał wstawać o świcie i oporządzać inwentarz.

Najbardziej wykańczało mnie to bez końca trwające noszenie wody ze studni, wyrzucanie nawozu, a przede wszystkim proza gospodarskiego życia. Gdzieś tam toczyła się wojna... Ale powoli krzepłem.

Zimą gospodarz zdecydował, że zajmiemy się wożeniem drewna z lasu. Jeżeli ktoś pamięta zimę 1939/40 roku, to wie, że był to potworny czas. Śnieg po piersi. Sarny, zwierzyna płowa wychodziły z lasu, szukając opieki wśród ludzi (kiedyś taką sarnę przyniosłem do domu). Praca ponad moje siły polegała na tym, że wyciągaliśmy kłoc drewna spod zasp śnieżnych i wywoziliśmy je na drogę. Pan Pates oraz mój ojciec powozili końmi, a ja biegłem z tyłu i kierowałem ładunkiem. Zdarzało się, że wszystko leciało do rowu i robotę trzeba było zaczynać od nowa. Bywało i tak, że gospodarz nie krył niezadowolenia z mojej pracy. W tej chwili go rozumiem. Po co komu niepełnosprawny młody rolnik? Powoli narastał we mnie cichy bunt, pierwszy konflikt klasowy. Ten... nacjonalista! Wściekły, patrzyłem na



karabin zawieszony w sieni.

Nastala wiosna 1940 roku. Przenieśliśmy się do pobliskiej osady. Ojciec został u nadleśniczego, bardzo sympatycznego pana Vogla. Ja trafiłem do rodziny pana Berzina, gospodarza, po czterdziestce, z liczną rodziną. Waldis — jego starszy syn — zajmował się obejściem, Robert studiował, był moim rówieśnikiem. Traktowali mnie jak syna. Ale pracowaliśmy ciężko. Uczyłem się abecadła uprawy roli — jak posługiwać się kosą, siekierą, narzędziami rolniczymi. Zacząłem orać, bronować. Ta nauka bardzo mi się w życiu przydała. Ani na moment nie opuszczała mnie myśl o najbliższych. Słyszeliśmy, że we Francji formowały się pierwsze polskie oddziały wojskowe. Rozmawialiśmy o przedostaniu się do Szwecji. A może udałoby się przekroczyć granicę łotewską i dotrzeć do Wilna? Niektórzy z naszych przyjaciół podjęli to ryzyko. Nigdy więcej ich nie spotkałem.

Wokół ojca skupiała się ta garstka żołnierzy, która pracowała w pobliżu. Spotykaliśmy się w niedzielę w domu dentyстки, żydówki polskiego pochodzenia, patriotki. Tam radziliśmy, co dalej? Naszym naczelnym obowiązkiem było walczyć z Niemcami. Ale jak? Powtarzam znowu za encyklopedią, że 15 czerwca 1940 roku Armia Czerwona przekroczyła granicę Łotwy. 2 lipca proklamowano tu władzę radziecką. 5 sierpnia Łotwa weszła w skład Kraju Rad. Wtedy to właśnie aresztowano mojego ojca. Wyjechał w nieznanym kierunku. Jak się później okazało, został skierowany w głąb Związku Radzieckiego, do jednego z obozów dla internowanych. Od tej chwili musiałem już sam decydować o sobie. Napisałem do przyjaciela, Jurgielewicz, który przebywał na Litwie. W odpowiedzi podał mi marszrutę, w jaki sposób mógłbym do niego dotrzeć. Mieszkał w majątku, nieźle mu się powodziło. Marzyłem o tej wspaniałej chwili — spotkać się z przyjacielem, być w polskim domu.

Marzenie się spełniło. Przyjaciel zaopatrzył mnie w pieniądze i życzył szczęścia w wyprawie do Estonii, gdzie chciałem znaleźć możliwość przedostania się drogą morską do Szwecji. Statek taki znalazłem. Zaszyłem się w jego maszynowni. I choć do Szwecji nie popłynąłem, to dziś skłonny jestem przypuszczać, że komuś zależało, abym nie trafił do więzienia. Życzenia, silne dłonie wyciągnęły mnie z pomieszczeń maszynowych, gdzie panował niesamowity przeciąg. Raz było ciepło, to znów zimno. Zapadłem na ciężkie zapalenie płuc. W Estonii zaopiekowali się mną ludzie, którym w tej chwili nawet nie jestem w

³ Obrona Narodowa — terytorialna formacja wojskowa istniejąca w latach 1937–1939.

⁴ Dornier Do 17 — niemiecki dwusilnikowy samolot bombowy i rozpoznawczy używany na początku II wojny światowej.

stanie podziękować.

Wróciłem na Łotwę. Do pana Vogla, tego nadleśniczego. Jednak 9 października 1940 roku zostałem aresztowany. Mój gospodarz dostał polecenie, aby mnie dostarczyć na miejsce zgrupowania, wyekwipowanego do podróży. Dylemat: czy uciekać? Próbować raz jeszcze? Z doświadczenia wiedziałem już, że szansa była absolutnie niewielka. O ojcu wiadomości wtedy nie miałem żadnych. W punkcie zbornym spotkałem kolegów i przyjaciół. Opowiadali dramatyczne historie. Nie traciliśmy jednak nadziei, jak to ludzie młodzi. Dojechaliśmy do Rygi, do tamtejszego więzienia. Dobroduszny konwojent poradził nam wypić ostatni tyk dzidrai, to taka łotewska wódka, którą ten i ów miał jeszcze w manierce. Drzwi więzienia zamknęły się za nami wydając przedziwny jęk. Moje pierwsze prawdziwe, ale nieostatnie więzienie. Wchodziliśmy godnie, czwórkami. W celi spotkałem nowych kolegów. Z każdym dniem narastało przygnębienie i zwątpienie. Wiedzieliśmy, bo docierały do nas wiadomości, że na Jeziorze Ładoga toczyły się walki między Finlandią a Związkiem Radzieckim. Informacje dostarczali nam różni ludzie, m.in. dentystka, do której chodziliśmy z potrzeby lub po prostu, żeby usłyszeć, co się dzieje na świecie.

Ciężko mi mówić o przypadkach, które określa się strasznym słowem, najstraszniejszym w języku polskim: renegat. Spotkałem Polaków, którzy zaparli się swojej krwi. To ludzie straszni. Niestety, los nie oszczędził mi później podobnych kontaktów.

Po krótkim pobycie w więzieniu załadowano nas do pociągu. Dużo wagonów z siatkami odgradzającymi korytarz od przedziałów — cel. Konwojowała nas grupa żołnierzy radzieckich z niebieskimi otokami na czapkach. NKWD. Jechaliśmy przez Białoruś Zachodnią i tę Wschodnią. Podróż zakończyła się na małej stacji, której nazwy też nie wspomnę. Ot, mała miejscina z cerkiewką, ryneczkiem, taka jak to opisują klasycy literatury rosyjskiej. Mieszkańcy smutni, spoglądali na nas ze współczuciem. Żadnej manifestacji wrogości ani też przyjaźni. Patrzyli jak ludzie wolni na niewolnych. Upychano nas na odkry-



te ciężarówki, ściśle, jeden obok drugiego. I dalej, w nieznane. Nogi cierpły, chciało się wstać, rozprostować kości, ale „niezlia, siedzi spokojno”. Kilkanaście kilometrów... Kolumna długa. Staliśmy w lesie przed bramą obozu. Byliśmy ciekawi, kogo tam zastaniemy? Zgadywaliśmy, gdzie jesteśmy.

Kiedy rozwarły się bramy obozu, wszyscy wylegli na spotkanie. Żołnierze w mundurach polskich, litewskich, łotewskich. I już wiedzieliśmy, że to swoi, internowani na Litwie i Łotwie.

Wszedłem do obozu. Rozejrzałem się wokół i nagle... Nie wierzyłem własnym oczom... Mój ojciec!... Pobiegiem nie zważając na głośnie i groźne „niezlia, stoj!”. Padliśmy sobie w ramiona...

Juchnow

Już wiedziałem, że jesteśmy w obozie internowanych w Juchnowie. Baraki, piętrowe prycze, obozowa nuda, rozważania, tęsknoty. Pierwsza korespondencja z domu. Bo pozwolono nam korespondować. O, proszę, tu adres: pocztowyj jaszczik, Moskwa, itd. Wiedziałem więc, że rodzina żyła, to najważniejsze. Przysłali paczkę, skromną, serdeczną, małą paczkę z domu... Był w niej sweter własnoręcznie zrobiony przez moją siostrę, było też trochę papierosów. Wiedziałem, że trzeba żyć..., że warto żyć, że muszę wrócić do kraju drogą, która nie skala honoru... i pozwoli uczciwie spojrzeć Matce w oczy...

Życie obozowe toczyło się na pozór spokojnie. Kto chciał lub mógł, znajdował jakieś zajęcie. Ojciec pracował w warsztacie, w którym konserwowano urządzenia obozowe. Wychodził za bramę rano, wracał po południu. Jakies pozory wolności. Ja piłowałem drewno na potrzeby kuchni. Pracujący otrzymywali dodatkowe racje żywnościowe, skąpe, ale takie, jak pilnujący nas żołnierze radzieccy. Fasowali nam tytoń, wydzielali cukier, chleb, chyba 600 g, a to dużo. Staraliśmy się zapełnić nudę w sposób, jaki każdemu odpowiadał. Sport, zawody. Biegaliśmy wokół obozu. Grupa gimnastyków ćwiczyła w Krasnym Ugołkie. To taki klub, który urządzono nam w jednym z baraków. Ktoś brzdąkał na gitarze, inny śpiewał.

Ktoregoś dnia Rosjanie zorganizowali seans filmowy. Obejrzeliśmy film Wandy Wasilewskiej o tym, jak to było w Polsce przed wybuchem wojny. Przez całą noc trwały rozmowy, jak naprawdę było, jak być powinno, a nade wszystko, co z nami będzie, co z naszą ojczyzną? Rozpoczął się męski, tragiczny etap: czas decyzji.

Towarzyszili nam nieustannie oficerowie NKWD, którzy wykładali abecadło marksizmu, opowiadali o wszystkim, co mieściło się w programie wychowania obywatelskiego w Związku Radzieckim. Kolejna lekcja życia... Tymczasem „barakowy pisarz” — Felek, skrzętnie notował, o czym rozmawialiśmy i co robiliśmy, a o zmierzchu meldował się przed bramą kurczowo ściskając pod pachą drobiazgowo raporty. Czesiu Wiśniewski, łsawy, sympatyczny i wiecznie uśmiechnięty bagatelizował tę „twórczość”. Puchała, obdarzony pięknym barytonem, wyśpiewujący od czasu do czasu „Arię z kurantem”, gromadził nas wokół siebie. Uczył nas ekonomii politycznej z cudem przeszwarcowanego podręcznika. Opowiadał ciekawe rzeczy, o których nie mieliśmy pojęcia, a przede wszystkim opiekował się nami jak żołnierz, jak oficer. Czuliśmy w nim przełożonego, mimo że był tylko ogrodnikiem spod Warszawy.

Rano, przed zbiórką, wybiegaliśmy z Windygą, Puchałą, myśliśmy się śniegiem, nacieraliśmy, robiliśmy przebieżkę i rozchodziliśmy się do zajęć, żeby wieczorami wrócić do jakże

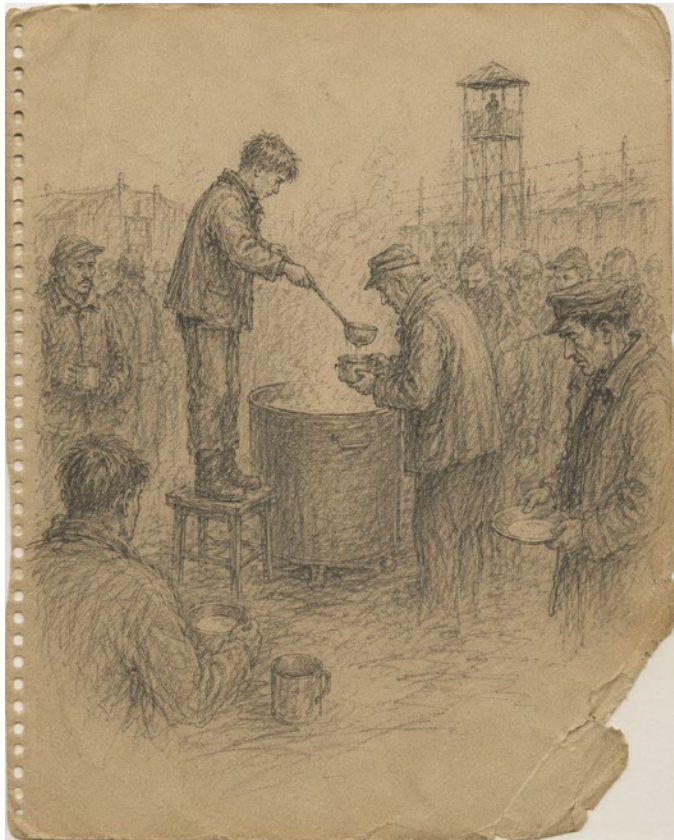
mądrych wykładów ekonomii politycznej, do nauki języka angielskiego. Z jakimże zapalem wkuwaliśmy słówka, budowaliśmy pierwsze zdania. Miałem tam dwóch przyjaciół, niegdyś uczniów Szkoły Morskiej. Opowiadali o podróży na Galapagos na pokładzie „Darum Pomorza”. Po prostu zazdrościłem im, że pływali, że tyle widzieli.

Wiosną pożegnałem się z ojcem, bo przewożono go do innego obozu. Kolejne rozstanie, następna zaduma nad bezsilnością, wyrokiem historii, od którego nie ma apelacji. Znowu zostałem sam...

Obok grupy fanatycznych patriotów, dla których pierwszym obowiązkiem była walka w obronie ojczyzny, walka z Niemcami, istniała wśród nas grupa osób myślących inaczej. Oni nawiązywali współpracę z władzami radzieckimi. Formy tych działań były przeróżne, stwarzały wiele konfliktów, nawet dramatów. Najaktywniejsi z naszej grupy zostali odizolowani od reszty. Janek Radomski, Włodziu Kobak... Jeszcze inni zadeklarowali, że są obywatelami polskimi narodowości białoruskiej i tych przeniesiono poza teren obozu. Otrzymali namiastkę wolności. Zajęli się sprawami zaopatrzeniowymi. Kontaktowali się z miejscową ludnością, ale nie wolno im było rozmawiać z nami. Mimo to usiłowaliśmy porozumieć się z nimi. Bezskutecznie. A byłem z tymi chłopcami na Łotwie, uważałem ich za przyjaciół. Teraz chyba przyjaciółmi nie byliśmy.

Dni mijały, aż obóz obiegła wiadomość, że pojedziemy na nowe miejsce. Kolejna ewidencja, przesłuchania i opowiadanie życiorysów. Niektórzy zabiegali o względy administracji obozowej w taki czy inny sposób, smutny zresztą. Żeby przetrwać. Czuliśmy, że to, co nastąpi, nie będzie „idyllą”. Zaczęliśmy bowiem kojarzyć pewne fakty... Te wyskrobane na pryczach imiona i nazwiska, daty — to, na co wcześniej nie zwracaliśmy uwagi...

Pewnego dnia — ścisła rewizja osobista. Przeglądanie bagaży. Odebrano nam wszystko, co mogłoby posłużyć za broń



lub pomóc w ucieczce. Pomaszerowaliśmy w stronę stacji kolejowej.

Jeszcze słyszę te pokrzykiwania oficerów NKWD. Ktoś zaintonował polską pieśń patriotyczną, wojskową: „Z trudu naszego i znoju Polska powstała, by żyć...”. Szliśmy rozśpiewanym murem. Konwój przestał reagować. Załadowano nas do wagonów. Zwykłych, towarowych, jakich w czasie wojny używano do transportu wojska.

Zelektryfikowaną koleją jechaliśmy przez ziemie północne, koło Pietrozawodzka. Widziałem wielki przemysł. Widziałem też coś, co nieustannie mnie paraliżowało, a było specyfiką krajo-brazu ziemi rosyjskiej, to, o czym dotychczas tylko słyszałem. Na przykład na Łotwie, kiedy przed wyruszeniem do Rosji, opowiadałem swój kolejny życiorys. Przede mną siedział oficer NKWD, pan o bardzo pięknej twarzy, znakomicie mówiący po rosyjsku, spokojny, opanowany. Maniery arystokratyczne. Dziwiła go moja znajomość rosyjskiego. Przeglądaliśmy go literaturę. Pytał o Gogola, Czechowa, Dostojewskiego.

— Słuchaj no, a ile ludności liczyła Polska? — zapytał nagle, ku mojemu zdziwieniu i zaskoczeniu.

— Około 33 milionów — odpowiedziałem, a on uśmiechnął się jakoś tak smutno.

— A wiesz, młody człowieku, Polska to jednak mały kraj.

— Jakże mały? Jeden ze średnich w Europie.

— Wiesz co, mój drogi... — on mi na to. — U nas, w Związku Radzieckim, 20 milionów ludzi siedzi w więzieniach, łagrach, obozach, miejscach odosobnienia.

— Ja pana nie zrozumiałem — słowa oficera wydały mi się jakimś żartem. Niedobrym, koślawym.

— A wiesz, nauczysz się jednego powiedzonka, takiego przysłowia: pożywiesz, uwidisz...

I wtedy, w pociągu, przypomniał mi się ten makabryczny zwrot... Wzdłuż trasy, którą jechaliśmy — obozy, wieżyczki, wartownicy. Dużo, dużo obozów. Te 20 milionów ludzi przestało być dla mnie abstrakcją.

Podróż bardziej niż uciążliwa. Skąpe racje żywności, prze-ważnie suchary, od czasu do czasu śledź, no i brak wody. W każdym wagonie kilkadziesiąt osób.

Murmańsk. Kipiatelnia

Mijając Leningrad, dojechaliśmy do Murmańska. Dzień był szary, słotny. Widzieliśmy sterty amunicji i bomb lotniczych. Trwały przygotowania do wojny. Ze stacji pomaszerowaliśmy w stronę płaskowyżu. Z dala widniały zarysy obozu, takiego, jakie widzieliśmy po drodze. Po apelu, podzieleni na kompanie i plutony, rozlokowaliśmy się w barakach. Dowiedzieliśmy się, że to obóz przejściowy. Nie byliśmy tam pierwsi. Powiedziano nam, że łagier mógł pomieścić kilkanaście tysięcy osób.

Pierwsze białe noce... Nie mogłem spać. Pluskwy kapąły jak deszcz, bardzo parzyły i buczały. Wylazłem z pryczy, tuliłem się po obozie, przystanąłem przy grupce smutnych ludzi. Wiedli rozmowy bez tematu. Podszedł do mnie żołnierz.

— Chcesz pracować? Potrzebuję ludzi do obsługi warzelni wody. Będziesz gotował kipiatok, wrzątek.

Ten wrzątek ratował życie wielu ludziom, był niezbędny. Z niego robiło się herbatę, a jeśli jej nie starczało, to kipiatak stanowił jedyne ciepłe pożywienie. Zgodziłem się i wraz z moimi przyjaciółmi objęliśmy we władanie warzelnię wrzątku — „kipiatielnię”.

Dali nam siekiery, piły, wskazali stertę drewna. Po chwili warzyliśmy pierwszy wrzątek. Rano sformowała się kolejka, olbrzymi rząd ludzi z menażkami. A ja, władca warzelni, stałem nad kotłem i ogromną warząchwią nalewalem każdemu w miarę sprawiedliwie. I wtedy zdałem sobie sprawę, jaką olbrzymią władzę mam nad pozostałymi. Warząchew uczyniła mnie nagle kimś bardzo ważnym. Niektórzy uśmiechali się przymilnie, inni nerwowo domagali się więcej, a ja mogłem dać tyle, ile chciałem. Kucharze potrzebowali wody do zmywania naczyń, więc z dna kotłów wygrzebywali nam resztki pożywienia. Jadaliśmy więc do syta, mogliśmy też tą strawą dzielić się z innymi.

Jaka to ważna rzecz móc podzielić się łyżką zupy z człowiekiem głodnym. W Juchnowie miałem przyjaciela. Janek Borkowski. Syn nauczyciela z gimnazjum w Grodnie. Przemycił maszynkę do strzyżenia włosów i brzytwę oraz grzebyk i został obozowym fryzjerem. A więc „władza” naszej „kipiatieli” rosła. Każdy chciał się ostrzyć. Stąd dodatkowa paczka machorki, kostka cukru, skibka ciężko zaoszczędzonego chleba, którą dzieliiliśmy się z najbardziej potrzebującymi. Idylla, gorzka idylla trwała.

Któregoś dnia poruszenie. Wszyscy pobiegli do bramy, do zasieków okalających obóz. Zbliżała się kolumna wojska. Czworkami. Stałem i wypatrywałem znajomych. Nagle serce zamarło. Kolejny cud w moim życiorysie. Zobaczyłem mojego ojca w towarzystwie sierżanta Stefańskiego, który później zginął pod Monte Cassino. Trudno mi o tym opowiadać...

Ojciec... Był potwornie zmęczony... I zadumany. Pobiegłem do kuchni. Wpadłem między kucharzy — Rosjan, Polaków.

— Przyjechał mój ojciec!



Reakcja była natychmiastowa. Z zakamarków wywlekli wiadro zupy. Zaniósłem je do baraku. Jak oni jedli. Jak strasznie byli głodni! Patrzyliśmy sobie w oczy, płakaliśmy, nic nie mówiliśmy...

Alarm.

Zbiórka z tym, co można nazwać oporządzeniem. Przygotowania do wyjazdu. Tym razem na statek. Nazywał się „Clara Zetkin”. W ładowniach wiele piętér prycz, potworna ciasnota. Jedzenie kiepskie i mało. Z chlebaków wygrzebywaliśmy okruszki. Dzieliiliśmy się tymi resztkami.

Morze niespokojne, warunki ciężkie. Chorowaliśmy. Choć gorzko to brzmi, jedyną rozrywką w tej makabrycznej podróży było wydostanie się na pokład, po długich godzinach oczekiwania w kolejce, do latryny. Dopiero wtedy oddychaliśmy świeżym powietrzem i morzem. Takim powietrzem, które napędza płuca, pobudza wyobraźnię i powoduje, że człowiekowi wraca poczucie człowieczeństwa. Wśród bezkresnego żywiołu, w przestrzeni absolutnej, wolności od horyzontu do horyzontu. I wtedy podjąłem nieodwracalne postanowienie, że zostanę na morzu, że na morzu muszę walczyć, że zrobię wszystko, by temu bezkresnemu oceanowi spłacić wielki dług wdzięczności za to, że pozwolił mi znowu czuć się człowiekiem, a nie tylko strzępkiem bytowania ludzkiego wciśniętym między jedną, a drugą pryczę.

Zakotwiczyliśmy u nieznanych nam brzegów, kilka mil od lądu. Pogoda zła. Barki dobijały powoli, z trudem. Na statku dowiedzieliśmy się, że Niemcy napadli na Związek Radziecki. Wybuchła ta wojna, którą przeczuwaliśmy wcześniej. Wojna, o którą toczyliśmy zawzięte spory z naszymi politycznymi wychowawcami z NKWD, w którą oni nie wierzyli.

Ponój

Wyładowaliśmy się na barki. Potem marsz. Kolejny obóz, położony na płaskowyżu. Pod nami rzeka wpadająca do morza.

Byliśmy na Półwyspie Kola, w łagrze Ponój, nazwanym tak od pobliskiej rzeki. Obóz, jak jakaś niestrudzona pompa, wysysał masę zmęczonych, sponiewieranych ludzi. Rzędy dużych namiotów, żadnej roślinności. Wokół bezkres płaskowyżu. A obóz wchłaniał dalsze i dalsze kolumny. Nie mieliśmy co jeść.

Przy bramie spotykam... mojego ojca. Chyba płakaliśmy. Nie wiedziałem, że był w tym samym transporcie. Proszę go, żeby gdzieś tam poczekał, na jakimś skrawku niezajętej ziemi, pamiętam, że koło popieliska, w którym pomiędzy badyłami spalonej trawy, łętów, ości dużych ryb, które przed nami ktoś przypiekał. Próbowaliśmy to jeść, ale było tak gorzkie, że nabrałem obrzydzenia i do strawy, i do siebie... Tłum gromadził się przy zaimprovizowanej kuchni. Wśród krzątających się

kuchcików dostrzegłem znajomych.

Młodość jest dynamiczna i ma swoje prawa, często odmierzane łokciami i pięścią. Dzięki temu w menażce z puszek po konserwach miałem gorącą zupę. Walczyłem o każdą jej kroplę. O ciepło, które ogrzewało skostniałe dłonie. Walczyłem z pokusą, żeby spróbować. Odrobinę. Byłem taki głodny, ale ta zupa była dla ojca. Stanęliśmy naprzeciw siebie i jedliśmy. To ciepło... Ja jedną łyżkę, on drugą. Kiedy została tylko jedna łyżka, nie zjadłem jej ja ani on...

Kleciliśmy baraki, urządzaliśmy się na zimę. Wiedzieliśmy, że nie będzie łatwa. Którejś bezsennej nocy zwołano nas do pracy. Gdzie? Ano w porcie, przy barkach z zaopatrzeniem dla obozu. Zgłosiłem się na ochotnika, ale powiedziałem oficerowi, że mam bardzo zniszczone obuwie. O dziwo, dostałem parę porządnych butów, w jakich chodzili żołnierze rosyjscy. Z cholewami! Dla mnie wtedy — marzenie. Rozładowywaliśmy barki. Jakieś solone ryby w beczkach, buraki, ziemniaki. Wszystko wynosiliśmy na ląd i po pochylej ścieżce taszczyliśmy na placyk, na samochody.

Obóz podzielono na dwie części. Ta, która pozostała w Ponój, pracowała przede wszystkim w porcie. I tak, dziwnym zrządzeniem losu, po raz pierwszy zostałem portowcem i sztauerem. Nie wiedziałem wtedy, że kiedyś będę pracował w porcie — tym największym na Bałtyku. Poznałem tam ciężki trud fizycznej roboty. Przydał mi się potem w życiu stokrotnie i wielokroć opłacił.

Obsługa obozu składała się z tych samych ludzi co w Juchnowie. Oni po prostu zostali ewakuowani razem z nami! Ten fakt napawał nas tyle wielką otuchą, co podejrzeniami. Stosunek żołnierzy jakby się odmienił. Świadomość, że Związek Radziecki walczył z Niemcami, stawiała nas w innej sytuacji. Nawiazywaliśmy z nimi rozmowy, mówiąc, że tworzymy front tych, którzy chcą bić Niemców. Mimo to nie otrzymywaliśmy jednoznacznej odpowiedzi, jakie będą nasze losy. Zawiazywały się grupy przygotowujące ucieczki. Wygrzebywano jakieś strzępy map, rozważano szansę, a nade wszystko przygotowywaliśmy się do przetrwania zimy. Puchała, Wiśniewski, mój ojciec i inni opiekunowie młodzieży czuwali, by zachować nas w zdrowiu, w kondycji fizycznej i psychicznej.

Poznałem tam także ludzi. Byłbym niesprawiedliwy wobec siebie, gdybym twierdził, że wśród Rosjan, wśród ludzi NKWD, których widok budził grozę, nie spotkałem ludzi prawdziwych. Pamiętam młodego oficera, lejtnanta — chyba podporucznika. Byliśmy potwornie zmęczeni noszeniem worków z ziemniakami, po prostu nie mogliśmy więcej. Nadstawił plecy, kazał załadować sobie dwa worki i biegł z nimi tam i z powrotem. Był zadowolony, że ostatnie worki udało się załadować na samochód. To utkwilo mi w pamięci.

Na kolejnej zbiórce potrzebowali dekarzy. Stałem w szeregu z Kamińskim (prawdziwe

nazwisko Kamionka, służył w marynarce pińskiej). Rysiek wystąpił, pociągnął mnie za rękaw, więc wyszedłem razem z nim. Szepnąłem mu, że o tym fachu nie mam zielonego pojęcia, ale on na to nie zważał.

Budowaliśmy niewielki domek, który przykrywaliśmy słomą, a to akurat znałem z Łotwy. Całość lepiliśmy gliną, którą jeden przyciągał na kołowrocie, drugi pacykował. W zależności od postępu pracy mieliśmy otrzymywać pożywienie z pierwszego, drugiego, trzeciego, a nawet czwartego kotła stachanowskiego. Dobra to była lekcja ekonomii politycznej i ekonomiki pracy. Zależało nam, żeby zrobić jak najwięcej, a potem nażreć się do syta. Oczywiście, każda praca ma swój koniec i trzeba ją wymierzyć. Politruk, który tego dokonał, pokiwał głową. Trzy na cztery, na dwadzieścia... Popatrzył na nas z uśmiechem.

— No cóż, chłopcy, zarobiliście na sól do jedzenia.

— Jakże to, towarzyszu lejtnancie!

— No, widzicie — trzy na cztery, na dwadzieścia. Pół normy. To prawie nic.

— No jakże...

— No dobrze, piszemy, trzy na cztery, na czterdzieści.

— Towarzyszu lejtnancie, przecież nie ma czterdziestu.

— Nie ma? A, to znaczy — deszcz wymył.

— A jak nie będzie deszczu?

— No, to znaczy, wyschnie.

Jak powiedziałem, z powodu moich dobrych butów przydzielono mnie do kompanii transportowej, bo część jeńców, w tym mój ojciec, budowała lotnisko kilka kilometrów od Ponój. Oba miejsca rozdzielał głęboki wąwóz, przez który przepływała płytka rzeka. Należało ją pokonać w bród, a potem wdrapać się kilkaset metrów do góry. Na miejscu wymarszu magazynierzy odważali nam po szesnastu kilogramów prowiantu. Dlaczego właśnie tyle? Nie wiem.

Maszerowaliśmy przez stepowy płaskowyż. Roślinność ską-



pa, karłowata, gdzieśgdzie mchy, jagody, żurawiny, zrywane przez nas skrętnie. Wspinaliśmy się. O, Boże, jak ciężko. Tam, gdzie było najtrudniej, był zawsze Wiśniewski i Puchała. Nigdy im tego nie zapomnę. Podpowiadali, jak iść, jak odpoczywać, co robić, by krwotoki z nosa zdarzały się jak najrzadziej.

W plecaku niosłem solone mięso. Mogłem oderwać kawalek, schować za koszulę czy nogawkę spodni. Ale wiedziałem też, że to, co niosę, jest dla mojego ojca i to, co ja zjem, nie dostanie się jemu. Ja przecież dostawałem dodatkową rację żywności za tę ciężką pracę. 20 dag czarnego żytniego chleba i skrawek tłuszczu podobnego do margaryny, wielkości połowy pudełka zapalek. Wysyłem to w siebie po okruszynie i ciągle myślałem o polciu mięsa dźwiganym na plecach. Żywność oddawaliśmy i wracaliśmy bardzo zmęczeni.

Jak rozstrzygaliśmy dylematy, które rodziły się w nas wszystkich, niosących tę żywność? Jasno. Zawsze zostało gdzieś kilka ziemniaków, które się rozsypały, jakaś garstka kaszy, odrobina czegoś nadającego się do jedzenia, co przy tym ważono. Tak chyba popełnia się grzech, z którego można albo nie można się rozgrzeszyć.

A jeszcze jestem Panu winien coś, co opowiadałem po raz pierwszy. Wędrując, spotykaliśmy kości. Kości ludzi, które wiatr wygrzebywał spod mchów i piasku wąwozu. Chcieliśmy wiedzieć: kto to był, kogo spotkał ten los? Dowiedzieliśmy się, że było to kilka tysięcy księży i duchownych innych wyznań, którzy mieli tam swój obóz i nie przetrwali kolejnej, być może ciężkiej, wiecznej zimy na płaskowyżu Ponoj.⁵ Ich synowie i wnuki mają obowiązek kołatać do bram niebios lub piekieł, by wydrzeć im tę tragiczną tajemnicę. To właśnie pan, pańskie pokolenie winno złamać pieczęcie na najtajniejszych zbrodniach! Na fałszu i obłudzie! A może nie mam racji? Może Wam jest to niepotrzebne?

Droga bez wody

Kolejny transport. Wagony kolejowe, tak dobrze nam znane

⁵ Fragment tej wypowiedzi Tadeusza Piktela został zakwestionowany przez cenzurę i nie wszedł do redakcji z lat osiemdziesiątych. W obecnym opracowaniu przywrócono oryginalne słowa świadka zapisane na taśmie.



i trudy podróży w eszelonach z oknami przeszklonymi drutem kolczastym.

Dojechaliśmy do Archangielska. Biwakowaliśmy na terenie dużego tartaku. Oczekiwaliśmy na następny transport, o którym wiedzieliśmy tylko, że nastąpi. I rzeczywiście. Bardzo długa droga, bo z Archangielska, aż na zachodni kraniec Ukrainy. Prawie dwa tygodnie. Wtedy zdałem sobie sprawę z tego, jak olbrzymi jest Związek Radziecki i jak odmienny w różnych regionach. Na północy wielki przemysł. Zelektryfikowane ogromne miasta przemysłowe, fabryki. Na zachodnim skraju Kazachstanu jurty, bezkresny step, wielbłądy, tak jak w epoce Tamerlana. Tam podróż była szczególnie uciążliwa, dramatyczna. Dokuczało pragnienie.

Przystanęliśmy na jakiejś stacji. Walenie do drzwi. Pić, pić, pić. Mijała kolejna doba bez wody, a dni były tak upalne. Poruszenie wśród konwojentów. Otworzyli drzwi wagonu. Wysypaliśmy się w kierunku pola i poszliśmy do studni, położonej w małym osiedlu, kilka kilometrów od torów kolejowych. Chwyciłem i ja naczynia, biegłem z innymi i zobaczyłem coś, czego nie chciałem już nigdy oglądać. Widziałem człowieka, który postradał zmysły.

Szedł przed siebie i mówił coś bez zrozumienia. A wokół niego ludzie krańcowo wyczerpani, zwłaszcza ci starsi. Ludzie niezdolni do wysiłku fizycznego. Szedłem, biegłem, do studni. Tam piłem i piłem, i ciągle chciało mi się pić. Nalewałem wodę z jednego wiadra, do którego tłoczyły się tysiące. Walczyłem o każdą kroplę, o każdy łyk. Kiedy już napełniłem menażkę, zacząłem pić znowu. Byłem mokry i ciągle chciało mi się pić!

Wiedziałem, że tam, w pociągu został mój ojciec i Felek Rożnowski, który już prawie opadł z sił. Niosłem menażkę z wodą, do której wyciągały się setki rąk i patrzyły tysiące oczu. Przyciskałem ten skarb do piersi i walczyłem ze sobą, żeby nie pić po raz kolejny, żeby nic nie uronić.

Doszedłem. Pierwszy pił Felek. Popatrzył na mnie. Chciałby więcej. Potem pił ojciec. Pobiegłem po raz wtóry. Już miałem

dwa naczynia. I znów wyciągnięte ręce oraz zachłanne oczy. Pobiegłem po raz trzeci, ale studni... już nie było. Została rozdeptana... Do ostatniego drewnianego ocembrowania.

Nie było więcej wody...

W nowym obozie spotkaliśmy żołnierzy, których nie znaliśmy. Ewidencja, życiorysy, nowe możliwości. Tym razem mogliśmy wybrać. Ochotnicy do armii radzieckiej — zakwaterowani w rejonie Z, ochotnicy do międzynarodowych brygad — w rejonie Y, kandydaci do wojska polskiego mieli pozostać na miejscu...

Każdy wybrał zgodnie z własnym sumieniem. W kancelarii opowiadałem swój krótki życiorys. Młody oficer ślinił kartki w teczkę, którą miał przed sobą, spoglądał na mnie, od czasu do czasu o coś pytał, mówił mało, czasem wdychał. Na chwilę wyszedł... Teczka z moimi aktami osobowymi leżała na biurku.

— No tak, to znaczy do wojska polskiego — stwierdził oficer, ponownie wchodząc do pokoju.

Tatishczewo

Już 26 lipca byłem w Tatishczewie⁶, gdzie formowała się piąta dywizja piechoty. Pan oczywiście nie wierzy w cuda? Panie Marku, tam w Tatishczewie... spotkałem ojca. Był dowódcą plutonu karabinów maszynowych w trzynastym pułku piechoty. Szkolił młodych żołnierzy. Z grupą przyjaciół, nastolatków zostaliśmy przydzieleni do kompanii podchorążych tejże dywizji. Rozpoczęły się ćwiczenia bez broni. A na świecie była już jesień. Spadł świeży śnieg. Pod okiem plutonowego Chlebowskiego i kaprała Michali-ka ćwiczyliśmy okopywanie. Kurs rekrucki.

A potem pierwszy karabin, właściwie drugi, bo jakże mógłbym zapomnieć o mauzerze z magazynu szkolnego w Brańskowiu. Nie miałem amunicji, ale miałem karabin.

Mieszkaliśmy w namiotach. Duże, wkopane w ziemię. Drewniane łóżka, piecyk, w którym dyżurny, jak westalka, niecił ogień. Rano pobudka, apel, potem ćwiczenia i nadzieja, że dotrze uzbrojenie i będziemy walczyli na froncie. I kiedy wydawało mi się, że już na dobre zadomowiłem się w dywizji, kiedy zbliżała się promocja, a upragniona belka ze stopniem podchorążego była w zasięgu ręki, nastąpił kolejny etap porządkowania ewidencji. Normalny, zwykły pobór, z komisją lekarską, życiorysem i sporządzeniem akt.

Karny elew Piktel zameldował się wraz z innymi, ażeby się rozdziać do naga przed dostojną komisją, której przewodniczył sympatyczny pan pułkownik w węgierskim dolmanie. Rutyna, kilka słów, przydział, o który mnie nikt nie pytał. Usłyszałem: podchorąży piątej dywizji piechoty. Zacząłem się ubierać... Jak to: piąta dywizja piechoty i szkoła podchorążych? A marynarka wojenna?

— No i co, synek, a po co ty chcesz do tej marynarki wojennej? — zapytał pułkownik.

— Panie pułkowniku, melduję posłusznie, chcę walczyć.

— No i co tak z tobą zrobić? A u ciebie lat ile? — znowu spojrzenie w moje akta. — No tak, to ty nie masz jeszcze osiemnastu lat.

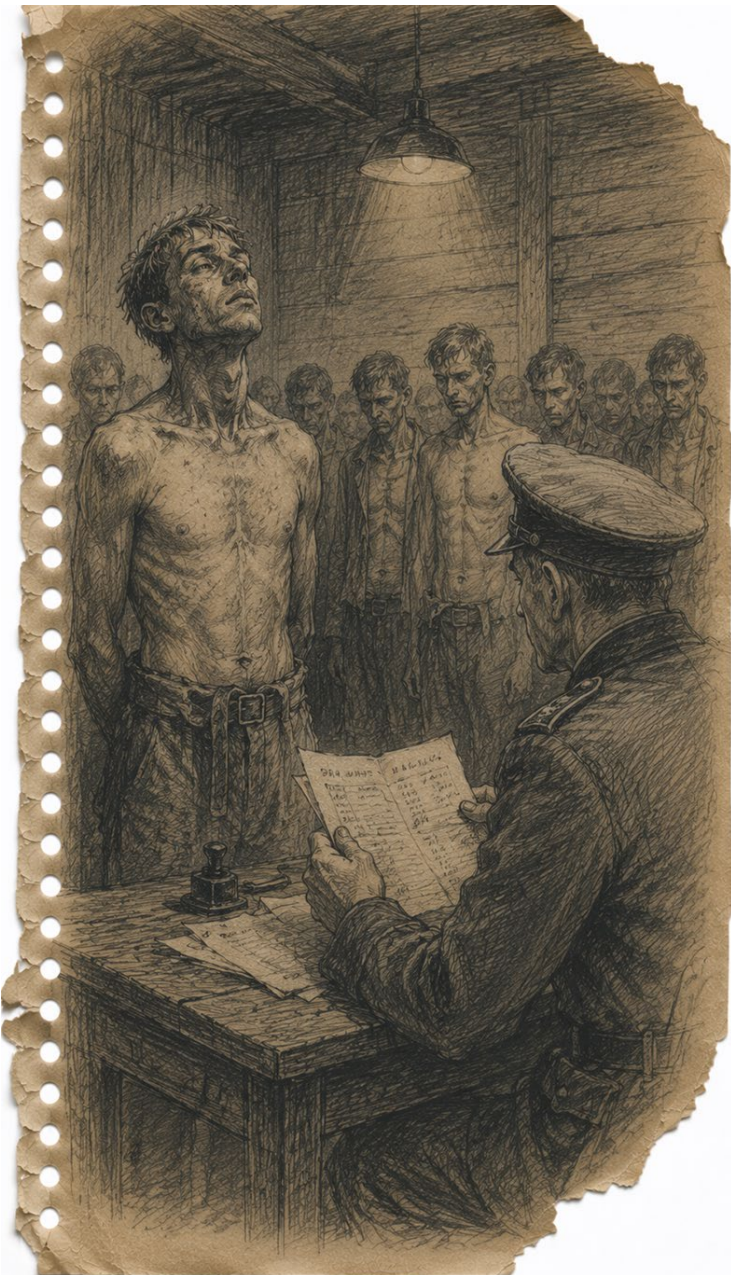
— Nie mam, panie pułkowniku.

— Tak ty rozdzielaj się.

⁶ Tatishczewo koło Saratowa — miejsce formowania 5. Wileńskiej Dywizji Piechoty Armii Polskiej w ZSRR.

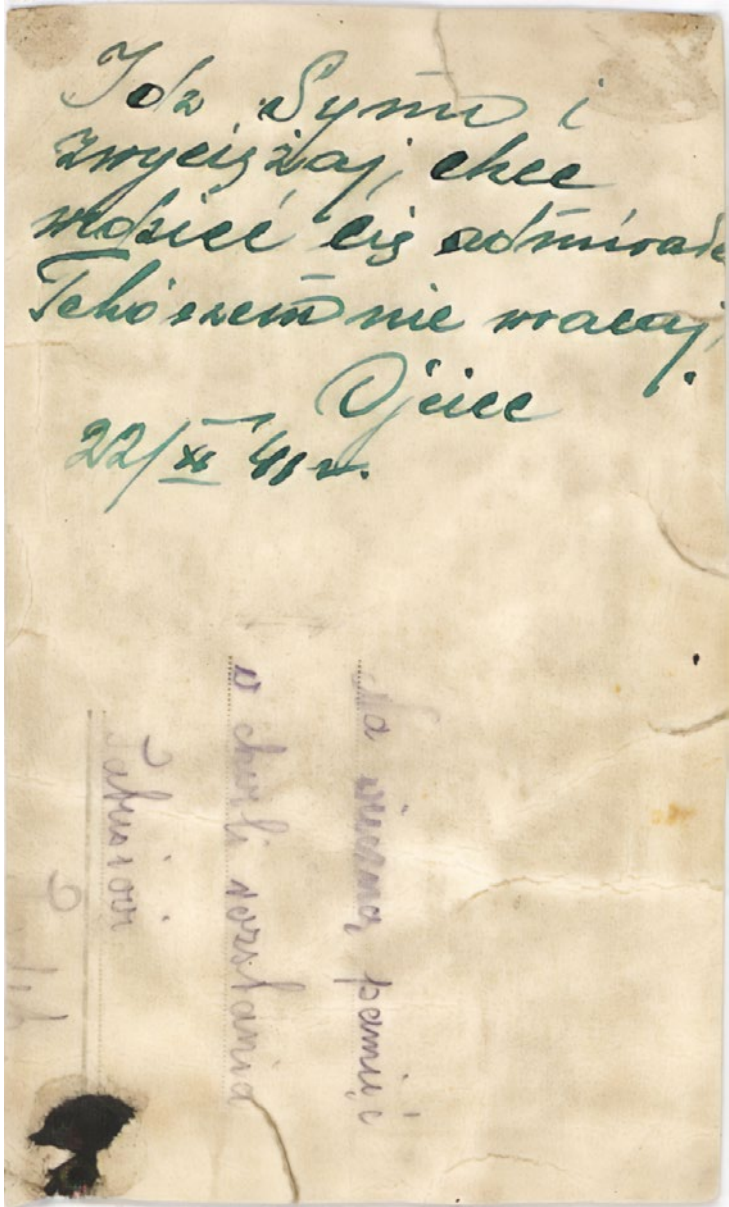
Elew Piktel rozebrał się tak, jak go matka stworzyła, wypiął bohaterską pierś kandydata na marynarza, zrobił najbardziej marsową minę, na jaką go było stać i zbliżył się do prześwietnej komisji.

— No to co, tak my badać ciebie nie będziem, my już ciebie badali. Tak ty odziewaj się. To co, wy sierżant, tak i zapiszcie. Niech on idzie do tej kompanii marynarki wojennej. A ty, synek, zamelduj tam u siebie, do jakiej kompanii jesteś przydzielony.



Serce waliło jak młot. Pierwsze kroki skierowałem do namiotu mojego ojca. Otworzyłem zasłonę, wszedłem po kilku szczebelkach drabinki w dół, wyprężyłem się regulaminowo i zameldowałem wejście. Usiadłem wśród starszyny. W namiocie był major Czesław Wiśniewski, dowódca jednego z pułków. On tam, w obozie, nazywał się inaczej — major Windyga i niech mi nie ma za złe, że w tej chwili to mówię, bo to zaszczyt — oficer drugiego oddziału sztabu generalnego. Zawodowy oficer. Ten, który serdecznie i troskliwie opiekował się nami, młodzieżą. Rozmawiałem z ojcem. Tak jak syn z ojcem i szeregowy z przełożonym. Powiedziałem mu o przydziale. Zamyślił się o czysko i powiedział, że niedługo pozostanę w dywizji.

Wyszperał zdjęcie, które zrobiliśmy razem na Łotwie i 22 listopada 1941 roku napisał tak: „Idź, synu, zwyciężaj, chcę widzieć cię admirałem. Tchórzem nie wracaj”...



Do marynarki

Listopad 1941. Poszedłem do rejonu zakwaterowania, popatrzyłem na kolegów, na plutonowego Chlebowskiego, kaprała Michalika, mojego dowódcę drużyny. W regulaminowy sposób zwróciłem się do plutonowego Chlebowskiego, niekompletnie odzianego, reperującego but, zdaje się. Stałem przed nim na baczność, wywołując tym zdziwienie wśród kolegów odpoczywających po zajęciach.

— Panie plutonowy, melduję posłusznie, że dostałem przydział do kompanii marynarki wojennej.

Chlebowski podniósł tę swoją dobrą twarz, popatrzył z wesółym uśmiechem.

— Ty wiesz, Tadeusz a ja sobie pomyślałem, żeś coś zmajstrował...

Spadł mi kamień z serca, rozległ się gwar, otoczyli przyjacie-

le. Nikt wtedy nie wiedział, która droga do Polski była krótsza. Byłem głęboko przekonany, że ta, którą ja wybrałem.

Potem to już etapami, przez Saratów do Kołtubanki.

W Saratowie oczekiwaliśmy na pociąg. Front zbliżał się do Wołgi. Transporty wojskowe, wczesna zima, dużo śniegu. Wojsko ciągnęło nieprzerwaną strugą. Żołnierze oszronieni, jakby przyklejeni, wisieli na lokomotywach. Wielki wysiłek wojenny, widać było determinację na twarzach wszystkich tych, którzy stracili domy i szukali schronienia. Na stacji koczowały tysiące ludzi. Znalezienie jakiegokolwiek miejsca na wypoczynek, na godzinę snu było prawie niemożliwe. Starcy. Matki z dziećmi. Żołnierze. I my, grupka w polskich mundurach, wtopiona w ciżbę ludzi miotanych tym niepojętym, potężnym huraganem historii. Zaczynałem rozumieć coraz lepiej, co znaczy wojna.

Kolejny dzień oczekiwania w Saratowie, pięknym mieście, z operą, wspaniałą architekturą, jeszcze nie zniszczonym. I trudno nie wspomnieć o tym, że to wszystko miało wkrótce zamienić się w gruzy. Dlaczego?

Wreszcie transport, pociąg, który zmierzał do Kołtubanki, do miejsca koncentracji marynarzy i lotników. Dantejskie sceny. Każdy chciał się dostać do wagonów. Straże robiły co mogły, by przywrócić ład i porządek. Nam trudno wyjaśnić, że ten pociąg jest dla nas, że nam należy się pierwszeństwo. Żyć chcieli wszyscy. Pociąg ruszył.

W wagonie ścisk. Jakaś dziewczyna, kobieta, starszy mężczyzna. Rosjanie, którzy chyba nie bardzo wiedzieli, dokąd jechali?

Kołtubanka

I ta podróż dobiegła końca. Wmaszerowaliśmy do lasu. Polana, namioty, podobne jak w Tatiszczewie. Ziemianki na osiemnaście osób, przykryte płachtą namiotową. Piecyk. Obok stacjonowała już pierwsza eskadra lotników, potem druga. Przyjeżdżali następni. Dowodził nami kapitan Jankowski. Szefem był chorąży Kunc.

Ciężka to była zima. Mróz okrutny, poniżej 40 stopni. Ktoś mówił, że nawet zimniej. Ślina zamarzała. Ostatnie krople oddawanego moczu zamieniały się w soplek lodu.

Normalne zajęcia. Rozładunek zaopatrzenia z pobliskiej stacji. Jazda na otwartych samochodach przy trzaskającym mrozie. Pękały gumowe podeszwy butów i opony. Powietrze suche. Na razie, ale niedługo, nikt nie chorował. Po kolejnej wyprawie przeziębilem się i zapadłem na ciężkie zapalenie płuc. W namiocie gorączkował Kazio Nowak, wspaniały kolega, marynarz z marynarki handlowej. Człowiek, który znał cały świat. Z wykształcenia chyba prawnik. Z natury obieżyświat. Mieszkał też z nami Józek Dziobek, ważył wtedy ze 100 kg. Silny, zwalisty, najsilniejszy z nas wszystkich. On to, kiedy jego ojce rąbali las na dalekiej Północy, niańczył kapitana Jankowskiego, człowieka mizernej postury. Wyniańczył go na swojego dowódcę. Chwała mu za to.

Cholerny mróz. Umyć się można było tylko w śniegu, ale jak to robić przy 40 stopniach poniżej zera? Wszystko lgnęło do skóry, twarz bieląła. Wysmarowani maściami, wyglądaliśmy przedziwnie; trudno było się odróżnić nawzajem. W namiocie ciepło, bezpiecznie, bo wśród przyjaciół.

— Żyjesz, Tadeu? — krzyczał Kazio Nowak podkładając rano do piecyka.

— Żyję.

— No to jeszcze Polska nie zginęła.

Gorączka wielka, ale nie przejmowaliśmy się tym bardzo. Wiadomo, młodzi ludzie. Tylko apetytu nie miałem. Kolega zbierał mój chleb. Kiedy wyzdrowiałem, natychmiast zniknęły zbierane przez Ryśka Kamionkę kromki podpiekane nad ogniem.

Wszystkim bardzo chciało się jeść...

Panu, panie Marku jako pierwszemu o tym opowiem... To chyba Rysiek zaproponował, żeby pójść do najbliższego kołchozu i tam zamienić rzeczy na żywność. Zapakowałem swój ciepły sweter, ten od siostry i jeszcze coś.

Poszliśmy. Droga w zaspach, gdzieniegdzie prowadziła przez las. Pod drzewami... widziałem figurki ludzkie... przykucnięte tu i ówdzie... zamarznęte... z sopłami lodu spływającymi z wąsów, brwi... i włosów. Figurki... jak światki ludowego artysty. Oni też szli do okolicznych kołchozów po chleb... Nie doszli.

Mieliśmy więcej szczęścia...

W izbie kobieta. Ciepło. Tajemy. Niewiele rozmawiamy. Ona wie, po co przyszliśmy. Nie my pierwsi i nie ostatni. Wyjęliśmy to, co mieliśmy w torbie. Z dużego bochna odkroiła połowę. Przekroiła na dwoje dużą, dorodną dynię. Dwie albo trzy cebule, coś tam jeszcze. Siedzieliśmy, rozmawiając o niczym, bo o czym można mówić w izbie kobiety, w której nie ma mężczyzny i dzieci...

Drogą świątków wróciliśmy do obozu...

I znowu coś, czego też nikomu nie opowiadałem. Chorąży Kunc miał psa Pikusia. Bardzo go lubiliśmy. Ale nam okropnie chciało się jeść. Czy musieliśmy to zrobić? Oni śpiewali „Wszystkie nasze dzienne sprawy”, a ja i paru kolegów oprowadziłem Pikusia. Zyzio Adamkowski, znakomity kucharz, który



na „Batorym” gotował wspaniałe dania, zaczął przygotowywać gulasz z Pikusia. Znalazła się w nim długo oszczędzana cebula, skrętnie przez kogoś chowana marchew, może jakiś zmarznęty ziemniak. Ten zapach prawdziwego gulaszu!... Byliśmy tylko ludźmi głodnymi, którzy pospółu, z jednego naczynka czerpali po kąsku. Pikusia...

Zima miała się ku końcowi. Załadowaliśmy się do wagonów. Ja w cudowny sposób stałem się właścicielem wiadra. Zdobyłem je niezupełnie legalnie, dziś być może zostałoby to osądzone jako czyn niemoralny, ale to wiadro było mi potrzebne, zresztą nie tylko mnie. Chodziłem w glorii bogacza, o którego względy zabiegali przyjaciele i znajomi. Nasza droga wiodła do Uzbekistanu, do miejscowości Kirmine. Przedtem minęliśmy Taszkient, gdzie panował tyfus. Dlatego między innymi nasze kontakty z miejscową ludnością były bardzo ograniczone.

Mijaliśmy transporty jadące na wschód i zachód, wracające i zdążające na front. Wojsko jak to wojsko, ciekawe było, co kryły w sobie inne wagony. Wiedzieliśmy, że za zagarnięcie mienia wojennego groziła jedna kara. Ale worek cukru z pobliskiego transportu znalazł się w naszym wagonie. Jak to się stało — nikt nie wiedział, nikt nie mógł nic zeznać, chyba że na sądzie ostatecznym. Cukier podzieliiliśmy między wszystkich. Na kolejnej stacji rewizja. Weszli żołnierze, którzy narobili wiele rwetesu i... niczego nie znaleźli. Kamień spadł nam z serca. Dopiero wtedy, przynajmniej ja, zdałem sobie sprawę, jak blisko byliśmy plutonu egzekucyjnego. Kolejna lekcja, która drąży moje sumienie do dziś.

Kirmine

Kirmine. Obóz w pobliżu małego miasteczka. Charakterystyczny szczegół — olbrzymia sterta soli. Maszerowaliśmy do miejsca zakwaterowania pierwszego i drugiego plutonu. Było nim puste pole bawełniane. Tylko pole, obok kanałów, które służyły do jego nawadniania. Wytyczyliśmy prowizorycznie miejsce przyszłego obozu, a na razie wygrzebaliśmy dołki do spania. Ja z Ryśkiem Kamionką zbieraliśmy łęty bawełniane na nasze le-

gowisko. Byliśmy umęczeni, więc sen przyszedł szybko.

Spaliśmy przykryci jednym kocem i płaszczami. Obudziliśmy się rano przysypani... śniegiem. Rozbiliśmy namioty, zaczęliśmy obozowe życie. Jednym z najważniejszych zajęć było wytrząsanie wszy i rozgniatanie ich kamykiem. Wody mało. Wokół nas biwakowali żołnierze z kompanii kolejowej. Ściągnęli lotnicy, obóz się poszerzył. Przybyli ludzie ze wszystkich zakątków Rosji zdążający do polskiej armii. Spotkałem koleżankę mojej siostry, naszą sąsiadkę. Była w pomocniczej służbie kobiet — Lalka Krukowska.

Rozmawialiśmy o rodzinie. Ostatnie wieści, bardzo odległe, bo sprzed miesiący, ale radość ze spotkania wielka.

Wybuchła epidemia tyfusu. I dyzenterii. Prowizoryczne szpitale przepełnione. Ludzie umierali jeden po drugim. W skalistej, piaszczystej ziemi kopaliśmy groby dla naszych najbliższych. MundeK Rejman, z którym dzieliłem posłanie obok Ryśka Kamińskiego, poszedł do szpitala. Dramat, bo wiadomo, że lada dzień wyruszymy w dalszą podróż. Od czasu do czasu chodziłem do miasteczka. Tam także tyfus zbierał obfite żniwo. Na ulicach, w zakamarkach podwórek widziałem ludzi, dla których Kirmine było ostatnim miejscem postoju.

Mineło kilka tygodni. W obozowej uliczce spotkałem kogoś, kogo znałem. Na pewno... Ten uśmiech, oczy i pozdrowienie: cześć Tadek! Kostek Śmigiełski? Uciekł grabarzowi spod łopaty. Nie poddał się tyfusowi. Cień człowieka.

Wrócił do namiotu... O zmierzchu siedliśmy przed namiotem. Ziutek Dziobek, zamyślony, wielki, Kazik Nowak, którego opowieści już nas nie zajmowały tak jak niegdyś. Był też Zyziek Adamkowski. I myśleliśmy: jeszcze trochę, jeszcze trochę przeżyć...



Wziąłem więc patyk, nóż oraz zwykły worek, który służył mi do przechowywania skromnego dobytku i poszedłem przed siebie, za horyzont, gdzie piętrzyły się niewielkie wzgórza. Szedłem, pogryzałem trawę i przez przypadek zacząłem rozkopywać jakiś kopczyk, który za schronienie obrał sobie... żółw. Nieduży, piaskowy żółw. Odetchnąłem i przypomniały mi się opowieści o kupie żółwiowej, daniu milionerów. Przyjrzałem się uważnie mojemu małemu przyjacielowi. Obok było ich więcej. Grzebałem aż do zmroku. Niosłem je, radosny, na plecach, a one mnie skrobały. Z miną torreadora wysypałem w namiocie zawartość parcianego rogu obfitości.

— Zabieraj się z tym świństwem!

Zebrałem żółwie, wziąłem moje bezcenne wiadro i poszedłem nad kanał, żeby te zwierzęta zamienić w smakowitą zupę. Żółwie zimowe, chude, tłuszczu niewiele, ale powoli w kociołku rosła sterta łapek, główek, odrobina tłuszczu. Gotowe! Ladies and Gentlemen — zupa żółwiowa! Pierwszy wspaniały tyk. Dla Mundka Śmigiełskiego. On musiał...

A potem zaczęły się systematyczne wycieczki na wzgórza. Szeregi ludzi uzbrojonych w kamyki, noże, przyrządzających zupę żółwiową. Ale wkrótce zwierzęta te po prostu „się skończyły”. Chorych przybywało. Jak się ratować? Wielu było skrajnie wyczerpanych. Niektórzy chłopcy odsiedzieli co nieco w prawdziwych więzieniach, a teraz odbywali najdłuższą podróż swojego życia. Byli bardzo schorowani.

Kolejny pies. Złapał go Młyński, mój przyjaciel, z którym pływałem potem w marynarce wojennej. Kolejna aprowizacja, niezbędny posiłek dla tych, którzy najbardziej go potrzebowali.

Pewnego dnia siedziałem nad kanałem i patrzyłem, jak ktoś przygotowywał zupę żółwiową. W moją stronę szło dwóch osiłków, chyba z batalionu kolejowego.

— Panie marynarz! — zawołali.

Zapytałem, o co chodzi. Oni o moim wiadrze, a ja się wypieram. Zaproponowali wymianę wiadra na fant i obiecali oddać nazajutrz. Fant jak fant, ale dany przy świadkach. Nazajutrz, wieczorem przyszli ci dwaj, dźwigając coś w wiadrze. Przykryte, nie widać. Zawołali mnie za namiot, zdjęli szmatkę. Pełne wiadro mięsa! Wołowego, pięknego, bez kości. Oczy wylazły mi na wierzch.

— Gdzież tu krowy, gdzie woły?

— Panie marynarz, zarzegliśmy garbatego.

W moim wiadrze dostałem kawałek wielbłąda. Mięsa starczyło nam na jakiś czas i już było lepiej, weselej. Zaczęliśmy zabierać się w drogę. Cieszyłem się, że MundeK jedzie z nami.

Przez Persję i Afrykę

4 kwietnia 1942 roku, w dzień moich osiemnastych urodzin, znalazłem się w Krasnowodzku. Tam załadowali nas na statek, pasażerski, a jakże. Nas, marynarzy, do kabin, innych na pokład. Płynęliśmy przez Morze Kaspijskie do Pahlawi

w Iranie. Tam trafiliśmy do jakichś hal fabrycznych.⁷

Następnego dnia wszyscy do łaźni. Już byli Anglicy, dowodzili nami, kierowali zgodnie z ustalonym, dobrze funkcjonującym planem. Do prawdziwej tureckiej łaźni wchodziliśmy jak do muzeum. Wspaniałe baseny, styl orientalny. Myliśmy się gruntownie, ostrzyżono nas, zabrano wszystkie rzeczy. Powędrowały na stos, a podlane benzyną płonęły ledwie parę chwil. Wyfasowano nam nowe mundury. Wszystko nowe!

Pierwsza noc. Nie mogę spać, bo... nic mnie nie gryzie!

Żywili nas w kuchni polowej. Dostawaliśmy czekoladę, papierosy. Takie prawdziwe, bielutkie, w nieskazitelnie czystych, ładnych opakowaniach. Paliłem jednego, drugiego. Taki czysty, pachnący papieros. Aż mi się niedobrze robiło od ich aromatu.

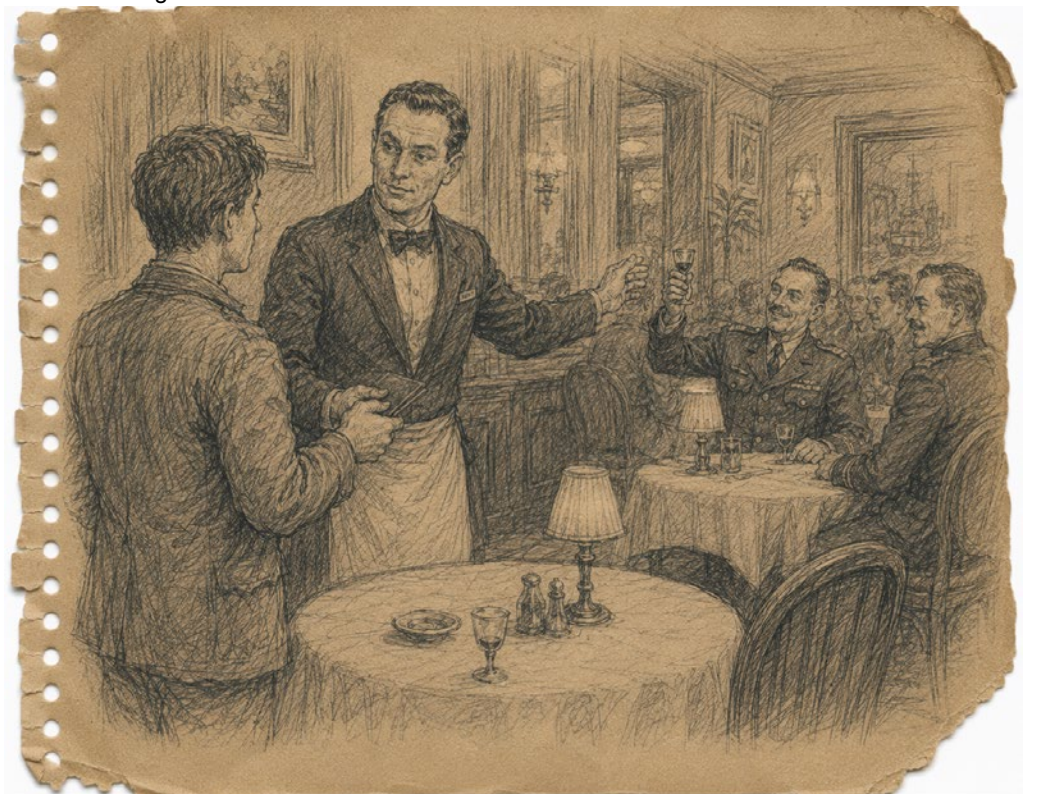
W Pahlawi byliśmy krótko. Samochodami pojechaliśmy do Teheranu. Wspaniali kierowcy, Amerykanie, balansowali na serpentynach nad przepaściami. Chłoniliśmy nowy, nieznan nam kraj, pełen kontrastów, piękny. Byliśmy w Persji, bo tak wtedy nazywał się Iran.

Teheran. Miejsce zakwaterowania — jakaś duża fabryka. Jedni w namiotach, drudzy w halach. Było z nami wielu Gurków z charakterystycznymi kapeluszami, z maczetami i małymi nożami. Ci waleczni żołnierze służyli w armii brytyjskiej. Obsługiwali obóz, okutani w szaliki, mimo że upał. Ściągały dalsze transporty z Rosji. Służba kobiet.

Egzotyczną koleją, przejeżdżając przez wiele tuneli, dotarliśmy do Ahwazu w Chuzestanie. Miasto położone na skraju pustyni. My biwakowaliśmy na tej pustyni, w namiotach.

Potworny upał i taka sama nuda. Obóz oblegali handlarze. Otrzymywaliśmy już żołąd, z którym nie wiadomo było, co zrobić. Sporo, po przeliczeniu na tomany. Piliśmy dużo perskiej wódki, od której mieszało się w głowie. Bardzo dziwny stan, bardziej euforii niż upojenia. Przedsmak innego świata, innej cywilizacji, od której odwykliśmy. U krawca, który skracał mi szorty — pierwsze pociągnięcie opium. Później pierwsza kawiarenka w orientálním stylu „out of bounds”, co znaczy — nie należy tam chodzić. Jakieś dziewczyny sprzedające się za parę groszy, ot, wartość znaczka pocztowego. Nowy świat, który dla mnie był przedśionkiem tego, co miało nastąpić.

Z Ahwazu pojechaliśmy do Bandar Szahpur. Stamtąd popłynęliśmy do Bombaju, gdzie wylądowaliśmy chyba w połowie maja, właśnie wtedy, kiedy — jak zapamiętałem — upadł



Singapur. Zaokrętowaliśmy się na inny statek. W zasadzie nie schodziliśmy na ląd. W zwartym szyku zaprowadzono nas tylko do kościoła.⁸

Kiedy wszyscy zaczęli wychodzić, coś mi strzeliło do głowy. Przykucnąłem w konfesjonale. Gdy kościół opustoszał, ku zdumieniu modlących się zakonnic wyszedłem z ukrycia. Nie ja jeden. Z zakamarków wyłonił się także moi koledzy. Było nas kilku. Ruszyliśmy w Bombaj.

Nad morzem mijaliśmy wille maharadzów, grających w krykieta, tak jakby nie było wojny. W mieście biedota, uliczki zatłoczone bezbarwną masą.

Nowozelandzkim statkiem pasażerskim, nazywał się chyba „Awatea”, popłynęliśmy do Cape Town. Tam krótki postój. Przecudne miasto z Górą Stołową. Fantastyczny klimat. Dużo wojska, przeważnie Australijczycy. Kraj, który żył w innym wymiarze, nietknięty wojną, kapiący od luksusu. Staraliśmy się przymierzać nasze wyczytane w książkach wyobrażenia o anglosaskim świecie do tego, co widzieliśmy. Z moimi przyjaciółmi, byłymi słuchaczami szkoły morskiej, którzy mówili trochę po angielsku, weszliśmy do pubu. Pamiętam jak dziś piękny, klubowy, wręcz ekskluzywny bar. Piliśmy gin and lime juice, o którym tyle słyszałem w pogwarkach na pryczy, gdzieś daleko na Wschodzie czy Północy. Jakże smakował ten dżin, pierwszy w moim życiu! Podany przez wyfraczonego kelnera, na tacy, z uszanowaniem. Wspaniały, pachnący cytryną trunek. Cytryną, o której wiedziałem, że jest i którą kiedyś, jako dziecko, jadłem. Podnieśliśmy szklaneczki, żeby życzyć sobie na zdrowie, a obok siedzący starsi panowie również podnieśli swoje i skłonili głowy. „Chin-chin, all the best”. Chcieliśmy zapłacić, ale kelner wytłumaczył, że ci panowie już zapłacili. Poprosiliśmy o następną kolejkę i żeby podano również tym sympatycznym panom. Podnieśliśmy szklaneczki, my „na zdrowie”, oni „all the best”. Znowu przywołał kelnera.

— Przepraszam panów, ale ci panowie zapłacili — i wskazał na następny stół. Poczuliśmy się nieswojo. Do trzech razy sztuka.

⁷ W nagraniu Tadeusz Piktet zamienił nazwy dwóch irańskich portów i najprawdopodobniej także nazwę statku. Ewakuacja z Krasnowodzka prowadziła przez Morze Kaspijskie do Pahlawi (obecnie Bandar-e Anzali). Z Ahwazu żołnierze jechali do Bandar Szahpur nad Zatoką Perską, skąd odpływali do Bombaju. Nazwa „Awatea” odnosi się najpewniej do późniejszego etapu podróży z Bombaju przez Cape Town.

⁸ Singapur skapitulował 15 lutego 1942 roku. Piktet dotarł do Bombaju około połowy maja, dlatego jest to przesunięcie chronologiczne w pamięci świadka.

ka. Poprosiliśmy jeszcze jedną kolejkę polecając, by poczęstowano również tamtych państwa. Wreszcie sytuacja stała się niewyraźna. Któryś z kolegów wziął szklaneczkę i ostentacyjnie stłukł o stolik. Zapytał kelnera, czy może zapłacić za kieliszek?

— Nie, proszę pana, bo za to zapłacił już tamten pan.

— A kim jest ten pan?

— Ten pan jest prefektem policji w Cape Town.

To taki przerwany do naszego opowiadania.

Wszystko, co dobre, szybko się kończy. Dobiegał końca pobyt w Afryce. Niejeden mógłby tam już zostać, ale nikt tego nie uczynił. Płynęliśmy dalej, bez konwoju. 34 tys. DWT, duży statek pasażerski, turbo, szybki, więcej niż 30 węzłów. Na pokładzie była artyleria, działo na rufie i dziobie, karabiny maszynowe jako obrona przeciwlotnicza, ale to wszystko.

Anglia

8 czerwca 1942 roku wylądowaliśmy w Greenock. Powitał nas kapitan de Latour i inni oficerowie brytyjscy. Zakwaterowano nas w browarze. Wiedzieliśmy, że to prowizorka, że szybko pojedziemy dalej. Kolejne życiorysy i ewidencje, pytania konkretne i rzeczowe. Wiedzieliśmy, że rozmawiamy z oficerami kontrwywiadu. Nie tylko o naszych osobistych sprawach. Traktowaliśmy to jako jeszcze jeden etap, jeszcze jedno oko w sieci, przez które trzeba było przebrnąć.

8 czerwca 1942 roku dowiedziałem się, że jestem w marynarce wojennej. Pojechaliśmy do Plymouth, do bazy marynarki wojennej, ośrodka szkolenia Południe, na okręt Jego Królew-



skiej Mości „Drake”.

Na przełomie maja i czerwca odziano nas w marynarskie mundury. Kolejny okres rekrucki. Zbiórka przed obliczem bosmana Gieka. Uczył nas marynarskiego abecadła, które — jego zdaniem — składało się ze wszystkich liter alfabetu. Trzeba było być sprawnym piechurzem i komandosem, walczyć wręcz, umieć wejść na obcy statek i wiele innych rzeczy, których nie sposób wyliczyć. Wspaniały, dowcipny człowiek, umiejący wszystko, któremu trudno było cokolwiek zaimponować. Pamiętam tę pierwszą zbiórkę, kiedy przeżyliśmy się przed przełożonym.

— Wspaniali chłopcy — mówił, a uśmiech nie znikał z jego twarzy. — Fajni, inteligentni, cieszę się, chłopcy. No, a z literaturą polską to pewno na bakier, wszystko zapomnieliście?

— Nie, panie bosmanie.

— No dobrze, a „Popioły” czytał z was kto?

— Ja, ja, ja, ja... — kilka rąk uniesionych wysoko.

— No, to ci, którzy czytali „Popioły” — wystąpił. A wy, starszy marynarz, zabrać ich do bosmana Jędrusika, niech mu te popioły w kuchni porządnie wysprzątają.

Pierwsze frycowe i serdeczny uśmiech. Z chorążym Giekiem byłem aż do momentu, kiedy z przydziałem na radiotę skierowano mnie do szkoły specjalistów. Szkolenie intensywne, uczyliśmy się z zapalem. Instruktorom był sympatyczny chorąży, Anglik i mat Grzywacz z ORP „Grom”, utalentowany telegrafista, miły człowiek, świetny nauczyciel. Już wychodziliśmy na łód na przepustki, zawieraliśmy pierwsze znajomości i sympatie. Nabieraliśmy pewności siebie w tym nowym świecie. Spotykaliśmy się z chłopakami, którzy wychodzili w morze. Wiedzieliśmy, że na okręt nie mówi się „statek”, w żadnym wypadku „fajba”. Okręt to jest okręt, jednostka dowodzona przez oficerów marynarki wojennej, należy się jej szacunek.

Kurs trwał do 27 lipca, tak mam zapisane w dokumentach, i że ukończyłem go pomyślnie.

ORP „Piorun”

5 grudnia byłem już na ORP „Piorun”. Był on właśnie remontowany po akcjach na morzu. Ten słynny „Piorun”, który wstawił się wykryciem „Bismarcka”! Wiedziałem o tym dobrze i jechałem tam nie bez tremy. Zameldowałem się u oficera dyżurnego. Mat wprowadził mnie do pomieszczenia „A” i oznajmił, że tu będę mieszkał.

— Tu sobie powiesz hamak, tu masz bakietę.

Nie bardzo wiedziałem, co to jest bakista. Zameldowałem się u bosmana Szymańskiego, dowódcy radiostacji. Jego zastępcą był bosmanmat Kubicki, a pozostali koledzy to mat Ziaja, mat Henryk Nowicki. Dołączyłem ja, a później Edek Szumiło, Jasio Nowak, Donigiewicz Stasio i Zygmunt Grosicki. Z nim dzieliłem służbę telegrafisty na ORP „Piorun”.

Pierwszy rejs bojowy. 29 grudnia wyszliśmy w towarzystwie pancerników HMS „King George V” i HMS „Howe”, krążownika HMS „Bermuda” oraz sześciu niszczycieli, w tym ORP „Orkan”.

Pogoda niesprzyjająca. Płynęliśmy na północ. Kontrtorpedowce ciężko pracowały na fali. Przejeliśmy osłonę konwoju i dalejże, na południe, do bazy.

Cumowaliśmy u burty warsztatowca, ale postój nie trwał długo. Na początku stycznia 1943 roku wyszliśmy w grupie sześciu kontrtorpedowców. Płynęliśmy na północ, ale wtedy nie

wiedziałem, że do brzegów Norwegii. W morze wyszedł „Scharnhorst” i „Prinz Eugen”. Odbijając przyjeśliśmy na pokład nową załogę sygnałową, kilku operatorów radarów, chłopców z az-deku. Płynęliśmy z dużą szybkością, bo pilno nam było zagrozić drogę okrętom niemieckim. Nowicjusze jeszcze nie zdążyli się rozebrać z wyjściowych mundurów, a znaleźli się w piekle rozszalałego morza. Żał było na nich patrzeć. Bosman Jasiński robił wszystko, żeby podnieść ich na duchu. Fale wpadały do pomieszczeń załogi na głównym pokładzie. Zaparty kolanami o biurczko bujałem się razem z okrętem i próbowałem czytać to, co do mnie nadawano.

Noc. Kolega, do którego obowiązków należało dbać o pokrywy wentylacyjne, nie zamknął ich lub zrobił to źle. Kiedy spodziewaliśmy się spotkania z okrętem nieprzyjaciela, fala chlusiła przez wentylator. Alternator błysnął ogniem i straciliśmy łączność radiową. Włączyliśmy odbiorniki awaryjne, szliśmy dalej ku Norwegii.

Do radiostacji wpadł oficer łącznikowy, Anglik. Zaczął pakować książki kodowe do worków obciążonych balastem. Po latach historycy napisali, że w dniu tym i tym, po wykonaniu zadania cztery okręty wróciły do bazy. My jako ostatni, w strasznym stanie. Bez szalup, bez tratw. Wszystko poszło do morza.

6 stycznia wyszliśmy do Islandii. Cztery dni później dołączyliśmy do konwoju transportowców idących do Murmańska. Kosiarz i inni opisali ten konwój nie dość szczegółowo. Na pokładzie mieliśmy Anglików. Wieźli oni sprzęt telekomunikacyjny, teletechniczny i elektroniczny dla baz angielskich, które były tam zainstalowane. Cztery okręty osłaniały 9 jednostek konwoju.

Pogoda ciężka. 23 stycznia pojawił się niemiecki samolot rozpoznawczy. Byliśmy na wysokości Hammerfest. 24 stycznia — bombardowanie. To heinkle. Temperatura powietrza: 2 stopnie poniżej zera. Wiedzieliśmy, że trafienie oznaczało koniec. Jeszcze okręty podwodne! Rzuciliśmy bomby głębinowe. Konwój płynął dalej. Następnego dnia — trzy junkersy. Znow atak



odparty.

27 stycznia, bez strat, w Murmańsku, w porcie, który nazywał się Zielonaja. A więc koło się zamknęło... Znowu byłem w Związku Radzieckim... Patrzyłem w stronę obozu, który nazywał się Pieriesilnoj. Myślałem o ojcu...

29 stycznia ruszyliśmy z innym konwojem. Walczyliśmy z U-Bootami, które nękały nas między pierwszym a trzecim lutego, a piątego byliśmy już w bazie Scapa Flow.

Sucha jest ta moja opowieść, mimo że był to ciężki czas zarówno dla „Pioruna”, jak i dla nas wszystkich. Ale służba stawała się codziennością. Nie było czasu na refleksję. Należało być po prostu sprawnym w służbie.

Oczywiście, baliśmy się...

Walka. Atakują samoloty. Więc najpierw artyleria główna, działa 20 mm, potem ogień ze stodwójek, wreszcie pompomy, te 40 mm działka i na końcu orlikoniści. Wielki jazgot! Wtedy człowiek się denerwuje. W zasadzie nie bałem się, nie wiedziałem, czego się bać, ale zawsze rozumiałem innych. Nigdy nie trafił mnie żaden odłamek, nie pływałem w lodowatej wodzie. Był jakiś ekran pomiędzy mną a tymi zdarzeniami, wynikający chyba z wyszkolenia, poczucia dyscypliny, harmonii ludzi działających dla powstrzymania niebezpieczeństwa. Byłem tak zajęty pracą, że nie miałem czasu myśleć. Od tego, co robiłem, wiele zależało. Źle odebrany sygnał, źle zakodowana depesza — oznaczały dramat dla okrętu.

Bitew morskich nie oglądałem wiele. Mój przydział bojowy: komora amunicyjna numer cztery. Jedną ścianę komory stanowił zbiornik ropowy, a dwie pozostałe to szuflady, wnęki, w których leżała amunicja.

Rano, po spokojnym patrolu, stałem pod kominem, paliłem papierosa. Zbieraliśmy się na plotki. „Radio” zawsze coś niecoś wiedział. Nagle, nad powierzchnią wody, w różowej mgli-



ce, pojawił się piękny samolot cant-caproni, taki trzymotorowy Włoch. Rzucił torpedę.

— W prawo na burt!

Okręt położył się w szalonym pędzie, my spod komina wpadliśmy na reling, gdzie woda sięgała kolan. Torpeda zbliżała się, zbliżała. Czekaliśmy. Trafi? Nie, przeszła obok burty. Nie wiem, żebym się nie bał...

Wracając do kampanii wspaniałego „Pioruna”...

14 lutego wychodziliśmy ze Scapa do fiordu Seyðisfjörður w Islandii w towarzystwie pięciu niszczycieli, lekkich krążowników oraz pancerników „King George V” i „Howe”. Potem wyprawy w rejon Wyspy Niedźwiedziej. Nie marzyłem, że ją zobaczę.

Pogoda ciężka. Cztery dni lodowego piekła...

17 lutego, znów osłaniając konwój, wyszliśmy do Islandii. A już 2 marca osłanialiśmy następny konwój w rejonie Wyspy Niedźwiedziej. Kiedyś czytałem o rybakach łowiących tam ryby. Teraz doświadczałem tego, co było ich codziennością.

Kolejne zawinięcie do Scapa Flow. Bunkrujemy i w pośpiechu wychodzimy w morze. Było to 8 marca. Towarzyszyliśmy pancernikom HMS „Duke of York” i HMS „Anson”, ponieważ podobno z Gdyni wyszedł „Scharnhorst”. Po trzech dniach zawinęliśmy do fiordu Alta. „Scharnhorst” nie spotkaliśmy. Na morzu szalał sztorm.

I znów do Scapa Flow, potem Islandia, znowu Scapa. Praktycznie bez wyjścia na ląd. No bo po co wychodzić na ląd w Scapa Flow, w bazie, w której nie ma nikogo oprócz wojska, nic oprócz instalacji wojennych. Jakaś kantyna, w której można napić się piwa, posłuchać rozmów, poplotkować.

Islandia. Tam wychodzi się na ląd, żeby zobaczyć Reykjavik, sympatyczne yukurery, napić się kawy. Trudno porozmawiać, no bo kto znał duński? Trudno nawiązać jakąś znajomość. Czujemy się obco. Nie tak jak w Greenock, Plymouth, Glasgow.

22 marca znów jesteśmy w Scapa Flow, żebyśmy mogli przeżyć jeszcze jedną z przygód bojowego szlaku „Pioruna”. Bliźniaczym okrętem „Bismarcka” był „Tirpitz”, który w tym czasie operował w fiordzie Alta. Stanowił poważne zagrożenie dla alianckich konwojów. Aliancki wywiad nie spuszczał go z oka.

Na przełomie marca i kwietnia zaplanowano dużą operację przeciwko temu pancernikowi. Wyszliśmy w doborowym towarzystwie pancerników i dwóch kontrtorpedowców w stronę fiordu Alta. Wiedzieliśmy, że samoloty z lotniskowców będą bombardowały „Tirpitz”. ORP „Piorun” znajdował się przeważnie w pobliżu dwóch zbiornikowców, które przewoziły ropę niezbędną dla zaopatrzenia okrętów w morzu.

W noc poprzedzającą atak na „Tirpitz” pełniłem wachtę przy radiostacji. Już wtedy byłem operatorem HFDF, zajmującym się radiolokacją sygnałów okrętów podwodnych nieprzyjaciela, nadawanych na wysokich częstotliwościach. Słyszałem stale powtarzające się i zakodowane sygnały, które nadają niemieckie okręty, kiedy widzą nieprzyjaciela i chcą atakować. Z siły tych sygnałów wnioskowałem, że są daleko, ale że jest ich dużo.

Zameldowałem na pomost bojowy, że słyszę okręty podwodne w przybliżonym namiarze, że nie mam bezpośredniego kontaktu.

Minęła noc, nie mieliśmy kontaktu z nieprzyjacielem, nikt nas nie atakował, pogoda dobra. Wystartowały samoloty pokładowe. Nagle odebrałem sygnał nadawany gdzieś z bliska. Nadawany morsem. To ktoś z lądu kierował atakiem bombowym tych samolotów.

Po powrocie do bazy, kiedy docierały do nas informacje o przebiegu i skuteczności tej akcji, dowiedziałem się, że czołwiek nadający z lądu sygnały nazywał się... Jakże się nazywał ten podróżnik, który na „Kon-Tiki” dopłynął do wysp? Heyerdahl. Właśnie Heyerdahl. I to się kilka razy powtórzyło.⁹

Akcja była udana. „Tirpitz” został trafiony, ale nie poszedł na dno. Wyremontowano go i ponownie stał się celem ataków alianckich.

Morze Śródziemne

13 maja rozpoczęły się przygotowania do inwazji Sycylii, a potem kontynentu. Oczywiście, że musiało nastąpić przegrupowanie floty, że ciężkie okręty: „Rodney”, „Nelson”, „Warspite” i chyba „Valiant” znalazły się na Morzu Śródziemnym. My towarzyszyliśmy im w tych przegrupowaniach. Operowaliśmy z Halty Slima, Valety, Florianana, Białej Wyspy; gondolierzy, tacy jak w Wenecji, wozili nas na ląd.

Zawinęliśmy do Augusty. Taki mały porcik na Sycylii. Jakieś ocalałe zbiorniki paliwowe, tam bierzemy ropę. Po raz pierwszy jestem na Sycylii.

Wychodzimy na ląd, nie uzbrojeni jak zwykle, odziani w tropikalne mundury, ciekawi wyspy i tego, co tam zastaniemy. Wchodzimy do Augusty pustej, bezludnej. Mała, sympatyczna miejscina. Zaglądamy do domów. Przerażliwie splądrowane. Poniszczone meble, w piwnicach — beczki posiekane seriami karabinów, gaje figowe zmasakrowane salwami z broni maszynowej. I jakoś nam dziwnie. Bo to przecież Kanadyjczycy tu byli. I jakoś nie chce nam się wierzyć, i jakoś smutno, dlaczego?

Przy wejściu do portu stoi barka, umeblowana jak w bajkach z tysiąca i jednej nocy. Przeróżne meble, bibeloty, łoże z baldachimem, a na nim zwykły angielski Tommy. Patrzę, a wolałbym tego nie widzieć. Obok działko przeciwlotnicze, chyba 72 mm, z tych większych. Polski napis Starachowice, może Radom, nie pamiętam.

⁹ Tadeusz Piktel pomylił nazwiska. Chodziło najprawdopodobniej o Torsteina Raaby’ego — norweskiego radiooperatora i agenta wywiadu, który przekazywał aliantom meldunki o pancerniku „Tirpitz”, a po wojnie został członkiem załogi tratwy „Kon-Tiki” podczas wyprawy Thora Heyerdahla. Nie ma potwierdzenia, że Raaby bezpośrednio naprowadzał samoloty podczas nalotu 3 kwietnia 1944 roku; przekazywał informacje wywiadowcze z rejonu fiordu.



Idziemy przez opustoszałe miasto, potem wśród łąnów winorośli. Piękne, dorodne owoce. Skubimy, podziwiamy ich aromat i urodę. Gdzieś zza migdałowego gaju wylania się osada ludzka.

Potem widzieliśmy takich wiele. Mieszkają w nich zwykli contadino z rodzinami. Siedzą przy stole w ogrodzie przy obiedzie. Stajemy, bon giorno, bon giorno. Zaniepokojone spojrzenia w naszym kierunku. Młodzi chłopcy bez broni, schludni w swoich tropikach morskich, zaambarasowani. Patrzymy w kierunku dziewcząt, one się uśmiechają, jak to dziewczyny na całym świecie, ale są trochę zawstydzone, my też. One sprzątają, jak to dziewczyny na całym świecie i gdzieś znikają. Zostaje ojciec i matka. Pytamy, czy by nie chcieli sprzedać nam winogron. Chcieliśmy jakoś nawiązać z nimi kontakt, ale nam to nie wychodzi. Przypominamy sobie co nieco z łaciny szkolnej, próbujemy coś sklecić z zasłyszanych włoskich słów. Gospodarz nie rozumie, po chwili przynosi gąsior wina. Mówimy, że nie o to nam chodzi, ale o winogrona. Pokazujemy. Rozpogadza mu się twarz. Gospodyni przynosi kosz dorodnych owoców. Pijemy cierpkie, chłodne, sycylijskie wino z piwnicy. Dziękujemy, usiłujemy zapłacić za poczęstunek, ale nie ma mowy. Odchodzimy.

Nazajutrz znów wychodzimy na ląd, jak to marynarze na całym świecie. Ta sama droga, obok barki, obok boforsa do Augusty. Augusta żyje! Są w niej ludzie, którzy nie żywią albo nie manifestują wobec nas wrogich uczuć. Ot, zwykli Sycylijczycy, którzy krzątają się wokół swoich codziennych spraw. I już tu sprzedają nam figi dorodne, piękne, dojrzałe, miodowe. Znowu rumieniec na twarzy dziewcząt, my też jesteśmy zawstydzeni, bo figa znaczy po włosku coś, czego przy dziewczętach się nie mówi, a fika oznacza figę.

Z Augusty znowu Malta, zaczyna się coś, co w literaturze nazwano: regaty pod Cieśniną Mesyńską. Pierwsze miejsce lądowania na ziemi włoskiej, pierwszy przyczółek, Amerykanie, dużo okrętów, barek desantowych załadowanych amunicją, sprzętem wojskowym. Amerykanie żując gumę, moczący nogi, idylla. Z daleka widać, że ktoś tam cumuje, a my płynąc w Salerno, natrafiiliśmy na rozbitek samolotu — pilota Mitchela, sympatycznego młodego oficera, który ocalał po straceniu jego bojowej maszyny. Pamiętam, bo sam byłem jednym z tych, co tę tratwę zauważyli. Podnieśliśmy chłopaka, był wyraźnie zmarłwiony słysząc naszą mowę, której nie rozumiał, widząc mundury, których nie znał, ale kiedy pojawił się oficer łącznikowy, zaczęliśmy rozmawiać po angielsku — chłopak się rozchmurzył, ucieszył. My też.

Więc oddaliśmy go na okręt szpitalny. Jeden z wielu w ugrupowaniu inwazyjnym.

Strzelamy na ląd, otwieramy ogień, który umożliwi piechocie, siłom inwazyjnym poszerzenie przyczółka i lądowanie. Ogień potężny. My strzelamy ze sto dwudziestek, krążowniki z 220, 150, przerażająca siła ognia. Widzę, jakie to jest skuteczne, jak to ułatwia zadania piecho-

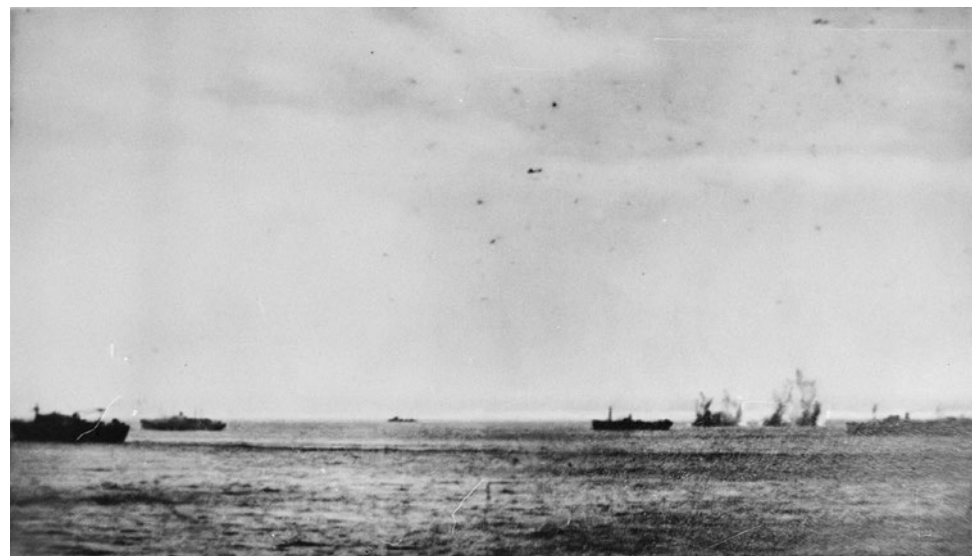
cie. Widzę coś, co może umknęło uwadze historyków, a co mnie utkwiło w pamięci. W pewnym momencie błysk, potem potworny huk, pióropusz dymu i olbrzymi grzyb wyrastający nad trafionym statkiem. Wyleciał w powietrze statek chyba typu Liberty albo Victory, taki dziesięciotysięcznik załadowany amunicją. To była moja pierwsza wizja eksplozji bomby atomowej, co skonfrontowałem potem w kinie na seansach o Hiroszimie.

Ciągle miałem w oczach obraz tego statku i myślałem o ludziach, którzy pojechali do nieba.

Potem było Salerno, umacnianie tego przyczółka. Słyszeliśmy wtedy w radiu jak wielkie znaczenie miał on dla lądujących tam aliantów. Obraz tu nieco inny, choć podobny do poprzedniego. Masa sprzętu, okrętów desantowych i duża flota wspomagająca.

Widziałem z niewielkiej odległości poprzez szkła dalekocierza, że walki toczono na plażach. Niemcy spychali aliantów do morza. Nad wzgórzami okalającymi te plaże latały lajtningi, amerykańskie samoloty dwukadłubowe, które ostrzeliwały niewidoczne dla nas pozycje. No i wtedy przystąpiły do akcji pancerniki, krążowniki, kontrotorpedowce.

Defilowaliśmy w szyku bojowym, strzelaliśmy, każdy z tego,



czym jego artyleria dysponowała. Znów nawala ogień, dwa dni bombardowania pozycji niemieckich i przyczółek powoli wypełniał się wojskami inwazyjnymi.

Potem trzeba było iść na Maltę, uzupełnić amunicję. W którymś momencie zawinęliśmy do Algieru.

A potem Brindisi. Pierwszy raz we Włoszech. Małe miasteczko. Baza marynarki wojennej, włoskiej. Ludzie, którzy przeżyli okupację, smutni. Jest nam ich prawdziwie żal. Są źle odziani, trochę się tego wstydzą. Dzieci jak to dzieci, łase na czekoladę, ten i ów chciałby zapalić papierosa, inny porozmawiać. I znowu „out of bounds”, znowu dziewczęta sprzedające swoją młodość za cenę tabliczki czekolady i znowu tak jakoś nijako, mimo że można o tych sprawach nie myśleć.

Potem Bari. Piękne miasto, miasto Bony Sforza. Patrole i włoskie lotnictwo w ostatnich desperackich atakach i miny rzucające przez samoloty u wejścia do portu, które rozstrzelujemy z broni maszynowej. A potem Neapol, Pompeja, Herculaneum. Neapol pięknych bulwarów, wąskich zatłoczonych uliczek, chyba najbardziej typowe z miast włoskich. Neapol zatłoczony wojskami w różnych mundurach. Neapol bawiących się żołnierzy. Neapol rozwieszanej do suszenia bielizny. Dzieci wyciągających ręce po czekoladę. Neapol zaułków tajemniczych, dziwnych, gdzie się sprzedaje swoją godność, sprzedając wszystko, kupując wszystko.

Tam spotykamy Polaków służących w armii amerykańskiej. Cieszą się oni, cieszymy się my. Pijemy koniak w mieszkaniu starego mecenasa, pijemy wino. Pijani włoskim koniakiem i cierpkim winem, wracamy na okręt. Po to, żeby nocą wyjść znowu na kolejny patrol, na pola minowe, z których część okrętów już nie wraca. Dogorywa już wtedy faszyzm, słowo, którego do tej pory nie użyłem. Ale jak wyglądało konanie faszyzmu, to mi się objawiło w Neapolu i na tych nocnych patrolach. Kiedy Niemcy uciekali z wyspy na wyspę, kiedy strzelało się do nich nocą.

Zginął generał Sikorski, w tym czasie, kiedy byliśmy na Śródziemnym. Przeżyliśmy to wszyscy, tak jak przeżył to cały naród. Wiedzieliśmy, że wódz naczelny wróci na pokładzie ORP „Orkan”. I tej goryczy po utracie człowieka, któregośmy wszyscy autentycznie kochali, nie osłodził fakt kapitulacji Włoch i to, że „Piorun” eskortował na Maltę Emanuela, ówczesnego króla Włoch, który na Malcie na „Rodneyu” albo „Nelsonie” podpisał traktat pokojowy. Skończyła się kampania włoska, wracaliśmy do Anglii.

Zawsze chętnie wracaliśmy do Anglii. Tam były nasze bazy. Tam czuliśmy się dobrze. Tam nas zawsze serdecznie witano. I wśród

wielu spraw wielkich, które decydują o losie, czasem i sprawy małe ważą. Płyniemy, pogoda taka sobie, dwa, trzy w skali Beauforta, fala niewielka. Po wachcie gram w pokerka z moimi kolegami. Po prostu relaks. Okręt płynie jak po pralce. Takie krótkie fale tłuką się i tłuką, aż do znudzenia. W pewnym momencie widzę, jak pilersy — to takie kolumnienki podtrzymujące międzypokłady — wyginają się jak woskowa świeca. Wypadamy wszyscy na pokład, patrzymy, co się dzieje. Działo numer dwa wyraźnie siedzi. Tłumaczono różnie to zjawisko, które nie było spowodowane żadnym działaniem ze strony nieprzyjaciela. Ot, po prostu, fala rezonansowa tak się nałożyła, że konstrukcja metalowa nie wytrzymała. A może były inne powody? Fakt pozostawał faktem, że działo numer dwa mieliśmy unieruchomione i w kierunku, i w podniesieniu. Zamiast do Plymouth, trafiamy do Gourrock albo Greenock, do stoczni na dłuższy postój.

D-Day

Tu zaczynają się przygotowania do inwazji. Flota koncentruje się w portach południowej Anglii. Bazujemy w Plymouth, czujemy D-Day przez skórę. Coraz mniej wojsk na ulicach, w obozach przygotowania. Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że coś się zacznie dziać.

9 maja odprawa, rzadkie wydarzenie na okręcie, bo rzadko się zdarzało, żeby dowódca odbywał osobiście odprawę ze swoją załogą. Mówił krótko, rzeczowo, że okręt musi osiągnąć maksymalną zdolność bojową, że to, co nas czeka w najbliższych dniach, będzie dla nas być może jednym z najważniejszych egzaminów.

Dwudziestego dziewiątego wychodzimy na patrole w stronę wyspy Ouessant, w towarzystwie m.in. „Błyskawicy”, „Tartara” i „Hurona”. Tworzymy dziesiątą eskadrę doborowych okrętów, które mają ochraniać flotę inwazyjną przed ewentualnymi atakami niemieckich sił nawodnych. Patrole trwają nocą, powracamy do bazy nocą, krótka chwila odpoczynku i znowu w morze, aż do 5 czerwca.

Piątego flota inwazyjna wychodzi w morze. D-Day nastąpi 6



czerwca. Przy kiepskiej pogodzie część floty opuszcza Plymouth. Dużo tego, okręty desantowe i mniejsze, barki desantowe, wielka flota. Płyniemy nocą. Nagle odbieramy sygnał radiowy, że flota inwazyjna ma zawrócić. I konsternacja, bo flota nie zawraca. Nie chciałbym się spierać z ludźmi, którzy przebieg tej inwazji znają lepiej niż ja, ale z tego, co wiem, na jednym z okrętów źle funkcjonował system łączności. Widziałem, jak nadleciała nad konwój Catalina, taka łódź latająca, wodnopłat. Zaczęła nadawać bardzo głośne sygnały o zatrzymaniu akcji, ale prawdopodobnie były one słyszane tylko w określonym zasięgu. My w dalszym ciągu patrolujemy, flota inwazyjna przyczaiła się w zatokach, nikt nie schodzi na ląd. Bierzymy paliwo i wychodzimy znowu. Doba zwłoki i zapada decyzja o lądowaniu w Normandii.¹⁰

Patrolując morze, ostaniając siły inwazyjne od strony kana-

¹⁰ W relacji Piktela kolejność wydarzeń została przesunięta. Lądowanie planowane na 5 czerwca 1944 roku odłożono z powodu pogody o 24 godziny. Ostatecznie flota inwazyjna wyszła 5 czerwca, a desant rozpoczął się 6 czerwca.

tu, widzimy, jak to się wszystko odbywa. Raz się oddalamy, raz zbliżamy, ale widać tę potężną masę okrętów, te „ruchome schody” samolotów, które lecą wysoko, wracają nisko. Ryk silników, potężnych liberatorów, lankasterów. Po raz pierwszy widzę wtedy barki inwazyjne wyposażone w działa rakietowe, ot, takie katusze, które osłaniają flotę. Inwazja trwa, dzieją się dramaty, o których piszą historycy. Ginie „Dragon”. Na „Dragonie” szefem artylerii był starszy bosman Kazimierz Bay, jeden z najwspanialszych marynarzy, szczecinianin. I nie wiem, jak bym ślił kartki książek opisujących zdarzenia z tamtego okresu, to nie znajduję tam nazwiska tego wspaniałego marynarza.

I niech mi będzie wolno oddać mu cały szacunek, na który zasługuje jako wspaniały szef artylerii pierwszego krążownika w naszej historii. Jeżeli już mówię o tym, to smutno mi, że tak zdawkowo czasem przechodzi się w pracach historyków nad



faktem, że pływali w tej małej flocie, która przeżywała wielkie dni, wspaniali ludzie. Prawda, że pływał Gorazdowski, prawda, że wielkim marynarzem był Dzienisiewicz, Pławski, Francki i też prawda, że mój zastępca dowódcy okrętu, kapitan, a potem komandor Kon, ale byli tam również i bosman Gorlach, dużej klasy marynarz, wspaniały człowiek, mądry, który klasyczną literaturę miał w małym palcu. I bosman Karaś, który opiekował się bronią podwodną, wspaniały torpedysta i porucznik, kapitan Węglarz, który był jednym z tych, którzy przeprowadzili „Pioruna” do Polski, a który w tejże swojej ukochanej ojczyźnie był skazany na karę długoletniego więzienia i mimo że został zrehabilitowany, ani on do dziś, ani jego podwładni, nie wiedzą, dlaczego? Nie umieliśmy, nie chcieliśmy, nie potrafiliśmy uszanować tych, którzy tyle dla Polski zrobili i tyle jeszcze zrobić mogli.

No, ale inwazja trwa i nieuchronnie zbliża się data bitwy pod Ouessant. W kolejnym patrolu łapiemy kontakt z nieprzyjacielem. Oczywiście, będzie bitwa. Każdy maksymalnie skoncentrowany. My nie wiemy, ile jest okrętów nieprzyjaciela. Przychodzi moment, kiedy trzeba otworzyć ogień artyleryjski. I tak dalej, i tak dalej. Bez końca?

Glasgow

5 lipca 1944 roku zameldowałem się u dowódcy okrętu, kapitana Kona. Oznajmił mi, że zostałem oddelegowany do szkoły w Glasgow. W tamtejszym liceum handlowym zdałem egzamin maturalny. Na zawsze zachowam w pamięci wspaniałych profesorów. Niektórzy z nich powrócili do kraju. Dyrektor szkoły, pan Zieliński, uczył matematyki w Łodzi. Wielu wykładało w renomowanych uczelniach brytyjskich.

Dostałem się na politechnikę. Lampy katodowe i ekrany skośne.

— Tadeusz, nie martw się — mówił jeden z wykładowców, Szkot. — To jest świetny „rakieta”. Zobaczysz, ile w Polsce będzie telewizorów! Ile ich trzeba będzie naprawiać i budować!

Uczęszczałem więc do „Radio and Television Colleges”. Uczyłem się pilnie i nieustannie myślałem o domu. Wiedziałem, że żyją. Przyznam się Panu, że tę świadomość miałem przez całą moją morską wojnę. Była to jakaś zapłata za wykonanie

pewnej „pracy społecznej”, o której nie czas jeszcze opowiadać. Może nigdy? Taki ekwiwalent...

Przy Balliol Street 27 mieszkaliśmy z Władkiem Banasiewiczem. Dołączył do nas Andrzej Nowosielecki (spotykałem go później w Gdyni), Zbyszek Dreszer, który w ostatnich dniach wojny stracił nogę, przewożąc pilny meldunek. Janek Pustułka. We Włoszech zostawił rękę. Andrzej Mątwiło, studiował w St Andrews. Chłopak prawie nie miał palców. Koledzy z piątej dywizji piechoty, z czasów wędrówki i tułaczki... Władzio Banasiewicz postanowił się żenić. Ile emocji wyzwolił w nas tym stwierdzeniem. Uświadomiliśmy sobie, że oto jesteśmy ludźmi w pełni wolnymi, żyjącymi w świecie, gdzie istnieje miłość, pulsuje cała gama ludzkich spraw.

Ach, jak piękną dziewczyną była Halinka Smardzewska, wybranka jego serca. Jako przyjaciel ich obojga miałem wystąpić w charakterze świadka. Noc kawalerska trwała do rana. Świt zastał nas przy Pelier Street 27. Mała, cicha uliczka. Ktoś brzdąkał na pianinie. Ślub w południe. I tak, stojąc przy oknie powiedziałem sobie głośno:

— Ach, żeby tu był mój ojciec! On wie, jak się bawić na weselu!

Wypowiedziawszy te słowa, wyjrzałem przez okno i... zobaczyłem... mojego ojca! Ojczysko siedział w mundurze żołnierza piątej dywizji, w towarzystwie innego podoficera. Rozglądali się ciekawie, szukali numeru kamienicy. A więc ojciec wiedział, gdzie byłem! Wybiegłem mu na spotkanie...

A potem ojciec wyjechał do Polski. Pisywał do mnie stale, żebym się uczył, żebym wracał, bo cokolwiek innego nie ma sensu.

Powrót

Pod koniec czerwca 1948 roku dobijaliśmy do Gdyni. Byłem już w domu. W dniu imienin ojca...

Ostatnie pytanie

Panie Marku! To wszystko. Uśmiecha się pan? Tak, były niemalże wszystkie inwazje i najważniejsze bitwy, były „awantury rybackie” na Morzu Śródziemnym, ot, taka „praca społeczna”, był prawie cały wojujący świat. I wszystko dałoby się jakoś ująć w mniej czy bardziej logiczne koleje losu ludzkiego, gdyby nie ten drobny fakt... Ja naprawdę dowiedziałem się o tej sprawie niedawno. Przygotowując się do spotkania z Panem,

po pierwszym telefonie. Sięgnąłem wówczas po „Flotę Białego Orła” Kosiarza. Przyznam się Panu, że tego rodzaju literatura nie fascynowała mnie przez ostatnie 40 lat. Ja to wszystko znałem... Ale dopiero w tej książce wyczytałem zdanie, które mnie zmroziło. Otóż dowiedziałem się, że Stalin i Sikorski podpisali porozumienie, na mocy którego wszyscy pragnący walczyć w polskich siłach zbrojnych — w marynarce czy lotnictwie, mieli być najkrótszą drogą dowiezieni do miejsc zgrupowania i przetrzuceni do Anglii, na Zachód.

Pociemniało mi w oczach... Więc jakże to? Dlaczego? Komu zależało, abyśmy tracili życie przeciskając się przez oka sieci paraliżującej moją wolę i wolę innych do obrony ojczyzny oraz honoru?

Zostawiam Pana z tym pytaniem i całą opowieścią. Ja nie miałbym już siły, by rzecz analizować czy wyjaśniać... Pan chyba musi. Ja? Ja mogę wszystko





APOSTOLSTWO NA MORZU

Modlitwa za żyjących i zmarłych marynarzy.

Najświętsze Serce Jezusa, zmiłuj się nad wszystkimi marynarzami.
Gwiazdo Morza, módl się za nami.
Św. Piotrze, módl się za nami.
Św. Andrzeju, módl się za nami.
Ojciec nasz . . . Zdrowaś Maryo . . .

AMIC. HdQRS.
14 NEWTON PLACE, GLASGOW, C.3
SCOTLAND



Flaga na rufie z literą „W” to znak przynależności do Royal Navy. Litera „W” oznacza port macierzysty – HM Dockyard, Devonport w Plymouth – jeden z głównych brytyjskich portów wojennych.





W każdym razie wesoło było...

Kazimierz Bay — szef artylerii polskich okrętów wojennych

Nazwisko, którego nie ma w książkach

Historia, którą dziś chcę opowiedzieć, została niejako wywołana przez Tadeusza Piktela, który w trzech ostatnich numerach „Morza” opowiadał o swojej wędrówce do polskiej marynarki wojennej. Cykl pod tytułem „Tchórzem nie wracaj” — mam nadzieję — uzupełnię jeszcze kiedyś o kilka szczegółów i epizodów, ukazujących niezwykłą, wręcz nieprawdopodobną płataninę losów ojca i syna. Pan Tadeusz Piktel powiedział mi, że spotkał w swoim życiu wielu wspaniałych, wielkich, odważnych ludzi, którzy swoim bezgranicznym oddaniem sprawie Wolności budowali w ówczesnej młodzieży motywację i morale.

Na ORP „Dragon” szefem artylerii był starszy bosman Kazimierz Bay, jeden z najwspanialszych marynarzy. Szczecinianin. I nie wiem, jak bym ślił kartki książek opisujących zdarzenia z tamtego okresu, to nie znajdę tam nazwiska tego wspaniałego marynarza. I niech mi będzie wolno oddać mu cały szacunek, na który zasługuje jako wspomniały szef artylerii pierwszego krążownika w naszej historii.

(„Morze”, 2/2025).



Oto lista pańskich bohaterów

Rok 1984. Piszę do zarządu Związku Bojowników o Wolność i Demokrację przy Polskiej Żegludce Morskiej w Szczecinie. Proszę o wskazanie pracowników armatora z doświadczeniami wojennymi. Otrzymuję wykaz imponujący. Sami działacze partyjni. Karta wojenno-morska — mniej niż krótka. Kilka dni później odbieram telefon.

— Interesują pana prawdziwi marynarze?

— Owszem, a z kim mam przyjemność?

Następnego dnia, w kawiarni „dla niepalących” rozmawiam z mężczyzną o manierach i wyglądzie oficera. Odpowiedzi krótkie, pytania nadzwyczaj konkretne. Na stoliku — gruba koperta.

— Może pana zainteresuje? Tylko proszę o pełną dyskrecję. Nie w odniesieniu do tematu, ale informatora.

W teczce pełna dokumentacja śledztwa w sprawie katastrofy w Gibraltarze. Nie kryję zdziwienia, a zarazem — jednak — powątpiewania, czy materiały są autentyczne?

— Przywiozłem z Londynu. Wszystkie dokumenty przetłumaczyłem pod nadzorem prawników. Kopię zawiozłem do ministerstwa. Nikogo ta sprawa tam nie zainteresowała. Może pan...?

Dokumenty były prawdziwe. W oparciu o nie napisałem słuchowisko, które zrealizowaliśmy dla Teatru Polskiego Radia. I ukazało się ono na antenie (!), ale jako audycja Studia Eksperymentalnego Polskiego Radia. Pan Eugeniusz Rudnik „legendował” przynajmniej dwa takie przedsięwzięcia mojego autorstwa jako audycje prezentujące „łączenie słowa z ciekawymi efektami dźwiękowymi (silniki samolotów, efekty morskie, echa, pogłosy...”. Paranoja! Ale skuteczny sposób na ominięcie największej przeszkody, na szczęście już gasnącej siły ówczesnej cenzury, Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk.

Na kopercie z dokumentacją gibraltarską mój rozmówca położył kartkę, taką zwykłą, z zeszytu w kratkę, z wypisanymi na maszynie nazwiskami i numerami telefonów kilkunastu osób.

— To my, lista pańskich bohaterów. Nieliczni należą do ZBOWiD. Po powrocie do kraju, za wojenne zasługi podziękowano nam „zakazem pływania”.

Za to łotrostwo do dziś nikt nie odpowiedział. Za powojenny los tysięcy Odyseuszy, którzy już nigdy nie wypłynęli w kolejną podróż-powrót do Itaki.

— A pan, zdaje się, chciał swoim słuchaczom opowiedzieć coś ważnego na temat udziału Polaków w wojnie na morzu? Proszę. Wszyscy zgodzili się na rozmowę. Oni czekają na pana.

Spojrzałem na listę nazwisk. Pod numerem pierwszym — Kazimierz Bay.

Willa przy ulicy Konopnickiej

Zatelefonowałem. Przedstawiłem się.

— Czekam na pana. Jutro po dwunastej?

— Ale...

Nie zdążyłem nic więcej powiedzieć, niż tylko potwierdzić: tak, będę w samo południe.

Spotkaliśmy się trzy, może cztery razy.

W pokoju o surowym wystroju, zacienionym, na parterze willi jak z filmu o XIX-wiecznej Anglii, przy ulicy Marii Konopnickiej, na szczecińskim Pogodnie. Zawsze siadałem tyłem do okna.

Pamiętam sylwetkę i wyraz twarzy gospodarza. Siedział mocno odchylony, z nogą założoną na nogę i z fajką; tuż obok — nieodstępujący go jamnik. Obaj patrzyli na mnie z pewnym dystansem. Może nawet, tak to wtedy odbierałem, ze zniecierpliwieniem, że pojawiłem się tak późno, tyle lat od tamtych wydarzeń, które pan Kazimierz Bay odtwarzał przez setki minionych już zmierzchów, świtów i nocy. Swoim bliskim opowiadał oszczędnie. Jak przyznał, próbował pisać, ale skwitował: po co? Myślę, że powód był inny. Jeśli nie można wszystkiego opisać, to lepiej nie pisać w ogóle. A jeśli się już napisze, to trzeba będzie to czytać. A więc — przeżywać...

Przez chwilę siedzieliśmy w milczeniu. Włączyłem reporterski magnetofon, podłączyłem kabel mikrofonu. Pan Kazimierz Bay nabijał fajkę, ale — czułem — kątem oka rejestrował każdy mój ruch. Gdy byłem gotowy do zadawania pytań, usłyszałem dźwięk zapalki pocieranej o draskę, po chwili — dwa, trzy pyknięcia. Dym tytoniu wypełnił pokój.

— I cóż ja mogę panu powiedzieć... — zaskoczył mnie tymi słowami. — W każdym razie — wesoło było...

Nie zdążyłem zadać pytań... Taśma rejestrowała każde słowo, szmer, oddech. A emocje?

Wesoło było? Kiedy, gdzie? Na wojnie?

Mam tę taśmę. Odsłuchuję nagranie... I zastanawiam się, jak opowiedzieć, co z tej historii dzisiejszemu Czytelnikowi przekazać, jak ująć w słowa moje ówczesne i dzisiejsze odczucia?

Z notatnika reportera, 1984

Wojna.

Noc. Morze Północne, Atlantyk, okręt opada, by wspiąć się na grzbiet kolejnej fali... Dziś, chwalić Pana Boga — sztorm. Jaka pogoda będzie jutro? Dobra dla U-bootów czy sprzyjająca nam, konwojującym kilkadziesiąt statków pełnych wojska, materiałów wojennych, zaopatrzenia...?

Notuję, skreślam. W pudelku z taśmą — znalazłem moje stare notatki.

O! Pan Kazimierz Bay lubił „Moonlight Serenade” Glenna Millera. Doskonale pamiętam tę melodię, słyszę ją doskonale... Jest tłem na rozświetlonym, bezchmurnym niebie nad bezkresem oceanu. „Ptak na niebie, człowiek na morzu. Mewa, szczęśliwa, że nad sobą ma ogrom przestworzy, które skrzydłami może przecinać, do utraty tchu. W dole ma morze. Gdy tchu jej zabraknie, na najbardziej nawet wzburzonym oceanie — zdola usiąść. Pozwolić żywiołowi, by jak niebo — objął ją, bez reszty wchłonął, ale na chwilę jedynie. A człowiek na morzu? Nieba nie sięgnie, na wodzie nie wytrzyma. Pod stopami metal nie do przebicia, chyba, że zdradzieckim strzałem, z głębiny.

A mimo to człowiek nie zawaha się ani na moment, nie cofnie, nie zracjonalizuje swoich szans, bo po co? Wiadomo, nie ma żadnych. Liczyć może jedynie na siebie i na łaskę. W przytłaczającej większości przypadków otrzymywał ją. Wracał na ląd, szedł pośród wysokich traw, falujących zbóż, zawsze w stronę brzegu, gdzie stał jego okręt.

Mewa człowiekowi, czy on jej losu zazdrości?

Za rufą światła Plymouth albo Scapa Flow, a przed dziobem swingująca śmierć, na roztańczonej powierzchni oceanu oczekująca na partnerów, na fordanserów z lucky strike’em w opuchniętych



od szybkiej miłości wargach, mokrych rumem lub whisky, wyculonych jak ostrze noża, stworzone do cięcia.”

Głos wraca do domu

Hm... Jakkolwiek to zabrzmiało, ale nie rozumiem, nie wiem, nie potrafię wytłumaczyć, dlaczego, któregoś dnia, jadąc w jakiejś sprawie, niespodziewanie i nagle skręciłem w tę uliczkę? Nie planowałem powrotu do historii pana Kazimierza Baya. Był to rozdział zamknięty. Tak myślałem... Więc? Zostałem... posłańcem z przeszłości? W pewnym sensie tak. Głęboko w to wierzę.

Podobnych rozmów z marynarzami z okrętów wojennych II wojny światowej przeprowadziłem wiele. Niektóre zachowały się w moim archiwum. Czy nie bez przyczyny dziś do nich wracam? Na czyje życzenie? Ich? Akceptuję tę odpowiedź. Zatem to dlatego, w 2020 roku wjechałem w tę uliczkę... Auto wolno toczyło się wzdłuż pięknej willi, zwoleń na wysokości okna tamtego pokoju. Czekano na mnie ponad 35 lat. Na tę taśmę, na której w 1984 roku nagrałem rozmowę z panem Kazimierzem Bayem. Włączyłem silnik. Uchyliłem szybę. Jestem pewny, że ten ptak, który nagle usiadł na furtce, spojrzał na mnie nie przypadkowo i pofrunął w stronę okna tamtego pokoju. A z nim głos utrwalony na taśmie — wrócił do domu. Raz jeszcze opowie o swojej młodości, o latach wojny na morzu. Synowie usłyszą Ojca po 35 latach od jego odejścia. Dla wnuków będzie to doświadczenie jeszcze bardziej niezwykle. Usłyszą Dziadka pierwszy raz w swoim życiu.

Glenn Miller nagrał „Moonlight Serenade” w kwietniu 1939 roku. Królowała na listach przebojów przez 15 miesięcy. Znów słucham tej melodii z dwoma synami pana Kazimierza Bąja: Michałem i Bohdanem oraz z jego wnukami: Anną i Aleksandrem. Siedzimy w nowej części domu, w pracowni pełnej architektonicznych wizji świata nadchodzące-

go. Obaj panowie są architek-tami. Jest rok 2020, czerwiec.

— **Skąd ojciec panów się wywodzi? Skąd pocho-dzi państwa rodzina?**

— Jak to się mówi — zza Buga. Hnizdyczów koło Stryja, pod Lwowem. A tak napraw-dę to z lasu. Mój dziadek, czyli jego ojciec, był leśniczym. Cała duża rodzina żyła na leśni-czówce.

— **Lata?**

— Urodził się w 1907 roku. Nasza matka była jego drugą żoną. Z pierwszą miał syna, o wiele lat od nas starszego. I po wojnie ożenił się z naszą Mamą. Miał 48 lat, kiedy ja przyszedłem na świat. Mój brat — dziewczę lat później. Przed

pierwszą wojną światową całą rodzinę przeniesiono do Styrii, w Austrii. Pamiętam Jego opowieści, jak piękna jest Styria. W domu było ich siedmioro. Ojciec był drugim najmłodszym. Chciał pływać. Morze go urzekło. Służył w Flocie Pińskiej. Po 17 września został internowany. W ogóle nie można było z nim rozmawiać na ten temat. Jedyna osoba, która potrafiła coś z niego wyciągnąć, to moja żona. Ale każda taka rozmowa z Ojcem kończyła się jego płaczem. Te przeżycia na Syberii nigdy nie osłabły. Mówił, jak przewożono ich w bydłęcych eszelonach, jak walczyli o każdy kęs jedzenia. Kiedyś zobaczyli jakieś kości na drodze. Wyskakiwali, bili się o nie, to była wielka tragedia, żywa we wspomnieniach Ojca. On po prostu płakał. No i układ Sikorski-Majski... Ta droga przez piekło, jaką pokonał wraz z innymi, wyzwalała w nim wielkie wzburzenie. A był człowiekiem rzadko uzewnętrzniającym uczucia. Poukładany, rzeczowy, bardzo racjonalny. Otarł się o Katyń, Staro-bielsk, miejsca syberyjskiej kaźni. W końcu wyładował w Anglii. Na ORP „Garland” brał udział w konwojach murmańskich, tych głośnych. Był w desancie, w operacji Overlord, czyli 26 czerwca, w lądowaniu aliantów w Europie. Został ranny, ale niegroźnie. Po wojnie podjął decyzję o powrocie do Polski. W Krakowie miał żonę Tamarę, no i syna Witka. Wyładował w końcu w Szczecinie. Dostał możliwość pracy jako kapi-tan stateczku Białej Floty. Trafił do ekipy pilotów. I tam przepracował 30 lat. Razem z innymi kolegami frontowymi. Był tam Tadek Talbuch, wspaniały człowiek, Pęski, niejaki Trojanowski. Ten był ich szefem. Trzymali się razem. W życiu prywatnym to był kapitalny, towarzyski człowiek. Moje dzieciństwo jest pełne licznego towarzystwa, wspania-łych ludzi, przyjęć, uroczystości rodzinnych. Ojciec miał wielu, bardzo wielu znajomych. Wspólne wyjazdy, urlopy. Poza tym — brydżyści. Był pilotem w porcie szczecińskim i bardzo cierpiał, że nie pozwolono mu pływać w marynarce handlowej. Tylko po wodach śródlądowych. No i mógł „zbierać” statki z redy. Matka nasza była partyzantką AK i tam naprawdę była kimś! My z bratem mamy honorowe legitymacje AK. Ze względu na pamięć i zasługi naszej Matki. Tak uhonorowano jej bohaterstwo. Ojciec i Matka to była nadzwyczajna para. Wszyscy ich podziwiali. Para przeszczęśliwa. Niestety, dwa i pół miesiąca po urodzeniu Bohdana, nasza Mama umarła. To był rok sześćdziesiąty czwarty. Nasz świat się zawałił. Ojciec — zgasł. Został z nami sam. Znajomi znaleźli mu żonę. To znana śpiewaczka operetkowa. Ona też wkrótce odeszła. Miałem wtedy osiemnaście lat. Wspaniała kobieta. Znów byliśmy sami, we trójkę — Michał Bay urwał, patrzył jak jego Ojciec, przed siebie, a widział przeszłość.

— **Uczył was życia?**

— Kindersztuby. Trzeba się uczyć, bo wiedza pozwala opanować przyszłość. Ja byłem mamin-synkiem. Wręcz jedynakiem, rozpiesz-czanym, kochanym. Bohdan miał zupełnie inne dzieciństwo, bo już bez Mamy. Ojciec uczył solidności, rzetelności, dotrzymywania słowa.



Pewnie byłby szczęśliwy, gdybym poszedł na morze.

— A ja chciałem pójść do szkoły morskiej — mówi Bohdan Bay. — Ojciec odradził mi ten kierunek. Upierałem się, że po podstawówce pójdę do Liceum Morskiego. Więc wymyślił, że jestem daltonistą i dlatego nie mogę zostać marynarzem.

— Ojciec był daltonistą — wtrąca Michał Bay.

— Właśnie! Podobaly mi się jego opowiadania o tej wolności na morzu... — mówi Bohdan Bay. — Opowiadał jak w Plymouth siedzieli z kumplem w knajpie i ogłoszono nalot. Wszyscy uciekali do schronu, łącznie z barmanem, a oni nie chcieli, więc ten barman prosił ich, żeby zaopiekowali się barem. Ojciec z kolegą dalej imprezowali.

— **Każdy ojciec jest gierojem dla syna... — prowokuję.**

— Ja jestem dumny z tego, że miałem takiego ojca i że fajnie mnie wychował, taki był cierpliwy. Pamiętam jak pierwszy raz zobaczył, że palę papierosy. Miałem chyba 17 lat. I pamiętam rano, jak szedłem do szkoły, zawsze było przygotowane śniadanie, a obok leżała paczka papierosów. Mówi, jak palisz to masz. Nie musisz się ukrywać.

— Tak było. Śniadania zawsze nam robił. Szedł rano do sklepu, kupował bułki, a sobie gazetę. W kiosku mieliśmy teczkę, w której zawsze czekała na niego prasa. Potem było śniadanie, wyprawienie nas do szkoły i wracał do łóżka. Tam do dwunastej sobie czytał prasę, przysypiał. Pamiętam, jak palił fajkę, jak się dym roznosił po całym domu...

— Palił fajkę i — ja to widzę — ojciec, to był taki trochę pomnik. W swoim pokoju codziennie układał pasjanse.

— Tak.

— Pamiętam też, że długo wpatrywał się w atlas i oglądał miejsca na świecie, gdzie był, którędy żeglował.

— Bardzo dużo czytał.

— Mnóstwo książek. Jak się pojawiła ta słynna trzynastotomowa encyklopedia, to czytał każdy tom, jak leci.

— Ojciec nie siedział nam na głowie. Myśmy sami podejmowali decyzję, jak kierować swoim życiem. On tylko dbał, abyśmy się uczyli i byli punktualni. Nie tolerował niesłowności. Co prawda moi koledzy się go bali. Bo zawsze był taki pochmurny, ale ci, którzy go poznali, to od razu darzyli go szacunkiem.

— Pozwalał żyć.

— Nie poznałam Dziadka — mówi wnuczka Anna. — Na zdjęciach wygląda tak poważnie. Ale mama opowiada, że Dziadek był džen-telmenem, że wszystkie panie były zachwycone, jak on się do nich odnosił. Zawsze był szarmancki.

— Ja mam podobne wyobrażenie — dodaje Aleksander — Suro-wy, ale w każdym calu dżentelmen.

— Jedno jest pewne, to dzięki Ojcu my się z bratem tak trzymamy. Kiedy nasz Ojciec umierał, ja byłem w Kazimierzu na praktyce z rysun-ku. I pamiętam, co mi mój brat powiedział, jak przyjechało pogotowie. I Ojciec już wiedział, że to są jego ostatnie... chwile. Powiedział do mojego brata „pamiętaj, trzymajcie się razem”. I tak trzymamy się.

— Ale dla mnie, od dzieciństwa to było bardzo naturalne: duża rodzina. I tak żyjemy. Mamy mnóstwo znajomych. A u nich — bywa — brat przestaje rozmawiać z siostrą. Oni o nas mówią, że jesteśmy jakimś ewenementem. A to wszystko przez zasady, jakie Ojciec w nas wpoił. Ze dwa razy w życiu dostałem lanie. Raz, bo nie ustąpiłem miejsca w staruszcze w tramwaju, jak byłem dzieckiem. Przyszliśmy do domu, Ojciec wziął pas i wlał mi. Miał zasady. I wie pan, Bohdan może go pamiętać zupełnie inaczej, bo wtedy to on już naprawdę był stary i już minęło to, co było najpiękniejsze w Jego życiu: najpierw ta wojna, ta młodość, potem to wspaniałe życie rodzinne, które łagodziło to, co Ojcu zafundowała komuna.

— **A gdyby Ojciec słyszał co teraz mówicie, znał koleję waszego życia?**

— Byłby z nas dumny. Jakbym miał jednym słowem określić Ojca, to powiedziałbym: mądry człowiek. Po prostu mądry, życiowy człowiek.



Niech zatem mówi... Kazimierz Bay

Szef artylerii. Nagranie z 1984 roku

(Poniżej zapis z taśmy, nieznacznie, w niezbędnym zakresie opracowany językowo).

— W każdym razie wesoło było... Cóż ja mogę panu powiedzieć... Pić było co, jeść było co, proszę pana, pieniądze były. Co pan chciałby jeszcze? Kawy nie brakowało, rumu nie brakowało, whisky nie brako-wało, ginu też nie... Na wojnie to jest pan tak wyposażony: pas, tutaj nóż, latarka. I w kieszeni cały swój majątek. Jak wypływaliśmy z portu, nikt tego pasa nie zdejmował. Nie wolno było się rozbierać. Nikt nigdy się nie rozbierał. I tak przez miesiąc.

„Oj, lazło się...”

— **,39 rok, gdzie pana zastał?**

— We Flotyli Pińskiej. I tam dostaliśmy się do niewoli. Otrzymaliśmy rozkaz zamiany mundurów marynarskich na piechurskie. Wszystkie dystynkje zerwaliśmy. Okropne. Dotarłem do Mińska. Jako żołnierz piechoty uzyskałem zwolnienie ze służby. I natychmiast, przez Rumu-nię ruszyłem na Zachód, do marynarki. Ale na granicy — wpadłem. Trafiłem na Syberię. Pracowałem w obozach nad Workutą. Trafiłem do obozu Peczora. Chyba w sierpniu zwolniono mnie. I ruszyłem w drogę. Oj, lazło się... Niech pan policzy, ile to tysięcy kilometrów? Do Czkałowa, obecnie Orenburg... Na piechotę. Nogi w onucach, bez koszuli, broda długa.

— **Ile pan miał wtedy lat?**

— 34 lata. Szedłem do polskiego wojska. Wie pan, taka straszna chęć była walczenia z Niemcami, że coś niesamowite-go. O niczym innym nie myślałem. Nie o rodzinie. Tylko żeby bić Niemców. Bo ja znam Niemców dobrze. Chodziłem do gimna-zjum w Katowicach... I tak, proszę pana, dolazłem. Ale to dolazł mój szkielet. Nikt, nikt nie wierzył, że ja będę żył jeszcze. W obozie koło Kołtubanki byłem jakieś dwa tygodnie. Ale tak się dobrze złożyło, że w pierwszej kolejności ewakuowano lotników i maryna-rzy. Do Anglii. Najpierw pojechalіśmy pociągiem do Murmańska. Tam zrzuciliśmy z siebie nasze lachy. Anglicy dali nam kompletne umundurowanie, a lachy na wielkim stosie spalili. Oblali benzyną i... Na początku ,41 byłem w Anglii. Pierwszy przydział — ORP „Garland”. I od razu kurs prosto do Murmańska...

ORP „Garland” i konwoje murmańskie

— **Pamięta Pan ten pierwszy konwój?**

— No tak. Tam już leżał zatopiony (polski drobnicowiec) s/s „Tobruk”. Tam naloty były straszne, panie... Murmańsk leży w takiej zatoce. Wokół góry wysokim lasem porośnięte. Wszędzie artyleria. Stałem, patrzyłem i podziwiałem, jak oni się tam bronili! Co za straszna obrona była tam nad tym portem, to coś niesa-mowitego! To jak zestrzelili samolot, a piloci wyskoczyli, to oni do nich pociskami świetlnymi strzelali. Cała artyleria się wtedy obniżała. A jak ich załatwili, siła ognia wracała na niebo. W lipcu wróciliśmy do Anglii. I rozpoczęła się wojenna harówka.

— **Jaką miał pan wtedy funkcję?**

— Szef artylerii, ciągle. Byłem bosmanem. Później starszym bosmanem, szef artylerii bez przerwy.

Okręt był bryłą lodu

— Rejs, akcja bojowa, która szczególnie Panu utkwiła w pamięci?

— Na ORP „Garland”. Szliśmy z Nowej Fundlandii, eskortowaliśmy konwój. Zima. Mróz. A śnieg to zamienił się w takie ostre igiełki. Statki do konwoju ściągały z Nowego Jorku, z Halifaxu, z Bostonu. Było tych statków dużo. I mimo sztormu wyszliśmy w morze. Jak dotarliśmy w rejon między Islandią a Grenlandią, rozszalał się sztorm i śnieżyca, że coś niesamowitego! Może szkoda, że nie zachowałem zdjęć. Ale ja zdjęć nie robiłem, może dlatego, że nigdy nie przypuszczałem, że przeżyję. Wpłynęliśmy w pogodę, która była jak jedna bryła lodu. Okręt był bryłą lodu. Nie było wieży, nie było działek, nie było przejścia na rufę. Koniec.

— Nie mieliście zdolności bojowej.

— Żadnej. I wieczorem przyszedł od komandora konwoju rozkaz, że każdy okręt i statek sztormuje, przejmuje kontrolę nad sobą. Konwój się rozformował. I robiliśmy zwrot do sztormowania. Stałem na skrzydle... I tak sobie myślę, czy my zrobimy ten zwrot? Spojrzałem w górę, a tam, wysoko ponad masztami zobaczyłem falę, a my szliśmy dokładnie w niewielką bruzdę w tej ścianie wody. I tak sobie myślę, że to jest niemożliwe, abyśmy cało wyszli z tego uderzenia. I tak mi się jakoś przykro zrobiło. A obok nas, trochę z przodu, sztormowała duńska korweta. I wbiła się w ścianę wody, a ta wylała im się przez komin i doszło do eksplozji. Taka całkiem nowa korweta. A myśmy... przeszli. Po tym wszystkim spotkaliśmy s/s „Zagłoba”. Podeszliśmy do siebie dość blisko, machaliśmy do siebie. Oni też byli pokryci lodem. I tak sztormowaliśmy trzy dni. Wróciliśmy do portu w Anglii i tam dowiedzieliśmy się, że s/s „Zagłoba” zatonął. I wiele statków z konwoju zatnęło... Podczas wojny nawigаторzy szukają bezpiecznej drogi. A na wodach północnych, jak się trafi sztorm, jak wieje dwunastka, to... niech pan sobie wyobrazi: okręt 100 metrów długi, 6 metrów szeroki, bez przerwy wszystko gra, syreny ryczą. Tam wszystko się wygina, skrzypi... Uoooo...! Ale... minęło. Innym razem, też wiała dwunastka. Wróciłem z wachty. Kucharz ugotował barszcz. Usiadłem w naszej mesie. Tuż obok grzejnika elektrycznego. Nad nim był wentylator. Trzymam kubek w ręce, chciałem wziąć łyk barszczu, a tu z tego wentylatora słyszę narastający ryk... I po chwili z tego wentylatora chlusnęła woda, lodowata, wprost na kark i do tego barszczu. Zmoczony byłem do ostatniej nitki. Na takim kontrtorpedowcu, w czasie sztormu, we wszystkich pomieszczeniach jest przynajmniej trzydzieści centymetrów wody. I ta woda tak jeździ po pokładach. Woda wdiera się do wnętrza każdym otworem, szczeliną. Nigdy bym nie pomyślał, że woda może przejść przez dwa szoty pokładowe! A te na czas sztormu były dokręcane wielkimi śrubami i kluczami. Z całej siły. Ale woda przez wszystko przejdzie. Do środka. Pomieszczenia dziobowe na ORP „Garland” zawsze były zalane. Do pełna. I wtedy wszyscy chodzili przemoczeni. Ale nigdy nikt się nie przeziębił. Był humor, ba! Śmiechu wiele, kawały sobie opowiadaliśmy. Przypadali jeden drugiemu, graliśmy w karty. Nie było momentu, żeby nie było humoru. I tylko czytać się nie czytało, bo to niemożliwe było czytać. Do hamaka się włożyło w kompletnym ubraniu. Raz na suficie się leżało, w tym hamaku, drugi raz z drugiej strony, ale nie to było ważne... Czasami dowiadywaliśmy się, że flota niemiecka wyszła z portu, że w pobliżu jest gniazdo dwudziestu łodzi podwodnych. I dowodziło się, że to my byliśmy w środku tego gniazda. To wtedy człowiek tak sobie kombinował: przeżyję, zginiemy? Wielu bardzo emocjonalnie przeżywa-

ło zwroty w działaniach wojennych. Najbardziej zapamiętałem reakcje, jak się wszyscy dowiedzieliśmy, że 17 września Rosjanie przekroczyli granicę... Widziałem ludzi, którzy płakali. A na morzu? Wie pan, było tak, że ci, którzy się bardzo bali, nie chcieli już wypływać. Takich nikt siłą nie ciągnął na statek.



A co było robić?

— Dużo pili?

— Dosyć. A co było robić?

— Ale na okręcie w ogóle!

— Na okręcie w ogóle. Miałem u siebie dawnego komisarza żywnościowego z „Daru Pomorza”. Zawsze mi przynosił beczuleczkę rumu Jamajka, to taki rum 85%. On też się bardzo bał. Mówił: Kaziu, a rumu jeszcze masz trochę? Ja mu mówię, że nie. To ja ci beczuleczkę, dwadzieścia litrów taką, to ja ci tam podrzucę. Ale wie pan... Nie powiem, żebym często pił. Ale na lądzie to już... Najgorzej było, jak się szło do Greenock z konwojem. Statki się już oddawało wszystkie, a tu nagle z jednej strony podchodzi, po angielsku „drift” — to taki holownik, z żywnością, a z drugiej strony z ropą. I z powrotem... Nawet do brzegu nie dobiliśmy. Wtedy człowieka szlag trafiał, rozumie pan? Myśleliśmy sobie — a pójdziemy w miasto, pohulamy, napijemy się porządnie, a tu masz... Zmniejszyliśmy tylko szybkość, zaopatrzenie dobiło z obu stron, ropę dali, żywność dali, kantynę dali, wszystko co niezbędne dali... O, papierosy... Dziękuję i z powrotem w morze, bo czeka nowy konwój. I co mieliśmy robić? Tak było, proszę pana.

Człowiek może się przyzwyczać

— Spotkał pan wielu dzielnych ludzi?

— Spotkałem. Bardzo, bardzo odważnych, dzielnych, proszę pana, marynarzy.

— A ja zastanawiam się od wielu lat — skąd ta odwaga? Żołnierze z formacji lądowych, z artylerii zawsze mogli uciec, schować się...

— Tak, tak...

— A wy? Na otwartym morzu, byliście pozbawieni możliwości ucieczki...

— Konwojowaliśmy lotników do Halifaxu. „Pasteur”, 44 tysiące ton. (Linowiec pasażerski, od 1940 roku służył jako brytyjski transportowiec wojska). I weszliśmy w sztorm. Ale taki sztorm, że coś niesamowitego. Trzy dni sztormowaliśmy. Po kilku dniach pogoda się ustabilizowała. Ale przysłała martwa fala. Przychodzi do mnie Namieśniowski (komandor Karol Namieśniowski, dowódca ORP „Garland”) i mówi, panie szefie, pan zobaczy co tam się u nich (na konwojowanym statku) dzieje. Podchodzimy, patrzymy, a tam na dziobie pastor stoi, a na wszystkich pokładach, w kamizelkach ratunkowych, modli się kilka tysięcy lotników. Ster im nawalił, jak się okazało. Potem, na lądzie, rozmawiałem z tymi lotnikami. Mówili: za Boga już nigdy nie wejść na statek, nie popłynę... Im starczyło nerwów tylko na 5-6 godzin. A potem byli psychicznie wykończeni. Po prostu — nie byli przyzwyczajeni do pokładu, do żeglowania. Bo człowiek może się przyzwyczać...

— ... do rzeczy i sytuacji niemożliwych?

— Tak, można się przyzwyczać. Ich wytrzymałość psychiczna była obliczona na pięć, na kilka godzin. Leci taki do celu, zrzuca bomby i wraca. A my zawsze wiedzieliśmy, że wychodząc z portu nie wrócimy do niego przez miesiąc albo i dłużej. Ale i wśród nas byli tacy, którzy — rozumie Pan — nie przystosowali się. Zalamywali się. Psychicznie, duchowo. W hamakarni leżał taki, jak trup. No to się takiego wyokrętowało. Apatia taka, opanowywała myślenie. Coś okropnego. Pierwszy rejs to każdy z nas przeżywał. Większość się przyzwyczajała do warunków. Och, czasami było wesoło, kupa śmiechu, żarty sobie robiliśmy. I to był sposób na okropności wojny... A co to tak nierówno? U mnie pusty, a u pana prawie pełny, wyrównajmy...

Jak rusza przeciwlotnicza, tnie świat na kawałki



— Dziękuję, dziękuję...

— Przecież to tylko jeden łyk... Najgorsze były te samoloty torpedowe. Cholera by je wzięła... Jak te osy, z jednej i z drugiej burty nas atakowały. I jak się przed nimi bronić? A tu te boforsy i pompony nie milkły. Słychać było tylko to ich: py py py py py py py py py py... Najgorzej mieli ci z działek 75, kierowanych radarem. Oni nie wytrzymywali nerwowo. Zasada była taka. Łapali radarem atakujący samolot, który szedł prosto na nich, ale oni mogli odpalić ogień dopiero, gdy odległość do celu była sto metrów. Pan to widzi? Samolot leci, jest coraz bliżej, oni patrzą mu prosto w nos, w lufy karabinów, radar trzyma ich na linii celu, a oni... No, nie wytrzymywali. To się dopadało takiego z wrzaskiem: zwariowałeś, wytrzymaj! Bez kuksańca się nie obyło. Ale podziwiałem ich. Nic nie mogli zrobić. Automatyka. Działo i samolot jak sprzężone dwa punkty. A nerwy?

— To co, dał pan w pysk takiemu?

— A co miałem robić? Wiadomo... On się bał, ale miał bronić okręt i całą załogę. Utrzymanie dyscypliny, morale, to była nie lada sztuka. Albo takie klękanie i modlenie się. Na pokładzie. A z boku, z każdej strony samoloty pikują prosto na nas. Panie! Strach... Chwytałem za broń osobistą i podnosiłem ich na nogi. Ja wtedy żyłem, jak to wszystko grało. Chodziło, bębniło...

— Jak pracuje artyleria na okręcie?

— Pięknie. Pięęęknie! Jak wali główna, to jest tak majestatycznie, a jak rusza przeciwlotnicza to tnie świat na kawałki. Prują do tych samolotów... Najpierw orlikony, potem pompony. Nagle wszystko co mieliśmy na pokładzie rąbało równo. To jest pięćdziesiąt, sześćdziesiąt luf! Pan sobie wyobraża, co to jest za siła?

— Nie...



Lufy nie wytrzymały, proszę pana. Taka lufa ciężkiego działła była zdolna wystrzelić do dwustu pocisków. Później wylewa się z niej rdzeń, taki się na końcu lufy kolnierz formuje. Wszystko w środku się stopi.

— **Trafialiście niemieckie okręty...**

— Tak.

— **One też tonęły. I ludzie tonęli.**

— Ach, proszę pana. Było różnie. Ja, na przykład, do każdego jak do człowieka podchodziłem. Mimo wszystko. Byli tacy, którzy nad jeńcami bardzo się znęcali. Niemcy są strasznie, wie pan, niestabilnego charakteru, że się tak wyrażę. Bo jak tylko dostawali się do niewoli, to w kościele, ze złożonymi rękami chodzili. A jak oni klęczeli... I cały czas się modlili. Mówiliśmy: popatrzcie, jacy to pobożni i porządni ludzie. Ale wcześniej to byli jak ostatnie świny, rozumie pan? Niemcy

potrafią dostosować się do okoliczności, a my nie. U nas zawsze harda dusza.

ORP „Dragon” pod Normandią

— **Był pan torpedowany...**

— Tak. Na krążowniku. I leżeliśmy na burcie gdy podeszły do nas kontrtorpedowce amerykańskie.

— **W czasie inwazji na Normandię?**

— Tak. Ściągnięto z pokładu całą załogę. Zostałem ja, komandor Dzieńsiewicz i Paliga. Nie więcej jak pięciu. Powód? Na pokładzie było dużo takich rzeczy, które zdaniem Anglików pod żadnym pozorem nie mogły się dostać w ręce Niemców. Więc czekaliśmy na grupę operacyjną, która demontowała i zabierała wyposażenie. Dwa tygodnie tam siedziałem i dwa tygodnie byłem w środku wszystkich bombardowań. Tośmy z Dzieńsiewiczem, w kabinie razem siedzieli i nic tylko piliśmy rum. A bomby bez przerwy padały, całkiem bliźutko... I zastanawialiśmy się — no, czy to ta nas wreszcie trafi? Wtedy przyплыła na holowniku ta specjalna brygada z Ports-

mouth. Przyszli z łomami. Wszystko poharatali. Za burtę wyrzucili. Na odjazd zabrali tylko rum. Było tego z dziesięć beczek. I całe zapasy odzieży z wielbłądziej wełny. Bo na krążowniku magazyny były takie jak porządne sklepy. Pełne różnych materiałów. Pidżamy i koszule. Wszystko. Ile oni tych koszul zabrali... Kiedyś pojechaliśmy do Kanady, od strony Ameryki. Tam była baza, San John się nazywała, w Nowej Fundlandii, amerykańska. Jak myśmy do tej bazy przyjechali, to mogliśmy wszystko kupić za grosze. Natomiast Anglikom nic nie sprzedali. Nigdy. Powiedzieli Anglikom, wy wszystko macie, a Polacy nie mają. To — pamiętam — takie kurtki podbijane futerkiem, proszę pana, z sierści wielbłądziej... Kalesony włóczkowe, ręcznie robione. Później z tej włóczki, ile się swetrów narobiło? A wszystko to mieliśmy za grosze. Pióra Parkera... Wszystko. Ale były też wzruszające chwile. Kiedyś w Portsmouth... Bardzo przyjemne spotkanie. Mój dawny dowódca złapał mnie za ramiona i mówi „Kaziu Bay, ty żyjesz?“, Tak mnie wyściskał. A ja mówię „Żyję“.

Pan myśli, że ktoś z lądu uwierzyłby?

— **Przeczytał Pan wiele książek poświęconych wojnie na morzu...**

— A wie Pan, że mam tu Lipińskiego książkę, Jurka. Wie Pan, że nie przeczytałem. Przeglądałem kiedyś angielską historię... Ja w żadnej z tych książek niczego nowego nie znalazłem. Bo ja to wszystko przeżyłem i widziałem. Ja przepraszam, że tak powiem, Jan Papuga już nie żyje. On pisał te swoje książki. Ja dobrze znałem Papugę. Jak kiedyś urywek z jego pisania przeczytałem, to ja bym tak marnie tego nie napisał. On opisał pewne zdarzenie na morzu, ludzie się ratowali... To wszystko to i dziecko lepiej by opisało. Mnie taka literatura nie interesuje. Ja dziesięć razy mogę przeczytać „Pana Tadeusza” albo „Iliadę” Homera czy Wergiliusza... Ale opisywanie wojny na morzu zupełnie mnie nie interesuje.

— **Dlaczego sam pan niczego nie napisał?**

— Pisałem, proszę pana. Ale wszystko wyrzuciłem. Pan myśli, że ktoś z lądu uwierzyłby w to, co napisałbym? Pan jest dziennikarzem, pan się wczuje w tamte sytuacje więcej jak zwykły człowiek. Ja rozmawiam z synami. Ich interesują inne sprawy...

Tak jak los dawał, tak brałem

— **Pan chyba nie docenia ludzi.**

— Może, nie wiem. Ja umiem czoło stawić każdej przeciwności. O, tak. Musi być jakieś niebezpieczeństwo. Wiem, że wtedy żyję pełną mocą. Gładka woda to nie dla mnie. Coś musi się dziać. Jak mnie fala przykryła, jak poczułem smak słonej wody... Wiedziałem, że żyję. Nie to, co teraz. Kim jestem? Co ja teraz robię? Działać, rozumie pan? Coś robił człowiek, był potrzebny. Tak było też po wojnie, w pilotażu. Pan wie, że najwięcej awarii to jest wtedy, kiedy jest dobra pogoda? Bo czujność jest wtedy jak pod zdechłym psem. A jak jest mgła, panie,



jak coś wieje, dudni, to wtedy człowiek...

— **... jest skoncentrowany?**

— O! I to jak!

— **I wojnę pan skończył na...**

— Na ORP „Conrad”. A później, po wojnie, to było jakoś tak głupio. Każdy coś kombinował, szukał, pytał, jak tam w kraju? Co z rodziną? Czy żyją, czy nie żyją. Kochałem swój zawód, marynarski, artyleryjski szczególnie. Niemało medali mam za moją służbę. Ani jednego dnia w czasie wojny nie byłem na urlopie. Po prawdzie, to nie miałbym gdzie pojechać. Dowódca mówił, niech pan jedzie, panie szefie. Dawał bilet, pierwszej klasy. No to jechałem do Plymouth, tam posiedziałem dwa dni. Co było robić? Wracalem na okręt. Inni odwiedzali angielskie rodziny, które zapraszały marynarzy. Ja nigdy na takie wizyty nie jeździłem. Nigdy też do schronu nie szedłem. Byłem na urlopie w Londynie, z kolegą Jaśkiewiczem. Popiliśmy tam na Piccadilly porządnie i poszliśmy do hotelu spać, na czwartym piętrze. Tylko żeśmy się położyli — naloł. Alarm — schodzić do schronu. Jaśkiewicz mówi — chodź. Ja mówię, że nigdzie nie pójdę. Ty idź. Ubrał się w piżamę, płaszcz na plecy zarzucił i poszedł. Po nalocie wraca, a ja sobie śpię. I się śmieję. Nie chowałem się. Może miałem takie szczęście. Ja mówię panu, ja jestem innym człowiekiem, jeśli jest jakieś niebezpieczeństwo. Jakiś pożar, a wtedy wiem, że żyję. Wtedy się budzi we mnie zupełnie inny człowiek. Nie zgnuśniały taki jakiś... Szybko reaguję i dosyć trafnie podejmuję decyzje. To instynkt chyba. Jak zwierzę. Podobnie jak ono, gdy wleżę na drzewo, to ja zawsze wcześniej pomyślę, co zrobić, gdybym nagle spadł z tego drzewa? Podczas wojny ja nigdy nie kalkulowałem, że będzie lepiej jeśli położę się spać tu lub tam. Nie kalkulowałem. Inni wybierali, żeby nigdy nie kłaść się tuż przy burcie. Nigdy nie wybierałem okrętu i nie wybierałem, gdzie będę mieszkał, bo myślałem sobie, że w razie czego mógłbym sobie nie darować takiego czy innego wyboru. Tak jak los dawał, tak brałem. Mnie kiedyś miano za wielkiego gieroja. A po latach, mój kolega Tadzio mnie spotkał i woła: a gdzież ten gieroj, którego ja znałem w Anglii? Dla mnie nie było rzeczy niemożliwych. No

kał, cierpiał. Odczuwał ciężko taki płaczący ból, rozumie pan? I za chwilę znowuż to samo. To wyglądało... pięknie.

— **Ale strasznie...**

— Nie, strasznie to może temu kto nic nie robił, a tylko obserwował. Ale kto był zajęty swoją robotą, nie widział żadnego strachu. O tym się nie myśli. Tak samo jak pilot, czy myśli o śmierci? Jak on leci, proszę pana, gdzieś i strzelają do niego, to on myśli o śmierci? Albo jak ściga wroga? Nikt nie myśli o śmierci. Zresztą śmierć na wojnie to nie jest taka dramatyczna jak w normalnych warunkach na lądzie. Tam człowiek nie jest ze śmiercią zaznajomiony, że się tak wyrażę. Prawda? Ale tam, na morzu, w boju, to tam jakoś człowiek, do tej śmierci inaczej podchodzi. Później, jak V1 leciały, ale to jedna za drugą... w odległości jakichś 300 metrów. Początkowo denerwowały nas te rakiety, bo to strasznie burczało. A później to myśmy w karty grał, a one sobie leciały.



ale widzi pan, tak się skończyło. I koniec.

Głos

W pudełku z taśmą magnetofonową moje notatki. Sprzed ponad czterdziestu laty...

Słowo wiążące do relacji Kazimierza Baya...

Tylko czasu nie uda się zatrzymać, najmniejszej jego cząstki. Ale można go utrwalić, zapisać i przeżywać na nowo, po wielokroć. Nie poczujesz już uścisku dłoni Ojca, nie spojrzysz w jego pełne ufności oczy, ale usłyszysz głos. Ten, który cię ganił, strofował i mówił, że... kocha. Krzyczał, grzął w gardle, ale szeptem mówił: dobranoc. Jak długo można z zamkniętymi oczami słuchać szumu morza, zmieszanego z wyciem wiatru? Chwilę? A patrzeć na morze? Nieskończenie długo. Jego powierzchnia, to takie EKG ludzkiego losu, pełne uniesień, ginących w mętnej pianie nadziei, podrywanych przybojem idei, wirujące, pieniające się i żądne życia,



tak na, jak i pod powierzchnią. Takie też są wspomnienia. Przychodzą, odchodzą, raz z większą mocą, innym razem ledwie cieniem przywołują miniony czas i ludzi, których kochaliśmy. Czy nie za słabo, skoro we wspomnieniach ciągle do nas wracają, dopominają się o myśl serdeczną, o pamięć? A może to jakiś atawizm, nasza tęsknota, by się z nimi mierzyć, porównywać i potwierdzać, że idziemy tym samym kursem, z wiatrem i pod wiatr, bo, jak mówił poeta, bo tak musi być,

bo tak musi być.

Ja? Ja mogę wszystko

Ja? Ja mogę wszystko.

Proszę bardzo. Wychodzę na ulicę miasta. Idę, jak Gałczyński, zamaszystym krokiem. Poły dwurzędowej marynarki, jak poluzowany żagiel, odpychają wiry powietrza pozostawione przez mijających mnie ludzi. Idę i widzę...

Ten nie potrafi podać daty wybuchu wojny, tamta para nie rozszyfruje skrótu PMW. Ten pan o lasce... Mówi: ojciec walczył. Też, jak ja, na starość podpierał się łaską. Dwie prześliczne dziewczyny pchają wózek inwalidzki. Są tak rozplotkowane, że gdyby ktoś porwał ich babcią do tanga, nawet by tego nie zauważyły. Nie to co babcia! Tango, a nie wózka jej trzeba.

Idę tą samą ulicą, ale młodszy o te sześćdziesiąt lat.

Ile tu dwurzędowych marynarek? Panowie z teczkami, panie z torebkami pod pachą. Ta ma woalkę, tamta jest świeżo od fryzjera — jakaż finezyjna fryzura, niczym peruka damy dworu Ludwika XIV. Zewsząd dobiega dźwięk podzielowanych trzewików. Mój Boże! Zupełnie zapomniany dźwięk. A buty wyczyszczone. Nie uwierzysz — żadnych adidasów ani innych dziwaków. Brązowe, czarne, latem często popielate.

Ja mam krótkie spodnie. Na szelkach. Koszulkę w te nieznosne zielone zygzaki. Tak jej nie lubiłem. Ale zapiętą pod szyję. A na nogach — kolanówki ściągane sznureczkiem zakończonym dwoma małymi pomponikami. Podskakuję sobie. Idę i zadzieram oczy, by popatrzeć w twarz właścicieli dwurzędowych marynarek. Idą zadumani.

Ten pan z lewej uniósł kapelusz — mój Boże, kapelusz, prawdziwa panama? — obszedł panią dookoła i podał jej lewe ramię. Ona prawą dłoń oparła na idealnie prążkowanym rękawie dwurzędowej marynarki. Pewnie uszytej z któregoś z materiałów przywiezionych w paczkach UNRRA. Na dłoni — koronkowa rękawiczka.

A w oczach?

Patrzę i widzę w ich oczach przelawiony świat pełen pęknięć, rys, bolesnych uderzeń, niekończących się upokorzeń. Idą państwo pięknie ubrani, ale ich oddech jest krótki, jakby nadal zdyszany ucieczką, gonitwą, bezdechem kryjówek. Jakby powieki wciąż zaciskały się boleśnie, oczekując na wybuch bomby, która właśnie z tym morderczym świstem na nich leciała.

Idę i czuję coraz większy opór. Kłębowisko myśli, które choć opadają coraz niżej, ciągle pętają nogi. Ludzie czują jednak coraz większą pewność kroków. Już nie kluczą pośród ścieżek wydeptanych w gruzach. A na tle letniego nieba coraz mniej niedopalonych ścian, pustych wyrw okiennych czy zapadniętych dachów.

Idę i porównuję dwie ulice. Tamtą i tę. Czyli — tę samą, ale jakże obie są inne.

Tamta już tylko mirażuje w mojej coraz mniej dokładnej pamięci. Znika. Odchodzi...

Ja z nią...

Lecz nie wiem — dokąd?

Dlaczego nikt ze spacerujących tą ulicą nie zastanawia się, nie pyta o nas? Nie kiwnie głową, widząc to rondo, tamtą perspektywę ulicy czy, niestety, obmurowane betonem pojedyncze drzewa, które jeszcze udają, że żyją.

Powiedziałem, że mogę wszystko. Oczywiście. Mogę. I dlatego nie zamykam tego numeru mojej gazety. Pewnie w kolejnych kartonach, w tamtych szufladach, znajdę jeszcze kiedyś ten czy inny ślad kroków

ludzi spacerujących niegdyś tymi samymi co wy ulicami.

Może w nowych tekstach uda mi się oddać choćby tylko echo, które tak bardzo mnie wzrusza — stukot maleńkich, niewieściach pantofelków. Jedne były zapinane na klamerkę, inne miały na wierzchu kokardę, następne — lakierki — lśniły w słońcu, unosząc niemal nad ziemią swoje właścicielki, te z warkoczami i kitkami albo końskim ogonem. Jak ci się on majtał, jak kokietował!

My, chłopcy, mieliśmy wtedy szyje idealnie wysportowane. Mogliśmy z odwróconymi głowami przejść nawet pół miasta!

Ech...

Brat dzwonił. Zapraszał na osiemdziesiąte urodziny.

Siwy jak ja. Przygarbiony jak „Koniok-Gorbunok” ze skazki czytanej w dzieciństwie.

Wychyliłmy toast, powspominamy. Jak sadownik Miczurin ze znawstwem obejrzymy jabłka, które tego lata jakby mniej dorodne... Bo przecież nie przyznamy się, że jabłka są jak dawniej, a wzrok już nie ten.

I siadając pod dachem altany, w duszy zanucimy:

Pamiętajcie o... ogrodach.

O nim, o mnie, o tamtych ogrodach pełnych doświadczeń tak odmiennych od waszych. Nie trudniejszych, nie łatwiejszych — innych. Oba są ważne. Nieodzwonne jak ogniwa łańcucha.

Życia.



