

Jerzy Romanowicz

Sprawozdanie podporucznika marynarki Karola Mayera z przebiegu stażu podchorążych Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej rocznika 1938-1941 na HMS "London" w okresie 1 III - 21 VIII 1941 roku

Słupskie Studia Historyczne 9, 333-346

2001

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

M A T E R I A Ł Y Ź R Ó D Ł O W E

JERZY ROMANOWICZ

PAP SŁUPSK

SPRAWOZDANIE PODPORUCZNIKA MARYNARKI
KAROLA MAYERA Z PRZEBIEGU STAŻU PODCHORAŻYCH
SZKOŁY PODCHORAŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ
ROCZNIKA 1938-1941
NA HMS¹ „LONDON” W OKRESIE 1 III – 21 VIII 1941 ROKU

W zasobach Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie znajduje się wiele cennych materiałów źródłowych, dotyczących problematyki wojskowego szkolnictwa morskiego z okresu drugiej wojny światowej. Do tej grupy dokumentów należy, między innymi, interesujące sprawozdanie ppor. mar. Karola Mayera ze stażu przedpromocyjnego na HMS „London”².

Sprawozdanie to, liczące 7 stron maszynopisu, powstało 9 kwietnia 1942 roku dla potrzeb Biura Historycznego Marynarki Wojennej. Zostało napisane językiem zwięzłym, akcentującym przede wszystkim faktografię. Do Biura Historycznego MW wpłynęło 14 kwietnia (L.dz. 62/tj.). Jest przechowywane w V części zasobu archiwalnego wspomnianego Instytutu, w aktach Polskiej Marynarki Wojennej – w zespole 8 o sygnaturze MAR.A. V 8/1, dotyczącym Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW)³. W tekście została zachowana oryginalna pisownia oraz konstrukcja zapisu (wyszczególnione daty dzienne i godziny). Dokonano jedynie niezbędnych poprawek językowych a w nawiasach kwadratowych rozwinięto niektóre skróty.

¹ HMS – His Majesty Ship – Okręt Jego Królewskiej Mości.

² Fragmenty tego dokumentu opublikowano w aneksie artykułu: J. R o m a n o w i c z, *Staż przedpromocyjny podchorążych SPMW rocznika 1938-1941 w Wielkiej Brytanii*, Przegląd Morski 1997, nr 10, s. 52-55.

³ Zob. J. R o m a n o w i c z, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej RP w latach II wojny światowej*, (w:) *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1989 (w świetle najnowszych ustaleń badawczych)*. Materiały z sympozjum naukowego 7 grudnia 1994 r., Gdynia 1995, AMW, s. 267-268.

Warto przypomnieć sylwetkę autora prezentowanego dokumentu – komandora podporucznika w stanie spoczynku Karola Mayera. Urodził się 11 lutego 1919 roku w Stryju⁴. 6 maja 1939 roku jako podchorąży młodszego rocznika SPMW wypłynął z Gdyni na ORP „Iskra” w rejs szkolny. Wybuch drugiej wojny światowej zastał go, wraz z zaokrętowanymi podchorążymi, koło Casablanki. Następnie znalazł się w stworzonym w Landerneau Oddziale Wydzielonym Marynarki Wojennej. Będąc tam aktywnie uczestniczył w realizacji programu zajęć, który obejmował codzienne wymarsze w teren, musztrę, ćwiczenia strzeleckie, zajęcia sportowe, pogadanki i wykłady, a w niedzielę – nabożeństwo w kościele. *„Podchorąży Karol Mayer zachwycał zebranych wiernych, gdy przy akompaniamencie chóru podchorążych śpiewał solo »O Sanctissim«* – tak zapamiętał go zastępca dowódcy okrętu „Iskra”, kapitan marynarki Romuald Tymiński⁵.

21 listopada 1939 roku pchor. Mayer wyjechał z oddziałem do Wielkiej Brytanii, gdzie kontynuował naukę w reaktywowanej na ORP „Gdynia” SPMW. Do 12 kwietnia 1940 roku odbywał praktykę na „Burzy”. Od 2 stycznia do 26 lutego 1941 roku uczęszczał na kurs uzupełniający, kończąc zarazem okres szkolenia teoretycznego. W okresie: 1 marzec – 21 sierpień odbył staż przedpromocyjny na HMS „London”, którym dowodził Captain⁶ Flanagan⁷. Po latach Karol Mayer ocenę tego stażu zawarł w następujących słowach: *„Jestem szczęśliwy, że nasi podchorążowie mieli możliwość doświadczyć historycznej okazji spędzenia 6 miesięcy na pokładach okrętów jednej z najbardziej cenionej Marynarki Wojennej świata. Tego, co przeżyliśmy u nich [Brytyjczyków – dop. J.R.], nie doświadczylibyśmy na własnych okrętach”*⁸.

3 września został mianowany podporucznikiem marynarki w korpusie morskim ze starszeństwem od dnia 1 września 1941 roku, z lokatą 10/29⁹. Po promocji służył na ORP „Krakowiak”, początkowo ponad etat, od 9 marca do 15 maja 1942 roku jako II oficer artylerii. Z dniem 15 maja został przydzielony na V teoretyczny Kurs Oficerów Artylerii Morskiej, który trwał od 18 maja do 5 sierpnia 1942 roku¹⁰. 6 sierpnia wrócił na „Krakowiaka”. Potem służył na „Ślązaku” jako II oficer

⁴ *Who's is Who in Polish America*, New York 1996-1997, s. 290; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, pod red. J.K.Sawickiego, Gdynia 1996, t. 2, s. 386.

⁵ R. N a ł ę c z- T y m i ń s k i, *Żagle staw – Banderę spuść!*, Gdynia 1999, s. 23.

⁶ W polskiej Marynarce Wojennej odpowiednik komandora.

⁷ W 1946 r. K.Mayer spotkał się w Londynie z byłym dowódcą HMS „London”, który był już w stopniu admirała. Wtedy admirał Flanagan powiedział mu, że *„Jest dumny z nich – Polaków, podchorążych pod jego rozkazami i na jego okręcie”*. J. T u m a n i s z w i l i, *Wspomnienia Karola Mayera. Staż na HMS „London”*, Nasze Sygnały 2000, nr 187, s. 20.

⁸ Tamże.

⁹ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), sygn. MAR.A.V 8/1. Zarządzenie Naczelnego Wodza gen. broni Władysława Sikorskiego z 13 I 1942 r. zatwierdzające lokaty nowo mianowanych podporuczników marynarki.

¹⁰ S. M. P i a s k o w s k i, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. 3, Albany 1990, s. 39.

artylerii. Był ranny¹¹. 3 maja 1944 roku awansował na stopień porucznika marynarki¹². 20 maja został zaokrętowany jako tymczasowy I oficer artylerii na niszcycielu eskortowym „Ślązak”. Od 24 stycznia do 2 lutego 1945 roku zastępował w czasie choroby zastępcę dowódcy okrętu kpt. mar. Konrada Sawicza-Korsaka. 12 czerwca otrzymał przydział do Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) jako oficer flagowy (adiutant) szefa KMW, wiceadm. Jerzego Świrskiego. Stanowisko to objął po kpt. mar. Józefie Bartosiku¹³. Karol Mayer został odznaczony między innymi Orderem Wojskowym Virtuti Militari V klasy, dwukrotnie Krzyżem Walecznych i trzykrotnie Medalem Morskim.

Jerzy Tumaniszwili, który w czasie odbywania praktyki przez pchor. Karola Mayera na ORP „Burza” był oficerem kursowym jego rocznika, i z którym później służył na „Krakowiaku”¹⁴, tak wspomina go: „był niezwykle uczynnym i lojalnym oficerem. Doskonale współpracował (...) miał miły i donośny tenor, śpiewał bez żadnej tremy. Na zjazdach koleżeńskich zwykle był proszony o wzięcie roli głównego konferansjera”¹⁵.

Po wojnie Karol Mayer wyemigrował do Stanów Zjednoczonych. W 1952 roku był w Nowym Jorku, gdzie pracował w firmie budowlanej. Potem pływał na statkach handlowych. Był czynnym członkiem Koła Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Nowym Jorku i aktywnie uczestniczył w życiu Polonii amerykańskiej, na przykład – jako prezes Klubu Polsko-Amerykańskiego w Sarasocie na Florydzie. Tam zmarł 21 maja 2000 roku¹⁶.

* * *

L.dz. 46/42/Tj.

M.p. dnia 9 kwietnia 1942 r.

TAJNE

Kierownik Biura Historycznego Mar.[ynarki] Woj.[ennej]¹⁷

Przedstawiam Panu Komandorowi sprawozdanie odnośnie przedpromocyjnego stażu na H.M.S. „London”.

¹¹ *Kadry morskie*, s. 387.

¹² S. M. P i a s k o w s k i, *Kroniki*, s. 150.

¹³ Prymus Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej z 1938 r. Po zakończeniu wojny, zadeklarował początkowo powrót do kraju i pracował w tzw. „trójce powrotowej”. Później służył w Royal Navy, dochodząc do stopnia Rear-Admiral (odpowiednik kontradmirała). Zob. A. K o - m o r o w s k i, *Kontradmirał Józef Bartosik*, *Przegląd Morski* 2000, nr 5, s. 83-85.

¹⁴ J. Tumaniszwili wówczas był I oficerem artylerii a K. Mayer służył jako II oficer artylerii.

¹⁵ List J. Tumaniszwili do autora z 23 VI 2001 r.

¹⁶ *Nasze Sygnały* 2000, nr 187, s. 51.

¹⁷ W tym czasie stanowisko to zajmował kmdr ppor. Józef Boreyko.

Dnia 1.3.41. rozkazem Kier.[ownictwa] Mar.[ynarki] Woj.[ennej] zostałem zaokrętowany na H.M.S. „London” wraz z podporucznikami [podchorążymi] marynarki: Ryszardem Fritzem, Stanisławem Kopeckim, Zenonem Mossakowskim i Wojciechem Piotrowskim¹⁸. Zaokrętowani zostaliśmy w H.M.S. Dockyard, Chatham¹⁹, gdzie H.M.S. „London” kończył swą przebudowę. Jako opiekuna dostaliśmy Lt. Cdr.²⁰ Longa. Postój w Chatham do dnia 5.3.41. Okres postoju w Chatham spędziliśmy na dokładnym zapoznaniu się z okrętem i jego organizacją wewnętrzną. Do pomocy mieliśmy przydzielonych oficerów specjalistów i podoficerów. 6.3.41. postój u wejścia Tamizy, próby bomb głębinowych, dział przeciwlotniczych i głównych 8 inch. [203 mm]. W czasie strzelania byliśmy obecni w wieżach 8-inchowych wraz z instruktorem. O godz. 11.45 wyjście na pełne morze, przejście do Scapa na dalsze ćwiczenia. Przejście do Scapa z szybkością 31-32 węzłów²¹. W morzu pełniliśmy wachty pomocników oficera wachtowego i nawigacyjnego. Godz. 15.30 dnia 7.3.41. wejście do Scapa Flow. W Scapa rozpoczęliśmy pełnienie wacht na pokładzie jako pomocnicy oficera wachtowego okrętu oraz sterników szybkich łodzi motorowych. Rozpoczęcie ćwiczeń wyszkoleniowych w Scapa, strzelania z wież 8-inchowych, 4-inch., Pom-pom, point five (0,5) [203 mm, 102 mm, 40 mm, 12,7 mm]. Przy wszystkich strzelaniach byliśmy obecni. 10.3.41. Rozpoczęcie wykładów z artylerii i sygnalizacji. Dnia 11.3. zostały nam podane dokładne przydziały w czasie action & defence stations (alarm bojowy i patrolowy). Poza tym zostaliśmy przydzieleni do oddziałów (dywizjonów) okrętowych jako młodsi pomocnicy oficerów oddziałowych. 19.3.41. wyjście w morze na ćwiczenia artyleryjskie z H.M.S. „Hood” i „Queen Elizabeth”. Odbyły się również ćwiczenia R.[adio] D.[irection] F.[inding]²² w określaniu kąta biegu nieprzyjaciela. Próby wyrzucania z katapulty samolotu typu „Walrus”, ćwiczenia w podnoszeniu go na pokład. 20.3.41. wyjście do Zatoki Burray na dalsze strzelanie do tarczy, ćwiczenia w zaopatrywaniu kontrtorpedowca w ropę na morzu. 24.3.41. wyjście na ćwiczenia, strzelanie torped ćwiczebnych do kontrtorpedowca. Postój w Scapa trwał do dnia 2.4.41. – w okresie tym codziennie wychodziliśmy na ćwiczenia koło Scapa. 2.4.41. wyjście w morze z H.M.S. „King George V” i czterema kontrtorpedowcami do Zatoki Biskajskiej, aby patrolować koło Brestu na wieść o tym, że „Scharnhorst” i „Gneisenau” są w Breście. Nasza pozycja o godz. 16-tej 58-40 North i 05-25 West. Przez cały czas idziemy zygzakiem. 3.4.41. [godz.] 5.15 ćwiczebny alarm bojowy. 12.00 Pozycja 56-04 N, 16-00 W. 19.00 Pozycja 55-26 N, 18-24 W. Szybkość 17 węzłów. W mo-

¹⁸ Zginął 31 I 1942 r. na HMS „Culver” jako pierwszy z tego rocznika.

¹⁹ Była to stocznia w miejscowości Chatham. Brytyjczycy dla wszystkich swoich obiektów lądowych marynarki wojennej używali przed ich nazwami skrótu HMS.

²⁰ Lieutenant Commander jest odpowiednikiem kapitana marynarki w polskiej Marynarce Wojennej.

²¹ 1 węzeł (w) – 1 mila morska (1852,5 m) na godzinę.

²² Zamiast używać terminu radar dla aktywnej radiolokacji, Brytyjczycy nazywali takie rozpoznawanie RDF, czyli *Radio Direction Finding*.

rze odbyło się strzelanie full-calib. i sub-calib. 6.4.41. 19.00 Opuściliśmy „King George V” i idziemy na spotkanie H.M.S. „Repulse”, lotniskowców „Argus”, „Furious” oraz krążownika pomocniczego „Narkunda”, szybkość 22 węzłów. 20.00 Pozycja 45-47 N, 16-40 W. 7.4.41. 12.20 Ukazanie się patrolujących samolotów „Swordfish”²³ z lotniskowców, dołączenie do sił głównych. 17.30 „Repulse” i „King George V” odłączyły się od nas i poszły kursem na NE[północny-wschód], zrobiliśmy zwrot na W[est] w celu spotkania konwoju idącego na północ, z nami idzie „Argus”, „Furious”, „Narkunda” i 4 kontrtorpedowce. 20.00 Pozycja 42-57 N, 22-30 W. Codziennie w morzu ćwiczony jest 2 razy alarm bojowy, rano (dawn action stations) i wieczorny (dusk action stations).

9.4.41. 8.00 Dołączenie 7 destroyerów [kontrtorpedowców] jako eskorta. 9.05. Kontrtorpedowiec podnosi sygnał, że ma kontakt z O.[krętem] P.[odwodnym]. Zwroty konwojem po 40 st. w lewo i w prawo, kontrtorpedowce zaczęły rzucać bomby głębinowe, 3 „Swordfish’e” z bombami głębinowymi przeprowadziły atak bombowy. Prowadzono ćwiczenia przeciwlotnicze z samolotami, następnie ćwiczenia odległości i kąta biegu z „Furious”. 20.34. Ponowny kontakt z O.P. Emergency [gwałtowny] zwrot całym konwojem przed uniknięciem ewentualnej torpedy. 12.00 Pozycja 52-12 N, 20-10 W.

11.4.41. 8.00 Wejście do rzeki Clyde. 10.45. Zakotwiczenie w Greenock. Postój w Greenock do 16.4.41. Przez cały czas postoju mieliśmy wykłady z artylerii, sygnalizacji i nawigacji.

16.4.41. 23.45 Wyjście w morze w osłonie H.M.S. „Argus” (lotniskowca) napełnionego samolotami, które są przeznaczone na południowy front.

21.4.41. 12.00 Odłączamy się od „Argusa”, nasza pozycja 42-11 N. 24-11 W., na mały patrol w okolicy.

22.4.41. 9.00 „Walrus” został wystrzelony na patrol przeciw O.P. 11.30 Spotkanie krążownika „Sheffield” z 3 destroyerami, oddanie „Argusa”. Sami zmieniliśmy kurs na SW[południowy-zachód] na spotkanie konwoju. Samoloty typu „Walrus” cały czas patrolowały przed okrętem.

23.4.41. Spotkanie H.M.S. „Mauritius” (Fiji class). Przyjęcie poczty w morzu od „Mauritiusa”, objęcie eskorty konwoju składającego się z 45 statków plus jeden krążownik pomocniczy „Celicia”. Zawartość ładunku konwoju – przede wszystkim ruda żelaza, żywność i fosfaty. Cały konwój zygzakuje. Nasze samoloty typu „Walrus” na zmianę były wyrzucane na patrol przed konwojem. Podczas nocy okręt wychodził przed konwój szybkością większą od konwoju, robiąc obszerne zygzaki. Byłem świadkiem pierwszej awarii „Walrusa”, gdy miano go podnieść na dźwigu; dość duża fala spowodowała rzucenie „Walrusa” o burzę, złamanie śmigła. Samolot jednak wreszcie szczęśliwie podniesiono. Po tym jednak wypadku, 2-gi „Walrus” pomimo warunków dość ciężkich został wyrzucony na patrol O.P. Konwój nasz ma ponad 400 000 ton wyporności. Wyporność jest 3 razy większa niżeli

²³ Swordfish – brytyjski samolot torpedowo-rozpoznawczy. Prędkość 224 km/h, zasięg 1658 km. Uzbrojony w karabiny maszynowe 7,69 mm. Zabierał jedną torpedę 458 mm.

tonaż całej naszej Marynarki Handlowej przed wojną. Jeśli chodzi o ścisłość, aby wylądować cały ten konwój, trzeba by 480 mil pociągu. W morzu po raz pierwszy odbył się wieczorem na pokładzie koncert, dla propagandy brałem też czynny udział śpiewając solo szereg polskich melodii.

26.4.41. 12.00 Pozycja 43-26 N, 23-17 W. Mimo tak długiego pobytu w morzu „Action Stations” (alarm bojowy) jest ćwiczony nawet dwa razy dziennie.

27.4.41. Po raz pierwszy spuściliśmy banderę do połowy, jak się dowiedziałem później na jednym ze statków pasażerskich zmarła jakaś pani. Po raz pierwszy widziałem pogrzeb na pełnym Atlantyku. Statek ten nazywał się „Adda”. Jedno jeszcze więcej istnienie ludzkie znalazło grób na Atlantyku. Co dzień rano zwykle dołączaliśmy do konwoju zajmując pozycje na czele konwoju. Coraz częściej przychodziły meldunki o pobliskich niemieckich okrętach podwodnych.

Krótki opis o organizacji, pracy i obronie konwoju

Konwoje atlantyckie normalnie dzielą się na szybkie i wolne. Szereg statków, idących z Indii, Australii czy z Afryki zachodzi do jakiegoś punktu zbornego, który jest jeszcze dość dostatecznie daleko od brzegu Anglii i Niemiec, aby groziło im jakiegokolwiek niebezpieczeństwo ze strony raiderów [korsarze nawodni] czy okrętów podwodnych. Takimi punktami zbornymi konwoju był Freetown (Sierra Leone). Nasz konwój był typowym konwojem wolnym o szybkości 7-10 węzłów. Z takiego punktu zbornego rozpoczyna się tak zwana oceaniczna eskorta, którą stanowi zwykle krążownik bojowy i pomocniczy, czyli statek handlowy stosunkowo duży i szybki uzbrojony w działa 6-inchowe [152 mm] lub większe i uzbrojenie plotn[przeciwlotnicze]. Konwój taki z eskortą posuwa się w dość znacznej długości geograficznej, aby uniknąć groźby samolotów i okrętów. Przeciw raiderom nawodnym broni konwój krążownik bojowy. Zbliżając się do wybrzeży, gdzie automatycznie niebezpieczeństwo O.P. wzrasta a jednocześnie możliwości ataku raidera nawodnego maleją, krążownik bojowy opuszcza konwój a w jego miejsce przychodzi kontrtorpedowce albo korwety i prowadzą konwój do miejsca przeznaczenia. Każdy dowódca statków w konwoju zaopatrzone jest w specjalne dokładne instrukcje co do zachowania się konwoju w wypadku zaatakowania go z którejkolwiek strony. Konwój posuwa się kolumnami, w środkowej kolumnie na czele jest Commodore, czyli dowodzący jedynie samym konwojem. Poszczególne dowódcy statków mają specjalne diagramy, które podają miejsce jego i dany numer w kolumnie. W tej instrukcji jest sprecyzowane dokładnie zachowanie się konwoju w razie ataku przez O.P. i odpowiednie sygnały Commodora. Statki w razie ataku mogą się rozproszyć w kształcie wachlarza lub gwiazdy, idąc oczywiście całą swą szybkością. Wieczorem podawane jest zwykle rendez-vous na rano. Miejsce krążownika w środku konwoju jest osłaniane przez same statki konwoju i niewidoczne dla raidera, a jeżeli taki się ukaże, wówczas nie może być zaskoczony jego artylerią, nato-

miast może w pełni działać. Przed każdym wyjściem konwoju jest konferencja wszystkich kapitanów statków z Commodorem na czele, gdzie omawiają dokładnie tajne pozycje i różne niebezpieczne przejścia. W instrukcjach tych konwój ma dokładnie podane gdzie ma się udać na wypadek ewentualnej inwazji Anglii. Cała eskorta należy do S.O. (Senior Officer) krążownika. W przejściu przez niebezpieczne rejonny eskorta i konwój zygzakuje.

27.4.41. Pozycja na godz. 12.00: 46-03 N, 22-53 W.

29.4.41. Pozostawiając konwój w pozycji 48-01 N, 23-33 W, udaliśmy się do Scapa. Ogółem w tym miesiącu byliśmy 23 i ½ dnia w morzu.

2.5.41. Postój w Scapa. Wieczorem otrzymaliśmy sygnał od Admirała Home Fleet²⁴ Tovey'a²⁵ życzenia z okazji Święta Narodowego 3 Maja, zarazem zaproszenie na przyjęcie na „King George V”²⁶ 3.5. o 12.30.

3.5.41. Obchód uroczystości 3 Maja²⁷ na H.M.S. „London” oraz przyjęcie na „King George V”. Podniesienie bandery na moim okręcie odbyło się w obecności wszystkich oficerów okrętu, Dowódcy i Zastępcy Dowódcy Okrętu przy dźwiękach hymnu „Jeszcze Polska nie zginęła”. Uroczystość cała odbyła się bardzo podniosłe. Dziękowaliśmy w imieniu naszej ojczyzny i wszystkich Polaków, Dowódcy i wszystkim Oficerom za tak wspaniałą uroczystość. O godz. 11-tej pojechaliśmy na „King George V” na przyjęcie do Admirała, gdzie spotkaliśmy kolegów z innych okrętów też zaproszonych. Ogółem było nas 16-tu²⁸. Wszyscy zostaliśmy przedstawieni Panu Admirałowi, wypiliśmy toasty za Polskę i Króla Wielkiej Brytanii. Po przyjęciu na pokładzie zrobione zostało specjalne zdjęcie z Admirałem (fot.) i jego całym sztabem a dokoła polscy podchorążowie. Pan Admirał wygłosił przemówienie, w którym podkreślił wyraźnie przyszłość i rozwój Polskiej Marynarki. Dosłowny sygnał C-in-C²⁹. Home Fleet: „W rocznicę Polskiej Konstytucji chcę wyrazić Wam wielkie uznanie Floty dla służby, jaką Polska Marynarka Wojenna oddaje

²⁴ Home Fleet (Flota Macierzysta) bazowała w Scapa Flow na Orkadach.

²⁵ Adm. John Cronyn Tovey (1885-1971), w marynarce od 1900 r. Podczas pierwszej wojny światowej dowódca niszczyciela. W latach 1920-1932 służba w Admiralicji. W 1932 r. został dowódcą pancernika „Rodney”. W 1935 r. awansowany do stopnia kontradmirała. W V 1939 r. został wiceadmirałem i zastępcą dowódcy Floty Śródziemnomorskiej. Dowódca Home Fleet od X 1940 r. do V 1943 r. Potem był dowódcą obszaru morskiego Nore.

²⁶ Dowódcą pancernika „King George V” był komandor (Captain) W. Patterson.

²⁷ Adm. J. Tovey zarządził podniesienie małej gali banderowej na wszystkich okrętach w Scapa Flow na cześć Polski. S. T. O l s z o w s k i, *Nieudany wypad korsarski pancernika „Bismarck” i krążownika „Prinz Eugen”. Operacja „Rheinübung”*, Nasze Sygnały 1997, nr 181, s. 27.

²⁸ Byli to następujący podchorążowie: Ludwik Antoszewicz, Zdzisław Chmielewski, Edward Lewandowski, Konstanty Okołów-Zubkowski, Stanisław Olszowski, Józef Suchenek-Suchocki (HMS „King George V”), Leopold Daab, Eryk Sopoćko, Adam Suliga, Wacław Wciślicki, Czesław Wróblewski (HMS „Rodney”), Ryszard Fritz, Stanisław Kopecki, Karol Mayer, Zenon Mossakowski i Wojciech Piotrowski (HMS „London”). IPMS, sygn. MAR. V 8/1. Zał. nr 1. Lista lokat podchorążych SPMW ustalona na konferencji kwalifikacyjnej w dniach 26 i 27 II 1941 r.

²⁹ C-in-C: Commander in Chief – naczelny wódz.

naszej wspólnej sprawie. Byłem i jestem z największym uznaniem dla wysokiej wydajności bojowej i wspaniałego ducha Oficerów i Marynarzy Polskich Okrętów, które są lub były pod moim dowództwem i jest mi szczególną przyjemnością, że część waszych świetnych i młodych oficerów teraz służy na moim okręcie flagowym [HMS „King George V”] i na innych okrętach Kampanii”.



Fot.

Admirał J. Tovey w otoczeniu podchorążych SPMW na pokładzie pancernika HMS „King George V” 3 V 1941 r. Siedzą na pokładzie (od lewej): S. Kopecki i K. Mayer. Siedzą od lewej: J. Suchenek-SucHECKI, E. Sopoćko, S. Olszowski, admirał, A. Suliga, K. Okołów-Zubkowski, W. Piotrowski. Stoją od lewej: C. Wróblewski, E. Lewandowski, L. Antoszewicz, W. Wciślicki, Z. Chmielewski, Z. Mossakowski, R. Fritz i L. Daab. (reprod. z: Nasze Sygnały 1984, nr 154)

6.5.41. Ćwiczenia torpedowe we Flow. A/S azdykowe³⁰ z holenderskim okrętem podwodnym. Następnie odbyło się strzelanie z dział głównych i przeciwlotniczych. Postój do 10.5.41. Przez cały czas pobytu w Scapa odbywaliśmy ćwiczenia artyleryjskie, torpedowe, branie ropy itd.

11.5.41. Przejście do Greenock.

12.5.41. Wzięliśmy na pokład 67 oficerów i 500 żołnierzy.

13.5.41. Wyjście z portu – przejście do Gibraltaru w obecności lotniskowca „Furious”, H.M.S. „Centurion” przerobionego na okręt z identycznymi działami jak „King George V”, przerobionego do specjalnych działań na południe. H.M.S. „Centurion” jest to okręt-tarcza do strzelań artyleryjskich, kierowany radiem, oraz w obecności kontrtorpedowców. W morzu odbywały się ćwiczenia plotn., ćwiczenia odległości i określania kąta biegu, rzucania bomb głębinowych, wyrzucanie samolotów z katapulty, codziennie też odbywał się alarm bojowy rano i wieczorem.

18.5.41. Wejście do Gibraltaru. W Gibraltarze spotkaliśmy O.R.P. „Iskrę” obecną bazę ścigaczy i matkę M.A.S.B.³¹

19.5.41. Wyjście na patrol na Atlantyk, spotkanie w morzu H.M.S. „Renown”, „Sheffielda” i „Ark Royala”.

20.5.41. Powrót do Gibraltaru.

22.5.41. Wzięcie na pokład 50 oficerów Armii oraz 500 marynarzy i żołnierzy. Przejście do Greenock.

24.5.41. Dzisiaj doszły do nas wiadomości o toczącej się bitwie na północnym Atlantyku koło Islandii. Ponieważ pełniliśmy wachty również w płocie nawigacyjnym³², więc dokładnie byliśmy zorientowani we wszystkich sygnałach dotyczących walki. Pozycja nasza o 12-tej tegoż dnia 38-23 N, 16-11 W. W międzyczasie otrzymaliśmy rozkaz dołączenia do akcji z Bismar[c]kiem i zmianę „Norfolka”.

25.5.41. Otrzymaliśmy rozkaz zmiany kursu na SW i rozpoczęcia poszukiwania za niemieckimi okrętami zaopatrzenia, które były czołem akcji „Bismar[c]ka”. Pozycja o godz. 12-tej 37-56 N, 22-11 W. Szybkość 25 węzłów. W nocy z 25.5 na 26-go o godz. 4 rano otrzymano rozkaz chwilowego zaniechania poszukiwania za okrętami a dołączenie do konwoju idącego do Anglii jako eskorta. 12.00. Poz. 32-58 N, 26-39 W.

27.5.41. Odebrano ostatni sygnał o zakończeniu akcji z „Bismar[c]kiem” od H.M.S. „Dorsetshire”: „Torpedoe the battleship „Bismarck” from close range”

³⁰ ASDIC (hydrolokator) – skrót od nazwy działającego podczas I wojny światowej Alianckiego Komitetu Wykrywania Okrętów Podwodnych (Allied Submarine Detection Comitee).

³¹ ORP „Iskra” – trzymasztowy szkuner zakupiony w 1926 r. Dane: wyporność 348 BRT, wymiary 41,43, m x 7,8 m x 3,5 m, prędkość 5 w, pow. żagli 693,3 m², załoga ok. 30 osób i 25-30 podchorążych. 29 XI 1940 r. przekazany został Admiralicji Brytyjskiej jako baza mieszkalna dla załóg brytyjskich ścigaczy, kutrów torpedowych i okrętów podwodnych w Gibraltarze. Okręt służył pod nazwą HMS „Pigmy”. S. M. P i a s k o w s k i, *Kroniki...*, Albany t. 2, 1987, s. 139, 158; J. P e r t e k, *Wielkie dni matej floty*, Poznań 1990, s.513, 601; A. K o m o r o w s k i, *Okrety szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920-1997*, Warszawa 1999, s. 30-31.

³² Plot nawigacyjny – wykres kursów własnych i przeciwnika.

[„Torpeduję pancernik „Bismarck” z bliskiej odległości”]. Nieco później ostatni sygnał: „I have torpedoed the German battleship „Bismarck” both sides before she sank. She had ceased firing, her colours were seen flying”. [„Torpedowałem niemiecki pancernik „Bismarck” na obu stronach (burtach), zanim zatonął. Przesłał strzelać, banderę można było jeszcze widzieć w podmuchach wiatru”]. Trochę mniej tego podlego narodu, ale należy też przyznać, że zginęli też dzielnie.

28.5.41. O godz. 9.30 połączyliśmy się z konwojem składającym się z 20 dużych statków i krążownika pomocniczego. Szybkość 8 węzłów. Spodziewany przyjazd do Anglii około połowy czerwca.

29.5.41. W nocy o godz. 2.40. zwrot na kurs 160, odłączenie się od konwoju, zwiększenie szybkości. Otrzymano rozkaz przejścia do Bathurst w Gambii. Rozkaz przebrania się w tropiki. Przed każdym wejściem do portu zakładano trały z dziobu.

31.5.41. Wejście do ujścia rzeki Gambii. Sam port Bathurst jest to małe miasteczko kolonialne z ludnością około 20 000, z czego prawdopodobnie około 400 Europejczyków. Jest to stacja zaopatrywania statków z Południowej Afryki oraz stacja eksportu owoców. Wysłanie wszystkich żołnierzy i oficerów armii, a pozostawienie jedynie marynarzy pochodzących z Gibraltaru i z innych okrętów Morza Śródziemnego. 18.00 – Wyjście w morze na poszukiwanie za „Prinz Eugenem”. Na pokładzie mamy około 300 marynarzy, którzy w zasadzie jechali na urlop do Anglii. Są to przeważnie załogi z różnych okrętów zatopionych na Morzu Śródziemnym oraz rekonwalescenci. Przewidywany pobyt w morzu około 28 dni. W morzu mamy spotkać lotniskowiec „Eagle”. Racje żywnościowe na okręcie ograniczono z powodu zapowiedzianego tak długiego pobytu w morzu.

1.6.41. Pozycja godz. 12-ta 17-31 N, 21-52 W.

3.6.41. Spotkanie kontrtorpedowca H.M.S. „Brilliant”. Wieczorem kontrtorpedowiec podszedł do burty i nastąpiło dawanie ropy przy szybkości 14 węzłów, zygzakując co 5 minut, co dziesięć stopni w prawo i w lewo. Cały manewr wypadł bardzo sprawnie. 12.00 pozycja: 07-49 N, 30-24 W. Szybkość 22 [węzły].

4.6.41. Poszukiwanie za pomocniczymi siłami w akcji „Bismar[c]ka”. 14.05 rozległy się klaksony alarmu bojowego na okręcie. Nierozpoznany tankowiec w namiarze 030, w odległości 17 mil. Obie maszyny cała naprzód. Wysłanie k-t „Brillianta” do zaczepnego ataku, w międzyczasie zobaczyliśmy płomienie na rufie i koło pomostu, jak się okazało niemieckiego tankowca. Tankowiec został podpалony specjalnymi ładunkami. „Brilliant” podszedł na bliską odległość rzucając torpedy i strzelając ze swych dział. „London” cały czas krążył około 4-5 mil przy szybkości 28 węzłów zygzakując ponieważ możliwym był również atak okrętów podwodnych, idących w tow.[arzystwie] tego tankowca. Załogę okrętu wzięł na pokład „Brilliant”. Było około 100 ludzi. Nazwa okrętu „ESSO”, wyporność 10 000 ton. Miejsce zatopienia: 07-41 N, 31-20 W. Zwrot na kurs do Freetown.

5.6.41. W nocy jednak zmieniliśmy kurs wracając w te same okolice co wczoraj. O godz. 9.30 alarm bojowy. Okręt pomocniczy oczywiście tylko niemiecki

na horyzoncie. Otwarcie ognia z A i B wieży w odległości 10 ½ mili. W pierwszej salwie nastąpiło nakrycie, potem pożar pomostu i wreszcie eksplozja. Radiostacja ich nadawała sygnały, że nieznajomy raider mnie atakuje, które to właśnie sygnały zostały odebrane przez naszych radzików. Po zapaleniu statku, pozostawiliśmy kontrtorpedowiec „Brilliant”, natomiast „London” udał się w dalsze poszukiwanie za następnym tankowcem, który miał być podobno w pobliżu. Po drodze przeszliśmy miejsce zatopionego „Esso”. Na wodzie było jeszcze widać plamy oliwy. Nazwa tego ostatniego „Egerland”, który płynął pod banderą panamską. O godz. 23.00 w nocy „Brilliant” podszedł do naszej burty, nastąpiło przetransportowanie więźniów z „Brillianta” na okręt. Podporucznik [podchorąży] Fritz i ja zostaliśmy przeznaczeni do egzaminacji więźniów i ich przynależności. Po północy – koniec przedładowywania. Nasza pozycja godz. 12.00. 5.6.41. 07-20 N, 31-11 W.

6.6.41. Dalsze poszukiwanie za dalszymi „świniami niemieckimi”. Zdołaliśmy już 24 000 ton niemieckiego tonażu posłać na dno. Na pokładzie przeszło 180 więźniów, 30 oficerów z tego połowa oficerów marynarki wojennej z okrętów podwodnych. Załogi te były to zapasowe załogi O.P. Pomiędzy załogą „Egerlanda” znaleźliśmy jednego Polaka, który zeznał, że został wzięty do niewoli w Gdyni a następnie wzięty na pomocnicze okręty niemieckie. Nazwisko jego Karol Rerning, lat 19. Jak się okazało później statek „Egerland” nazywał się właściwie „North America”, statek o 14 000 ton, dwuśrubowy, motorowiec o szybkości 15 węzłów, uzbrojony w trzy działa 4-inchowe i 3 buforsy. Otrzymałem rozkaz prowadzenia egzaminacji wszystkich jeńców. Między innymi napotkałem na jednego oficera, u którego znalazłem pamiętniki osobiste oraz dzienne położenie geograficzne na morzu. Zdołałem wykreślić wszystkie kursy „North America”, a mianowicie wyszedł on w połowie maja z St. Nazaire jako czołowa siła „Bismar[c]ka i jego okrętów oraz w celu zaopatrywania okrętów podwodnych i nawodnych w żywność, wodę, ropę, torpedy i inne artykuły. Z St. Nazaire wyszedł on kursem West, gdzie spotkał „Prinz Eugena” po odłączeniu się od „Bismarcka”, dając mu ropę i potrzebne zapasy. Następnie poszedł na południe gdzie po drodze zaopatrywał nocą okręty podwodne w torpedy, ropę oraz wymieniał całą załogę okrętów. Takie spotkanie odbył czterokrotnie w czasie swojej kampanii. Wszystkie protokoły zeznań jeńców, opracowałem po angielsku, które następnie zostały przesłane do Intelligence Office³³ Londyn. Jeśli chodzi o Polaka, był on egzaminowany przez trzy dni, a następnie po stwierdzeniu faktów rozkazem dowódcy okrętu został uznany jako Free Pole i odseparowany od pozostałych jeńców. Naszym staraniem otrzymał kompletne umundurowanie i ekwipunek. Niemniej przeto przez dalszy pobyt był cały czas przesłuchiwany. Oficerowie-jeńcy zostali umieszczeni w gun-room midshipmenów³⁴ czyli inaczej, w mesie midshipmenów a pozostali jeńcy w hangarach samolotowych oraz w specjalnym pomieszczeniu na dziobie. W gun-roomie był zainstalowany specjalny

³³ Służba Wywiadowcza.

³⁴ Pomieszczenie dla oficerów młodszych i podchorążych.

aparaturę podsłuchową przy pomocy którego słuchaliśmy rozmów prowadzonych przez oficerów niemieckich.

Poszukiwanie za trzecim tankowcem nie dawało chwilowo wyników. Dowódca okrętu miał się bardzo ciekawego środka, a mianowicie zarządził wieczorem action station. Około 50 marynarzy angielskich zostało przebranych w mundury niemieckie, następnie działa Nr 1 i 2 wystrzeliły dwa razy pociskami ćwiczebnymi, w międzyczasie słuchaliśmy rozmowy oficerów w mesie, wierząc, że będą oni mówili o tym trzecim okręcie. Następnie zostali oni wysłani na pokład, obserwując zgromadzonych angielskich marynarzy przebranych w mundury niemieckie, otoczonych strażą „Royal Marines”³⁵. Jednak nie osiągnięto oczekiwanego celu. Wieczorem dawaliśmy znowu ropę „Brilliantowi” (około 150 ton). Dalsze poszukiwanie za następnym ropowcem w okolicach 07 N i 31 W, która to pozycja była miejscem spotkań tankowców i O.P. niemieckich.

10.6.41. O godz. 8.30 wejście do Freetown do bazy C-in-C Południowego Atlantyku. We Freetown nastąpiło wyładowanie więźniów na H.M.S. „Norfolk”, który po krótkiej bezpośredniej akcji z Bismar[c]kiem przyszedł na krótki wypoczynek do portu. Następnie „Norfolk” odszedł z więźniami do Anglii. Kilka razy we Freetown mieliśmy naloty podejrzanych samolotów.

14.6.41. Wyjście w morze na patrol w poprzednie i inne okolice.

18.6.41. Nastąpiło przekroczenie równika z uroczystymi obchodami ku czci Herolda Neptuna.

20.6.41. Otrzymujemy meldunek, że jakiś raider atakuje handlowy statek angielski w odległości przeszło 25 mil od nas. Jak się okazało później znaleźliśmy trzecią ofiarę na horyzoncie dla naszych dział. Statek okazał się niemiecki, płynący pod holenderską banderą. Statek ten przedwcześnie zdołał się wysadzić. Załoga jego zdołała przedtem częściowo już opuścić okręt. Jednak podeszliśmy już dość blisko i „boardy party” zostało już wysadzone a łodzie niemieckie oddalały się od okrętu, które ostatecznie zostały zmuszone ogniem karabinów maszynowych do powrotu. Statek ten pierwszą nazwę miał: „Japara” a prawdziwa nazwa była: „Babitonga”. Boarding Party³⁶ przywiozło na okręt flagę hitlerowską. Wzięliśmy 40 więźniów i 10 oficerów. Dalsze patrolowanie w rejonach Południowego Atlantyku.

28.6.41. Wejście do Freetown. Postój we Freetown i ćwiczenia.

6.7.41. Wyjście z Freetown. Przejście do Gibraltaru. W drodze do Gibraltaru kilkakrotnie egzaminowaliśmy przechodzące statki. Nawet jeden statek Vichy France „Leopold” został abordażowany, ponieważ nie był podany w ruchach okrętów, które są codziennie podawane przez Brytyjską Admiralicję, w jakim rejonie są okręty. „Leopold” szedł z Casablanki do Filadelfii.

12.7.41. Wejście do Gibraltaru. Zaraz w drugi dzień postoju mieliśmy ciężki atak na port przez bombowce, prawdopodobnie włoskie.

³⁵ Piechota morska.

³⁶ Oddział marynarzy do abordażu.

18.7.41. Wyjście w morze w eskorcie konwoju idącego na północ. W osłonie konwoju były dwa kontrtorpedowce i korwety. W drodze spotkaliśmy znowu statek Vichy France, który też został abordażowany, ale okazało się, że ma Navy Certificate³⁷, więc został puszczony po godzinie na wolność. Szedł on z Ameryki do Casablanki. 12.00 Pozycja: 36-34 N, 14-45 W. Samolot „Walrus” przez cały czas był wysyłany na patrol przed konwój. Odłączenie się od konwoju, kurs do Scapa. Szybkość 22 węzły.

22.7.41. Godz. 2.20 zmieniliśmy nagle kurs na 180, otrzymaliśmy rozkaz z Admiralicji Brytyjskiej, że „Scharnhorst”³⁸ prawdopodobnie, albo inne okręty niemieckie opuściły Brest, idąc do innego południowego portu. Idziemy więc na patrol koło Brestu. W międzyczasie otrzymujemy radiowe ostrzeżenie zbliżającego się ataku lotniczego. Cała załoga na swoich stacjach plotn. W południe następnego dnia otrzymujemy rozkaz, aby zawrócić z powrotem na North. Cała naprzód – all despatch.

23.7.41. Po południu wejście do Scapa. Pobyt w Scapa spędziliśmy na ćwiczeniach art.[yleryjskich] jak na strzelaniu z dział głównych oraz plotn., na ćwiczeniach R.D.F-owych oraz azdykowych, na okresowym remoncie oraz przeglądach okrętu przez różne władze angielskie.

31.7.41. Wieczorem – wyjście ze Scapa do Greenock.

1.8.41. Po południu wejście do Greenock.

2.8.41. Podniesienie kotwicy – wyjście na morze w osłonie transportu wojkowego, składającego się z przeszło 40 000 żołnierzy. Konwój zawierał 19 transatlantycznych linerów [liniowców] o ogólnej pojemności 310 000 – mniej więcej 3 razy więcej co nasza Flota Handlowa. W eskorcie konwoju jest 10 kontrtorpedowców między innymi O.R.P. „Piorun”, dwa krążowniki: „London” i „Cairo” oraz Armoured Merchant Cruiser³⁹ „Worcestershire”. Szybkość konwoju 15 węzłów. Eskortą kontrtorpedowców idzie w szyku czołowym.

3.8.41. 19.56 O.R.P. „Piorun” i „Jupiter” nawiązują kontakt z jakimś podwodnym obiektem. W ciągu dnia dzisiejszego już parę razy K.T. [kontrtorpedowce] rzucały bomby głębinowe, prawdopodobnie przechodziliśmy przez obszar okrętów podwodnych. Pozycja 12.00: 55-39 N, 08-14 W.

5.8.41. Weszliśmy w bardzo gęstą mgłę. Rzucenie bojek mgłowych przez cały konwój.

6.8.41. Wieczorem – wszystkie K.T. z wyjątkiem „Jupitera” zostały odkomederowane do domu. Około północy dwa statki „Windsor Castle” i „Warwick Castle” zderzyły się: jeden uderzył dziobem drugiego w rufę. Powodem zasadniczym była nieustająca mgła, co spowodowało, że okręty szły do siebie przez cały

³⁷ Certyfikat Marynarki Wojennej.

³⁸ „Scharnhorst” został trafiony bombami podczas nalotu Royal Air Force 24 VI 1941 r. w La Pallice i tym samym wyeliminowany na kilka miesięcy z działań bojowych. C. B e k k e r, *Przekłęte morze. Z dzienników wojennych Kriegsmarine*, Warszawa 1999, s. 201.

³⁹ Krążownik pomocniczy.

czas na zbliżenie. Zostały one odłączone od konwoju do Halifaxu w osłonie krążownika pomocniczego. Poz. godz. 12.00: 53-26 N, 27-41 W.

7.8.41. Mgła dalej się trzyma, wszystkie drzwi X i Y są zamknięte (wodoszczelne), jedynie Y, które są otwarte dla ułatwienia życia okrętowego. „Jupiter” melduje kontakt z Okrętem Podw.[odnym].

8.8.41. Dziś rano znowu nastąpił kontakt z O.P., cały konwój zrobił „emergency” zwrot o 45 stopni. Wieczorem znowu meldowano kontakty z O.P. Konwój zygakuje po 40 st. Nasz samolot również rzuca bomby głębinowe. Wieczorem „Jupiter” odłączył się i poszedł do „Ponta del Gata”. Nasze samoloty na zmianę patrolowały przeciw O.P.

10.8.41. Samolot nasz zameldował na horyzoncie H.M.S. „Edinburgh”, któremu przekazaliśmy obowiązki eskorty konwoju. Odłączenie się od konwoju, skierowanie się na poszukiwanie niemieckiego raider’a o pojemności przeszło 5000 ton, uzbrojonego w 3 działa 6-inchowe, szybk. 16 w, podany jego przybliżony kurs na West. Nasze miejsce patrolu jest koło ostatniej północno-zach.[odniej] wyspie Azorów. O godz. 12.50 zauważyliśmy łódź podwodną na powierzchni. Wyrzucenie „Walrusa” w powietrze, łódź jednak zginęła. Poz. 12.00: 34-53 N, 26-44 W. Patrol nasz ma trwać 4 dni, następnie mamy iść do Scapa Flow.

12.8.41. 13.06. zauważono pomost okrętu podwodnego w odległości mniej więcej 11 mil. Od chwili zauważenia aż do czasu zanurzenia widziano go przez prawie 5 minut. Nasza poz.: 40-29 N, 30-07 W. Kilka minut później samolot został wyrzucony w powietrze, nie zabrał jednakowoż ze sobą B.H. [bomby głębinowej], tylko bombę 1404: Samolot melduje, że uszkodził okręt podwodny, czy ostatecznie utonął bardzo jest wątpliwe. Jak z tego widać dostaliśmy się w gniazdo okrętów podwodnych.

18.8.41. Wejście do Scapa Flow, dnia następnego wyjście ze Scapa do Greenock.

21.8.41. Rozkazem Kierownictwa Mar.[ynarki] Woj.[ennej] zostaliśmy wyokrętowani z H.M.S. „London”.

/-/ Karol Mayer, ppor. mar.