

Oryginalna praca badawcza

WOJCIECH KRASUCKI

AKADEMIA POMORSKA W SŁUPSKU

SPORTOWY PONTIAC NA HELU – WSPOMNIENIA EUGENIUSZA MACIEJEWSKIEGO Z OBRONY WYBRZEŻA WE WRZEŚNIU 1939 R.

Słowa kluczowe: *Obrona Helu, wspomnienia, Eugeniusz Maciejewski, Kępa Oksywska, wojska łączności*

Key words: *defence of Hel, memoirs, Eugeniusz Maciejewski, Kępa Oksywska, signal corps*

Słowem wstępu

Rozkaz kontradmirała Józefa Unruga zniszczenia wszelkich dokumentów w przeddzień kapitulacji Helu spowodował, że badanie obrony Rejonu Umocnionego oraz całego polskiego Wybrzeża w 1939 r. jest do dziś niezwykle trudne. Problem ten odczuwali boleśnie wszyscy badacze próbujący po wojnie odbudować tradycje i upamiętnić historię Polskiej Marynarki Wojennej. Naturalnym źródłem okazała się pamięć świadków tamtych wydarzeń. Niebagatelną rolę w utrwalaniu przeżyć marynarzy i żołnierzy Września miał utworzony w kwietniu 1947 r. Oddział Historyczny Sztabu Głównego Marynarki Wojennej. Dzięki niemu udało się spisać wspomnienia wielu uczestników walk. Mają one oczywiście różną wagę, a przeglądając je, należy brać pod uwagę kontekst, pozycję autora przed i po wojnie oraz ogólną sytuację, w jakiej znalazła się Polska. Dziś, po zlikwidowanej w latach siedemdziesiątych jednostce, jej zasoby przechowuje Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Oprócz bardzo lapidarnych wspomnień odnoszących się do wąskiego spektrum wydarzeń można znaleźć prawdziwe perełki. Wspomnienia obejmujące wydarzenia nieznanne są nie tylko pasjonatom, ale także naukowcom.

Do takich reminiscencji należy relacja mgr. inż. architektury podporucznika rezerwy wojsk łączności Eugeniusza Maciejewskiego. Jego biografia jest mało znana. Wiadomo, że przed i po wojnie mieszkał w Gdyni. Był wykształconym i zamożnym człowiekiem. Jako architekt wiele lat współpracował z Marynarką Wojenną przy budowie obiektów warszta-

towych i militarnych. Stąd, jak sam pisze, bliskie relacje z jej kadrami dowódczymi także na niwie prywatnej. Bez wątplenia pozwoliło mu to na dość swobodne poruszanie się po Półwyspie Helskim i w miarę obiektywne opisywanie zdarzeń, których był świadkiem.

Maciejewski spisał swoje wspomnienia w 1960 r., a więc ponad dwadzieścia lat po wydarzeniach z września 1939 r. Siłą rzeczy nie wszystkie przywoływane przez niego informacje są ściśle i precyzyjne. Mimo bez wątplenia olbrzymiej wiedzy inżynier mija się z chronologią wydarzeń, zwłaszcza tych, w których bezpośrednio nie uczestniczył. Niebagatelne znaczenie dla badacza i historyka ma natomiast jego ocena ogólnej sytuacji i nastrojów panujących na Helu, problemów życia codziennego, aprowizacji oraz kontekstu niektórych decyzji naczelnego dowództwa. Niezwykle szczegółowe opisy budowy środków łączności, ich napraw i konserwacji są cennym źródłem informacji. Bez cenne natomiast są jego opisy rozmów pomiędzy Dowódcą Obrony Wybrzeża – kontradmirałem Józefem Unrugiem, a dowódcą Lądowej Obrony Wybrzeża – płk. Stanisławem Dąbkim. Maciejewski z racji przydzielenia do samodzielnego plutonu łączności przy dowództwie Rejonu Umocnionego Hel otrzymywał informacje niedostępne dla przeciętnego żołnierza. Dużą trudność przy redakcji materiału nastęrczało ustalenie faktycznych imion i funkcji wspominanych przez Maciejewskiego osób. Możliwe to było jedynie w przypadku zawodowych oficerów Marynarki Wojennej. Nie udało się ustalić szczegółów dotyczących oficerów rezerwy.

W poniższych wspomnieniach zachowano możliwie oryginalną pisownię i interpunkcję maszynopisu, poprawiając jedynie oczywiste literówki. Jest to więc ciekawa praca nie tylko dla historyka, ale także dla literaturoznawcy. Znajdziemy tu bowiem wyraz „niemcy” pisany często małą literą, imiesłow i przymiotniki pisane oddzielnie z partykułą „nie”.

Dodatkowym atutem wspomnień inżyniera Maciejewskiego jest niezwykle lekki i barwny styl pisania. Jego wspomnienia czyta się jak scenariusz sensacyjnego filmu. Nie brakuje momentów dramatycznych, pełnych napięcia, ale też lekkich i zabawnych. Motywem przewodnim jego wspomnień jest sportowy samochód marki Pontiac, który poruszanie się po półwyspie bez wątplenia ułatwiał. Jego losy rozpoczynają i kończą wspomnienia Maciejewskiego.

Mgr inż. arch. Maciejewski Eugeniusz, *Wspomnienia z obrony Helu w roku 1939*. Praca wykonana na zlecenie Wydziału Historycznego Marynarki Wojennej w Gdyni, Gdynia dnia 15 października 1960 roku, Biblioteka Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, nr 16, obecnie Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni nr 36R.

Miejsce zamieszkania autora podane w maszynopisie: ul. Nowotki 20, Gdynia

I. Wstęp

Dnia 24 sierpnia 1939 r. o godz. 3-ciej rano otrzymałem kartę mobilizacyjną przy akompaniamencie huku dział armatnich artylerii przeciwlotniczej w Redłowie, odpędzające zbyt ciekawe samoloty zwiadowcze niemieckie. Służąca Franja F. przyniosła mi do łóżka wezwanie do pokwitowania płacząc i lamentując: „Wojna, panie inżynierze!”

Rzeczywiście, nastrój był już całkowicie wojenny. Jako pporucznik rezerwy wojsk łączności, zgodnie z kartą mobilizacyjną, wystawioną przez Dowództwo Okręgu Korpusu Nr VIII z dnia 12.V.1939 r., podpisaną przez Szefa Sztabu D.O.K. VIII mjra dypl. Augustyna Walusia, otrzymałem przydział do 2-go Morskiego Dyonu Artylerii Przeciwlotniczej w Helu (Rejon Warowny). O godz. 10:00 odpływał do Helu niewielki statek transportowy. Do tego czasu musiałem zlikwidować wszystkie sprawy codzienne domowe i zawodowe. Zaopatrzyć się w buty oficerskie, zamówione uprzednio w przewidywaniu wojny w firmie Ziółkowski przy ul. Świętojańskiej, wdziać mundur i ekwipunek.

Dom w Gdyni przy ul. Focha 20 (obecnie ul. Nowotki 20), jednorodzinny dom szeregowy z biurem pozostał na opiece starego teścia inż. Trzeciaka i służącej Frani. Żona w tym czasie przebywała wraz z 2 dziećmi w Estonii z wizytą u swej matki. Pozostała tam przez cały czas wojny i powróciła dopiero w październiku 1945 r. do Gdyni.

Na statku było nas powołanych do służby wojskowej kilkudziesięciu. Wszyscy mieli na ogół miny zatroskane i poważne. Wierzyliśmy w dobry koniec wojny.

Po przybyciu do portu pasażerskiego w Helu spostrzegliśmy kilka osób cywilnych i wojskowych czekających na statek, aby wrócić do Gdyni. Między innymi spotkałem kmdra ppor. Zygmunta Horyda¹, kierownika Szefostwa Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni, z którym łączyły mnie stosunki towarzyskie i zawodowe. Jako inżynier – architekt posiadający uprawnienia, wykonywałem na zlecenie Szefostwa Budownictwa Wybrz. Morskiego projekty wielu budynków dla Marynarki Wojennej, jak w Stoczni halę sprzężarek, centralną kotłownię, 3 budynki transformatorowe w Oksywiu oraz kompleks budynków koszarowych dla baterii półstalej w Helu.

Przy pożegnaniu kmdr Horyd, tknięty prawdopodobnie złymi przeczuciami co do losów wojny i swoich, lub też posiadający lepsze wiadomości o przygotowaniach naszych do obrony, powiedział głośno do mnie: „Wy tu na Helu prawdopodobnie przetrwacie wojnę, nas jednak w tej Gdyni wyduszą i potopią”.

Rzeczywiście, przeczucia sprawdziły się, gdyż przy obronie Kępy Oksywskiej, podczas prowadzenia kompanii do kontrataku zginął od kul niemieckich dnia 16.9.1939 r. pod Mostami. Po zameldowaniu się u D-cy 2-go Morskiego Dyonu Art. Przeciwlotniczej Mariana Wojcieszka, kpt. mar. woj.², otrzymałem dowództwo plutonu łączności -x-, który został odkomenderowany do D-wa Flotylli Rzeczej w Pińsku (D-ca kmdr Zajączkowski).

Pluton był już całkowicie sforsowany, pobierał tylko ekwipunek, uzbrojenie i sprzęt techniczny bojowy z zapasów XXX. Mob. sieć łączności telefonicznej Dyonu była już prawie gotowa, zresztą oparta na stałej sieci Rejonu Umocnionego Hel, prowadzonej kablami podziemnymi.

¹ Kmdr ppor. inż. Zygmunt Horyd – szef Budownictwa Wybrzeża Morskiego przy Komendzie Portu Wojennego w Gdyni w 1939 r., od 1928 r. kierownik Rejonu Inżynieryjnego Wybrzeża Morskiego w Gdyni.

² Kpt. mar. Marian Wojcieszek – dowódca 2 Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej od 13.06.1938 do 2.10.1939 r.

W ciągu 2-ch dni wybudowaliśmy kilka linii napowietrznych telefonicznych na stanowiska bojowe baterii przeciwlotniczej. Szefem Łączności Rejonu Umocnionego Hel był por. mar. Konstanty Lech³, któremu podlegałem w sprawach łączności.

O poważnej sytuacji i przygotowaniach do obrony świadczyło i to, że dnia 29.8.39 r. nasi saperzy wysadzili w powietrze 2/3 latarni morskiej, która stanowiła wybitny punkt orientacyjny dla nieprzyjaciela w razie działań wojennych.

Dnia 30.8.39 r. w porze południowej odpłynęły do Anglii 3 nasze kontrtorpedowce, mianowicie: „Grom”, „Błyskawica” i „Burza”, żegnane smutnym wzrokiem pozostałych tu obrońców wybrzeża⁴. W dniu 30.8.39 r. otrzymałem 3-dniową przepustkę od d-cy Dyonu do Gdyni w celu sprowadzenia na Hel swojego auta osobowego typu sportowego marki „Pontiac” oraz zlikwidowania swoich spraw zawodowych i osobistych. Udałem się więc w godzinach popołudniowych statkiem Żegluga Polskiej do Gdyni. W mieście rzucał się w oczy nastrój wojenny i niepewność. Okna piwniczne w domach mieszkalnych przy głównych ulicach miasta były założone workami z piaskiem lub też obudowane ściankami z drzewa zasypanymi ziemią. Dnia 31.8.39 r. odprowadziłem teścia na ostatni pociąg idący do Warszawy przez Gdańsk w godzinach popołudniowych. Miałem przedsmak paniki wojennej. Pasażerowie, ewakuujący się z Gdyni z tobołami stworzyli taki ścisk przy wsiadaniu, że bagaż teściowi trzeba było podać przez okna wagonu kolejowego. Tumult powiększał ulewny deszcz, prawie oberwanie chmury.

Wojna.

Dnia 1-go września 1939 r.

Po usilnej pracy nocnej w celu należytego zlikwidowania swoich spraw i interesów rano zbudził mnie znów huk dział artylerii przeciwlotniczej i odgłos bombardowania. Jak się później dowiedziałem, był to pierwszy nalot na port w Gdyni⁵. Wiedziałem już wtedy, że wojna się zaczęła – Niemcy napadli na Polskę.

Kiedy rano o godz. 9:00 wysłałem sekretarkę dla nadania listów poleconych i pobrania pieniędzy w Banku Gospodarstwa Krajowego, okazało się, że poczta i Bank BGK już nie działają. Zdziwiło mnie to, gdyż w życiu widziałem już 2 wojny, a poczta wtedy działała.

Pozostawiłem dom i biuro w opiece sekretarki p. Janiny F., sam zaś po odebraniu auta z warsztatów reperacyjnych u Szandracha (róg ul. Świętojańskiej i obecn. Czołgi-stów)⁶ i napełnieniu baku benzyną, otrzymaną ze stacji benzynowej przy ul. Świętojańskiej na bon wydany przez Wydział Komunikacyjny Komisariatu Rządu w Gdyni. O godz. 12:00 wyjechałem na Hel. W mieście spotkałem znajomych zatroskanych o najbliższą przyszłość, którzy nie zostali powołani do wojska i nie wyjechali z Gdyni.

³ Por. mar. Konstanty Lech – dowódca plutonu łączności na Helu od 1938 do 2.10.1939 r.

⁴ Stanowiło to wynik wykonania planu „Pekin”. Od tej chwili na Wybrzeżu największymi polskimi okrętami były: niszczyciel ORP „Wicher” i stawiacz min ORP „Gryf”.

⁵ Pierwszy nalot rozpoczął się około godz. 6 rano.

⁶ Obecnie al. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Obecnie nie wiedzieli, co z sobą robić. Po drodze zaczepiali mnie w kilku wypadkach mężczyźni młodzi, przeważnie robotnicy z prośbą o zabranie do wojska po prostu ze łzami w oczach motywując tym, że nie zostali przyjęci do oddziałów wojskowych Obrony Wybrzeża z braku broni i mundurów, a chcą walczyć z Niemcami. Niestety nie byłem upoważniony do przyjmowania ludzi do wojska, więc odmówiłem.

Po drodze widziałem zniszczenia po wczorajszej gwałtownej burzy, połamane drzewa leżące w poprzek jezdni, które stopniowo uprzętały ekipy robocze, składające się z okolicznej ludności. Pomyślałem sobie, że Gdynia jest połączona z zachodnim wybrzeżem jedynie drogą przez Wejherowo i z chwilą uszkodzenia jej połączenie to może być odcięte na czas potrzebny do naprawy, co jest ze względów strategicznych nie dopuszczalne. Niestety sytuacja i dotychczas nie uległa zmianie.

Podczas przejazdu samochodem przez Puck miałem przedsmak skutków wojny: miasto przeżywało ok. godz. 10:00 pierwszy nalot sztukasów na M.D.L.O.T (Morski Dywizjon Lotniczy) podczas którego zginął d-ca M.D.L.O.T kmdr Szystowski⁷ i kilku podoficerów i szeregowych. Byli również i ranni. Widziałem z obu stron szosy leje po bombach. Drewniany budynek kasyna oficerskiego zdmuchnięty dosłownie jak domek z zapalek. Uszkodzony narożnik budynku koszar.

Jak mi naoczni świadkowie, żołnierze z M.D.Lot opowiadali, kmdr Sz. przyplącił życiem przez zbytnią brawurę czy też z powodu nie zdawania sobie sprawy ze skutków bombardowania z lotu nurkowego nowoczesnych samolotów wojskowych. Po alarmie lotniczym stał na szosie razem z bosmanem i innymi obserwując samoloty niemieckie przez lornetkę. Ci co schowali się do rowu przydrożnego – ocaleli. Podczas dalszej drogi z Pucka do Władysławowa zaobserwowałem coraz częstsze loty samolotów nieprzyjacielskich wzdłuż dróg komunikacyjnych i obiektów wojskowych. Widziałem hangary MDLotu rozbite przy nalocie. Hydroplanów naszych ćwiczebnych już na zatoce nie widziałem. Odesłane zostały pod opiekę Rej. Umocn. Hel i ustawione na plaży wzdłuż brzegów. Były one przedmiotem licznych nalotów bombowców i artylerii okrętowej nieprzyjacielskiej.

Na drodze z Władysławowa do Kuźnicy i Jastarni czterokrotnie byłem ostrzelany przez lotników niemieckich. 4 razy musiałem kryć się w lesie. We Władysławowie i w Jastarni rozmawiałem z mieszkańcami pełniącymi straż obrony przeciwlotniczej z opaskami biało-czerwonymi na rękawach. Pytali mnie, kiedy gen. Bortnowski⁸ z wojskiem przybędzie na Wybrzeże nam z pomocą i czy jest już blisko. (Gen. Bortnowski w początkach września 1939 r. został rozбитo po nieudanym uderzeniu kawaleryjskim na Prusy Wschodnie)⁹.

Ponieważ w Dyonie prawie nie było zagadnień łączności i zawodowy bosman z-ca d-cy plutonu dawał sobie radę z obsługą i konserwacją istniejącej sieci telefonicznej,

⁷ Kmdr por. pil. Edward Szystowski – dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego od kwietnia 1939 r.

⁸ Gen. dyw. Władysław Bortnowski – we wrześniu 1939 r. dowódca Armii Pomorze.

⁹ To oczywiście nieprawda, wywodząca się prawdopodobnie z lokalnych plotek. Jej źródłem mogła być słynna bitwa pod Krojantami w Borach Tucholskich, gdzie 18 pułk Pomorskiej Brygady Kawalerii śmiało szarżę zablokował na kilka godzin natarcie niemieckie.

na prośbę por. mar. woj. Lecha zostałem przez D-cę Dyonu odkomenderowany do samodzielnego plutonu łączności D-twa Rejonu Umocn. od 2.9.39 r. Po powrocie na Hel ok. godz. 16:00 zameldowałem się u d-cy Dyonu, gdzie dowiedziałem się o moim przeniesieniu do d-twa Rejonu i o 2-ch ciężkich nalotach na cypel Helu o godz. 14:00, a w szczególności na baterię nabrzeżną im. H. Laskowskiego, o stratach w postaci 3-ch ciężkich rannych marynarzy i 2-ch lekko rannych, między którymi był ppor rezerwy Chudziński, z którym jako notariuszem w Gdyni stykałem się często. Były też liczne uszkodzenia w urządzeniach baterii. (Szczegóły zawarte są w sprawozdaniu D-cy Baterii kmrdr por. Zbigniewa Przybyszewskiego¹⁰ z r. 1947, przesłanym do Sztabu Gener. WP, Oddział Historyczny). Rozmawiałem o nalotach wieczorem w Kasynie Oficerskim z kpt. mar. Z. Przybyszewskim, którego znałem z wyprawy szkoleniowej na Bornholm, największym przedwojennym yachtem Temidą I, którego był kapitanem i gdzie przeżywałem 3-dniowy ciężki sztorm. Mówił mi o dzielnym zachowaniu się marynarzy i oficerów podczas nalotów bombowców niemieckich na baterie. Spotykałem się z nim prawie codziennie podczas kampanii wrześniowej. Omawialiśmy sytuację wojenną u nas i w kraju. Podziwiałem optymizm i ducha bojowego tego oficera. Uważałem go za jednego z najdzielniejszych obrońców Helu i prawego charakteru człowieka¹¹. Podczas nalotów tego dnia została również uszkodzona willa „Mewa” położona w pobliżu baterii, w której od początku miałem kwatery. Zmuszony więc byłam skorzystać z zaproszenia mojego nowego dowódcy por. mar. K. Lecha, aby zamieszkać z nim w pokoju w jednym z nowoczesnych domów oficerskich, niedawno wybudowanych przez Fundusz Kwaterunku Wojskowego i położonego w sąsiedztwie Kasyna Oficerskiego w rzadkim lasku.

Dnia 2-go września 1939 r.

Zapoznałem się z urządzeniami łączności d-twa Rejonu. Sieć telefoniczna była stała, prowadzona kablami wielożyłowymi w rowach pod ziemią na głębokości 0,50-1,0 m ze względu na wodę gruntową, występującą na tej głębokości. Nie zabezpieczało to przed pociskami artyleryjskimi. Centrala telefoniczna i aparatów „Juza” mieściła się w budynku piętrowym murowanym położonym między główną drogą a portem wojennym. (str. zachodnia dawny dom wypoczynkowy Związku Nauczycieli). Tamże znajdowały się kwatery plutonu łączności d-twa Rejonu, liczącego ponad 50 ludzi oraz magazyny materiałów łączności i inne.

Wprawdzie na centralę D-twa Rejonu przewidziany był schron w końcu osiedla od strony cypla półwyspu. Jednakże za późno wzięto się do roboty i w dniu wybuchu wojny zdołano zaledwie wykonać zagłębioną w ziemi żelbetową płytę funda-

¹⁰ Kpt. mar. Zbigniew Przybyszewski – dowódca 31 Baterii Cypelowej im. Heliodora Laskowskiego na Helu od 23.03 do 2.10.1939 r. Stopień komandora porucznika Przybyszewski otrzymał w 1946 r., zamordowany przez komunistów podczas tak zwanego procesu komandorów w grudniu 1952 r.

¹¹ Należy przypomnieć, że Eugeniusz Kwiatkowski spisał wspomnienia w 1960 r. i bez wątpliwości wiedział o tragedii kmrdr Przybyszewskiego. Należy więc przypuszczać, że jego ocena postawy moralnej dowódcy baterii cypelowej odnosi się bezpośrednio do tej sprawy.

mentową i częściowo zbrojenie żelazem ścian zewnętrznych. Dalsze roboty przerwane na skutek ciągłych bombardowań i obserwacji lotniczych nieprzyjaciela.

W pobliżu rozpoczęto i przerwano również budowę schronu dla D-wa Rejonu. D-wo Rejonu podczas działań wojennych mieściło się w niezupełnie ukończonym budynku koszarowym dla baterii półstałej, znajdującym się w odległości około 0,5 km od domów oficerskich.

Dowódcą Rejonu był kmdr Steyer Włodzimierz¹², były oficer marynarki Rosji carskiej. Urzędował w koszarach, skąd kierował akcją obrony, prawie nie wychodząc na zewnątrz i śpiąc nie rozebrany na łóżku polowym. Byłem raz świadkiem, jak przez telefon kierował ogniem baterii im. Laskowskiego.

Przeciwnieństwem kmdra Steyera był d-ca D.A.N. (Dywizjonu Artylerii Nabrzeżnej) kmdr Kukielka Stanisław¹³, który bryczką w 1 konia objeżdżał codziennie stanowiska poszczególnych baterii rozrzuconych na znacznych odległościach wzdłuż wybrzeży, a zwłaszcza po nalotach nieprzyjacielskich, aby stwierdzić straty i stan gotowości bojowej podległych sobie baterii. Dodawało to ducha żołnierzom. W schronie w Juracie na terenie W.D.W. przebywali: d-ca floty admirał Unrug Józef¹⁴, d-ca obrony wybrzeża kmdr Frankowski¹⁵, Szef Sztabu kmdr Adamowicz¹⁶, kmdr Gintowt¹⁷ i inni. Między nimi był również jeszcze były Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Fr. Sokół¹⁸. Kmdr Frankowskiego widywałem, kiedy przyjeżdżał na inspekcje Baterii im. Laskowskiego i D-twa Rejonu.

W schronie także mieściła się główna elektrownia Rejonu Umocn. zaopatrująca w prąd Hel i baterię im. Laskowskiego. Położenie w lesie na zachód od osiedla Hel i odpowiednie maskowanie prawie uniemożliwiały wykrycie schronu przez lotnictwo. Znajdująca w nim elektrownia pracowała też przez cały czas obrony pomimo bombardowań artylerii okrętowej i lotnictwa z przerwami częściowymi wynikającymi z konieczności naprawy zniszczonych przez pociski kabli ziemnych. Pieczę nad elektrownią miał kmdr inż. Nowicki¹⁹, dobry fachowiec i dzielny oficer. Wszędzie przed budynkami służbowymi mieszkalnymi (gdzie nie było schronów wewnątrz budynku) stanowiskami baterii przygotowane były rowy przeciwlotnicze względnie płytkie ze względu na bliskość wody gruntowej od powierzchni terenu.

¹² Kmdr Włodzimierz Steyer – dowódca Rejonu Umocnionego Hel od 11.1937 do 2.10.1939 r. Rzeczywiście szlify oficerskie zdobywał we flocie carskiej Rosji w 1913 r.

¹³ Kmdr ppor. Stanisław Kukielka – dowódca Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej od 1935 do 2.10.1939 r.

¹⁴ W rzeczywistości adm. Józef Unrug był od 1.09 do 2.10.1939 r. Dowódcą Obrony Wybrzeża.

¹⁵ Kmdr dypl. Stanisław Frankowski – pełnił funkcję Dowódcy Morskiej Obrony Wybrzeża, od 10.07 do 2.10.1939 r.

¹⁶ Kmdr por. Mieczysław Adamowicz, w rzeczywistości Komendant Portu Wojennego w Gdyni od 1.04.1938 do 9.09.1939 r.

¹⁷ Kmdr ppor. dypl. Romuald Gintowt-Dziewałtowski – szef Sztabu Dowództwa Morskiej Obrony Wybrzeża od 10.07 do 2.10.1939 r.

¹⁸ Franciszek Stefan Sokół – komisarz rządu w Gdyni w latach 1933-1939. Po wybuchu wojny objął m.in. funkcję komisarza cywilnego przy Dowództwie Obrony Wybrzeża.

¹⁹ Może tu chodzić o kilku oficerów, jednak najbardziej prawdopodobną osobą jest kmdr ppor. inż. Zygmunt Nowicki – oficer elektryk Dywizjonu Okrętów Podwodnych od 1936 do 2.10.1939 r.

Po godz. 18:00 rozpoczęły się naloty bombowców głównie na stanowiska baterii im. Laskowskiego, które trwały przez całą noc prawie do godz. 6:00 rano. Co 15-20 minut po 6 sztuk samolotów nalatywało jednocześnie, rzucając bomby i ostrzeliwując obiekty i ludzi z broni pokładowej. Samoloty te wielokrotnie przelatywały nad Helem ruchem wahadłowym nabierając zapasy bomb na lotniskach na przemian to pod Królewcem, to pod Kołobrzegiem²⁰.

Nasza artyleria przeciwlotnicza strzelała gęsto i pociskami świetlnymi. W pogodną bezwietrzną noc całość robiła wrażenie niesamowitego fajerwerku. Ogień przeciwlotniczy zwiększyły jeszcze działka i broń maszynowa z ORP „Gryf” i „Wicher”, które to okręty wojenne wróciły z patrolowania Rejonu morza Pilawa-Hel i zakotwiczyły w porcie wojennym Hel²¹. Załogi tych okrętów przeżyły ciężkie chwile, gdyż przy pięknej i słonecznej pogodzie były przez cały czas podróży prześladowane przez lotnictwo nieprzyjacielskie. ORP „Gryf” przeznaczony do stawiania min na zatoce, wykonał swe zadanie częściowo, pozostała ilość min d-ca kmdr Kwiatkowski kazał wrzucić do morza, aby uratować okręt i załogę, gdyż podczas ciągłych nalotów okręt mógł przy trafnym pocisku wylecieć w powietrze. (Kmdr Kwiatkowski zginął od bomby lotniczej²² na okręcie podczas bombardowania w porcie).

Na skutek silnej obrony bombardowanie nie było zbyt celne. Powstały nie wielkie straty na terenie baterii im. Laskowskiego, w porcie handlowym i wojennym, oraz powstało kilka pożarów w lesie od pocisków zapalających. Pożary te natychmiast ugaszono.

Nieprzyjaciel musiał ponieść znaczne straty, choć na teren Helu nie spadł żaden samolot, prawdopodobnie spadły do morza. Szczątki samolotów morze wyrzucało na brzegi w następne dni po bitwie. W każdym bądź razie już nie ponawiano tak silnych i długotrwałych nalotów bombowych. Próbowali innej taktyki: nalotów nękających pojedynczych samolotów lub kilka na znacznej wysokości, ew. z niskich lotów nad drzewami, wykorzystując połączenie z lądem (Wielka Wieś i Władysławowo było już w ich rękach). Alarmy lotnicze mieliśmy we dnie i w nocy stale.

²⁰ Za ataki na Hel i porty polskie odpowiedzialny był przede wszystkim pułk szkolny ze Słupska.

²¹ Dnia 1.09.1939 r. doszło do pierwszej bitwy powietrzno-morskiej z udziałem polskiej floty w rejonie Helu. Inż. Maciejewski myli się, mówiąc o „patrolowaniu rejonu Pilawy przez OORP »Wicher« i »Gryf«”. Aktywność obu okrętów związana była z zaplanowaną na tę noc realizacją planu „Rurka”, w myśl którego stawiacz min miał postawić zagrodę minową na wodach Zatoki Gdańskiej. Od 2 września oba największe polskie okręty przekształcono w pływające baterie i zacumowano w porcie wojennym na Helu.

²² Kmdr ppor. Stefan Kwiatkowski – dowódca ORP „Gryf” od 1.04 do 1.09.1939 r. Kwiatkowski zginął od odłamka bomby wybuchającej przy burcie okrętu podczas bitwy morskiej koło Helu ok. godz. 18.00. Jego obowiązki przejął kpt. mar. Wiktor Łomidze, który natychmiast kazał wrzucić za burtę cały ładunek min przeznaczonych do zaminowania Zatoki Gdańskiej w ramach planu „Rurka”. Tak więc „Gryf” nie wykonał zadania nawet częściowo. Po zakończonej bitwie i wyrzuceniu min do morza ORP „Gryf” wpłynął do portu w Helu. Niepowiadomiony dowódca ORP „Wicher” wpłynął w rejon zabezpieczenia operacji „Rurka” i wrócił do portu nad ranem. Kpt. Wiktora Łomidze zdjęto natychmiast z funkcji kapitana ORP „Gryf”.

Dnia 3-go września 1939 r.

W godzinę po ukończeniu bombardowania z powietrza nieprzyjaciół rozpoczął ostrzeliwanie z morza: mianowicie 2 kontrtorpedowce otworzyły ogień na cypel (ok. godz. 7:00), a następnie na port wojenny i okolice. ORP „Gryf” i „Wicher” stojące w porcie wojennym odpowiedziały ogniem z dział, następnie bateria im. Laskowskiego dała kilka salw. Okręty nieprzyjacielskie utworzyły zasłonę dymną i oddaliły się, przy czym po opadnięciu zasłony stwierdzono, że jeden okręt nieprzyjacielski ma przechył. Prawdopodobnie został trafiony i uszkodzony (Wg relacji kpt. Przybyszewskiego). Około godz. 10:00 znów ukazał się nieprzyjacielski okręt wojenny, który po nakryciu przez salwę z baterii im. Laskowskiego zniknął za zasłoną dymną. Ok. godz. 14:00 nastąpił niespodziewanie od strony lądu nalot bombowców na port wojenny Hel. ORP „Gryf” i „Wicher” ostrzeliwały samoloty intensywnie, jednakże po godzinie walki ORP „Wicher” został trafiony w rufę i przechyłem zatonął w basenie portowym, częściowo wystając z wody. Ok. godz. 16-ej nastąpił znów ciężki nalot na porty wojenny i handlowy, w którym stały mniejsze okręty, jak kanonierki, łodzie, motorowce, kutry i tp. Bomby lotnicze trafiły w molo pasażerskie, tworząc dużą wyrwę i zatopiły kanonierkę.

O godz. 17:00 nalot na port wojenny został powtórzony. ORP „Gryf” otrzymał 2 bomby, na skutek czego powstał pożar ropy w zbiorniku. Od żaru wybuchały pociski od działek plot i broni maszynowej, strzelając na wszystkie strony. Przez przeszło 24 godziny nie można było podejść blisko. Mówiliśmy wtedy do siebie, że „okręt po śmierci sam się broni”. (W r. 1940 ORP „Gryf” został w pobliżu Helu zatopiony. Obecnie wydobyty przez Przedsiębiorstwo Robót Okrętowych PRO i pocięty na złom). Załogi ORP „Wicher” i „Gryf” wyszły bez większych strat. Zresztą na okrętach była już tylko obsługa broni okrętowej. Obecnie znalazły się bezdomne w lesie i przygnębione stratą swych okrętów. Działa 75 mm i „Boforsy” 40 mm oraz broń maszynowa zostały zdemontowane z ORP „Gryf” i ustawione częściowo w baterii im. Laskowskiego i częściowo na brzegach w bateriach przeciwdesantowych. Podczas nalotów ucierpiał również budynek centrali łączności, znajdujący się w pobliżu portu wojennego: szyby, okna, postrzelane mury. Nie nadawał się więc na kwatery plutonu łączności w nadchodzącą jesień bez okien i mógł być obiektem ostrzeliwanym ze względu na bliskość portu wojennego.

Po naradzie z d-dcą plutonu postanowiliśmy w pobliżu w lesie zbudować schron z miejscami sypialnymi na 52 osoby, a materiałów budowlanych pochodzących z pobliskich rozpoczętych i przerwanych przez wojnę budowanych obiektów wojskowych. Były to prowizoryczne schrony ze słupów wbitych obok siebie i przykrytych belkami o dużych przekrojach zbitych kłami żelaznymi. Ściany i strop okryte papą i obsypane piaskiem grub. ~ 0,5 m. Zagłębienie schronu było niewielkie ze względu na bliskość wody gruntowej. Pod podłogę z desek dla izolacji od wilgoci położona była także papa. Wentylacja odbywała się przez kominki z rur kamionkowych. Wzdłuż jednej ściany ułożone były z desek prycze do spania. Całość była zamaskowana i wejścia zabezpieczone nasypami z piasku i przedsionkami. Następnie poprowadziliśmy tam telefony. Schron taki nie zabezpieczał przy bezpośrednim tra-

fieniu pocisku, natomiast od podmuchów i odłamków ochraniał jak się niejednokrotnie o tym przekonaliśmy podczas bezładnego strzelania po lesie z dział okrętu nieprzyjacielskiego i to z dużej odległości ze względu na respekt przed naszą artylerią nabrzeżną. Schron wybudowaliśmy we własnym zakresie przy pomocy ludzi z plutonu łączności według mojego projektu i nadzoru w ciągu jednego dnia i nocy. Ludzie poczuli się w schronie od razu bezpiecznie. Podczas alarmów lotniczych chronili się już nie w rowach przeciwlotniczych, gdzie trzeba było siedzieć w pozycji kucanej, lecz w schronie, spędzając czas alarmu na pryzkach. W rezultacie czego nie łatwo było po odwołaniu alarmu wyciągnąć ich stamtąd i zmusić do roboty. Pilnych zajęć pluton miał mnóstwo. Mieliśmy zaledwie 40 km kabla polowego w zapasie. Prawie po każdym bombardowaniu musieliśmy naprawiać przerwane linie telefoniczne. Najwięcej było kłopotu z przerwanymi kablami wielożyłowymi, które trzeba było w ciągu nocy naprawić. Mieliśmy w plutonie kilka techników specjalistów z rezerwy byłych pracowników poczt i telegrafów w Gdyni, którzy z całym poświęceniem przez kilka godzin nocnych pod namiotami łączyli przez lutowanie przerwane kable wydzwaniając około 50-70 stacji dla zachowania prawidłowej sieci połączeń stacji telefonicznych. Często jeździłem samochodem na inspekcje i sprawdzałem naprawy. Dojechałem aż do Jastarni i Kuźnicy.

Sąsiadującym oddziałom, zwłaszcza załogom z „Wichra” i „Gryfa” i innych rozbitych okrętów, które biwakowały w lesie, podobał się nasz schron. Naszym śladem rozpoczęli budowę podobnego schronu dla siebie pod moim nadzorem. W ten sposób powstało w lesie 5 podobnych schronów wykonanych naprawdę dużym wysiłkiem przez ludzi, będących pod ciągłym alarmem plotu i ostrzeliwanych przez lotnictwo i okręty.

Dnia 5-go września 1939 r.

Wczesnym rankiem został zestrzelony przez obronę plot baterię im. Laskowskiego samolot nieprzyjacielski, który utonął w morzu wraz z załogą, o czym doniosła załoga łodzi wysłana przez d-dcę baterii, przywożąc szczątki skrzydeł samolotu. W nocy została wysłana przez d-two Rejonu motorówka „Smok” do portu w Gdyni w celu przywiezienia ryżu, którego duże zapasy znajdowały się w magazynie ryżowni przy nabrzeżu Rotterdamskim. Marynarze ze „Smoka” zainteresowali się wtedy stojącymi na torach zaplombowanymi wagonami towarowymi. Po otwarciu wagonów okazało się, że były one załadowane nowymi działkami przeciwlotniczymi przeznaczonymi na eksport do Anglii, 40 mm „Boforsy”. Szczęśliwie więc „Smok” zamiast ryżu przywiózł 12 „Boforsów”, tak potrzebnych dla niedostatecznie wyposażonej broni przeciwlotniczej. Wiadomość o wyczynie załogi „Smoka” rozniosła się w mig wśród obrońców Helu, podnosząc ogromnie ducha swych żołnierzy.

Dowództwo Rejonu wydawało codziennie komunikaty dostarczane oddziałom wieczorem przy capstrzyku, zawierające wiadomości z przebiegu walk z Niemcami na lądzie (zaczepnięte z radia), komentarze własne i zalecenia, między innymi dotyczące zachowania się żołnierzy w walce, wzywające do nie narażania się bez potrzeby, a więc bezwzględnie chowanie się do schronów i rowów podczas alarmów lotni-

czych i ostrzeliwań artyleryjskich. Jako przykład lekceważenia życia ludzkiego podano wypadki rzucania się polskich lotników samolotami na bombowce niemieckie nad Warszawą pomimo wielkiej przewagi nieprzyjaciela. Skutek komunikatów był taki, że w rezultacie my oficerowie nie mogliśmy wyciągać żołnierzy ze schronów do normalnej pracy i usuwania zniszczeń po nalotach i po odwołaniu alarmów, które często były fałszywe. Poza tym w komunikatach przestrzegano przed dywersantami niemieckimi. Wytworzyła się taka psychoza, że wszędzie widziano działalność dywersantów, zwłaszcza w nocy, kiedy było ciemno i zakaz palenia światła był bezwzględnie przestrzegany. Utarło się mniemanie, że światła mogą używać tylko dywersanci do sygnalizacji. Doprowadziło to w rezultacie do smutnego wypadku śmierci por. mar. Okońskiego, specjalisty od broni podwodnej²³, który został zastrzelony przez wartownika w porcie wojennym w chwili, gdy szukał jakichś przyrządów na uszkodzonej jednostce morskiej przy pomocy latarki elektrycznej. Wartownik nie było pociągany do odpowiedzialności, ponieważ działał zgodnie z regulaminem warty i strzelał dopiero po dwukrotnym ostrzeżeniu i wezwaniu podania hasła, na co por. Okoński podobno nie odpowiadał. Przez przypadek trafił w samo serce i ratunek już nie dał rezultatów. Pochowaliśmy porucznika na miejscowym cmentarzu z przepiśową salwą honorową, a w sercach pozostał żal po dobrym koleździe i fachowym oficerze marynarki – niepotrzebnej ofierze nieporozumienia. Na ogół w obronie Helu nie ponieśliśmy wielkich strat w ludziach. Jak sobie przypominam w przeddzień kapitulacji t.j. 1-go października 1939 r. na cmentarzu helskim było ok. sto kilkadziesiąt mogił obrońców Rejonu Umocn. Helu.

Dnia 6, 7 i 8 września 1939 r.

Naloty nękające i zaskakujące przy niskich lotach tuż nad drzewami z ostrzeliwaniem z broni pokładowej. Sam zmuszony byłem w drodze do kasyna na obiad kilkakrotnie chować się do rowów przydrożnych i za drzewa przed seriami kul z karabinów maszynowych lotnika niemieckiego. Nieprzyjaciel pragnął zdeorganizować obronę i demoralizować żołnierza. Tymczasem duch bojowy i optymizm pomimo niepomyślnych komunikatów z frontu w kraju nas nie opuszczał, zwłaszcza po wypowiedzeniu wojny Niemcom przez Anglię i Francję²⁴ i czasami dobrych wieści z rodzaju ucieczki internowanej w Tallinie²⁵ naszej łodzi podwodnej „Orzeł” przy cichej pomocy oficerów estońskich i dopłynięcie jej przez zaminowane Sundry do Anglii.

²³ Przypuszczalnie chodzi o por. mar. Tadeusza Okońskiego, kierownika minowni Komendy Portu Wojennego w Gdyni. Do opisywanego zdarzenia doszło prawdopodobnie dopiero 12.09.1939 r., kiedy to zginął. Por. Okoński był rzeczywiście specjalistą broni podwodnej na ORP „Wicher” do 1938 r.

²⁴ Ogłoszenie wojny przez Anglię i Francję nastąpiło 3.09.1939 r. po postawieniu Niemcom ultimatum.

²⁵ Trudno powiedzieć, skąd u Maciejewskiego taka kontaminacja wydarzeń, ewidentnie rozgrywających się w różnym czasie. Ucieczka ORP „Orzeł” z Tallina nastąpiła dopiero w nocy z 17 na 18 września 1939 r., a nie – jak sugeruje Maciejewski – w dniach 6-8.09.1939 r.

Tym czasem w nocy dn. 6 września 1939 r. w największej tajemnicy weszła do portu Hel łódź podwodna „Ryś”²⁶. Widziałem ją na dnie basenu obok wraków i sącząca ropę rozlewającą się na powierzchni wody. Rozmawiałem następnie z załogą „Rysia” wysadzoną na ląd dla odpoczynku i kwaterującą w lesie obok plutonu łączności. Byli przemęczeni i zdenerwowani ciężkimi przeżyciami wojennymi. Nasze 3 łodzie podwodne, „Orzeł”, „Ryś” i „Sęp” miały za zadanie walkę z okrętami niemieckimi na Bałtyku. Jednak piękna pogoda bezwietrzna wrześniowa i morze gładkie jak staw nie sprzyjały tym zamierzeniom, natomiast ułatwiały wykrywanie łodzi podwodnych przez lotnictwo nieprzyjacielskie i prześladowanie przez wyrzucanie z samolotów i okrętów bomb głębinowych. Otóż „Ryś” obkładany bombami otrzymał nieszczelności w płaszczu zewnętrznym i od zbiorników ropy. Na powierzchni spokojnego morza utworzył się ślad w postaci pasa pływającej ropy, łatwo dostrzegalny przez lotnictwo nieprzyjaciela, które bez przerwy nalatywało na „Rysia”. Załoga była stale w niebezpieczeństwie życia. Musieli za wszelką cenę dobić do Helu (Gdyż baza w Gdyni była zbombardowana), aby naprawić uszkodzenia. Nasi mechanicy okrętowi wychodzili ze skóry, aby w ciągu 2-ch²⁷ nocy naprawić prymitywnymi środkami uszkodzenia tak, aby łódź była zdolna do dalszego pływania. Wszystko to było robione z zachowaniem największej tajemnicy. Remont się udał i „Ryś” w nocy dnia 8 września 1939 r. wyruszył znów na morze i po wielu przygotowaniach został internowany do Szwecji. Łódź podwodna „Sęp” poszła w ślady „Rysia” i dostała się także do Szwecji. Załoga „Rysia” opowiadała z pewnym rozgoryczeniem historię nie wyzyskanych możliwości. Otóż, kiedy zdołali oderwać się od lotnictwa na wodach bliżej Gdańska na peryskopie mieli niemiecki okręt wojenny bliżej nierozpoznany, który można było z powodzeniem torpedować. Jednak d-ca kmdr. Żbikowski²⁸ nie chciał zaryzykować strzału z konieczności wypłynięcia na powierzchnię w tak niebezpiecznych warunkach i zdradzenia swej obecności w pobliżu Helu. Niemieckie okręty wojenne trałowce i t. zw. „Raumhoły” kilka razy ostrzelały z dział kalibru 75 mm Hel osiedle, raniąc 4 osoby cywilne, zabijając 2 konie (które następnie zjedliśmy na obiad), uszkodziły jedyną w osiedlu piekarnię oraz uszkodziły sieć telefoniczną, rozrywając wielożyłowy główny kabel, przechodzący wzdłuż drogi w osiedlu, a łączący centralę baterii im. Laskowskiego i inne oddziały. Mieliśmy wiele kłopotu z usunięciem w ciągu nocy uszkodzeń. Nadzorowałem wykonanie tej roboty i przy okazji oglądałem zniszczone osiedle. Zniszczenia nie były

²⁶ Tu inżynier jest najbliższy prawdy, aczkolwiek według większości źródeł ORP „Ryś” wszedł do helskiego portu po północy 5.09.1939 r. i przebywał tam do wieczora tego dnia. Powodem przymusowej wizyty była nieszczelność zbiorników balastowych, które powodowały pozostawianie przez okręt śladów ropy, ułatwiających namierzenie go przez niemieckie okręty i samoloty. Po wypłynięciu z portu ORP „Ryś” postawił zagrodę minową z dziesięciu min, realizując częściowo spóźnioną operację „Rurka”.

²⁷ ORP „Ryś” przebywał w porcie na Helu ok. 20 godzin, wypłynął przed północą 5.09.1939 r.

²⁸ Dowódcą ORP „Ryś” od lipca 1938 do 18.09.1939 r. (do momentu internowania w Szwecji) był kmdr ppor. Aleksander Grochowski. Por. Żbikowski występuje w spisie oficerów marynarki wojennej jako oficer materiałowy Szkoły Podchorążych w Toruniu w 1932 r. Może też chodzić o skojarzenie z innym polskim okrętem podwodnym – ORP „Zbik”.

wielkie. Przeważnie nie było szyb w oknach budynków mieszkalnych. Mieszkańcy w większości przebywali w lesie w prowizorycznych schronach, a do domu przybywali w nocy dla zaopatrzenia się w niezbędne rzeczy i w żywność. Rybacy w chwilach wolnych od strzelaniny wypuszczali się wzdłuż brzegów i łowili ryby, zwłaszcza w Juracie i Jastarni. Mieliśmy więc czasami świeżą rybę na obiad i wędzone węgorze.

Dnia 9, 10, 11 i 12 września 1939 r.

Codziennie naloty zwiadowcze i ostrzeliwanie nękające samolotów nieprzyjacielskich, rzucanie bomb zapalających – pożary lasu gaszone natychmiast przez żołnierzy.

Na żądanie d-cy obrony lądowej płk Dąbka bateria im. Laskowskiego dawała wsparcie artyleryjskie oddziałom walczącym w północnej części Kępy Oksywskiej z nieprzyjacielem nacierającym od strony Pucka i Redy. Były ostrzelane miejscowości Rewa, Mrzezino, Połchowo, most na kanale Połchowo-Rewa i droga Mrzezino-Dębogórze²⁹. W sprawie ostrzelenia tej drogi byłem świadkiem w dniu 12-go września 39 r. rozmowy przez aparat Juza admirała Unruga, który, wezwany, specjalnie przyjechał do Juraty do centrali tel. d-twa Rejonu, – a płk. Dąbką z centrali w Oksywiu, z którą to centralą byliśmy połączeni podwodnym kablem morskim. Płk. Dąbek informował admirała jako najstarszego rangą oficera na Wybrzeżu o ciężkiej sytuacji szczupłych swoich oddziałów, braku artylerii, konieczności następnego dnia całkowitej ewakuacji Gdyni miasta i portu i prosił o wsparcie artyleryjskie i ostrzeliwanie drogi Mrzezino-Dębogórze, którą to drogą posuwały się oddziały pancerne nieprzyjaciela. Według informacji z Oksywia ostrzeliwanie było skuteczne i czołgi niemieckie wycofały się z zasięgu artylerii. Razem z d-cą plutonu por. mar. K. Lechem wyjeżdżaliśmy na inspekcję sieci łączności na bateriach przeciwdesantowych i przeciwlotniczych rozrzuconych wzdłuż brzegów od strony wielkiego morza. Zapuszczaliśmy się na wzniesienia t. zw. „Bocianie gniazda” i „Szwedzką górę”. Stanowiska baterii były tak świetnie w terenie maskowane, że nawet z nie wielkiej odległości trudno było je dostrzec. Podróż odbywaliśmy wierzchem na koniach, z którymi mieliśmy wiele kłopotów, gdyż były już zastane, od dłuższego czasu nie chodziły i na odgłosy kanonady ponosiły. Zastawaliśmy na ogół dobry stan łączności i dobrego ducha bojowego obsady baterii. Niektórzy dowódcy baterii plot notowali skrętnie ilość strąconych przez siebie samolotów. Spotykałem się często z por. mar. Krzywcem³⁰, który na helmie wycinał kreskę po każdym trafionym samolocie nieprzyjaciela. Pod koniec działań miał już 7 kresek. Poza tym był to doskonały kompan w walce i życiu towarzyskim. Jego wesołość i optymizm udzielał się łatwo otoczeniu. Również inny d-cy baterii, jak kpt. mar. Mieszkowski³¹, kpt. mar. Dobrzyński³², kpt. art. rezerwy Kry-

²⁹ Akcji tej dokonały baterie helskie oraz dywizjon minowców stacjonujący w Jastarni.

³⁰ Por. mar. Wacław Krzywiec – dowódca 24 baterii 2 Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej.

³¹ Kpt. mar. Stanisław Mieszkowski – dowódca kanonierki ORP „Generał Haller” od czerwca 1939 do 3.09.1939 r.

³² Kpt. mar. Witold Dobrzyński – referent w Porcie Wojennym w Gdyni w 1939 r.

gowski³³, por. Prowans³⁴, kpt. mar. Wierzchowski d-ca kompanii wartowniczej³⁵ wykazywali podobne zalety.

W tym czasie na polecenie d-dcy Rej. i Szefa Łączności udałem się samochodem na stwierdzenie stanu łączności w oddziałach KOPu, broniących dojścia Niemcom od strony lądu. Dojechałem wieczorem za Kuźnicę do stanowisk obrony. W rękach niemieckich były już Chałupy, widać było pożary. Przy atakach od strony Wielkiej Wsi i Władysławowa nieprzyjaciół poniosł tak wielkie straty, że nie kwapił się do dalszych ataków. Stan taki pozycji obu stron przetrwał z małymi zmianami aż do kapitulacji. Jedynie w najwyższym miejscu Helu nasi saperzy założyli ładunki wybuchowe w celu przerwania lądu, utworzenia szerokiego rowu między wielkim morzem a zatoką Pucką jako zapory przeciwczołgowej. Wybuch nastąpił, – nie udało się jednak uzyskać pełnej przerwy, pozostał niewielki pas lądu. Zabezpieczenie było jednak skuteczne, gdyż czołgi nieprzyjacielskie nie próbowały forsowania przeszkody. Wracałem w nocy przez kuźnicę i Jastarnię na Hel. W Kuźnicy kilka domów było zniszczonych, w Jastarni ucierpiał port od nalotów, wyglądał jak wielkie cmentarzysko, zatopione zostały trałowce, kutry, rozbity budynek kawiarni nowoczesnej, ładnie położonej tuż przy przystani statków Żegluga Przybrzeżnej, słynnej z wesołych zabaw kuracjuszy w lecie. Służba obrony przeciwlotniczej wśród ludności czuwała. Spotykałem też kobiety mieszkanki Jastarni w większej ilości, aniżeli na Helu, gdzie zaledwie kilka odważniejszych zostało na miejscu. W większości zawczasu opuściły Hel. W rozmowie ze mną ludność wyrażała dużą niepewność i obawę co do dalszego jej losu. Wróciłem o świcie do Helu.

Dnia 12 września 1939 r. w południe pancernik szkolny Szlezwik-Holstein, który w kilka dni przed wybuchem wojny przybył za zgodą Rządu Polskiego z wizytą przyjaźni do Gdańska, rozpoczął po raz pierwszy ostrzeliwanie Helu. Stał wtedy w Gdańsku pod wyspą Westerplatte niewidoczny za budynkami portowymi. Oddał kilkanaście salw z baterii dział 250 mm, z których kilka padło na teren baterii im. Laskowskiego, nie wyrządzając większych strat, reszta poszła w morze, na plażę i na las.

Dnia 13 i 14 września 1939 r.

Alarmy przeciwlotnicze. Dnia 13.9.39 padła Gdynia. Oddziały obrony lądowej wycofały się na Kępę Oksywską. W nocy widoczne pożary w Gdyni i okolicy.

Dnia 15 września 1939 r.

Niemcy zajęci atakami na Oksywie pozostawiają Hel chwilowo w spokoju. Obserwujemy odgłosy walki: naloty bombowców i strzały artyleryjskie. Nic nie mo-

³³ Brak danych.

³⁴ Por. mar. Witold Prowans – dowódca 43 baterii przeciwdesantowej Dywizjonu Artylerii Nadbrzeżnej na Helu.

³⁵ Kpt. mar. Józef Wierzchowski – dowódca załogi zapasowej Dywizjonu Okrętów Podwodnych od września 1939 do 2.10.1939 r.

żemy pomóc obrońcom Oksywia – jesteśmy bezsilni. Przed południem ukazał się niemiecki trałowiec, który po ostrzelaniu go przez baterię im. Laskowskiego oddał kilka bezładnych salw, które trafiły w morze za Helem nie wyrządzając szkody, a częściowo trafiły pod budynki kasyna oficerskiego i nasz budynek oficerski. Bombardowanie o godz. 5-ej zastało mnie i por. Lecha w łózkach. Po ostatniej salwie okno wyleciało, odłamki pocisków utknęły w przeciwległej ścianie, zostaliśmy pokryci kurzem, gruzem i szkłem. Od tego momentu zamieszkaliśmy także w lesie w schronie z plutonem. Ponieważ kasyno oficerskie także rozbite przestało funkcjonować, przenieśliśmy się na jedzenie z kotła żołnierskiego.

Dnia 16 i 17 września 1939 r.

Poza alarmami przeciwlotniczymi bez nalotów nic ważniejszego nie zaszło. Niemcy po dużych stratach w samolotach trzymali się dość daleko od zasięgu baterii plot Rejonu Umocn. Hel. Poza tym zajęcia byli zdobywaniem Kępy Oksywskiej. W nocy z dnia 17 na 18 września 1939 r. przybył łodzią motorową z Oksywia Sąd Rejonowy. Rozmawiałem z członkiem sądu por. rez. Zagfrydem [Zygfrydem] Powołowskim³⁶, znanym adwokatem z Gdyni. Opowiadał o sytuacji beznadziejnej na Oksywiu. Razem z Sądem przybył także b. Komisarz Rządu mgr Fr. Sokół. Zabrano go do schronu d-twa obrony Hel w Juracie i ubrano w mundur ppor. marynarki wojennej, chociaż nie miał stopnia oficerskiego.

Dnia 18 września 1939 r.

W południe znów płk. Dąbek zażądał rozmowy przez linie „Juza” z admirałem Unrugiem. Treść rozmowy jest mi znana, była nalepiona na blankiety, które przechodziły przez moje ręce. Płk. Dąbek najpierw dziękował za skuteczne wsparcie ogniem artyleryjskim na szosie Mrzezino-Dębogórze oraz informował szczegółowo o sytuacji na Oksywiu, o skurczeniu się terenu obrony do właściwego Oksywia, Starego Obłuża, Stefanowa, Babiego Dołu, o zniszczeniu dział przez naloty bombowe i pociski z dział, o dużych stratach w ludziach zabitych, rannych lub wziętych do niewoli, braku amunicji i żywności. Zapytywał o decyzję co do dalszej obrony i wyrażał chęć pomimo trudności do dalszej walki. Admirał odpowiedział takimi słowami o znaczeniu historycznym. „W sprawie dalszej walki decyzję pozostawiam panu pułkownikowi, jednak oznajmiam, że jatek sobie nie życzę”. Na zakończenie rozmowy jeszcze raz dodał: „Wszak jatek sobie nie życzę”. O godz 17:00 pancernik Schleswig-Holstein znów rozpoczął z Gdańska ostrzeliwanie głównie baterii im. Laskowskiego i dał kilkadziesiąt salw z dział 280 mmm. Ogniem kierował samolot oraz okręt wojenny trałowiec. Bateria nie odpowiadała, gdyż ogień na odległość ponad 22 km do nie widocznego za budynkami portowymi okrętu byłby nieskuteczny. Poza tym należało oszczędzać amunicję na pewne cele. Kilka pocisków padło na teren baterii, uszka-

³⁶ Zygfryd Powołowski – sędzia, pierwszy naczelnik Sądu Powiatowego w Gdyni (1928 r.).

dzając nieco centralę artyl. i transformator z kablami elektryczności. Strat w ludziach nie było. Szkody w nocy częściowo naprawiono.

Dowiedzieliśmy się z komunikatów radiowych o kapitulacji Warszawy³⁷.

Dnia 19 września 1939 r.

Ok. godz. 10:30 pancernik Schleswig-Holstein znów rozpoczął bombardowanie cypla Helu z portu w Gdańsku. Oddał około 35 salw z dział 280 mm. Powstały szkody nie groźne w działach, przerwanie kabli telefonicznych i leje w szosie. Wszystkie uszkodzenia w ciągu nocy naprawiono.

Ponieważ centrala artyleryjska, najważniejsza część do kierowania ogniem nie była dostatecznie zabezpieczona przed pociskami artyl., d-ca bat. powziął decyzję obetonowania pomieszczenia ścianą grubości 1,0 m i stropu 0,8 m. Roboty były prowadzone pod ogniem z całym poświęceniem załogi baterii pod kierownictwem fachowców inżynierów ppor rez. H. Wagnera i ppor. rez. Obmińskiego. Obu znałem z pracy zawodowej w Gdyni. Często spotykaliśmy się i opowiadali o swoich sukcesach w betonowaniu schronu dla C.A.

W dniu tym padło Oksywie. Płk. Dąbek walcząc i osobiście strzelając z karabinu maszynowego do Niemców po wybiciu obsady po skończeniu się amunicji, wobec zbliżającego się wroga odebrał sobie życie strzelając z pistoletu w serce. Według uzyskanych po kapitulacji wiadomości nawet Niemcy uznali i ocenili bohaterską śmierć płk. Dąbka, stawiając jego czyn za przykład swoim żołnierzom i wyprawili mu pogrzeb uroczysty na Oksywiu (pogrzeb z paradą).

W dniu tym mieliśmy w centrali Rejonu połączenie telefoniczne z centralą w Oksywiu. Telefonista z Oksywia informował nas co pewien czas o sytuacji i przebiegu walki. Osobiście rozmawiałem z nim kilka razy aż do końca działań na Oksywiu, kiedy do pomieszczenia centrali oksywskiej wtargnęli Niemcy. W słuchawce słychać było odgłosy walki, strzały i telefonista powiedział: „Niemcy wchodzą, niech żyje Polska!” Za sekundę odezwał się znów jakiś głos po polsku, ale o wybitnie gardłowym akcencie niemieckim. Kazałem przerwać połączenie z Oksywiem. Podczas służby por. Lecha w nocy Niemcy próbowali telefonicznie uzyskać wiadomości odnośnie ilości ludzi na Helu, jakości uzbrojenia niby z rozkazu polskiego dowódcy, oczywiście bezskutecznie. W dniu tym zdarzył się jeszcze ciekawy wypadek, mianowicie ok. godz. 21:00 usłyszeliśmy huk motorów i jakiś duży samolot pasażerski z oświetloną kabiną i wszystkimi światłami pozycyjnymi leciał dosyć nisko z kierunku Królewca na północ. W pierwszym momencie wszyscy byli zaskoczeni. Dopiero po przelocie nad Helem nad morzem któraś z baterii plot poczęstowała go serią pocisków. Skutek był taki, że samolot stracił równowagę i runął do morza w pewnej odległości. Później się zagadka nieco wyjaśniła: otóż po upadku Oksywia Niemcy ogłosili przez radia że wszelki punkt oporu Polski na lądzie przestał istnieć. Pod wpływem tej fałszywej propagandy wystartował z Królewca samolot pasażerski oświetlony i dla tego został zestrzelony.

³⁷ Jest to mało prawdopodobne, gdyż Warszawa skapitulowała dopiero 28 września. Jednak Niemcy kilkakrotnie podawali informacje o zajęciu stolicy Polski.

Dnia 20 września 1939 r.

Poza dwoma alarmami przeciwlotniczymi nie było specjalnych wydarzeń. Ludzie oswoili się z bombardowaniem z dział okrętowych, wiedząc, że pociski 280 mm poza efektem straszliwej detonacji nie przynoszą większych szkód. Obserwowałem sam strzelanie Schleswig-Holsteina stojąc na brzegu przy porcie wojennym. Najpierw widać było błysk, po kilku sekundach słychać było szum lecącego pocisku, a następnie dwa szybko po sobie następujące detonacje: pierwsza, huk wypału, który przyszedł z spóźnieniem i druga, to silniejszy huk połączony z podmuchem wybuchu pocisku. Wydawało się, że ziemia zakołysała się pod nogami. Następnie ukazał się słup dymu wysokości od 30-50 m i zdawało się, że taki wybuch powinien zniszczyć przynajmniej część Helu. Kiedy jednak po ustaniu bombardowania poszedłem oglądać skutki, zobaczyłem kilka ogromnych lejów na plaży i też pozbawione dachów domki rybackie, które stały najbliżej zatoki. Następnego dnia fale morskie zniosły leje prawie bez śladu. Mokre grunty Helu w znacznym stopniu przyczyniły się do niwelowania skutków wybuchów pocisków nieprzyjacielskich. Stwierdzono również wiele niewypałów.

Tej nocy Niemcy oświetlili bezkarnie pełnymi światłami ulicznymi zarówno miasto jak i port Gdynia. Podobno miał przyjechać Hitler³⁸.

Dnia 21 września 1939 r.

O godz. 9:30 dwa pancerniki niemieckie rozpoczęły ogień. Do akcji wszedł drugi identyczny pancernik „Schlesien” który przypłynął do Gdańska w nocy z dnia 9 na 10 września, ale wcześniej się nie ujawniał. Strzelał z dział 280 mm i 150 mm na zmianę, oddając razem ok. 30 salw. Na teren baterii im. Laskowskiego padło ok. 6 pocisków, uszkadzając połączenia telefoniczne i kable prowadzące z elektrowni oraz transformatorów. Strat w ludziach nie było. Gdynia w nocy oświetlona.

Dnia 22 września 1939 r.

1 alarm przeciwlotniczy. Gdynia w dalszym ciągu oświetlona w nocy.

Dnia 23 września 1939 r.

Hel przeżył prawie całodzienne bombardowanie przez pancerniki Schleswig-Holstein i Schlesien z portu Gdańskiego. Według relacji kpt. Przybyszewskiego od godz. 9:00 przez 2,5 godziny oba pancerniki oddały ogółem 34 salwy z dział 280 mm po przerwie prawie godzinnej znów ciąg dalszy ostrzeliwania. Naliczono 19 salw artyleryjskich. O godz. 16:00 pancerniki oddały jeszcze 2 salwy. Głównym celem był re-

³⁸ Rzeczywiście, Adolf Hitler przyjechał do Gdyni już 21.09.1939 r., gdzie „zwiedził” pobojuwisko niedawnych walk na Kępie Oksywskiej. Zmienił też nazwę miasta na Gotenhafen i zarządził wysiedlenie z niego Polaków.

jon baterii im. Laskowskiego, na którym powstały pewne szkody: zniszczone przyrządy celownicze, szosa, tory kolejki do wozu amunicji, maskowanie torów i szosy, pozrywana sieć telefoniczna. Trafiono również w skrzyżowanie drogi bitej w Helu z torami kolei, gdzie powstał lej szerokości na ok. 8 m. W pobliżu skrzyżowania znajdował się budynek drewniany parterowy, w którym mieściła się prywatna herbaciarnia – kawiarnia z częścią gospodarczą i mieszkaniem właściciela. Budynek ten został po prostu zdmuchnięty. Pozostała tylko bezładna kupa desek, belek i połamanego sprzętu, przesuniętych na kilkadziesiąt metrów. Była to duża strata dla załogi Helu. Tu odbywały się wieczorami spotkania towarzyskie przy kawie, a potem tylko herbacie z ciastkami i wymiana aktualnych wiadomości. Pozostał jeszcze w centrum starej części osiedla lokal „Białego Krzyża” prowadzony z całym poświęceniem przez p. Halinę Łuszczewską i młodszą wiekiem pomocnicę p. Henzel, które to panie przeżyły z nami całą akcję obrony aż do kapitulacji. W lokalu tym z początku było kakao, czekolada, ciastka, bułki. Później tylko herbata i suche ciastka. Wreszcie jakieś ziółka i suchary. Z żywnością na Helu nie było dobrze. Już zabrakło kartofli. Jedliśmy kaszę i ryż. Mięsa nie było – czasami konina albo ryby. Bateria nie strzelała ze względu na dużą odległość i niewidoczność wroga. Szosa i skrzyżowania torów kolejowych zostały w ciągu kilku godzin naprawione przez żołnierzy i kolejarzy prawie bez śladu.

Dnia 24 września 1939 r.

Nareszcie pogorszyła się pogoda. Zachmurzenie i deszcze. Nie było żadnej akcji nieprzyjacielskiej. W nocy wysłano mnie autem znów do Juraty i Jastarni. Po wykonaniu zadania wracałem w ciemną noc i bez świateł rozmokniętą drogą. Zwłaszcza odcinek drogi nie utwardzonej między Juratą i Helem, gdzie tylko kawałek drogi był wyłożony betonową kostką, t. zw. „trylinką”, dał się we znaki: 2 razy utknąłem autem po osie i musiałem szukać pomocy u pełniących służbę oddziałów przeciwdesantowych. Podziwiałem wówczas lekkomyślność naszego dowództwa, że nie potrafiło przed wojną wybudować drogi przez Hel, tak potrzebnej w czasie działań. Spadały wobec tego pod jego adresem soczyste klątwy wszystkich grzęznących w błocie w tym czasie obrońców Helu. Wśród spotkanych ludzi w Jastarni zauważyłem duże zniechęcenie i niepewność jutra. To samo daje się odczuć wśród żołnierzy, zwłaszcza wśród Kaszubów i rybaków pochodzących z miejscowości Helu i pobliskich.

Załogi rozbitych okrętów razem z KOP-em użyto do służby lądowej przy obronie przeciwdesantowej. Spali przeważnie w lesie, rzadko w szałasach czy namiotach, w warunkach prymitywnych. Jedzenie się też pogorszyło, a nade wszystko brak przekonania w słuszność i celowość dalszej walki. Widzieli oni z daleka niszczone i płonące swoje domostwa i widzieli również swoich dowódców w wygodnych schronach. Wobec czego zdarzyły się w Juracie i Jastarni wypadki odmówienia posłuszeństwa swoim oficerom przez niektóre grupy żołnierzy. Pod koniec akcji obrony Helu w dniu 30 września 1939 r. grupy te zostały rozbrojone i izolowane, a następnie oddane pod sąd polowy, który, o ile wiem, nie zdążył wydać wyroku przed kapitulacją. Niektórzy z oficerów uważali i nazywali ich buntownikami i zdrajcami ojczyzny, godnych rozstrzelania. Ja uważam, że w warunkach wojny wrześniowej, a zwłaszcza na Helu, kiedy cała Polska już była pokonana, obrona Helu była raczej demonstracją rozpacz

bez praktycznego pokrycia. Nie możemy żądać, aby każdy żołnierz umierał jako ideowy bohater. Zwłaszcza nie możemy żądać tego od Kaszubów, którzy są lojalni, solidni, ale wychowani pod wpływem światopoglądu materialnego Niemców w okresie niewoli i nie bardzo rozumieją umierania dla idei.

Dnia 25 września 1939 r.

Po przelotnych deszczach ok. godz. 10:00 spostrzeżono że oba pancerniki niemieckie wyszły z portu Gdańskiego w kierunku Gdyni z towarzyszącymi im mniejszymi okrętami, jak kontrtorpedowce, trałowce, ścigacze i kierujący ogniem samolot. Na wysokości Kamienia Redłowskiego pancerniki niemieckie otworzyły ogień na zmianę salwami. Nasza bateria odpowiedziała natychmiast. Walka była ciężka i nie równa. Pancerniki niemieckie według relacji pkpt. Przybyszewskiego posiadały łącznie 8 dział 250 mm i 20 dział 150 mm. Nasza bateria im. Laskowskiego posiadała tylko 4 działa 152,4 mm.

Dla obserwatorów był to widok pełen grozy. Zaraz przy pierwszych salwach nieprzyjaciela został przerwany kabel do dalmierza, co utrudniało celowanie. Jednak już w 3-ciej salwie nastąpiło pokrycie na pierwszy pancernik. Natychmiast ścigacz idący przed pancernikiem zaczął wytwarzać zasłonę dymną, która całkowicie zakryła pancernik. Po oddaniu jeszcze 2 salw bateria nasza przeniosła ogień na drugi pancernik i po uzyskaniu nakrycia znów powtórzyła się ta sama historia: drugi pancernik zniknął za zasłoną dymną. Bateria zmuszona była przenosić ogień z jednego pancernika na drugi na skutek złej widoczności za zasłoną dymną i zlewania się jasnych sylwetek okrętów nieprzyjacielskich z jasnymi domami w Gdyni. Ogień nieprzyjacielski spowodował także straty: unieruchomił 2 działa, zniszczył połączenia telefoniczne, wieżę K.O. i przyniósł straty w ludziach w zabitych i rannych. Po godz. 11:00 pancerniki nieprzyjacielskie wróciły do Gdańska i przerwały ogień. Bateria nasza wystrzeliła ponad 200 pocisków pancernych i kilkadziesiąt 40 mm do samolotu obserwacyjnego. Zabitych było 2-ch marynarzy, 5 ciężko rannych i 5 lżej rannych, między nimi d-ca baterii kpt mar. Przybyszewski odłamkiem w rękę. Załoga baterii z dowódcą zachowała się bardzo dzielnie w czasie walki. Kpt. Przybyszewskiego zmuszono do pójścia do szpitala. Dowództwo przejął kpt. mar. Bogdan Mańkowski³⁹. Przystąpiono do napraw szkód, które ukończono przed nocą i bateria znów była gotowa do walki. Po upływie godziny zaobserwowano przelot kilkudziesięciu bombowców niemieckich w kierunku na Kuźnicę.

Dnia 26 września 1939 r.

Przerwa w działaniach. Niemcy reperują uszkodzenia na pokładach pancerników. Pokładów o grub. 300 mm i drugiego ok. 360 mm nasze działa przebić nie mogły, gdyż z odległości ok. 15 000 m przebijały pancierz grub. tylko ok. 78 mm-80 mm.

Pojedyncze samoloty zwiadowcze.

³⁹ Kpt. mar. Bohdan Mańkowski – oficer artylerii Dowództwa Morskiej Obrony Wybrzeża od 1.09. do 2.10.1939 r.

Dnia 27 września 1939 r.

Znów ok. godz. 8:30 zauważono ruchy 2-ch pancerników, które znów wyszły ze swej bazy portu w Gdańsku. Towarzyszyły im mniejsze okręty ubezpieczające. Jeden płynął wzdłuż brzegów na Mechelinki, a drugi zaś na pełne morze. Pierwszy pancernik „Schleswig-Holstein” zatrzymał się koło Mechelinek i rozpoczął ostrzeliwanie półwyspu od Chałup aż do Helu.

Drugi pancernik Schlesien zmienił kurs na Orłowo otwierając ogień na cypel Helu. Bateria im. Laskowskiego odpowiadała ogniem salwami i po 3-ciej salwie uzyskała nakrycie na drugi pancernik. Pancernik ten został otoczony dymem ze statków towarzyszących i odpłynął w kierunku Gdańska. Pociski z pierwszego pancernika uszkodziły wieżę K.O. i kable doprowadzające prąd. D-ca kpt. Mańkowski wystrzelił dwukrotnie z jednego dział nr 2 bez przyrządów celowniczych. Po niezwłocznym naprawieniu kabli oddano jeszcze 2 salwy z 4-ch dział do pierwszego pancernika, który oddalał się w kierunku Gdańska i znajdował się na wysokości Oksywia. Odpowiedział kilkoma salwami, otoczył się dymem i odpłynął do Gdańska. Oddano ok. 30 salw. Rannych i zabitych nie było. Przybyło tylko kilka głębokich lejów na terenie baterii, plaży i w lesie. Uszkodzenia w przyrządach celowniczych naprawiono w ciągu nocy. Głównym celem bombardowania z powietrza i dział okrętowych po zniszczeniu „Wichra” i „Gryfa” była bateria im. Laskowskiego, na terenie której, w/g relacji kpt. Przybyszewskiego naliczono około 500 lejów od bomb i pocisków.

Dnia 28 września 1939 r.

Dzielny oficer kpt. Przybyszewski nie wytrzymał długo bezczynnie w szpitalu i pomimo nie wygojonej rany przybył z ręką na temblaku objąć ponownie dowództwo baterii. W dniu tym żadnych działań nie było po za zwiadowczym lotnictwem.

Dnia 29 września 1939 r.

Żadnych działań wojennych nie było. Samolot niemiecki rzucał ulotki nawołujące do poddania się. Między żołnierzami chodziły wiadomości o zamierzonym przez Niemców desancie na Helu.

Dnia 30 września 1939 r.

W dalszym ciągu nieprzyjacieli nie atakuje. Jak się potem dowiedziałem, nasze nakrycia były celne i pancerniki niemieckie poniosły straty w ludziach i uszkodzonych nadbudówkach na pokładach. Musiały więc zająć się naprawą szkód. Na baterii im. Laskowskiego ostatecznie ukończono betonowanie pomieszczenia centrali artyleryjskiej z wielkim poświęceniem, usunięto szkody i zniszczenia z ostatniego bombardowania oraz poprawiono maskowanie stanowisk dział, dróg, kolejki i tp. Niestety już te urządzenia nie były użytkowane, bo bateria więcej nie strzelała. Na

polecenie D-cy Rejonu wysłano do jego dyspozycji z baterii 40 marynarzy w pełnym uzbrojeniu w celu uśmierzenia buntu w oddziałach przeciwdesantowych.

Według relacji kpt. Przybyszewskiego na baterii pozostała nie wielka ilość amunicji, mianowicie:

dla dział 152,4 mm na 15 min. ognia ciągłego

" " 75 mm " 11 " " "

" " 40 mm " 3,5 " " "

Inne oddziały artylerii były w podobnej sytuacji, co świadczyło o beznadziejności prowadzenia dalszej walki. Przy rzadkim ogniu mogliśmy wytrzymać jeszcze 2 dni ataków pancerników.

Spodziewanej pomocy sojuszników Anglii i Francji nie doczekaliśmy się ani z powietrza ani z morza.

Dnia 1 października 1939 r.

W nocy nisko nad drzewami leciał samolot niemiecki i rzucał ulotki nawołujące do kapitulacji. Bateria im. Laskowskiego wystawiła znów rano 50 marynarzy w pełnym rynsztunku do dyspozycji d-cy Rejonu Umocnionego.

Rano rozniosła się wieść o postanowionej przez D-ctwo Obrony Wybrzeża kapitulacji Helu. W sprawie tej pojechał motorówką do Gdyni jako parlamentariusz Szef Sztabu D-twa Obr. Wybrzeża kmdr Adamowicz⁴⁰ w celu omówienia warunków kapitulacji. Wśród większości żołnierzy i oficerów zapanowało silne przygnębienie i depresja duchowa. My oficerowie z plutonu łączności D-twa R.U. byliśmy zdziwieni i rozgoryczeni, że nikt nas nie zapytał o zgodę na kapitulację. Według panujących zwyczajów korpus oficerski w całości powinien decydować o takim kroku. O godz. 14:00 nastąpiło zawieszenie broni. Wszyscy przystąpili do likwidacji urzędowych i osobistych spraw. Były też akty rozpacz. Ppor. inż. Obmiński⁴¹ rozbił swojego Mercedesa o drzewo. W oddziałach wypłacono żołd za 3 miesiące oraz odszkodowania za zarekwirowane samochody. Wieczorem ogłoszono nam warunki kapitulacji. Mamy oddać broń i sprzęt i zapasy nie uszkodzone. Sami pójdziemy honorowo do niewoli. Bateria im. Laskowskiego znów postawiła do dyspozycji D-cy Rejonu Um. 40 uzbrojonych marynarzy. W nocy zaczęły się gorączkowe ruchy szukania sposobu ucieczki. Jedyna droga morska. Znów piękna, jasna księżycowa noc bezwietrzna. Próbowaliśmy z por. mar. Lechem coś wykombinować. W ciągu nocy nie udało się nam zdobyć łodzi pomimo usilnych zabiegów. W ciągu nocy ludność rybacka Helu opuściła lasy i wracała do domów, pomagając opróżniać magazyny wojskowe z żywnością, koców, naczyń i innych rzeczy. Żołnierze i oficerowie dostali niektórzy nowe płaszcze, mundury i koce, jak również zapasy żywności jak suchary, smalec. Okazało się, że jeszcze były spore zapasy w magazynach wszystkiego, nam zaś w ciągu miesiąca skąpiono. Tak się zakończyła obrona wrzesniowa Helu. Efekt: Zatopienie jednego niszczyciela, drugie-

⁴⁰ Do rozmów z Niemcami wydelegowani zostali nie kmdr Adamowicz, a kmdr Marian Majewski – szef sztabu Dowódcy Floty oraz kpt. adm. Antoni Kasztelan – referent Dowództwa Floty.

⁴¹ Brak danych.

go – poważne uszkodzenie, uszkodzenie nadbudówek na obu pancernikach, Schleswig-Holstein i Schlesien i zestrzelenie ok. 53 samolotów niemieckich, nie licząc strat, jakie zadała obrona lądowa od strony Wielkiej Wsi i Władysławowa. Rano okazało się, że w ciągu nocy pomimo niesprzyjających warunków (widna cicha noc) uciekło z Helu kilka łodzi i motorówek KOP-u „Batory” z 22 ludźmi oficerami i szeregowymi z Juraty oraz 3 kutry motorowe z 18-20 ludźmi. Jeszcze rano o świcie spostrzeżliśmy 1 kuter z 5 ludźmi, który niestety musiał zawrócić, ponieważ motor zepsuł się po odpłynięciu ok. 30-40 m. Z tych łodzi tylko motorówka „Batory”, która miała dużą szybkość i sylwetę podobną do ślizgacza niem., zdołała się przedostać i dobić do Szwecji. Mieliśmy w niewoli listy i paczki żywnościowe stamtąd od niektórych uciekinierów z „Batorego”. Pozostałe 3 kutry w różnym czasie (1 kuter dopiero po 3-4 dniach podróży) zostały połapane przez patrolujące łodzie niemieckie, a załogi odstawione do obozów jeńców wojennych. Rano ok. godz. 11:00 po podpisaniu kapitulacji przyleciało od strony Gdańska 6 jednoosobowych wodnopłatowców i siadło na brzegu plaży obok portu wojennego. Przyglądałem się lotnikom, byli to młodzi ludzie ubrani w mundury koloru feldgrau i czapki z wielkim rondem zadartym z przodu. Zdziwiły ich liczne szczątki rozbitych kadłubów i skrzydeł samolotowych. Pytali, czy są to ich przez nas strącone. Były to przecież szkolne wodnopłatowce wylegujące bezczynnie na plaży przedmiot licznych bombardowań z samolotów i dział okrętowych. Nie nadawały się one zupełnie do celów wojennych. Mieliśmy raz uciechę, gdyż jeden z byłych lotników mechaników w połowie września zmontował z nie uszkodzonych części 1 wodnopłatowiec i po zdobyciu benzyny polatał nam trochę nad Helem dodając otuchy i wiarę w zdolności i przedsiębiorczość polską.

Zaraz po lotnikach do portu wojennego wpłynęły okręty niemieckie z załogami do przejmowania Helu. Do godz. 18:00 pozwolono wszystkim żołnierzom i oficerom z bronią chodzić na wolności. Wszystkich oficerów marynarki wywieziono wcześniej. O godz. 18:00 mieliśmy się dobrowolnie stawić na transportowiec niemiecki, który miał nas dokądś wywieźć. Niemcy byli zadowoleni i względnie grzeczni. W ten sposób z wolnego obywatela i budowniczego miasta Gdyni zostałem jeńcem wojennym. Do niewoli dostał się również mój samochód sportowy marki „Pontiac”. Z pewną satysfakcją obserwowałem, jak Niemcy, którym podobał się mój wóz, próbowali bezowocnie w ciągu 7 godzin uruchomić go, leżąc na plecach pod wozem. Niestety bez wymiany motoru i innych części zasadniczych na pewno im by się to nie udało. Oficerowie niemieccy z eskortą rozbiegli się po Helu dla przejmowania stanowisk oddziałów baterii, urzędzeń, magazynów i t.p. Widziałem u jednego kapitana mapę szczegółową Helu z naniesionymi stanowiskami naszych baterii. Okazało się, że wszystkie oznaczenia stanowisk były złe niezgodne z rzeczywistością. Prawdopodobnie były robione na podstawie obserwacji lotniczych, które były nie ściśle i utrudnione z powodu wysadzenia przez nas latarni morskiej na Helu. I przez to braku dobrego punktu orientacyjnego oraz z powodu dobrego maskowania stanowisk. O godz. 18:00 załadowano nas na transportowiec – przeszło 1000 ludzi z bagażem. Kiedy statek odbił od brzegu – wartownik niemiecki kazał mi oddać szablę. Wtedy z determinacją podszedłem do burty, odpiąłem troki i w oczach kolegów, załogi i ludności cywilnej pozostającej na brzegu i żegnającej nas, wrzuciłem szablę w pochwie do morza

na głębokości 3-4 m. Długo jeszcze połyskiwała w wodzie. Niemcy jakoś dziwnie nie reagowali na mój czyn. Widocznie rozumieli moją przykrość. Płynęliśmy bardzo ostrożnie ze względu na duże obciążenie statku i w obawie natknięcia się na miny. Przybiliśmy do mola węglowego w Gdyni około godz. 21:00. Miasto i port były ciemne. Obowiązywało zaciemnienie.

Oświetlał nas reflektorami, otoczyli, kazali ustawić się szóstkami i popędzili przez port i miasto na Grabówek do budynku Technikum Mechanicznego obok Szkoły Morskiej. Komendant kpt. mar. oficer rezerwy austriak przeczytał nam regulamin jeńców wojennych. Potem dano kawy i kazano spać na słomie na podłodze. Na drugi dzień na chodniku przy wejściu zebrał się tłum kobiet i dzieci, domagając się zezwolenia na widzenie z mężami, ojcami. Byłem świadkiem razem z kolegami, jak wysoki uzbrojony w hełm i karabin wartownik brutalnie odpychał kobiety od wejścia. Jedna młoda kobieta pchnięta przez niego niezwłocznie oddała mu, uderzając swą torebką w twarz wartownika. Wartownik wtedy pchnął ją tak silnie, że upadła, gubiąc kapelusz. Podniosły się wtedy krzyki z pośród tłumu do tego stopnia, że wartownik nastawił karabin do strzału i wzywał pomocy. Pchnięta kobieta powstała, podniosła kapelusz i odchodząc wygrażała jeszcze pięścią Niemcowi. Zdumieni byliśmy odwagą kobiety polskiej, bezbronnej wobec uzbrojonego od stóp do głów Niemca i ogromnie podniesieni na duchu, że sprawa Polski nie jest jeszcze pogrzebana wobec istnienia tak dzielnych kobiet.

Wieczorem przywieziono do nas samochodami z Gdańska kolegów oficerów marynarki, których marynarka niemiecka gościła na luksusowym okręcie szpitalnym „Gustloff” (zatopionym w marcu 1945 r. za Helem przez lotnictwo radzieckie z przeszło 7 tysiącami uciekinierów Niemców z Gdyni). Dopiero na 3-ci dzień pozwolono widzieć się rodzinom z nami. Ja widziałem się tylko z sekretarką pą Janką F. powierzając jej opiece biuro i dom mieszkalny w Gdyni. Przez 3 dni gestapo cywilne badało część oficerów w hallu szkolnym. Niektórzy nie wrócili do nas więcej. Następnego dnia w nocy zapakowano nas do wagonów osobowych i powieziono na zachód do Nienburga nad Wezerą. Tam w koszarach przebyliśmy 2 miesiące. Następnie powieziono nas już w wagonach towarowych po 55-60 ludzi z bagażem podczas mrozu na południe, w ciasnocie, w pozycji stojącej, nie wypuszczając z wagonu aż dopiero w Norymberdze. Dowieziono nas do miejscowości Spittal nad Drawą w Austrii, gdzie zamieszkaliśmy w drewnianych barakach zbudowanych dla kursów narciarskich.

Po półrocznym pobycie w początkach maja 1940 r. przewieziono nas do świeżo założonego dużego obozu stałego dla jeńców w Woldenbergu (obecnie Dobiegniewo) na Pomorzu. Tu prowadziliśmy w liczbie ok. 6 tys. oficerów i ok. 1000 szeregowych mniej lub więcej nędzny żywot, tęskniąc za wolnością, aż do momentu, kiedy ze względu na zbliżający się front Niemcy kazali nam opuścić obóz w dniu 24 stycznia 1945 r., gnając nas przez 7 dni pieszo z bagażem po śniegu i mrozie, przymierających głodem. Po drodze w dniu 30 stycznia 1945 r. zostaliśmy przez zwycięskie Wojska Radzieckie oswobodzeni i przywrócenie do wolności, aby zacząć na nowo życie w zmienionych warunkach w Polsce Ludowej. Oczywiście nie wszyscy towarzysze broni i walk na Helu doczekali się tego momentu, niektórzy zostali zastrzeleni podczas ucieczki, podczas prowokacji niemieckich lub z wyroków sądów wojennych nie-

mieckich, niektórzy zmarli z wycieńczenia, chorób lub pocisków i bomb przy przesuwaniu się frontu na zachód. Pozostali przy życiu w większości jako t. zw. „Woldenberczycy” włączyli się do dzieła odbudowy zniszczonego kraju.

Bibliografia

Zespoły archiwalne

Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni, sygn. 36R, Maciejewski Eugeniusz, *Wspomnienia z obrony Helu w 1939 r.*, Gdynia 1960

Opracowania naukowe

Boczkowski Z., *Miny za burtą*, Warszawa 1975

Derdej P., *Westerplatte – Oksywie – Hel 1939*, Warszawa 2009

Nawrot D., *Korpus oficerski Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej*, Gdynia 2005

Nawrot D., *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej*, Gdynia 2002

Piaskowski S.M., *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, cz. II, Albany, NY 1987

Summary

Sports Pontiac in Hel – Eugeniusz Maciejewski’s recollections of the coastal defense in September 1939

The text is a report written by Eugeniusz Maciejewski, an engineer and officer of communications corps reserves, accepted by independent communications platoon at the headquarters of the Hel Fortified Area from the defense of Hel Peninsula in September 1939. Maciejewski received and collected information inaccessible for ordinary soldiers due to his position and also because he was one of the few owners of a sports Pontiac in Hel. His recollections include a wide range of the defense operations which are described more from the viewpoint of an observer rather than participant of the events. They also include an evaluation of the situation and moods prevailing in Hel, everyday problems, food supplies and some of the decisions made by the high command. As an expert and military communications officer, Maciejewski presents extremely detailed descriptions of the communications means, their repairs and maintenance. He is also an immediate witness of conversations, also the last one, between Rear-Admiral Józef Unrug the Commander of the Coastal Defense and Col. Stanisław Dąbek the Commander of Land Coastal Defense.

RECENZJE * OMÓWIENIA

