

TADEUSZ KONDRACKI

**GRUPA ŚCIGACZY
POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ
NA WODACH BRYTYJSKICH
(1940–1945)**



INSTYTUT HISTORII PAN

<http://rcin.org.pl>

**GRUPA ŚCIGACZY
POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ
NA WODACH BRYTYJSKICH
(1940–1945)**

TADEUSZ KONDRACKI

**GRUPA ŚCIGACZY
POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ
NA WODACH BRYTYJSKICH
(1940–1945)**

INSTYTUT HISTORII PAN

WARSZAWA 2023

Recenzje wydawnicze
prof. dr hab. Maciej Franz
prof. dr hab. Grzegorz Łukomski

Redakcja, korekta i indeks
Barbara Janicka

Opracowanie graficzne i projekt okładki
Dariusz Górski

Skład i łamanie
Marcin Szczęśniak

Opracowanie ilustracji
Jacek Świerzyński

Wybór ilustracji i podpisy
Adam Jarski (Muzeum Marynarki Wojennej)
Tadeusz Kondracki

Na okładce:

Polskie ścigacze na morzu, 1945 r. Fot. Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie; Załoga ścigacza „S 3” niedługo po podniesieniu bandery, sierpień 1940 r. Widoczni oficerowie: ppor. mar. Tadeusz Lesisz – oficer wachtowy (po lewej) i ppor. mar. Andrzej Jaraczewski – dowódca jednostki (po prawej). Fot. Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

© Copyright by Tadeusz Kondracki

© Copyright by Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk

ISBN 978-83-66911-44-4

Współpraca wydawnicza Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni



Publikacja dotowana ze środków publicznych Ministerstwa Edukacji i Nauki w ramach grantu z programu Doskonała Nauka

Wydanie I, Warszawa 2023

Instytut Historii PAN
Rynek Starego Miasta 29/31
00-272 Warszawa
22 831 02 61-62, w. 44
www.ihpan.edu.pl
<http://ksiegarnia-ihpan.edu.pl>
wydawnictwo@ihpan.edu.pl

Druk i oprawa
Fabryka Druku

Pamięci Marynarzy z Grupy Ścigaczy,
których czyny, opisane na kartach tej
monografii, należą do najbardziej
chwalebnych kart historii Polskiej
Marynarki Wojennej.

Spis treści

Wstęp	11
ROZDZIAŁ 1. Geneza ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej	23
Wprowadzenie	23
Rola inicjująca Funduszu Obrony Morskiej	23
Przetarg na ścigacze	27
Umowa na budowę dwóch ścigaczy	36
Budowa ścigaczy dla PMW w stoczni White'a	41
ROZDZIAŁ 2. Pierwsze ścigacze w służbie Polskiej Marynarki Wojennej	50
Wojna	50
Początki służby ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej (1940 r.)	57
Trzy ścigacze zamiast dwóch	62
ROZDZIAŁ 3. W walce	71
Kanał La Manche i południowa część Morza Północnego – rejony działań polskich ścigaczy	71
Fowey w Kornwalii – pierwsza baza polskich ścigaczy	77
Tragedia na inaugurację służby ścigacza ORP „S 1”	88
Wojenne szczęście (zagrożenia wynikające ze służby na ścigaczach)	93
Działania ścigaczy „S 2” i „S 3”	101
ROZDZIAŁ 4. Ścigacze artyleryjskie Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1941–1942	107
Krytyczny 1941 rok	107
ORP „S 3” w 1942 r.	120
ORP „S 2” wraca do akcji	125
ORP „S 2” (z 21/22 czerwca 1942 r. – jeden przeciw sześciu)	129
ORP „S 2” od czerwca do grudnia 1942 r.	141

Rozdział 5. Ścigacze artyleryjskie PMW w schyłkowej fazie działań bojowych (1943–1944)	148
ORP „S 1”	148
ORP „S 2”	156
ORP „S 3”	166
Rozdział 6. Niedoceniany jedynak – ścigacz artyleryjski ORP „S 4”	170
Geneza ścigacza ORP „S 4”	170
Początki służby ORP „S 4”	172
Działania bojowe ścigacza ORP „S 4”	173
Schyłek służby ORP „S 4”	178
Rozdział 7. Ostatni rozdział historii ścigaczy PMW na wodach brytyjskich	180
Grupa ścigaczy torpedowo-artyleryjskich PMW (1944–1945). Wprowadzenie	180
Plany utworzenia polskiej flotyli ścigaczy torpedowych (1941 r.)	183
Polskie ścigacze torpedowo-artyleryjskie	187
Powstanie jednorodnej Grupy Ścigaczy	189
Pierwszy z serii – ścigacz torpedowy ORP „S 5” (pierwotne oznaczenie MTB „424”).	191
Ścigacz torpedowy ORP „S 6” (pierwotne oznaczenie MTB „425”)	201
Ścigacz torpedowy ORP „S 7” (pierwotne oznaczenie MTB „426”)	205
Ścigacz torpedowy ORP „S 8” (pierwotne oznaczenie MTB „427”)	208
Ścigacz torpedowy ORP „S 9” (pierwotne oznaczenie MTB „428”)	210
Ścigacz torpedowy ORP „S 10” (pierwotne oznaczenie MTB „429”)	212
Rozdział 8. Rok „zwycięstwa” – rok ostatni	216
Wprowadzenie	216
Postój w Cowes – kres marzeń o walce	218
Baza Grupy Ścigaczy (życie codzienne marynarzy)	221
Gorzkie pożegnanie z bronią	225
Kres „S 1” i „S 2”	231
Rozdział 9. Personel Grupy Ścigaczy PMW w latach 1940–1945	237
Wprowadzenie	237
Kadra oficerska ścigaczy	249
Dowódcy ścigaczy PMW	256
Oficerowie wachtowi ścigaczy (zastępcy dowódców okrętów, z.d.o.)	260
Wnioski	264
Powojenne losy dowódców ścigaczy PMW	266

Pierwszy dowódca Grupy Ścigaczy PMW – por. (kpt.) mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski (1910–1940)	267
Zakończenie	288
Załączniki	298
Bibliografia	320
Summary	328
Wykaz skrótów	331
Indeks osób	332
Spis ilustracji	337

Wstęp

W obecnie obowiązującej terminologii polskiej za ścigacz (ang. fast boat) zwykło się uważać „mały, szybki okręt wojenny, wyposażony w urządzenia hydrolokacyjne do wykrywania oraz w urządzenia do zwalczania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych na wodach przybrzeżnych”¹. Według innej interpretacji, pojęcie ścigacza rozciąga się też na małe okręty o uzbrojeniu artyleryjskim, służące do zwalczania kutrów torpedowych nieprzyjaciela (są to tzw. ścigacze artyleryjskie). Tu zaczyna się pierwsza trudność – semantyczna. Przy stosunkowo łatwych i często – zwłaszcza w przeszłości – spotykanych przeobrażeniach kutrów torpedowych w okręty artyleryjskie (przez zwykle zdjęcie wyrzutni torpedowych i wzmocnienie uzbrojenia artyleryjskiego) nieuchronnie musi to prowadzić do zamętu pojęciowego. Kuter torpedowy w krótkim czasie mógł się stać ścigaczem i na odwrót. A ponadto w czasie II wojny światowej w polskiej terminologii wojennomorskiej nie odróżniano jeszcze ścigaczy od kutrów torpedowych. Funkcjonowała wyłącznie nazwa „ścigacze”, przy całej wewnętrznej różnorodności tej kategorii okrętów. Były zatem ścigacze torpedowe, torpedowo-artyleryjskie, artyleryjskie, a nawet, obecne w składzie sojuszniczej brytyjskiej Royal Navy, największe – parowe ścigacze artyleryjskie (Steam Gun Boats). Wszystkie na ogół miały dodatkowo możliwość zwalczania wrogich okrętów podwodnych przy użyciu bomb głębinowych, z zasady mniejszych niż na dużych okrętach, ale nie mniej groźnych dla podwodnego przeciwnika.

¹ *Słownik języka polskiego PWN*, R-Z, praca zbiorowa pod red. M. Szymczaka, Warszawa 1995, s. 411. Według innej, znacznie starszej definicji, ścigacze, to „klasa małych okrętów bojowych, których głównym zadaniem jest wykrywanie i atakowanie zanurzonych okrętów podwodnych. Wyporność 20–100 ton, szybkość do 30 węzłów. Podstawowa ich broń to bomby głębinowe [...]”. Zob. Z. Grabowski, J. Wójcicki, *1000 słów o morzu i okręcie*, Warszawa 1955, s. 193. Rzeczownik „ścigacz” – jak łatwo się domyślić – stanowi pochodną bezokolicznika „ścigać”, co według słownikowej definicji oznacza „biec, pędzić za kimś, aby go dogonić, złapać; gonić, tropić” (*Słownik języka polskiego PWN...*, s. 411).

Ścigacze stanowiły produkt postępu w erze rewolucji technologicznej drugiej połowy XIX w. To wtedy na uzbrojenie pierwszych flot wojennych weszły torpedy – samobieżne miny morskie, o stopniowo wzrastającym kalibrze (356–457 mm). Przenosiły one setki kilogramów materiałów wybuchowych i mogły na dystansie setek metrów, a docelowo wielu kilometrów, razić podwodne części kadłubów atakowanych jednostek. Sławę prekursorów w tej dziedzinie zyskali: kapitan austriackiej c.k. marynarki wojennej, Giovanni Luppis von Rammer oraz Brytyjczyk Robert Whitehead. Efektem ich współpracy było założenie wytwórni coraz doskonalszych torped w – wchodzącym wtedy w granice Królestwa Węgier – porcie Fiume, obecnej Rijece w Chorwacji. Pierwszy sukces nowego uzbrojenia wiąże się z zatopieniem na redzie portu w Batum (Batumi; dzisiejsza Gruzja) tureckiego okrętu „Intibah” przez dwie jednostki torpedowe marynarki rosyjskiej „Czesma” i „Sinop” (1878)². Większy problem techniczny stanowiła kwestia skutecznego, tj. szybkiego, ale też możliwie skrytego, przenoszenia groźnej broni. Początkowo duże nadzieje towarzyszyły modyfikacjom napędu parowego. Jednak pokaźne gabaryty, ciężar i osiągi tych instalacji (co wykreowało osobną klasę torpedowców³) wykluczały ich wykorzystanie do napędu najmniejszych jednostek pływających.

Rzeczywisty przełom w tym zakresie stanowiło dopiero wynalezienie i dalsze udoskonalanie napędu spalinowego o zapłonie iskrowym (benzynowego), który okazał się znacznie lżejszy, bardziej wydajny, a przy tym pozwalający na uzyskiwanie wysokich mocy. Przekładało się to na możliwość osiągania dużych prędkości. Wszystkie te przymioty czyniły silniki spalinowe wyraźnie lepiej dostosowanymi do użycia na małych okrętach i to mimo mankamentów związanych głównie z wykorzystaniem łatwopalnego, a przez to niebezpiecznego, paliwa⁴ (podobna droga rozwoju – od skazanych na niepowodzenie prób z maszynami parowymi, do napędu małymi

² Była to Torpedo-Fabrik von Robert Whitehead we Fiume (1875). Na temat genezy torped i ich użycia oraz wprowadzenia do służby na morzu ścigaczy torpedowych zob. np. P. Wiczorkiewicz, *Historia wojen morskich*, t. 2: *Wiek pary*, Londyn 1995, s. 244–245; T. Neubauer, *Rola małych jednostek bojowych w zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego państwa*, Gdynia 2016, s. 17–19; J. Marczak, *Kutry torpedowe*, Gdynia 1968, s. 9; S. Mańkowski, *Małe okręty wojenne*, Warszawa 1971, s. 18–20. Po 1867 r., tj. powstaniu dualistycznej monarchii austro-węgierskiej, flota tego państwa określana była nowym przydomkiem – cesarskiej i królewskiej (c. i k.). Pod tą nazwą przetrwała aż do rozpadu dualistycznej monarchii (1918) i likwidacji (podziału) jej floty między zwycięskie państwa.

³ J. Gozdawa-Gołębiowski, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej (Działania flot wojennych na morzach i oceanach w latach 1853–1914)*, Gdańsk 1985, s. 242–243.

⁴ M.S. Sobański, *Schnellbooty*, cz. I, „Okręty wojenne” 2011 (numer specjalny 35), s. 4; T. Neubauer, *op.cit.*, s. 19.

silnikami spalinowymi – charakteryzowała na przełomie XIX i XX w. także rozwój konstrukcji lotniczych).

Prędkości, jakie małe okręty wyposażone z silniki spalinowe były w stanie osiągać, były na tyle duże, że otworzyło to pole do nieograniczonego rozwoju nowej klasy jednostek pływających. W Polsce zyskały one miano ścigaczy. Wśród europejskich prekursorów w tej dziedzinie odnajdujemy głównie firmy włoskie, brytyjskie, francuskie i niemieckie.

Wspomnianym wyżej, a wysoce niepożądanym, skutkiem wykorzystania napędu spalinowego stało się zwiększenie zagrożenia pożarami, co wynikało z użycia na często łatwopalnych okrętach (o konstrukcji najczęściej drewnianej lub mieszanej – metalowo-drewnianej), łatwopalnego paliwa (wysokooktanowej benzyny). Z problemem tym w latach II wojny światowej – oprócz innych flot alianckich – boleśnie zetknęła się także Polska Marynarka Wojenna (zwłaszcza podczas tragicznego w skutkach pożaru ścigacza ORP „S 1” w październiku 1940 r., co doprowadziło do śmierci pierwszego dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego)⁵.

Ścigacze od początku istnienia okazały się niezwykle groźne. W trakcie I wojny światowej pokazały swe możliwości, atakując skrycie, i niszcząc torpedami, nawet największe, i z pozoru niezatapiające, okręty. Szczególnie efektywne były – jak kilkakrotnie to pokazały – ścigacze Królewskiej Marynarki Włoskiej (Regia Marina). To ich ofiarą padł w czerwcu 1918 r., koło adriatyckiej wyspy Premuda, austro-węgierski okręt liniowy SMS „Szent István” (o wyporności 23 tys. ton). Był to wyczyn kmdr. por. Luigiiego Rizzo, który w dwa ścigacze zaatakował austro-węgierską eskadrę. Jego okręt „MAS 15” zdołał wymanewrować jednostki eskorty i z odległości zaledwie 300 metrów storpedować potężną jednostkę. Wykorzystując zamieszanie oba włoskie ścigacze wycofały się bez strat. Zachowane zdjęcia filmowe tonącego, przewracającego się

⁵ Najbardziej jaskrawym przykładem niebezpieczeństw związanych z użyciem wysokooktanowej benzyny do napędu ścigaczy była tragedia w bazie alianckich ścigaczy w Ostendzie, 14 lutego 1945 r. Wskutek rażącego naruszenia obowiązujących procedur tankowania paliwa, doszło do zapłonu benzyny i serii eksplozji, których efektem stało się zniszczenie 12 ścigaczy torpedowych (7 brytyjskich i 5 kanadyjskich) oraz śmierć, najczęściej w płomieniach, ponad 60 członków ich załóg (szerzej ten tragiczny wypadek został opisany w trzecim rozdziale niniejszej pracy). O skali potencjalnego, a niekiedy rzeczywistego, zagrożenia związanego z pożarami świadczy fakt, że zbiorniki paliwa sześciu polskich ścigaczy torpedowo-artyleryjskich („S 5” – „S 10”), z lat 1944–1945, mieściły nawet po 2300 galonów (tj. ok. 10 500 litrów – 7 ton) 100-oktanowej benzyny (T. Deacon, *Polish Motor Torpedo Boats & Motor Gun Boats of WW2 (S-1 to S-10): A brief history by...*, http://www.bmpt.org.uk/other_boats_history/Polish-MTBsMGBs/Polish%20MTBsMGBs.pdf s. 25 [dostęp: 19.06.2012]).

do góry stępką, ogromnego austro-węgierskiego okrętu liniowego, to do dziś poruszające świadectwo niemal nieograniczonych możliwości bojowych najmniejszych okrętów torpedowych⁶. W 1919 r. znaczne sukcesy notowały też ścigacze brytyjskie w walce z flotą sowiecką (m.in. w ataku na Kronsztad, 18 sierpnia 1919 r.)⁷.

W okresie II wojny światowej – którego dotyczy historia Grupy Ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii (1940–1945) – najmniejsze okręty bojowe utrzymywały renomę wyjątkowo groźnych dla każdej, nawet największej, jednostki pływającej. Dotyczyło to zwłaszcza ścigaczy wyposażonych w wyrzutnie torpedowe (MTB – od Motor Torpedo Boats – il. 10). Także ścigacze artyleryjskie (MGB – Motor Gun Boats), nie posiadające torped, były w stanie zadawać groźne ciosy, np. przy użyciu min stawianych na trasach wrogich konwojów, a nawet bomb głębinowych, rzuconych koło burt atakowanych jednostek wroga.

Tak agresywny styl prowadzenia walki (często w bezpośrednim zwarciu) wykreował przez lata wojny typ dowódców ścigaczy. Do tej elitarnej grupy zaliczali się także dowódcy polskich okrętów tej klasy. Byli to na ogół młodzi, zuchwali oficerowie, śmiali, pełni inicjatywy; odpowiednicy dawnych zagońców; gotowi, w imię zadawania ciosów jednostkom wroga, do ryzyka, a niekiedy największych poświęceń (brawura wykazywana w codziennej służbie przyczyniała się do sukcesów ich ścigaczy w sytuacjach bojowych)⁸.

Był to czas, gdy w ogniu codziennych operacji na wodach Kanału La Manche (Angielskiego) wykuwało się – na mocnych podstawach zbudowane – braterstwo broni i głęboka przyjaźń polskich i brytyjskich marynarzy „ze ścigaczy”. Brytyjczycy cenili sobie koleżeństwo, solidność i waleczność Polaków, a ich trudne do wymówienia nazwiska adaptowali w sobie

⁶ C. Ciesielski, *Polskie ścigacze na Bałtyku (1937–1939)?*, „Nautologia” 1980, nr 2 (58), s. 55; T. Kondracki, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej. Historia i dzień dzisiejszy*, „Polska Zbrojna”, 28 lutego–1 marca 1992 r., nr 42 (344), s. I, III. Na temat użycia ścigaczy torpedowych w działaniach morskich I wojny światowej pisali także inni autorzy – zob. m.in. W. Armstrong, *H.M. small ships*, London 1958, s. 22.

⁷ J.W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983, s. 42–49.

⁸ Jak wiosną 1992 r., w rozmowie z autorem, wspominał jeden z najsłynniejszych dowódców polskich ścigaczy i ostatni dowódca Grupy Ścigaczy, Andrzej Jaraczewski, dwaj inni znani dowódcy ścigaczy („S 2” i „S 3”), Eugeniusz Wciślicki i Maciej Bocheński, reprezentowali wszystkie wymienione wyżej cechy („duszę kawaleryjską”). Ryzykowne zachowania, wykazywane na ćwiczeniach, procentowały w sytuacjach bojowych. A. Jaraczewski przypomniał sytuację, gdy Wciślicki dowodząc „S 2” potrafił nadmiernie eksploatować zespół napędowy „S 2” (zmieniać komendy ustawień motorów od „cała naprzód” poprzez „stop”, do „cała wstecz”, co prowadziło do awarii; zmian biegów należało dokonywać na mniejszych obrotach).

właściwy sposób. Tak w 1941 r. dowódcy pierwszych walczących polskich ścigaczy, nierozłączni – Eugeniusz Wciślicki (z ORP „S 2” – il. 19, 28)) i Maciej Bocheński (z ORP „S 3”, il. 114) byli przez brytyjskich kolegów nazywani: Wciślicki – „Whisky”⁹, a Bocheński – „Soda”. Z kolei Polacy bardzo doceniali – tak podobną do polskiej – wyjątkową agresywność i poświęcenie w walce brytyjskich kolegów (za kultywowanym w Royal Navy wzorem zwycięzcy spod Trafalgaru – admirała Horatia Nelsona)¹⁰. Godnym podkreślenia jest fakt, że to polscy marynarze z Grupy Ścigaczy stanowili, obok kolegów z innych flot alianckich, pierwszą linię ochrony brzegów Wielkiej Brytanii. Kontynuowali w tym zakresie dzieło zapoczątkowane przez polskich pilotów myśliwskich w dniach Bitwy o Anglię, latem i jesienią 1940 r. To zapewne stąd fascynacja wielu Brytyjczyków dokonaniem polskich marynarzy, co po latach wyrażało się kultywowaniem historii polskiej Grupy Ścigaczy i opieką nad zachowanymi okrętami¹¹.

Zbiorowym bohaterem prezentowanej monografii jest grupa oficerów, podoficerów i marynarzy z Grupy Ścigaczy PMW, przypuszczalnie łącznie nie mniej niż 200 ludzi, co w różnych okresach wojny stanowiło kilka procent personelu PMW; jedynie w wypadku kadry oficerskiej (32–33 ludzi) było to – w skali całej wojny – ponad 10 proc.

Przez pryzmat służby i codziennego życia załóg ścigaczy ukazano kluczowe zagadnienia: polityki personalnej PMW, rozwijającego się braterstwa broni Polskiej Marynarki Wojennej z Brytyjską Marynarką Królewską, miejsca PMW w wysiłku militarnym aliantów, ale także wpływu pogarszającego się położenia politycznego władz RP na uchodźstwie na losy PMW i jej personelu (nieznane są motywy samobójczej śmierci st. mar. Józefa

⁹ Eugeniusz Wciślicki cieszył się – ze względu na dokonania – takim uznaniem brytyjskiego dowództwa (o czym szeroko w dalszej części pracy), że po wojnie, jako zaledwie jeden z czwórki Polaków, mógł kontynuować służbę na morzu jako oficer w szeregach brytyjskiej Royal Navy. Przyjął wtedy nazwisko Westlake. „Przyjąłem nazwisko Westlake – wspominał po latach, – bo nikt z Anglików nie mógł wymówić Wciślicki, a nie wypadało być nazywany »Whisky« przez marynarzy” (cyt. za: A. Jarski, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, cz. 3, *Zawirowania wokół wymagań technicznych*, „Morze Statki i Okręty” 2016, nr 6 [wydanie specjalne], s. 25).

¹⁰ Ową legendarną wręcz agresywność, nieustępliwość w walce i głębokie poczucie obowiązku, aż do śmierci, oficerów brytyjskiej Royal Navy podkreślał w 1992 r. – w rozmowie z autorem – Andrzej Jaraczewski. Potwierdzają to czyny legendarnych już dziś dowódców Royal Navy z pierwszego okresu II wojny światowej (pośmiertnie odznaczonych najwyższymi brytyjskimi odznaczeniami wojskowymi – Krzyżami Wiktorii, Victoria Cross), komandorów – Gerarda Roope’a z niszczyciela HMS „Glowworm”, czy Edwarda Fogarty Fegena z krążownika pomocniczego, HMS „Jervis Bay”. To tylko dwa przykłady z długiej listy podobnych czynów.

¹¹ Ten istotny wątek rozwinięty jest w zakończeniu monografii.

Małczyńskiego, który targnął się na swoje życie w Bazie Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 25 sierpnia 1945 r.)¹².

Szczególnie istotne było to, że polskie ścigacze w latach II wojny światowej okazały się, i to nie tylko w opinii obserwatorów z kręgów PMW, godne sławy swych historycznych prekursorów – ułanów (lansjerów) i szwoleżerów (lekkokonných), tj. formacji lekkiej kawalerii, z których w dawnych wiekach słynęło Wojsko Polskie. To właśnie na „lekką kawalerię” Polskiej Marynarki Wojennej, czyli ścigacze, przypadło – z oczywistych względów – relatywnie najwięcej patroli i operacji – 456, na ogółem 1162 takich akcji zrealizowanych łącznie przez okręty PMW¹³. Dodać trzeba, że zarówno ścigacze, jak i okręty innych klas walczące pod banderą PMW, wyposażone w najnowsze typy uzbrojenia, urządzeń i sprzętu (np. aparaturę radarową), reprezentowały z reguły najwyższy poziom techniczny – porównywalny z wyposażeniem okrętów brytyjskich (tym bardziej niepokojące były problemy pojawiające się w zakresie eksploatacji szóstki ścigaczy torpedowych w latach 1944–1945).

Polakom, w ich wyczynach, dorównywali brytyjscy towarzysze broni ze ścigaczy. Nieprzypadkowo, brytyjskie bazy lądowe lekkich sił przybrzeżnych (Coastal Forces) – z którymi w codziennej służbie stykali się alianci; polscy i inni cudzoziemscy marynarze – nosiły nazwy małych, ale wyposażonych w żądła, agresywnych i atakujących grupowo, śmiertelnie niebezpiecznych owadów:

„Pszczola” – od HMS „Bee” (bazy Coastal Forces w Holyhead i Weymouth),

„Osa” – od HMS „Wasp” (baza w Dover),

„Szerszeń” – od HMS „Hornet” (baza w Portsmouth-Gosport),

czy też ich skupisko:

„Ul” – od HMS „Beehive” (baza w Felixstowe).

Istotę taktyki alianckich (w tym polskich) ścigaczy i to zarówno artyleryjskich, jak i torpedowych, która stanowiła o skuteczności ich działań, wyrażała nazwa bazy Coastal Forces Royal Navy w południowoangielskim Portland: HMS „Attack” („ATAK”)¹⁴.

¹² Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), sygn. MAR.A.V.12/674, Księga spraw spadkowych poległych i zmarłych żołnierzy Mar[y]narki Woj[ennej], s. 56; J. Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989, s. 562.

¹³ Z. Kryger, *Plany i rzeczywistość możliwości bojowych polskich ścigaczy*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW), 2010, nr 25, s. 96.

¹⁴ Lądowe bazy Coastal Forces (w terminologii brytyjskiej zwane jako „kamienne fregaty”, i z tego tytułu mające w nazwie litery HMS, od His Majesty’s Ship – Okręt Jego Królewskiej Mości) zapewniały wszystko, co niezbędne dla przyporządkowanych sobie jednostek pływających, z całym koniecznym zapleczem: sztabowym, odpowiedzialnym

*

Niniejsza publikacja stanowi zwieńczenie około trzydziestoletniego okresu gromadzenia przez piszącego te słowa różnorodnych materiałów, które – opracowane i zebrane w tej pracy – pozwoliły na przelanie na papier, po raz pierwszy tak dokładnie i obszernie, historii najmniejszych okrętów bojowych PMW, walczących w latach 1940–1945 i ich dzielnych załóg.

W szczególności możliwe było dogłębne scharakteryzowanie ciekawej zbiorowości ponad 30 oficerów PMW, służących na polskich ścigaczach. Zbiorowość ta składała się z 16 dowódców ścigaczy i podobnej liczby zastępców dowódców tych okrętów (tj. w morskiej terminologii z.d.o.), zwanych oficjalnie oficerami wachtowymi¹⁵.

Badanie dziejów ścigaczy PMW i ich załóg w czasie II wojny światowej wymagało rozbudowanych kwerend archiwalnych i bibliotecznych. Te ostatnie były szczególnie trudne, ze względu na ogromne rozproszenie, po dziesiątkach publikacji, drobnych często wzmianek o polskich ścigaczach i ich działaniach. Bibliografia zawiera obszerny, acz z konieczności selektywny, wykaz wykorzystanych druków zwartych i artykułów. Poza tym wykazem pozostały liczne pozycje z zasobów Internetu, gdzie, zwłaszcza w ostatnich dziesięcioleciach, pojawiały się wartościowe publikacje. Były one tym bardziej cenne, że na ogół dotyczyły walk ścigaczy flot obcych – alianckich, ze szczególnym uwzględnieniem brytyjskiej Royal Navy, ale też głównego przeciwnika polskich ścigaczy – okrętów analogicznej klasy we flocie III Rzeszy (ang. E-boatów; niem. Schnellbootów).

Praca ma przede wszystkim charakter źródłowy, gdyż zasadniczego materiału do odtworzenia dziejów polskich ścigaczy dostarczyły obszerne

za planowanie operacji, remontowym, medycznym (w tym np. dentystycznym!), zaopatrywania, czy służbą duszpasterską (por. np. rozbudowaną strukturę HMS „Beehive” w Felixstowe: https://www.unithistories.com/units_british/RN_CoastalForces.html#Beehive [dostęp: 17.01.2021]). W codziennej służbie – opisaney w tej monografii – polskie ścigacze współdziałały głównie z bazami Coastal Forces – począwszy od północnego-wschodu – w Felixstowe, Ramsgate, Dover, Portsmouth-Gosport, Portland, Fowey (w Anglii) i Holyhead (w Walii); z tą ostatnią bazą – w fazie szkolenia w 1944 r. polskich ścigaczy torpedowo-artyleryjskich. Zob. też Z. Kryger, *Okręt baza polskich ścigaczy w Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2011, nr 26, s. 8–9. Wspomniany, wysoce ofensywny styl walki małych okrętów uderzeniowych (ścigaczy) sprawia, że są one w terminologii angielskiej określane też mianem „Fast attack craft” (por. *Słownik Morski / Maritime Dictionary. Słownik morski angielsko-polski oraz polsko-angielski*, red. S. Milewski, Gdynia 1992, s. 175).

¹⁵ Dotarcie do grupy członków załóg ścigaczy PMW z lat 1940–1945, głównie oficerów, było rezultatem wszechstronnej pomocy Stowarzyszenia Marynarki Wojennej. Jedną z form tej pomocy było umieszczenie w piśmie środowiska SMW „Nasze Sygnały” odpowiedniej ankiety (por. *Dr. Tadeusz Kondracki, „Nasze Sygnały”* 1991, nr 168, s. 86).

kwerendy archiwalne, zarówno krajowe, jak i zagraniczne. Szczególnie ważne – ze względu na polityczno-geograficzne uwarunkowania działań polskich ścigaczy w latach 1940–1945 – były kwerendy w Wielkiej Brytanii (Londynie). Niniejsza praca nie miałaby szansy powstać bez uzyskania – począwszy już od 1990 r. – szerokiego dostępu do akt przechowywanych w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie (IPMS). Na pierwszym miejscu trzeba tu wymienić zespół akt Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW), w którym istotną część zajmują akta Grupy Ścigaczy oraz akta i kroniki działań wszystkich jednostek tej klasy w PMW (zarówno ścigaczy artyleryjskich, jak i torpedowo-artyleryjskich) – od ORP „S 1” do ORP „S 10” (łącznie 10 ścigaczy). Oprócz oficjalnych dokumentów, duży walor poznawczy miała szeroko wykorzystana w pracy cenna relacja najbardziej uhonorowanego oficera w Grupie Ścigaczy PMW (za akcją w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 r.), por. mar. Eugeniusza Wciślickiego¹⁶. Oprócz akt zespołu KMW, w IPMS wykorzystano m.in. akta osobowe oraz akta Naczelnych Władz Wojskowych Polskich Sił Zbrojnych. Istotny walor poznawczy miały też – zamieszczone w pracy – relacje marynarzy ze ścigaczy drukowane w latach wojny w ówczesnej prasie (głównie: „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”, a także po wojnie w czasopiśmie Stowarzyszenia Marynarki Wojennej pn. „Nasze Sygnały”).

Obraz działań polskiej Grupy Ścigaczy byłby wysoce niepełny bez wykorzystania dokumentów strony brytyjskiej, gdyż polskie ścigacze działały pod operacyjnym dowództwem Royal Navy. Materiały archiwalne na ten temat były pozyskiwane, począwszy od 1991 r., podczas kilkakrotnych kwerend, początkowo w The Public Record Office (a ostatnio w The National Archives) w Londynie-Kew. W placówce tej wykorzystano przede wszystkim obszerny zespół akt Admiralicji Brytyjskiej (ADM). Dokumenty tam pozyskane pozwoliły w sposób bardziej zobiektywizowany, niż w ówczesnych (wojennych) publikacjach, spojrzeć na działania ścigaczy flot alianckich (w tym polskiej). Akta Admiralicji pozwoliły przede wszystkim na nakreślenie ocen działań naszych ścigaczy z perspektywy brytyjskiego dowództwa wyższego szczebla (operacyjnego). Ważny walor poznawczy ma – przechowywane w zbiorach akt Admiralicji – opracowanie na temat działań Polskiej Marynarki Wojennej (w tym ścigaczy)¹⁷. Wykorzystano też materiały

¹⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, ss. 7.

¹⁷ The National Archives w Londynie-Kew (dalej: TNA), sygn. ADM 1/20620, War History of Polish Ships Serving with R[oyal] N[avy] During War Years..., Compiled (in Polish) by Polish Naval H.Q. (London), b.d. [1947?].

z innych zespołów (PRO-TNA), wymienionych w bibliografii, w tym kartograficzne i fotograficzne.

Osobno na wymienienie zasługują cenne zespoły dokumentów prywatnych, zwłaszcza ze zbiorów Wandy Troman (córką Józefa Wojtkowiaka) oraz Barbary Dembińskiej (córką Tadeusza Lesisza). Dokumenty tam pozyskane umożliwiły pełniejsze ukazanie kluczowych wydarzeń, składających się na budowę ścigaczy dla PMW w Cowes (w latach 1939–1940; tu ważny okazał się dziennik chor. J. Wojtkowiaka, który nadzorował budowę pierwszych ścigaczy). Początkowy okres tworzenia (w tym zwłaszcza szkolenia personelu) Grupy Ścigaczy w latach 1939–1940 został odtworzony m.in. na podstawie materiałów T. Lesisza, który w 1940 r. był oficerem wachtowym na ścigaczu artyleryjskim ORP „S 3”.

Spśród krajowych placówek archiwalnych na podkreślenie zasługuje owocna kwerenda w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego – Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie-Rembertowie. Zachowana tam dokumentacja umożliwiła odtworzenie genezy polskich ścigaczy, której prapoczątki w 1937 r. związane są z powszechną – zainicjowaną przez Ligę Morską i Kolonialną oraz Kierownictwo Marynarki Wojennej – akcją Funduszu Obrony Morskiej (FOM). Dzięki materiałom pochodzącym z CAW możliwe było też przybliżenie przedwojennych kolei życia wybranych oficerów, służących na ścigaczach, na czele z pierwszym dowódcą Grupy Ścigaczy, a zarazem dowódcą ORP „S 1”, por. mar. obs. Januszem Justynem Sokołowskim (1910–1940).

Ważne dla ostatecznego kształtu tej pracy okazały się różnego rodzaju dokumenty ze zbiorów Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (m.in. kopie dokumentów pozyskane do zbiorów AMMW z Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie oraz materiały fotograficzne i dokumenty osobowe, w tym zeszyty ewidencyjne, marynarzy służących na ścigaczach, z obszernym zespołem A. Jaraczewskiego i dokumentami J.J. Sokołowskiego).

Dzięki życzliwości kierownictwa Działu Zbiorów Specjalnych Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu, możliwe było (mimo pandemii) wykorzystanie materiałów (korespondencji i prasy) pochodzących z Izby Pamięci Jerzego Pertka, w którego publikacjach ścigacze PMW zajmowały należne sobie miejsce.

Na kartach prezentowanej monografii obecna jest także strona przeciwna, tj. Marynarka Wojenna III Rzeszy (Kriegsmarine), dzięki wykorzystaniu – wymienionej w bibliografii – niemieckiej, brytyjskiej i polskiej literatury na ten temat. Przy analizie głównego wyczynu polskich ścigaczy, jakim była samotna walka ORP „S 2” z sześcioma niemieckimi Schnellbootami, wykorzystano m.in., publikowany w postaci osobnych tomów, podstawowy

niemiecki materiał źródłowy (szkoda, że niedostępny w Polsce), jakim są skrupulatnie prowadzone *Dzienniki Kierownictwa Wojny Morskiej III Rzeszy (Kriegstagebuch der Seekriegsleitung)*.

Polskie ścigacze doczekały się znacznej liczby wycinkowych opracowań i pierwszej próby całościowego spojrzenia na ich dzieje, jaką stanowi wydana w 2015 r. książka Mariusza Borowiaka pt. *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*¹⁸. Są to jednak prace opierające się na daleko niewystarczającej bazie źródłowej zarówno polskiej, jak i zagranicznej. Przełożyło się to na zmarginalizowanie lub nawet pominięcie wielu ważnych aspektów historii Grupy Ścigaczy, zwłaszcza z lat 1943–1945. Prace powyższe pisane były też na ogół bez możliwości wykorzystania wywołanych, głównie w latach dziewięćdziesiątych XX w., przez piszącego te słowa, bezpośrednich relacji grupy kilkunastu byłych oficerów i szeregowych z Grupy Ścigaczy.

Książka jest bogato ilustrowana. Jest to efekt współpracy Instytutu Historii PAN i Muzeum Marynarki Wojennej, które udostępniło swoje bogate zbiory ikonograficzne. Baza ilustracyjna książki jest też zasługą środowiska weteranów Polskiej Marynarki Wojennej, skupionych przed laty głównie w szeregach Stowarzyszenia Marynarki Wojennej (z siedzibą w Londynie). SMW oraz liczni jego członkowie przekazali do wykorzystania fotografie ze swoich zbiorów. Swoje archiwa fotograficzne udostępniły też Panie Wanda Troman i Barbara Dembińska (córki Józefa Wojtkowiaka i Tadeusza Lesisza), a także historyk-marynista profesor Maciej Franz z Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. W pracy wykorzystano również zdjęcia z obszernych zbiorów autora oraz dostępne w Internecie (w domenie publicznej).

Kilkakrotne pobyty naukowe w Londynie, poczynając od 1990 r., i realizowane tam kwerendy, były możliwe dzięki stypendiom uzyskiwanym ze źródeł The British Academy, a także ze Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w Wielkiej Brytanii i SMW oraz z Polonia Aid Foundation Trust (PAFT), za co zarządom tych instytucji składam wyrazy wdzięczności. Podziękowania składam też członkom Komisji Wydawniczej współwydawcy tej książki, tj. Instytutu Historii PAN.

Na koniec nie można nie wspomnieć o ludziach, bez których praca ta by nie powstała, względnie byłaby znacznie skromniejsza.

Bezcennej pomocy wielokrotnie doświadczyłem zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i w Polsce, od – dziś już niestety nieżyjących – Marynarzy z Grupy Ścigaczy PMW. Ich relacje (niekiedy w postaci korespondencji i kontaktów osobistych), pozyskane przed laty, pozwoliły na lepsze naświetlenie szczegółów związanych z dziejami ich służby. Byli to głównie oficerowie,

¹⁸ Zob. Bibliografia.

poznani w latach dziewięćdziesiątych XX w., głównie dzięki kontaktom ze środowiskiem SMW w Londynie: jeden z dowódców Grupy Ścigaczy i pierwszy dowódca ORP „S 3” – Andrzej Jaraczewski, a także: Ludwik Antoszewicz, Jerzy Dobrodzicki, Tadeusz Lesisz, Andrzej Browarski, Andrzej Guzowski, Konstanty Okołów-Zubkowski (wieloletni prezes SMW), Janisław Wańkowski, a spośród szeregowych członków załóg – Kazimierz Żmijewski (ze ścigacza ORP „S 1”), Edward Gach (ze ścigacza ORP „S 3”), Czesław Zielonka (dawny kierownik maszyn ścigacza ORP „S 6”) i Zbyszek Paź (ze ścigacza ORP „S 7”)¹⁹.

Wyrazy wdzięczności składam dyrekcji i pracownikom Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, a w szczególności Pani Wirginii Węglińskiej, kierownik Działu Historyczno-Naukowego oraz Panu Adamowi Jarskiemu, który jako znawca zagadnienia, w tym jego technicznych aspektów, był wnikliwym czytelnikiem maszynopisu. Jego cenne uwagi pozwoliły na wzbogacenie tekstu i uniknięcie wielu usterek. Nieoceniona okazała się współpraca A. Jarskiego przy doborze i opisie udostępnionych do książki zdjęć z bogatych zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej.

Za wszechstronną pomoc, na każdym etapie tej pracy, począwszy od 1990 r., dziękuję kierownikowi Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie, dr. hab. Andrzejowi Suchcitzowi. Z wdzięcznością wspominam pomoc dziś już nieżyjących – znawcy relacji morskich polsko-brytyjskich, dr. Teresy Suchcitz i Pana Jana Suchcitz. Słowa podziękowań składam Pani Barbarze Ksit z Działu Zbiorów Specjalnych Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu. Dziękuję też pracownikom Centralnej Biblioteki Wojskowej w Warszawie, z dyrektorem tej placówki, dr. Janem Tarczyńskim na czele.

Dziękuję profesorowi Markowi Kornatowi, kierownikowi mojego macierzystego Zakładu Historii XX wieku Instytutu Historii Polskiej Akademii Nauk w Warszawie, za możliwość przedstawienia fragmentów pracy na posiedzeniach naukowych. Słowa podziękowań winien jestem też: profesorom Markowi Ney-Krwawiczowi i Mariuszowi Wołosowi oraz doktorom Magdalenie Hułas i Pawłowi Liberze z Instytutu Historii PAN w Warszawie oraz mojemu doktorantowi w Instytucie Historii PAN, mgr. inż. Szymonowi Kucharskiemu. Słowa

¹⁹ Pozyskaniu relacji od relatywnie znacznej grupy marynarzy ze ścigaczy, zwłaszcza oficerów (od 8 oficerów na ogółem 32 (względnie 33) służących w Grupie Ścigaczy w latach 1940–1945) sprzyjał relatywnie niski (w latach dziewięćdziesiątych XX w.) ich ówczesny średni wiek (w porównaniu np. do grupy z zasady starszych stopniem, i wiekiem, dowódców niszczycieli – kontrtorpedowców); szczegółowe dane statystyczne na ten temat w rozdziale 9 niniejszej monografii. Znaczny zasób dokumentów osobistych Z. Pazia znajduje się w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Na temat jego kolejnych przydziałów w PMW także: IPMS, sygn. MAR.A.VI/1 (dawne Archiwum Stowarzyszenia Marynarki Wojennej), Koło Plymouth, List sekretarza SMW Wiesława Krzyżanowskiego do NN, b.d.

wdzięczności kieruję do profesora Kenana Engina za pomoc w pozyskaniu cennego źródła, jakimi są *Dzienniki Kierownictwa Wojny Morskiej III Rzeszy*. Słowa podziękowań kieruję również pod adresem Krzysztofa Barbarskiego, Krzysztofa de Berga i Wojciecha Delugi w Instytucie Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie.

Serdecznie dziękuję Panu admirałowi floty Markowi Brągoszewskiemu (w latach dziewięćdziesiątych XX w. dowódcy 9. Flotyli Obrony Wybrzeża im. Konradm. Włodzimierza Steyera w Helu). Dzięki Panu admirałowi mogłem bliżej zapoznać się z przebiegiem służby na małym okręcie PMW, podczas wyjścia z helskiej bazy w morze na pokładzie ścigacza okrętów podwodnych ORP „Zwinny” („354”).

Efektowna szata graficzna monografii, to zasługa wydawców – Instytutu Historii PAN oraz Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Dziękuję Dyrekcjom obu tych instytucji, a także pracownikom Działu Wydawniczego IH PAN na czele z Panią Katarzyną A. Chmielewską. Za cenne uwagi, słowa wdzięczności należą się obu recenzentom wydawniczym – Panom profesorom Grzegorzowi Łukomskiemu i Maciejowi Franzowi. Dziękuję też za wielki wkład pracy Pani redaktor Barbarze Janickiej.

Miejsce szczególne w tych podziękowaniach należy się zmarłemu w grudniu 2022 r. koledze i przyjacielowi, profesorowi Zbigniewowi Wawrowi. U jego boku, we wrześniu 1990 r., rozpocząłem swoje londyńskie kwerendy i bliską współpracę ze środowiskiem marynarzy Rzeczypospolitej, skupionych w Stowarzyszeniu Marynarki Wojennej.

Na różnych etapach kwerend i pisania tej pracy doznawałem pomocy od wielu innych instytucji i osób, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, głównie z kręgów Polskiej Marynarki Wojennej, którym w tym miejscu chciałbym również, zbiorowo, serdecznie podziękować.

Na koniec słowa wdzięczności kieruję pod adresem najbliższych, zwłaszcza żony, Elżbiety, za pomoc i wsparcie w okresie pracy nad niniejszą monografią.

Warszawa, 9 kwietnia 2023 r.

Tadeusz Kondracki

ROZDZIAŁ 1

Geneza ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej

Wprowadzenie

Najmniejsze nawodne okręty torpedowe były od początków odrodzonej Floty uwzględniane w planach rozbudowy Polskiej Marynarki Wojennej.

W oderwanym od rzeczywistości, nierealistycznym programie, złożonym w maju 1920 r. (w zaledwie kilka miesięcy po objęciu wybrzeża morskiego) przez szefa Departamentu dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, wiceadmirała Kazimierza Porębskiego, wśród dziesiątek okrętów morskich różnych klas przewidywano wzmocnienie Floty przez aż 54 kutry (ścigacze) torpedowe. Byłoby ciekawe dowiedzieć się, jak ustalono tę, a nie inną, liczbę jednostek (tym bardziej że ówczesne wybrzeże morskie, pozbawione jeszcze większego portu, ograniczało się do zaledwie 140 km, z uwzględnieniem długich, podwójnie liczonych, brzegów Półwyspu Helskiego).

W znacznie bardziej już realistycznym 6-letnim programie rozbudowy Floty (z listopada 1936 r.) zakładano wcielenie do PMW dziesięciu ścigaczy¹. Ten ostatni plan – jako jedyny – miał w realiach Drugiej Rzeczypospolitej, i polityki finansowania armii, szansę częściowej przynajmniej realizacji.

Rola inicjująca Funduszu Obrony Morskiej

Geneza realnych działań, mających na celu budowę ścigaczy dla Polskiej Marynarki Wojennej sięga co najmniej 1937 r. Wtedy to, po zakończeniu wśród społeczeństwa zbiórki na okręt podwodny² (w ramach – administrowanego

¹ S.M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 1, Albany 1983, *passim*, zwłaszcza s. 30, 169.

² Była to duma PMW (i całego kraju) ORP „Orzeł”.

przez Ligę Morską i Kolonialną – Funduszu Obrony Morskiej), zdecydowano o podjęciu z 1 września 1937 r. zbiórki funduszków na budowę tych najmniejszych okrętów bojowych (il. 1).

Skierowanie wysiłków ku gromadzeniu funduszków na ścigacze, poprzedziła korespondencja między władzami Zarządu FOM a szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej. I tak, w piśmie wystosowanym jeszcze 15 lipca 1936 r. przez przewodniczącego Zarządu FOM gen. Kazimierza Sosnkowskiego do szefa KMW kontradm. Jerzego Świrskiego, czytamy m.in.: „Doświadczenia innych instytucji: FON [Funduszu Obrony Narodowej], LOPP [Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej] wskazują, że dla zrozumiałych względów psychologicznych ofiarność publiczna reaguje najżywiej tam, gdzie zbiórka może dać w wyniku [...] efekt szybki, wyraźny i zakończony, dający się powiązać z imieniem ofiarodawców, dokumentujący zasługę grupy osób lub korporacji, miasta lub całej dzielnicy”³.

Dalej przewodniczący Zarządu FOM postulował skierować ofiarność społeczeństwa w stronę składki, a raczej wielu składek, na większą liczbę małych (po 250–300 ton) okrętów podwodnych, których koszt kształtował się w granicach 3,5–4 mln zł (duży „Orzeł” kosztował około 10 mln zł). W nazwach nowo ufundowanych okrętów gen. Sosnkowski proponował uwzględniać fundatora – okręg LMK lub dzielnicę Polski. Mniejsze okręgi LMK i władze centralne organizacji miałyby gromadzić środki na budowę okrętu podwodnego „Elemka” (od skrótu nazwy Ligi). W zakończeniu listu prezes FOM proponował, aby KMW zajęło się stwierdzeniem możliwości zorganizowania analogicznej zbiórki przez różne grupy zawodowe, oraz – co wydaje się szczególnie istotne – rozpoczęło studia, „jakie typy okrętów mniejszych i tańszych, wchodzących w ramy programu rozbudowy floty [zapewne chodzi tu o program z 1936 r. – TK] mogłyby stanowić przedmiot zbiórki celowej”⁴.

W odpowiedzi kontradm. Świrski krytycznie ustosunkował się do planu zbiórki na małe okręty podwodne, motywując, że „są [one] dla nas [tj. Marynarki] za małe”⁵. Aby jednak pogodzić sposób zbiórki zaproponowany przez Zarząd FOM z potrzebami operacyjnymi Marynarki Wojennej, rzucił sugestią

³ Cyt. za: T. Kondracki, *Fundusz Obrony Morskiej (1926–1939)*, „Mówią Wieki” 1983, nr 5, s. 26.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*. Uznanie, że małe okręty podwodne nie odpowiadałyby potrzebom PMW wynikało z przekonania, że w warunkach wojennych liczyć się będzie duża autonomiczność działania własnej floty podwodnej. Oznaczało to zdolność do działania przez dłuższy czas z dala od bazy, która mogła być bezpośrednio zagrożona przez wroga. Temu warunkowi odpowiadały duże okręty podwodne, nie zaś małe jednostki tej klasy.

rozpoczęcia składek na trałowce lub właśnie ścigacze (koszt odpowiednio – około 1,5 mln zł i około 500 tys. zł)⁶. Wybór kierownictwa FOM-u padł na ścigacze.

Rozpoczęcie zbiórki na okręty tej klasy, nieznaney jeszcze bliżej szerokiemu ogółowi, sprawiło, że w prasie popularnej, zwłaszcza o profilu morskim, pojawiać się zaczęły artykuły i notatki ilustrujące walory bojowe ścigaczy (il. 2). Nawiązywano w nich do tradycji walk na morzach w okresie I wojny światowej, zwłaszcza do – wspomnianego już wyżej – spektakularnego sukcesu ścigacza torpedowego Królewskiej Marynarki Wojennej Włoch, który w 1918 r. na Morzu Adriatyckim zatopił austro-węgierski okręt liniowy „Szent István”. Akcentowano przy tym, że warunki panujące na Morzu Bałtyckim (małe rozmiary akwenu, mała fala, częste mgły, deszcze oraz długie i ciemne noce) szczególnie sprzyjają działaniom tych małych okrętów⁷.

Liga Morska i Kolonialna dokładała starań, aby – po sukcesie akcji zbiórkowej na okręt podwodny „Orzeł” – z nową energią kontynuować gromadzenie środków na koncie FOM, z przeznaczeniem na ścigacze (il. 3). Istotnym argumentem, poza walorami taktycznymi ścigaczy, była niższa – niż w wypadku innych klas okrętów – cena tych jednostek (jeśli okręt podwodny zbudowany ze środków FOM kosztował, jak już podawano, około 10 mln zł, to za jeden ścigacz spodziewano się zapłacić jedynie kilkaset tysięcy złotych). W celu propagowania nowej zbiórki, Sekcja Obrony Morskiej Okręgu Stołecznego LMK wpłynęła na wygłoszenie przez radio specjalnej pogadanki na temat ścigaczy. W prasie stołecznej ukazały się ilustrowane zdjęciami wzmianki i artykuły o zaletach tych okrętów. Wygłoszono wiele odczytów. Za działaniami propagandowymi szła ofiarność ludności Warszawy – tylko do końca stycznia 1938 r. zebrano 83 tys. zł na budowę „swojego” – warszawskiego ścigacza. Podobnie było też w innych okręgach Ligi.

5 lipca 1937 r. delegacja oddziału LMK przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu przekazała, na ręce wiceprezesa Zarządu Głównego LMK,

⁶ KMW w planach wzmocnienia floty z 1937 r. umieszczała trzy ścigacze po 600 tys. zł za egzemplarz (Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie-Rembertowie (dalej: CAW), sygn. I. 303.3.642, Marynarka Wojenna. Dodatkowy wykaz zamierzeń, włączonych do 6-cio letniego programu, realizacja których może nastąpić w najbliższym czasie, Załącznik do pisma z 21 maja 1937 r.). Środki na ten cel planowano pozyskać z budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdyż – aby zawrzeć umowy na ich budowę – pieniądze musiały już być zagwarantowane (informacje Adama Jarskiego). Jak z tego wynika, zbiórka społeczna poza tym, że miała mieć wydźwięk propagandowy, miała być wtórnym źródłem finansowania zakupu ścigaczy.

⁷ Zob. np. R. Czczcott, *Ścigacze*, „Morze” 1937, nr 11, s. 22–23. Także w późniejszym okresie: M. Janczewski, *Polskie ścigacze na Bałtyku*, „Morze” 1938, nr 2, s. 14–15; *Co to jest ścigacz?*, Warszawa 1938, s. 4–9.

kmdr. Karola Korytowskiego, czek na sumę 10 tys. zł z przeznaczeniem na ścigacz. W odpowiedzi na apel kółka rolniczego „Siew” w Kluczkowicach w powiecie puławskim, zbiórkę rozpoczęli polscy chłopci. 7 lipca 1937 r. wójtowie gmin powiatu stopnickiego (woj. kieleckie) wystąpili z inicjatywą zbiórki funduszków na ścigacz „Wójt Polski”. Na ten cel zadeklarowali 10 proc. swoich comiesięcznych poborów. Do akcji włączyli się polscy inżynierowie. Napływały też liczne datki od Polonii.

Entuzjazm do akcji budowy ścigaczy najpełniej wyraziła młodzież, wpłacając swoje skromne oszczędności na FOM. Bardzo popularną w środowisku szkolnym formą składek, było naklejanie znaczków FOM-u w zeszytach oraz na szeroko kolportowanych przez LMK plakatach propagandowych z wizerunkiem okrętu (istniała wersja z żaglowcem, pancernikiem i – od 1937 r. – ścigaczem). Nie trzeba dodawać, że na zakup znaczków młodzież oddawała swoje, najczęściej bardzo skromne, oszczędności. W tym miejscu warto zacytować fragment szkolnych wspomnień Jana Leguta: „Budujemy ścigacze. Takie plakaty, z sylwetkami zgrabnych okrętów prująco w zawrotnej szybkości, wisiały w każdej klasie naszej szkoły. Zalepione były znaczkami – od 5 groszy do złotówki. Ambicją każdej klasy było jak najprędzej »zbudować swój ścigacz«. Kiedy gazety pisały, że Hitler chce odciąć nam dostęp do morza, chłopcy odmawiali sobie biletów do kina, bułki na śniadanie, wyludzali pieniądze od rodziców – niby na zeszyty – żeby budować ścigacze, które obronią nasze morze. Pamiętam, jak w kilkunastu składaliśmy groszaki na mostek kapitański ścigacza – bo tylko mostek nie był jeszcze zalepiony, a kosztował aż 5 znaczków po złotówce – żeby nasz ścigacz był już gotów”⁸. Wykupywanie znaczków FOM-u propagowano też wśród dorosłych. W Warszawie np. działacze LMK zdołali nakłonić wielu dozorców domów, by rozprowadzali znaczki wśród lokatorów⁹.

Szczególnie ciekawą formą popularyzacji społecznej akcji zbiórki środków na ścigacze, była pieśń morską. W 1938 r. w konkursie LMK nagrodę uzyskała „Piosenka o FOM-ie”, z muzyką Zygmunta Moczyńskiego, do słów Janusza Stępkowskiego. To kolejne potwierdzenie entuzjazmu, jaki w dzieło wzmacniania Floty wносиło młode pokolenie:

„Mawiał kiedyś pan Walenty
– na co w Polsce mieć okręty?
Na cóż dbać o jakieś morze,
kiedy Polak ziemię orze.

⁸ Cyt. za: T. Kondracki, *Fundusz Obrony Morskiej...*, s. 27.

⁹ *Ibidem*.

Pan Walenty i Pankracy
wszyscy dawniej byli tacy
no bo komu w polskim domu
znane było hasło FOM-u?

Ref.
Dziś jest FOM, zbiorowy, wspólny czyn!
Budujmy flotę, flotę w słońcu złotem!
To nasz morski hymn, nasz morski hymn!

[...]
Pan Walenty, nie bez racji
zjadł sardynki przy kolacji,
bo dwie puszki dając potem
rzekł, Baw synku się we flotę.
Mały Jasio mówi na to:
– Co tam taka flota tato!
Jak naprawdę, to już raczej
złożmy się na dwa ścigacze!

Dziś jest FOM... [...]”¹⁰.

Przetarg na ścigacze

Szybki wzrost wpłat na FOM¹¹ z przeznaczeniem na ścigacze sprawił, że Kierownictwo Marynarki Wojennej ogłosiło przetarg na budowę

¹⁰ https://staremelodie.pl/piosenka/2623/Piosenka_o_FOM%27ie (dostęp: 13.05.2021). Zob. także: T. Kondracki, *Pieśń jako forma popularyzacji Polskiej Marynarki Wojennej i obrony morskiej w okresie II Rzeczypospolitej*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2009, nr 24, *passim*.

¹¹ Największe wpłaty na FOM notowano w miesiącach letnich, kiedy z oczywistych względów zwiększało się zainteresowanie problematyką morską (od 1932 r. latem obchodzono Święto Morza). Na wysokość wpłat wpływało także napięcie międzynarodowe, związane z realizacją agresywnych planów III Rzeszy Niemieckiej – w grudniu 1938 r. (ok. 340 tys. zł) oraz w marcu 1939 r. i w następnych miesiącach. Tylko w marcu i kwietniu 1939 r., tj. w okresie rozbioru przez III Rzeszę Czechosłowacji i wypowiedzenia przez III Rzeszę układu o nieagresji z Polską, na FOM zebrano rekordową kwotę ponad miliona złotych. Widoczne od 1934 r. (początku masowej akcji zbiórkowej na FOM) zróżnicowania w geografii wpłat wynikały, jak można sądzić, z nierównomiernego rozmieszczenia środków społecznego przekazu (Polska „A” – Polska „B”, wieś – miasto); z podziału narodowościowego państwa (mniejszości narodowe w dużej części obojętnie traktowały akcje składkowe na budowę okrętów); wreszcie z – będącego częściowo funkcją czynników poprzednich – rozwoju liczebnego LMK (T. Kondracki, *Fundusz Obrony Morskiej...*, s. 28).

na początek dwóch takich jednostek¹². Pierwotnym celem miało być sformowanie – w myśl Planu Rozbudowy Floty z 1936 r. – dywizjonu ścigaczy, liczącego 10 okrętów.

Do przetargu na budowę ścigaczy dla Polskiej Marynarki Wojennej zaproszono kilkanaście firm z kilku państw. Były to przedsiębiorstwa: francuskie, włoskie, szczególnie liczne firmy brytyjskie (razem osiem), a także stocznia holenderska i niemiecka (Lürssena). Do finałowej rywalizacji stanęło kilka firm włoskich i francuskich, wspomniana renomowana firma niemiecka oraz trzy stocznie brytyjskie (The British Power Boat z Hythe-Southampton, J.S. White'a z Cowes na wyspie Wight oraz firma Thornycroft z Southampton). Pozostałe pięć firm z Wielkiej Brytanii – według wiedzy przewodniczącego Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów RP w Anglii, kmdr. inż. Stanisława Rymaszewicza (il. 4), 5 sierpnia 1937 r. – „albo odpowiedziały już, że oferty nie złożą, albo pozostawiają sobie jeszcze pewien czas do namysłu [...]”¹³. Jak słusznie podkreślał Adam Jarski: „Było to niewątpliwie spowodowane następstwem Wielkiego Kryzysu – firmy potrzebowały pilnie zleceń i stąd ten »wysyp« ofert, siłą rzeczy dotyczący jednostek mniejszych, ale przez to łatwiejszych do sfinalizowania przez budżety państw, również dotknięte kryzysem”¹⁴.

1 grudnia 1937 r. szef KMW wyznaczył komisję dla ustalenia typu ścigaczy. Komisja, pod przewodnictwem kmdr. por. Eugeniusza Pławskiego, z udziałem inż. Mikołaja Berensa oraz kmdr. por. dypl. Romana Stankiewicza, i w obecności zaproszonego rzeczoznawcy kmdr. por. inż. Stanisława Kamieńskiego, zebrała się 13 grudnia 1937 r. Jako punkt wyjścia dyskusji przyjęto wymagania taktyczne w stosunku do poszczególnych typów ścigaczy (il. 5–8).

Pod uwagę brano dwa zasadnicze typy okrętów. Pierwszy z nich stanowiły ścigacze przeciwko okrętom podwodnym (pop). Wymagania taktyczne wobec takich ścigaczy obejmowały:

¹² Jak twierdził w swoim opracowaniu kmdr ppor. Józef Boreyko, jeden z zamówionych ścigaczy miał być budowany ze środków „rządowych”, a tylko drugi ze środków społecznych FOM-u (IPMS, B.1030, Grupa Ścigaczy [1 XII 39–31 V 42], opracowanie kmdr. ppor. J. Boreyki, s. 1 – por. s. 25, przypis 6).

¹³ CAW, sygn. KMW, I.300.21.578, Przewodniczący Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów RP w Anglii, kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz do szefa Służb KMW, przez szefa Służby Technicznej, pismo z 7 października 1937 r. Wspomniane wyżej firmy brytyjskie (5), które nie przeszły do dalszego etapu przetargu, to: 1) Yarrow & Co., Ltd, Scotstoun, Glasgow, 2) Alexander Stephen & Sons Ltd, Linthouse, Glasgow, 3) Vickers-Armstrong Ltd, High Walker, Newcastle-on-Tyne, 4) Vosper Ltd, Portsmouth, 5) Saunders-Roe, Cowes (CAW, sygn. KMW, I.300.21.579, Przewodniczący Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów RP w Anglii, kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz do szefa Służb KMW, przez szefa Służby Technicznej, pismo z 26 sierpnia 1937 r., b.p.).

¹⁴ Z listu A. Jarskiego do autora z przełomu maja i czerwca 2021 r.

- „szybkość średnią”,
- duży rejon działania,
- uzbrojenie złożone z szybkostrzelnych dział, bomb hydrostatycznych, tj. głębinowych (pożądane o masie co najmniej 135 kg), aparatów podsłuchowych i torped,
- „dobre zalety nawigacyjne”,
- „dostatecznie wygodne pomieszczenia mieszkalne, dobra osłona pomostu i odpowiednie warunki obserwacyjne”¹⁵.

W powyższym wykazie uwagę zwraca obecność na uzbrojeniu postulowanych okrętów wyrzutni torpedowych, co – do pewnego stopnia – upodabniało analizowane ścigacze przeciwko okrętom podwodnym (pop) do ścigaczy torpedowych. Takie przeznaczenie ścigaczy pop, do atakowania torpedami jednostek wroga, utrudniać mogła postulowana „szybkość średnia”, co mogło stanowić duże ograniczenie w warunkach oczekiwanego szybkiego ataku. Szybkość średnia była natomiast istotnie wystarczająca w sytuacji, gdy ścigacz „podchodziłby” jednostkę wroga z małą prędkością, wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne i inne czynniki zaskoczenia (tak właśnie w 1918 r. doszło do zaatakowania i w efekcie zatopienia austro-węgierskiego okrętu liniowego „Szent István”).

Dla ścigaczy przeciwko okrętom podwodnym przewidywano możliwość użycia:

- w dzień, tj. „patrowanie w pewnych, określonych strefach, tam, gdzie mogą być nieprzyjacielskie okręty podwodne”,
- w nocy – „poszukiwanie okrętów podwodnych, które w pewnych, dogodnych dla siebie strefach, będą wynurzały się w celu załadowania swoich akumulatorów; ponadto patrowanie i poszukiwanie obiektów ataków na morzu, w szczególności zaś w Zatoce Gdańskiej. W razie napotkania takich obiektów, ścigacze tego typu mogą również naprowadzać na nie ścigacze szybkie, które, nie mając tak dobrych właściwości nawigacyjnych, często będą skazane na oczekiwanie w porcie”¹⁶.

Drugi typ ścigaczy, brany pod uwagę przez Komisję KMW, obejmował jednostki przeznaczone specjalnie do zwalczania dużych okrętów nawodnych (ścigacze torpedowe). Charakteryzować je miała:

- „bardzo duża szybkość”,

¹⁵ CAW, sygn. KMW, I.300.21.579, Protokół Komisji, wyznaczonej rozkazem szefa Kier. Mar. Woj. z dnia 1 grudnia 1937 roku w sprawie ustalenia typu ścigaczy, k. 12 (także: *ibidem*, sygn. I.300.21.466, jednak ten drugi egzemplarz protokołu jest niekompletny – nie zawiera podpisu kmdr. por. inż. Kamieńskiego oraz istotnych dopisków na dole, skreślonych 17 grudnia 1937 r., ręką szefa KMW, kontradm. Jerzego Świrskiego).

¹⁶ *Ibidem*, k. 12–13.

- silne uzbrojenie torpedowe,
- szybkostrzelne uzbrojenie artyleryjskie,
- „mniejsze znaczenie ma rejon pływania, który – jak argumentowano – może być mniejszy, jak w pierwszym wypadku” (tj. w wypadku ścigaczy przeciwko okrętom podwodnym),
- „możliwie najlepsze warunki nawigacyjne”,
- „uzbrojenie w bomby hydrostatyczne, w zależności od możliwości, jakie pozostaną po uwzględnieniu wymagań co do uzbrojenia torpedowego i artyleryjskiego”¹⁷. Ścigacze przeciwko dużym okrętom, tj. de facto ścigacze torpedowe, miały z zasady przebywać w stanie pogotowia w porcie, względnie na „tajnej redzie”.

W dalszej części dokumentu opisano zasady użycia bojowego ścigaczy tego typu: „Po otrzymaniu wiadomości od okrętów, wzgl[ędn]ie lotnictwa, które muszą pracować na ich korzyść i wskażą dokładnie miejsce nieprzyjaciela – ścigacze te wyruszają do wskazanego rejonu, w celu przeprowadzenia ataku. Posiadanie artylerii na tych ścigaczach jest wskazane, by mogły one torować sobie drogę poprzez osłonę utworzoną przez nieprzyjacielskie ścigacze, wokoło dużych okrętów”¹⁸.

Z oczywistych względów – podkreślano – pożądane było wyposażenie obu typów ścigaczy w radiostacje.

Jako typ ścigacza przeciwko okrętom podwodnym, komisja – spośród zgłoszonych ofert – wybrała (jako całkowicie odpowiadający stawianym wymaganiom) duży ścigacz niemieckiej firmy Lürssena (il. 9). Na jego korzyść przemawiało to, że dawał on „zupełną pewność działania przy różnych warunkach atmosferycznych, ponieważ – jak argumentowano – posiada [on] kadłub o normalnej budowie [tj. o owalnych wręgach; nie płaskodenny – TK], specjalnie przystosowany do warunków na morzu Bałtyckim”. Ten typ ścigacza uznano za „w zupełności odpowiadający swemu przeznaczeniu”. Co więcej, komisja zauważała, że „typ tego ścigacza może znaleźć zastosowanie również w takich warunkach, gdy użycie ścigaczy szybkobieżnych typu drugiego [tj. torpedowych] (przeznaczonych do ataków przeciwko większym okrętom), będzie w ogóle wykluczone z powodu zbyt silnej fali”. Jako plus ścigaczy Lürssena wskazywano ich wyposażenie w silniki Diesla, które – jak zauważano – dają „zupełną pewność działania i bezpieczeństwa oraz [są] obliczone na dłuższy okres pracy”. Było to szczególnie istotne w sytuacji PMW, „gdyż – podkreślano – ilość musimy zastąpić jakością”¹⁹. Istotny

¹⁷ *Ibidem*, k. 13.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*, k. 13–14.

mankament, jaki stanowiła znacznie wyższa, w stosunku do innych ofert, cena ścigacza firmy Lürssena, był niwelowany przez o wiele niższe koszty eksploatacyjne (mniejsze prawie trzykrotnie)²⁰.

Znacznie więcej wątpliwości towarzyszyło analizowaniu złożonych ofert, dotyczących ścigaczy przeznaczonych specjalnie do atakowania dużych okrętów (tj. ścigaczy torpedowych). Analizując oferty od strony ściśle nawigacyjnej, komisja wskazała na wyższość ścigaczy o płaskim ukształtowaniu dna (płaskodennych) nad typem „ślizgowca” (nazbyt uzależnionym od fali, co mogło prowadzić do straty szybkości). Typ płaskodenny – wskazywano – został już z dobrym skutkiem wypróbowany podczas I wojny światowej (np. w marynarce włoskiej) i wykazał „dostatecznie dobre cechy nawigacyjne”²¹.

Spośród kilku analizowanych szczegółowo ofert, wskazano na wyróżniające walory jednej z konstrukcji – dzieło brytyjskiej stoczni J.S. White’a w Cowes – szybkość 43 węzły (tj. ok. 80 km/godz!) oraz uzbrojenie, pod względem którego – jak pisano – „typ ten również odpowiada postawionym wymaganiom taktycznym”²². Ponieważ komisja nie uznała się za kompetentną do wypowiedzenia się na temat właściwości ślizgowców, wyraziła pogląd o tym, że wskazane byłoby zakupienie jednostki tego typu – dla dokonania „doświadczeń i zbadania, czy będzie [on, tj. ślizgowiec] nadawał się do zastosowania w warunkach Morza Bałtyckiego”²³. Spośród około 10 oferowanych ścigaczy – ślizgowców, komisja proponowała przyjąć ofertę francuskiej firmy Romano (Chantiers Aero-Navals E. Romano). Ponadto – w związku z propozycją zaprezentowania w Cherbourgu ślizgowca francuskiej firmy Aero Marine Eng. L-t – sugerowano, by przed ostateczną decyzją co do przyjęcia oferty na ścigacz – ślizgowiec, zbadać jego właściwości morskie²⁴.

W jednym z dwóch egzemplarzy cytowanego obszernie protokołu posiedzenia komisji z 13 grudnia 1937 r. znalazły się cenne dopiski umieszczone na dole pod dokumentem, 17 grudnia, ręką szefa KMW kontradmirała Jerzego Świrskiego (JŚ): „Rozpocząć pertraktacje z f[ir]mą Lürssen – chodzi o obniżenie ceny. Poza tym White [tj. ścigacz White’a – TK], ew. Romano [tj. ślizgowiec firmy Romano – TK] ze zbiorki [tj. ze środków FOM – TK] Romano obejrzeć w ruchu przedtem”²⁵.

²⁰ *Ibidem*, k. 14.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*, k. 14–15.

²⁴ *Ibidem*, k. 15. Także zestawienie danych taktyczno-technicznych ścigaczy oferowanych PMW w: CAW, sygn. KMW, I.300.21.466.

²⁵ CAW, sygn. KMW, I.300.21.579, Protokół Komisji, wyznaczonej rozkazem szefa Kier. Mar. Woj. z dnia 1 grudnia 1937 roku w sprawie ustalenia typu ścigaczy, k. 15.

Rozstrzygnięcie kwestii ostatecznego wyboru kontrahenta przyniósł dopiero wrzesień 1938 r. 8 września tego roku (tj. w około 10 miesięcy po posiedzeniu poprzedniej komisji) zebrała się w Warszawie (zapewne w okazałym gmachu KMW przy ul. Wawelskiej 7a) nowa komisja. Była ona powołana dwa dni wcześniej rozkazem szefa KMW, „w sprawie rozpatrzenia ofert na dostawę ścigaczy oraz wybrania dostawcy” (przewodniczącym był kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz, zaś członkami – kmdr por. Eugeniusz Pławski i kmdr ppor. Józef Boreyko, a także współpracujący, dokooptowany do komisji inż. Aleksander Potyrała – il. 11–12). Zwraca uwagę wysoko fachowy, techniczny charakter tej komisji. Wymowne było także wyznaczenie na jej przewodniczącego kmdr. inż. Rymaszewicza, którego osoba (jako przewodniczącego Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów RP w Anglii) w naturalny sposób mogła wskazywać na rysującą się przewagę opcji „brytyjskiej”.

Podczas posiedzenia komisji zaskakująco wysokie oceny zebrała oferta firmy Lürssena, co było potwierdzeniem – znanej od dziesięcioleci – znakomitej jakości produkcji solidnych niemieckich stoczni²⁶. Komisja odniosła się w przede wszystkim do sugestii szefa KMW, wyrażonych 17 grudnia 1937 r. Wskutek owych sugestii, z firmą Lürssena przeprowadzono kilka „osobistych pertraktacji”, w celu uzyskania obniżenia ceny. Skutek tych zabiegów był połowiczny, gdyż strona niemiecka zgodziła się cenę 720 tys. marek (podaną w ofercie z 11 września 1937 r.) odnieść do dostawy tylko jednego, a nie kilku ścigaczy. W dalszej części posiedzenia komisji wskazano, że – jako kontrprojekt do oferty Lürssena – swój projekt ścigacza przeciwko okrętom podwodnym przedstawiła brytyjska firma White’a z Cowes.

Charakterystyki obu proponowanych ścigaczy przeciwko okrętom podwodnym (niemieckiego i brytyjskiego), według stanu na 8 września 1938 r., ujmuje tabela 1²⁷.

²⁶ Na wysoką jakość rozwiązań konstrukcyjnych firmy Lürssena składało się m.in. przykładanie należytej wagi do dzielności morskiej jednostek, co osiągnano poprzez odpowiednią konstrukcję kadłuba (obłęgo). W odróżnieniu od nich bardzo szybkie, ale płaskodenne ścigacze innych firm nie gwarantowały – co potwierdziły doświadczenia II wojny światowej – skuteczności w działaniach nawet przy stosunkowo niskim stanie morza (informacje A. Jarskiego). Skądinąd wiadomo, że podczas II wojny światowej główny obszar konfrontacji ścigaczy niemieckich z alianckimi obejmował akweny często słynące ze złej pogody, a to siłą rzeczy stawiało w lepszym położeniu jednostki o lepszej dzielności morskiej (tj. głównie niemieckie Schnellbooty).

²⁷ CAW, sygn. KMW, I.300.21.579, Protokół komisji wyznaczonej rozkazem szefa KMW z dnia 6.IX.1938 r. w sprawie rozpatrzenia ofert na dostawę ścigaczy oraz wybrania dostawcy, Warszawa 8 września 1938 r., k. 21.

Tabela 1. Charakterystyka proponowanych ścigaczy przeciwko okrętom podwodnym (niemieckiego i angielskiego). Stan na 8 września 1938 r.

Dane taktyczno-techniczne	Stocznia Lürssena	Stocznia White'a
Wyporność normalna	55,35 t	~ 80 t
Wyporność maksymalna	61,40 t	
Szybkość maksymalna przy wyporności normalnej	34 węzły	~ 32 węzły
Szybkość stała przy wyporności normalnej	32 węzły	
Kadłub	drewniany	stalowy
Silniki	Diesel-Daimler-Benz	Diesel-Paxman-Ricardo
Ilość silników i moc całkowita	3 silniki, 2850 KM	4 silniki, 4000 KM
Rejon pływania mil morskich przy szybkości	400/30, 1000/12	320/32
Uzbrojenie	2 wyrzutnie torp. 550mm + 2 torp. zapasowe, 1 działo 37 lub 40 mm 1 NKM 20 mm 1 CKM 10 bomb hydr. po 200 kg	2 wyrzutnie torp. 533 mm + 2 torp. zapasowe 1 działo 40 mm 1 podw. NKM 13,2 mm 1 CKM 10 bomb hydr. po 200 kg
Cena ścigacza z wyrzutniami torpedowymi, ale bez uzbrojenia artyleryjskiego	720 000 RM – – 1 525 000 zł	57 940 funtów – – 1 530 000 zł

W powyższym zestawieniu uwagę zwracają: duża wyporność obu analizowanych konstrukcji, podobna prędkość, bardzo silne uzbrojenie, także torpedowe, a także niemal identyczna cena (ok 1,5 mln zł za okręt, a więc znacznie więcej, niż początkowo spodziewano się zapłacić za ścigacze budowane ze środków FOM. Wtedy w korespondencji operowano kwotą nawet trzykrotnie niższą).

W dyskusji – podczas posiedzenia komisji – zwrócono uwagę na możliwości obniżenia wyporności ścigacza brytyjskiego. Zauważono także – co nie dziwi – istotne walory techniczne propozycji niemieckiej – „wypróbowane i niezawodne” silniki Diesel-Daimler-Benz (podczas gdy silniki Diesel-Paxman-Ricardo, przewidywane do ścigaczy brytyjskich, o dużej masie jednostkowej, „wymagałyby jeszcze – jak podkreślano – bliższych badań”). Co więcej, ścigacze oferowane przez stocznnię Lürssena – jak zaznaczano – „stanowią typ wypróbowany”, zarówno przez marynarkę niemiecką, jak i inne

floty (np. jugosłowiańska). Było to tym bardziej uderzające, jako że kontrkandydat – oferowany ścigacz przeciwko okrętom podwodnym brytyjskiej firmy White'a – nie był wypróbowany w służbie morskiej, gdyż „projekt jego został specjalnie opracowany wg żądań Kier[ownictwa] Mar[ynarki] Woj[ennej]”. Ewentualne pertraktacje ze stoczną White'a w kwestii dostawy takich jednostek wymagałyby, zdaniem komisji, wprowadzenia pewnych modyfikacji²⁸.

Dla losów projektu budowy ścigaczy dla Polskiej Marynarki Wojennej kluczowe znaczenie miała dyskusja członków komisji, 8 września 1938 r., nad kwestią ewentualnego zamówienia ścigaczy przeciwko okrętom nawodnym (torpedowych). Dyskusja wykazała całkowite fiasko nadziei związanych z rozważanymi wcześniej stoczniami francuskimi. Z kolei: „w wyniku pertraktacji ze stoczną J.S. White'a – jak czytamy w protokole posiedzenia, – stocznia ta zamiast projektu »D«, wybranego jako najodpowiedniejszy przez poprzednią komisję, przedstawiła nowy projekt, przewidujący 2 torpedy 533 mm w stałych wyrzutniach dziobowych, następnie działo 40 mm Bofors, podwójny NKM 13,2 mm i 6 bomb głębinowych po 50 kg. Napęd ścigacza przewidziany jest przy pomocy 3-ch [włoskich] silników benzynowych Isotta Fraschini [ASM 183AD, osiemnastocylindrowych trzyczłonowych] po 1150 KM [taką moc silnik osiągał przy 2000 obr./min.]. Stocznia gwarantuje, że ścigacz ten przy wyporności normalnej 38,3 t, przy stanie morza do 4 [w skali] Beaufort'a zachowa szybkość 42 wżł. [węzły]. Koszt ścigacza łącznie z wyrzutniami torped, lecz bez uzbrojenia artyleryjskiego, wynosi 35 200 £ [funtów] – 881 950 zł²⁹. Ścigacz proponowany przez stocznnię J.S. White opracowany jest pod względem uzbrojenia torpedowego zadowalająco, natomiast uzbrojenie artyleryjskie można by zmodyfikować (o czym stocznia została już poinformowana, przy sposobności osobistych rozmów) w tym duchu, że działko 40 mm [Boforsa] zostałoby obudowane kopułą, chroniącą załogę od fali, wiatru i deszczu, jak też, że zamiast przeciwlotniczego podwójnego NKM-u 13,2 mm – można by przewidzieć podwójny CKM przeciwlotniczy, dla którego podstawa morska jest już w opracowaniu (wg oświadczenia kpt. mar. [Jerzego] Mroczkowskiego z Szefostwa Art[ylerii] i Służby Uzbr[ojenia] KMW³⁰).

Kluczowe sformułowania – rzutujące na ostateczny kierunek budowy pierwszych ścigaczy dla Polskiej Marynarki Wojennej – przyniosły konkluzje zawarte w cytowanym wyżej protokole:

²⁸ *Ibidem*, k. 22.

²⁹ *Ibidem*, k. 22–23. Kwota w złotych dopisana ręcznie. Pierwotna kwota była wyższa i znacznie przekraczała 900 tys. zł (*ibidem*, k. 23).

³⁰ *Ibidem*.

„Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając fakt, że stocznia J.S. White nie jest dla Mar[yrnarki] Woj[ennej] obcą³¹, a przeciwnie przewidywana jest dalsza współpraca z tą stocznia, jak też że stocznia ta daje rękojmię solidnego wypełniania przyjętych na siebie zobowiązań, oraz fakt, że stocznia White wybudowała już i ma jeszcze w budowie dla Admiralicji Brytyjskiej kilka ścigaczy nowego typu, komisja stawia wniosek: zamówić 1 lub 2 ścigacze omówionego wyżej typu [tj. ścigacze torpedowych] w stocznii White z modyfikacjami, jak wyżej”(podkr. – TK)³².

Celowo tak obszernie i szczegółowo przedstawienie meandrow dyskusji wokół kwestii wyboru typu ścigaczy dla PMW, wskazuje na istotne zagrożenia wynikające dla zainicjowanego projektu. Gdyby ostatecznie – z różnych powodów (także walorów – niewątpliwej doskonałości technicznej) – zwyciężyła opcja na budowę dużych ścigaczy przeciwko okrętom podwodnym konstrukcji niemieckiej firmy Lürssena, groziłoby to – przy, spodziewanym, odległym terminie oddania okrętów do służby – ich niechybnym zarekwirowaniem (zwłaszcza w pogarszającej się ustawicznie od 1938 r. atmosferze stosunków polsko-niemieckich). Także wybór firm francuskich mógł grozić w 1940 r. utratą budowanych ścigaczy jeszcze w stoczniach.

W sytuacji istniejących, wielorakich zagrożeń, największe atuty, i szanse realizacji, przedstawiała mimo wszystko oferta renomowanej brytyjskiej stoczni White'a (znanej już – jak wiadomo – w kręgach naszej Marynarki z budowy doskonałych, bardzo wysoko ocenianych przez kadrę PMW, dwóch kontrtorpedowców.

Kwestią do teoretycznej dyskusji pozostaje sprawa niewykorzystania być może istniejących możliwości ewentualnego szybkiego zakupu gotowych okrętów, tj. bez długiego oczekiwania na wszystkie procedury, związane z projektowaniem i budową. Pytania z tym związane dotyczą głównie kwestii podaży takich jednostek na rynku, o co – pod koniec lat trzydziestych XX w., w warunkach narastającego napięcia politycznego w Europie i wynikającego stąd wyścigu zbrojeń – zapewne nie było łatwo.

³¹ Współpraca PMW ze stocznia White'a w Cowes zaowocowała już – jak wiadomo – zbudowaniem wysoko ocenianych niszczycieli (kontrtorpedowców) typu „Grom” („Groma” i Błyskawicy”).

³² CAW, sygn. KMW, I.300.21.579, Protokół komisji wyznaczonej rozkazem szefa KMW z dnia 6 IX 1938 r. w sprawie rozpatrzenia ofert na dostawę ścigaczy oraz wybrania dostawcy, Warszawa 8 września 1938 r., k. 23. Wyraźnemu wskazaniu stoczni White'a towarzyszyła sugestia poniechania pertraktacji z innymi firmami, „ponieważ – jak podkreślano – rozwiązania konstrukcyjne nadsyłanych projektów częściowo się powtarzają i w obecnych stanie rzeczy, prawdopodobnie, nie przyniosą nowych lepszych rozwiązań” (*ibidem*).

Umowa na budowę dwóch ścigaczy

Ustalenie przez komisję KMW, że realizowany będzie projekt ścigacza torpedowego brytyjskiej firmy J.S. White'a, sprawiło, że końcówkę trzeciego i cały czwarty kwartał 1938 r. zajęły negocjacje odpowiednich służb KMW z partnerami brytyjskimi. Ich efektem stała się umowa, sporządzona w Londynie 21 (względnie 24) stycznia 1939 r. między Rządem RP, przez prawnie upoważnionego przedstawiciela Rządu, kontradmirała Jerzego Świrskiego (szefa KMW), z jednej strony a firmą J. Samuel White and Company Ltd³³.

Kluczowa klauzula I umowy stanowiła, co następuje:

„Konstruktor [tj. firma White'a] zbuduje i dostarczy na wodzie w porcie Cowes, zgodnie z warunkami i w terminach poniżej wymienionych, dwa ścigacze o wyporności normalnej około 39,11 ton metrycznych każdy, za łączną cenę (płatną w sposób i na warunkach poniżej wymienionych) £ [funtów] 31,093,00 za każdy ścigacz [...]”. Przedmiotem dostawy był – jak to szczegółowo ujmowała umowa:

- kadłub ścigacza wraz ze stałym i ruchomym osprzętem, z mocowaniami, elektrycznym oświetleniem, umeblowaniem nieruchomym i innymi instalacjami,
- urządzenie napędowe ścigacza, tj. szybkoobrotowe lekkie silniki benzynowe, z całym osprzętem, rurociągami, zbiornikami, z całkowitymi wałami śrubowymi, śrubami, urządzeniami kontrolnymi i pomiarowymi oraz z wyposażeniem stałym i zapasowym,
- zespoły generatorowe, elektryczne kable dla części dostarczonych przez konstruktora, armaturę, tablice rozdzielcze, wyposażenie, osprzęt kontrolny i pomiarowy, części zapasowe,
- maszty z całym olinowaniem i z antenami radiowymi,
- instrumenty nawigacyjne (zgodnie ze specyfikacją),
- osprzęt i części zapasowe (zgodnie ze specyfikacją),
- inne wymagane materiały, bez względu na to czy są one specjalnie

³³ CAW, sygn. KMW, I.300.21.594, Umowa sporządzona w Londynie dnia 21 stycznia 1939 roku pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej (poniżej nazywanym „Marynarką Polską”), przez prawnie upoważnionego przedstawiciela Rządu kontradmirała Jerzego Świrskiego, szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej RP, z jednej strony i firmą J. Samuel White and Company Limited (poniżej nazywaną „Konstruktorem”) z drugiej strony, 21 stycznia 1939 r. (drugi egzemplarz: CAW, sygn. KMW, I.300.21.579). Różnice w datowaniu umowy wynikają z odmiennych wersji występujących w archiwaliach. Tekst umowy (jw.) zdaje się potwierdzać datę 21 stycznia 1939 r. Na dzień 24 stycznia 1939 r. – jeśli nie mamy do czynienia z pomyłką – wskazuje z kolei odpis meldunku szefa Służby Technicznej KMW, kmdr. inż. Wacława Żejmy, skierowanego do szefa Służb KMW, z 28 kwietnia 1939 r. (CAW, sygn. KMW, I.300.21.580).

wymienione w tej umowie i specyfikacji (które „zwykle są dostarczone dla podobnych ścigaczy budowanych dla Admiralicji Brytyjskiej, tak że ścigacze powinny być dostarczone pod każdym względem kompletnie wykończone, wypróbowane i gotowe do służby”³⁴).

W umowie producent gwarantował najwyższą jakość materiałów i wykonania. Do obowiązku stoczni należało zamontowanie na kadłubie uzbrojenia i sprzętu dostarczonych na budowane okręty przez Marynarkę Polską, w tym m.in.: działa plot 40 mm Bofors, podwójnego przeciwlotniczego CKM 7,9 mm wraz z osprzętem, aparatów radiowych i podsłuchowych, broni ręcznej, fumatorów (urządzeń do zadymiania), bomb głębinowych, zapasów, w tym żywnościowych, osobistych rzeczy załogi, dwóch kompletnych torped wraz z osprzętem oraz dwóch pokładowych wyrzutni torpedowych, kompasów, barometru, termometru i zegarów.

Część wyposażenia ujętego w umowie mogła być dostarczona przez stronę polską lub – w miarę uznania – przez stocznię (w tym wypadku koszty tych przedmiotów miałyby być odliczone od ceny umownej). Obejmowało to: pasy i boje ratunkowe, bieliznę pościelową, wyposażenie kuchenne, flagi, elektryczne radiatory.

Klauzula IV określała dane taktyczno-techniczne okrętów, przy gęstości wody morskiej o wskaźniku 1,026:

- długość między pionami 22,86 m,
- długość na wodnicy 22,19 m,
- szerokość maksymalna 5,08 m,
- wysokość kadłuba na śródokręciu 2,46 m,
- maksymalne zanurzenie rufy 1,37 m,
- wyporność normalna 39,113 t,
- wyporność podczas prób 34,68 t,
- największa moc całkowita 3450 KM,
- moc całkowita KM (4 godziny) 2850 KM,
- maksymalna szybkość podczas prób 42 węzły (tj. ok 78 km/godz.),
- wysokość metacentryczna przy wyporności normalnej³⁵ 0,90 m,
- zapas paliwa 5,08 t,

³⁴ CAW, sygn. KMW, I.300.21.594, Umowa sporządzona w Londynie dnia 21 stycznia 1939 roku pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej (poniżej nazywanym „Marynarką Polską”), przez prawnie upoważnionego przedstawiciela Rządu kontradmirała Jerzego Świrskiego, szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej RP, z jednej strony i firmą J. Samuel White and Company Limited (poniżej nazywaną „Konstruktorem”) z drugiej strony, 21 stycznia 1939 r., k. 2-3 (drugi egzemplarz: CAW, sygn. KMW, I.300.21.579).

³⁵ Wskaźnik określający położenie środka ciężkości (jego wielkość wpływa ogólnie na dzielność morską, w tym m.in. na stabilność okrętu na fali itp.).

- zapas wody słodkiej 400 l,
- zapas oliwy (tj. oleju silnikowego) 300 l.

Umowa określała rejon działania okrętów (przy stałej szybkości maksymalnej 38 w) na 270 Mm (tj. 500 km), zaś przy szybkości zredukowanej do około 20 w – 450 Mm (tj. około 830 km). Po długim rozważaniu kwestii uzbrojenia, ostatecznie ten komponent umowy przyjęto w kształcie:

- dwie umocowane wyrzutnie torpedowe,
- jedno działo przeciwlotnicze 40 mm,
- jeden podwójny przeciwlotniczy CKM 7,9 mm,
- sześć bomb hydrostatycznych (głębinowych), każda z 50 kg materiału wybuchowego,
- cztery fumatory (tj. generatory służące do zadymiania),
- „broń ręczna według potrzeb Marynarki Polskiej”.

Kolejne klauzule umowy określały:

- klauzula V – przewidzianą wagę poszczególnych komponentów okrętu (materiałów) podczas prób,
- klauzula VI – zasady (miejsce, zmiany) wykonania poszczególnych komponentów,
- klauzula VII – kwestie nadzoru (funkcje Komisji Nadzorczej),
- klauzula VIII – kwestie obecności załogi polskiej na okręcie (ew. podczas prób).

Szczególnie ważna z polskiego punktu widzenia była klauzula IX, która termin dostawy ścigaczy (po ich wybudowaniu i przejściu wszystkich wymaganych prób) określała na piętnaście miesięcy kalendarzowych od daty podpisania umowy (tj. dopiero w marcu 1940 r.).

Klauzula X określała przede wszystkim zasady rozliczeń (rekompensat) w wypadku opóźnienia dostawy, np. w warunkach „siły wyższej” (klauzula uwzględniała też – niepokojącą dla strony polskiej – ewentualność skonfiskowania okrętu lub okrętów).

Klauzula XI określała zasady odbioru ścigacza (ścigaczy), przeprowadzenia prób oraz rolę Komisji Odbiorczej.

Klauzula XII szczegółowo określała tryb przeprowadzenia odpowiednich prób odbiorczych (m.in. we Włoszech u producenta silników, a w Wielkiej Brytanii po skonfigurowaniu okrętu-okrętów m.in.: posuwu przy pięciu prędkościach, „próbę dwugodzinną na wytrzymałość przy maksymalnych stałych obrotach silnika, celem wykazania sprawnego działania urządzeń maszynowych”, próby zużycia paliwa, próby uzbrojenia artyleryjskiego, torpedowego i przeciwko okrętom podwodnym, wreszcie ostateczną próbę odbiorczą). Klauzula określała też m.in. kwestię kar umownych w wypadku osiągnięcia przez ścigacz (ścigacze) prędkości wyraźnie mniejszej, niż określono

ją w umowie, tj. 42 w (kary rozpoczynały się od prędkości 40,9 w; w wypadku prędkości niższej niż 39 węzłów nabywcy przysługiwało prawo odmowy przyjęcia okrętu-okrętów).

Klauzula XIII określała zasady odbioru ostatecznego i objęcia ścigacza przez personel PMW.

Klauzula XIV obejmowała kwestię przeróbek dokonywanych w czasie prób.

Klauzula XV dotyczyła terminu gwarancyjnego (pełna gwarancja w okresie sześciu miesięcy).

Klauzula XVI określała schemat płatności (od 35 procent przy podpisaniu umowy)³⁶.

Do umowy dołączone były szczegółowe: specyfikacja i rysunki, które dla celów niezbędnej identyfikacji zostały podpisane przez kontradm. J. Świrskiego, z ramienia PMW, oraz przez Arthura Thomasa Walla, dyrektora zarządzającego w imieniu i z ramienia stoczni White'a³⁷ (il. 13).

Przy obecnej ocenie polsko-brytyjskiej umowy ze stycznia 1939 r. warto wziąć pod uwagę wyrażoną kilka lat temu na kartach „Biuletynu Historycznego” Muzeum Marynarki Wojennej wartościową opinię specjalisty – wyższego oficera rezerwy marynarki – Zdzisława Krygera:

„Był to projekt [ścigaczy budowanych w stoczni White'a] dobrze odpowiadający potrzebom Marynarki Wojennej. Planowany zasięg 270 mil morskich, przy prędkości 38 węzłów, teoretycznie pozwalał okrętowi na dojście w ciągu 7 godzin z Gdyni w okolice Darłowa lub Lipawy [nie mówiąc już o pobliskiej Piławie w Prusach Wschodnich – TK], wykonanie zadania i powrót do bazy. Przy prędkości 20 węzłów zasięg wzrastał do 450 mil morskich, co teoretycznie umożliwiało dojście w okolice Sundu lub Zatoki Ryskiej i powrót po wykonaniu ataku (całość w ciągu ok. 23 godzin). Jest to oczywiście wyliczenie czysto matematyczne, gdyż w każdym wariantcie należało uwzględnić ograniczenia technologiczne, warunki pogodowe oraz przeciwdziałanie ze strony przeciwnika. Daje jednak wyobrażenie o skali zagrożenia, jakie ścigacze mogły stwarzać dla żeglugi. Większe możliwości stwarzało oczywiście działanie w pobliżu własnej bazy, z wykorzystaniem pozycji minowo-artyleryjskiej, czy pod osłoną lotnictwa” (cytowany autor zaznacza jednocześnie, na podstawie teorii i praktyki służby na morzu, że działanie

³⁶ *Ibidem, passim.*

³⁷ *Ibidem, passim.* Na temat umowy ze stoczną White'a w Cowes na zakup ścigaczy – szerzej zob. M. Tomaszewski, (ilustracje A. Ciszewski), *Ścigacz S.1. Prekursorska konstrukcja swoich czasów?*, Brzeźnia Łąka 2019, *passim*, zwłaszcza s. 73 i n. Por. krytyczną analizę zapisów wspomnianej umowy na ścigacze dokonaną przez A. Jarskiego (zob. Bibliografia).

siłowni okrętowej przez dłuższy czas z maksymalnymi parametrami eksploatacyjnymi jest w istocie niemożliwe)³⁸.

Na korzyść ścigaczy projektu stoczni White'a przemawiały niewielkie wymiary i zanurzenie, które pozwalały im korzystać z wszystkich ówczesnych polskich portów i przystani morskich (największej Gdyni, ale także Helu, Jastarni, Władysławowa i Pucka). Duża przewaga prędkości nad ówczesnymi okrętami podwodnymi pozwalała na szybkie podejście w rejon działania wykrytego okrętu podwodnego i wykonanie ataku bombami głębinowymi³⁹. Małe wymiary (np. niewielka wysokość) czyniła ścigacze trudno wykrywalnymi przez środki obserwacji wzrokowej, co umożliwiałoby niebezpieczne dla potencjalnego wroga ataki na okręty nawodne. Ponieważ uzbrojenie główne ścigaczy miały stanowić dwie torpedy typu brytyjskiego (Zdzisław Kryger przypuszcza, że typu AB), dawałoby to możliwość atakowania celów nawodnych oddalonych od 3 do nawet 8 km, w zależności od zadanej prędkości. Do tego dochodziła głowica bojowa torpedy, o masie ładunku wybuchowego 300 kg, groźna dla praktycznie każdego ówczesnego okrętu wojennego działającego na Morzu Bałtyckim. Za bardzo korzystny uznał Kryger wybór środków ogniowych, a w szczególności 40 mm armaty Boforsa L60 wz. 37. Jej umieszczenie na dziobie okrętu zwiększałoby zdolności ofensywne ścigacza („Idąc do ataku miał bowiem możliwość pokrycia atakowanej jednostki ogniem artyleryjskim, przy czym sektory ostrzału w płaszczyźnie poziomej sięgały aż po 140 [stopni] na każdą burtę. W wypadku odejścia spod ognia przeciwnika atutem stawała się prędkość i duża manewrowość jednostki. Zastosowana armata [dokładnie: planowana armata – TK] (o zasięgu 8500 m w poziomie i 4700 m w elewacji [tj. w pionie – TK], produkowana na licencji [szwedzkiej firmy Bofors] w zakładach krajowych, mogła

³⁸ Z. Kryger, *Plany i rzeczywistość możliwości bojowych polskich ścigaczy*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW), 2010, nr 25, s. 101.

³⁹ *Ibidem*, s. 101. Trzeba jednak zauważyć, że w wypadku ataku pojedynczego ścigacza projektu White'a na zanurzony okręt podwodny, istotnym ograniczeniem byłyby niewielka liczba posiadanych na pokładzie bomb głębinowych i ich nie największa moc niszcząca (tylko 6 bomb hydrostatycznych po 50 kg materiału wybuchowego każda). W praktyce ataków na okręty podwodne podczas II wojny światowej nierzadkie były skoordynowane ataki z użyciem dziesiątek, a nawet setek bomb głębinowych (dokonywane przeważnie przez wyspecjalizowane w tym zakresie zespoły okrętów nawodnych). Jak zasadnie zaznacza Z. Kryger, ówczesnie nie znano jeszcze niezwykle groźnej broni przeciwko okrętom podwodnym, jaką stanowiły torpedy ZOP (*ibidem*). Jego wątpliwości budzi kwestia zastosowania na okrętach projektu White'a do zwalczania okrętów podwodnych pasywnych stacji hydroakustycznych („wykrycie okrętu podwodnego mogło odbywać się więc często wyłącznie poprzez obserwację wzrokową jednostki nieprzyjaciela ładującej akumulatory na powierzchni, bądź operującej na głębokości peryskopowej lub wg wskazań lotnictwa” – *ibidem*, s. 102).

być zatem z powodzeniem wykorzystana także do rażenia niedużych celów nawodnych. W tym czasie działa tak dużego kalibru posiadały kutry torpedowe t[ypu] »Orjen«, budowane dla sił morskich Jugosławii. W konfrontacji z niemieckimi bądź radzieckimi kutrami torpedowymi – jak podkreśla Kryger – polskie okręty [projektu White'a] mogłyby swobodnie narzucać dystans walki⁴⁰. Za jedyną, szczególnie jednak istotną, „pięć achillesową” ścigaczy White'a uznaje Kryger – bez wątplenia zasadnie – jednostkę napędową. „Silniki ASM183D produkcji włoskiej firmy Isotta-Fraschini, napędzane benzyną, miały zapewnić w czasie 30 minut nieprzerwanej pracy moc 1150 KM, przez 4 godziny – 950 KM, a przez 10 godzin – 750 KM (il. 14). Były bardzo dynamiczne, jednak zastosowanie w nich benzyny jako paliwa groziło eksplozją w wypadku trafienia w zbiorniki lub wybuchu pożaru na okręcie. Stało się to udziałem późniejszego ORP „S 1”, 16 października 1940 r., i o mało nie doprowadziło do utraty okrętu⁴¹. Inną trudność stanowił status kraju–producenta silników, tj. Włoch, potencjalnego sojusznika III Rzeszy Niemieckiej. Mogło to grozić – w wypadku włączenia się Włoch do wojny po stronie Niemiec (co zresztą, jak wiadomo, nastąpiło w czerwcu 1940 r.) – wstrzymaniem dostawy samych silników lub w najlepszym razie koniecznych części zapasowych⁴².

Budowa ścigaczy dla PMW w stoczni White'a

Podpisanie 21 (24) stycznia 1939 r. umowy, i związane z tym wypłacenie pierwszej transzy honorarium (tj. ponad 10 tys. funtów brytyjskich za ścigacz) umożliwiło stoczni White'a w Cowes rozpoczęcie pracy. Z biegiem

⁴⁰ *Ibidem*, s. 101. W tonie polemicznym trzeba zaznaczyć, że wspomniane wyżej okręty jugosłowiańskie typu „Orjen” (8 sztuk zbudowanych w latach 1936–1939 przez konkurenta stoczni w Cowes – znaną już nam niemiecką firmę Lürssena w Vegesack) były znacznie większe od ścigaczy White'a (o połowę większa wyporność – ponad 60 ton, co zapewne nie pozostawało bez wpływu na możliwości zamontowania tak dużej armaty; strzelanie z armaty 40 mm mogło okazać się niebezpieczne dla słabszej konstrukcji drewnianego kadłuba ścigacza projektu White'a). Godzi się zauważyć, że w wypadku polskiego ścigacza projektu stoczni White'a (późniejszego „S 1”) ostatecznie zrezygnowano – zapewne nie bez istotnej przyczyny – z planowanej armaty 40 mm, na rzecz znacznie lżejszego, uniwersalnego działa 20 mm szwajcarskiej firmy Oerlikon.

⁴¹ *Ibidem*, s. 102.

⁴² *Ibidem*. Rezultatem problemów z silnikami Isotta-Fraschini na „S 1” stało się ich zamienienie w 1941 r. na silniki amerykańskiej firmy Packard. Mało znany jest fakt, że jeszcze w latach sześćdziesiątych XX w. rozważano reaktywowanie produkcji silników Isotta-Fraschini. Miały one bardzo dobrą charakterystykę małowymagności i gdy poszukiwano silników dla niszczycieli min typu „Tripartite” silniki Isotta-Fraschini stanowiły jeden z możliwych w tym czasie wyborów (informacja A. Jarskiego).

czasu jednak, niektórzy z obecnych w Cowes Polaków z niepokojem spoglądali na niewystarczające, ich zdaniem, tempo prac. Dał temu wyraz – w meldunku przesłanym do macierzystych Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni – delegowany przez tę instytucję do Cowes, „do nadzoru i doszkolenia przy budowie kadłubów ścigaczy”, brygadzysta (specjalista – szkutnik) Leon Zaczek⁴³.

Niestety, cytowany niżej, odpis raportu Zaczka (dołączony do pisma kierownika Warsztatów Portowych MW z 26 lipca 1939 r.) nie jest datowany. Zapewne – ze względu na spodziewane, wymagane sytuacja, szybkie przesłanie go do dowództwa zwierzchniego – odpowiada stanowi z około połowy lipca 1939 r., a zatem z okresu, gdy od rozpoczęcia budowy ścigaczy dla PMW upłynęło nieco ponad pięć miesięcy. Dla właściwej, wyważonej oceny stanu budowy ścigaczy, opisanego w poniższym raporcie, korzystne byłoby jego skonfrontowanie z dokładnym harmonogramem prac.

„Praca przy ścigaczach bardzo wolno posuwa się naprzód – pisał Zaczek. – Anglicy pracują bardzo wolno – nigdy im się nie spieszy. W ostatnim czasie przeszli wszyscy do jednego kadłuba, [gdyż] chcą wprawdzie jeden wykończyć. Dwa dni temu rozpoczęli szalowanie burt, to teraz chyba praca ruszy trochę prędzej naprzód”⁴⁴ (il. 15).

W dalszej części raportu Zaczek szeroko opisał, co samo w sobie jest interesujące, organizację oddziału skutniczego stoczni White’a (co było – rzecz jasna – szczególnie ważne dla polskiego odpowiednika brytyjskiej stoczni, tj. Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej). Raport, a zwłaszcza niektóre jego sformułowania, wskazują, że Warsztaty Portowe MW w Gdyni starały się zebrać możliwie jak najwięcej danych na temat metod pracy brytyjskich stoczniovców, co w przyszłości miałyby być pomocne przy spodziewanym uruchomieniu budowy kolejnych ścigaczy, już w kraju.

„Co do organizacji, to mogę tylko z działu skutniczego opisać – relacjonował Zaczek – Oddział skutniczy [stoczni] jest osobnym oddziałem,

⁴³ CAW, sygn. KMW, I.300.21.580, Kierownik Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr por. inż. Witold Szulc do szefa Służby Technicznej KMW, pismo z 26 lipca 1939 r. Szerzej na temat Warsztatów Portowych MW zob. C. Jeryś, *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920–1945*, Gdańsk 1980, *passim*, zwłaszcza s. 171–193. WPMW wyrosły w latach trzydziestych na poważnego producenta jednostek pływających. Było to tym bardziej uderzające, jeśli uwzględnić fakt, że zapleczu technicznemu Warsztatów daleko było do czołowych stoczni europejskich, a i stan zatrudnienia nie był najwyższy (od czerwca 1936 do kwietnia 1939 r.) zatrudnienie wzrosło tam z 498 do 895 osób (z czego wśród robotników bezpośrednio produkcyjnych – z 421 do 662 osób). Na ten temat zob. C. Jeryś, *op.cit.*, s. 190.

⁴⁴ CAW, sygn. KMW.I.300.21.580, Odpis raportu m. Zaczka Leona, wydelegowanego do Anglii, b.d. (połowa lipca 1939 r.?).

który ma swoje własne biuro konstrukcyjne, trasernię, motorownię i dla drobniejszych robót warszt[at] mech[aniczny]. Kierownik tego oddziału jest zarazem szefem biura konstrukcyjnego i inżynierem tego warsztatu. Warsztat mechaniczny jemu także podlega. W warsztacie skutniczym ma 2 mistrzów do pomocy. Na traserni jest jeden z brygad[zistów], który pełni funkcję bryg[adzisty] i traserą; ma 2 pomocników na traserni, którzy zaraz wszelkie szablony wykonują. Następnie jest jeden starszy bryg[adzista], który wg rys[unków] i szablonów wybiera drzewo i dostarcza za pomocą rob[otników] plac[owych] do obrabiarek. Tu będzie materiał wg szablonów i wskazówek obrobiony tak, że skutnikowi dostarcza się już z grubszego [sic!] obrobione materiały. Przy maszyn[ach] pracują tylko do tego wyznaczeni ludzie, którzy zaraz doglądają i ostrzą swoje maszyny. Jest to bardzo dobry pomysł, bo przede wszystkim będzie [on, robotnik] tę maszynę szanował, bo sam ją musi poprawiać jak stępi [ją] lub zepsuje, a po drugie taki człowiek wprost z tą maszyną żyje się i od razu wie, co jej dolega. Tu aż miło popatrzeć jak te cyrkularki tną. Z grubych bali tną cienkie deski na szalowanie diagonalne tylko na cyrkularkach i to dużych ca 600 x 800 mm, cięcie bardzo wąskie i gładkie. Przy grubszych robotach pomagają przy maszynach także rob[otnicy] plac[owi] i dużo się też posługują dźwigami. Administracja na [w]arszt[acie] jest tu bardzo szczupła. Każdy rob[otnik] dostanie swoją kartę tygodniową, na której [sic!] on czas i rodzaj pracy sam zaznacza i po upływie tygodnia ją odda i otrzymuje nową. Ta karta służy zaraz dla obrachunku zarobku. Asygnaty materiałowe każdy bryg[adzista] wypełnia i podpisuje⁴⁵.

Końcówka raportu Leona Zaczka z placu budowy obu ścigaczy, w stoczni White'a, napawała optymizmem co do możliwości krajowego przemysłu stocznioowego (gwoili ścisłości Warsztaty Portowe MW w Gdyni, mimo że pracowały od niedawna, dały już się poznać jako firma budująca udane jednostki pływające, zarówno cywilne, jak i wojenne⁴⁶).

„Wydajność pracy jest tutaj [tj. w Wielkiej Brytanii] mniejsza niż w Warsztatach [Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni] – autorytatywnie w podsumowaniu stwierdzał Zaczek – bo rzemieślnik tut[ejszy,

⁴⁵ *Ibidem*. Jak w czerwcu 1939 r. meldował szefowi Służby Technicznej KMW kmdr inż. S. Rymszewicz, na konferencji z udziałem kierownika Warsztatów Portowych MW w Gdyni ustalono, że w razie otrzymania ze stoczni White'a „wszystkich planów konstrukcyjnych budujących się obecnie ścigaczy”, to WPMW „mogłyby się podjąć niezwłocznie budowy 2-ch ścigaczy na własnej stoczni, o ile otrzymają odnośne zlecenie Kier[ownictwa] Mar[y]narki Woj[ennej]” (dokument udostępniony przez A. Jarskiego).

⁴⁶ W 1934 r. w WPMW zbudowano trałowiec ORP „Jaskółka”, a w 1936 r. holownik „Krakus”. Pod koniec lat trzydziestych powstały tu jeszcze kolejne dwa trałowce udanego typu „Jaskółka” – OORP „Czapla” i „Żuraw” (S.M. Piaskowski, *op.cit.*, t. 1, *passim*).

tj. brytyjski – TK] jest bardzo wolny i niezaradny; jak jego dziadek robił, tego on się w niektórych wypadkach trzyma i nie da się przekonać, że to można na lepszy sposób wykonać. Moim zdaniem, w Polsce ścigacze wykonamy o 25 proc. prężej, niż Anglicy⁴⁷.

Cennym źródłem dla zrekonstruowania rzeczywistego, a nie tylko postulowanego, harmonogramu prac przy ścigaczach jest (prowadzony od połowy sierpnia 1939 r. do początków stycznia 1940 r.) dziennik chor. mar. Józefa Wojtkowiaka (il. 16–17). Był on – jako wybitny specjalista – delegowany do Cowes przez KMW („dla nadzoru technicznego budowy w Anglii ścigaczy i turbin”; to ostatnie sformułowanie dotyczyło dostawy przez stocznnię White’a turbin i mechanizmów pomocniczych dla budowanych tym razem w kraju kolejnych dwóch niszczycieli-konrtorpedowców typu „Grom”)⁴⁸. Delegowanie chor. Wojtkowiaka wynikało – jak podkreślano w piśmie szefa Służby Technicznej KMW do szefa Służb Kierownictwa z 28 kwietnia 1939 r. – „z powodu ograniczonej ilości odpowiednio wykwalifikowanego personelu, który jest obecnie do dyspozycji⁴⁹. Pismo określało zasadnicze kompetencje i zasady podległości delegata. „Delegat KMW w Cowes – czytamy w punkcie trzecim dokumentu – będzie podlegał pod względem technicznym Przewodniczącemu Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów we Francji (Le Havre), który będzie przeprowadzał lustrację w Cowes przynajmniej raz na miesiąc sam osobiście, albo będzie delegował dla tego celu jednego z członków podległej mu Komisji Nadzorczej⁵⁰. W miarę postępu prac („przy próbach odbiorczych materiałów i mechanizmów oraz ścigaczy”) do dyspozycji delegata KMW w Cowes, na wniosek przewodniczącego Komisji Nadzorczej Budowy Okrętów we Francji, mieli być przydzielani „odpowiednio wykwalifikowani podoficerowie, lub też personel cywilny⁵¹. W piśmie z 14 lipca 1939 r., o wydelegowanie do Cowes chor. Józefa Wojtkowiaka (dla nadzoru nad dostawą turbin dla budowanych w kraju niszczycieli i przy budowie ścigaczy), wnioskował delegat KMW przy komisji zakupów wojсковych w Wielkiej Brytanii, kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz⁵².

⁴⁷ CAW, sygn. KMW.I.300.21.580, Odpis raportu m. Zaczka Leona, wydelegowanego do Anglii, b.d. (połowa lipca 1939 r.?).

⁴⁸ CAW, sygn. KMW, I.300.21.580, Odpis meldunku szefa Służby Technicznej KMW, kmdr. inż. Wacława Żejmy, skierowanego do szefa Służb KMW, z 28 kwietnia 1939 r.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Morskie aspekty polskiej misji zakupów zbrojeniowych w Anglii w 1939 r. Depesze kmdr. inż. Stanisława Rymaszewicza*, oprac. T. Skinder-Suchcitz, „Materiały. Dokumenty, Archiwalia, Studia”, Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego, [Londyn] wrzesień 2011, zeszyt 17, s. 108.

W końcu pierwszej dekady sierpnia 1939 r. – po koniecznych przygotowaniach – chor. Wojtkowiak rozpoczął swą kolejną brytyjską wyprawę (kilka lat wcześniej nadzorował w Cowes budowę niszczycieli „Grom” i „Błyskawica”). Jako człowiek przewidujący zabrał ze sobą do Anglii niektóre pamiątkowe fotografie, książki techniczne i dokumenty osobiste. 11 sierpnia o 14.00 zakrętował, przy reprezentacyjnym Dworcu Morskim w Gdyni, na oczekujący pasażersko-towarowy s/s „Warszawa”. Statek, należący do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu) obsługiwał przeważnie ruch emigracyjny do Stanów Zjednoczonych. W portach docelowych – Londynie i Hawrze czekały wielkie transatlantyki, którymi emigranci zazwyczaj kontynuowali podróż. W wypadku chor. Józefa Wojtkowiaka portem docelowym był Londyn, a bilet – co ciekawe – kosztował, ze zniżką 50 proc., 88 zł. „Rozstanie [z rodziną] nie było szczęśliwe – jak relacjonowała córka, Wanda Troman – wszyscy płakali, bo przecucia im tak kazały”⁵³. O 19.50 statek odbił od gdyńskiego nabrzeża. Dla wielu osób obecnych na pokładzie było to pożegnanie na zawsze z Ojczyzną. „Przejazd przez Kanał Kiloński nie był łatwy – jak później rodzinie relacjonował chor. Wojtkowiak – z powodu nieustającej napastliwej niemieckiej propagandy nienawiści i oszczerstwa, która doszczętnie wyczerpała pasażerów WARSZAWY, zmuszając ich do zakrywania sobie uszu rękawami, żeby tych hitlerowskich paszkwili na Polskę, transmitowanych przez znajdujące się na brzegach kanału skrzypiąco-wrzeszczące megafony, nie słuchać”⁵⁴. Po przepłynięciu 13 sierpnia Kanału Kilońskiego – s/s „Warszawa” wpłynął na Morze Północne.

Do Londynu chorąży Wojtkowiak dotarł, po niespełna czterech dobach w podróży, po północy, już 15 sierpnia. Tam, za dnia, zapewne zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, zameldował się przy Portland Place u attaché morskiego Ambasady RP (kmdr. por. dypl. Tadeusza Stoklasy – il. 18), któremu miał odtąd podlegać pod względem garnizonowym na czas konieczny dla zrealizowania zadania⁵⁵. Jeszcze tego samego dnia, 15 sierpnia 1939 r.,

⁵³ List Wandy Troman do autora, 30 grudnia 2018 r. (w zbiorach autora). Zob. także: W. Troman, *Por. mar. Józefa Wojtkowiaka notatki ze służby na morzach. Opracowane przez jego córkę Wandę Troman*, Monografia 7, Dodatek do Naszych Sygnałów, 1993, nr 174, s. 26.

⁵⁴ *Ibidem*. S/s „Warszawę” wybuch wojny zastał w porcie docelowym – Hawrze. Statek nie wracał już na Polski w związku z rozkazami o ewakuacji floty handlowej poza zagrożony Bałtyk. W okresie II wojny światowej „Warszawa” należała do najbardziej eksploatowanych polskich statków. Statek zatonął w końcu grudnia 1941 r., na wysokości egipskiego portu Marsa-Matruh, w trakcie rejsu z wojskiem do Tobruku, storpedowany przez niemieckiego U-Boota.

⁵⁵ CAW, sygn. KMW, I.300.21.580, Odpis meldunku szefa Służby Technicznej KMW, kmdr. inż. Wacława Żejmy, skierowanego do szefa Służb KMW, z 28 kwietnia 1939 r. Stary notes J. Wojtkowiaka, udostępniony autorowi przez jego córkę, Panią Wandę Troman,

o 14.30 wyruszył z londyńskiego dworca Waterloo, via Southampton, do końcowego celu podróży – położonego na wyspie Wight – miasta Cowes⁵⁶.

Cowes – jak wiadomo – było już dobrze zapisane w kronikach Polskiej Marynarki Wojennej za sprawą budowy w stoczni White'a wysoko ocenianych niszczycieli (kontrtorpedowców) „Grom” i „Błyskawica”. Ale tradycje morskie tego miasta były znacznie wcześniejsze. Jeszcze w XI w. Wikingowie wykorzystywali przecinającą Cowes rzekę Medinę jako bazę do najazdów na pobliskie południowe wybrzeża Anglii. Dzieje zaś stoczni White'a, to jest zakładu budującego okręty wojenne, sięgały końca XVII w. Od tego czasu firma zasilala regularnie brytyjską Royal Navy (i floty zagraniczne). W XX w. zakład specjalizował się w budowie nowoczesnych niszczycieli⁵⁷. To właśnie kontrakt na niszczyciele dla Polskiej Marynarki Wojennej, a później na ścigacze, związał na cztery lata Józefa Wojtkowiaka ze stocznia White'a i pracującymi tam stoczniovcami.

Misja J. Wojtkowiaka rozpoczęła się 15 sierpnia 1939 r., o godzinie 17.30, z chwilą przybycia statkiem z Southampton przez cieśninę Solent do nabrzeża Cowes. Pierwszy dzień pobytu, 16 sierpnia 1939 r., wypełniła chor. Wojtkowiakowi wizyta w stoczni i zapoznanie się ze stanem robót. Była to też okazja do poznania kierownictwa stoczni (na czele którego stał dyrektor generalny Arthur Thomas Wall) oraz pracujących już tam Polaków. Oprócz wspomnianego wyżej brygadzysty Warsztatów Portowych MW Leona Zaczka byli to: st. bosm. Stanisław Rybicki, bosmanmat Antoni Sewera (obaj specjaliści od motorów, co było o tyle istotne, że właśnie w sierpniu do Cowes miały nadejść zamówione we Włoszech silniki firmy Isotta Fraschini). Poza nimi w stoczni White'a w Cowes przebywali też na praktyce dwaj inni Polacy – studenci (od 1936 r.) Wydziału Okrętowo-Lotniczego Politechniki Gdańskiej (Danziger Technische Hochschule): Jerzy Doerffer oraz Feliks Dekowski⁵⁸, którzy nabywali tam koniecznego doświadczenia.

w e-mailu z 18 czerwca 2018 r. Kmdr. por. dypl. T. Stoklasa sprawował funkcję attaché morskiego w Londynie od zaledwie dwóch tygodni (od 1 sierpnia 1939 r.).

⁵⁶ Stary notes J. Wojtkowiaka (jw.); List Wandy Troman do autora z 4 sierpnia 1992 r. wraz z załącznikami (w zbiorach autora).

⁵⁷ <https://www.visitisleofwight.co.uk/blog/read/2017/04/an-abbreviated-history-of-cowes-b166> (dostęp: 11.08.2019); https://www.gracesguide.co.uk/J._Samuel_White_and_Co (dostęp: 11.08.2019).

⁵⁸ IPMS, sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka (z Cowes, 15 sierpnia 1939 r. – 3 stycznia 1940 r.), zapisy z 15 i 16 sierpnia 1939 r.; to samo udostępnione ze zbiorów Wandy Troman. Z obu wspomnianych wyżej studentów Politechniki Gdańskiej, obecnych w stoczni White'a w Cowes, szczególnie duże osiągnięcia w dziedzinie polskiego okrętownictwa stały się po II wojnie światowej udziałem Jerzego Doerffera. Bosmanmat Sewera należał później, jako specjalista od motorów, do załogi ścigacza ORP „S 1” i w tym

Do obowiązków chor. Wojtkowiaka należało nadzorowanie budowy ścigaczy – kadłubów, ale też montażu przeznaczonych dla nich maszyn. Oprócz tego do jego zadań należało nadzorowanie budowy maszyn okrętowych dla dwóch niszczycieli budowanych w Gdyni (później, już po wybuchu wojny, jego zadaniem stało się szkolenie załóg maszynowych dla obu ścigaczy).

Dodać należy, że z odległości Londynu (i podczas wizyt na miejscu) budowę ścigaczy od miesięcy obserwował przedstawiciel PMW w Misji Zakupów Zbrojeniowych w Anglii, kmdr S. Rymszewicz. Przed powrotem do Polski (co nastąpiło – na wezwanie z Warszawy – 25 sierpnia 1939 r.), przyjechał raz jeszcze do Cowes (17 sierpnia), aby osobiście zapoznać się z postępami robót⁵⁹.

Oto, jak w szczegółach rysował się dokładny harmonogram wykonanych prac (na podstawie pedantycznie – i co ważne, na bieżąco – prowadzonego dziennika chor. Józefa Wojtkowiaka⁶⁰). Zapisy te, to, poza wszystkim, świadectwo dramatycznej walki z uciekającym nieubłaganie czasem (w warunkach narastającego napięcia w relacjach polsko-niemieckich). Świadczą o tym zagęszczające się zapisy – umieszczane już nie co kilka dni, jak do niedawna, a pod koniec sierpnia 1939 r. – dzień po dniu). Zapisy dziennika są też potwierdzeniem wysokich kwalifikacji fachowych chor. Wojtkowiaka, który – o czym nie wolno zapominać – równocześnie z pracami przy ścigaczach doglądał robót przy istotnych komponentach wyposażenia dla budowanych w kraju niszczycieli typu „Grom” (zob. tabela 2).

Pod datą 31 sierpnia 1939 r. chor. J. Wojtkowiak dopisał również, że tego dnia zwrócił podległemu brygadziście L. Zaczkowi uwagę, aby ten bardziej dopilnowywał dokładnego pasowania desek i ich nitowania. Miał także zwrócić więcej uwagi na „sposób przyciągania jednej deski do drugiej od strony pokładnic poprzecznych i wzdłużnych”⁶¹.

charakterze uczestniczył w zwalczaniu pożaru tego okrętu 16 października 1940 r. (o czym szeroko w dalszej części pracy). Na temat osoby dyrektora Arthura Thomasa Walla i jego związków z kontraktami realizowanymi dla Polski zob. np.: https://www.gracesguide.co.uk/Arthur_Thomas_Wall (dostęp: 11.08.2019). Znakomite opinie brytyjskich stoczniovców z zakładów White'a w Cowes bardzo się przydały Józefowi Wojtkowiakowi w 1946 r. w trakcie starań o nabycie brytyjskiego obywatelstwa (udostępnione przez Wandę Troman kopie listów – opinii na temat J. Wojtkowiaka wystawionych przez: F.S. Billowesa, H.C. Careya – głównego inżyniera, konstruktora w latach budowy okrętów dla PMW oraz A. Hoare'a – kierownika działu technicznego stoczni White'a; kopie w zbiorach autora).

⁵⁹ Np. IPMS, sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka..., zapis 17 sierpnia 1939 r. Także: *Morskie aspekty polskiej misji zakupów zbrojeniowych w Anglii w 1939 roku...*, s. 35, 156; List Wandy Troman do autora, 28 grudnia 2018 r. (w zbiorach autora).

⁶⁰ IPMS, sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka..., *passim*. O wartości pisanego na bieżąco dziennika świadczą m.in. tchnące autentyzmem chwili zapisy z 1 września 1939 r. (zob. dalej).

⁶¹ *Ibidem*, zapis z 31 sierpnia 1939 r.

Tabela 2. Harmonogram prac wykonywanych przy budowie ścigaczy (wg zapisów dziennika chor. mar. Józefa Wojtkowiaka)

Data	Ścigacz	
	Ścigacz I	Ścigacz II
19 sierpnia 1939	Poszywanie (kładzenie poszycia) dna	Montaż wręgów, grodzi
21 sierpnia 1939	Nadszedł kompresor	Nadszedł kompresor
22 sierpnia 1939	Szkielet gotowy. Burty oszalowane, z wyjątkiem wyłobień przy wylotach rur torpedowych. Dno oszalowane w 86 proc. Zmontowane wszystkie grodzie, za wyjątkiem grodzi pod działko. Na pokładzie robi się wzmocnienia ramy dla luków do wstawiania motorów.	Wykańczanie szkieletu. Wyrównane wręgi na burtach. Na sześć grodzi postawione są cztery. Wręgi podłużne na jednej burcie w robocie.
25 sierpnia 1939	Montowanie wręgów podłużnych. Pokład: prace przy podstawie pod karabin maszynowy. Wykańczanie poszycia (nitowanie).	W robocie wręgi podłużne prawej burty.
26 sierpnia 1939	Nadszedł motor główny.	Nadszedł motor główny.
28 sierpnia 1939	Nadeszły dwa motory Isotta-Fraschini (do pełnego stanu trzech)	Nadeszły dwa motory Isotta-Fraschini (do pełnego stanu trzech)
29 sierpnia 1939	Wyglądanie desek dna.	-
30 sierpnia 1939	Pasowanie włazów. Prace przy dnie ścigacza. Próba wspornika 2.	Montaż bocznych wręgów.
31 sierpnia 1939 (ostatni dzień pokoju!)	Układanie poszycia na pokładzie.	Montaż wzdłużnych wręgów bocznych.

Niestety, to były już ostatnie, w istocie desperackie wysiłki, by ukończyć oba zamówione ścigacze przed nadchodzącym nieubłaganie początkiem wojny. Na wcielenie ścigaczy do PMW przed wybuchem II wojny światowej zabrakło czasu (i to co najmniej kilku miesięcy).

Nie brakowało tylko jednego – niezwyklej ofiarności polskiego społeczeństwa, które w miesiącach poprzedzających wybuch wojny wpłacało

na fundusze proobronne (Fundusz Obrony Narodowej i Fundusz Obrony Morskiej) setki tysięcy złotych, nie licząc subskrypcji pożyczki przeciwlotniczej i składanych w darze Ojczyźnie ton srebra i złota, w tym setek ślubnych obrączek. To właśnie dlatego, pod wrażeniem wielkiej społecznej ofiarności, pismem z 22 lipca 1939 r., wystosowanym do Ministerstwa Spraw Wojskowych, ówczesny prezes Rady Ministrów gen. Felicjan Sławoj Składkowski – statutowy dysponent FOM – wyraził zgodę na zamówienie w stoczni White'a dalszych dwóch ścigaczy (co miało – według ustaleń Marka Twardowskiego – skutkować złożeniem, niemal w ostatniej chwili, odpowiedniego zamówienia)⁶². Gdy w nieco ponad miesiąc później wybuchła wojna, Polska Marynarka Wojenna, zmuszona stawić na Bałtyku opór niemieckiej Kriegsmarine, pozbawiona była małych nawodnych okrętów torpedowych.

Mimo to w latach 1937–1939 dokonano wiele. W krótkim czasie – jak w liście do autora zauważył znawca zagadnienia, Adam Jarski – wypracowano ostateczną konfigurację polskiego ścigacza – „od idei Thornycrofta do ostatecznej formy, kiedy to już była [ona] właściwie spóźniona. Wydaje mi się, że powstanie tej polskiej koncepcji było możliwe, bo nikt z formułujących warunki techniczne nie był »skażony« styczeńnością wcześniej z tym rodzajem broni, co pozwoliło na nieskrępowane formułowanie zadań dla nich bez naleciałości konserwatywnych poglądów tych, co na nich wcześniej służyli (jak Brytyjczycy)”⁶³.

Druga odsłona historii polskich ścigaczy wiąże się już z 1940 r. i z akwemami u brzegów sojuszniczej – od 25 sierpnia 1939 r. – Wielkiej Brytanii.

⁶² T. Kondracki, *Fundusz Obrony Morskiej...*, s. 28. Jak wskazuje Marek Twardowski, w warunkach wybuchu wojny – o czym szerzej w następnym rozdziale – Brytyjczycy przejęli dwa budowane ścigacze (o czym polską ambasadę poinformowano pismem z 7 września 1939 r.), a także anulowali złożone już zamówienie na drugą parę (pismem z 26 września 1939 r. – zob. M. Twardowski, *Polskie ścigacze w II wojnie światowej*, „Morze. Statki i okręty” 2014, nr 2 (wyd. specjalne), *passim*).

⁶³ List A. Jarskiego do autora z 28 czerwca 2021 r. A. Jarski przed laty zebrał swoje analizy na temat kształtowania się koncepcji „polskiego ścigacza” w kilku artykułach zamieszczonych w wydaniach specjalnych czasopisma „Morze Statki i Okręty” (nr 4/2016, nr 5/2016 i nr 6/2016; zob. Bibliografia).

ROZDZIAŁ 2

Pierwsze ścigacze w służbie Polskiej Marynarki Wojennej

Wojna

1 września 1939 r., rano, chor. Józef Wojtkowiak, nadzorujący w stoczni White'a w Cowes budowę ścigaczy dla PMW, udał się, jak codziennie, do stoczni. Początkowo nic nie zwiastowało nadejścia hiobowych wiadomości z odległej Polski. W dzienniku, jako pierwszy tego dnia, pojawił się zapis dotyczący przygotowania wysyłki do Polski gotowych podzespołów, wykonanych w Cowes, z myślą o budowanych w kraju niszczycielach typu „Grom”. Jako kolejna (druga) pojawiła się notatka z hali budowy ścigaczy, informująca o dokonywanej właśnie obróbce wsporników do śrub napędowych (1–3) ścigacza nr I.

Wtedy dotarły pierwsze informacje o początku wojny w Polsce. „Wiadomość o napadzie zbrojnym na Polskę – wojna z Niemcami” z przejęciem zapisał chorąży.

Konsekwencje nie kazały na siebie długo czekać. 2 września naczelny dyrektor stoczni Mr Arthur Thomas Wall zawiadomił chor. Wojtkowiaka, że wstrzymuje wykonanie zamówienia (choć – jak zaznaczał chorąży – „ścigacze będą robione dalej i zabierze je prawdopodobnie Anglia”).

Zakład skoncentrował się na realizacji pilniejszych, z brytyjskiej perspektywy, zamówień Royal Navy, a Admiralicja Brytyjska – jak to zazwyczaj działo się w podobnych okolicznościach, po wejściu kraju do wojny – przejęła obie znajdujące się w budowie jednostki¹.

O decyzji Brytyjczyków niezwłocznie powiadomiono attaché morskiego Ambasady RP w Londynie, kmdr. por. dypl. Tadeusza Stoklasę, oczekując

¹ IPMS, sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka (z Cowes, 15 sierpnia 1939 r. – 3 stycznia 1940 r.), zapisy z 1–2 września 1939 r.; *ibidem*, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy [1 XII 1939–31 V 1942], opracowanie kmdr. ppor. Józefa Boreyki, *passim*.

decyzji w sprawie ścigaczy i losu grupki Polaków obecnych dotąd w stoczni. W istniejącej sytuacji chor. Wojtkowiakowi pozostało – poza śledzeniem sytuacji wojennej – nadzorowanie, jak dawniej, prac przy podzespołach dla niszczycieli typu „Grom” (w nowej sytuacji politycznej były one przeznaczone już nie dla budowanych w kraju niszczycieli typu „Grom”, a – jako podzespoły zapasowe – dla przebywających od 1 września 1939 r. w Wielkiej Brytanii dwóch niszczycieli tego typu, tj. ORP „Grom” i ORP „Błyskawica”). Natomiast w związku z decyzją Brytyjczyków o rekwizycji obu ścigaczy, zakres ingerencji strony polskiej w ich budowę musiał odtąd, z oczywistych względów, ograniczać się do śledzenia, ale tylko z daleka, postępów prac przy obu okrętach (6 września 1939 r. J. Wojtkowiak zapisał: tylko „Przy ścigaczach pracują Anglicy dalej”)².

Październik i większą część listopada 1939 r. wypełniły prace związane z odbiorem i wysyłką do Plymouth-Devonport (tj. głównej ówczesnie bazy PMW na ziemi brytyjskiej) głowic do silników Diesla, wykonanych specjalnie dla niszczycieli typu „Grom”. W tym czasie prace przy ścigaczach zwolniły (przez pierwsze dwa tygodnie listopada prace miały być w ogóle wstrzymane „z powodu – jak tajemniczo zapisał chor. Wojtkowiak – pewnej modyfikacji”)³.

Sprawa przyszłej przynależności budowanych ścigaczy była – już od dnia podjęcia decyzji o ich rekwizycji, tj. od 2 września – obiektem usilnych starań strony polskiej, z dużym udziałem polskiego attaché morskiego w Londynie kmdr. por. dypl. Tadeusza Stoklasy. To zapewne dzięki naciskom politycznym polskich czynników rządowych (i wysiłkom Ambasady RP oraz jej attaché morskiego), 27 listopada 1939 r. rekwizycja ścigaczy przez Brytyjczyków została cofnięta⁴. W następstwie tej decyzji wyrażono zgodę na obsadzenie obu jednostek polskimi załogami i ich wejście w skład walczącej na Zachodzie polskiej floty⁵. Jednak dalsze prace przy ścigaczach (budo-

² IPMS, sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka..., zapisy z 2–6 września 1939 r.

³ *Ibidem*, zapisy z października i listopada 1939 r.

⁴ *Ibidem*, zapis z 27 listopada 1939 r. Trzeba zauważyć, że decyzja o cofnięciu przez Brytyjczyków rekwizycji obu ścigaczy była poprzedzona (o kilka dni) wizytą premiera rządu RP gen. Władysława Sikorskiego w Londynie i Rosyth. Wizyta służyła podpisaniu dalszych polsko-brytyjskich dokumentów określających zasady sojuszu. Jednym z efektów tego – jak można domniemywać – była wspomniana decyzja brytyjska o cofnięciu rekwizycji. Gwoli ścisłości, dla ogromnej brytyjskiej Royal Navy dwa polskie ścigacze nie oznaczałyby istotnego wzmocnienia. Utrzymanie i rozwijanie sojuszu z Polską było w tych okolicznościach, w warunkach wojny światowej, wartością znacznie cenniejszą.

⁵ T. Skinder-Suchcitz, *Rok 1939. Polsko-brytyjska polityka morska*, Warszawa–Londyn 1997, s. 150.

wanych na nowo dla PMW) podjęto – w odpowiedzi na nalegania strony polskiej, uzgodnione z Admiralicją Brytyjską – dopiero z końcem 1939 r.

Jeszcze w końcu 1939 r. (4 grudnia) na konieczne przeszkolenie do Royal Navy (która miała już duże doświadczenie w eksploatacji ścigaczy) skierowano pierwszych czterech młodych oficerów PMW. Byli oni przewidziani (po dwóch) do obsadzenia obu okrętów – jeden jako dowódca, drugi zaś jako zastępca dowódcy okrętu, czyli w marynarskiej terminologii z.d.o. (oficer ten formalnie określany był wówczas mianem oficera wachtowego). Mieli to być, z niszczyciela ORP „Błyskawica”, podporucznicy marynarki Eugeniusz Wciślicki i Andrzej Guzowski (il. 20, 110), zaś z niszczyciela ORP „Burza” podporucznicy marynarki Andrzej Jaraczewski (il. 21) i Tadeusz Lesisz (il. 22, 109, 111). Wspominał Andrzej Guzowski: „Rozkaz przeniesienia nas na budujące się w stoczni Samuel White ścigacze, który nadszedł w końcu listopada lub z początkiem grudnia 1939 r. był uznany przez nas czterech, tj. Gienka Wciślickiego, Andrzeja Jaraczewskiego, Tadka Lesisza i mnie za wielki dla nas zaszczyt i wyróżnienie. Może i o tym marzyliśmy, ale nie wiem, czyśmy się istotnie tego spodziewali. O tych ścigaczach chodziły już przecież słuchy na flocie jeszcze przed wojną; były ponoć budowane ze składki społeczeństwa i wiele się po nich spodziewano. Przypuszczaliśmy, że obsadzą je oficerowie wprawdzie młodzi, ale ze starszych od nas roczników, tych z promocji 1936 lub 1937 [Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej]. Chodziliśmy więc dumni jak pawie, że wybrano właśnie nas”⁶.

Obecność w Wielkiej Brytanii grupy młodych oficerów, chwilowo bez przydziałów bojowych, wynikała z – godnej podkreślenia i uznania – celowej, przecznej polityki personalnej KMW. W obliczu bezpośredniego zagrożenia wojennego, Kierownictwo wysłało ich (jako młodszą kadre dowódczą, częściowo ponadetatową) na niszczycielach skierowanych, 30 sierpnia 1939 r. z Gdyni do Wielkiej Brytanii. W ten sposób ocalono dla przyszłej służby w PMW grupę młodych, obiecujących oficerów, którzy już wkrótce mieli zapisać chwalebne karty służby na okrętach wojennych RP.

Wspomniani wyżej czterej młodzi oficerowie znajdowali się na początku kariery dowódczej w polskiej flocie wojennej.

Eugeniusz Wciślicki (1915–1966), najstarszy z tej grupy, był słuchaczem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, którą ukończył, promocją oficerską (odbywaną tradycyjnie na pokładzie okrętu-hulku PMW, ORP „Bałtyk”), 15 października 1938 r. Od listopada 1938 do marca 1939 r. odbył kurs aplikacyjny i służył w Kadrze Floty w Gdyni. Jego wojenne (i późniejsze) losy miały być zdeterminowane z chwilą skierowania go w marcu 1939 r.

⁶ List Andrzeja Guzowskiego do autora z 3 lutego 1992 r.

w charakterze oficera wachtowego na niszczycielu ORP „Burza”. Według niektórych opracowań, z „Burzą” miał przybyć we wrześniu 1939 r. do Anglii i aż od listopada miał dzielić na morzu i lądzie losy załogi tego okrętu. Ostatnie ustalenia wskazują jednak, że Wciślicki w omawianym okresie służył na niszczycielu ORP „Błyskawica”⁷. Nie wiemy, czym spowodowana była decyzja władz zwierzchnich o skierowaniu właśnie jego na oficera kadry tworzonego zespołu ścigaczy. Było to – jak już niebawem miało się okazać – decyzja nader słuszna, która przysporzyła wyjątkowej sławy bojowej naszej marynarce i zyskała uznanie sojuszników brytyjskich⁸.

Drugim oficerem z analizowanej czwórki był Andrzej Guzowski (1917–1999). W chwili wybuchu wojny był on – jako bosman pchor. starszego rocznika SPMW – na pokładzie niszczyciela ORP „Błyskawica”, w drodze

⁷ Niektóre informacje biograficzne E. Wiślickiego (jak w przypisie 9), wskazujące na to, że aż do przełomu listopada i grudnia 1939 r. służył na ORP „Burza”, nie znajdują potwierdzenia w innych opracowaniach i źródłach. Po pierwsze, przeczy temu informacja, że Wciślicki został skierowany na kurs w Portland z ORP „Błyskawica”. Po drugie, brak nazwiska Wciślickiego na wykazie oficerów znajdujących się na pokładzie ORP „Burza” w historycznym rejsie z Gdyni do Rosyth (30 sierpnia–1 września 1939 r. – zob. S.M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 2, Albany 1987, s. 45. Kwestię tę ostatecznie rozstrzygają akta osobowe (zeszyt ewidencyjny) E. Wciślickiego, gdzie zapisano, że od 5 maja 1939 r. aż do przybycia do Wielkiej Brytanii służył na ORP „Błyskawica” w charakterze I oficera wachtowego (zob. IPMS, MAR.A.V.12/217A).

⁸ Jak piszącemu te słowa mówił przed laty Andrzej Jaraczewski (1991), E. Wciślicki wyróżniał się niestandardowym sposobem kierowania ścigaczem i tym, że sam szukał trudnych wyzwań. Mając – jako dowódca ORP „S 2” – do wyboru dwie trasy, zawsze wybierał trudniejszą. Na temat przydziału E. Wciślickiego na ORP „Burza” – zob. m.in.: D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej, Załączniki*, Gdynia 2002, s. 19. Prawidłową wersję dotyczącą przydziału E. Wciślickiego na ORP „Błyskawica” odtworzono na podstawie materiałów ewidencyjnych PMW, udostępnionych przez kierownika Archiwum IPMS, dr. hab. Andrzeja Suchcitzę. E. Wciślicki zapisał się bardzo dobrze w pamięci kolegów z Grupy Ścigaczy. „O Gienku Wciślickim mogę mówić chyba tylko w superlatywach i nie dlatego, że »de mortuis aut bene, aut nihil« – wspominał Andrzej Guzowski. – Był to naprawdę doskonały oficer, a równocześnie osobiście skromny, bez żadnych »wodzowskich« kompleksów. Bardzo dobry kolega i towarzysz »do wszystkiego«. Ufaliśmy sobie wzajemnie w pełni, co na okręciku, gdzie było tylko dwóch oficerów, było niezmiernie ważne. Lubilem go i chyba on mnie też lubił. Zналиśmy się dobrze jeszcze z SPMW, jako, że obaj paraliśmy się lekkoatletyką – on »straszenie daleko rzucał dyskiem i pchał kulą«, a ja »straszenie prędko biegałem na sto metrów«. Od czerwca do grudnia 1939 [r.] byliśmy razem na »Błyskawicy«, gdzie było podporuczników jak psów i my najmłodszy trzymaliśmy się bardzo blisko ze sobą. [...] Gdzieś koło roku 1960 spotkałem w Waszyngtonie młodego eks-lotnika z Royal Navy, który pływał na lotniskowcu, na którym Wciślicki – zmienił nazwisko na Westlake – był pierwszym ZDO [zastępcą dowódcy okrętu]. Mówił mi, że Wciślicki – »Commander Westlake, R.N.« był bardzo szanowany i równocześnie bardzo lubiany przez podwładnych oficerów Royal Navy” (List Andrzeja Guzowskiego do autora z 3 lutego 1992 r.).

do Wielkiej Brytanii. 15 października 1939 r. został w Anglii promowany na podporucznika marynarki (wojenna promocja SPMW). Do 4 grudnia 1939 r., a więc do daty skierowania na kurs sygnałowy w Portland, był oficerem wachtowym na „Błyskawicy”.

Andrzej Zaremba Jaraczewski (1916–1992) był absolwentem SPMW, promocji z 15 października 1938 r., po której odbył kurs aplikacyjny. Do grudnia 1939 r. był oficerem wachtowym na ORP „Burza”, z którym to niszczycielem przybył do Wielkiej Brytanii.

Ostatni, najmłodszy z czwórki oficerów, Tadeusz Lesisz (1918–2009) był absolwentem Korpusu Kadetów nr 3 w Rawiczu (1936) i słuchaczem SPMW. Jako bosman pchor. przybył 3 września do Wielkiej Brytanii na pokładzie ORP „Burza”. 15 października 1939 r. został – razem z A. Guzowskim – promowany na podporucznika marynarki (wojenna promocja SPMW). Do czasu skierowania na kurs w Portlandzie, dzielił trudy służby na niszczycielu ORP „Burza”, z którego został wyokrętowany 3 grudnia 1939 r.⁹

Przyczyny takiego, a nie innego wyboru kandydatów na kadre dowódczą pierwszych ścigaczy nie są w pełni oczywiste. Z pewnością istotną rolę odgrywały okoliczności, na jakie po latach zwracał uwagę jeden z wytypowanych oficerów – Tadeusz Lesisz: „Od młodego wiekiem i doświadczeniem dowódcy należy się spodziewać samodzielności, inicjatywy, zdolności podejmowania decyzji w każdej nowej zaistniałej sytuacji i na ścigaczach dodatkowej brawury! Tego zapewne spodziewali się od nas nasi dowódcy”¹⁰. Do tego wykazu dodać z pewnością można wzgląd na trudy służby na ścigaczach, które łatwiej było znieść młodszym dowódcom.

Kurs teoretyczny w zakresie obsługi „Asdic” (aparatu do wykrywania okrętów podwodnych) wyznaczeni oficerowie odbyli w HMS „Osprey” – ośrodku brytyjskich lekkich sił nawodnych w Portland, na południowym brzegu Anglii, w dniach 4–22 grudnia 1939 r.¹¹ W dniach 1–30 marca 1940 r.

⁹ Notki biograficzne na podstawie: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. I: *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 459, 340–341, 349, 375. Zob. też: T. Lesisz, *Od pomostu do deski. Wspomnienia marynarza-architekta*, Londyn 2003, s. 32; D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej, Załączniki*, Gdynia 2002, s. 18; IPMS, sygn. MAR.A.V.12/73, *Zeszyt ewidencyjny A. Jaraczewskiego; Zbiory Tadeusza Lesisza, Certificate of Service at Sea in the Polish Navy* [Tadeusza Lesisza, P.N.], 1st March, 1947; Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej (dalej: AMMW), RTD 2, sygn. 12 K (T. Lesisz), Biogram Tadeusza Lesisza; list Tadeusza Lesisza do autora z 12 sierpnia 1993 r.; AMMW, t. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty osobiste), *Certificate of Service at Sea in the Polish Navy* [Andrzeja Antoniego Jaraczewskiego]; *ibidem*, *Przebieg służby w Mar[ynarce] Woj[ennej]*, b.d.

¹⁰ List T. Lesisza do autora z 17 maja 1995 r.

¹¹ Jak podkreślał T. Lesisz: „W 1939 roku, kiedy my odbywaliśmy kurs Asdicowy w Portland, Asdic był jeszcze bardzo trzymany w tajemnicy. Jedynie »capital ships« – pancerniki

odbyły się w pobliskim Portsmouth dwa kolejne kursy. Na początku, dwutygodniowy, na HMS „Excellent” (największej szkole artylerii morskiej Royal Navy), w zakresie przeszkolenia artyleryjskiego, specjalnie pod kątem służby na ścigaczach artyleryjskich. Jak zapamiętał T. Lesisz, wygodne zakwaterowanie zapewniały bloki oficerskie, które jednak były prawie nieopalone, przez co było „strasznie zimno”. „Przydzielono nam – wspominał – starszego ordynansa, który dbał o naszą wygodę. Rano budził nas i meldował: »Bath is ready, sir«. Chcąc nie chcąc, wyskakiwałem z łóżka i biegłem mroźnym korytarzem do jeszcze bardziej mroźnej łazienki. Tymczasem ordynans przygotowywał bieliznę, mundur, buty i skarpetki do włożenia. Warunki, można powiedzieć, gentlemanские, ale dość spartańskie”¹². Atrakcją pobytu w Portsmouth było – jak wspominał Lesisz – zaproszenie w marcu 1940 r. na „wspaniałą bankiet”. Okazją było niedawne zatopienie (ściślej zmuszenie do samozatopienia na redzie Montevideo) niemieckiego pancernika kieszonkowego „Admiral Graf Spee” (w grudniu 1939 r., w następstwie bitwy w ujściu La Platy), co brytyjska Marynarka Królewska – spragniona tak spektakularnych sukcesów – celebrowała szczególnie uroczyście¹³.

Ostatnie dwa tygodnie marca 1940 r. zajął kurs w HMS „Vernon” w Portsmouth (w szkole broni podwodnej), głównie w zakresie użycia bomb głębinowych i bardziej pobieżnie w zakresie broni torpedowej. Kursanci mieli m.in. możliwość zapoznania się z nową niemiecką bronią, jaką były, niedawno wyłowione z morza, miny magnetyczne. Kurs umożliwiał poznanie zasady działania min, jak i możliwych form obrony¹⁴.

Tak oto przebieg obu kursów (z grudnia 1939 i marca 1940 r.), na podstawie swojego „Record of service”, opisał Tadeusz Lesisz: „4.12.39 – 22.12.39 – HMS »Osprey« – Portland – »Asdic« – Anti/Subm[arine] Course. Aparat podsluchowy przeciwko okrętom podw[odnym], konstrukcja i obsługa – użycie.

i krążowniki [także okręty wielkości niszczyciela, czy korwety – TK] miały urządzenia z obracającą się anteną. Na ścigaczach i przypuszczam innych małych okrętach [Asdic] montowany był z »usztynwioną« – stałą anteną i obracało się całym ścigaczem po uchwyceniu echa, ażeby osiągnąć kierunek na okręt podwodny. Oczywiście dokładność przy tym systemie była w granicach 5 stopni, niemniej miało się ostrzeżenie o istniejącym okręcie podwodnym w zasięgu 2700 jardów [tj. ok. 2,5 km – TK], bo wówczas maksymalny zasięg Asdicu był właśnie 2700 jardów i taki pozostał przez długi okres czasu. [...] My byliśmy pierwszymi aliantami, którzy zostali wtajemniczeni w istnienie i operację [sposób użytkowania] Asdicu, oprócz Mar[y]narki Francuskiej. W mesie oficerskiej w HMS »Osprey« [w Portland] wisiała fotografia pierwszego kursu asdicowego, na którym byli Francuzi w 1937 roku” (List T. Lesisza do autora z 17 maja 1995 r.). Także: T. Lesisz, *Od pomostu...*, s. 32.

¹² T. Lesisz, *Od pomostu...*, s. 33.

¹³ *Ibidem*, s. 33; list Tadeusza Lesisza do autora z 12 sierpnia 1993 r.

¹⁴ *Ibidem*, s. 33.

[...] 1.3.40 – 30.3.40. – przeszkolenie artyleryjskie i torpedowe stosowne do MGB's [ścigaczy artyleryjskich] i ścigaczy ogólnie. HMS »Excellent« (szkoła artylerii) – Portsmouth. Zapoznanie się i obsługa broni maszynowej małego kalibru (Oerlikon, Lewis) i inne. – 2 tygodnie HMS »Vernon« (szkoła broni podwodnej) – Portsmouth – zapoznanie się i obsługa bomb głębinowych i pobieżnie torpedy”. Po ukończonych kursach, T. Lesisz powrócił 23 grudnia 1939 r. na bazę ORP „Gdynia” w Plymouth-Devonport¹⁵.

Na kursach Polacy byli traktowani, jak przystało oficerom sojuszniczej marynarki. Wykładowcami byli przeważnie doświadczeni starsi stopniem podoficerowie Royal Navy. Polacy zakwaterowani byli w pomieszczeniach dla młodszych oficerów, a stołowali się w mesach oficerskich.

Równocześnie ze szkoleniem oficerów, na dwa pierwsze ścigacze szkolono też niezbędną liczbę 18 szeregowych (podoficerów i marynarzy); po dziwieńcu na każdy okręt. Na każdy ze ścigaczy – oprócz oficerów – przewidziano, według morskich specjalności: 1 artylerzystę, 1 torpedominera, 3 sygnalistów, 1 radiotelegrafistę, 1 podsłuchowca (operatora sonaru) i 2 motorzystów. Szeregowi ci – a zwłaszcza motorzyści – przeszli kilkutygodniową praktykę w fabryce Rolls Royce'a w Derby, w środkowej Anglii, w celu zapoznania się z silnikami. Dla przeszkolenia szeregowych w innych specjalnościach (artylerzystów, podsłuchowców, sygnalistów) zorganizowano wiosną 1940 r. niezbędne wykłady i kursy w ramach Centrum Wyszkozenia Specjalistów Floty. Miejscami tych zajęć były Koszary Marynarki (Naval Barracks) w Plymouth-Devonport oraz zacumowany w Plymouth-Devonport okręt-baza PMW ORP „Gdynia” (przejęty przez Marynarkę Wojenną dawny statek pasażerski s/s „Kościuszko”).

Kurs dla załóg (podoficerów i marynarzy) w zakresie podwodnego podsluchu zorganizowano daleko na północy, w szkockim Campbeltown, na półwyspie Kintyre (w HMS „Nimrod”), co wynikało z narastającego zagrożenia niemieckimi nalotami na dotychczasowe Centrum Szkolenia Walki Podwodnej w HMS „Osprey” w Portland. W Campbeltown, ściślej w szkole walki podwodnej HMS „Nimrod”, odległe, a przy tym odludne, i trudno dostępne, miejsce zabezpieczało przed nalotami, a przy tym gwarantowało bezpieczeństwo kontrwywiadowcze. Ppor. mar. Lesisz wysłany tam na początku czerwca 1940 r., w charakterze wykładowcy i tłumacza, z grupą podoficerów i marynarzy, wspominał: „Campbeltown to mała miejscina na samym

¹⁵ Listy Tadeusza Lesisza do autora z 12 sierpnia 1993 r. oraz z 17 maja 1995 r. W podobny, pozytywny, sposób na temat brytyjskich kursów specjalistycznych, przed podjęciem służby na ścigaczach, wypowiadał się Andrzej Guzowski (list Andrzeja Guzowskiego do autora z 4 stycznia 1992 r.).

końcu cypla [półwyspu Kintyre], położonego naprzeciwko ujścia rzeki Clyde (Glasgow). Byliśmy tam zupełnie »nowymi gośćmi«, ale przyjęci byliśmy bardzo serdecznie. [...] Kurs trwał kilka tygodni [dokładnie 4 tygodnie] i w tym czasie stanowiliśmy wraz z tamtejszym Home Guard lądową obronę¹⁶. Z pobliskimi akwenami – na podejściach do Greenock i innych baz nad rzeką Clyde – polscy marynarze mieli się bliżej zapoznać już niedługo (podobnie, jak liczna grupa polskich oficerów z położoną nieopodal wyspą Bute i swoim „miejsцем zesłania” – miasteczkiem Rothesay)¹⁷.

Początki służby ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej (1940 r.)

„Już sam widok rozpędzonych do ataku ścigaczy był wspaniały! Gnały na maksymalnej szybkości 40 węzłów – jakieś 70 km na godz[inę]. Co chwila giną – dając nura w fale! Wylatują z wody z szalonym rykiem motorów! Rozbijają grzywacz następnej fali i pędzą! W pianie i białym wodnym kurzu... W szumie i huku! Pięknym szykiem strzały... Mimo fali, równym, prostym kursem¹⁸. (Eugeniusz Wciślicki)

Prace przy polskich ścigaczach, zintensyfikowane od przełomu 1939/1940 r., mimo trudności zbliżały się do końca. O stanie gotowości obu ścigaczy do odbioru zaświadcza cenny dokument – „Przebieg służby w Marynarce Wojennej”, A. Jaraczewskiego. Zawarta jest w nim informacja

¹⁶ T. Lesisz, *Z ORP „Burza” – na ścigacze*, „Nasze Sygnały” 1997, nr 182, s. 23. W swoim „Record of service” T. Lesisz opisał to następująco: „3.5.40 – 3.6.40 – HMS „Nimrod”, Campbeltown – Szkocja (ze względu na stałe bombardowanie HMS »Osprey« w Portland, szkoła »Asdic« walki z okrętami podwodnymi została przeniesiona daleko na północ) – oficer kursowy (kurs dla polskich marynarzy). Off[icer] in charge »Asdic« (Anti/subm[arine]/course)” (List T. Lesisza do autora z 17 maja 1995 r.). Zob. też T. Lesisz, *Od pomostu...*, s. 33.

¹⁷ Owo „zesłanie” grupy oficerów Polskich Sił Zbrojnych do Rothesay na wyspie Bute wynikało z polityki kadrowej rządu gen. Władysława Sikorskiego, odsuwającej od wojska wiele osób negatywnie zweryfikowanych (często miało to charakter represji politycznej, wymierzonej głównie w piśsudczyków). Rejon Campbeltown, zapisany trwale w historii Szkocji, nosił też – nieoczekiwanie – ślady najnowszej historii. Naprzeciwko Campbeltown, po drugiej stronie Firth of Clyde, koło miejscowości Lendalfoot, na dnie morza spoczywał wrak legendarnego rosyjskiego krążownika „Wariag” (bohatera bitwy z flotą japońską pod Czemułpo-Inczhon, 1904), który zatonął w tym odludnym miejscu w trakcie holowania.

¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze, Referat na konf[erencję] pras[ową] MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Hist[orycznego] Marynarki Wojennej] – przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 2.

o „odkomenderowaniu na odbiór ścigaczy” do stoczni White’a w Cowes. Miał tam Jarczewski przebywać (zapewne z innymi polskimi oficerami) w okresie od 30 marca do połowy maja 1940 r. (to jest do okresu zasadniczego, negatywnego przełomu w kampanii francuskiej na kontynencie).

Termin gotowości obu jednostek wyznaczono początkowo na czerwiec, a później lipiec 1940 r. Na tym ostatnim etapie budowy, prawdopodobnie właśnie w maju 1940 r., doszło do zmiany pierwotnych założeń¹⁹. Jeden z budowanych okrętów postanowiono wykończyć nie – jak zakładano – jako ścigacz torpedowy, lecz jako ścigacz artyleryjski. Osiągnięto to poprzez poniechanie planów zamontowania na jednostce wyrzutni torpedowych oraz wzmocnienie uzbrojenia strzeleckiego. Ta istotna zmiana przeznaczenia okrętu wynikała z analizy rysujących się zagrożeń. Wśród nich ważne miejsce zajmowały – działające w dniach kampanii francuskiej (właśnie w maju 1940 r.) niemal bezkarnie na wodach Kanału La Manche – duże ścigacze torpedowe niemieckiej Kriegsmarine (niem. Schnellbooty lub w terminologii angielskiej – E-boaty, od Enemy-boats).

Jeszcze we wrześniu 1939 r., z chwilą wybuchu wojny, Kriegsmarine dysponowała zaledwie 18 ścigaczami torpedowymi w dwóch flotyllach, a do końca tego roku siły te wzrosły jedynie o cztery jednostki (do końca 1939 r. w Kriegsmarine posiadała w czynnej służbie 22 Schnellbooty, tj. ścigacze torpedowe, oraz 40 ścigaczy okrętów podwodnych, tj. R-Bootów). Ścigacze torpedowe – napędzane przeważnie niezawodnymi silnikami Daimler-Benz – pochodziły ze stoczni Lürssena w Bremie-Vegesack, nad rzeką Wezerą. Zalety tych okrętów sprawiły, że ich produkcja szybko rosła. W efekcie, do końca wojny zbudowano łącznie ponad 200 ścigaczy kilku typów, które były wykorzystywane na wszystkich teatrach działań wojennych, nawet w Arktyce, na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym.

Większość z niemieckich ścigaczy (170) zbudowano w zakładach Lürssena, a tylko niewielką część w stoczni Schlichtinga w Travemünde. Pierwsze ścigacze Kriegsmarine (znane z przedwojennej jeszcze ikonografii) charakteryzowały się umieszczeniem obu wyrzutni torpedowych na pokładzie (il. 24). Od ścigacza „S 26” (93 tony; w służbie od maja 1940 r.) sylwetki, jak i możliwości bojowe, niemieckich okrętów tej klasy uległy zasadniczej metamorfozie, za sprawą umieszczenia obu wyrzutni (zamykanych pokrywami) pod pokładem dziobowym, przez co, wodoszczelne, stawały się z zewnątrz niewidoczne. Za sprawą tego rozwiązania niemieckie ścigacze brały w marszu znacznie mniej wody na pokłady. Nawet przy wzburzonym morzu poprawiało

¹⁹ AMMW, t. 258K (A. Jarczewski, dokumenty osobiste), Przebieg służby w Mar[ynarce] Woj[ennej], b.p.

to zasadniczo osiągi i właściwości morskie tych okrętów²⁰. Stawały się przez to jeszcze groźniejszymi przeciwnikami dla sił morskich aliantów.

Ze względów wskazanych wyżej, ścigacze niemieckie, działające od 1940/1941 r. w Kanale La Manche (a więc w okresie gdy do służby wchodziły polskie ścigacze), to już przede wszystkim duże okręty typów „S 38” i „S 30”. Były one znacznie większe od ówczesnych ścigaczy brytyjskich o napędzie spalinowym (o wyporności sięgającej 90 ton), silniej uzbrojone, a dzięki wspomnianym wyżej zmianom konstrukcyjnym – o znacznie lepszej dzielności morskiej. Ich zasięg, przekraczający 700 mil morskich (tj. ok. 1300 km)²¹, pozwalała na skuteczne atakowanie sił alianckich i żegluga na całej kilkusetkilometrowej długości Kanału La Manche. Było to ułatwione dzięki zajęтым, i od razu intensywnie wykorzystywanym, bazom na wybrzeżach: francuskim, belgijskim i holenderskim – w Boulogne, Cherbourgu, Le Havre, IJmuiden, Ostendzie i Rotterdamie²².

Schnellbooty, produkowane początkowo wyłącznie przez firmę Lürssena w Bremie-Vegesack, wchodziły do służby sukcesywnie, począwszy od 1940 r. Ich najważniejsze dane taktyczno-techniczne przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Dane techniczne Schnellbootów produkowanych przez firmę Lürssena

Typ	Wyporność	Wymiary (m)	Napęd	Prędkość maks.	Uzbrojenie torped.	Uzbrojenie artyler.
„S 38”	92,5 tony	34,9 x 5,3 x 1,7	3 Daimler MB 501	39 w.	2 wyrz. 4 torpedy	2 x 20mm
„S 30”	81,0 ton	32,8 x 5,1 x 1,5	3 Daimler MB 502	38 w.	2 wyrz. 2 torpedy	2 x 20mm

Źródło danych: V. Kühn, *Schnellboote im Einsatz 1939–1945*, 3 Auflage, Stuttgart 1991, *passim*.

To właśnie niemieckie małe okręty torpedowe były przyczyną wielu bolesnych strat flot alianckich w trakcie fatalnej kampanii, wiosną 1940 r. Atakując z zaskoczenia, zwłaszcza pod przykryciem nocy lub mgły, były

²⁰ S. Breyer, *Die Deutsche Kriegsmarine 1935–1945*, Teil 2, s. 61, 64, 67, w: U. Elfrath u.a. [und andere], *Die Deutsche Kriegsmarine 1935–1945*, Augsburg 1998; T. Garth Connelly, David L. Krakow, *Schnellboot in action*, Warships Number 18, Carrollton, TX 2003, s. 13 i n.; W. Holicki, *Schnellbooty w walce: 1939–1945*, cz. 2 (<https://zbiam.pl/artykuly/schnellbooty-w-walce-1939-1945-cz-2/>) (dostęp: 7.02.2021); <https://ww2-weapons.com/e-boat> (dostęp: 2.01.2019); G. Williamson (Illustrated by I. Palmer), *German E-boats 1939–45*, Peterborough 2013, s. 8–9, 11–14.

²¹ *Ibidem*; Z. Kryger, *Plany i rzeczywistość możliwości bojowych polskich ścigaczy*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW), nr 25, 2010, s. 104–105.

²² P. Richards, D. Reynolds, *Fowey at War*, b.m.d.w., s. 19.

w stanie torpedować znacznie większe od siebie statki i okręty. Także później, już po zajęciu portów we Francji i Belgii, niemieckie ścigacze przejawiały dużą aktywność na wodach Kanału La Manche „całkowicie zaskakując Anglików, [...] wobec – jak zwracano uwagę w kręgach PMW – całkowitego nieprzygotowania środków obronnych”²³.

Długi rejestr sukcesów niemieckich ścigaczy torpedowych z wiosny i lata 1940 r. to pasmo porażek marynarek alianckich, które nie były w stanie ochronić własnych statków i okrętów floty ewakuacyjnej. W rezultacie tysiące żołnierzy i marynarzy brytyjskich i francuskich straciły życie. W nocy z 28/29 maja niemiecki ścigacz torpedowy „S 34” zatopił kabotażowiec „Abukir” (rezultat – śmierć ok. 480 żołnierzy i cywilów, w tym wielu kobiet, ewakuowanych z belgijskiej Ostendy). W nocy, już 29 maja, „S 30” zatopił brytyjski niszczyciel HMS „Wakeful” (ocalało zaledwie dwóch z 640 żołnierzy zabranych z Dunkierki i tylko 25 ludzi załogi). Przed świtem, 31 maja, dwie torpedy, wystrzelone z dwóch Schnellbootów („S 23” i „S 26”) zatopiły francuski niszczyciel „Siroco” (zginęło 660 z 930 ludzi obecnych na pokładzie). Nawet latem 1940 r. za sprawą niemieckich ścigaczy ginęli alianccy żołnierze. Tak było wieczorem 24 lipca, gdy „S 27” zatopił francuski statek „Meknés”, którym z Wielkiej Brytanii do Francji repatriowali się francuscy żołnierze (zginęło 416 ludzi). Sprawa tego ostatniego dramatu nie jest do końca jasna. Nie wiadomo, czy Niemcy byli powiadomieni o tym nietypowym rejsie. Statek w każdym razie płynął z zapalonymi światłami, co na pewno ułatwiło atak²⁴.

Łącznie w okresie II wojny światowej niemieckie ścigacze torpedowe (Schnellbooty) miały posłać na dno 109 statków o tonażu ok. 233 tys. BRT oraz uszkodzić 21 statków (ok. 102 tys. BRT), a ponadto zatopić ponad 40 okrętów wojennych. Z większych jednostek było to 11 niszczycieli (6 brytyjskich, 2 francuskie, 1 amerykański, 1 norweski i 1 włoski) oraz wiele mniejszych okrętów, jak trałowce, dozorowce, kutry dozorowe, okręty desantowe. Schnellbooty uszkodziły też m.in. 2 lekkie krążowniki, 4 niszczyciele i 2 fregaty.

Straty Schnellbootów wyniosły – według różnych źródeł – od 112 do 140 jednostek zniszczonych i blisko 100 przejętych przez aliantów. W okresie wojny

²³ AMMW, sygn. 258K (A. Jaraczewski), Dokumenty Grupy Ścigaczy, Utworzenie flotylli ścigaczy torpedowych (projekt), b.d. [ostatni kwartał 1942 r.], Załącznik nr 1.

²⁴ W. Holicki, *Schnellbooty w walce: 1939–1945*, cz. 2 (<https://zbiam.pl/artykuly/schnellbooty-w-walce-1939-1945-cz-2/>; [dostęp: 7.02.2021]). H. Frank, *German S-boats in Action in the Second World War*, Barnsley 2007, s. 20–21; L. Paterson, *Schnellboote: A Complete Operational History*, Barnsley 2022, s. 45–57. Por. też *Angriffe deutscher Schnellboote im Westraum (1940–42)*, w: <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/km/sboot/serf-w1.htm> (dostęp: 30.06.2019).

w trakcie działań poległo lub zaginęło 767 członków załóg Schnellbootów, 620 było rannych, a 322 dostało się do niewoli²⁵.

Z przyczyn podanych powyżej skuteczne zwalczanie ścigaczy wroga wyrastało na jeden z priorytetów Royal Navy. Wymagało to dużej liczby małych, a równie szybkich i zwrotnych jednostek własnych, silnie uzbrojonych w działa i karabiny maszynowe. Co więcej, niespodziewany upadek Francji stawiał Wielką Brytanię w niezwykle trudnym położeniu – wobec potencjalnie śmiertelnej groźby niemieckiej inwazji. Ochrona wód Kanału La Manche – pierwszej linii obrony Imperium Brytyjskiego – również przez lekkie siły nawodne, stawała się dla Royal Navy i sił sprzymierzonych nagłą koniecznością.

Początki ścigaczy artyleryjskich w Royal Navy były funkcją ogromnych potrzeb i bardzo jeszcze ograniczonych możliwości. Zanim opracowano typ uniwersalnego ścigacza o silnym uzbrojeniu torpedowym, a zarazem silnym uzbrojeniu artyleryjskim, zaczęto z posiadanych zasobów tworzyć ścigacze nowego – niespotykanego wcześniej – rodzaju, właśnie ścigacze artyleryjskie (ang. MGB – Motor Gun Boats). Jak to ujął Leszek Komuda: „podjęto decyzję odpowiedniego uzbrojenia w silniejszą broń strzelecką (nawet za cenę zdjęcia wyrzutni torpedowych) części ścigaczy już posiadanych, czy będących w budowie. Pierwsze zaimprovizowane MGB, wśród których znalazły się i pierwsze polskie, były jednak jeszcze żalosną namiastką tego co rzeczywiście było potrzebne. Ich uzbrojenie było zaledwie trochę silniejsze niż ścigaczy torpedowych. Kilka karabinów maszynowych Lewisa kalibru »303« (7,69 mm), czasem jeden lub dwa (pojedyncze albo podwójnie sprzężone wielkokalibrowe karabiny maszynowe Vickersa kalibru »5« (12,7 mm) oraz – jeśli się zmieściło – szybkostrzelne działo Oerlikona 20 mm. Na przykład, 6. Flotylla MGB, utworzona w grudniu 1940 r., dysponowała trzema ścigaczami uzbrojonymi w kaemy Lewisa plus 1 [działo] Oerlikon [20 mm] oraz pięcioma [ścigaczami], przedtem budowanymi dla Francji, wyposażonymi w oszkloną wieżyczkę Boulton Paul z poczwornie sprzężonymi kaemami Browninga (wieżyczka ta sama co m.in. w ciężkim myśliwcu typu »Defiant« oraz bombowcu typu »Wellington«). Późniejsze

²⁵ M.S. Sobański, M. Jarczyk, O. Myszor, *Schnellbooty w akcji*, cz. II, „Okręty wojenne” 2011 numer specjalny 38), s. 59; S. Breyer, *op.cit.*, s. 61. Według innych danych straty zadane przez niemieckie ścigacze torpedowe wyniosły: 101 statków handlowych (ok. 215 tys. BRT), 12 niszczycieli, 11 trałowców, 8 okrętów desantowych, 7 torpedowców, 2 kanonierki, stawiacz min i jeden okręt podwodny. Osobną kategorię okrętów i statków zniszczyły Schnellbooty za pomocą min morskich. Łącznie niemieckie Schnellbooty zatopiły w latach II wojny światowej 187 jednostek pływających (C. Cestra, *Schnellboot klasy E: S38b i S100*, „Okręty” 2017, nr 6, s. 38).

MGB [ścigacze artyleryjskie] – już specjalnie budowane – miały znacznie silniejsze uzbrojenie²⁶.

Wprowadzenie po stronie alianckiej, już w 1940 r., na dużą skalę ścigaczy artyleryjskich wyraźnie zmieniło charakter i przebieg walk w Kanale La Manche. Niemcom z każdym miesiącem przyszło płacić coraz wyższą cenę za sukcesy ich Schnellbootów.

Łącznie w latach wojny, w ramach brytyjskiego dowództwa Coastal Forces, pełniło służbę 125 ścigaczy artyleryjskich Royal Navy (w siedmiu zasadniczych typach – od dwóch do pięćdziesięciu). Do głównych czynników wyróżniających (identyfikujących typ ścigacza) zaliczano nazwę wytwórcy (stoczni) oraz długość okrętu wyrażoną w stopach (ok. 70–80 stóp). Straty w tej klasie okrętów wyniosły w latach wojny łącznie 16 jednostek Royal Navy: trzy w 1941 r. (MGB „98”, „90” i „92”); sześć w 1942 r., tj. w okresie najbardziej aktywnych działań („314”, „328”, „501”, „335”, „78”, „76”); trzy w 1943 r. („109”, „79”, „110”); trzy w 1944 r. („326”, „115”, „313”). Na 1945 r. przypadła utrata jednego ścigacza artyleryjskiego („99”)²⁷.

Trzy ścigacze zamiast dwóch

Jak wskazuje zamieszczona w dalszej części pracy (w załącznikach) relacja Eugeniusza Wciślickiego z 1943 r., Polacy byli u narodzin nowego typu ścigacza, czemu sprzyjał, wrodzony im, a wymagany od załóg ścigaczy, temperament zagończyków. Dowódca flotylli, do której przydzielono polskie ścigacze, por. mar. Gould, zapalił się do – sugerowanej mu przez Polaków – idei ścigaczy silnie uzbrojonych w artylerię i karabiny maszynowe (oraz w małe miny do stawiania na szlakach wrogich konwojów). Pomysłem tym nadał kształt wymagany zasadami podległości wojskowej, tzn. kierował odpowiednio projekty do Admiralicji. Idea szybkiej, a małej jednostki, uzbrojonej

²⁶ L. Komuda, *Ścigacze: Okręty, których zabrakło*, cz. 5, „Morze” 1980, nr 1, s. 34. Konsekwencją nowego trendu, było przerabianie na ścigacze artyleryjskie ścigaczy służących pierwotnie do zwalczania okrętów podwodnych, tj. M.A./S.B. To dotyczyło również pierwszych ścigaczy PMW, o czym szerzej w dalszej części pracy. Jedną z przyczyn było niewielkie zagrożenie w Kanale La Manche (zwłaszcza w Cieśninie Kaletańskiej) ze strony niemieckich U-bootów. Wpływały na to m.in.: pływiczny, duże zaminowanie akwenów, obecność alianckich ścigaczy i samolotów. Zob. np. IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, *Ścigacze*. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 1.

²⁷ <https://uboat.net/allies/warships/types.html?type=Motor+Gun+Boat&navy=HMS> (dostęp: 16.01.2021). W podanej liczbie 125 ścigaczy artyleryjskich w składzie Royal Navy nie mieściły się ścigacze eksploatowane przez inne floty alianckie.

w silne środki ogniowe, została przyjęta. Flotylla stała się pierwszą jednostką organizacyjną Royal Navy, wyposażoną w ścigacze artyleryjskie²⁸.

Decyzja o ukończeniu jednego ze ścigaczy, budowanych na przedwojenne polskie zamówienie, jako ścigacza artyleryjskiego, nie stanowiła jedynej zmiany w stosunku do pierwotnych planów. Zmianę innego rodzaju wprowadziło nowe porozumienie pomiędzy polskim Kierownictwem Marynarki Wojennej a Admiralicją Brytyjską. Na jego mocy Polacy zgodzili się przyjąć pod białą-czerwoną banderę tylko jeden z dwóch 35-tonowych ścigaczy, budowanych w Cowes. Drugi okręt (przejęty przez Royal Navy do celów eksperymentalnych) wymieniono na dwa mniejsze, 25-tonowe, 63-stopowe, identyczne ścigacze artyleryjskie brytyjskiego typu „Vosper”, pierwotnie budowane dla – będącej jeszcze neutralną – Norwegii. Oba pozyskane w ten sposób ścigacze w sensie konstrukcyjnym odpowiadały ówczesnym brytyjskim pryncypiom. Miały niskie sylwetki, dużą szybkość i uzbrojenie odpowiednie raczej do walki z samolotami lub – w starciach nawodnych – do obrony tylnej półsfery.

Oba okręty budowano zaledwie kilkanaście kilometrów na północ od Cowes – w zakładach (Works No. 627) British Power Boat Company Limited w Hythe²⁹, części Southampton (na południowym brzegu lejkowatego ujścia rzeki, prowadzącego do centralnej części ogromnego portu). Firma nie miała zbyt długiej tradycji, gdyż założona została dopiero w 1927 r. Od razu też wyspecjalizowała się w produkcji małych, szybkich łodzi motorowych, początkowo o długości od 10 do 35 stóp. Z czasem w ofercie stoczni – obok innych małych jednostek – znalazły się ścigacze torpedowe. Pierwszy taki okręt, nowego typu, powstał w 1935 r., a już w dwa lata później zbudowana w Hythe flotylla sześciu, 60-stopowych, ścigaczy torpedowych popłynęła własnym napędem, via Gibraltar, na odległą Maltę. W okresie II wojny światowej stocznia British Power Boat Ltd w Hythe oraz otwarta w 1939 r. druga stocznia tej firmy (w Holes Bay w Poole) weszły jako jedne z liczących się zakładów pracujących na potrzeby Coastal Forces Royal Navy³⁰.

²⁸ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 1–2. Zob. także E. Wciślicki, *Ścigacze*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”, nr 39, s. 5 (za: IPMS, sygn. MAR.A.V.33), podrozdział „Ścigacz artyleryjski – to pomysł Polaków”.

²⁹ A. Jarski, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, cz. 3: *Zawirowania wokół wymagań technicznych*, „Morze Statki i Okręty” 2016, nr 6 (wydanie specjalne), s. 31. W stoczni British Power Boat realizowano zamówienie na łącznie sześć ścigaczy torpedowych dla marynarek norweskiej i szwedzkiej. Wszystkie one zostały po wybuchu wojny – jak to było w zwyczaju – zarekwirowane przez Brytyjczyków.

³⁰ <http://www.yalumba.co.uk/Framesets/British%20Power%20Boat%20Co.htm> (dostęp: 28.12.2018).

W następstwie – sygnalizowanych wyżej – zmian (zamiany jednego ze ścigaczy budowanych w Cowes na dwa mniejsze z Hythe), w pierwszym rzucie, w skład walczącej na Zachodzie PMW wejść miały, zamiast dwóch, aż trzy ścigacze (jeden większy i dwa mniejsze); wszystkie w wersji artyleryjskiej (MGB – Motor Gun Boats). Jeden z dwóch mniejszych ścigaczy miał – potwierdzony ostatecznie w 1941 r. – status pełnoprawnej własności Państwa Polskiego, zaś drugi (późniejszy ORP „S 3”) był od Brytyjczyków jedynie wypożyczony³¹.

Zwiększenie planowanej liczby okrętów wymusiło przygotowanie jeszcze jednej pełnej załogi. W lipcu 1940 r. już sześciu, a nie czterech, młodych oficerów (porucznika i pięciu podporuczników marynarki) przeznaczono do obsadzenia pierwszych trzech okrętów. Byli to:

- Dowódca Grupy Ścigaczy i dowódca ścigacza nr I – por. mar. obs. Janusz Sokołowski (lat 30; wyznaczony na dowódcę Grupy i „S 1” 11 lipca 1940 r.; wcześniej w KMW – il. 26, 126);
- Oficer wachtowy – ppor. mar. Józef Ponikiewski (lat 24; wcześniej w Kadrze MW – il. 27);
- Dowódca ścigacza nr II – ppor. mar. Eugeniusz Wciślicki (lat 25; wcześniej w Kadrze MW);
- Oficer wachtowy – ppor. mar. Andrzej Guzowski (lat 23; wcześniej w Szkole Specjalistów Morskich na ORP „Gdynia”);
- Dowódca ścigacza nr III – ppor. mar. Andrzej Jaraczewski (lat 24; wcześniej w Szkole Specjalistów Morskich na ORP „Gdynia”);
- Oficer wachtowy – ppor. mar. Tadeusz Lesisz (lat 22; wcześniej w Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty – il. 30)³².

W związku ze zbliżaniem się terminu odbioru okrętów, począwszy od końca czerwca oraz w lipcu 1940 r. wyszkolone już załogi ścigaczy stopniowo kierowano z ORP „Gdynia” w Plymouth-Devonport do Cowes. W pierwszej kolejności udali się tam dowódcy okrętów oraz gospodarze poszczególnych działów, a po nich reszta załóg (w „Przebiegu służby” Andrzeja Jaraczewskiego jako okres pobytu w stoczni British Power Boat w Hythe, dla odbioru obu budowanych tam ścigaczy, wskazano czas od 30 czerwca do 28 lipca 1940 r.³³;

³¹ Status „S 2” jako własności Państwa Polskiego oraz „S 3” jako okrętu wypożyczonego został potwierdzony odpowiednim porozumieniem z Admiralicją. Stało się to 10 lipca 1941 r. (por: Dziennik Zarządzeń Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, Tajne, Nr 24, Londyn, dnia 26 lipca 1941 r., w: *Polska Marynarka Wojenna 1939–1947. Wybór dokumentów*, t. 1, wybór i oprac. Z. Wojciechowski, Gdynia 1999, s. 423).

³² IPMS, MAR.A.V.33/2, Oficerska obsada personalna [ścigaczy], b.d.

³³ AMMW, t. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty osobiste), Przebieg służby w Mar[ynarce] Woj[ennej], b.p.

świadczy to, że Polacy odebrali okręty już zbudowane i niemal całkowicie przygotowane do działań).

Przeznaczenie trzech ścigaczy dla Polskiej Marynarki Wojennej wymusiło zmianę nazw. Ilustruje to tabela 4³⁴.

Tabela 4. Oznaczenia i nazwy nadane pierwszym trzem polskim ścigaczom

	Ścigacz wyporność 35 ton, bud. dla Polski	Ścigacz wyporność 25 ton, bud. dla Norwegii	Ścigacz wyporność 25 ton, bud. dla Norwegii
Oznaczenia brytyjskie	M.A./S.B. Nr 48	M.A./S.B. Nr 44	M.A./S.B. Nr 45
Pierwotne oznaczenia polskie	Nr I	Nr II	Nr III
Ostateczne oznaczenia polskie	ORP „S 1”	ORP „S 2”	ORP „S 3”
Nieoficjalna nazwa	„Chart”	„Wilczur”	„Wyżeł”

Oznaczenia M.A/S.B, nadane okrętom w 1940 r., wskazywały, że pierwotnie zasadniczym przeznaczeniem ścigaczy było – w założeniach dowództwa Royal Navy – przede wszystkim zwalczanie okrętów podwodnych (od: motor anti-submarine boat; oznaczenia te uległy zmianie, na MGB, w styczniu 1941 r.).

Tak oto, w kluczowym okresie walk w Kanale, z konieczności chwili, metodą prób i błędów, Brytyjczycy – z pomocą aliantów – wypracowali zasadniczy podział swoich lekkich sił nawodnych (podległych Coastal Forces) na:

- 1) ścigacze artyleryjskie (MGB), przeznaczone głównie do atakowania – niszczenia lub rozpędzania (neutralizowania) eskort nieprzyjacielskich konwojów,
- 2) ścigacze torpedowe (MTB), przeznaczone głównie do atakowania torpedami konwojów, wystawionych na atak wskutek zaangażowania ich eskort przez alianckie ścigacze artyleryjskie,
- 3) ścigacze służące specjalnie do zwalczania okrętów podwodnych (duże: M.L. i małe: M.A./S.B.).
- 4) Specjalne miejsce w tej hierarchii zajmowały duże parowe (!) ścigacze artyleryjskie (S.G.B. – od: Steam Gun Boat; napęd parowy

³⁴ T. Kondracki, *Początki służby ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej w 1940 roku*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2012, nr 27, *passim*.

umożliwiał znaczne zwiększenie wymiarów i wyporności jednostki). „Uzbrojenie takiego S.G.B. – relacjonował E. Wciślicki – jest znacznie więcej imponujące [niż małego MGB]: na dziobie podwójne 40 mm szybkostrzelne działko – „pom-pom”, po burtach dwie wieżyczki podwójnych N.K.M.-ów [najcięższych karabinów maszynowych]. Na śródokręciu poczwórne 20 mm działko Oerlikon, na rufie działko 75 mm. Ponadto 8 C.K.M. [ciężkich karabinów maszynowych] i kilka R.K.M.-ów [ręcznych karabinów maszynowych]. Dwie małe torpedy, B.H. [bomby hydrostatyczne, głównie do zwalczania okrętów podwodnych], granaty, karabiny, bagnety i szable [sic! – TK] do walki wręcz, do której często przychodzi po abordażu ścigacza lub statku npla [nieprzyjaciela]. Ścigacz tak uzbrojony może oczywiście spokojnie walczyć, choćby nawet z K.T. [kontrtorpedowcem]; będzie miał nawet przewagę ze względu na znikome odległości na jakich ścigacze walczą, a na których przewaga broni szybkostrzelnej jest decydująca. Poza S.G.B., który jest dość sobie okazałym okręcikiem – inne ścigacze są z reguły raczej »drobnoustrojami«³⁵.

Polskie ścigacze, walczące u boku Royal Navy w latach 1940–1945 (początkowo MGB – od „S 1” do „S 4”, a później także MTB – od „S 5” do „S 10”), zaliczały się do kategorii małych, a zatem wspomnianych wyżej „drobnoustrojów”.

Rejestr zadań bojowych, przeznaczonych dla ścigaczy artyleryjskich był wyjątkowo szeroki. Należały do nich w szczególności:

- 1) eskorta ścigaczy torpedowych, atakujących wrogie konwoje (od zaangażowania niemieckich Schnellbootów przez ścigacze artyleryjskie, zależało powodzenie ataków ścigaczy torpedowych),
- 2) samodzielne atakowanie jednostek nieprzyjacielskich za pomocą posiadanego uzbrojenia artyleryjskiego i strzeleckiego, a także – w sytuacjach tego wymagających – za pomocą np. bomb hydrostatycznych (głębinowych, rzucanych koło burty (!) jednostek nieprzyjaciela),
- 3) ochrona własnych operacji desantowych przed interwencją okrętów, w tym ścigaczy, wroga (np. pod Dieppe, Boulogne),
- 4) dozorowanie własnych pól minowych i przejść między nimi w Kanale La Manche,
- 5) stawianie min na trasach niemieckiej żeglugi w Kanale La Manche,
- 6) zwalczanie operacji minowych nieprzyjaciela – szczególnie niebezpiecznych w wykonaniu niemieckich ścigaczy, podchodzących

³⁵ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 3.

skrycie w pobliże brzegów angielskich (jak relacjonował E. Wciślicki: „Miny [małe miny, stawiane przez ścigacze] były dobrze widoczne w dzień. Pływały tuż pod powierzchnią. W nocy, naturalnie, nie było nic widać”)³⁶.

7) Samodzielne patrole w Kanale La Manche.

8) Rejestr zadań ścigaczy artyleryjskich dopełniały różnorakie operacje ratownicze na morzu (w szczególności obejmujące marynarzy i zestrzelonych lotników).

Dostępne materiały archiwalne pozwalają na odtworzenie pełnych składów jedenastoosobowych załóg OORP „S 2” i „S 3” w początkowym okresie ich służby pod biało-czerwonymi banderami PMW. Na ORP „S 2” byli przewidziani w charakterze załogi: ppor. mar. Eugeniusz Wciślicki (d.o.), ppor. mar. Andrzej Guzowski (oficer wachtowy, czyli z.d.o.), bosmanmat Czesław Olesiński, mat zaw. Michał Poeppert, mat rez. Wiktor Krajnik, st. mar. ochotnik nadterminowy Władysław Majewski, st. mar. och. Antoni Wnorowski, st. mar. och. Józef Malanowicz, st. mar. och. Emil Leśniak, st. mar. och. Michał Fleszar i mar. poborowy Bolesław Andrzejak.

W tym samym czasie załogę ORP „S 3” stanowili: ppor. mar. Andrzej Jaraczewski (d.o.), ppor. mar. Tadeusz Lesisz (of. wacht.), bosmanmat Edward Gach, mat och. nadt. Jan Żuraw, mat och. nadt. Leon Oświęcimski, mat zaw. Jerzy Jendroszczyk, st. mar. och. Stanisław Wrzesiński, st. mar. och. Kazimierz Kuroczycki, st. mar. och. Jan Chomik, mat rez. Feliks Lenarcik oraz mar. pob. Stefan Rydz³⁷.

Odbiór ścigaczy przedłużał się wskutek usterek, wykrywanych podczas prób. Należały do nich m.in.: przeciekanie iluminatorów pokładowych, uszkodzenia poszycia itp. Ostatecznie, po pomyślnym ukończeniu prób, ORP „S 2” został przyjęty od stoczni przez komisję Royal Navy, 18 lipca 1940 r. Wcielenie „S 2” do Polskiej Marynarki Wojennej i podniesienie bandery nastąpiło dzień później – 19 lipca³⁸. Bliźniaczy „S 3” został odebrany przez brytyjską komisję 27 lipca, a wcielenie okrętu do PMW i podniesienie biało-czerwonej bandery odbyło się 28 lipca 1940 r.³⁹ (il. 29).

³⁶ *Ibidem*, s. 6.

³⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33/2, Oficerska obsada personalna [ścigaczy], b.d.

³⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 1; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Sprawy Og[ólno-]Org[anizacyjne] i Wysz[koleniowe], Zał[ącznik] do meld[unku] okr[esowego] Nr 2, b.d., b.p.

³⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Odbiór i stan budowy ścigaczy, Zał[ącznik] 1 do meld[unku] okr[esowego] Nr 2, b.d., b.p. Ppor. mar. Tadeusz Lesisz zaokrętował na MGB „45” (tj. przyszły – po podniesieniu polskiej bandery – ORP „S 3”) już 7 lipca 1940 r. (List T. Lesisza do autora z 17 maja 1995 r.). Zob. też T. Kondracki, *op.cit.*, *passim*; IPMS,

Ze względu na przygotowywane występowanie ścigaczy PMW z jednostkami brytyjskimi w ramach brytyjsko-polskiej 3. Flotylli, konieczne było zadbanie o wyposażenie ich w wyróżniające polskie weksylia (bandery, proporce i znaki dowódców). Dowódca Grupy Ścigaczy, por. mar. obs. J.J. Sokołowski, informował szefa KMW w Londynie, że bandery o odpowiednich (małych) wymiarach zostały zamówione przez personel okrętu-bazy ORP „Gdynia” w Plymouth-Devonport. Tymczasowo, dla ceremonii podniesienia bander na OORP „S 2” i „S 3”, miano wykorzystać banderki szalupowe wypożyczone z niszczyciela ORP „Błyskawica”. Pozostałe brakujące weksylia (proporce MW i znaki dowódców, w postaci długich biało-czerwonych wstęg), planowano zamówić w odpowiednim, wyspecjalizowanym sklepie w pobliskim Southampton⁴⁰.

Wykończenie „S 1” przeciągało się. Konieczne było też odpowiednie przeszkolenie oficerów przewidzianych do jego obsadzenia. W odróżnieniu od kolegów z „S 2” i „S 3” – nie przeszli oni bowiem podstawowego przeszkolenia w Portland. W ich wypadku musiało wystarczyć przeszkolenie na wprowadzonych już do służby ścigaczach polskich i brytyjskich, w ramach 3. Flotylli Ścigaczy Artyleryjskich.

Grupa polskich ścigaczy weszła pod względem taktycznym w skład wspomnianej 3. Flotylli Ścigaczy Artyleryjskich⁴¹, w sile dwóch dywizjonów ścigaczy brytyjskich oraz grupy polskiej, nazwanej – w brytyjskiej terminologii służbowej – 3. Dywizjonem.

Pod względem gospodarczym polska Grupa Ścigaczy początkowo stanowiła pododdział gospodarczy ORP „Gdynia”. Później przydzielono ją – jako pododdział niesamodzielny – do Bazy Zaopatrzenia. W tym też okresie Komenda Uzupełnień Floty przystąpiła do przygotowania (zestawienia i wyszkolenia) jednej załogi zapasowej.

Jak już wskazywano, według wciąż korygowanych terminów, „S 1” miał być spuszczonej na wodę ze znacznym opóźnieniem – 27 lipca 1940 r., później datę tę przełożono na 2 sierpnia, a potem 16 sierpnia. Ostatecznie stało się to z dodatkowym miesięcznym opóźnieniem – 22 sierpnia 1940 r.

sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1; AMMW, t. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty osobiste), Przebieg służby w Mar[ynarce] Woj[ennej], b.p.

⁴⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek okresowy nr 1, o odbiorze okrętów i organizacji Grupy Ścigaczy (III Division 3-rd Flotilla M.A./S.Boat, dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. Janusza Justyna Sokołowskiego, szefowi KMW, 16 lipca 1940 r., b.p.; *ibidem*, Załącznik Nr 4 do meld[unku] okr[esowego] nr 1, [16 lipca 1940 r.], b.p. Na temat genezy i praktyki użycia weksyliów przez floty wojenne zob. np. E. Koczorowski, J. Koziarski, R. Pluta, *Zwyczaj i ceremoniał morski*, Gdańsk 1972, s. 34–50.

⁴¹ Ang. 3rd Motor Gun Boats Flotilla.

Niezrealizowanie preliminowanych terminów wynikało przede wszystkim z zakłóceń w dostawach koniecznych materiałów z fabryk współpracujących ze stoczną. Sytuacji nie ułatwiały typowe w dniach Bitwy o Anglię naloty niemieckie na Cowes, co przekładało się na częste przerwy w pracy stoczni, gdy robotnicy zmuszeni byli opuszczać miejsca pracy i udawać się do schronów.

Szczęśliwie, przeprowadzone próby stoczniowe wypadły pomyślnie (il. 31–32). Okręt uzyskał na nich bardzo dobrą prędkość aż 42,5 węzła (tj. blisko 80 km/godz.). Było to nawet o pół węzła więcej niż w podpisanym kontrakcie⁴². Datę przekazania „S 1” stronie polskiej wyznaczono na 7 września 1940 r. Pechowo, na tydzień przed odbiorem, podczas jednej z prób doszło do awarii. Jak meldowano, doszło do pęknięcia zaworów odpływowych w prawym zbiorniku paliwa. Doprowadziło to do potencjalnie bardzo niebezpiecznego zalania wnętrza okrętu benzyną (czynnikiem zagrażającym szczelności układu paliwowego były zazwyczaj intensywne drgania silników, zwłaszcza podczas marszu z dużą prędkością). Jednocześnie z pęknięciem zaworów, na „S 1” uszkodzeniu uległo kauczukowe poszycie zbiorników paliwa (tj. zapewne – jak w samolotach – okładzina samouszczelniająca zbiorniki). Wymusiło to wymianę zbiorników i kolejne odłożenie daty podniesienia polskiej bandery, tym razem o – jak oceniano – 12 dni.

Ze względu na niewielkie wymiary ścigaczy, każdy metr ich powierzchni musiał być dobrze wykorzystany. Jak zaświadcniają słowa Jerzego Dobrodzickiego (który w liście do autora opisał „S 1”) oraz Andrzeja Guzowskiego (który opisał „S 2”), schemat podziału kadłubów ścigaczy na poszczególne sekcje był na ogół powielany. Elementem centralnym każdego ścigacza była położona na śródkręciu nadbudówka, która mieściła w części przedniej sterówkę (kabinę nawigacyjną), nad którą znajdował się odkryty pomost (znajdujący się tam marynarze byli szczególnie wystawieni na kaprysy pogody). Pod sterówką znajdowała się mała kabina oficerska. Odpowiednie włązy łączyły te pomieszczenia w zwarty system. W tylnej części nadbudówki mieściła się kabina radio i podsłuchu, a pod nią – zbiorniki paliwa. Za zbiornikami paliwa, pod pokładem, aż do rufy ścigacza znajdowała się rozległa maszynownia, mieszcząca poza motorami inne urządzenia. Część przednią ścigacza zajmowały: na dziobie magazynek, pełniący też rolę asekurowającego buforu w razie ewentualnej czołowej kolizji. Stosunkowo obszerne pomieszczenie między magazynkiem a kabiną oficerską było przeznaczone dla szeregowych załogi. Uzbrojenie obu typów

⁴² „S 2” i „S 3” uzyskały na próbach prędkość nieco mniejszą od zakładanej, bo 38,5 węzła (oczekiwano 40 węzłów).

ścigaczy było skoncentrowane na pokładzie. Po obu stronach nadbudówki znajdowały się wieżyczki ciężkich karabinów maszynowych, a bliżej rufy działko 20 mm Oerlikon⁴³. Obsługiwane przez dobrze wyszkolonych marynarzy miały decydować o wyniku przyszłych walk.

Już niedługo załogi polskich ścigaczy miały w walce pokazać swe walory bojowe. Miejscem surowej weryfikacji ich umiejętności miały być niebezpieczne – a uczęszczane przez przeciwnika – wody Kanału La Manche.

⁴³ Na podstawie listu – połączonego z rysunkiem – Andrzeja Guzowskiego z 3 lutego 1992 r. oraz takiejże relacji Jerzego Dobrodzickiego z 25 maja 1993 r. Znacznie większe ścigacze niemieckie zapewniały załogom lepsze warunki, wynikające z większej kubatury pomieszczeń i – co szczególnie istotne – ze znacznie lepszej dzielności morskiej. Dostępne plany stoczniove późniejszych, już powojennych, ścigaczy, wskazują, że podany wyżej schemat zabudowy wewnątrz i pokładów tych okrętów był z zasady powielany. Por. *Warship Data International. Authentic Plans Series: British Motor Torpedo Boat (Experimental). Vosper Prototype MTB/MGB 538–1948*, b.m.w, b.d.

ROZDZIAŁ 3

W walce

Kanał La Manche i południowa część Morza Północnego – rejonu działań polskich ścigaczy

Miejszem walk polskich ścigaczy w latach 1940–1945 miały być płytkie wody Kanału La Manche oraz południowej części Morza Północnego. Sam Kanał La Manche (Angielski) to akwen o długości blisko 600 kilometrów, rozciągający się na zachodzie od linii przylądka Land's End w Anglii (Kornwalii) do wyspy Vierge na północno-zachodnim skraju Bretanii. Na wschodzie zasięg Kanału wyznacza linia przebiegająca kilka kilometrów na wschód od Dover po stronie angielskiej i Calais po stronie francuskiej. Dla Brytyjczyków był to Kanał Angielski; akwen o maksymalnej głębokości 172 m, a średniej – 46. Szerokość akwenu była zróżnicowana – od niewiele ponad 30 km w najwęższym miejscu (Cieśninie Kaletańskiej; ang. Dover Strait) po około 250 km w znacznie szerszej części zachodniej.

Dla Kanału La Manche charakterystyczne były i są do dziś – poza deszczami i uporczywymi mgłami – liczne, a groźne dla żeglugi (wskutek występowania silnych prądów¹, pływów i ujść rzek), przemieszczające się, przybrzeżne mielizny. Często występowały one w nieoczekiwanych miejscach, z dala od lądu (tak powstawały – i w oczywisty sposób wpływały na możliwość żeglugi – wąskie kanały dostępne dla statków i okrętów). O licznych niebezpieczeństwach, związanych ze specyfiką przybrzeżnych rejonów Kanału La Manche, przekonali się już dotkliwie w 1588 r., próbujący podboju Anglii, żeglarze hiszpańskiej Wielkiej Armady.

Sz szczególnie wiele niebezpiecznych mielizn występuje we wschodniej części Kanału, a więc w rejonie szczególnie intensywnych walk w latach 1939–1945 między lekkimi siłami nawodnymi aliantów (Coastal Forces)

¹ Przez Kanał La Manche przepływa stały ciepły prąd z zachodu na wschód (do 3 km/godz).

a jednostkami pływającymi III Rzeszy. Na to nałożyć trzeba – jak już wspomniano – zjawisko silnych pływów, podnoszących lub obniżających poziom morza w rejonie Kanału lokalnie nawet, na wybrzeżu francuskim, do 15 metrów (w ciągu niewielu godzin średnio o kilka metrów)².

Do tego dochodziła, trudna do przewidzenia, niestabilna pogoda. To dlatego dziesiątki wyjść w morze polskich ścigaczy kończyło się, aż do ostatnich miesięcy wojny – jak czytamy w dokumentach archiwalnych – przed czasem, wskutek złej pogody, wysokich fal itp. Co ciekawe, zdarzały się miesiące zimowe, które, wbrew oczekiwaniom, pozwalały na w miarę nieskrępowane – ze względu na korzystny stan morza – działania ścigaczy PMW. Zdarzały się też z kolei miesiące letnie, teoretycznie dogodniejsze pod względem warunków atmosferycznych, które polskie ścigacze w dużym stopniu przestały w bazach z powodu – jak to ujmowano w dokumentach – „nieoperacyjnej pogody”.

Przy wysokości fal dochodzących w Kanale miejscami do ośmiu metrów, i silnych, zmieniających kierunek, wiatrach, szczególnie odpowiedzialne wyzwania stały przed służbami meteorologicznymi obu walczących stron. Od nich zależało przede wszystkim bezpieczeństwo załóg, a także skuteczność działań najmniejszych okrętów bojowych flot obu stron konfliktu³.

Jak potwierdzają dostępne w Internecie zdjęcia satelitarne Kanału La Manche, szczególnie płytkie, pełne mielizn, są akweny położone na wschód od rejonu Weymouth (hrabstwo Dorset), poprzez wyspę Wight, aż po rejon Portsmouth. Dalej na wschód niebezpieczne dla żeglugi płycizny odnajdujemy przeważnie w rejonie od Eastbourne (hrabstwo East Sussex) do Dover (hrabstwo Kent). Jednak szczególnie wiele jest ich na północ od Dover, poprzez obszar wokół ujścia Tamizy, aż do rejonu Lowestoft (hrabstwo Suffolk).

Przykładem takiej lokalnej, groźnej płycizny, w zasadniczy sposób rzucającej na bezpieczeństwo żeglugi, jest rozległa mielizna Goodwin Sands,

² Zmienne pływy powodowały, że przybrzeżne akweny, dostępne przy „wysokiej wodzie” nawet przez większe jednostki pływające, okazywały się w warunkach odpływu niedostępne nawet dla małych statków i okrętów, w tym np. niedużych ścigaczy (o zanurzeniu około metra).

³ <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/La-Manche;3929849.htm> (dostęp: 11.01.2021); <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/La-Manche;3929849.html> (dostęp: 17.09.2020). Maksymalne wskaźniki pływów w Kanale La Manche (Angielskim), sięgające 15 m, zarejestrowano w estuariach na południu zatoki Saint-Malo we Francji (*ibidem*). Na temat geograficznych osobliwości Kanału La Manche i ich wpływu na funkcjonowanie człowieka szerzej zob. np. *The pilots guide to the English Chanel (South coast of England)*, Compiled by W. Eric Wilson, D.S.O., With the assistance of Commander Douglas Branson, D.S.C., R.N. (Retired), London and St. Ives (Hunts), b.d. [1959?], *passim* (na temat pływów s. 7–10; na temat konieczności niezbędnego prognozowania pogody s. 4–6).

rozciągająca się od rejonu na północ od Dover, poprzez rejon na wschód od portu Deal, po rejon na południe od Ramsgate. Długość tej płycizny, podlegająca zmianom za sprawą nieustannych pływów i prądów, wynosi około 16 km. Jak podkreśla się w literaturze przedmiotu, w rejonie Goodwin Sands zatonięły setki jednostek pływających. Przykładowo, w kwietniu 1909 r. uwieczniono na zdjęciu parowiec „Mahratta” (o wyporności 5639 ton, należący do armatora Brocklebank Line), który w rejsie z Kalkuty do Londynu, z pokaznym ładunkiem towarów kolonialnych, tu właśnie, na Goodwin Sands, zakończył służbę, osadzony na dnie i przepołowiony na płyciźnie przez fale⁴. Nie jest kwestią przypadku, że w czasach opisanych w tej monografii rejon Goodwin Sands był obszarem, gdzie koncentrowały się działania alianckich lekkich sił nawodnych (Coastal Forces), w tym ścigaczy artyleryjskich (1940–1944) i torpedowo-artyleryjskich (1944–1945) Polskiej Marynarki Wojennej (ORP „S 2” i ORP „S 3” doświadczyły niebezpieczeństw Goodwin Sands najbardziej dosłownie – po wejściu na mieliznę w północnej jej części – na North Goodwin, rankiem 4 września 1940 r.).

Rejony trudne nawigacyjnie odnajdujemy też po przeciwnej (w latach wojny – „nieprzyjacielskiej”) stronie Kanału. Są to akweny głównie od rejonu francuskiej Dunkierki, poprzez rejon belgijskiego portu w Ostendzie,

⁴ Z niebezpieczeństwami Goodwin Sands stykali się także Niemcy, o czym świadczy – przechowywane w The National Archives, w Londynie-Kew – zdjęcie lotnicze U-boota „U 16” (typu II B) na wspomnianej mieliznie, wykonane 26 października 1939 r. przez samolot zwiadowczy 500 Dywizjonu (hrabstwa Kentu) Royal Auxiliary Air Force. Dzień wcześniej „U 16”, po przeprowadzeniu operacji minowej w rejonie Folkestone (na południe od Dover), został zaatakowany przez dwa okręty nawodne Royal Navy, a usiłując uciec wszedł na minę, po czym wrak osiadł na mieliznie Goodwin Sands. (Wyżej wymieniona fotografia z opisem w: TNA, AIR 15/95, Photos of German submarine on the Goodwins, No 500 Sqdn. Detling, 26-10-[19]39. Na ten temat zob. także <https://uboat.net/boats/u16.htm> [dostęp: 21.01.2021]). Cała załoga „U 16” (blisko 30 osób) zginęła. Ciała poległych zostały wyrzucone na pobliski brzeg angielski (w rejonie Hythe – Dungeness), francuski koło Dunkierki, a jedno na holenderską wyspę Ameland w archipelagu Wysp Zachodniofryzyjskich (kilkaset km na północny wschód od Goodwin Sands), co samo w sobie świadczy o sile i zmiennych kierunkach prądów morskich w rejonie Kanału La Manche. Przypadek „U 16” sprawił, że U-booty generalnie unikały odtąd płytkiego (i zaminowanego) przewężenia Kanału La Manche, co z kolei pozwoliło brytyjskim lekkim siłom nawodnym skoncentrować się na zwalczaniu jednostek nawodnych przeciwnika (tym samym liczne ścigacze okrętów podwodnych zostały – jak już o tym była mowa – przebrojone na ścigacze artyleryjskie – MGB). Przypadek statku „Mahratta” przypominał późniejszy (z sierpnia 1944 r.) dramat s/s „Richard Montgomery”, który zatonął po wpadnięciu na piaszczystą mieliznę u ujścia Tamizy. Wrak spoczywa w tym miejscu do dziś, dokładnie oznaczony ze względu na zagrożenie, jakie stwarza dla żeglugi (por. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/850374/SS_Richard_Montgomery.pdf (dostęp: 27.06.2021)).

aż po holenderską wyspę Zeeland i ujścia wielkich rzek dorzecza Renu⁵. Jak wskazuje powyższe zestawienie, duże zagrożenie dla ruchu okrętów i statków występowało w rejonach silnych prądów przybrzeżnych oraz w ujściach wielkich rzek, niosących do morza i osadzających w rejonach wokół ujść setki ton materiału. Większość ze wskazanych tu obszarów, o podwyższonym stopniu trudności nawigacji w rejonach przybrzeżnych, i to po obu stronach Kanału, było w latach wojny wykorzystywanych w działaniach bojowych obu stron.

Potwierdzeniem trudności nawigacyjnych, związanych z operowaniem na tych niebezpiecznych wodach, są – opisane dalej w tej pracy – kolizje polskich ścigaczy, związane z wejściem na mielizny, czy zderzenia ze skałami (głównymi czynnikami sprawczymi tych wypadków były błędy w nawigacji i – niedostosowana do trudnych warunków – nadmierna prędkość, niekiedy połączona w niebezpieczną kombinację z „angielską”, gęstą mgłą). Przykładu dostarcza – przytaczana w dalszej części tej pracy – historia polskiego ścigacza artyleryjskiego ORP „S 4”, który 1 stycznia 1944 r., prowadzony w gęstej mgle, z prędkością 23 węzłów (tj. ok. 40 km/godz, co prawda na rozkaz dowódcy zespołu – Brytyjczyka), wszedł na niewykrytą zawczasu mieliznę. Skutkiem tego incydentu było poważne uszkodzenie polskiego ścigacza, co przypieczętowało kres jego służby w PMW.

Wpłynięcia na mielizny, zakończone dłuższym unieruchomieniem, były groźne zwłaszcza w pobliżu brzegów kontrolowanych przez nieprzyjaciela. W tych warunkach mogło to doprowadzić, szczególnie za dnia, do wykrycia ścigacza i jego zniszczenia, co gorsza – wraz z załogą. Jak wskazano na to już powyżej, najczęstszą przyczyną problemów nawigacyjnych były trudności z określaniem bieżącej, szybko zmieniającej się pozycji (szybkość i raptowne zmiany kursów były w warunkach bojowych czynnikami decydującymi o bezpieczeństwie, a także skuteczności, okrętów i załóg). Dowódcy jednostek zmuszeni byli polegać na – rzadko dokładnym – zliczaniu pozycji własnych, co z zasady należało do obowiązków oficerów wachtowych, tj. z.d.o. Problem ten sygnalizuje cytowana dalej relacja oficera wachtowego – stażysty na ORP „S 3” – ppor. mar. Janisława Wańkowskiego⁶. Lapidarnie ujął to we wspomnieniach także inny z oficerów wachtowych (na ORP „S 2” i ORP „S 1”), Andrzej Guzowski: „nawigacja na ścigaczu w nocy, przy dużych

⁵ <https://www.alamy.com/stock-photo/english-channel-setellite-image.html> (dostęp: 17.09.2020).

⁶ W przybliżeniu taki właśnie był scenariusz wejścia na mieliznę w nocy z 3 na 4 września 1940 r. obu naszych najbardziej aktywnych bojowo ścigaczy artyleryjskich – ORP „S 2” i ORP „S 3”.

szybkościach i ciągłych zwrotach, zwłaszcza w akcji bojowej, jest robiona zupełnie na oko. Nie ma absolutnie czasu na wykreślanie kursów i prowadzenie zliczenia”⁷. Dostrzegali ten problem – co nie dziwi – także oficerowie spoza Grupy Ścigaczy. Przykładowo obecny w Grupie Ścigaczy na inspekcji, 22 lipca 1941 r., kmdr por. Aleksander Hulewicz (z Kierownictwa Uzupelnień Floty; wcześniej dowódca znacznie bardziej stabilnego na fali niszczyciela „Grom”) relacjonował szefowi KMW: „Warunki nawigacyjne na ścigaczach są bardzo trudne. Przy najmniejszej fali już ścigaczem rzuca i trzęsie i wszelkie pisanie, przekładanie kursów jest bardzo utrudnione. Pomimo to poleciłem prowadzić jak można najskrupulatniej nawigację zliczeniową [tj. w warunkach nocnych i przy zmianach kursów i prędkości bardzo trudną do realizacji –TK]”⁸. A na te problemy z nawigacją nałożyć trzeba jeszcze było konieczność omijania własnych i nieprzyjacielskich (wykrytych) zapór minowych, których na „frontowym” Kanale La Manche nie brakowało.

Względnie korzystne warunki do działań ścigaczy obu stron występowały – mimo mielizn i bliskości baz wroga – w rejonie Cieśniny Kaletańskiej, między South Foreland na brzegu angielskim (bezpośrednio na północny wschód od Dover) a przylądkiem Gris-Nez (między Boulogne a Calais) po okupowanej przez Niemców stronie francuskiej. Tam, w największym miejscu, Kanał miał tylko około 33,3 km szerokości (odpowiednik 18 Mm). W tych warunkach dotarcie ścigaczy w rejon operacji było teoretycznie najszybsze, zaś ewentualna ewakuacja uszkodzonych jednostek potencjalnie najłatwiejsza.

Czynnikiem negatywnie oddziałującym na działania ścigaczy alianckich z bazy w Dover był fakt, że ten port – jako jedyny liczący się port brytyjski (w mniejszym stopniu Ramsgate) – znajdował się w zasięgu najcięższej artylerii lądowej z brzegu francuskiego. Niekiedy dawało się to odczuć (po bliskich upadkach pocisków), także najdłużej stacjonującym w Dover załogom polskich ścigaczy, głównie „S 2” i „S 3”.

W obliczu wielu zagrożeń nawigacyjnych, czynnikiem porządkującym i zabezpieczającym ruch jednostek pływających (np. przed mieliznami) były boje i inne pomoce nawigacyjne, od dawna umieszczane na wodach Kanału przez nadbrzeżne państwa (Wielką Brytanię, Francję, Belgię czy Holandię). Lokalizacja tych niezbędnych pomocy nawigacyjnych bywała korygowana w miarę jak zmieniał się zasięg lokalnych pływających, a co za tym idzie przebieg bezpiecznych szlaków żeglugowych. Rejony

⁷ A. Guzowski, *Przez pryzmat peryskopu*, Albany 1993, s. 11.

⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek kmdr. por. Aleksandra Hulewicza z Kierownictwa Uzupelnień Floty, szefowi KMW, o spostrzeżeniach z inspekcji w Grupie Ścigaczy, w dniu 22 lipca 1941 r., 25 lipca 1941 r., b.p.

wspomnianych boi były miejscami szczególnie intensywnego patrolowania okrętów wojennych (głównie ścigaczy) obu stron, a często też miejscami gwałtownych walk (słynna – opisana w dalszej części pracy – walka ścigacza ORP „S 2”, w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 r., miała miejsce w pobliżu boi N[orth] Varne)⁹.

Cały obszar środkowej części Kanału La Manche był na mapach sztabowych strony brytyjskiej podzielony na strefy („Z” – jak „Zone”), oznaczone kolejnymi numerami. Blisko lądu Wielkiej Brytanii (równoległe do brzegu) wyznaczony był pas przeznaczony do ruchu własnych konwojów (pokrywał się on z obszarem znajdującym się w zasięgu własnej artylerii, tj. Gun Zone). Zasięg pasa przeznaczonego do ruchu konwojów, na wysokości portu w Dover był ograniczony od wschodu linią przebiegającą przez boje: East Varne i Nr 3 (w sprawozdaniach z patroli polskich ścigaczy z Dover te dwie nazwy pojawiają się szczególnie często).

Poważnym utrudnieniem nawigacyjnym w pobliżu tras konwojów alianckich były mielizny, zwłaszcza wspomniane już – Varne i Goodwin Sands¹⁰. Obiektem zainteresowania ścigaczy alianckich pozostawały strefy przybrzeżne okupowanych – Francji, Belgii i Holandii, którymi (możliwie blisko brzegu) podążały między portami silnie chronione konwoje niemieckie.

Innym – obok boi – sposobem kanalizowania ruchu sił alianckich i III Rzeszy w Kanale La Manche były stawiane obficie przez obie strony pola minowe, których ofiarami padło wiele okrętów i statków. Strategia wojny minowej w Kanale (i to zarówno w zakresie planowania, jak i później – realizacji) była obiektem intensywnych studiów sztabowców Admiralicji w Londynie, i praktycznych ćwiczeń, jeszcze na długo przed wybuchem II wojny światowej¹¹.

⁹ Przykładu dostarcza tragiczny wypadek brytyjskiego niszczyciela HMS „Wakeful”, który w końcu maja 1940 r., w czasie operacji „Dynamo” (ewakuacji z Dunkierki), kierował się od plaż ewakuacyjnych ku Wielkiej Brytanii, biorąc za punkt orientacyjny zwrotu na południowy zachód jedną z belgijskich boi, na wysokości portu w Ostendzie. Niestety, dowódca niszczyciela nie przewidział, że w warunkach nocnych, za jaskrawym światłem emitowanym przez boje, kryje się polujący na jednostki alianckie pojedynczy niemiecki ścigacz torpedowy. Ofiarami jednej celnej torpedy Schnellboota padł sam niszczyciel oraz kilkuset (ponad 600) marynarzy i przewożonych przezeń żołnierzy.

¹⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, [Mapa Kanału La Manche (Angielskiego)], Dover Diagram No 1., Scale of Chart 2675 C – English Channel Eastern Sheet (top secret), b.d.

¹¹ TNA, sygn. ADM 1/11672, Mining Policy in the Dover Straits [1939–1940], b.p.; *ibidem*, sygn. ADM 116/4007, Dover-Calais and Folkestone-Gris-Nez Barrages [1939], b.p.

Fowey w Kornwalii – pierwsza baza polskich ścigaczy

Gdy oddanie „S 1” przeciągało się, nie próżnowały oba przekazane wcześniej ścigacze. Po rozpoczęciu w lipcu kampanii czynnej, „S 2” i „S 3” – korzystając z zaplecza technicznego stoczni w Hythe koło Southampton – intensywnie ćwiczyły. Obejmowało to próbne alarmy, zgrywanie załóg, manewry; wykonywano też ćwiczebne strzelania z działek Oerlikon 20 mm i cekaemów. 6 sierpnia pobyt obu ścigaczy w Hythe dobiegł końca¹². Nowym miejscem przydziału na dłuższy czas stać się miał cichy kornwalijski port w Fowey, nieco ponad 30 km w linii prostej na zachód od Plymouth.

Ta nowa lokalizacja była z wielu względów bardzo dogodna. Pozwalała na utrzymywanie niezbędnych, stałych kontaktów służbowych z nieodległą główną bazą PMW w Plymouth-Devonport. Było to możliwe dzięki drogom kołowym oraz, zbudowanej jeszcze w XIX w., a przebiegającej w pobliżu, linii kolejowej. Łączyła ona wschód z zachodem Anglii – Londyn, poprzez Plymouth z „ostatnią stacją w Anglii” – miastem Penzance, najdalej na południowy zachód wysuniętym większym miastem Wielkiej Brytanii, niemal na końcu kornwalijskiego cypla. Lokalizacja pierwszej bazy polskich ścigaczy w Fowey miała inny jeszcze walor. Pozwalała ich załogom na doskonalenie nabytych umiejętności w ramach stacjonującej tu flotyli ścigaczy. Lokalne warunki ułatwiały zwłaszcza zgrywanie się w działaniach zespołowych na relatywnie nieco spokojniejszych akwenach, bardziej odległych od baz niemieckiej Luftwaffe i Kriegsmarine.

Polskie ścigacze tworzyły trzeci dywizjon stacjonującej w Fowey 3. Flotyli MA/SB (ścigaczy do zwalczania okrętów podwodnych). Obszarem działania flotyli był ogromny akwen sięgający od Dover na wschodzie do Brestu na południowym zachodzie. Zadania jednostek 3. Flotyli obejmowały zwalczanie komunikacji niemieckiej, ochronę własnych linii komunikacyjnych, atakowanie sił nawodnych nieprzyjaciela, a także jego instalacji brzegowych, zwalczanie okrętów podwodnych (jeśli próbowałyby one wchodzić na płytkie wody Kanału La Manche). Do tego rejestru dochodziło stawianie min i służba ratownicza (głównie poszukiwanie zestrzelonych lotników obu stron)¹³.

¹² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2”, k. 1; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1.

¹³ Z. Kryger, *Okręt baza polskich ścigaczy w Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2011, nr 26, s. 12. Na temat 3. Flotyli MA/SB (później MGB) – zob. też https://www.unithistories.com/units_british/RN_CoastalForces.html#MGB_Flotillas (dostęp: 6.02.2021). Fakt, że baza w Fowey służyła pierwotnie bazowaniu ścigaczy MA/SB (zwalczania okrętów podwodnych) potwierdza przepustka – zezwolenie wydane przez dowództwo Bazy Ścigaczy

Kornwalia (ang. Cornwall) – w głąb której służba rzuciła polskich marynarzy – była i pozostaje do dziś szczególnym zakątkiem Zjednoczonego Królestwa. Półwysep jest najdalej na zachód wysuniętym fragmentem Anglii. Mając powierzchnię ponad 3,5 tys. km kwadratowych, Kornwalia zamieszkiwana była – i jest po dzień dzisiejszy – znacznie rzadziej, niż położone bardziej na wschód i północ rejony Anglii, zwłaszcza te o większej koncentracji przemysłu¹⁴.

Wydłużony kształt półwyspu Kornwalii, za Penzance kończył się w miejscu określanym jako Land's End. Stąd otwierał się już niczym nieograniczony przestwór oceanu, jeśli nie liczyć – położonej 45 km na południowy zachód od brzegu – grupy zdradliwych wysp Scilly. Na 140 tych wysp jedynie kilka jest zamieszkałych. Tutejsze wody od zawsze słusznie cieszyły się złą sławą wyjątkowo niebezpiecznych, czemu sprzyjały silne prądy, jak i nieprzewidywalne, gwałtowne wahania pogody. Dziesiątki statków zakończyło tu na podwodnych skałach morski żywot. O ile zachód i północ Kornwalii wystawione są na silne północne wiatry, o tyle zdecydowanie korzystniejszy – umiarkowany i ciepły – klimat panuje w bardziej zaludnionej południowej części półwyspu. Tu ciągnie się szeroki pas wybrzeża osłonięty od silnych wiatrów północnych, a za to w pełni korzystający z dobroczynnego wpływu Prądu Zatokowego (Golfsztromu). Łagodny klimat w zimie, ze średnią temperaturą 6 stopni Celsjusza, z wcześniej nadchodzącą wiosną i sporą ilością opadów, wybitnie sprzyja roślinności. To dlatego rozległy obszar między Zatoką Mounts a Zatoką Falmouth do dziś cieszy się zasłużoną renomą Kornwalijskiej Riwiery.

Fowey (celtyckie, kornijskie: Fowydh), gdzie trafiły pierwsze dwa polskie ścigacze „S 2” i „S 3” (pod dowództwem ppor. mar. E. Wciślickiego i ppor. mar. A. Jaraczewskiego), było w 1940 r. małym, cichym miasteczkiem, położonym malowniczo w lejkowatym ujściu – estuarium rzeki Fowey (już w naszych czasach liczba mieszkańców nie przekracza kilku tysięcy). Z zalesionych wzgórz, wąskie krzywe uliczki schodziły w dół do naturalnego, rozległego, choć płytkiego, portu, wypełnionego oryginalnym zestawem jednostek

(MA/SB) w Fowey dla ppor. mar. Tadeusza Lesisza do wolnego poruszania się w obrębie bazy i w strefie strzeżonej, wrzesień 1940 r. AMMW, RTD2, sygn. 12K (T. Lesisz), b.p.

¹⁴ Ten rejon Anglii zasłynął z podania o Królu Arturze i rycerzach „Okrągłego Stołu”. W okresie najazdów germańskich Anglów i Sasów, półwysep, podobnie jak Walia i Szkocja, pozostawał ostoją, spychanych coraz bardziej na zachód, Brytów – ludności pochodzenia celtyckiego, z właściwą tej społeczności otoczką wierzeń. To między innymi uczyniło ten kraj siedliskiem mrocznych mitów, silnie zakorzenionych w lokalnej tradycji. Jak przed kilkudziesięciu laty podkreślał zakochany w tej ziemi J. Arthur Dixon: „historia Kornwalii to bardziej mieszanka magii, legend i poezji, niż faktów” (J.A. Dixon, *Cornwall: A Handbook for Tourist*, Newport, b.d., b.p. [The Cornish Peninsula]).

plywających różnego pochodzenia i przeznaczenia. Były to – mające priorytet w czasie wojny – małe okręty wojenne, kutry rybackie, nieduże statki handlowe, wreszcie żaglowe i motorowe jachty. Ponad portem wyróżniał się dom, z ładnie utrzymanym ogrodem, gdzie do schyłku życia, w 1944 r., mieszkał i tworzył Sir Arthur Quiller-Couch (ur. 1863; autor znanych romantycznych opowieści o Kornwalii).

Miasteczko od zarania dziejów żyło z morza i dla morza. Tu budowano transportowce dla krzyżowców płynących do Ziemi Świętej, a statki wysłane stąd w czasach panowania Edwarda III (XIV w.) uczestniczyły w oblężeniu Calais. Rajdy miejscowych żeglarzy na wybrzeża Normandii ściągnęły na Fowey w 1457 r. odwetowy najazd Francuzów. Historyczne oblicze miasta uzupełniały m.in. stary kościół z piętnastowieczną wieżą, domy z epoki Tudorów, wreszcie położone przy wejściu do portu ruiny starożytnego zamku z czasów króla Henryka VIII (podobny fort powstał po drugiej stronie zatoki Fowey; to dzięki tym fortyfikacjom miasto odparło najazd Holendrów w 1667 r.)¹⁵.

W 1940 r., gdy trafili tam Polacy, port w Fowey ze względu na małe głębokości (do maksymalnie 6 metrów) i odczuwalny prąd pływowy (do 1,5 węzła) oraz skomplikowane podejście był dostępny tylko dla niedużych jednostek pływających¹⁶. W estuarium rzeki, naprzeciwko Fowey, położone było inne ciche miasteczko – Polruan. Tam po wciągnięciu okrętów na slip (pochylnię) przeprowadzano konieczne naprawy¹⁷.

„Fowey, bardzo ładna mała miejscowość letniskowa, położona na zachodnim stoku ujścia rzeki Fowey z jednym hotelem i dwoma »pubami« – wspominał oficer wachtowy ORP „S 3” Tadeusz Lesisz. – Naszą bazę stanowiły barki zakotwiczone na rzece, gdzie złożyliśmy nasze kufry, a naszym mieszkaniem 11-osobowej załogi [ścigacza], składającej się z 2 oficerów i 9 podoficerów i marynarzy, tak w porcie jak i w morzu, był długi na 63 stopy ścigacz. Ale byliśmy młodzi i łatwo znosiliśmy wszelkie niewygody. [...] Warunki na ścigaczu nie pozwalały na nadzwyczajną higienę, więc jedyną kąpiel mogliśmy mieć w hotelu w Fowey. Niestety ze względu na brak wody, klucz od łazienki był pod ścisłą kontrolą »managera« i z nim staczaliśmy walki, które mimo jego oporu wygrywaliśmy”¹⁸. Niekiedy „S 2” i „S 3” zachodziły do leżącego

¹⁵ J.A. Dixon, *op.cit.*

¹⁶ Z. Kryger, *Andrzej Jaraczewski i jego „S-3” w działaniach z Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2009, nr 24, s. 81

¹⁷ Z. Kryger, *Okręt baza polskich ścigaczy w Fowey...*, s. 13.

¹⁸ T. Lesisz, *Z ORP „Burza” – na ścigacze*, „Nasze Sygnały” 1997, nr 182, s. 23. W liście z 17 maja 1995 r., do autora, T. Lesisz dopowiadał na temat warunków bytowych w Fowey: „Kwestia mycia się i golenia była ograniczona, o ile sobie przypominam pojemność tanku

w pobliżu Plymouth. Tam – w Devonport – po dobieciu do burty okrętu-bazy ORP „Gdynia”, możliwe było skorzystanie z kąpieli. Kwestie wyżywienia załatwiane były poprzez ryczałt żywnościowy, przydzielany marynarzom na cały miesiąc. To umożliwiało zakupy prowiantu na mieście, z czym wtedy nie było jeszcze najgorzej¹⁹.

Kilkakrotnie postój okrętów w Fowey zakłócały naloty Luftwaffe, ale na ogół były one niegroźne, a pozwalały na ćwiczenia własnych artylerzystów²⁰.

OORP „S 2” i „S 3” długo nie zagrzały miejsca w przystani Fowey. Po kilku dniach, już 14 sierpnia 1940 r., rozpoczęły się dla nich działania bojowe²¹. Ten dzień śmiało może być uznany za – przygotowywany latami – początek działań bojowych ścigaczy pod biało-czerwoną banderą Polskiej Marynarki Wojennej (il. 36).

„Służba na ścigaczach miała swą specyfikę, zbliżającą ją do służby w lotnictwie – wspominał po latach pierwszy dowódca ORP »S 3« Andrzej Jaraczewski. – Częste wyjścia na stosunkowo krótkie patrole, duża szybkość i gwałtowność działań, utarczki z niemieckimi ścigaczami, eskorta konwojów”²². Pierwszy na patrol bojowy wyszedł 14 sierpnia „S 2”. W parze, wraz ze ścigaczem brytyjskim oznaczonym „50”, odbył patrol ofensywny, i to patrol od razu bardzo daleki, aż u brzegów okupowanej Francji, w rejonie Brestu (ponad 150 km na południe od Fowey). Do napotykania przeciwnika, ani innych ważnych zdarzeń nie doszło²³.

„Służba nasza w 3-ej Flotylli ścigaczy artyleryjskich z Fowey była uciążliwa – wspominał Andrzej Guzowski z »S 2«. – W sierpniu, wrześniu i w październiku byliśmy po dwadzieścia kilka nocy każdego miesiąca w morzu na patrolach i w osłonie przybrzeżnych konwojów. Najbardziej cierpieli motorzyści, bo silniki Rolls Royce [na »S 2« i »S 3«], budowane dla samolotów, często nawalały na morskiej fali i nasi motorzyści reperowali je za dnia po powrocie do portu zamiast iść spać po całej nocy w morzu. O spaniu na ścigaczu w morzu nawet przy niewielkiej fali trudno było marzyć”²⁴.

[zbiornika] na wodę wynosiła zaledwie 60 galonów. Życie było raczej spartańskie; wszystko, cała baza były jeszcze bardzo prowizoryczne” (List T. Lesisza do autora z 17 maja 1995 r.). Zob. też T. Lesisz, *Od pomostu do deski. Wspomnienia marynarza-architekta*, Londyn 2003, s. 34. Na temat kiepskich warunków noclegowych (na ścigaczach) w bazie w Fowey pisał też Andrzej Guzowski (List do autora z 4 stycznia 1992 r.).

¹⁹ List Andrzeja Guzowskiego do autora z 4 stycznia 1992 r.

²⁰ T. Lesisz, *Od pomostu do deski...*, s. 34.

²¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1.

²² A. Gosk, *Na ścigaczach: Wspomnienia Andrzeja Jaraczewskiego*, „Nasze Sygnały” 1986, nr 158, s. 17.

²³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 1.

²⁴ List Andrzeja Guzowskiego do autora z 4 stycznia 1992 r.

Akcje u brzegów sąsiedniego kraju były w historii polskich ścigaczy do pewnego stopnia rutynowe i to aż do 1944 r. Jednak Grupa Ścigaczy działała przeważnie w największym miejscu Kanału La Manche, w rejonie Cieśniny Kaletańskiej, zatem i trasy patroli były stosunkowo krótkie. Z bazy w Fowey celami patroli były wody w najszerszym miejscu Kanału, gdzie przestrzeń między brzegami Kornwalii a sąsiedniej, francuskiej Bretanii przekraczała nawet 150 km. Miało to istotny wpływ na bezpieczeństwo załóg, które oddalały się od własnej bazy, często na około sto mil morskich. W razie poważniejszego uszkodzenia silników, czy – co gorsza – napotkania wroga, i uszkodzenia w walce, szanse szczęśliwego powrotu do portu kurczyły się zasadniczo. Służba na małych, ciasnych, a szybkich i chybliwych pokładach okrętów była uciążliwa z innych jeszcze powodów. W istniejących warunkach bardzo łatwo było o upadki i wynikające stąd dokuczliwe, a niekiedy nawet groźne urazy. Nieprzyjemna była wszechogarniająca wilgoć pokrywająca pokłady ścigaczy nawet w marszu z niewielką prędkością. Niemile warunki panowały zwłaszcza przy niskich temperaturach – głównie w warunkach niepogody, jesienią i zimą.

W dzień po „S 2”, kolejnej nocy – z 15 na 16 sierpnia 1940 r. – do akcji wyruszył bliźniaczy ORP „S 3”. Jego zadaniem był udział w osłonie przybrzeżnego konwoju płynącego z Dartmouth (na wschód od Plymouth) do Falmouth. Również 17 i 18 sierpnia zadaniem Polaków było – u brzegów Kornwalii – ochranianie brytyjskich kabotażowców przed możliwym atakiem Schnellbootów. 19 sierpnia kolejne rozkazy skierowały „S 3” do wielkiej bazy floty w Portsmouth (ok. 200 km na wschód). Dzień później dotarł tam również „S 2”²⁵. „S 3” wykonał z Portsmouth dwie przybrzeżne operacje osłony konwojów (Portsmouth-Dartmouth i Dartmouth-Falmouth), po czym, 28 sierpnia, powrócił z Falmouth do Fowey²⁶.

ORP „S 2” pozostał w Portsmouth i właśnie w trakcie tego postoju dane mu było po raz pierwszy zapisać na swoim koncie znaczny sukces bojowy. Jak precyzyjnie ujął to kronikarz PMW: „»S 2« w dniu 27VIII, podczas ataku lotniczego w Portsmouth [to była najbardziej zacięta faza Bitwy o Anglię – TK], otworzył ogień do samolotów atakujących. Następnego dnia władze portowe zawiadomiły dowódcę ścigacza [ppor. mar. E. Wciślickiego], że we wraku bombowca niemieckiego Heinkel 111, który spadł na redzie, odnaleziono ślady pocisków z działka Oerlikon’a [20 mm], a ponieważ polski ścigacz tylko używał tego działka, przyznają mu strącenie niemieckiego

²⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 1; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1.

²⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1.

bombowca”²⁷. Był to jedyny samolot wroga zestrzelony w latach wojny przez polski ścigacz, a jeden z około dwudziestu, jakie na swoim koncie zapisały w ogóle okręty PMW. Wykaz strat lotniczych Niemiec i Wielkiej Brytanii, zawarty w brytyjskiej monografii Bitwy o Anglię Lena Deightona i Maxa Hastingsa (wydanej w pięćdziesiątą rocznicę wydarzeń), wskazuje, że 27 sierpnia był dniem wyjątkowo małego, jak na tak gorący okres, natężenia walk. Tego dnia bowiem Luftwaffe miała stracić tylko pięć samolotów. Zatem jeden He 111 strącony przez ORP „S 2” stanowiłby aż 20 proc. strat zadanych tego dnia napastnikom spod znaku czarnego krzyża. Nie można wszakże wykluczyć, że opisywany atak bombowy na Portsmouth i zestrzelenie przez „S 2” niemieckiego bombowca pomyłkowo przesunięto w czasie o jeden dzień, a w istocie wydarzenia te nastąpiły 26 sierpnia. Tego bowiem dnia – jak dowodzi wspomniana monografia – nastąpiły trzy wielkie wyprawy bombowe Luftwaffe na Anglię, przy czym obiektem trzeciego, zmasowanego nalotu, około godziny 16.00, było właśnie Portsmouth. W rejonie portu pojawiło się około 50 bombowców He 111, z 3 Floty Powietrznej, w eskorcie ponad stu myśliwców Messerschmitt Bf 109 i Bf 110. Wysłane przeciw nim trzy dywizyjony odparły nalot, zestrzelując osiem maszyn wroga, przy stracie czterech własnych²⁸. Łącznie tego dnia Luftwaffe straciła bezpowrotnie aż 37 maszyn, z czego 34 od ognia samolotów RAF i artylerii przeciwlotniczej. Wiele wskazuje na to, że właśnie w tej liczbie mieści się samolot strącony przez polski ścigacz.

Do przełomu sierpnia i września 1940 r. zadania obu polskich ścigaczy sprowadzały się do akcji konwojowych u południowych brzegów Anglii, a te niekiedy odbywały się – ze względu na toczącą się wzdłuż Kanału Bitwę o Anglię – „w strefie bombardowania lotniczego i artyleryjskiego z brzegów francuskich” (np. „S 3” 30 sierpnia). Specjalne zadanie 30 sierpnia wykonał „S 2”, przewożąc głównodowodzącego sił Plymouth Royal Navy

²⁷ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy (1 XII 39–31 X 42), opracowanie kmdr. ppor. J. Boreyki, s. 5; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 1; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Załącznik Nr 1 do meldunku okr. Nr 3, [kwiecień 1941 r.], b.p. Kulisy zestrzelenia bombowca odsłonił (w liście do autora z lutego 1992 r.) ówczesny oficer wachtowy „S 2” Andrzej Guzowski: „wbrew zarządzeniu, w czasie dziennego nalotu nie poszliśmy do schronu, lecz zostali na ścigaczu. Obsadziliśmy działko Oerlikona [20 mm]. W pewnym momencie niemiecki bombowiec – Henkel 111 – zniżył się, widocznie aby rzucić bomby na zacumowany w pobliżu monitor. St. mar. Malanowicz, przypasany do Oerlikona, otworzył na mój rozkaz i kierowany przeze mnie ogień i bodajże trzecią serią trafił samolot, który się zapalił i spadł gdzieś za portowymi zabudowaniami. [...] Cała załoga samolotu zginęła” (List Andrzeja Guzowskiego do autora z 3 lutego 1992 r.).

²⁸ L. Deighton, M. Hastings, *Battle of Britain*, London 1990, s.148–149, 167.

z Fowey do Plymouth. 3 września zarówno „S 2”, jak i „S 3” przeszły do Newhaven, na wschód od Brighton, a to mogło oznaczać nowe wyzwanie – służbę w niebezpiecznym, a do tego trudnym nawigacyjnie, rejonie Cieśniny Kaletańskiej²⁹.

Już w nocy z 3 na 4 września 1940 r. oba ścigacze wzięły udział w osłonie konwoju w Cieśninie Kaletańskiej. Zadaniem była osłona sektora rufowego formacji przed niespodziewanym atakiem niemieckich ścigaczy torpedowych. Po akcji przewidywany był powrót do Dover. Zadanie było niełatwe, gdyż – w dążeniu do przeprowadzenia konwoju możliwie daleko od niebezpiecznych brzegów Francji – jego trasa musiała przebiegać nieopodal brzegów Anglii, a w tej przybrzeżnej strefie występowały mielizny, z najrozleglejszą i najbardziej zdradliwą płycizną Goodvin.

Realizacja zadania rozpoczęła się o zmierzchu. Było około godziny 20.00, gdy „S 2” i „S 3” zajęły wyznaczony sobie sektor eskorty konwoju, idącego ze stałą prędkością około 7 węzłów. Ponieważ ścigaczom narzucono poruszanie się z prędkością niemal trzykrotnie większą, bo 20 węzłów, wystąpiły trudności nawigacyjne. Niezbędne w danej sytuacji zmiany kursów wymuszały konieczność określania własnej pozycji w nocy metodą zliczania pozycji – konwoju i własnej, przy uwzględnianiu kursów i prędkości, a nawet siły prądów. Rezultatem prowadzonych obliczeń była uspokajająca konstatacja, że aż do około godziny 5.00 konwój nie powinien dotrzeć dalej, niż do niebezpiecznej, piaszczystej mielizny South Goodvin. To oznaczało, że oba polskie ścigacze mogły na razie swobodnie patrolować akweny po obu stronach konwoju. O tym, że obliczenia okazały się niedokładne, przekonano się o godzinie 4.40, gdy oba polskie ścigacze niemal równocześnie weszły na położoną znacznie dalej na północ mieliznę North Goodwin. Jak potem obliczono, błąd nawigacyjny był stosunkowo duży i wyniósł 9,5 Mm (ponad 17 km) po 8 godzinach i 40 minutach akcji. Winę ponosiły – zbyt duża różnica prędkości konwoju i eskorty, niemożność określenia pozycji, wskutek rygorystycznie przestrzegane go zaciemnienia, ogólnie bardzo słaba widoczność (chwilami ścigacze traciły kontakt z konwojem. Brytyjskie ścigacze osłaniające formację od czoła straciły kontakt z konwojem już około północy i do świtu go nie odzyskały). Zapewne też szwankowało utrzymywanie przez konwój stałej prędkości 7 węzłów.

Krytyczny moment wejścia na mieliznę tak oto zapamiętał dowodzący „S 3” A. Jaraczewski: „W pewnym momencie widzę, że poprzedzający nas ścigacz [»S 2«] stanął w poprzek naszego kursu. Co się stało? Mielizna!

²⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – [rok 1940], k. 1-2; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 1-2.

Dlaczego jednak zamiar na niego nie zmienia się? Proste: my [»S 3«] też siedzimy na mieliźnie. Z mroku dochodzi mnie głos Gienia [tj. dowódcy ORP »S 2« Eugeniusza Wciślickiego]: »Andrzej, siedzę na mieliźnie, ściągnij mnie«. Łatwo powiedzieć. Daliśmy motorami całą wstecz. Jedynym efektem było uszkodzenie śrub. Wpakowaliśmy się, niestety, porządnie³⁰.

Sytuacja OORP „S 2” i „S 3” była niełatwa. Oba ścigacze utknęły na rozległej piaszczystej mieliźnie, rozciągającej się południkowo, kilka kilometrów od brzegu Anglii, na wysokości Dover i Ramsgate. Stojąc nieruchomo, stanowiły potencjalnie dogodny cel dla wroga. Na szczęście, przed świtem Niemcy unikali rejonów przy brzegach Albionu. Później również nie pojawili się w pobliżu – ani okręty, ani nawet samoloty (poza przelatującymi znacznie wyżej wyprawami lotniczymi kierującymi się na Londyn). Byłoby znacznie gorzej, gdyby podobna awaria zdarzyła się przy – równie trudnych nawigacyjnie – brzegach północnej Francji, czy Belgii, zwłaszcza na przybrzeżnych, płytkich wodach pomiędzy Calais a Ostendą.

Natychmiast przeprowadzona wstępna analiza strat nie pozostawiała wątpliwości. Jak się okazało, prowadzący „S 2” nie odniósł żadnych uszkodzeń, natomiast „S 3” miał mniej szczęścia. Uszkodzone zostały lewa śruba i wał napędowy. Zaraz też podjęto próbę zejścia z mielizny, metodą ściągnięcia ścigacza za pomocą kotwicy wyrzuconej możliwie daleko na głębie. Niestety, wszelkie zabiegi kończyły się niepowodzeniem. „W świetle dnia stwierdziliśmy ze zgrozą – wspominał dalej A. Jaraczewski, – że nasze ścigacze stoją spokojnie na piasku o 2 metry nad lustrem wody. Co było robić? Zamaskowaliśmy piaskiem, jak się dało, pokłady ścigaczy i czekaliśmy na wysoką wodę. W międzyczasie przechodzić nad nami zaczęły formacje niemieckich bombowców kierujących się na Londyn. Zaczęliśmy więc nadawać radiem sygnały o nadlatujących wyprawach bombowych. Byliśmy w ten sposób najdalej na południe wysuniętym punktem obserwacyjnym i nasze meldunki zasłużyły na pochwałę od zwierzchności. O mieliźnie [w meldunkach] nie wspominaliśmy³¹.

Z odsieczą przyszła dopiero sama natura. Przyptyw, który nastąpił przed południem, uniósł oba ścigacze, dzięki czemu już bez większych problemów zeszły z mielizny i natychmiast udały się do najbliższego portu – Ramsgate (uszkodzony „S 3” na holu ORP „S 2”). W porcie – po wyciągnięciu „S 3” na brzeg – stwierdzono, że uszkodzenia nie są tak duże, aby uniemożliwiały

³⁰ A. Gosk, *op.cit.*, s. 17. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2.

³¹ A. Gosk, *op.cit.*, s. 17–18. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2.

odbycie samodzielnego rejsu do stoczni naprawczej. Zatem „S 3” przez Dover trafił na remont do macierzystej stoczni w Hythe, zaś gotowy do dalszych akcji „S 2” – do dobrze znanej bazy w Portsmouth³².

Pierwsze trzy tygodnie działań OORP „S 2” i „S 3” wykazały, że podstawowymi typami działań najmniejszych okrętów bojowych Floty były: ochrona własnych konwojów przed atakami ścigaczy niemieckich i ostrzałem z brzegu francuskiego (niekiedy poprzez stawianie zasłon dymnych), ofensywne patrolowanie wód przylegających do portów wroga, głównie w celu utrudnienia wyjścia z baz ścigaczy Kriegsmarine i innych jednostek, a także rozpoznanie „czułych” rejonów z dala od własnych brzegów, zwłaszcza w nocy, gdy niemożliwe było użycie innych środków dalekiego zwiadu, na przykład lotnictwa. Specjalnym typem działań były sporadycznie realizowane akcje kurierskie, polegające na szybkim transportowaniu wyższych dowódców. Z zasady akcje bojowe ścigaczy realizowano w nocy lub przy złej widoczności.

Polskie okręty wyróżniały się w 3. Flotylli największym zakresem pracy bojowej, co wynikało z relatywnie znacznie częstszych awarii ścigaczy Royal Navy. Główną zasługę mieli w tym polscy motorzyści, wyjątkowo starannie utrzymujący w sprawności podlegające ich pieczy silniki, przez co spotykały ich dowody uznania ze strony – mających skalę porównawczą – brytyjskich inżynierów.

Charakter zadań realizowanych przeważnie przez nasze ścigacze spowodował, że Brytyjczycy poniechali zamontowania na nich aparatów podsłuchowych, koniecznych przy zwalczaniu okrętów podwodnych, i zredukowali liczbę przenoszonych przez ścigacze bomb głębinowych do zaledwie dwóch. Mimo to zarówno „S 2”, jak i „S 3” miały jeszcze w stoczni założoną pełną instalację wewnętrzną do podsłuchu, zaś brakujące urządzenia – kopuły umieszczane pod dnem okrętu i oscylatory – mogły być w razie potrzeby zamontowane w przeciągu zaledwie dwóch dni.

Czyszczenie, konserwację, a nawet niektóre naprawy ścigaczy wykonywano przeważnie za dnia, w przygodnych portach, na całej niemal prze-strzeni Kanału La Manche – od Fowey na zachodzie do Ramsgate na wschodzie (poważniejsze naprawy realizowano, ze względu na wymogi formalne,

³² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – [rok 1940], k. 1–2; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. Janusza Justyna Sokołowskiego szefowi KMW „o przebiegu wypadku ścigaczy Nr II (44) i Nr III (45), który miał miejsce na mieliźnie North Goodwin w dniu 4 b.m. [września] o godz. 0440”, 12 września 1940 r., b.p.; A. Gosk, *op.cit.*, s. 17–18; relacja Edwarda Gacha (sternika na ORP „S 3”), udostępniona przez Redakcję „Naszych Sygnałów” (pisma Stowarzyszenia Marynarki Wojennej).

głównie w stoczniach, gdzie okręty zbudowano). Wypoczynek załóg, po intensywnej pracy bojowej, możliwy był tylko podczas, przeważnie dziennych, postojów w portach na trasie. Jakość tego wypoczynku zależała głównie od możliwości spania na łodzi, gdyż na ścigaczach, ze względu na panującą tam ciasnotę, było to niełatwe (ale np. w Fowey – jak wiadomo z relacji T. Lesisza – załogi mieszkwały na swoich ścigaczach).

We wrześniu i październiku 1940 r. praca bojowa OORP „S 2” i „S 3” polegała głównie na patrolowaniu wzdłuż wybrzeża francuskiego w Kanale La Manche oraz na współpracy z własnymi niszczycielami³³. Ze względu na wspomniane wyżej trudności nawigacyjne i wynikłe stąd kłopoty (zwłaszcza podczas akcji z 4 września), najbardziej sprzyjające dla ścigaczy warunki panowały, gdy noc była w miarę jasna – gwiazdzista lub księżycowa, a stan morza wynosił 2–3 stopnie w skali Beauforta (w warunkach jasnej nocy i przy nazbyt gładkiej powierzchni morza każdy ruch na wodzie, nawet tak małych okrętów, jak ścigacze, byłby zbyt widoczny). Zasadnicze zadania sprowadzały się do poszukiwania w rejonie portów ścigaczy wroga. Innym było zatrzymywanie łodzi francuskich rybaków w celu uzyskania wszelkich wiadomości przydatnych aliantom. Tak postawione zadanie wymagało udania się w rejony najbardziej uczęszczane, a takie znajdowały się w odległości między 5 Mm od brzegu a zaledwie 5 kablami, tj. tysiącem metrów od brzegu okupowanego przez Niemców. W razie napotkania łodzi rybackiej dyspozycje nakazywały zabierać rybaków na pokład, zaś łódź „możliwie najdyskretniej” zatopić. W tym celu przygotowywano wiązki granatów, dla wysadzenia dna łodzi³⁴.

Patrole realizowano przeważnie siłami jednego dywizjonu, tj. trzech ścigaczy. Wyjście w rejon patrolowania dokonywane było przeważnie przed zapadnięciem zmroku, zaś powrót przed świtem, do najbliższego własnego portu, przede wszystkim dla uzupełnienia paliwa. W trakcie marszu na miejsce patrolowania utrzymywano dużą prędkość, nawet 30–35 węzłów, ale podczas samego patrolowania już tylko 10–20 węzłów (w zależności od warunków). W trakcie patrolu, a także dojścia i powrotu, utrzymywano szyk odwróconego trójkąta, z dwoma ścigaczami wyeksponowanymi do przodu i trzecim – ubezpieczającym z tyłu. Kluczowa kwestia łączności ścigaczy z łądem była rozwiązana za pomocą radiostacji, między samymi ścigaczami – metodami świetlnymi, zaś w trakcie możliwej walki – metodą radiofoniczną³⁵.

³³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 2–3; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2–3.

³⁴ Np. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 3.

³⁵ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., *passim*.

Często po dojeździe w rejon patrolowania, odstawiano motory i w dryfie – przy pełnej ciszy na pokładzie – nasłuchiowano ewentualnego zbliżania się nieprzyjaciela. Jak relacjonował marynarz ze ścigacza: „Doszliśmy na wyznaczone miejsce. Zastopowaliśmy motory i nasłuchujemy. Dokoła grobowa cisza. Ale już w kilka chwil usłyszeliśmy szum motorów. Trudno było z początku rozróżnić, czy to samoloty czy ścigacze, ale w kilka sekund nie było już żadnej wątpliwości, że to niemieckie E-boaty. Zapuszczamy motory i zaczęła się zabawa w ciuciubabkę. Motory stop – słuchamy – potem znów ZDO [zastępca dowódcy okrętu]: »na kurs taki i taki« i znów »motory stop«... I tak przez czterdzieści minut”³⁶.

Gdy już dochodziło do starcia, decydowała szybkość i zwrotność ścigacza, no i oczywiście celne oczy artylerzystów i strzelców. Taktyka działań ścigaczy uwzględniała celowość wejścia własnych ścigaczy między brzeg nieprzyjacielski a okręty wroga. „Natychmiastowe sygnalizowanie tej samej litery hasła rozpoznawczego czasami zdezorientowało nieprzyjaciela, umożliwiając zbliżenie i pierwszeństwo w otworzeniu ognia – wspominał oficer wachtowy »S 3«, Janisław Wańkowski. – Ten, znany zresztą, chwyt taktyczny bywał efektywny gdy szło [się] do ataku od strony portu nieprzyjaciela i można było być uważanym za niemieckie jednostki”³⁷.

Poza akcjami wykonywanymi w zespołach samych ścigaczy, część operacji realizowano we współdziałaniu z niszczycielami. W takich wypadkach zadania ścigaczy polegały bądź na osłanianiu większych okrętów przed możliwymi atakami niemieckich Schnellbootów, bądź na współdziałaniu we wspólnym atakowaniu konwojów przybrzeżnych nieprzyjaciela. W tym ostatnim wypadku ścigacze atakowały przede wszystkim ścigacze nieprzyjacielskie³⁸.

We wrześniu 1940 r. OORP „S 2” i „S 3” wzięły udział w szczególnie spektakularnej operacji floty brytyjskiej, polegającej na bombardowaniu z morza portu w Cherbourgu, na wyeksponowanym, północnym brzegu Półwyspu Normandzkiego. Operacja miała wyraźny aspekt militarny, ale i propagandowy. W zaledwie kilka miesięcy po opuszczeniu kontynentu siły brytyjskie miały zmanifestować gotowość do powrotu. Akcja odbyła się 23 września, z udziałem brytyjskiego okrętu liniowego HMS „Revenge” (którego nazwa – „Zemsta” lub „Odwet” – sama w sobie była wymowna). W osłonie cennego, ciężkiego okrętu wystąpiła 5. Flotylla Niszczycieli Royal Navy, wraz

³⁶ B.K.P. Ścigacze. „Dzisiejszej nocy znów na morze”, „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza”, 15 maja 1944 r.

³⁷ J. Wańkowski, *ORP S3 w akcji pod Calais (wyjątki z pamiętnika na dzień 4 X 1941)* „Nasze Sygnały” 1987, nr 159, s. 40.

³⁸ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., *passim*.

z 3. Flotyllą Ścigaczy (w jej składzie działały polskie jednostki). Zadanie ścigaczy sprowadzało się do patrolowania pomiędzy HMS „Revenge” i niszczycielami a brzegiem, odległym maksymalnie 2–3 Mm (ok. 3–5 km). W razie gdyby z portu zdołały wyjść niemieckie ścigacze torpedowe, miały one zostać niezwłocznie zaatakowane³⁹. „Będąc blisko brzegu – wspomniał oficer wachtowy ORP »S 2« Andrzej Guzowski – otworzyliśmy ogień z działka 20 mm [Oerlikona] do niemieckiego reflektora, szperającego najpierw po niebie, a po tym po morzu. Po kilku naszych seriach reflektor zgasł. Uznaliśmy, żeśmy mu »stłukli szybę«”⁴⁰. Operacja przebiegła bez zdarzeń – spodziewanej aktywności ścigaczy wroga nie stwierdzono⁴¹.

Innym zadaniem polskich ścigaczy we wrześniu 1940 r. było ćwiczenie ataków na konwoje przybrzeżne. Z obserwacji wiadano, że są one przeważnie eskortowane przez dwa duże nieprzyjacielskie ścigacze torpedowe (Schnellbooty), z których jeden zazwyczaj zajmował pozycję na czele konwoju, zaś drugi osłaniał formację od tyłu. Ćwiczone różne warianty ataków na takie konwoje, przy czym zadaniem ścigaczy, w tym „S 2” i „S 3”, było przede wszystkim związanie walką ścigaczy wroga, tak, by nie mogły one bezkarnie zaatakować brytyjskich niszczycieli. Same zaś alianckie niszczyciele, zwolnione od zajmowania się ścigaczami, mogły się skoncentrować na niszczeniu statków nieprzyjacielskiego konwoju⁴².

Tragedia na inaugurację służby ścigacza ORP „S 1”

W czasie, gdy OORP „S 2” i „S 3” weszły już w rytm intensywnych działań bojowych, w stoczni w Cowes kończono prace przy ścigaczu „S 1”. Dopiero w pierwszej połowie października okręt został wykończony, odebrany od stoczni i obsadzony przez polską załogę. Liczyła ona dwóch oficerów oraz dziesięciu podoficerów i marynarzy (tj. o jednego członka załogi więcej niż ówczesnie na „S 2” i „S 3”).

Najpełniejszą charakterystykę taktyczno-techniczną okrętu zawdzięczamy badaczowi dziejów PMW, Stanisławowi M. Piaskowskiemu, który dotarł do najbardziej kompletnych i wiarygodnych danych stoczniowych (zob. tabela 5).

³⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – [rok 1940], k. 2; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2.

⁴⁰ List Andrzeja Guzowskiego do autora z 3 lutego 1992 r.

⁴¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – [rok 1940], k. 2; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 2.

⁴² IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., *passim*; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – [rok 1940], k. 2.

Tabela 5. Charakterystyka taktyczno-techniczna ścigacza ORP "S 1"

Wymiary	Uzbrojenie projektowane (1939 r.)	Uzbrojenie w 1940 r.	Zespół napędowy i osiągi
Długość: 22,86 m	– 1 działo plot. 40 mm „Bofors”	– 2 ckm „Vickers” 0,5” (12,7 mm)	3 motory „Isotta-Fraschini”
Szerokość: 5,08 m	– 1 ckm 7,9 mm	– 2 podwójne ckm „Lewis”	Szybł. maks. 42 w (ok. 78 km/godz.)
Zanurzenie: 1,57 m	– 2 wyrzutnie torp. 533 mm	– 1 działko 20 mm „Oerlikon”	Zasięg: 450 Mm przy 20 w
	– 6 bomb głębin.	– bomby głębinowe	270 Mm przy 38 w

Źródło danych: S.M. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów* (reprint), Warszawa 1996, s. 85.

15 października 1940 r. w bazie Portsmouth, na południowym wybrzeżu Anglii, uroczyście podniesiono banderę na ORP „S 1”⁴³. Jego dowódcą został wspomniany już wyżej por. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski, człowiek o niezwykłej biografii jak na oficera PMW. Urodzony 15 lutego 1910 r. w Warszawie, był absolwentem Korpusu Kadetów nr 2 w Chełmnie na Pomorzu (1929). 15 sierpnia 1932 r. – po ukończeniu Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu – został promowany na podporucznika mar. (lokata 7 na 17). Do 1935 r. był służbowo związany z Flotyllą Rzeczną w Pińsku (m.in. jako dowódca Grupy Kutrów Uzbrojonych II Dywizjonu). Po awansie 3 maja 1935 r. na porucznika mar., od czerwca do września 1935 r. był słuchaczem II Kursu Oficerów Obserwatorów Lotnictwa Morskiego w Pucku (kursy takie organizowano w Morskim Dywizjonie Lotniczym w latach 1934–1938). Po jego ukończeniu, związał się na trwałe służbowo z MDLot. W latach 1938–1939 dzielił obowiązki między MDLot. a szkolnictwo Marynarki Wojennej (m.in. w charakterze dowódcy kompanii rekruckiej i oficera wachtowego na szkolnym szkunerze PMW ORP „Iskra” w rejsie z kandydatami do SPMW). We wrześniu 1939 r. znalazł się we Włoszech w składzie drugiej załogi przewidzianej do obsadzenia zamówionych przez Polskę wodnosamolotów typu „CANT Z-506 B Airone”, by ostatecznie w styczniu 1940 r. trafić do Wielkiej Brytanii (a później też przejściowo do Francji). Tam służył w szkolnictwie PMW, a w okresie kampanii francuskiej uczestniczył, z pokładu statku transportowego m/s „Batory”, w ewakuacji żołnierzy. Po zakończeniu i tej misji, służył w KMW aż do objęcia – w połowie sierpnia 1940 r. – dowództwa Grupy Ścigaczy i ORP „S 1”⁴⁴.

⁴³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1940 i 1941, k. 1.

⁴⁴ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. 1: *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 432–433; A. Olejko, *Lotnictwo morskie*

Przed udaniem się do Fowey ścigacz „S 1” przybył z Cowes do bazy ścigaczy w Portsmouth-Gosport. 16 października 1940 r., o godzinie 09.14 odbił od nabrzeża Portsmouth na rutynową próbę silników. Niedługo po wyjściu z bazy, w odległości zaledwie około 2 Mm od portu, nastąpiła groźna awaria – w maszynowni okrętu wybuchł gwałtowny pożar. „Ogień powstał w siłowni – meldował naczelnemu wodzowi gen. dyw. W. Sikorskiemu szef KMW kadm. J. Świrski. – Paliła się benzyna, płomienie wydobywały się z karburatorów [tj. gaźników – TK], ogarnęły cały przedział. Załoga nie mogła pożaru ugasić”⁴⁵.

Niestety, mimo nadludzkich wysiłków, zagrożenia nie dało się opanować. Ogień z każdą chwilą pochłaniał nowe fragmenty poszycia, coraz bardziej zagrażając zbiornikom paliwa (oddzielonym od siłowni tylko cienką przegrodą)⁴⁶. Dalsze wydarzenia na pokładzie ścigacza tak oto, z lakoniczną precyzją, opisano w opracowanej przez KMW „Kronice ścigacza S 1”:

„Dowódca ścigacza – por. mar. Sokołowski Janusz, obawiając się wybuchu zbiorników benzyny, wydaje rozkaz spuszczenia tratwy i umieszcza na niej 7 ludzi, każąc im trzymać się w pobliżu ścigacza. Sam z 3-ma ludźmi pozostaje na ścigaczu, usiłując dalej gasić pożar. Gdy jednak płomienie zaczęły stopniowo ogarniać ścigacz, dowódca nakazuje pozostałym 3-m ludziom skoczyć do wody i płynąć do tratwy. Sam, jako ostatni, skacze do wody i płynie do tratwy, oddalonej o 300 m[etrów]. W odległości zaledwie 50 m. od tratwy por. mar. Sokołowski tonie. Usiłujący go ratować marynarz [Aleksander Sulikowski] dopływa za późno. Załogę uratowały ścigacze brytyjskie. Pożar na ścigaczu wygasł sam. Odholowano go do portu, gdzie staje na dłuższy czas do remontu”⁴⁷.

Dowódca ścigacza por. mar. obs. Janusz J. Sokołowski zrobił wszystko, co się dało zrobić, dla uratowania okrętu i załogi. Pomagał mu w tym kierownik maszynowni bosmanmat Antoni Sewera (to on pierwszy podniósł alarm, mimo ognia próbował zamknąć dopływ paliwa, a przed opuszczeniem pokładu zadbał o wrzucenie do maszynowni działających gaśnic i dokładne zamknięcie włazów, co zapewne przyspieszyło zduszenie płomienia).

II Rzeczypospolitej, Warszawa 2010, s. 391–502. Obszerniej biografię J. Sokołowskiego przybliżyła w innej publikacji T. Kondracki (*Od lotnictwa morskiego do ścigaczy. Niezwykła biografia kpt. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego [1910–1940]*, w: *Morskie skrzydła Polski*, Wrocław 2020, s. 225–242). Skrócony tekst powyższej publikacji umieszczono w rozdziale dziewiątym, poświęconym kadrze Grupy Ścigaczy.

⁴⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek szefa KMW, kadm. Jerzego Świrskiego naczelnemu wodzowi i ministrowi spraw wojskowych, gen. dyw. Władysławowi Sikorskiemu, 23 października 1940 r., b.p.

⁴⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1940 i 1941, k. 1.

⁴⁷ *Ibidem*.

Niestety, wypadku nie przeżył dowódca ścigacza. W odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów od zbawczej tratwy por. mar. obs. Sokołowskiemu zabrakło sił, względnie nie wytrzymało osłabione stresem serce (możliwe, że na okręcie, podczas akcji ratowniczej, doszło do zatrucia oparami). Dzielny oficer, nie mając założonej kamizelki ratunkowej, utonął. Kilku pływających w pobliżu marynarzy słyszało jak wołał: „już dalej nie mogę”. Przykryty falą wynurzył się raz jeszcze. Zawołał po raz drugi: „chłopcy, już dalej nie mogę” i zniknął pod wodą⁴⁸. Jedynymi śladami po tragicznie zmarłym dowódcy pozostały pływające na powierzchni morza jego pilotka z goglami (możliwe, że jeszcze z okresu służby w Morskim Dywizjonie Lotniczym), a nieopodal kurtka mundurowa⁴⁹. Na nic zdały się – wspomniane wyżej – wysiłki mar. Aleksandra Sulikowskiego, który wielokrotnie nurkował w miejscu utonięcia dowódcy; niestety – bez rezultatu.

Tego tragicznego dnia skrajnie zagrożone było życie także innego członka załogi – motorzysty st. mar. Józefa Madyckiego. Jemu również zabrakło sił na dopłynięcie do tratwy. Jednak szczęśliwie na jego wołania o pomoc odpowiedział znajdujący się w pobliżu drugi sternik, st. mar. Tadeusz Mszański (zdołał podać tonącemu koledze własny pas ratunkowy)⁵⁰.

Ponieważ z upływem czasu pożar ścigacza zdawał się wygasać, kierownik maszynowni bosmanmat Antoni Sewera, st. mar. Franciszek Kuźniarski i bosman okrętowy st. mar. Józef Błaszczuk w poczuciu obowiązku wrócili brytyjską motorówką na ścigacz (choć nadal groziło wybuchem). Sewera dostał się do maszynowni przednim włazem. Jak relacjonował w zeznaniu podczas śledztwa „w siłowni zastałem mały płomień na podłodze i grodzi dzielącej siłownię od przedziału zbiorników benzyny. Pożar gasiłem leżącą na podłodze gaśnicą, którą odbezpieczyłem. Płomień po otworzeniu włazu się zwiększył, ale go ugasiłem [...]”⁵¹.

Tragedia „S 1” i jego dowódcy, i to na samym początku służby, wstrząsnęła załogami polskich ścigaczy. Powszechnie podkreślano wysiłki mar.

⁴⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zeznania: bosmana okrętowego st. mar. Józefa Błaszczuka, kierownika maszynowni bosmanmata Antoniego Sewery, sternika st. mar. och. Kazimierza Kołacza i motorzysty st. mar. Franciszka Kuźniarskiego w sprawie okoliczności pożaru ORP „S 1” i śmierci d.o. por.mar.obs. Janusza Justyna Sokołowskiego, 21 października 1940 r., b.p.

⁴⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zeznanie sternika st. mar. och. Kazimierza Kołacza jw., 21 października 1940 r., b.p.

⁵⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zeznania: motorzysty st. mar. Józefa Madyckiego i drugiego sternika st. mar. Tadeusza Mszańskiego jw., 21 października 1940 r., b.p.

⁵¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zeznanie kierownika maszynowni, bosmanmata Antoniego Sewery, 21 października 1940 r., b.p. Por. też zeznania: motorzysty st. mar. Franciszka Kuźniarskiego oraz bosmana okrętowego st. mar. Józefa Błaszczuka (oba zeznania z 21 października 1940 r.), b.p.

Sulikowskiego, by uratować tonącego dowódcę⁵². Śmierć powszechnie szanowanego oficera znalazła odbicie w rozkazie dziennym nr 51/40 szefa KMW kontradmirała Jerzego Świrskiego: „Przy pełnieniu swych obowiązków służbowych, podczas pożaru na swym okręcie, zginął dnia 16 X 40 r. śmiercią marynarza por. mar. Janusz Sokołowski. Marynarz – lotnik, ostatnio dowódca zespołu mniejszych okrętów, por. mar. Janusz Sokołowski zginął pełniąc swój obowiązek. Przez całą swoją służbę w Marynarce był wzorowym oficerem, pełnym dla niej zapału i oddania. Toteż głęboki żal nas wszystkich towarzyszy Jego stracie. Cześć Jego pamięci !”⁵³.

Wskutek meldunku szefa KMW o czynie por. mar. Sokołowskiego, specjalny rozkaz, nr 12 z 20 listopada 1940 r., wydał naczelny wódz i minister spraw wojskowych gen. dyw. Władysław Sikorski. Po opisie dramatycznych okoliczności zdarzenia, Naczelny Wódz podkreślił: „Podaję do wiadomości bohaterską śmierć ś.p. por. mar. Sokołowskiego wszystkim żołnierzom Wojska Polskiego, jako przykład męstwa i skrupulatnego wypełnienia obowiązku dowódcy, który nie zawahał się poświęcić swego życia dla ratowania swych podwładnych. Por. mar. Sokołowskiego Janusza stawiam jako wzór dobrego dowódcy i żołnierza polskiego”⁵⁴.

28 października 1940 r. na miejsce por. mar. obs. Janusza Sokołowskiego, dowódcą „S 1” (i zarazem Grupy Ścigaczy) został mianowany 25-letni por. mar. Tadeusz Dąbrowski (wcześniej dowódca Sekcji III w Grupie Trawlerów – Kutrów Dozorowych). Równocześnie na „S 1” trafił z ORP „S 2”, jako oficer wachtowy, ppor. mar. Andrzej Guzowski. Zastąpił dotychczasowego oficera wachtowego – ppor. mar. Józefa Ponikiewskiego, który odszedł ze służby na ścigaczach⁵⁵.

Tragedia ORP „S 1”, który stracił dowódcę, pokazała jak ważne jest ściśle trzymanie się procedur, zwłaszcza w zakresie odpowiedniego używania

⁵² Na temat czynu A. Sulikowskiego – zob. np. L. Wilczyński, *Uzupełnienie do ścigaczy*, „Morze” 1981, nr 1, s. 26.

⁵³ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., k. 12.

⁵⁴ *Ibidem*, k. 12–13. W metryce zgonu J.J. Sokołowskiego (wystawionej w 1942 r.) zapisano, że jego śmierć wynikała z pełnienia obowiązków służbowych. Jako świadkowie wystąpili z.d.o. ppor. J. Ponikiewski i st. mar. J. Błaszczuk (AMMW, t. 124 k [J.J. Sokołowski], b.p.).

⁵⁵ Ppor. mar. J. Ponikiewski został skierowany do Rezerwowej Grupy Oficerów, gdzie przebywał do marca 1941 r. Od 3 marca 1941 r. w dyspozycji szefa KMW. 3 maja tego roku, awansowany do stopnia por. mar., został skierowany do dyspozycji szefa Gabinetu Naczelnego Wodza, jako adiutant gen. W. Sikorskiego. Od października do grudnia 1942 r., za zgodą gen. Sikorskiego, czasowo odkomenderowany, jako tymczasowy dowódca ORP „S 2”. Od 15 grudnia 1942 r. powrócił do swoich obowiązków jako adiutant gen. Sikorskiego. Zginął razem z gen. Sikorskim w katastrofie gibraltarskiej 4 lipca 1943 r. (biogram w: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 415).

pasów ratunkowych. Spośród ratujących się w morzu członków załogi wspomnianego ścigacza, niektórzy – jak świadczą źródła – nie mieli włożonych i odpowiednio użytych pasów ratunkowych (jedynie na niektórych zdjęciach z Grupy Ścigaczy widać marynarzy w trakcie akcji w pasach ratunkowych, co w razie wypadnięcia za burtę mogło dawać szansę ocalenia). Wykorzystywane wtedy w polskiej flocie pasy ratunkowe typu brytyjskiego, w akcji lekko nadmuchane, przy użyciu długiej rurki z ustnikiem (czego wymagały instrukcje użycia), nie krępowały nadmiernie ruchów. Przed skokiem do wody pas (utrzymywany szelkami i wiązany na plecach) należało w pełni nadmuchać. Wiadomo skądinąd, że nakaz noszenia pasów, w imię źle pojmowanego „fasonu”, bywał na różnych okrętach PMW często ignorowany. Niekiedy noszący pasy byli traktowani jako „panikarze”. Zdarzało się też, że marynarze zapominali o nadmuchiowaniu pasa przed skokiem do wody, a w wodzie, ze względu na ciśnienie, było to niemożliwe. Niedopełnianie wymogów związanych z użyciem – w sytuacjach awaryjnych – pasów ratunkowych, zwiększało liczbę ofiar⁵⁶. Jak widzimy, przypadek ORP „S 1” (i dramat por. mar. obs. J.J. Sokołowskiego) potwierdziły tę prawidłowość.

Wojenne szczęście (zagrożenia wynikające ze służby na ścigaczach)

Tragiczna śmierć pierwszego dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. Sokołowskiego, okazała się jedynym takim dramatem w służbie polskich ścigaczy na wodach brytyjskich w latach II wojny światowej (już po zakończeniu wojny odnotowano jeden przypadek marynarza z Grupy Ścigaczy, który w sierpniu 1945 r. popełnił samobójstwo). W akcjach naszych ścigaczy zdarzały się przypadki poważnych zranień marynarzy i kontuzji, jak po – traumatycznym w skutkach, a opisanym szeroko w dalszej części rozdziału – wybuchu miny w śladzie torowym ścigacza „S 3” koło Fowey (jesień 1940 r.). Mimo to aż do końca wojny udawało się polskim ścigaczom uniknąć dalszych ofiar śmiertelnych. Było to tym bardziej wymowne, że, działające razem z polskimi, ścigacze sojuszniczej brytyjskiej Royal Navy notowały niekiedy ciężkie straty (na ponad 60 tys. poległych w latach wojny członków personelu brytyjskiej Marynarki Królewskiej⁵⁷, było zapewne co najmniej kilkuset człon-

⁵⁶ T. Kondracki, *Niszczyciel ORP „Orkan” 1942–1943*, Warszawa 1994, s. 29; Dostępna ikonografia ścigaczy PMW.

⁵⁷ W okresie od września 1939 do sierpnia 1945 r. (do zakończenia działań na Oceanie Spokojnym przeciwko Japonii) straty bezpowrotne Royal Navy wyniosły łącznie (wraz z piechotą morską) 63 787 osób, co stanowi średnio 885 osób na miesiąc. Najbardziej krwawy był maj 1941 r. – 3780 ofiar – głównie za sprawą tragedii HMS „Hood”,

ków załóg ścigaczy). Dla porównania, znacznie słabsza liczebnie od brytyjskiej Royal Navy, Polska Marynarka Wojenna straciła w latach wojny łącznie około 400 poległych i zmarłych członków załóg (w tej liczbie najwięcej, gdyż 178 było Polaków poległych 8 października 1943 r. na storpedowanym przez U-Bootą, na południe od Islandii, niszczycielu ORP „Orkan”; w tę liczbę nie wchodzi Brytyjczycy z załogi łącznikowej)⁵⁸.

W kontekście podanych wyżej strat, polskie ścigacze, choć nie tylko nie unikały walk, ale wręcz przeciwnie – dążyły do zwarcia z przeciwnikiem, wychodziły z nich na ogół obronna ręką (jedyńy zmarły tragicznie na służbie, por. mar. J. Sokołowski, padł, jak wiadomo, ofiarą wypadku). Inna sprawa, że polskie ścigacze torpedowe: „S 6”, „S 7”, „S 8”, „S 9” i „S 10” – które weszły do służby już pod koniec wojny – nie miały, ze względów technicznych, ani jednej okazji do nawiązania kontaktu bojowego z wrogiem. Silniejsza, lecz do pewnego stopnia porównywalna (pod względem składu) z Polską Marynarką Wojenną, a działająca – tak jak polskie okręty – z baz brytyjskich, Królewska Marynarka Norweska straciła aż 21 poległych członków załóg eksploatowanych przez nią ścigaczy. W tej liczbie było jednak aż sześciu norweskich członków załogi MTB „345” wziętych do niewoli, a następnie rozstrzelanych przez Niemców z oskarżenia o działalność „sabotażową”, co było jawną zbrodnią wojenną (oprócz poległych, na norweskich ścigaczach było też 36 rannych).

Gwoli ścisłości, także ścigacze torpedowe niemieckiej Kriegsmarine ponosiły w walkach z aliantami ciężkie straty. Przykładowo, pod koniec wojny, tylko w okresie od 20 stycznia do 10 kwietnia 1945 r. na komunalnym cmentarzu w Den Helder (obok bazy Kriegsmarine, wcześniej holenderskiej, w północnej Holandii) pochowano – podczas sześciu, głównie zbiorowych, pogrzebów – ciała co najmniej 25 niemieckich marynarzy. Polegli oni w walkach na okolicznych akwenach, na pokładach ścigaczy Kriegsmarine, pochodzących z 2. i 5. Flotyli Schnellbootów⁵⁹.

w boju z „Bismarckiem”, oraz strat Royal Navy w trakcie walk o Kretę (por.: Royal Navy casualties – monthly and yearly totals: <https://www.naval-history.net/xDKCas1003-Intro.htm#WW2> (dostęp: 29.06.2019).

⁵⁸ Por. T. Kondracki, *Niszczyciel ORP „Orkan”...*, *passim* (tamże pełny spis poległych).

⁵⁹ Na temat liczby ofiar śmiertelnych w Royal Navy – zob. np.: Royal Navy casualties – monthly and yearly totals, w: <https://www.naval-history.net/xDKCas1003-Intro.htm#WW2> (dostęp: 29.06.2019). Por. <https://www.naval-history.net/xDKCas3000-Norwegian.htm> (dostęp: 30.06.2019); <https://forum.axishistory.com/viewtopic.php?t=165783&start=15> (dostęp: 29.06.2019). Den Helder pozostaje do dziś największą bazą Królewskiej MW Holandii (Koninklijke Marine). Królewska Norweska Marynarka Wojenna eksploatowała 30. Flotyllę MTB (przemianowaną później na 54. Flotyllę). Ścigacze te (w liczbie 8–11 okrętów) działały przeważnie z bazy w Lerwick na Szetlandach, przeciwko celom na wybrzeżu Norwegii,

Za przykład strat ponoszonych przez ścigacze Royal Navy niech posłuży – znana nam z dokładnego, wolnego od akcentów propagandowych, meldunku, zachowanego w londyńskim Archiwum Admiralicji – wspólna akcja, w nocy z 6 na 7 sierpnia 1942 r. W operacji uczestniczyło jednocześnie aż dziesięć brytyjskich ścigaczy – sześć torpedowych i cztery artyleryjskie, którym towarzyszyły dwa polskie ścigacze artyleryjskie, ORP „S 2” i ORP „S 3”. Celem wspólnej akcji, w której, jak widzimy, użyto dużych sił własnych (takie operacje – z użyciem aż tak licznych ścigaczy – zdarzały się stosunkowo rzadko), było zaatakowanie w Kanale La Manche eskortowanych nieprzyjacielskich statków transportowych.

Efektom tej akcji – podsumowanym w obszernym meldunku – było uszkodzenie przez brytyjskie (i polskie) ścigacze kilku niemieckich eskortowców, z których – jak przypuszczano – tylko jeden został poważniej trafiony, zapewne z działa, jednym lub dwoma pociskami. Własne straty były za to nad wyraz poważne i dotyczyły aż sześciu uczestniczących w akcji ścigaczy brytyjskich:

- Ścigacz torpedowy MTB „44” został bezpowrotnie utracony, a trzech szeregowych odniosło rany (to znaczy – jak można sądzić – wszystkich członków załogi bezpiecznie ewakuowano; tu zatem – mimo utraty okrętu – można mówić, paradoksalnie, o szczęściu);
- Ścigacz torpedowy MTB „45” został poważnie uszkodzony, ze stratą dowódcy (zabitego) i trzech szeregowych członków załogi rannych,
- Ścigacz torpedowy MTB „48” został powierzchownie uszkodzony, a jeden oficer z jego załogi lekko ranny;
- Ścigacz artyleryjski MGB „330” odniósł poważne uszkodzenia, a z jego załogi jeden marynarz poległ, a dwóch odniosło rany;

atakując żeglugę oraz wspierając akcje dywersyjne jednostek commando. Efektom 161 operacji bojowych stało się m.in. zatopienie ok. 20 statków handlowych oraz zniszczenie 7 okrętów wojennych. Straty własne wyniosły łącznie osiem ścigaczy (MTB). Jeden utracono w wyniku akcji wroga. Siedem pozostałych stracono wskutek wypadków, złej pogody lub zużycia. Na temat stanu i działań bojowych ścigaczy torpedowych marynarki norweskiej w latach 1940–1945 zob. np. *Royal Norwegian Navy*, w: D. Jefferson, *Coastal Forces at War. The Royal Navy's Little Ships in the Narrow Seas*, b.m.w. 2008, *passim*; T. Górski, *Polska flota wojenna 1939–1959 na tle flot europejskich*, Gdańsk 2001, s. 34–35; J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976, s. 730–733; A.D. Divine, *Navies in Exile*, London 1944, s. 82–85; <https://www.naval-history.net/xDKCas3000-Norwegian.htm> (dostęp: 30.06.2019); *The Norwegian Navy in the second world war* (<https://www.resdal.org/Archivo/d00000a5.htm> [dostęp: 11.02.2021]); *Coastal Forces of World War II* (<http://www.coastal-forces.org.uk/history.html> [dostęp: 11.02.2021]). Najpełniejszą publikacją na temat składu i działań Królewskiej Norweskiej Marynarki Wojennej pozostaje praca: F. Abelsen, *Marinens fartøyer 1939–1945 og deres skjebne. Norwegian naval ships 1939–1945*, [Oslo] 1986, *passim*.

- Ścigacz artyleryjski MGB „324” został poważnie uszkodzony, a sześciu członków załogi (czyli połowa stanu) – zostało rannych;
- Ścigacz torpedowy MTB „35” – był poważnie uszkodzony, a dwóch członków załogi zostało rannych.

Pozostałe ścigacze brytyjskie (torpedowe – MTB „38” i „221” oraz artyleryjskie – MGB „41” i 331”), a także oba polskie MGB („S 2” i „S 3”) miały według referowanego meldunku odnieść jedynie powierzchowne uszkodzenia, ale – co najważniejsze – bez żadnych strat w ludziach.

Jak z tego wynika, akcja zakończona relatywnie skromnymi rezultatami (nie zniszczono jednostek transportowych, będących głównym celem ataku), zakończyła się poważnymi stratami własnymi: jeden ścigacz brytyjski (torpedowy; MTB) został bezpowrotnie utracony, a cztery inne brytyjskie jednostki (2 MTB i 2 MGB) – poważnie uszkodzone. Zanotowano też ciężkie straty w ludziach: dwóch członków załóg (w tym dowódca MTB „45”) zabitych i aż siedemnastu ludzi rannych⁶⁰. Na tym tle oba polskie ścigacze artyleryjskie, uczestniczące w tej samej akcji, wyszły – jak widać – obronną ręką.

Oprócz mniej lub bardziej poważnych ran (w tym np. poparzeń), na ścigaczach – jak już wzmiankowano – notowano dużą liczbę drobniejszych urazów (skaleczeń, otarć, stłuczeń i siniaków). Wynikało to z wysoce dynamicznego charakteru działań i bezpośredniego kontaktu ze skomplikowanym technicznie sprzętem (co stanowiło istotne zagrożenie, zwłaszcza przy dużych prędkościach, a te w służbie ścigaczy należały do standardowych, przy raptownych zwrotach na fali itp.)⁶¹. Z pewnością poważnym zagrożeniem była – mimo zabezpieczeń – możliwość wypadnięcia członków załóg ścigaczy za burtę. W warunkach dynamicznej akcji, prowadzonej często w obliczu wroga, a do tego przeważnie w nocy, niemal wykluczało to skuteczny ratunek.

Szczególnie bolesne były straty na brytyjskich ścigaczach w trakcie walk (w zabitych i rannych). Było to rezultatem sygnalizowanej już specyfiki działań tych okrętów. Walki ścigaczy toczono głównie na małych dystansach (z zasady do kilkuset, a nawet, w zwarcu, kilkudziesięciu, czy wręcz kilku metrów). Podczas tych starć używano zasadniczego uzbrojenia artyleryjskiego tj. szybkostrzelnych dział. Były to głównie działa 20 mm, ale i większych kalibrów: np. 37 mm, 40 mm, czy w wypadku ostatnich polskich ścigaczy („S 5” – „S 10”) nawet 57 mm. To uzbrojenie artyleryjskie uzupełniało

⁶⁰ TNA, sygn. ADM 267/131, Extract from Report by Flag Officer Comanding, Dover (Dover 859/212.E.42) of 19th August 1942, concerning action by M.T.B's and M.G.B's against escorted enemy merchant vessels on night of 6th/7th August, 1942, b.p.

⁶¹ *Ibidem*, Loss of M.G.B. 501 – Interim Report. From: Flag Officer in Charge, Falmouth, to: Commander in Chief, Plymouth Command, 28th July 1942, b.p.

wiele typów karabinów maszynowych, o różnych kalibrach, a co za tym idzie także o różnej sile rażenia. W wypadku niewielkich okrętów, pozbawionych na ogół większego, czyli skutecznego, opancerzenia, musiało to często prowadzić do strat w ludziach (poległych i ciężko rannych). Na wysoki poziom strat wpływała – paradoksalnie – rysująca się od 1942 r. przewaga w Kanale alianckich lekkich sił nawodnych. „Ataki na statki wroga, dzięki bardzo silnej eskorcie, stały się [w 1942 r.] ogromnie krwawe. Tonie lub wybuchają [sic! – TK] kilka ścigaczy ang[ielskich]. Naszym ścigaczom jakoś szczęście dopisuje”⁶².

Alianckie ścigacze bywały niekiedy wręcz ogołacane z załóg przez pociski niemieckich ścigaczy torpedowych i innych jednostek wroga. W szczególności dotyczyło to kadry dowódczej (oficerów), znajdujących się – nawet w trakcie najbardziej zaciętego boju – ze względu na konieczność obserwacji, i kierowania walką, z reguły na wyeksponowanych nadbudówkach okrętów. Przykładowo, na brytyjskim ścigaczu artyleryjskim MGB „110”, utraconym w rejonie Dunkierki, 29 maja 1943 r., na 11 poległych, czyli wszystkich, lub niemal wszystkich, członków załogi było aż trzech (zapewne wszystkich) oficerów. Dwóch oficerów było wśród 10 członków załogi ścigacza torpedowego, poległych w wyniku zatonięcia w akcji MTB „29” (6 października 1942 r.)⁶³. Tak radość z sukcesów, mieszała się z żałobą po poległych kolegach.

Jak wspominał współdziałanie w 1942 r., w ramach brytyjskiej flotylli MGB, por. mar. Eugeniusz Wciślicki: „prawie każda noc obfitowała w przygody, akcje, walki, sukcesy, **trup**y [podkr. – TK]. Co noc wracały do portu ścigacze. Wyskakiwali w pełni emocji dowódcy i biegali do »Operation Room’u«, meldować Admiralicji o okrętach niem[ieckich], które spoczęły tej nocy na dnie Kanału La Manche. Koledzy i przyjaciele sprawdzali czy żyją i czy w jednym – w dalszym ciągu są kawałku. Czasami z głębokim żalem stwierdzało się, że ten a ten, taki fajny, morowy chłop, który jeszcze parę godzin temu jadł obiad z nimi w mesie, pił i śmiał się, wrócił zimny i nieruchomy z porwaną piersią lub wywalonymi jelitami. Każdemu było żal kolegi i że już więcej pić i bić Szwabów nie będzie”⁶⁴.

⁶² IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze (Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 5).

⁶³ Por. <https://www.naval-history.net/xDKCas1942-10OCT.htm> (dostęp: 27.06.2019); <https://www.naval-history.net/xDKCas1943-05MAY.htm> (dostęp: 27.06.2019).

⁶⁴ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 3). Opisany w relacji E. Wciślickiego zakres ciężkich, śmiertelnych obrażeń marynarzy poległych na brytyjskich ścigaczach (czego Polak zapewne był w Dover niejednokrotnie bezpośrednim świadkiem) zdaje się potwierdzać użycie przez stronę niemiecką w walkach ciężkiej broni maszynowej lub nawet lekkiej

Podczas starć – gdy brakło innych sposobów walki z wrogiem (a niekiedy z braku amunicji⁶⁵) – notowane były przypadki celowego taranowania ścigaczy przeciwnika. W takich pojedynkach znacznie większe i masywniejsze niemieckie Schnellbooty (o wyporności niekiedy około dwukrotnie większej niż mniejszych ścigaczy alianckich) były z zasady w lepszej sytuacji. Przykładowo, brytyjski ścigacz MTB „430” został staranowany i zatopiony przez Schnellboota w lipcu 1944 r. u brzegów Normandii. Jeszcze w kwietniu 1945 r. ofiarą staranowania przez niemieckie ścigacze padł na Morzu Północnym brytyjski MTB „494” (zatopiony).

W zamieszaniu bitewnym zdarzały się też niekiedy samobójcze kolizje między okrętami spod tej samej bandery. I tak, w listopadzie 1943 r. MTB „230” został zatopiony wskutek kolizji z bratnim MTB „222”. Łącznie, w okresie wojny, wśród ścigaczy Royal Navy, takich przypadków było, na wszystkich teatrach działań, jak na to wskazują dostępne opracowania, około dziesięciu. Szczególnie dramatyczny był przypadek dużego ścigacza MTB „707” (o dużej, jak na brytyjski ścigacz, wyporności 95 ton), który w kwietniu 1944 r., nieopodal brzegów Północnej Irlandii, został w wyniku niefortunnej kolizji dosłownie przecięty na pół⁶⁶.

Z kolei, po stronie niemieckiej, w lutym 1944 r., podczas walki z brytyjskimi ścigaczami artyleryjskimi na akwenuie Dogger Bank (Morze Północne), zapewne podczas intensywnego manewrowania przy dużej prędkości, Schnellboot „S 94” został zatopiony wskutek przypadkowego staranowania przez „S 128”. Kroniki Kriegsmarine notują co najmniej sześć innych Schnellbootów zatopionych wskutek kolizji z własnymi okrętami. W wypadku pięciu z tych ścigaczy doszło do potwierdzonej kolizji z innymi niemieckimi ścigaczami (dotyczyło to Schnellbootów: „S 191”, „S 199”, „S 202”, „S 301” oraz „S 703”)⁶⁷.

artylerii (*ibidem*). W relacjach kadry polskich ścigaczy nie brakuje informacji o kałużach okrętów pokrytych po powrocie z morza do bazy kilkunastocentymetrowymi dziurami po niemieckich pociskach. Takie uszkodzenia nie mogły zostać zadane przy użyciu samej tylko ręcznej broni strzeleckiej.

⁶⁵ Brak amunicji w trakcie przedłużającej się akcji zdarzał się też polskim załogom. „Nagle na »S 2« – wspominał E. Wciślicki – milknie najpierw wieżyczka podwójnych N.K.M.-ów, potem [milknie] działko. – Cholera jasna! Amunicja »finished«! – melduje zły straszliwie i rozgniony celowniczy wieżyczki – w formie wyraźnie nieregulaminowej” (IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 3–4).

⁶⁶ Por. <https://www.naval-history.net/WW2BritishLosses3Coastal.htm> (dostęp: 4.02.2020).

⁶⁷ <https://www.naval-history.net/WW2BritishLosses3Coastal.htm> (dostęp: 2.02.2020); V. Kühn, *Schnellboote im Einsatz 1939–1945*, Stuttgart 1991, s. 222–228; <https://uboat.net/>

Po dramatycznych, nocnych walkach w Kanale La Manche nader często zdarzało się, że nad ranem holowano do portów uszkodzone brytyjskie ścigacze artyleryjskie lub torpedowe z ciałami zabitych i rannymi. Czasami charakter obrażeń upodabniał walki alianckich ścigaczy do bojów flot żaglowych z czasów adm. Horatia Nelsona (XVIII–XIX w.), gdy czynnikami rażenia stawały się drewniane drzazgi, wybijane przez wrogie pociski z poszycia. (Trafienia lub eksplozje na zbudowanych z drewna ścigaczach często skutkowały dużą liczbą drewnianych odłamków, które tym samym wyrastały na istotny czynnik obrażeń u znajdujących się nieopodal ludzi)⁶⁸. Do tego dochodził stały towarzysz nocnych walk – wszechogarniająca wilgoć (nawet przy dobrej pogodzie; marynarze ścigaczy nosili z tego powodu specjalne wodoodporne ubiory, gumowe buty i okulary przeciwdeszczowe). Jak zapamiętał Tadeusz Lesisz: „przy najmniejszej nawet fali, cały ścigacz jest w wodzie”⁶⁹ (il. 70). Uciążliwe były także silne wibracje i ogromny hałas, powodowane przez pracujące na wysokich obrotach potężne silniki.

Inną przeszkodą w działaniach ścigaczy była wisząca nad ich załogami codzienna groźba pożarów i wynikającej stąd śmierci w płomieniach. A pożar na ścigaczu (najczęściej o konstrukcji drewnianej lub metalowo-drewnianej), a do tego pełnym, po zatankowaniu, wysokooktanowej benzyny, musiał zagrażać zarówno okrętowi, jak i jego załodze i to nie tylko w warunkach walki z nieprzyjacielem. Tak właśnie w trakcie pożaru ścigacza zginął (nie bezpośrednio od ognia, a w wyniku utonięcia) pierwszy dowódca Grupy Ścigaczy, a zarazem dowódca ORP „S 1”, por. mar. obs. J.J. Sokołowski.

Pożary nie omijały też innych polskich ścigaczy. Pisał o tym w kontekście pracy bojowej ORP „S 2” (w trakcie operacji z pierwszej dekady sierpnia 1942 r.) jego dowódca por. mar. E. Wciślicki: „»S 2« zostaje trafiony w siłownię. Wybucho mały pożar. Ścigacz jest drewniany, w siłowni ponadto zawsze jest trochę benzyny i oliwy. Ścigacz pali się więc jak zapałka. Pożar jest

allies/warships/ship/17105.html (dostęp: 2.02.2020); <https://forum.axishistory.com/view-topic.php?t=165783&start=15> (dostęp: 29.06.2019); M.S. Sobański, M. Jarczyk, O. Myszor, *Schnellbooty w akcji*, cz. II: „Okrety Wojenne” 2011 (numer specjalny 38), *passim*.

⁶⁸ Por. np. TNA, sygn. ADM 267/131, Zeznanie P. Lumsley’a, z załogi ścigacza artyleryjskiego MGB „318”, na temat okoliczności zatonięcia ścigacza MGB „501” (I „saw lots of dark smoke coming from amidships with bits of wood flying around it [podkr. – TK]”), *ibidem*. Eksperymenty przeprowadzane współcześnie np. w Wielkiej Brytanii, polegające na strzelaniu z zabytkowych dział do drewnianych płyt, imitujących burtę okrętu, potwierdzają, że jednym z głównych czynników rażenia ludzi za drewnianą osłoną pozostają kawałki drewna (czy nawet drzazgi). Podobnie musiało być w latach II wojny światowej na ścigaczach o konstrukcji drewnianej lub mieszanej – drewniano-metalowej.

⁶⁹ Relacja Tadeusza Lesisza z 1992 r.

największą jego zmorą i zgubą. Szczęśliwie zostaje jednak ugaszony przez dwóch motorzystów, będących na swych stanowiskach w siłowni”⁷⁰.

Najbardziej chyba przejmującym potwierdzeniem zagrożenia, jakie stanowiły pożary w codziennej służbie ścigaczy, jest przypadek z bazy alianckich ścigaczy w belgijskiej Ostendzie, w końcowej już fazie II wojny światowej.

14 lutego 1945 r., wskutek karygodnego nieprzestrzegania obowiązujących rygorystycznych procedur związanych z tankowaniem paliwa, doszło tam do potężnego wybuchu nagromadzonej benzyny i jej oparów. Niemal równocześnie nastąpiła eksplozja amunicji oraz – co było szczególnie niszczące – głowic bojowych torped, każdej o masie kilkuset kilogramów materiału wybuchowego, na samych ścigaczach i na nabrzeżach.

W rezultacie serii potężnych eksplozji w krótkim czasie (obliczanym, od inicjującego zapłonu paliwa, na około siedem minut!) całkowitemu zniszczeniu (spaleniu bądź nawet rozerwaniu na drobne fragmenty) uległo aż dwanaście alianckich ścigaczy. W tej liczbie było pięć (z ośmiu) ścigaczy torpedowych 29. Flotylli MTB Królewskiej Marynarki Kanadyjskiej oraz siedem ścigaczy torpedowych brytyjskiej Royal Navy.

W niewiele minut, z dala od pola walki, w bezpiecznej zdawałoby się bazie, w szczególnie tragicznych okolicznościach, zginęło ponad 60 alianckich marynarzy. Było to 26 Kanadyjczyków i 36, a – według jednego ze źródeł – 35 Brytyjczyków, nie licząc wielu ciężko i ciężko rannych, w tym poważnie poparzonych⁷¹.

⁷⁰ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 5.

⁷¹ Po południu, 14 lutego 1945 r., cztery ścigacze (a więc połowa składu) 29. Flotylli Ścigaczy Torpedowych (kanadyjskiej) przygotowywały się w bazie w Ostendzie do nocnej operacji wzdłuż wybrzeża belgijskiego. Łącznie w bazie w Ostendzie, w małym basenie La Crique, cumowało tego dnia ok. 30 alianckich ścigaczy (poza kanadyjskimi także brytyjskie); znaczna część z nich – jak to było przyjęte, także w praktyce polskich ścigaczy – burta w burtę. Część marynarzy spała przed akcją pod pokładami ścigaczy, a część była poza bazą – na wycieczce w pobliskiej Brugii. Kanadyjski MTB „464” sprawdzał przed wyjściem na akcję uzbrojenie (poza portem), gdy jeden z jego silników zatrzymał się z powodu obecności wody w układzie paliwowym (benzyna pobierana z cysterny na łodzi okazała się zanieczyszczona wodą). Personel bazy był zbyt zajęty, aby osobiście usunąć problem, toteż poinstruował mechaników ścigacza, aby wypompowali wodę ze zbiorników paliwa do wiader. W efekcie zawartość wiader trafiła do basenu, gdzie stały ścigacze. W ten niefrasobliwy sposób na wodach basenu portowego znalazło się – jak obliczono – blisko 200 litrów wysokooktanowej benzyny, która cienką warstwą pokryła znaczny obszar. Port przenikał już silny zapach benzyny, co jednak zostało zignorowane. Było popołudnie. Według relacji Kena Forrestera z 29. Flotylli MTB (kanadyjskiej) gwałtowny pożar miał rozpocząć się od kolosalnego strumienia ognia w miejscu cumowania ścigaczy brytyjskich (podejrzewano niedopałek papierosa, względnie samozapłon).

Ta mało nadal znana katastrofa, swoimi skutkami (zakresem zniszczeń) znacznie wyprzedziła straty ponoszone w typowych walkach ścigaczy alianckich z podobnymi jednostkami niemieckimi⁷².

Działania ścigaczy „S 2” i „S 3”

Po tragicznym – opisanym powyżej – pożarze ścigacza ORP „S 1”, 16

Por. William Hale z kanadyjskiego MTB „466”, w obliczu pożaru, nakazał załodze ewakuację, a sam pozostał, aby ratować okręt (nasuwa się skojarzenie z czynem por. mar. J.J. Sokołowskiego na ORP „S 1”). Gdy por. W. Hale walczył z żywiołem, ścigacz eksplodował. Wielu marynarzy zginęło na płonących okrętach, bez możliwości ucieczki i ratunku, ze względu na pokrycie basenu postojowego ścigaczy płonącym paliwem. Są relacje wskazujące na to, że marynarze z płonących ścigaczy przypominali płonące żywym ogniem lalki. Tylko część zagrożonych ścigaczy udało się wielkim wysiłkiem odciągnąć z rejonu pożaru. W obliczu zbliżającego się końca wojny, 8 marca 1945 r. 29. Flotylla MTB (kanadyjska) została rozwiązana. Kanadyjczycy uratowani z katastrofy w Ostendzie otrzymali propozycję dołączenia do 65. Flotylli MTB, ale ta oferta została odrzucona, a marynarze powrócili do Kanady. Jednym z Kanadyjczyków, którzy stracili życie w katastrofie, 14 lutego 1945 r., był 22-letni telegrafista, zapewne pochodzenia polskiego, Stephen Henry Bahleda (Bachleda?). Na polskie pochodzenie Bahledy, poza nazwiskiem, wskazuje pisane po polsku imię matki – Maria (nie Mary i Marie). Katastrofa w Ostendzie, gdzie zniszczeniu w krótkim czasie uległo aż 5 ścigaczy, i zginęło 26 marynarzy, stanowi istotną pozycję na liście strat Marynarki Wojennej Kanady, które w okresie II wojny światowej wyniosły łącznie 24 okręty utracone i poległych blisko 2 tys. marynarzy. Tragedia w Ostendzie doczekała się upamiętnień na miejscu, w Belgii, oraz w krajach skąd pochodzili polegli – w Kanadzie i w Wielkiej Brytanii. Por. T. German, *The sea is at our gates. The history of the Canadian Navy*, Toronto 1991, s. 167; K. Costello, *The Ostend Disaster 1945* – <http://cfv.org.uk/research/history/article/the-ostend-disaster-1945> (dostęp: 31.01.2020); <https://www.veterans.gc.ca/eng/reemembrance/memorials/canadian-virtual-war-memorial/detail/2557397> (dostęp: 28.12.2020); For posterity's sake (<http://www.forposterityssake.ca/Navy/MTB461.htm>) (dostęp: 28.12.2020); <https://www.veterans.gc.ca/eng/remembrance/memorials/overseas/second-world-war/belgium/mtb> (dostęp: 28.12.2020); <https://www.rcinet.ca/en/2017/02/14/canada-history-feb-14-1945-the-tragic-torpedo-boat-disaster/> (dostęp: 28.12.2020); <http://cfv.org.uk/research/history/article/the-ostend-disaster-1945> (dostęp: 28.12.2020); <https://www.lermuseum.org/second-world-war-1939-45/1945/29th-motor-torpedo-boat-flotilla-disaster-14-feb-1945> (dostęp: 28.12.2020); Coastal Forces of World War II (<http://www.coastal-forces.org.uk/history.html>) [dostęp: 11.02.2021]).

⁷² Również załogi niemieckich ścigaczy źle wspominały bazę w Ostendzie. Niedługo po podboju Belgii, 15 sierpnia 1940 r. w tamtejszym porcie, gdzie stały ścigacze torpedowe 2. Flotylli wybuchł na nabrzeżu magazyn z 42 torpedami. Trzy ścigacze („S 24”, „S 31” i „S 35” zostały ciężko uszkodzone, a „S 37” uszkodzony lekko). Brak doniesień o ofiarach w ludziach. Wszystkie okręty, które ucierpiały w eksplozji, musiały popłynąć na remont do stoczni w Niemczech (W. Holicki, *Schnellbooty w walce: 1939–1945*, cz. 2 (<https://zbiam.pl/artykuly/schnellbooty-w-walce-1939-1945-cz-2/>) [dostęp: 7.02.2021]).

października 1940 r. (który kosztował życie dowódcy), remont poważnie uszkodzonego ścigacza trwał ponad trzy miesiące, do końca stycznia 1941 r.⁷³ Śledztwo przeprowadzone niezwłocznie przez miejscowe brytyjskie władze morskie, dla wyjaśnienia przyczyn pożaru, nie doprowadziło do zadowalających wyjaśnień. Istniały co prawda podejrzenia co do możliwości sabotażu w stoczni White'a. Tak gwałtowny pożar mógł powstać – jak analizowano – m.in. wskutek umyślnego pozostawienia w zbiorniku paliwa wody i nieznannej bliżej domieszki, co mogło być przyczyną rozniecenia ognia. Nikomu jednak nic nie udowodniono⁷⁴.

Mimo oczekiwań związanych z wprowadzeniem do służby „S 1”, dramatyczne wydarzenia sprawiły, że na razie w linii pozostały „S 2” i „S 3”. W związku z odejściem na „S 1” ppor. mar. A. Guzowskiego, pozostała kwestia obsadzenia funkcji oficera wachtowego ORP „S 2”. Na stanowisko to został wyznaczony ppor. mar. Maciej Bocheński (22 lata; wcześniej dowódca kutra patrolowego „P-11” w Dartmouth; obowiązki oficera wachtowego „S 2” objął 9 listopada 1940 r. i pełnił je do 28 lutego 1941 r.)⁷⁵.

Październik i listopad 1940 r. wypełniła ORP „S 2” mozolna praca patrolowa. Do specjalnych zdarzeń nie doszło. Zdarzające się drobne usterki kadłuba ścigacza, mechanizmów lub uzbrojenia, naprawiano na bieżąco podczas postojów w bazie⁷⁶. Podobnie było w wypadku ORP „S 3”, ale tylko do 25 października 1940 r. Ten dzień, a zwłaszcza ciąg dramatycznych zdarzeń, na długo zapadł w pamięci jego załogi. Zaczęło się od otrzymania, o godzinie 10.35, z Plymouth sygnału alarmowego, nakazującego niezwłoczne udanie się w morze na poszukiwanie, wraz z trzema traulerami i dwoma łodziami ratowniczymi, strąconych lotników brytyjskich. W wykonaniu rozkazu okręt, pod dowództwem ppor. mar. A. Jaraczewskiego, już po pięciu minutach wyszedł w morze, kierując się na południowy zachód. Akcja miała być prowadzona w rejonie na południe od latarni morskiej Lizard – położonego między Falmouth a Penzance, najdalej na południe wysuniętego miejsca stałego lądu Anglii. Wyznaczony rejon osiągnięto, płynąc z niemal maksymalną prędkością 35 węzłów, po nieco ponad godzinie. Ze względu na nie odnalezienie anonsowanych przez dowództwo traulerów i łodzi, od godziny 12.00 ORP „S 3” samodzielnie rozpoczął poszukiwania w wyznaczonym, wielomilowym rejonie. Wskutek dużej przeciwnej fali okręt był w stanie płynąć

⁷³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1940 i 1941, k. 1.

⁷⁴ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., k. 12.

⁷⁵ Archiwum Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie (obecnie w IPMS, sygn. MAR.A.VI/1), Teczka Macieja Tadeusza Bocheńskiego, Informacje nt. przebiegu służby M.T. Bocheńskiego pozyskane z Army Records Centre (Polish), 11 listopada 1976 r., b.p.

⁷⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1940, k. 3.

tylko z prędkością 18 węzłów. Mimo przeszukania dużego obszaru, często zmieniającymi się kursami, na rozbitków nie natrafiono. Po trzech godzinach bezskutecznych poszukiwań, wysłano do Plymouth sygnał o niepowodzeniu akcji. O godzinie 15.05 ścigacz udał się z powrotem do bazy w Fowey. W odległości około sześciu mil na południowy zachód od portu, na „S 3” zauważono z prawej strony w odległości około 10 tysięcy metrów nierozpoznany samolot, lecący na wysokości jedynie około 300 metrów. Po jakimś czasie – była wtedy dokładnie godzina 16.05 – ten sam samolot zaczął od strony rufy niebezpiecznie zbliżać się do prawej burty ścigacza. Ppor. mar. Jaraczewski zarządził niezwłocznie alarm przeciwlotniczy. Gdy samolot zbliżył się od strony słońca na odległość już tylko 700 metrów, zauważono smugi pocisków świetlnych, kalibru ocenianego – po wysokości wytrysków wody – na około 20 mm. Pierwsza seria pocisków na szczęście chybiła celu o około sto metrów. Widząc, że ścigacz stał się obiektem ataku, a nie będąc jeszcze pewnym pochodzenia samolotu, dowódca ścigacza wydał rozkaz wystrzelenia rakiety rozpoznawczej, a w chwilę potem otwarcia ognia do napastnika. Jednak w tak krytycznym momencie strzelanie rozpoczął tylko jeden, lewy karabin maszynowy. Prawy kaem i działko Oerlikon 20 mm zacięły się i – mimo wysiłków obsługi – milczały aż do końca nalotu. Po pierwszym, nieudanym ataku, samolot zatoczył koło i ponownie ostrzelał polski ścigacz z dziobowego działka i tylnego karabinu maszynowego, tym razem z większej wysokości, około 500–600 m. Ten ostrzał mógł okazać się groźny w skutkach, bo pociski padły znacznie bliżej, zaledwie 20 metrów od burty. W chwilę potem „S 3” został zaatakowany po raz trzeci, od strony rufy. Tym razem – na szczęście – pociski padły daleko. Po nieudanych atakach samolot, do końca niezidentyfikowany, o godzinie 16.07 odleciał. Jednak dwie minuty skrajnego napięcia w trakcie walki z samolotem, nie oznaczały jeszcze końca kłopotów.

Po zaledwie niespełna dziesięciu minutach, gdy była godzina 16.16, „S 3”, idąc, na szczęście, nadal z bliską maksymalnej prędkością 35 węzłów, był o około 500 metrów od wejścia do portu w Fowey. I właśnie w tym momencie, tuż obok bezpiecznej przystani, około 10–20 metrów za rufą ścigacza, na płytkiej wodzie, być może nieco z lewej burty, wybuchła niemiecka mina akustyczna, zapewne zrzucona wcześniej przez samolot (raczej trudno założyć, by tuż obok wejścia do bronionej bazy mógł się pojawić jakiś nawodny okręt Kriegsmarine, a na U-Boota było w tym miejscu stanowczo zbyt płytko). Ten krytyczny moment tak oto zapamiętał dowódca „S 3” A. Jaraczewski: „Zaferowany [walką z samolotem] nie zredukowałem po nalocie prędkości, a trzeba pamiętać, że szliśmy na resztkach benzyny. W pewnej chwili, kiedy odwrócony byłem w kierunku rufy obserwując odlatujący samolot,

dostrzegłem zatrzęsienie jakby wody, po chwili biała piana i ogromna fontanna. Przejechaliśmy nad miną. Z włazu wyfrunął operator motorów [kierownik maszynowni], mat [Jerzy] Jendroszczyk i wylądował na Oerlikonie [działku 20 mm plot.]. Cudem uniknął śmierci. Na ścigaczu operator [motorów] siedzi pod włazem, na stołku między dwoma silnikami, regulując dźwiękami obroty. Jendroszczyk, gdy zorientował się, że nalot się skończył, wstał ze stołka i wyprostowany stanął we włazie. Gdyby pozostał w swojej normalnej pozycji nie uszedłby z życiem”⁷⁷ (il. 42).

Już od 1939 r. stawianie wyjątkowo groźnych min akustycznych i magnetycznych na podejściach do brytyjskich baz było specjalnością Niemców i to zarówno ich lotnictwa, jak i Kriegsmarine. Polowanie z dala od brzegu nie zawsze musiało prowadzić do zniszczenia alianckiego okrętu, czy statku. Wąskie wejście do portu gwarantowało, że prędzej czy później jakaś jednostka sprzymierzonych stanie się łupem podwodnej broni. Po południu, 25 października 1940 r., ten los stał się udziałem ORP „S 3”. Szczęściem w nieszczęściu, okręt płynął na tyle szybko, że mimo reakcji czułego zapalnika miny, zdołał znaleźć się w pewnej odległości od epicentrum eksplozji⁷⁸. Tylko dzięki temu na ścigaczu uniknięto ofiar śmiertelnych. Ale i tak skutki wybuchu były opłakane. Oddajmy głos kmdr. ppor. Józefowi Boreyce, badającemu okoliczności tego zdarzenia. To cenne świadectwo profesjonalnego zachowania się – w sytuacji awaryjnej – dobrze wyszkolonej załogi: „Na skutek dużej siły wybuchu, rufa ścigacza została podrzucona do góry [sic!] i następnie z dużą siłą opadła na wodę. Znajdujący się na rufie dwaj marynarze obsługi działka [Oerlikona, 20 mm – st. mar. Stanisław Wrześniński i mar. Stefan Rydz] oraz kierownik motorów [mat zaw. Jerzy Jendroszczyk] zostali wyrzuceni w powietrze i rzuceni o pokład, tłukąc się dotkliwie. Siłą

⁷⁷ A. Gosk, *op.cit.*, s. 18–19. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 3–4.

⁷⁸ „Co by było, gdybym zredukował, jak powinienem, prędkość? – zastanawiał się po latach A. Jaraczewski. – Prawdopodobnie rozlecielibyśmy się w drobny mak. Drugą szczęśliwą okolicznością były niemal puste zbiorniki. Nie było więc groźby eksplozji paliwa, a pojemność zbiorników utrzymywała nas na powierzchni” (A. Gosk, *op.cit.*, s. 19). Powyższa uspokajająca opinia wymaga, wydaje się, korekty. Mimo bowiem prawie pustych zbiorników paliwowych, istniało duże prawdopodobieństwo bardzo groźnego w skutkach wybuchu, pozostałych w zbiornikach, oparów wysokooktanowej benzyny. Podobny był mechanizm potężnego wybuchu – i bardzo ciężkich strat w ludziach – na niszczycielu ORP „Orkan” (d-ca kmdr por. Stanisław Hryniewiecki), zatopionym – jak już podawano – przez niemieckiego U-boota, na północnym Atlantyku, koło Islandii, 8 października 1943 r. Ofiarami zatonięcia „Orkana” padło 178 polskich marynarzy, nie licząc kilkudziesięciu Brytyjczyków – z ekipy łącznikowej oraz z grupy przewożonej z Islandii do Wielkiej Brytanii (por. T. Kondracki, *Niszczyciel ORP „Orkan”...*, *passim*).

wybuchu motory zostały wyrwane z podstaw [sic!], pakunki kolektorów puściły i w siłowni ukazał się ogień, a woda rozpoczęła przedostawać się przez dziury w dnie. Obawiając się wybuchu motorów, dowódca ścigacza kazał je odstawić i jednocześnie polecił nadać sygnał radiem o powstałym uszkodzeniu. Woda wdzierала się do motorów wieloma otworami, z których większe udało się uszczelnić pakułami i szmatami, zanim jeszcze nadeszła pomoc z portu. Również uszczelnione zostały rury wydechowe, celem uniemożliwienia przedostania się wody do cylindrów. W kilka minut po wybuchu nadeszły z portu motorówki, które zaholowały ścigacz do portu, gdzie natychmiast został podniesiony na ślipie [na ląd]⁷⁹. „Gdy wyciągnięto ścigacz na ląd – wspominał A. Jaraczewski, – naliczyliśmy 44 pęknięcia kadłuba, prawie tyle, ile nasz numer »45« wypisany na burcie”⁸⁰ (il. 48).

Dokonane na brzegu dokładne oględziny kadłuba i wnętrza „S 3” wykazały cały rejestr poważnych uszkodzeń:

- 1) złamanie kilu, czyli „kręgosłupa” okrętu,
- 2) złamanie kilkunastu wręg,
- 3) przedziurawienie poszycia dna w aż 31 miejscach,
- 4) oderwanie listwy nadburcia,
- 5) złamanie kilku desek poszycia lewej burty (to zdaje się wskazywać na miejsce wybuchu),
- 6) uszkodzenie nadbudówki nad siłownią,
- 7) zerwanie rurociągu zaburtowej wody chłodzącej silniki,
- 8) wyrwanie kingstonów (zaworów dennych),
- 9) zniszczenie zbiornika wody słodkiej,
- 10) przypuszczalne nadwężenie zbiorników benzynowych.

Tak poważny zakres uszkodzeń wymusił długotrwały, kilkumiesięczny remont. ORP „S 3” powrócił do służby dopiero w pierwszych dniach czerwca 1941 r.

Uszkodzeniom okrętu towarzyszyły kontuzje wspomnianych trzech członków załogi. Silnie potłuczeni zostali: mat zaw. Jerzy Jendroszczyk, oraz artylerzyści st. mar. Stanisław Wrzesiński oraz mar. Stefan Rydz, wskutek czego trafili do szpitala na konieczne leczenie.

Postawa załogi w sytuacji awaryjnej zyskała wysokie oceny brytyjskich i polskich władz morskich. Dowódca tego obszaru brytyjskiej Royal

⁷⁹ IPMS, sygn. B.1030, s. 15–16, Grupa Ścigaczy...; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Sprawozdanie [ppor. mar. Andrzeja Jaraczewskiego] z ataku lotniczego i uszkodzenia przez minę akustyczną ścigacza nr III [tj. ORP „S 3”], b.d., b.p.

⁸⁰ A. Gosk, *op.cit.*, s. 19. Na temat wejścia na minę „S 3” zob. też: J. Laskowski, *W bazie polskich ścigaczy*, „Parada” 1945, nr 18; S.M. Wrzesiński, *Ścigacz S3 – ORP „Wyżel”*, „Nasze Sygnały 1987, nr 160, s. 16.

Navy – w piśmie skierowanym do szefa KMW – podkreślił, że „zachowanie się polskich oficerów [ppor. mar. Jaraczewskiego oraz ppor. mar. Lesisza] i załogi ścigacza »S 3« było wysoce wzorowe, gdyż jedyną ich myślą, nie wyłączając rannych, było ratowanie ścigacza”⁸¹. Fakt tak wysokiej oceny przez Brytyjczyków postawy załogi ORP „S 3” został zameldowany przez szefa KMW naczelnemu wodzowi PSZ gen. dyw. Władysławowi Sikorskiemu⁸². 17 grudnia 1940 r. sam zaś szef KMW, kadm. Świrski, w rozkazie dziennym nr 56/40 udzielił załodze pochwały.

Kilkumiesięczne wycofanie ze służby uszkodzonego „S 3” sprawiło, że d.o. ppor. mar. A. Jaraczewski został przeniesiony tymczasowo na niszczyciel ORP „Garland”⁸³, zaś oficer wachtowy (z.d.o.) ppor. mar. T. Lesisz na niszczyciel ORP „Błyskawica” (na którym zameldował się, w dzień po zejściu ze ścigacza, tj. 1 stycznia 1941 r.)⁸⁴.

Pierwsze miesiące służby ścigaczy artyleryjskich „S 2” i „S 3” pod białoczerwoną banderą pozwoliły ich załogom na dobre poznanie sprzętu, zgranie się w zespole i – co szczególnie ważne – sprawdzenie się w działaniach bojowych. Niestety, ORP „S 1” ciągle jeszcze pozostawał w remoncie po fatalnym pożarze z października 1940 r.

Kolejna odsłona coraz aktywniejszej pracy bojowej załóg ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej wiąże się już z wydarzeniami 1941 r.

⁸¹ IPMS, sygn. B.1030, *Grupa Ścigaczy...*, k. 17; Z. Kryger, *Andrzej Jaraczewski i jego „S-3”...*, s. 83; A. Gosk, *op.cit.*, s. 18–19.

⁸² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek szefa KMW kadm. Jerzego Świrskiego naczelnemu wodzowi i ministrowi spraw wojskowych, gen. dyw. Władysławowi Sikorskiemu, 17 grudnia 1940 r., b.p.

⁸³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940, k. 4.

⁸⁴ Relacja ustna T. Lesisza z 29 czerwca 2003 r.

ROZDZIAŁ 4

Ścigacze artyleryjskie Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1941–1942

Krytyczny 1941 rok

Pierwsze kilka miesięcy działań polskich ścigaczy z baz brytyjskich wykazały bardzo dobre przygotowanie i wysokie morale załóg. Praca bojowa sprowadzała się głównie do działań przeciwko ścigaczom wroga, przy braku akcji wymierzonych w okręty podwodne. Dlatego w styczniu 1941 r. oficjalnej zmianie uległa nazwa ich macierzystej 3. Flotylli. Zamiast „3-rd M.A/S.B. Flotilla” (od: motor anti-submarine boat), była ona określana odtąd jako „3rd M.G.B. Flotilla” (od: motor gun boats). W ten sposób ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej stały się już nie tylko faktycznie, ale również formalnie, ścigaczami artyleryjskimi.

Struktura 3. Flotylli bazującej w Fowey pozostawała bez zmian. Grupa ścigaczy PMW stanowiła jej III. Dywizjon. Bezpośrednim przełożonym ze strony brytyjskiej był dla Polaków dowódca 3. Flotylli lieutenant R.G.H.G. Eyre (Royal Navy). Dowódcą bazy Coastal Forces, do której 3. Flotylla była przydzielona, był commander Yarley z R.N.R. (Rezerwy Królewskiej Marynarki Wojennej)¹.

Jak zwracano uwagę, Polacy wyróżniali się w zakresie dbałości o powierzony sprzęt, np. uzbrojenie czy silniki². To między innymi sprawiało, że stosunek brytyjskich władz morskich do personelu polskich ścigaczy był generalnie poprawny. Tym niemniej, jak zauważano, władze brytyjskie wykazywały skłonność do wciągania personelu polskiego w ramy organizacji wewnętrznej Royal Navy, bez uwzględniania odrębności PMW. Wyrażało się

¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. Tadeusza Dąbrowskiego szefowi KMW, 3 marca 1941 r., b.p.

² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Załącznik Nr 1 do meldunku okr. [Grupy Ścigaczy] Nr 3, [kwiecień 1942], b.p. Inżynierowie stoczni British Power Boats C/O w Hythe (gdzie zbudowano „S 2” i „S 3”) wyrażali „podziw i gratulacje w związku z wzorowym utrzymaniem i stanem silników” na obu tych jednostkach”, *ibidem*.

to m.in. tym, że – jak meldował dowódca Grupy Ścigaczy, por. mar. Tadeusz Dąbrowski – otrzymać miał rozkaz, „by załogi polskich ścigaczy brały udział w tak zwanych »divisions«, to jest niedzielnym przeglądem wyglądu zewnętrznego marynarzy. [Przy tym] przegląd ten odbywa się na okręcie-bazie i jest dokonywany przez oficerów Marynarki Brytyjskiej”. Por. mar. Dąbrowski prosił szefa KMW o spowodowanie cofnięcia tego zarządzenia, gdyż – jak dowodził – polscy marynarze, dumni z niezależności Marynarki RP, są niezwykle wrażliwi na wszelkie próby podporządkowania załóg regulaminom brytyjskim. Dowódca Grupy Ścigaczy PMW deklarował chęć dokonywania samodzielnie co niedziela przeglądu załóg polskich ścigaczy, „co – jak uważał – powinno zadowolić Dowódcę Bazy [Fowey], gdyż porządek i wygląd zewnętrzny załóg będą na poziomie nakazanym przez Regulamin Służby Okrętowej”³. Sprawa zasadniczej odrębności życia wewnętrznego grupy polskich ścigaczy została uregulowana z Brytyjczykami ostatecznie dopiero w połowie kwietnia 1941 r.

W 1941 r. polskie ścigacze z zasady działały razem, względnie w zespołach ze ścigaczami Royal Navy. Służba na ścigaczach stanowiła jak zawsze duże wyzwanie. Oficerowie wachtowi (z.d.o.) szczególnie duże trudności mieli z określaniem, dynamicznie zmieniającej się, pozycji. Nawigowanie w Kanale, w nocnych ciemnościach i przy ciągłych zmianach kursu i prędkości, stanowiło (mimo wysokiego poziomu nauki w SPMW) istną zmore. Na zdarzającą się, związaną z tym, krytykę odpowiadali szczerze, jak oficer wachtowy ORP „S 3”, ppor. mar. Janisław Wańkowski, indagowany przez dowódcę – ppor. mar. Macieja Bocheńskiego: „Czegóż do diabła oni chcą ode mnie? Czyż to ja Duchem Świętym jestem, żebym po tylu zwrotach i zmianach szybkości, bez żadnego pewniejszego punktu zaczepienia określił idealnie pozycję okrętu, nie mając nawet możliwości obserwować kompasu, bo w czasie tych wszystkich ewolucji pod niemieckim brzegiem siedziałem na burcie przy moim sprzężonym Lewisie [karabinie maszynowym], zwracając większą uwagę na obserwację, niż na manewry ścigacza? Diabli nadali taką ciemną noc, że na dwieście jardów [tj. ok. 200 m] nic nie widać, a oni chcą dokładnej pozycji! No, ale ostatecznie to moja robota”⁴. „Boże, co to za nawigacja! – wspominał innym razem – Szybkość kolosalna; ciągłe zmiany obrotów motorów bynajmniej nie wpływają na zwiększenie dokładności pozycji; częstotliwość zwrotów także temu nie sprzyja. A pozycja być musi, no i iść

³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. Tadeusza Dąbrowskiego szefowi KMW, 3 marca 1941 r., b.p.

⁴ J.A. Wańkowski, *ORP S 3 w akcji pod Calais (Wyjątki z pamiętnika na dzień 4 X 1941)*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 159, s. 37.

trzeba szybko tam, gdzie się chce. Miejsca dużo, ale i pól minowych czasem więcej. Najlepiej nie poprawiać map i nie robić poprawek [na]noszenia nowych zaminowanych odcinków z kilkudniowym opóźnieniem; w przeciwnym razie niemiłe uczucie niepewności ogarnia człowieka już przed rejsem po takim pólku [minowym], nie mówiąc już o samych momentach smarowania [płynięcia] przez nie. Najlepiej więc poprawić mapy po operacjach nocnych, to wtedy te pola minowe nie wydają się tak groźne. W ogóle z perspektywy brzegowej – szczególnie po powrocie z operacji – wszystko wydaje się zabawką, a każdy strach w porcie wydaje się być śmiesznym, przesadzonym i niepoważnym. Ćwiczenia nocne wypełniają nam niemal każdą noc: próby motorów, strzelanie. Stawianie barier minowych. Chłopcy strzelają jak na Polaków przystało... jak marzenie. Z takimi strzelcami choć do piekła – lub choćby tylko na niemiecką stronę kanału [La Manche]”⁵.

Remont ORP „S 1”, po feralnym pożarze, trwał ponad trzy miesiące, toteż ścigacz powrócił do służby ostatecznie dopiero 1 lutego 1941 r. Kolejne dziesięć dni zajęły wyjścia w morze na konieczne próby silników, a także ćwiczenia, w tym strzeleckie⁶. Dla załogi „S 1” to był niełatwy czas. Żywa była jeszcze pamięć o dramatycznych wydarzeniach z 16 października ubiegłego roku, które niemal nie zakończyły krótkiej kariery bojowej ścigacza. Powracały wspomnienia tragicznie zmarłego dowódcy „S 1”, por. mar. Sokołowskiego, który w chwili decydującej próby zdał najważniejszy egzamin z dowodzenia.

12 lutego ORP „S 1”, wraz z bratnim ORP „S 2” i dwoma ścigaczami brytyjskimi (MGB „46” i MGB „42”), wyszedł na swój pierwszy całonocny patrol bojowy w Kanale La Manche⁷ (zespołem, z pokładu MGB „46”, dowodził oficer brytyjski, jako senior officer – s.o.). W czasie patrolu ORP „S 2” zgubił się i z konieczności patrolował samodzielnie⁸. Winę ponosiła gęsta mgła, duża szybkość okrętów, już od wyjścia z bazy, oraz brak wytycznych dowodzącego zespołem co do kursu. Później na MGB „46” (dowodzącym) nastąpiła awaria silnika, tak że sam powrócił do bazy. Zadanie do końca wykonały już tylko dwa pozostałe okręty – polski ORP „S 1” i brytyjski MGB „42”.

W nocy z 20/21 lutego 1941 r. „S 1”, „S 2” i jeden ścigacz Royal Navy (MGB „61”) wzięły udział w patrolu w Kanale La Manche, na południe od latarni Eddystone. Dowodził oficer brytyjski (s.o.). Wskutek ciemności, mgły i wysokiej fali okręty pogubiły się i zmuszone były pojedynczo realizować zadanie.

⁵ *Ibidem*, s. 36.

⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1940 i 1941, k. 1.

⁷ *Ibidem*.

⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 3.

Po zakończeniu patrolu, 21 lutego, około godz. 4.00, „S 2” samodzielnie powrócił do Fowey⁹. Wskutek mgły i niedostatecznej znajomości wejścia do portu, „S 1” aż do rana przeczekał w dryfie w rejonie Dodman Point (ok. 15 km na południowy zachód od Fowey), po czym wszedł do portu. W dwa dni później, 23 lutego, wraz z „S 2”, wychodził na poszukiwanie rozbitków ze statku¹⁰, który wszedł na minę. Niestety, nikogo nie udało się odnaleźć. Na początku marca „S 1” (wraz z jednostkami brytyjskimi i samolotem) uczestniczył w poszukiwaniach brytyjskiego samolotu, który wpadł do morza. I tym razem akcję ukończono bez rezultatu¹¹.

Najważniejszym wydarzeniem marca był dla „S 1” remont (4–31 marca). Po podniesieniu na ślipie, okręt otrzymał trzeci (środkowy) silnik i trzecią śrubę¹². To w istotny sposób poprawiało osiągi ścigacza. Slipowany był również „S 2” (od 3 marca)¹³. Uszkodzony silnik odesłano na remont do wytwórni, a na to miejsce wmontowano silnik z nieczynnego ścigacza Royal Navy. Podniesienie obu jednostek na ląd wykorzystano dla koniecznego okresowego malowania dna i burt.

Po remoncie, „S 2” był gotowy do służby w połowie marca. Do końca miesiąca okręt sześciokrotnie wychodził w morze, przeważnie dla prób silników i pomiarów prędkości, ale też na poszukiwanie rozbitków. W nocy, 21 marca, podczas patrolu, okręt napotkał jednostki Kriegsmarine (najpewniej ścigacze i trałowce). Doszło jedynie do krótkiej wymiany strzałów, po której kontakt z nieprzyjacielem został utracony. Łącznie – mimo spędzenia w remoncie połowy miesiąca – „S 2” spędził w morzu bez mała 50 godzin i pokonał około 1200 Mm¹⁴.

W marcu 1941 r. dobiegał końca długi remont ORP „S 3”, wcześniej (jesienią 1940 r.) poważnie uszkodzonego przed wejściem do Fowey na minie akustycznej. Remont obejmował m.in. wmontowanie wyrwanych siłą wybuchu silników, odnowienie i gruntową naprawę instalacji elektrycznej oraz wszelkich zerwanych przewodów. 7 marca na „S 3” powrócił (z przejściowego przydziału na ORP „Garland”) jego dotychczasowy dowódca ppor. mar. Andrzej Jaraczewski¹⁵. W pierwszych dniach marca „S 3” spuszczone na wodę (ale gotowość okrętu do służby miała nastąpić dopiero w końcu maja)¹⁶.

⁹ *Ibidem*, k. 3–4.

¹⁰ *Ibidem*, k. 4.

¹¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1940 i 1941, k. 1.

¹² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 2.

¹³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 4.

¹⁴ *Ibidem*, k. 4–5.

¹⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940 i 1941, k. 4.

¹⁶ *Ibidem*.

W marcu 1941 r., w ramach ruchu personalnego, z Grupy Ścigaczy odeszli do dyspozycji dowódcy Grupy Okrętów Podwodnych: ppor. mar. Andrzej Guzowski (z ORP „S 1”) i ppor. mar. Maciej Bocheński (z ORP „S 2”)¹⁷.

Kwiecień 1941 r. rozpoczął się od kilkudniowego postoju w Fowey, podczas którego „S 1” i „S 2” kilkakrotnie otwierały ogień do bombardujących port niemieckich samolotów. 7 kwietnia „S 2” poszukiwał w morzu zaginionych lotników, a razem z „S 1” rozbitków z zatopionego na minie statku. I tym razem akcja nie przyniosła sukcesu¹⁸.

Rutynę patroli w Kanale, w poszukiwaniu rozbitków, przerwała jedynie 15 kwietnia 1941 r. inspekcja szefa KMW wiceadm. Świrskiego¹⁹. Przegląd załóg trzech polskich ścigaczy odbył się w Fowey na pokładzie bazy HMS „Belfort” (il. 37–39).

Do większej akcji doszło 22 kwietnia, gdy „S 1” z „S 2” wraz z okrętami brytyjskimi (ścigaczem i 5 łodziami patrolowymi) wziął udział w nocnym patrolu w poszukiwaniu nieprzyjacielskich okrętów podwodnych²⁰. Mimo prawie ośmiogodzinnego przeczesywania wód, na jednostki niemieckie nie natrafiono. Co więcej, „S 1” doznał awarii silnika, co wymusiło wejście do Dartmouth (na południe od Torquay; ok. 70 km. na wschód od Fowey), dla dokonania naprawy. Postój w naprawie, w Dartmouth, trwał trzy dni, po czym 26 kwietnia ścigacz powrócił do bazy w Fowey²¹.

Maj 1941 r. był pracowity. ORP „S 1” kilkakrotnie wychodził w morze (głównie w towarzystwie „S 2”) na próby szybkości, ćwiczenia w rzucaniu bomb głębinowych i na ćwiczenia we współpracy z lotnictwem. Wszystkie posiadane środki ogniowe „S 1” i „S 2” były wielokrotnie absorbowane odpieraniem nalotów Luftwaffe, których celem było zniszczenie infrastruktury portu Fowey²². „S 2” spędził w maju kilka dni w remontach i koniecznej konserwacji kadłuba. Pozostały czas zajęły m.in. ćwiczenia – wraz z „S 1” albo z brytyjskimi niszczycielami (12 maja). Podczas wychodzenia na patrol, przed świtem 14 maja, o godzinie 2.40 ORP „S 2” wpadł niespodziewanie na zapórę bonową, zamykającą port w Fowey. Ponieważ okręt zaczepił o zapórę sterem i śrubami, co spowodowało jego unieruchomienie, został wraz z częścią

¹⁷ Na okręty podwodne już w marcu 1941 r. trafił tylko ppor. mar. A. Guzowski (OORP „Wilk”, „Sokół”, „Jastrząb”, „Dzik”). Był on jednym z najbardziej doświadczonych polskich podwodniaków – m.in. z.d.o i tymczasowym d.o. ORP „Sokół”.

¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 5.

¹⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 3; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 5.

²⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 5.

²¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 3.

²² *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 6.

zapory odholowany do nabrzeża. Po stwierdzeniu, że ster i śruby są oplecione linami, wysłano nurka dla dokonania naprawy. Gdy to się nie udało, jednostkę umieszczono w doku. Tam dopiero udało się oczyścić podwodną część kadłuba²³.

Wydarzeniem miesiąca był powrót do służby w pierwszych dniach czerwca długo remontowanego ścigacza ORP „S 3”. W pierwszej połowie miesiąca brał on kilkakrotnie udział wraz z „S 1”, „S 2” i jednostkami brytyjskimi w ćwiczebnych strzelaniach dziennych i nocnych²⁴. Szczególnie te ostatnie były wydarzeniami, które głęboko wryły się w pamięć marynarzy – ogłuszający huk wystrzałów rozdzierający nocną ciszę i – ułatwiające kierowanie ogniem – smugi pocisków świetlnych otaczających cel (il. 25).

W zespole trzech polskich ścigaczy realizowano też zadania patrolowe. W tym czasie, od pierwszych dni czerwca, przejściowo (jako p.o.) ORP „S 2” dowodził ppor. mar. Maciej Bocheński, który został przeniesiony z Grupy Okrętów Podwodnych, ze względu na chorobę (złamaną nogę) por. mar. Eugeniusza Wciślickiego²⁵.

Niestety, pech nie omijał „S 3”. W dwa tygodnie od wejścia do służby po kilkumiesięcznej przerwie, okręt znowu uległ poważniejsz awarii. Zaczęło się w nocy z 17 na 18 czerwca od rutynowego ofensywnego patrolu naszych ścigaczy i brytyjskiego MGB „41” pod bokiem przeciwnika – u północnych wybrzeży Bretanii, na przestrzeni około 50 km między Ile Vierge a Les Sept Îles (na północny wschód od Brestu). Miejsce było newralgiczne, gdyż w pobliżu – a z dala od brzegów angielskich – wiodły szlaki niemieckiej żeglugi przybrzeżnej z Brestu do Cherbourg²⁶. Z powodu mgły, operacja nie udała się. Okręty, jak to już się zdarzało, pogubiły się w nocnych ciemnościach, co wymusiło przerwanie operacji i samodzielny powrót do Fowey. Najdłuższa dotąd, operacja bretońska „S 1”, pozostawiła skutek w zapisie przebytych mil morskich. O ile w poprzednich miesiącach okręt pokonywał z reguły 200–400 mil, o tyle w czerwcu aż 800 (tj. ok. półtora tysiąca kilometrów)²⁷. Znacznie mniej szczęścia miał „S 3”. Podczas powrotu do bazy, idąc z nadmierną prędkością, wpadł na skałę w rejonie Falmouth (na zachód od Fowey). W wyniku kolizji poważnie ucierpiał dziób okrętu. Ponieważ liczone się z dłuższym remontem, zarządzeniem szefa KMW z 20 czerwca 1941 r. „S 3” postawiono na czas naprawy do I rezerwy

²³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 6.

²⁴ *Ibidem*, k. 7; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1940 i 1941, k. 4.

²⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 7–8.

²⁶ Wyspy między Brestem a St-Malo.

²⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 4.

(ostatecznie do służby powrócił w grudniu 1941 r.). Dowódca ścigacza ppor. mar. Jaraczewski został ukarany przez szefa KMW wiceadm. Świrskiego pisemną nagana „za to, iż wymienionego dnia, wiedząc, że na kompas nie można liczyć i nie będąc wobec tego pewnym swego miejsca [pozycji], szedł nadmierną szybkością, przy której nie mógł uniknąć zderzenia z nieoczekiwane zauważoną we mgle skałą”²⁸.

20 i 21 czerwca 1941 r. na ORP „S 2” wymieniono silniki, a po pewnym czasie eksploatacji – pod koniec pierwszej dekady lipca – lewą śrubę, która, jak stwierdzono to przy pomiarach prędkości, była zbyt lekka. Przy ogromnych naprężeniach panujących podczas pracy w układzie napędowym ścigacza – mogło to prowadzić do poważnej awarii (z wyrwaniem wału napędowego włącznie). Taka awaria mogłaby się okazać fatalna w skutkach, zwłaszcza w sytuacji bojowej. Po remoncie, podczas prób, tytułem eksperymentu, sprawdzono prędkość „S 2” przy dodatkowym obciążeniu dwiema bombami hydrostatycznymi (głębinowymi) przeciwko okrętom podwodnym²⁹. Nieznacznie zwiększone obciążenie małego okręciku (o kilkaset kilogramów) sprawiło, że – jak wykazał pomiar – prędkość ścigacza spadła na dystansie pomiarowym o półtora węzła. Dopiero wyładowanie nadprogramowego obciążenia sprawiło, że kolejna próba wypadła w pełni zadowalająco. Już samo to wskazywało, że zwalczanie okrętów podwodnych przez małe ścigacze było problematyczne, gdyż skuteczny atak na zanurzonego przeciwnika, połączony z długim tropieniem, często wymagał rzucaenia wielu – nawet kilkunastu, a niekiedy wręcz kilkudziesięciu – bomb głębinowych. W tak dużej skali ataki bombami głębinowymi były w stanie realizować jedynie większe okręty, jak trałowce, a zwłaszcza, szczególnie predystynowane do zwalczania okrętów podwodnych, korwety, fregaty i niszczyciele. Nawet atut bardzo dużych prędkości, jakie mogły rozwijać ścigacze, był w akcjach przeciwko U-Bootom trudny do wykorzystania, gdyż skuteczne śledzenie podwodnego przeciwnika za pomocą stacji sonarowej wymagało poruszania się z prędkością około 20 węzłów, a więc dużo poniżej możliwości najmniejszych, a za to najszybszych, okrętów bojowych floty.

Z dniem 10 lipca 1941 r. – na mocy porozumienia KMW z Admiralicją Brytyjską – „S 2” stał się niekwestionowaną własnością Polskiej Marynarki Wojennej. Co do „S 3” ustalono, że jest on Polskiej Marynarce Wojennej

²⁸ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy (1 XII 39 – 31 X 42). opracowanie kmdr. ppor. J. Boreyki, s. 23 (za rozkazem tajnym szefa KMW nr 13/41). Zob. też IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1941, k. 5.

²⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 7-8.

jedynie wypożyczony przez Royal Navy, a zatem po okresie eksploatacji pod polską banderą, miał powrócić do właściciela³⁰.

20 lipca 1941 r. upłynął rok od rozpoczęcia kampanii czynnej przez ORP „S 2”. Dlatego dzień ten – na tyle na ile pozwalała służba – obchodzono możliwie uroczyście. Dzień później (21 lipca), po okresie leczenia do swoich obowiązków dowódcy „S 2” powrócił por. mar. Wciślicki³¹. Tymczasowy (od 7 czerwca) d.o. ppor. mar. Bocheński został wyokrętowany. Nie powrócił jednak do Grupy Okrętów Podwodnych, lecz pozostał w Grupie Ścigaczy.

Duża aktywność ORP „S 1” w pierwszej połowie 1941 r. sprawiła, że jego silniki wymagały remontu. Stwierdzono to 22 lipca 1941 r. podczas inspekcji przeprowadzonej w Fowey – na rozkaz szefa KMW – przez nadzorującego Grupę Ścigaczy, z ramienia KMW, kmdr. por. Aleksandra Hulewicza (byłego, niefortunnego dowódcę ORP „Grom”, zatopionego 4 maja 1940 r. podczas kampanii norweskiej)³². Inspekcja wykazała, że – jak to ujmował raport złożony szefowi KMW – morale załóg było dobre. Stosunki między Polakami a władzami brytyjskimi oceniono jako bardzo dobre. Dokładniejszej analizie poddano stan techniczny dwóch ścigaczy, gdyż trzeci – ORP „S 3” po ostatniej awarii przebywał w stoczni³³. Oględziny „S 2” wykazały drobne uszkodzenia lewego silnika. Znacznie poważniejszych napraw wymagał „S 1”, na którym stwierdzono „nieszczelny środkowy tank na benzynę”, przez co zbiornik nie mógł być napełniany. Ponadto – ze względu na przekroczenie obowiązującej normy godzin pracy – wymiany wymagały silniki okrętu. Projektowano ich zamianę na amerykańskie motory marki Packard.

24 lipca 1941 r. „S 1”, „S 2” i brytyjski MGB „43” wyszły z Fowey, w celu poszukiwania lotników, którzy wpadli do morza. Kolejne rozkazy wysłały oba nasze ścigacze na dalszą wyprawę do Dover, gdzie dotarły 25 lipca. Dzień później oba okręty, w towarzystwie sześciu bratnich ścigaczy brytyjskich z 3. Flotylli, również przybyłych z Fowey, wyszły w morze na operację z udziałem niszczycieli i lotnictwa. Niestety, sztorm w Kanale La Manche, groźny dla delikatnych kadłubów ścigaczy, zmusił do odwołania operacji. Okręty weszły do Newhaven, a następnie do Portsmouth, skąd udały się do macierzystej bazy w Fowey³⁴. Po drodze na „S 2” wystąpiła awaria silnika, która wymusiła wejście do Dartmouth, na kilkudniową naprawę.

³⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1941, k. 5–6.

³¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 8.

³² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 4; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 8.

³³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1941, k. 5.

³⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 4–5; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 8–9.

Tak duża aktywność w lipcu obu ścigaczy sprawiła, że sam tylko ORP „S 2” siedemnaście razy wychodził w morze i w czasie około 70 godzin przebył niemal 1600 Mm³⁵.

Po powrocie do Fowey, „S 1” – z powodu konieczności wymiany zużytych silników – cały niemal sierpień spędził na postoju w porcie, w oczekiwaniu na miejsce w stoczni. Dopiero zatem ostatniego dnia sierpnia – po przejściu do Portsmouth – okręt został przekazany stoczni dla dokonania generalnego remontu i wymiany silników³⁶. Przerwa w pracy bojowej „S 1” (i trwający jeszcze remont „S 3”) sprawiły, że w pierwszej połowie sierpnia – przejściowo – Grupę Ścigaczy na wodach otaczających Fowey (aż do rejonu Penzance na zachodzie, niemal na końcu półwyspu Kornwalii) reprezentował tylko ORP „S 2”³⁷.

12 sierpnia dla „S 2” – po wymontowaniu nowego silnika – rozpoczęła się kolejna dłuższa wyprawa. I tym razem celem było Dover w Cieśninie Kaletańskiej. Tym razem, z braku unieruchomionych polskich ścigaczy, jedyne towarzyszami dalekiego rejsu były dwa okręty brytyjskie z 3. Flotylli: MGB „43” i MGB „46”. Po drodze zespół zatrzymał się w Dartmouth (na południe od Torquay). 13 sierpnia, wychodząc w Dartmouth, ścigacze trafiły w strefę złej pogody. Wskutek silnej fali na wszystkich trzech ścigaczach doszło do uszkodzeń. Na „S 2” zostały wybite szyby i zerwany migacz. Mimo tych uszkodzeń, dalszy przemarś do Dover przebiegł bez przeszkód i 14 sierpnia (po doprowadzeniu okrętu do gotowości bojowej) możliwe było wyjście z Dover na pierwszą akcję bojową. Jej celem była ochrona własnego konwoju przed możliwym atakiem ścigaczy niemieckich, jednak do napotkania wroga nie doszło. Ćwiczenia, odbywane z bazy Dover, wraz ze ścigaczami brytyjskimi, przerywały akcje bojowe w pobliżu brzegów francuskich. 22 i 24 sierpnia były to nocne patrole, a 31 sierpnia nocna operacja z udziałem własnego lotnictwa. Operacja ta zakończyła dwutygodniowy pobyt i działania „S 2” z bazy w Dover. Trasa powrotna do macierzystej bazy prowadziła przez Portsmouth, po czym w pierwszych dniach września ścigacz dotarł do dobrze sobie znanej kei przy nabrzeżu w kornwalijskim Fowey³⁸. Przejściowo, w dniach 6–24 września, bazował w Devonport, gdzie był użyty przez Admiralicję Brytyjską, jako ścigacz doświadczalny w związku z przewidywanymi operacjami minowymi³⁹ (zapewne w związku

³⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 9.

³⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 5.

³⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941, k. 9–10.

³⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941 [i 1942], k. 10–11.

³⁹ *Ibidem*, k. 11.

z tą informacją pozostaje kolejna, że do lutego 1942 r. na „S 2” wykonano dwie rzutnie minowe, po dziewięć min każda, tj. razem na 18 małych min, służących do atakowania wrogich konwojów.

Po zakończeniu misji specjalnej w Devonport, 25 września 1941 r. – jak meldował dowódca II. Dywizjonu Kontrtorpedowców por. mar. Wciślicki – okręt „rozpoczął remont, mający na celu wzmocnienie pokładu i wykonanie projektowanych ulepszeń”. Prace te optymistycznie przewidziano na trzy tygodnie. „Załoga – informował por. Wciślicki – jest zatrudniona przy reparaacji, czyszczeniu i konserwacji całego sprzętu okrętowego i uzbrojenia oraz gruntownym sprzątaniami, myciem i malowaniem okrętu”⁴⁰. Oprócz prac przy okręcie plan pracy dla załogi „S 2” przewidywał zajęcia szkolne z sygnalizacji, łączności radiowej, działu artylerii itp. Postój wykorzystano też na zrealizowanie, w dwóch turach, przysługujących załodze sześciodniowych urlopów wypoczynkowych⁴¹.

Z dniem 1 września 1941 r. do Grupy Ścigaczy na stanowiska oficerów wachtowych (z.d.o.) przydzielono nowo mianowanych podporuczników marynarki (z rocznika 1938 Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej). Byli to: Stanisław Kopecki (na „S 1”), Czesław Wróblewski (na „S 2”) i Konstanty Okołów-Zubkowski (na „S 3” – il. 112)⁴².

Niedługo potem, 12 września Grupa została podporządkowana dowódcy II. Dywizjonu Kontrtorpedowców (stacjonującego w Plymouth)⁴³. Celem tej zmiany był ściślejszy nadzór nad Grupą Ścigaczy oraz danie możliwości regulowania różnych spraw organizacyjnych na miejscu przez starszego oficera z II Dywizjonu Kontrtorpedowców z pobliskiego Plymouth, bez absorbowania KMW w odległym Londynie. We wrześniu dokonane też zostały zmiany personalne. Postój w Portsmouth, oznaczający znacznie dłuższą, niż oczekiwano, przymusową przerwę w działaniach, oznaczał

⁴⁰ IPMS, MAR.A.V.33, Dowódca ścigacza nr 2 por. mar. E. Wciślicki do dowódcy II Dywizjonu Kontrtorpedowców w m.p., pismo z 26 września 1941 r., b.p.

⁴¹ *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy ścigacza Nr 2 por. mar. E. Wciślickiego dowódcy II Dywizjonu Kontrtorpedowców w m.p., 26 września 1941 r., b.p.

⁴² Wieloletni prezes działającego po wojnie w Londynie Stowarzyszenia Marynarki Wojennej (1981–1992). We wrześniu 1944 r. był on – jako oficer broni podwodnej niszczyciela ORP „Garland” – jednym z głównych sprawców zatopienia na Morzu Egejskim niemieckiego „U-407” (jednego z dwóch U-Bootów – obok „U-606 ORP „Burza” – na pewno zatopionych przez PMW).

⁴³ Pojawienie się w strukturze PMW dwóch dywizjonów kontrtorpedowców (niszczycieli) – jednego na południu Anglii w Plymouth, a drugiego w Szkocji, miało związek ze zwiększeniem w 1941 r. liczby okrętów tej klasy w składzie PMW o nowe okręty (niszczyciele eskortowe) typu „Hunt”. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941 [1942], k. 11.

zmianę na stanowisku dowódcy „S 1” i całej Grupy Ścigaczy. Ze względu na unieruchomienie okrętu, dowódca przejściowo nie był konieczny. Toteż 26 września 1941 r. załoga pożegnała por. mar. Tadeusza Dąbrowskiego, odchodzącego na stanowisko oficera flagowego II. Dywizjonu Kontrtorpedowców⁴⁴. Po por. mar. Dąbrowskim dowodzenie Grupą objął dowódca ORP „S 2” por. mar. E. Wciślicki. Ppor. mar. M. Bocheński został wyznaczony na dowódcę „S 3”⁴⁵. Niedługo przebywał w Fowey, na stanowisku oficera wachtowego ORP „S 1”, ppor. mar. S. Kopecki, którego kolejny rozkaz kierował na niszczyciel eskortowy ORP „Kujawiak”.

Październik 1941 r. zastał wszystkie trzy polskie ścigacze w stanie nieczynnym. Nawet najbardziej aktywny w ostatnim czasie ORP „S 2” przeholowano z Fowey do stoczni w Par (5 Mm na zachód od Fowey) na remont⁴⁶. A że prace te przedłużały się, wskutek braków w dostawach, interweniować musiała Admiralicja Brytyjska. Razem nie wróżyło to szybkiego powrotu ścigacza do linii. Ostatecznie, braki w wyposażeniu zostały uzupełnione dopiero w styczniu 1942 r. Remont „S 2” – który po interwencji od razu nabral tempa – obejmował m.in. wymianę silników oraz przebrojenie. Zamiast dotychczasowych dwóch podwójnych wieżyczek strzelniczych karabinów maszynowych Lewis’a (7,7 mm), wstawiono jedną podwójną większego kalibru – pół cala (12,7 mm)⁴⁷. Remont ORP „S 2” – zwieńczony próbami morskimi – dobiegł końca 28 lutego 1942 r.⁴⁸

Na ORP „S 3”, uszkodzonym po feralnym wpadnięciu na skałę, w czerwcu 1941 r., prace remontowe były zaawansowane w takim stopniu, że 23 października okręt mógł odbyć pierwszą próbę motorów, a pod koniec

⁴⁴ To były ostatnie miesiące życia tego młodego, zaledwie 26-letniego, oficera. 2 stycznia 1942 r. popełnił on bowiem samobójstwo w Devonport i tam też został pochowany. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 5.

⁴⁵ Dowodzący relatywnie długo „S 3” (w latach 1941–1943) ppor. (por.) mar. Maciej Bocheński zapisał się jako jeden z najlepszych dowódców ścigaczy PMW. W opinii służącego również na ścigaczach Andrzeja Guzowskiego był „rasowym »zagończykiem« morskim, dla którego morze było tym, czym dla Wołodyjowskiego był ukraiński step” (A. Guzowski, *Maciej Bocheński. Wspomnienie [1918–1989]*, „Nasze Sygnały” 1989, nr 165, s. 74). Razem z por. mar. Eugeniuszem Wciślickim stanowili zgraną parę. Dostrzegali to i Anglicy, którzy – dla ułatwienia sobie niełatwej wymowy polskich nazwisk – nazywali obu, jak już o tym była mowa, „Whisky [od: Wciślicki] and Soda [tak określali Bocheńskiego]” (*ibidem*).

⁴⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1941 [i 1942], k. 11; *ibidem*, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. Eugeniusza Wciślickiego dowódcy II Dyonu Kontrtorpedowców, 26 października 1941 r., b.p.

⁴⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy II Dyonu Kontrtorpedowców (wz. kpt. mar. J. Mroczkowski) szefowi KMW, 12 stycznia 1942 r., b.p.

⁴⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 12.

miesiąca – kompensację dewiacji kompasu magnetycznego⁴⁹, próbę szybkości i ćwiczebne strzelanie. Spodziewano się, że na początku listopada – po usunięciu wszystkich defektów – okręt będzie gotów do służby. Niestety, podczas ostatecznych prób stwierdzono usterkę polegającą na złym scentrowaniu prawego wału napędowego. Efektem było to, że przy marszu z dużą prędkością, powyżej pięciu minut, bardzo silnie nagrzewały się palne uszczelnienia wału napędowego, co groziło niebezpiecznym pożarem w maszynowni (żywa jeszcze była w Grupie Ścigaczy pamięć o tragicznym pożarze na „S 1”, w październiku 1940 r.). Dokonanie tej z pozoru niewielkiej naprawy przeciągnęło się na kilka tygodni. Dopiero zatem na początku grudnia 1941 r. ORP „S 3” był gotowy do akcji. Łącznie, w grudniu okręt wychodził w morze 12 razy, z tego dwa razy na operacje bojowe, zaś trzykrotnie na próby silnika. Pozostałe wyjścia w morze obejmowały rutynowe ćwiczenia i zmiany miejsc postoju, z zawijaniem m.in. do odległych baz w rejonie Cieśniny Kaletańskiej – Dover i Ramsgate i do, położonej na północ od Dover, przystani w South Foreland. W rejonie Cieśniny Kaletańskiej miał pozostać na dłużej, gdyż rozkazami morskich władz brytyjskich został skierowany do dyspozycji bazy sił lekkich (Coastal Forces Base) w Ramsgate⁵⁰.

Od końca sierpnia 1941 r. ścigacz ORP „S 1” przebywał w remoncie w bazie ścigaczy HMS „Hornet” w Gosport (u wejścia do zatoki Portsmouth). Wymontowano silniki. Ponieważ jednak zasadnicze prace miały być wykonane w Cowes, a – mimo interwencji KMW – brak było odpowiednich rozkazów Admiralicji, okręt przez kilka miesięcy stał bezproduktywnie. Dopiero w końcu lutego 1942 r. ścigacz został odholowany z Gosport do Cowes. Zakończenie remontu planowano na koniec maja. Nim jednak to nastąpiło, podczas jednego z niemieckich nalotów na miasto i port, ścigacz – stojący w stoczniowej hali – został trafiony, na szczęście tylko lekką bombą⁵¹.

⁴⁹ Celem kompensacji dewiacji kompasu magnetycznego jest przeciwdziałanie siłom magnetyzmu okrętowego w miejscu zamontowania kompasu (co jest nieuniknione na okręcie w warunkach nagromadzenia metalowych elementów wyposażenia). Dokonuje się tego – metodą prób i błędów – poprzez umieszczenie w pobliżu kompasu przedmiotu (ów) emitującego(ych) pole magnetyczne o działaniu przeciwnym.

⁵⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1941, k. 6.

⁵¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1941, k. 5; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1942, k. 6; *ibidem*, Meldunek oficera mechanika niszczyciela ORP „Burza”, ppor. mar. inż. Juliusza Erlicha, do dowódcy ORP „Burza”, na temat stanu remontu ORP „S 1”, pismo z 17 lutego 1942 r., b.p. Maj 1942 r. był wyjątkowo pechowy dla Polskiej Marynarki Wojennej. Na początku miesiąca na północnej trasie konwojowej do ZSRR zatonał okręt podwodny ORP „Jastrząb”, a w końcu maja niszczyciel „Garland” odniósł ciężkie uszkodzenia. W pierwszych dniach maja, razem z ORP „S 1”, w Cowes stał inny polski okręt zbudowany kilka lat wcześniej (1937) w miejscowej stoczni –

Przebiła ona kadłub na wylot i wybuchła na zewnątrz, powodując jednak poważne uszkodzenia. Jak meldował, wysłany na rekonesans, ppor. mar. inż. Juliusz Erlich: „Bomba wpadła przez pokład w pobliżu rufy, prześlizgnęła się wewnątrz kadłuba w kierunku dziobu i wyszła na zewnątrz przez dno i następnie wybuchła na posadzce hali, około 5 metrów przed dziobem”⁵². Już powierzchowne oględziny pozwoliły na stwierdzenie, że uszkodzenia były poważne. Składały się na nie: dziury – na pokładzie i w dnie ścigacza, poważnie uszkodzone ożebrowanie kadłuba, uszkodzenie fundamentu pod silniki, liczne większe i mniejsze dziury w burtach i dnie od padających odłamków. Brytyjscy stoczniovcy obawiali się, że dalsze prace ujawnią jeszcze większy zakres uszkodzeń. Czas remontu określono wstępnie na 12 tygodni od zlecenia. Koszt naprawy – ze względu na duży zakres uszkodzeń – oceniono na 1/3 kosztu nowego kadłuba⁵³ (il. 44).

W rezultacie opisanych zdarzeń, „S 1”, zamiast rozpocząć działania bojowe, musiał pozostać w remoncie, tym bardziej że dużym uszkodzeniom uległa sama stocznia. Jeszcze 21 kwietnia 1942 r. raportowano brak postępów w remoncie dziobu i dna ścigacza. Prace obejmowały za to przeróbki fundamentów pod motory i pomieszczenia dla radaru. Mimo optymistycznych zapowiedzi o ukończeniu remontu do 29 maja, jeszcze w lipcu okręt pozostawał bez wstawionych na miejsce silników.

Dopiero uzupełnienie wszelkich braków sprawiło, że ostatecznie w sierpniu ORP „S 1” mógł zostać spuszczonej na wodę. Jednak do końca remontu nadal było daleko. Na niewiele mogły się zdać osobiste interwencje w stoczni, w celu przyspieszenia prac, ze strony polskiego oficera, o specjalności inżyniera, delegowanego co pewien czas przez komendanta morskiego „Południe”. Dla stoczni priorytetem były zamówienia ze strony Marynarki Brytyjskiej. W tej sytuacji sojusznicy, choćby najbardziej nawet doceniani, musieli czekać na swoją kolejkę. Ostatecznie, przedłużający się – rekordowo długi, bo aż 15-miesięczny – remont „S 1” (zwanego potocznie – nie za bardzo wiadomo dlaczego – „siekierą”) dobiegł końca dopiero w połowie grudnia (!) 1942 r.⁵⁴ (il. 33, 51–58, 60–61).

ORP „Błyskawica”. Niszczyciel ten wielokrotnie uczestniczył w odpieraniu nalotów Luftwaffe, a błyskotliwa akcja z 5 maja przysporzyła mu szczególnie wielkiej wdzięczności i popularności wśród mieszkańców. Do dziś w Cowes wspomina się „Błyskawicę” – okręt, który swoim ogniem przeciwlotniczym ocalił miasto.

⁵² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Oficer nadzorujący ORP „Burza” ppor. mar. inż. J. Erlich do komendanta morskiego „Południe”, pismo z 23 maja 1942 r., b.p.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1942, k. 6; List Kazimierza Żmijewskiego do autora z 16 października 1991 r. (K. Żmijewski służył na „S 1” w okresie

Wobec długiego wyłączenia ze służby ORP „S 1”, honoru polskiej bandery na wodach Kanału La Manche od początku 1942 r. bronić miały jedynie dwa pozostałe, mniejsze okręty z Grupy Ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej – ORP „S 2” i ORP „S 3”.

ORP „S 3” w 1942 r.

Jak już o tym była mowa, w styczniu 1942 r., stosownie do zarządzeń brytyjskich władz morskich, „S 3” zmienił miejsce postoju i przeszedł do dyspozycji Coastal Forces Base w Ramsgate (il. 43, 45–46).

Usytuowana na północ od Dover baza w Ramsgate (hrabstwo Kent) odgrywała ważną rolę w systemie baz broniących dostępu od północy do Cieśniny Kaletańskiej, a zarazem zabezpieczała dostęp z morza do pobliskiego, szerokiego ujścia Tamizy. Stanowiła też istotny punkt tranzytowy (postojowy) na trasie z Dover (Kent) do położonej dalej na północ bazy w Felixstowe (hrabstwo Suffolk).

W Ramsgate siły Coastal Forces wykorzystywały lokalny rozległy port, flankowany z boków przez białe, kredowe klify, podobne tym z pobliskiego Dover. Sam port w Ramsgate składał się z dwóch obszernych basenów – wewnętrznego (położonego bliżej miasta i eleganckiej promenady) oraz – oddzielnego groblą z dwoma mostami – basenu zewnętrznego. Ten basen (kilkakrotnie większy powierzchnią od poprzedniego) wychodził daleko w morze, dzięki łukowato wygiętym molom, osłaniającym od fal wejście do bazy. Jak wskazuje dostępna ikonografia ścigacze i inne małe okręty często korzystały z miejsc postojowych przy – położonym nieopodal wyjścia z portu – końcowym odcinku wschodniego mola (East Gully). Taka lokalizacja ułatwiała ścigaczom szybkie wyjście w morze w sytuacji alarmowej⁵⁵.

Przez cały styczeń „S 3” wychodził z Ramsgate w morze 18 razy (w czasie 29 godzin). Były to m.in.: jedna operacja bojowa, 3 wyjścia ćwiczebne, jeden raz – na poszukiwanie lotnika. Pozostałe 13 wyjść w morze obejmowało przejścia z Ramsgate do Dover, Newhaven, Yarmouth, Portsmouth i Poole⁵⁶.

Najbardziej emocjonująca była operacja bojowa, w nocy z 16/17 stycznia 1942 r. Okręt pod dowództwem ppor. mar. Bocheńskiego wyszedł na nią z Dover o godzinie 19.45, w towarzystwie dwóch ścigaczy brytyjskich – MGB „43” (senior officer) i MGB „8”. Zadanie polegało na zaatakowaniu

od lutego do września 1942 r., jako szeregowy marynarz, w charakterze strzelca lewej wieżyczki karabinów maszynowych, *ibidem*).

⁵⁵ Plan Ramsgate z epoki w: TNA, sygn. HO 193/62.

⁵⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1941, k. 7–8.

nieprzyjaciela płynącego z Dunkierki do Boulogne. Trzy alianckie ścigacze, po przyjęciu szyku strzały, z MGB „43” na czele, udały się z prędkością od 16 do 30 węzłów kursem na przecięcie drogi Niemców. Przeciwnik, według wskazań radaru, szedł na południe z prędkością 15 węzłów (ok. 28 km/godz) i przechodził właśnie między Dunkierką a Calais. W kluczowym momencie akcji, około godziny 21.15, prowadzący MGB „43” gwałtownie zwiększył prędkość, co przy widzialności maksymalnie dwóch mil morskich, rozewało szyk zespołu. Dwa pozostałe ścigacze – polski i brytyjski znajdowały się w tym czasie około 7 mil morskich (ok. 13 km) od przylądka Gris-Nez na brzegu francuskim. W tej sytuacji dowództwo przejął MGB „8”. Oba okręty udały się szykiem skośnym w kierunku nieodległego Boulogne. Było to związane z sygnałem, że przeciwnik wszedł do tego portu. W pół godziny później, około 21.50, MGB „8” i „S 3” przybyły na redę Boulogne, zbliżając się na odległość mili morskiej (niespełna 2 km) od wejścia do portu (dobrze widzialne były światła wejściowe). Na redzie niczego nie zauważono. By jednak upewnić się, że przeciwnik nie zostanie przeoczony, oba ścigacze – na minimalnej prędkości – rozpoczęły patrolowanie wzdłuż redy. Właśnie wtedy (była godzina 22.15) z mroku wyłoniła się niska sylwetka niemieckiego patrolowca (była to przypuszczalnie około 25-metrowa barka z charakterystyczną nadbudówką na rufie). Wróg nie zareagował na obecność w pobliżu alianckich ścigaczy, wobec czego Anglik i Polak podeszli bliżej, dla lepszego rozpoznania. Mijając nieprzyjaciela lewą burtą w odległości tylko dziesięciu metrów, MGB „8” rzucił bombę głębinową; ta jednak nie wybuchła. Był to krytyczny moment całej akcji. Fakt, że bomba hydrostatyczna zawiodła, okazał się dla nieprzyjaciela nad wyraz fortunny. Zdarzające się już wcześniej podobne ataki na jednostki nawodne wykazywały wysoką skuteczność tej metody. Zaskakujące było dotychczasowe zagadkowe milczenie nieprzyjacielskiej jednostki. To jednak miało się zmienić. Gdy alianckie ścigacze odeszły na odległość około 200 metrów, z patrolowca wreszcie wystrzelono czerwoną raketę sygnalizacyjną. Teraz wydarzenia potoczyły się lawinowo. Było około godziny 22.30, gdy oba ścigacze ruszyły znowu na nieprzyjaciela, kursem na zbliżenie i z dużą prędkością, około 25 węzłów. Tym jednak razem dopłynęły już tylko na 50 metrów, gdy wróg otworzył „bardzo silny i celny ogień z lekkiej i ciężkiej broni maszynowej, koncentrując go na »MGB.8«”⁵⁷. W tym samym momencie, ORP „S 3” sam otworzył bardzo silny i celny ogień do patrolowca, co było tym łatwiejsze, że chwilowo sam nie był ostrzeliwany i znajdował się bardzo blisko celu. W tym czasie ciężkie chwile przeżywał „Brytyjczyk”. Był w stanie odpowiedzieć tylko słabym ogniem, gdyż

⁵⁷ IPMS, sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy..., s. 29–30.

w pierwszej salwie nieprzyjaciela stracił uszkodzone obie wieżyczki najcięższych karabinów maszynowych, a jeden ze strzelców był ciężko ranny. Mimo to MGB „8”, w duchu istic nelsonowskim, skręcił na wroga i poszedł na zbliżenie. Z odległości zaledwie 15 metrów od zięjącej ogniem jednostki wroga rzucił drugą bombę głębinową (Brytyjczykowi sprzyjał fakt, że część nieregularnego ognia niemieckiej jednostki skupiła się teraz na „S 3”). Tym razem atak brytyjskiego ścigacza okazał się skuteczny – bomba wybuchła w potężnej fontannie wody. Wróg, porażony tym atakiem, przestał strzelać. Oba ścigacze – polski i brytyjski – natychmiast obrały kurs zachodni i z maksymalną prędkością oddaliły się od groźnego brzegu. Na walkę na redzie teraz dopiero zareagowały niemieckie baterie nadbrzeżne, silnym ogniem – również smugowym – ostrzeliwując morze. Mimo dziesięciominutowej kano-nady i wystrzelenia setek pocisków, oba małe okręci aliantów nie odniosły żadnych nowych szkód. ORP „S 3” wyszedł z niemieckiego ostrzału bez uszczerbku. Bardziej groźny był pobliski wybuch bomby hydrostatycznej, rzuconej przez MGB „8”. Silny wstrząs doprowadził na „S 3” m.in. do nieszczelności pomieszczenia dziobowego. W czasie walki polski ścigacz wystrzelił 70 pocisków z działka Oerlikon 20 mm i 500 pocisków z nkm 12,7 mm. W pobitewnym raporcie wskazano na dobrą postawę w walce obsługujących uzbrojenie „S 3”: mar. Leona Teppera, st. mar. Juliana Wandasa i st. mar. Stefana Rydza, którzy wykazali „dużą inicjatywę i determinację oraz dobre opanowanie sprzętu”⁵⁸. Polski ścigacz – jak widać – wyszedł z walki na ogół obronną ręką. Znacznie gorzej było w wypadku brytyjskiego MGB „8”, który miał trzech rannych (w tym jednego ciężko rannego), a oprócz uszkodzonych wieżyczek nkm, stwierdzono ponad sto dziur w kadłubie⁵⁹. Szczęśliwie silny ogień wroga nie spowodował większych strat w ludziach i uszkodzenia zespołu napędowego. Odwrót spod Boulogne przebiegł już bez zdarzeń, toteż o godzinie 00.10, już 17 stycznia 1942 r., oba ścigacze weszły do bazy ścigaczy u podnóża górującego nad portem zamku w Dover.

Mimo uszkodzeń, odniesionych w nocnej akcji z 16/17 stycznia 1942 r., ORP „S 3” aż do końca tego miesiąca pozostawał w gotowości do akcji, ale do żadnej operacji bojowej już nie doszło. Dopiero 1 lutego stanął w Poole (między Portland a Southampton) do koniecznego remontu. Trwał on 2,5 miesiąca, toteż okręt opuścił stocznnię dopiero 17 kwietnia. Po dokonaniu prób motorów i określeniu dewiacji kompasów, okręt 22 kwietnia przeszedł z Poole do Portland, a następnie odbył kilka rejsów na trasie Portland–Weymouth.

⁵⁸ *Ibidem*, s.30. Zob. też IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 7.

⁵⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Sprawozdanie z operacji przeprowadzonej przez ścigacze artyleryjskie w nocy 16/17 stycznia 1942 r. (autor: dowódca ORP „S 3”, ppor. mar. Maciej Bocheński), 18 stycznia 1942 r., b.p.

Łącznie w czasie dwóch tygodni kwietnia 1942 r. „S 3” wychodził w morze jedynie 6 razy (w czasie 7,5 godziny). 4 maja, podczas postoju w bazie ścigaczy w Portland, „S 3” doznał dość poważnej awarii. Podchodzący do nabrzeża, bez zachowania należytej ostrożności, brytyjski MGB „10” uderzył „S 3” w burtę, wskutek czego złamane zostały dwie wręgi. Okręt niezwłocznie podniesiono na slip; w remoncie przebywał od 5 do 14 maja. Po zakończeniu naprawy, 14 maja, „S 3” opuścił Portland i przeszedł do Weymouth⁶⁰.

Z bazy w Weymouth „S 3” wyszedł kilkakrotnie w morze dla przeprowadzenia ćwiczeń artyleryjskich dziennych i nocnych oraz ćwiczeń w manewrowaniu zespołowym. Jakby ostatnich kłopotów technicznych było mało, już podczas postoju w Weymouth stwierdzono obecność wody w cylindrach, co unieruchomiło ścigacz w dniach 22–27 maja (w celu oczyszczenia silników zostały one na czas przeglądu wymontowane)⁶¹.

Przykładem międzyalianckiego współdziałania była wspólna akcja trzech ścigaczy artyleryjskich, w nocy z 8/9 czerwca 1942 r. Przed północą (o 23.15) z bazy w Ramsgate wyszły w morze: brytyjski MGB „41”, holenderski MGB „46” i polski „S 3”. Celem operacji było patrolowanie w pobliżu boi „U”. Było już po północy, gdy rozkazy skierowały trójkę ścigaczy w rejon między Calais a Dunkierkę, gdzie spodziewano się napotkać małe jednostki wroga płynące z Calais w kierunku na wschód. Po minięciu jednej z boi na trawersie Dunkierki natrafiono na sylwetki dwóch trałowców nieprzyjaciela. O godzinie 01.12 otworzono ogień, zwiększając zarazem prędkość do 35 węzłów. Wróg odpowiedział bardzo silnym ogniem dział 40 mm oraz broni maszynowej. W trakcie wymiany ognia dostrzeżono trzecią, mniejszą jednostkę wroga. Starcie trwało łącznie około czterech minut na odległościach do 200 metrów. „S 3” znowu okazał się szczęśliwym okrętem. Ścigacz został trafiony trzema pociskami nkm i odłamkami pocisku 40 mm, jednak przy minimalnych uszkodzeniach nie stwierdzono żadnych strat w ludziach. I znowu strat nie uniknął ścigacz brytyjski. Bezpośrednie trafienie pociskiem skutkowało ciężkim zranieniem oficera wachtowego (z.d.o.) i lekkim zranieniem dowódcy. Jak oceniał komendant morski „Południe” wyjście „S 3” obronną ręką z potyczki było skutkiem „bardzo umiejętnego manewrowania”, co pozwoliło na zrealizowanie wyznaczonego zadania. Po walce, „S 3” zacumował w Ramsgate o godzinie 04.15⁶².

⁶⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 7–9; *ibidem*, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. Eugeniusza Wciślickiego komendantowi morskemu „Południe”, 1 czerwca 1942 r., b.p.

⁶¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 9.

⁶² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dowódca Grupy Ścigaczy w/z ppor. mar. M. Bocheński do komendanta morskiego „Południe”, meldunek z 9 czerwca 1942 r. (tamże opinia

Nie wszystkie operacje, z udziałem „S 3”, kończyły się sukcesami. Jedną z nich była akcja w nocy z 14/15 czerwca 1942 r. Celem było patrolowanie w pobliżu boi NE Varne, na południe od Dover. Zespół atakujący (jako siła „B”) stanowiły ścigacze artyleryjskie (MGB): „13” (jako senior officer), „46”, „41”, „6” i polski „S 3”. Pół godziny po północy zespół otrzymał zadanie zaatakowania minami około dziesięciu jednostek niemieckich (około pierwszej w nocy konwój znajdował się w odległości około 2 Mm od swego celu – portu w Calais). Zespół „B” podjął próbę postawienia zapory minowej, co się nie udało ze względów nawigacyjnych (ścigacze podeszły zbyt blisko konwoju) oraz z powodu bardzo silnego i celnego ognia wroga. Ścigacze alianckie – oświetlone rakietami wystrzelonymi z pobliskiego lądu – zostały ostrzelane z odległości zaledwie 300–400 metrów. Po stronie wroga zaobserwowano w akcji ścigacze torpedowe (Schnellbooty) oraz trałowce. Po niepowodzeniu ataku minowego siły „B” i potyczce ogniowej do ataku przystąpiła siła „A” (trzy ścigacze torpedowe, jednak wynik ataku pozostał nieznany). Siła „B” nie była w stanie wesprzeć ataku ścigaczy torpedowych, gdyż atakowany konwój znajdował się już niemal u wejścia do portu w Calais. Nim „S 3” powrócił do bazy w Ramsgate, podążał kursem na zbliżenie z holenderskim MGB „46”, który – w opisanym starciu poważnie postrzelany (m.in. uszkodzone dwa motory) i mając na pokładzie zabitego i dwóch rannych – prosił o asystę. Poza MGB „46” drobne uszkodzenia zanotowały dwa inne ścigacze artyleryjskie z siły „B” – dowodzący MGB „13” (kilka małych dziur) oraz MGB „41” (jedno niegroźne trafienie)⁶³. Postawę załogi ORP „S 3” w nocnym starciu dowódca Grupy Ścigaczy, por. mar. E. Wciślicki, ocenił bardzo wysoko („Dowódca i załoga S 3 – pisał w meldunku – zasługuje ze wszelkich miar na pochwałę za bardzo dobrą postawę w czasie akcji – odwagę, determinację i sprawność”)⁶⁴.

Wbrew obiegowym opiniom, operacje bojowe ścigaczy (nie mówiąc już o starciach z wrogiem) stanowiły tylko niewielką część czasu ich służby. Bardzo czasochłonne były zwłaszcza remonty i nie chodzi tu tylko o remontowanie uszkodzonych kadłubów ścigaczy, czy ich konserwację (w wypadku „S 1” czas trwania jednego z takich remontów wydłużył się aż do 15 miesięcy!). W codziennej eksploatacji ścigaczy – z oczywistych względów – najwyższą wagę przywiązywano do sprawności zespołów napędowych; każdego

komendanta morskiego „Południe”, kmdr. por. Konrada Namieśniewskiego z 18 czerwca 1942 r. do rąk szefa KMW w Londynie), b.p.

⁶³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy ścigacza „S 3”, por. mar. M. Bocheńskiego komendantowi morskiemu „Południe”, 15 czerwca 1942 r., b.p.

⁶⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. E. Wciślickiego, komendantowi morskiemu „Południe”, 16 czerwca 1942 r., b.p.

z trzech potężnych silników (poza naprawami wynikającymi z awarii, wymagały one okresowych przeglądów, gdyż od ich sprawności w obliczu przeciwnika zależał los własnych ścigaczy i ich załóg).

Żywiołem załóg ścigaczy była, jak wiemy, noc. To właśnie przeważnie przed zmrokiem wychodzono na patrole. Często, po dojściu w rejon patrolowania, wyłączano motory i w ciszy nasłuchiowano możliwego zbliżania się wroga. Gdy już dochodziło do walki hałas silników i grzechot serii z działek i karabinów maszynowych zlewały się w ogłuszającą kakofonię dźwięków. Dominującym akcentem wizualnym tych krótkich, za to gwałtownych starć, były girlandy rozświetlających mrok pocisków smugowych i pękające wysoko nad walczącymi flary (il. 25).

Szczególnie odpowiedzialnym zadaniem było atakowanie przybrzeżnych konwojów wroga. Ścigacze artyleryjskie, pozbawione uzbrojenia torpedowego, często używały do tego celu min. Zdarzały się też szarże w stylu isticie ułańskim. Jak wskazano powyżej, niekiedy skutecznym sposobem zniszczenia lub uszkodzenia jednostki wroga było postawienie na jej trasie min bądź wyrzucenie koło jej burty bomb głębinowych⁶⁵. Bez względu na wszelkie okoliczności zewnętrzne i grożące codziennie niebezpieczeństwa, credo załóg polskich ścigaczy niezmiennie brzmiało: „Ścigacze muszą działać ofensywnie. Wszystko należy zrobić, aby doprowadzić do walki na małej odległości i utrzymać inicjatywę we wszystkich wypadkach”⁶⁶. Najpełniej prawdziwość tej dewizy potwierdziła załoga ścigacza ORP „S 2”.

ORP „S 2” wraca do akcji

Wcześniej niż „S 3” do służby powrócił – remontowany w kornwalijskim Parscigacz ORP „S 2”. Jak pamiętamy, ze względu na rozliczne braki, remont okrętu przedłużał się i żywszego tempa nabrał dopiero, po uzupełnieniu braków, w styczniu 1942 r. Optymistycznie planowano powrót okrętu do linii już na początku lutego 1942 r. Termin ten okazał się jednak niemożliwy do zrealizowania, gdyż w międzyczasie okręt dozbrojono o dwie wyrzutnie minowe (po 9 min na każdej). Pod koniec remontu, 20 lutego 1942 r., nad „S 2”, na szczęście na krótko, wskutek pożaru zawisło widmo zniszczenia⁶⁷.

⁶⁵ T. Kondracki, *Początki służby ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej w 1940 roku*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2012, nr 27, *passim*.

⁶⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zarys taktyki ścigaczy (opracowanie, stanowiące fragment części III memoriału Biura Studiów KMW – „o ścigaczach”), 2 lutego 1943 r., pkt 14 („Artyleria w akcji”).

⁶⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 12.

A oto, jak te dramatyczne wydarzenia w dwa tygodnie później, podczas dochodzenia zarządzonego przez KMW, opisywał dowódca okrętu por. mar. E. Wciślicki:

„Dnia 20-go lutego br. ścigacz »S 2« znajdował się na slipie w Brazen Island-Polruan, koło Fowey [naprzeciwko Fowey; po drugiej stronie rzeki, blisko jej ujścia do morza], w remoncie; na ścigaczu znajdowała się załoga pokładowa, zatrudniona w tym dniu malowaniem ścigacza i [załoga] maszynowa, zajęta malowaniem siłowni; byli również zatrudnieni robotnicy stoczni przy przeprowadzaniu osobnego przewodnika od baterii akumulatorów do startera agregatu. O godzinie 16.30 robotnicy angielscy przerwali pracę ze względu na podwieczorkową porę i opuścili okręt. W pomieszczeniu maszynowym pozostawali st mar. Andrzejak Bolesław i mar. pob[orowy] Czarnota Jan – zajęci malowaniem, a około godziny 16.50 wszedł do siłowni mat [zawodowy] Krajnik Wiktor, który przedtem pracował przy zmianie śruby. Wkrótce potem zostałem zaalarmowany krzykiem marynarza Czarnoty, że w siłowni wybuchł pożar. Natychmiast tam się udałem, zarządzając jednocześnie alarm pożarowy dla załogi i dla pracowników stoczni. Po wejściu do siłowni stwierdziłem, że koło baterii akumulatorów palił się niewielki ogień na przestrzeni około pół metra kwadratowego, natomiast wielka ilość duszącego dymu uniemożliwiała dłuższe, jak parę minut, przebywanie w pomieszczeniu. Pożar został zlikwidowany w ciągu około 10 minut, przy czym została zużyta duża ilość wody i 9 gaśnic, przyniesionych z lądu, gdyż gaśnice na okręcie okazały się nie do użytku [...]”⁶⁸. Jak wyjaśniono, mimo potencjalnie dużego zagrożenia wynikającego z pożaru dla drewnianego kadłuba ścigacza, uszkodzenia nie okazały się duże („nadpaliła się drewniana podłoga i osmaliło się dno ścigacza na przestrzeni około jednego metra kwadratowego [i] zwęgliły się: dwa gumowe paski, łączące wał lewego motoru z pompką hydrauliczną i trzy złącza gumowe do rur”)⁶⁹. Dochodzenie wykazało, że bezpośrednią przyczyną wybuchu pożaru było nakrycie baterii akumulatorów przez mata zaw. W. Krajnika, w czym jednak – jako oceniono – nie było jego winy, gdyż w mroku panującym w siłowni nie był w stanie stwierdzić, że brytyjscy robotnicy stoczniowi pozostawili baterię z odłączonymi i nieizolowanymi końcówkami. W konkluzji dochodzenia wskazano na winę robotników stoczni, „którzy pozostawili baterię akumulatorów nie zabezpieczywszy ją przed możliwym krótkim

⁶⁸ IPMS, MAR.A.V.33, Protokół spisany dnia 6-go marca 1942 roku w Devonport z porucznika marynarki woj[ennej; sic!] Wciślickiego Eugeniusza, dowódcy ścigacza „S 2”, w sprawie pożaru, powstałego na ścigaczu w dniu 20-go lutego 1942 roku (przeprowadzający dochodzenie kmdr por. inż. Józef Wielogórski), b.p.

⁶⁹ *Ibidem*.

spięciem”⁷⁰. Pożar wykazał przy tym niedostatki w wyposażeniu przeciwpożarowym, zwłaszcza brak sprawnych gaśnic i to mimo że por. mar. Wciślicki kilkakrotnie starał się o przydział nowych. Trzeba było dopiero pożaru i realnej groźby utraty okrętu, by dostarczono najnowsze gaśnice, produkcji już 1942 r. W świetle szczegółowego wyjaśnienia sprawy, dochodzenie administracyjne (nakazane przez KMW, 27 lutego 1942 r.) zakończyło się wnioskiem kmdr. por. inż. J. Wielogórskiego o umorzenie powstałych strat⁷¹.

Po tych nieoczekiwanych przeszkodach – a wcześniej po wielu tygodniach dodatkowych prac i po skompletowaniu załogi – 28 lutego 1942 r. ścigacz ORP „S 2” był w stanie przeprowadzić konieczne próby silników oraz ćwiczebne strzelania artyleryjskie⁷². Z chwilą doprowadzenia ścigacza do sprawności bojowej, 1 marca, uznano okręt za gotowy do służby czynnej.

4 marca 1942 r. „S 2” opuścił Fowey i przeszedł do pobliskiego Plymouth. Tym samym pożegnano Kornwalię i – w sumie szczęśliwe dla Polaków – Fowey, które w początkowej fazie wojny zapisało się w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej, jako pierwsza baza naszych najmniejszych okrętów bojowych. Dyslokacja z Fowey na wschód nie tylko Polaków, ale też całej 3. Flotyli Ścigaczy Artyleryjskich (3rd MGB Flotilla), wiązała się z przyjęciem bardziej ofensywnej strategii użycia ścigaczy w newralgicznym miejscu Cieśniny Kaletańskiej. To zaś wymagało wzmocnienia sił w wyeksponowanych bazach „frontowych” – w rejonie Dover-Ramsgate.

Po przybyciu do Plymouth, „S 2” odbył 5 marca ćwiczebne strzelanie przeciwlotnicze, a 8 marca ćwiczebne stawianie min morskich. Nazajutrz opuścił Plymouth i udał się do Dartmouth. Z tej bazy, 14 marca, uczestniczył w operacji eskortowania transportu inwazyjnego, płynącego na trasie z Dartmouth do Portsmouth (operacja być może miała związek z późniejszą operacją desantową aliantów pod Dieppe). Po kilkudniowym postoju w Portsmouth, 17 marca „S 2” wyszedł z tej bazy i przeszedł w rejon przyszlých walk – do Dover. Podczas postoju w tej bazie wyszedł w morze przynajmniej raz na ćwiczebne stawianie min. Ostatecznie, 25 marca 1942 r. przeszedł do pobliskiego Ramsgate, który miał się odtąd stać jego stałą bazą

⁷⁰ *Ibidem*, Dochodzenie administracyjne nakazane pismem Kierownictwa Marynarki Wojennej L.dz. 182/tjn./techn., z dnia 27-go lutego 1942 roku, w sprawie pożaru na ścigaczu „S 2”. Przeprowadzający dochodzenie: kmdr por. inż. Józef Wielogórski, Devonport, 30 marca 1942 r., b.p.

⁷¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dochodzenie administracyjne, nakazane pismem Kierownictwa Marynarki Wojennej, L.dz.182 /tjn./techn., z dnia 27go lutego 1942 roku, w sprawie pożaru na ścigaczu S 2. Przeprowadzający dochodzenie: komandor – por. inż. Józef Wielogórski, Devonport, 30 marca 1942 r., b.p.

⁷² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 12.

(podobnie jak innych ścigaczy z 3. MGB Flotylli). Koniec marca wypełniły ćwiczenia artyleryjskie i w manewrowaniu całej Flotylli, a także indywidualne próby silników i pomiary prędkości. Łącznie marzec 1942 r. ORP „S 2” zamknął wynikiem 19 wyjść w morze, trwających łącznie 35 godzin⁷³.

Postój w Ramsgate początkowo nie zapowiadał się nazbyt pracowicie. Przez cały kwiecień 1942 r. „S 2” wykonał tylko 11 wyjść w morze, na łącznie 12 godzin. Częściowo wynikało to z tygodniowego okresowego remontu, przeprowadzonego w dniach 18–24 kwietnia. W ramach remontu ścigacz podniesiono na brzeg, dla okresowego wysuszenia kadłuba i malowania dna. Na 11 wyjść w morze, cztery obejmowały ćwiczebne strzelania artyleryjskie (w tym raz – w składzie całej Flotylli), jedno poświęcono na próby motorów, zaś resztę na przejścia między Ramsgate a Dover⁷⁴.

Maj 1942 r. rozpoczął się dla „S 2” niezwykle pracowicie. Noce 4, 6 i 7 maja ścigacz spędził na patrolach operacyjnych pod brzegami francuskimi w rejonie Boulogne (każdy z nich trwał 6–8 godzin). Wreszcie 10 i 21 maja na podobne akcje „S 2” wyruszył pod pobliskie Calais (patrole trzygodzinne). Mimo podchodzenia pod nieprzyjacielskie bazy, okrętów wroga nie dostrzeżono. Poza patrolami służbę „S 2” wypełniały tradycyjne już ćwiczenia i próby silników przeprowadzane na morzu. I tak, 11 maja ścigacz dwukrotnie wychodził na wody Kanału na wspólne ćwiczenia w ramach Flotylli, a 13 i 22 maja na próby silników. Najbardziej uczęszczana była trasa Dover–Ramsgate, którą „S 2” przebył w celach służbowych aż 16 razy. 13 dni spędzonych na postojach w Ramsgate i Dover poświęcono m.in. na drobne remonty, ale też poważniejszą wymianę silnika⁷⁵.

Najbardziej pamiętny okres w dziejach ORP „S 2” – czerwiec 1942 r. – rozpoczęto od nocnego pięciogodzinnego patrolu pod brzegiem francuskim w rejonie Calais (2/3 czerwca). Już następnej nocy „S 2” wziął udział w większej operacji sił alianckich w rejonie Boulogne, co miało związek z wysadzeniem na brzeg małego desantu komandosów. „S 2” wchodził w skład „Force B” (poza naszym ścigaczem jeszcze trzy ścigacze brytyjskie). Zespół ten stanowił patrol ofensywny, którego celem było osłaniać operację od wschodu, tj. od brzegu francuskiego. Zasadnicze zadanie – atakowanie wroga przy użyciu torped – rezerwowano dla „Force A”, w składzie trzech MTB (ścigaczy torpedowych). Zespół „B” – w razie stwierdzenia wyjścia jednostek wroga z portu Calais – miał na kursie wroga postawić miny, po czym dołączyć do zespołu „A”, dla wsparcia jego ataku.

⁷³ *Ibidem*, k. 12–13.

⁷⁴ *Ibidem*, k. 13–14.

⁷⁵ *Ibidem*, k. 14–15.

O godzinie 1.45 odebrano sygnał, że konwój niemiecki wyszedł z Calais, z podaniem jego pozycji. O godzinie 2.15 ORP „S 2”, w składzie Force „B”, postawił miny na kursie konwoju (3,5 mili morskiej, tj. ok. 6,5 km, od jego czoła), po czym rozpoczął patrołowanie wzdłuż wybrzeża francuskiego, w odległości około 3 Mm od brzegu. Już po świcie, o godzinie 5.00, otrzymano rozkaz powrotu do bazy. Wynik nocnej akcji pozostał nieznan⁷⁶.

Wieczorem 6 czerwca oba polskie ścigacze „S 2” i „S 3”, w towarzystwie ścigacza Royal Navy, wyszły na patrol ofensywny z zadaniem zaatakowania czterech niemieckich trawlerów (trałowców) zaobserwowanych w rejonie przylądka Gris-Nez. I ta operacja przebiegła bez zdarzeń, a o godzinie 1.15 odebrano rozkaz powrotu do bazy. Podobnie bez zdarzeń przebiegły kolejne nocne patrole w Kanale – pierwszy z nich w nocy z 15/16 czerwca. W nocy z 16/17 czerwca patrolem, w składzie ORP „S 2”, ORP „S 3” i ścigacza Royal Navy, dowodził z pokładu ORP „S 2” por. mar. Wciślicki. Celem patrolu było zaatakowanie niemieckich ścigaczy, które – według posiadanych informacji – miały stawiać miny na przetrałowanych wcześniej kanałach brytyjskiej żeglugi przybrzeżnej. Wroga nie napotkano. Jak przypuszczano schronił się on w porcie Boulogne. Dwa kolejne patrole (18/19 i 19/20 czerwca), z udziałem „S 3” i ścigacza brytyjskiego również nie doprowadziły do napotkania nieprzyjaciela⁷⁷.

Miało się to zmienić zasadniczo jednej, pamiętnej nocy – z 21/22 czerwca 1942 r.

ORP „S 2” (z 21/22 czerwca 1942 r. – jeden przeciw sześciu)

W 1942 r. szczególne osiągnięcie bojowe zapisano na koncie ORP „S 2”. Do najważniejszej swej akcji „S 2” wyszedł z Ramsgate, późnym wieczorem 21 czerwca 1942 r. Celem było patrołowanie w rejonie boi nr 10 (Dungeness), na południe od Folkestone. Ścigacz opuścił bazę o godzinie 22.15, za nim podążył bliźniaczy „S 3”, dowodzony przez ppor. mar. Bocheńskiego. Dowódcą „S 2” i zarazem zespołu był por. mar. Wciślicki. Zadaniem obu ścigaczy była osłona brytyjskich konwojów, przechodzących wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Anglii, na wypadek pojawienia się ścigaczy (Schnellbootów) Kriegsmarine. Zwraca uwagę słabość polskiego zespołu, wyznaczonego do tak ambitnego zadania (złożonego zaledwie z dwóch ścigaczy i to w sytuacji, gdy niemieckie Schnellbooty, poza tym, że były większe i silniej uzbrojone,

⁷⁶ *Ibidem*, k. 15–16.

⁷⁷ *Ibidem*, k. 16; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 10–11.

działały na ogół w większych zespołach). Jedynym wyjaśnieniem tej sytuacji mogła być perspektywa wzmocnienia patrolu przez dodatkowe ścigacze artyleryjskie Royal Navy.

W 40 minut od wyjścia obu polskich ścigaczy w morze (22.55), zapewne już w rejonie Cieśniny Kaletańskiej, nastąpił defekt motoru na „S 3”. Por. mar. Wciślicki wydał ppor. mar. Bocheńskiemu rozkaz powrotu do bazy na drugim, sprawnym silniku.

Okolo godziny 23.00, między Boulogne a przylądkiem Gris-Nez, pojawiło się sześć niemieckich ścigaczy. Stanowiło to poważne zagrożenie dla – znajdujących się w rejonie Cieśniny Kaletańskiej – dwóch przybrzeżnych konwojów brytyjskich (każdy z nich w składzie grupy trawlerów i barek). O godzinie 23.10 z bazy w Dover, w obawie przed nierównym spotkaniem, wysłano sygnał nakazujący „S 2” wejście do tego portu. Sygnał na „S 2” nie został od razu zrozumiany z powodu – jak oficjalnie tłumaczono – pomyłki radiotelegrafisty. Pozwoliło to ścigaczowi kontynuować marsz na spotkanie ścigaczy Kriegsmarine.

Ze strony niemieckiej w spotkaniu uczestniczyło na pewno sześć ścigaczy torpedowych z bazy w Boulogne. W czerwcu 1942 r. w południowej części Morza Północnego i w Kanale działało kilka flotylli Schnellbootów: 2. Flotylla (dowodzona wtedy przez korvettenkapitän, czyli kmdr. ppor. Klause Feldta), 4. Flotylla (dowódca kapitanleutnant, czyli kpt. mar. Niels Bätge), 5. Flotylla (dowódca korvettenkapitän – kmdr ppor. Bernd Klug), a być może też 6. Flotylla (dowódca korvettenkapitän – kmdr ppor. Albrecht Obermeier). Łącznie było to zapewne około 15–20 dużych ścigaczy⁷⁸.

Niemieckie okręty – z którymi walczył „S 2” – należały do dwóch wyżej wymienionych flotylli Schnellbootów – drugiej (korvettenkapitän, czyli

⁷⁸ Na ten temat – zob. H. Frank, *German S-Boats in Action in the Second World War*, Barnsley 2007, s. 52–53 („At the beginning of June [1942], both flotillas [2 i 4] moved via Ostend to Boulogne, from where the seven serviceable boats subordinated to 4.SFltl. [4. Flotylli Ścigaczy] commander Gould mine the British convoy lanes directly under the English coast”, *ibidem*); także: V. Kühn, *Schnellboote im Einsatz 1939–1945*, Stuttgart 1991, *passim*. Informacja o siedmiu niemieckich ścigaczach skoncentrowanych w Boulogne, dla minowania tras przed alianckimi konwojami przybrzeżnymi, zdaje się pokrywać z danymi na temat sił niemieckich (sześciu ścigaczy z bazy w Boulogne), użytych w nocnym starciu z 21 na 22 czerwca 1942 r. Duża aktywność niemieckich ścigaczy torpedowych wiosną i latem 1942 r. była zapewne po części rezultatem usamodzielnienia tej broni w ramach Kriegsmarine, co nastąpiło w kwietniu 1942 r. Stało się to za sprawą powołania stanowiska i struktury organizacyjnej Führera der Schnellboote, którym aż do końca wojny pozostawał FK/KzS/Kommodore (tj. kmdr por., kmdr, kommodore) Rudolf Petersen. Do kwietnia 1942 r. ścigacze podlegały strukturze Führera der Torpedoboote (L. Paterson, *op.cit.*, s. 154, 322).

kmdr ppor., Klaus Feldt) i czwartej (ówczesnego kapitänleutnanta, czyli kpt. mar., Niels Bätge). Obie flotylle stanowiły w omawianym okresie podstawę lekkich sił uderzeniowych floty III Rzeszy w największym miejscu Kanału La Manche. Jeszcze na początku czerwca działały osobno, ale od końca pierwszej dekady tego miesiąca połączyły siły (być może ze względu na straty) i na akcje w Kanale ruszały razem, z zasady w liczbie 6–8 ścigaczy. Według danych zawartych w jednym z portali internetowych, w akcji z 21 na 22 czerwca miało uczestniczyć nawet nie sześć, a siedem Schnellbootów. Miały to być okręty: „S 67”, „S 70” i „S 104” z 2. Flotylli, oraz: „S 48”, „S 63”, „S 64” i „S 109” z 4. Flotylli⁷⁹.

Szczegóły działań (zadań i ich wykonania) niemieckich ścigaczy w Kanale, w czerwcu 1942 r., poznajemy dzięki zapisom w obszernym „Dzienniku Wojennym Kierownictwa Wojny Morskiej” III Rzeszy („Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939–1945”, pozycja: „Seegebiet Kanal” („Obszar morski Kanał [La Manche]”)⁸⁰.

Jak zaświadcza powyższe źródło, podstawową formą działań niemieckich ścigaczy w przewężeniu Kanału La Manche były w czerwcu 1942 r. operacje minowe, polegające na próbach atakowania alianckiej żeglugi za pomocą zapór z pływających niewielkich min morskich, stawianych przed zbliżającymi się statkami i okrętami. O tym, jak taka operacja wyglądała, wyobrażenie daje opis, zawarty w meldunku polskiej Grupy Ścigaczy z 5 czerwca 1942 r. W tym konkretnym wypadku atak alianckich ścigaczy na niemiecki konwój polegał na postawieniu min w odległości 3,5 Mm od czoła konwoju, przy długości pola minowego przeszło mili (tj. około 2 km)⁸¹. Stawiające miny ścigacze poruszały się zatem szykiem czołowym, co pozwalało na pokrycie minami znacznej przestrzeni akwenu. Uwzględniając fakt, że korytarze bezpieczne dla żeglugi były ograniczone istniejącymi już polami minowymi (oraz przybrzeżnymi mieliznami) taki atak stanowił poważne zagrożenie, a na pewno utrudnienie dla każdej z atakowanych w ten sposób stron konfliktu.

W czerwcu 1942 r., przed walką z „S 2”, niemieckie ścigacze kilkakrotnie przeprowadziły w Kanale operacje minowe, np. w nocy z 9/10 czerwca, 15/16 czerwca, czy 19/20 czerwca. Co najmniej dwie operacje nie doszły

⁷⁹ Wynik starcia ORP „S 2” z 6 Schnellbootami, w: <https://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=87&t=130237> (dostęp: 7.02.2021). Na temat niemieckich flotylli ścigaczy torpedowych w Kanale La Manche i w południowej części Morza Północnego – zob. też V. Kühn, *op.cit.*, s. 212–215.

⁸⁰ *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939–1945*, Teil A, Band 34, Juni 1942, hrsg. von W. Rahn und G. Schreiber unter Mitwirkung von H. Maierhöfer, Herford-Bonn 1992.

⁸¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy komendantowi morskemu „Południe”, 5 czerwca 1942 r., b.p.

o skutku ze względu na złą pogodę (17/18 czerwca) oraz złą widoczność (12 czerwca), co – jak widać – stanowiło poważne utrudnienie w akcji minowej. Odnośnie do najważniejszej z naszego punktu widzenia operacji przeprowadzonej nocą z niedzieli na poniedziałek, z 21/22 czerwca, przez ścigacze 2. i 4. Flotylli, miarodajny jest zapis z cytowanego źródła niemieckiego, że celem Schnellbootów tej nocy było zaatakowanie torpedami alianckiego konwoju⁸². Tak – z niemieckiej perspektywy – miało dojść do najśłynniejszego boju polskiego ścigacza.

Po rozstaniu się z uszkodzonym „S 3”, około godziny 23.50 ORP „S 2” samotnie rozpoczął patrolowanie w rejonie boi nr 10. Po północy (00.38), już 22 czerwca, na ścigaczu odebrano, tym razem bez zakłóceń, sygnał dotyczący pozycji nieprzyjaciela. Niemieckie ścigacze – tak, jak o godzinie 00.25 zaobserwowano na radarze w Dover – przyjęły szyk, prędkość (30 węzłów) i kurs jak do ataku na wiodące wzdłuż wybrzeża na wysokości Folkestone brytyjskie trasy żeglugowe⁸³.

„S 2” ruszył na spotkanie ścigaczy wroga. Por. mar. Wciślicki skierował okręt w stronę boi NE Varne z prędkością 30 węzłów, tak by w chwili napotkania przeciwnika mieć go z lewej burty, co było korzystne m.in. ze względu na oświetlenie poświatą księżyca. Przewidywał też, że pojawienie się polskiego MGB oata od strony brzegu francuskiego będzie stanowiło zaskoczenie dla załóg niemieckich.

Decyzja por. mar. Wciślickiego, by samotnie podjąć konfrontację ze znacznie silniejszym przeciwnikiem budzi uzasadnione wątpliwości. W warunkach nocnych taktyka trzymania wroga na dystans mogła nie przynieść efektu. Gdyby zaś doszło do wymuszonej przez wroga walki, w razie możliwej porażki, załoga ORP „S 2” wystawiona byłaby na śmiertelne niebezpieczeństwo, a szanse uratowania się byłyby znikome (zdarzało się, że Niemcy brali do niewoli marynarzy z zatopionych ścigaczy Royal Navy). Zarazem – jak wskazuje Tadeusz Kasperski – ważne było, by przeszkodzić niemieckim okrętom w skrytym podejściu do konwoju, tym bardziej że nawet radar często zbyt późno wykrywał szybkie Schnellbooty. Ważne było zatem nawiązanie kontaktu z wrogiem i zameldowanie o jego pozycji. To zaś mogło

⁸² *Kriegstagebuch...*, s. 169–397. Na temat operacji niemieckich ścigaczy (w tym minowych) w czerwcu 1942 r. pisał m.in. Lawrence Paterson (*op.cit.*, s. 156 i n.).

⁸³ „At 00.25 the R.D.F. plot showed a number of E-boats five miles off Gris-Nez and steering at 30 knots towards our channels off Folkestone” (TNA, sygn. ADM [Admiralty] 1/12356, Action between MGB S 2 and E Boats night of 21/22 June 1942 [from Commodore R.L.B. Cunliffe to Secretary of the Admiralty, 5 July 1942], b.p.). Por. też IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 16; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 11.

ułatwić statkom i eskorcie konwoju przygotowanie się do odparcia zagrożenia. Zdaniem T. Kasperskiego, ten właśnie czynnik (a nie „młodzieńcza brawura”) zdecydował o samodzielnym kontynuowaniu przez „S 2” patrolu, a wkrótce o podjęciu walki⁸⁴.

Była godzina pierwsza w nocy, gdy koło boi nr 7 na „S 2” zmniejszono prędkość do 17 węzłów, wypatrując wroga. Sześć niemieckich ścigaczy (Schnellbootów), idących kursem południowo-zachodnim, z prędkością 15 węzłów, dostrzeżonych zostało z pokładu „S 2” przez sygnalistę st. mar. Antoniego Wnorowskiego w pięć minut później. Rozpocząć się miał nierówny pojedynek małego ścigacza pod białą-czerwoną banderą z sześcioma znacznie większymi i silniej uzbrojonymi okrętami Kriegsmarine. Niewidoczny dla Niemców, skryty z ciemnej strony horyzontu, „S 2” gotów był do walki. W poświacie księżyca (zbliżała się pełnia) wyraźnie rysowały się niskie sylwetki Schnellbootów. Przeciwnik był widoczny, jak na dłoni. Będąc pewnym przynależności dostrzeżonych okrętów, por. mar. Wciślicki, bez podawania własnych znaków rozpoznawczych, wydał rozkaz otwarcia ognia.

Pierwsze salwy pocisków smugowych z Oerlikona 20 mm i kaemów spadły na całkowicie zaskoczonych i zdezorientowanych Niemców z odległości zaledwie 200–300 metrów. Tak rozpoczęła się zacięta walka, toczona na bliski dystans, w przewężeniu Kanału między Dungeness a Cap (przylądkiem) Gris-Nez. W kilkadziesiąt sekund od otwarcia ognia „S 2” wykonał zwrot na kontrkurs, tak by płynąć równolegle do Schnellbootów. Dopiero wtedy Niemcy otworzyli bardzo silny, lecz mało celny, ogień z działek 20 mm., zwiększając równocześnie prędkość do 30 węzłów i zmieniając kurs na południowy. „S 2” nie pozwolił oderwać się przeciwnikowi. Zwiększył prędkość do 35 węzłów. W tej fazie spotkania zbliżył się do Schnellbootów na zaledwie 100–150 metrów. Z tej odległości ogień polskiego działka 20 mm i kaemów był – jak oceniano – bardzo skuteczny. Por. mar. Wciślicki zaobserwował kilka serii pocisków smugowych w celu. Trafiony został drugi w szyku ścigacz niemiecki. Wróg, mimo pewnej chaotyczności ognia, również uzyskał bardzo groźne trafienie. Pocisk z działka 20 mm ugodził „S 2” w magazyn amunicji artyleryjskiej na prawej burcie, powyżej zbiorników benzynowych⁸⁵. Szczęściem do eksplozji nie doszło! Wybity pociskiem otwór, o średnicy około 15 cm, znajdował się powyżej linii wodnej; okręt mógł zatem kontynuować walkę.

⁸⁴ Szerzej na temat starcia „S 2” z niemieckimi ścigaczami, i związanych z tym argumentów – zob. T. Kasperski, *S-2 kontra Schnellbooty*, „Morze. Statki i okręty” 2014, nr 2 (wyd. specjalne), *passim*.

⁸⁵ Między innymi relacja Ludwika Antoszewicza z 20 marca 1992 r. (w zbiorach autora).

W kilka minut od pierwszych strzałów, około godziny 1.10, Schnellbooty podjęły groźną próbę okrążenia „S 2”. Prowadzący Niemiec zmienił kurs na południowo-wschodni. Zamiar był przejrzysty. Chodziło o przyparcie polskiego ścigacza do trudnej nawigacyjnie ławicy Varne, przy jednoczesnym odcięciu dróg odwrotu do brzegów Anglii. Ratując się, „S 2” wykonał natychmiast ostry zwrot w lewo. Był to dla Polaków krytyczny moment walki, gdyż jedyną realną bronią polskiego ścigacza pozostawał manewr – prawie wszystkie magazynki amunicyjne Oerlikona i wszystkie kaemów były już puste. Dowodzący bojem por. mar. Wciślicki zmuszony został do wydania rozkazu przerwania ognia, mimo że wróg był jeszcze widoczny. Zygzakując na maksymalnych obrotach „S 2” wydostał się ze śmiertelnego półkola, wymijając prowadzący ścigacz niemiecki. Inne okręty niemieckie, zdezorientowane, przez dłuższą chwilę ostrzeliwały się nawzajem, przy czym głównym obiektem gorliwości artylerzystów stał się ich własny prowadzący. Był to częściowo rezultat zdeformowanego w trakcie walki szyku okrętów niemieckich, a przede wszystkim umiejętnego manewrowania polskiego ścigacza, który – narobiwszy całego tego zamieszania – wziął nie niepokojony kurs północno-wschodni na boję NE Varne, aby załadować puste magazynki artyleryjskie.

Równocześnie z „S 2” wysłano sygnał o boju i prośbę o dalsze rozkazy. Z łądu odpowiadano rychło, potwierdzając wyjście z odsieczą czterech dużych MGBotów Royal Navy. Około godziny 1.45, w 40 minut od pierwszych strzałów, z mostka „S 2” dostrzeżono sylwetki czterech brytyjskich ścigaczy artyleryjskich typu „C” z bazy w Dover. Były to: MGB „330”, MGB „315”, MGB „319” i MGB „329”. Po wymianie sygnałów rozpoznawczych, ORP „S 2” dołączył do szyku. Niestety, pościg podjęty za uchodzącym nieprzyjacielem nie przyniósł rezultatu, mimo że alianckie okręty doszły w rejon samego Boulogne. O godzinie 3.04 nadszedł sygnał wzywający „S 2” do portu (il. 49).

Bohater nocnego starcia ścigacz artyleryjski ORP „S 2” wszedł do Dover, po pięciu i pół godzinie przebywania w morzu, o godzinie 3.50 (później trafił na dłuższy remont do zakładu nad Tamizą)⁸⁶. Ze Schnellbootów ostrzeliwanych przez „S 2” – według oceny Polaków – poważniej ucierpiał co najmniej jeden. Zdawał się to potwierdzać sygnał śledzących na ekranach sytuację w Kanale brytyjskich radarowców – jeden niemiecki okręt miał wracać do bazy wolniej niż pozostałe, a przy tym osobno, poza grupą. Brytyjczycy w swoich analizach byli bardziej powściągliwi. Według nich – zacytujmy fragment meldunku przesłanego z Dover do Admiralicji, a dotyczącego nocnej walki – „uszkodzeń nieprzyjaciela nie zaobserwowano, lecz istnieją

⁸⁶ *Ibidem*.

uzasadnione podstawy, aby sądzić, że jedna lub dwie łodzie zostały trafione, zwłaszcza że zaobserwowano, jak strzelały do siebie”⁸⁷. Tę opinię sztabowców brytyjskich zdają się potwierdzać zapisy z cytowanego wyżej źródła niemieckiego, według którego kolejnej nocy, z 22/23 czerwca, obie niemieckie flotylle (2. i 4.) przeprowadziły planową operację minową siłą 8 ścigaczy⁸⁸ (a to zdaje się potwierdzać, że stan techniczny okrętów pozostał zadowolający). Czy jednak walka „S 2” z szóstką Schnellbootów nie wpłynęła negatywnie na dalsze działania niemieckich ścigaczy? Tu pojawia się kwestia kolejnych operacji niemieckich. I tak, planowana akcja minowa w nocy z 24/25 czerwca została odwołana z powodu złej pogody. Powiodła się za to planowa operacja minowa na wysokości Hastings w nocy z 26/27 czerwca. Tyle, że wieczorem jeszcze tego samego dnia – 27 czerwca – obie flotylle (8 okrętów) przeszły do oddalonego o ponad 200 km na zachód Cherbourga, tj. w rejon mniej intensywnych walk. Ta informacja opatrzona była dodatkowym komunikatem, że dalsze działania wspomnianych Schnellbootów zostaną wznowione po ustaniu jasnych nocy, typowych dla pełni księżyca (w omawianym okresie pełnia przypadała dokładnie 28 czerwca)⁸⁹. Kolejna akcja Schnellbootów, tym razem z Cherbourga, miała mieć miejsce dopiero w nocy z 6/7 lipca (ponownie z udziałem 8 ścigaczy i nie dała rezultatu)⁹⁰.

Pozostaje kwestią do dalszych badań, w jakim stopniu przebazowanie 2. i 4. Flotylli do Cherbourga, i ich czasowe wycofanie z działań, miało związek z nocną walką z pojedynczym polskim ścigaczem? Na niestandardowy charakter nocnej walki sześciu niemieckich ścigaczy z ORP „S 2” zdaje się wskazywać forma zapisu tego wydarzenia w cytowanym wyżej niemieckim źródle. O ile zazwyczaj akcje niemieckich ścigaczy, np. minowe, były zapisywane w „Dzienniku” dwukrotnie (jako przewidywane i zrealizowane), o tyle w kwestii akcji z 21/22 czerwca istnieje tylko jeden zapis o wyjściu na akcję, ale bez podawania jej przebiegu i rezultatów⁹¹.

Nie ulega wątpliwości, że jedynie zaskoczeniu wroga i wojennemu szczęściu mogli zawdzięczać Polacy zwycięski wynik walki i powrót do portu bez strat w ludziach. W komunikacie Admiralicji Brytyjskiej pozytywnie

⁸⁷ „damage to enemy not observed, but there is good reason to believe that one or two boats were hit, especially as they were observed to fire at each other”. TNA, ADM 1/12356, MGB S 2. Night action in Channel with enemy E-boats 21/22nd June 1942, 1942, b.p.; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 17.

⁸⁸ *Kriegstagebuch...*, s. 413, 429.

⁸⁹ *Ibidem*, s. 446–540. Na temat pełni księżyca w czerwcu 1942 r. – zob. <https://kalendarz.livecity.pl/fazy-ksiezycy/1942> (dostęp: 3.03.2021).

⁹⁰ Wynik starcia ORP „S 2” z 6 Schnellbootami, w: <https://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=87&t=130237> (dostęp: 7.02.2021).

⁹¹ *Kriegstagebuch...*, s. 397.

oceniono akcję samotnego polskiego ścigacza, który – mając znacznie silniejszego przeciwnika – uniemożliwił mu zaatakowanie tras konwojowych (Brytyjczycy obawiali się ataków torpedowych lub postawienia min). Pochwały por. mar. Wciślickiemu (w meldunku złożonym Admiralicji nazwanemu – Weislichi⁹²) udzielił też dowódca 3. Flotylli. Na podkreślenie zasługuje znakomita postawa całej załogi „S 2”, inicjatywa dowódcy. Ogniem okrętowej artylerii skutecznie kierował – wskazując cele, nieosłonięty na pokładzie – oficer wachtowy (tj. odpowiedzialny za nawigację i okrętową artylerię) ppor. mar. Ludwik Antoszewicz⁹³. Radiotelegrafista (radio operator) mat zaw. Władysław Majewski odbierał sygnały, odszyfrowywał je oraz kodował szybko i dokładnie („Dzięki sprawności i odwadze ww. radiołączność »S 2« funkcjonowała bardzo dobrze”)⁹⁴. Mechanik st. mar. Jan Czarnota, widząc, że jego obecność w maszynowni nie jest niezbędna, z własnej inicjatywy wyszedł na pokład i w walce ze ścigaczami obsługiwał km Lewisa 7,7 mm. Podczas walki nie przerywał ognia z kaemu, mimo że tylko około dwa metry od niego rozerwał się pocisk z niemieckiego działka („wykazał inicjatywę, wielkie opanowanie i zimną krew”)⁹⁵. Znakomicie strzelał z kaemu celowniczy wieżyczki st. mar. Władysław Lewandowski („strzelał przez cały czas, aż do wyczerpania się amunicji, z wielką precyzją i opanowaniem, pomimo bardzo silnego ognia przeciwnika”)⁹⁶. Nie ustępowali mu

⁹² To między innymi tłumaczy dlaczego E. Wciślicki – jak już była o tym mowa wyżej – podczas swojej późniejszej służby w Royal Navy występował pod znacznie łatwiejszym do wymówienia dla Brytyjczyków nazwiskiem Westlake.

⁹³ We wniosku o wyróżnienie ppor. mar. Antoszewicza „Mention in Despatches” Commodore Cunliffe podkreślał też: „His navigation was accurate despite great difficulties and by his courage and devotion to duty he set a magnificent example to the crew” (TNA, ADM 1/12356, Wniosek Commodore R.L.B. Cunliffe’a o wyróżnienie ppor. mar. Antoszewicza „Mention in Despatches”, b.d., b.p.). IPMS, sygn. A.XII.85/11/1, Wniosek na odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy ppor. mar. Ludwika Antoszewicza, 30 lipca [1942 r.]

⁹⁴ IPMS, sygn. A.XII.85/11/3, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy szefa radiostacji maty zaw. Władysława Majewskiego, 30 lipca [1942 r.]. Warto przypomnieć, że początkowo za przyczynę samotnej walki „S 2” uważano błędy w komunikacji radiowej!

⁹⁵ We wniosku o wyróżnienie st. mar. Jana Czarnoty „Mention in Despatches” Commodore Cunliffe napisał: „Finding that his services were not required in the engine room, he came on deck and on his own initiative manned a Lewis gun. Although a cannon shell exploded within two yards of him, Czarnota continued firing and must have done damage to the enemy. His courage and determination were of the highest order” (TNA, ADM 1/12356, Wniosek Commodore R.L.B. Cunliffe’a o wyróżnienie Jana Czarnoty „Mention in Despatches”, b.d., b.p.).

⁹⁶ IPMS, sygn. A.XII.85/11, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy celowniczego wieżyczki km 0,5. st. mar. Władysława Lewandowskiego, 30 lipca [1942 r.].

starsi marynarze – obsługujący Oerlikona 20 mm – gospodarz działu artylerii st. mar. Antoni Kaźmierczak („strzelał ze swego działka, będąc w silnym ogniu, lepiej niż w normalnych warunkach w czasie ćwiczeń”)⁹⁷ i ładowniczy Andrzej Domiczek (z własnej inicjatywy strzelał też z rkm)⁹⁸. Wyróżnił się bosman okrętowy – bosmanmat zaw. Michał Poeppert (który obsadził ckm na dziobie ścigacza i z własnej inicjatywy przygotował do ewentualnego użycia bomby głębinowe)⁹⁹. Kierownik motorów – mat zaw. Wiktor Krajnik wykazał w akcji spokój i determinację, z własnej inicjatywy zamocował też zestrzeloną pociskami antenę¹⁰⁰. Sygnalista st. mar. Antoni Wnorowski jako pierwszy zauważył i rozpoznał nieprzyjaciela, a w sytuacji skrajnego zagrożenia, w trakcie walki, pozostał na pomoście i obsadził ciężki karabin maszynowy¹⁰¹. Duży udział w sukcesie załogi miał pierwszy motorzysta st. mar. pob. Bolesław Andrzejak, który przebywał w siłowni przez całą noc, „w dużej temperaturze, zaduchu i huku” pracujących pełną mocą silników. To dzięki jego sprawnej, pieczołowitej obsłudze motory pracowały całą noc bez zarzutu¹⁰².

Wszystkich członków załogi ORP „S 2” (poza dowódcą) nagrodzono za nocną walkę Krzyżami Walecznych¹⁰³.

⁹⁷ We wniosku o wyróżnienie Antoniego Kaźmierczaka „Mention in Despatches” Commodore Cunliffe napisał: „During the action MGB S 2 was under heavy concentrated fire and Kaźmierczak displayed great coolness and determination ; his aim was very accurate, many direct hits being registered on enemy vessels. Through out the action his behaviour was exemplary and a credit to the Polish Navy” (TNA, ADM 1/12356, Wniosek Commodore R.L.B. Cunliffe’a o wyróżnienie Antoniego Kaźmierczaka „Mention in Despatches”, b.d., b.p.); IPMS, sygn. A.XII.85/11, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy st. mar. Antoniego Kaźmierczaka, 30 lipca [1942 r.].

⁹⁸ IPMS, sygn. A.XII.85/11, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy st. mar. Andrzeja Domiczka, 30 lipca [1942 r.].

⁹⁹ IPMS, sygn. A.XII.85/11/2A, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy bosmana okrętowego bosmanmata zaw. Michała Poepperta, 30 lipca [1942 r.].

¹⁰⁰ IPMS, sygn. A.XII.85/11/2, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy kierownika motorów ścigacza „S 2” mata zaw. Wiktora Krajnika, 30 lipca [1942 r.].

¹⁰¹ IPMS, sygn. A.XII.85/11, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy sygnalisty st. mar. Antoniego Wnorowskiego, 30 lipca [1942 r.].

¹⁰² IPMS, sygn. A.XII.85/11/4, Wniosek o odznaczenie Krzyżem Walecznych po raz pierwszy I motorzysty st. mar. pob. Bolesława Andrzejaka, 30 lipca [1942 r.]. Podział funkcji bojowych załogi ORP „S 2” potwierdził w korespondencji z autorem uczestnik wydarzenia, Jan Czarnota (list od Barbary i Jana Czarnotów, 7 marca 1995 r.).

¹⁰³ IPMS, sygn. A.XII.85/11, Akt nadania „Krzyży Walecznych” – przez naczelnego wodza PSZ, gen. broni Władysława Sikorskiego – po raz pierwszy: ppor. mar. Ludwikowi Antoszewiczowi, bosmanmatowi Michałowi Poeppertowi, matowi Wiktorowi Krajnikowi,

Dowódca – por. mar. Eugeniusz Wciślicki – uhonorowany został Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego *Virtuti Militari* (zarządzeniem Naczelnego Wodza z 7 września 1942 r., opublikowanym w „Dzienniku Personalnym MSWojsk.” nr 5/42; nr Krzyża: VM 9610).

Treść rozbudowanego wniosku o nadanie Krzyża Srebrnego VM – autorstwa komendanta morskiego „Południe”, kmdr. por. Konrada Namieśniowskiego – w sprawie odznaczenia dowódcy Grupy Ścigaczy, a zarazem dowódcy ORP „S 2” por. mar. Wciślickiego, była następująca: „W nocy z dnia 21 na 22 czerwca br. [tj. 1942], znajdując się na patrolu w Kanale Angielskim [tj. La Manche – TK], otrzymał rozkaz zaatakowania grupy niemieckich E-boatów operujących w okolicy boi N.E. Varne. W tym czasie zmuszony był odesłać ścigacz »S 3« do bazy wobec defektu motorów. Wkrótce potem nieprzyjaciel został wykryty i rozpoznany. Sześć niemieckich E-boatów. Nie zważając na przygniatającą liczebnie przewagę wroga, poszedł natychmiast do ataku, otwierając ogień z odległości kilkuset jardów. Manewrując wspinał się pod ostrym ogniem nieprzyjaciela, pozostał z nim w kontakcie ognio- wym aż do wystrzelenia ostatniego ładunku. Dzięki wyjątkowo sprawnemu manewrowaniu sam nie odniósł żadnych strat. Swoim celnym ogniem uszkodził ciężko jeden z E-boatów, a resztę zmusił do odwrotu. Swoją zdeterminowaną akcją uchronił od ataku konwój brytyjski, na który E-boaty zamierzały wykonać atak”. Do wniosku dołączona była opinia przełożonego: „Bardzo dobry oficer o wybitnych cechach”¹⁰⁴.

Nie pozostali w tyle Brytyjczycy, przyznając mężnemu dowódcy polskiego ścigacza wysokie swoje odznaczenie wojskowe – DSC (*Distinguished Service Cross*)¹⁰⁵. We wniosku, opatrzonym adnotacją „*Immediate award*”, zasługę por. mar. E. Wciślickiego opisano słowami: „*For bravery and determination when his MGB fought a spirited action at close range with enemy E-boats*” („Za odwagę i determinację, gdy jego MGB walczył w porywającej akcji z bliskiej odległości z wrogimi E-boatami”).

matowi Władysławowi Majewskiemu, st. mar. Bolesławowi Andrzejakowi, st. mar. Janowi Czarnocie, st. mar. Andrzejowi Domiczkowi, st. mar. Antoniemu Kaźmierczakowi, st. mar. Władysławowi Lewandowskiemu oraz st. mar. Antoniemu Wnorowskiemu, Londyn, b.d. dzienniej, sierpień 1942 r.

¹⁰⁴ IPMS, sygn. A.XII.85/65/dok.16, opublikowany w: *Odznaczenia marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej za wojnę 1939–1945. Wykaz / Polish Awards to Polish and Allied Navy Personnel 1939–1945*, oprac. A. Suchcitz, w: „Materiały, Dokumenty, Archiwalia, Studia, Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego”, zeszyt 18, kwiecień 2016, s. 107 (pozycja 51). Dzięki uprzejmości dr. hab. Andrzeja Suchcitz (IPMS).

¹⁰⁵ 28 sierpnia 1942 r. wniosek o odznaczenie DSC por. mar. Wciślickiego podpisał król Jerzy VI. Admiralicja poinformowała samego zainteresowanego o odznaczeniu pismem z 12 października 1942 r. (TNA, ADM 1/12356, *passim*).

Druga wersja brytyjskiego wniosku o nadanie DSC była nie mniej zaszczytna: „MGB S.2 – for his gallantry in an engagement with E-boats in the Channel” („Za waleczność w walce z E-boatami na Kanale [Angielskim]”)¹⁰⁶.

Tak wysokie honory, jakie stały się udziałem młodego polskiego oficera, stawiały go w gronie najbardziej zasłużonych marynarzy spod biało-czerwonej bandery. Oprócz Wciślickiego Brytyjczycy wystąpili o wyróżnienie „Mention in Despatches” trzech członków załogi „S 2” – oficera wachtowego ppor. mar. L. Antoszewicza oraz A. Kaźmierczaka i J. Czarnotę (nie potwierdza jednak tego drukowany wykaz marynarzy odznaczonych i wyróżnionych w latach wojny)¹⁰⁷.

Wiele sprzecznych opinii budzi do dziś sprawa niezrozumienia przez Polaków sygnału nakazującego „S 2” powrót do bazy. Według wersji oficjalnej, „sygnał nakazujący »S 2« powrót do portu został odebrany, jednak ze względu na błąd telegrafisty nie został zrozumiany”. Por. mar. Wciślicki tłumaczył to tym, że „sygnał jakoś nie dał się od razu rozszyfrować i zrozumiano go dopiero po trzykrotnym powtórzeniu, kiedy okręt znajdował się już w strefie przeznaczonej do patrolowania”. Dlaczego jednak wówczas okręt nie powrócił do portu? Wszak od dojścia w rejon patrolowania do napotkania Schnellbootów upłynęło jeszcze sporo czasu. Jedynym wytłumaczeniem (wątpliwym) mogło być to, że ostrzeżenie z lądu zrozumiano dopiero wtedy, gdy widziano już przeciwnika, a w takich sytuacjach dla por. mar. Wciślickiego wróg miał pierwszeństwo. Jak w 50 lat po walce wspominał oficer wachtowy „S 2” Ludwik Antoszewicz, przeoczenie radiotelegrafisty istotnie miało miejsce i wpłynęło na niezrozumienie sygnału¹⁰⁸.

Tę kluczową – dla oceny wydarzeń – sprawę wyjaśnił w maju 1943 r. sam por. mar. Wciślicki w referacie przygotowanym na konferencję prasową Ministerstwa Obrony Narodowej. Z odpowiedniego fragmentu referatu wynika, że dowództwo „S 2” w decydujących chwilach patrolu CELOWO zlekceważyło rozkazy, aby – mimo niekorzystnych okoliczności – kontynuować patrol i w efekcie doprowadzić do starcia! „»S 2« otrzymał rozkaz powrotu [do bazy] także [wraz z »S 3«,] który to rozkaz, jako że był zakodowany, z trudnością starał się rozszyfrować i zrozumieć – wyjaśniał sprawę w niemal dwa lata po historycznej walce por. mar. E. Wciślicki. – Proszono trzykrotnie o powtórzenie sygnału. W międzyczasie »S 2« przybył na miejsce

¹⁰⁶ Według udostępnionych autorowi (na podstawie brytyjskich źródeł) ustaleń Krzysztofa de Berga.

¹⁰⁷ Por. *Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy*, Rzym 1947, s. XXVI (także reprint krajowy – Wrocław 1990).

¹⁰⁸ Relacja Ludwika Antoszewicza, udzielona autorowi 20 marca 1992 r.

patrolu. Upłynęła dobra godzina, kiedy **wreszcie wypadało sygnał zrozumieć**” [podkr. – TK]¹⁰⁹. Czy tak było w istocie, czy było to tylko budowanie po czasie legendy, trudno dziś orzec z całkowitą pewnością.

W macierzystej Flotyli „S 2”, latem 1942 r. mało kto wierzył w wersję o pomyłce Polaków. Wielu Brytyjczykom nasunęło to analogię z legendarnym w Royal Navy wydarzeniem z 1801 r. Wtedy to admirał Horatio Nelson w bitwie pod Kopenhagą, przekonany o konieczności kontynuowania walki, z premedytacją zignorował rozkaz swego przełożonego admirała Hyde’a Parkera, nakazujący przerwanie bitwy. Przykładając lunetę do oka (utraconego we wcześniejszych bojach) wyrzekł pamiętne słowa: „Doprawdy, nie widzę sygnału”¹¹⁰.

W pomnikowej pracy *The Battle of the Narrow Seas* kapitana Petera Scotta (syna znanego polarnika), dotyczącej działań alianckich ścigaczy w Kanale La Manche i na Morzu Północnym w latach 1939–1945, nocna walka ORP „S 2” – jednego przeciw sześciu – znalazła godne miejsce wśród opisów innych wyczynów ścigaczy działających tam flot sprzymierzonych¹¹¹.

Wyczyn załogi ORP „S 2” (i jej dowódcy) miał jeszcze tę konsekwencję, że po wojnie ułatwił Eugeniuszowi Wciślickiemu podjęcie w kwietniu 1948 r. służby w szeregach Royal Navy (jako jednemu z czterech zaledwie Polaków; wiązało się to z przyjęciem obywatelstwa Zjednoczonego Królestwa)¹¹².

¹⁰⁹ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 3.

¹¹⁰ Wątpliwości nie miał raczej dowodzący siłami Dover commodore Robert L.B. Cunliffe, gdy 5 lipca 1942 r. pisał do Sekretarza Admiralicji: „I am not without suspicion that the misunderstanding [...] was not a case of turning the blind eye, and if so results fully justified this following of precedent” – „Przypuszczam, że nieporozumienie nie było sprawą przyknięcia oka [angielski idiom, określający zignorowanie niepożądanego informacji – TK]. W tym wypadku wyniki całkowicie usprawiedliwiały ten precedens” (TNA, ADM 1/12356, Action between MGB S 2 and E Boats night of 21st/22 June 1942, from Commodore R.L.B. Cunliffe to Secretary of the Admiralty, 5 July 1942, b.p.). Ciekawe, że brytyjska gazeta, publikując powyższą opinię dowódcy bazy commodore Cunliffa, pominęła kluczowe słowo „not”, wskutek czego czytelnicy mogli odnieść wrażenie, że w wypadku por. mar. E. Wciślickiego istotnie doszło do celowego zignorowania sygnału – „this misunderstanding WAS A CASE [podkr. – TK] of turning the blind eye” (notatka prasowa – wycinek – „Nelson’s blind eye again. In a 6-1 sea fight”; udostępniona w latach dziewięćdziesiątych XX w. przez Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie). Jak widać, ówczesna prasa ze względu na potrzeby propagandowe toczącej się wojny czynnie włączała się w – miłe dla Polaków – korygowanie znacznie bardziej prozaicznego stanu faktycznego.

¹¹¹ P. Scott, *The Battle of the Narrow Seas. A History of the Light Coastal Forces in the Channel and North Sea 1939–45*, London 1945, s. 68–69.

¹¹² TNA, sygn. HO 334/328, Certificate of Naturalisation (Eugeniusz Expedyt Wciślicki), BNA 6842, 3 września 1949 r. W dokumencie określone zostało stanowisko zajmowane

ORP „S 2” od czerwca do grudnia 1942 r.

Po swojej najstydniejszej akcji, „S 2” nie zagrał długo miejsca w bazie. W nocy z 23/24 czerwca 1942 r. ponownie był w morzu, uczestnicząc w pośredniej osłonie własnego konwoju przybrzeżnego. Potem, do końca czerwca, prawie co noc wychodził na akcje, ale do żadnych zdarzeń, zwłaszcza tak emocjonujących, jak walka z sześcioma przeciwnikami, nie doszło. Łącznie w czerwcu okręt – podczas 20 wyjść z bazy – przebywał w morzu 85 godzin (razem pokonał 870 mil morskich)¹¹³.

Już w lipcu 1942 r. doszło do kolejnego kontaktu bojowego ze ścigaczami wroga. W nocy z 5/6 lipca okręt wyszedł w morze jako dowodzący na czele formacji kilku ścigaczy (oprócz „S 2” były jeszcze ścigacze Royal Navy). Z pokładu „S 2” zespołem (w kodzie nazywanym jako siła „B”) dowodził por. mar. E. Wciślicki. Początkowo nic nie zapowiadało późniejszych emocji. Zadaniem było ubezpieczenie pośrednie własnych konwojów pokonujących tej nocy przewężenie Kanału La Manche. Na niedługo przed północą, około 23.50 alianckie ścigacze zajęły pozycję koło boi N.E. Varne. Po półtoce godzinie (był już 6 lipca, około godziny 01.20), odebrano sygnał z podaniem pozycji 5 niemieckich ścigaczy. Zespół dowodzony przez „S 2” ruszył niezwłocznie na spotkanie nieprzyjaciela. O godzinie 02.15 z „S 2” zauważono charakterystyczną niską sylwetkę Schnellboota. Z odległości 100–200 metrów ORP „S 2” otworzył ogień. W trakcie walki włączyły się do niej inne niemieckie ścigacze, otwierając ogień już z odległości 1500–2000 metrów. Po trzech minutach od pierwszego starcia, o godzinie 02.18, „S 2” utracił kontakt z wrogiem. Podjęty natychmiast pościg nie przyniósł żadnego rezultatu. Aż do godziny 03.32 patrolowano w rejonie Calais, ale do ponownego napotkania wroga już nie doszło. Do bazy w Dover okręt wszedł o godz. 04.21. Jak w meldunku podkreślał dowódca Grupy Ścigaczy, por. mar. Wciślicki, w najbardziej gorącej fazie walki, poza nim samym, który sterował, a także radiotelegrafistą i jednym motorzystą, pozostali członkowie załogi (tj. zapewne ośmiu) strzelali do nieprzyjaciela „ze wspaniałym wynikiem”.

Trzykrotnie jeszcze wychodził w lipcu „S 2” na nocne akcje w Kanale (w zespołach z bliźniaczym „S 3” i ścigaczami brytyjskimi). Najbardziej emocjonująca była akcja w nocy z 20 na 21 lipca, gdy „S 2”, „S 3” i dwa ścigacze Royal Navy doszły w patrolu ofensywnym w rejonie Dunkierki na odległość

przez aplikanta: „Serving Officer in His Majesty's Forces” (*ibidem*); TNA, sygn. ADM 1/30759, Polish Officers Transferring to R.N. Permission to wear Polish decorations approved, [1948], b.p.

¹¹³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 17–18.

zaledwie jednej Mm od brzegu kontrolowanego przez Niemców, co spowodowało, na szczęście nieskuteczny, gwałtowny ogień baterii nadbrzeżnych¹¹⁴.

ORP „S 2”, pod komendą por. mar. Wiślickiego, miał sporo szczęścia do napotykania w Kanale ścigaczy wroga. Dwie kolejne takie okazje nadeszły się w sierpniu 1942 r. Po raz pierwszy zdarzyło się to – podczas wzmiankowanej wyżej akcji – w nocy z 6/7 sierpnia. Było już po północy, 7 sierpnia o godz. 00.15, gdy z Dover wyszły w morze trzy ścigacze – „S 2”, „S 3” i jeden ścigacz brytyjski – MGB „41”, jako dowodzący (s.o.). Celem operacji było wsparcie grupy trzech ścigaczy torpedowych atakujących silnie eskortowany konwój niemiecki, płynący z Boulogne do Dunkierki. Dwie inne grupy ścigaczy brytyjskich (3 MTB i 3 MGB) zaatakowały wcześniej niezależnie (tuż po godzinie 01.00). Obrona niemiecka była bardzo silna. W rezultacie spośród trzech atakujących wtedy ścigaczy torpedowych Royal Navy jeden ścigacz został zatopiony (MTB „44”), a jeden poważnie uszkodzony (MTB „45”). Kilkunastu marynarzy zostało rannych, a jeden (dowódca MTB „45”) zabity.

ORP „S 2” i ORP „S 3” wzięły udział w drugiej, decydującej fazie walki. Gdy o godzinie 02.15 odebrano sygnał z pozycją wroga, okręty natychmiast ruszyły na spotkanie. W dziesięć minut później dostrzeżono dwa Schnellbooty, które niemal równocześnie otworzyły ogień. Doszło do gwałtownej walki na dystansie 500–600 metrów. W chwilę później do walki włączyły się dwa kolejne ścigacze wroga. „S 2” i „S 3” były też ostrzeliwane przez niemieckie niszczyciele wchodzące w skład eskorty atakowanego konwoju. Kilka pocisków, na szczęście małego kalibru, dosięgło ścigacza „S 2”, co doprowadziło do uszkodzenia lewego silnika. W krytycznej fazie walki brytyjski ścigacz wycofał się z walki, tak więc w boju z przeważającym wrogiem pozostały już tylko oba ścigacze PMW. Własny ogień też był celny – na jednym ze ścigaczy niemieckich zauważono wybuch, co pozwoliło uznać go za przynajmniej silnie uszkodzony. „S 2”, mimo uszkodzeń, płynąc na jednym sprawnym silniku, i wspierany przez bratni „S 3”, kontynuował walkę, aż do utraty kontaktu z nieprzyjacielskimi Schnellbootami. Nastąpiło to o godzinie 02.41. Oba polskie ścigacze wycofując się z rejonu nocnej bitwy były ciągle oświetlane pociskami z niemieckich niszczycieli. Walka w nocy z 6/7 sierpnia 1942 r. była jedną z najdłuższych w karierze bojowej polskich ścigaczy. Trwała niemal 3 godziny, podczas gdy zazwyczaj, z powodu warunków nocnych i rozwijania dużych szybkości, starcia były przeważnie kilkunastominutowe. Dowódca „S 3”, który w potrzebie pozostał, by asekurować uszkodzony,

¹¹⁴ *Ibidem*, k. 18–20; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 13; *ibidem*, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. Eugeniusza Wciślickiego komendantowi morskemu „Południe”, 6 lipca 1942 r., b.p.

idący tylko na jednym silniku, bratni ORP „S 2”, został, za swą koleżeńską postawę, nagrodzony przez por. Wciślickiego butelką whisky¹¹⁵.

Dla „S 2” uszkodzenie silnika oznaczało postój w Ramsgate i konieczny remont (8–19 sierpnia). Dopiero zatem, po przeprowadzeniu 20 sierpnia dwukrotnych prób silników i testów szybkości, okręt powrócił do stanu gotowości operacyjnej.

Kolejne wyjście w morze miało miejsce wieczorem, 23 sierpnia 1942 r. (z Ramsgate, o godzinie 20.00), w towarzystwie ścigacza brytyjskiego (z pokładu MGB „41” dowodził por. mar. R. King). Nad ranem, już 24 sierpnia, doszło do spotkania przeciwnika. Była godzina 04.20, gdy na „S 2” dotarł sygnał z podaniem pozycji wroga. Jak oceniano, w akcji po stronie niemieckiej uczestniczyło łącznie aż 15 ścigaczy, które, operując w trzech zespołach, miały przeprowadzać akcję minowania wód przed spodziewanym konwojem. Mimo dysproporcji sił oba ścigacze ruszyły na spotkanie wroga. O godzinie 04.52 dostrzeżono z prawej burty jeden z nieprzyjacielskich zespołów – pięć płynących wolno Schnellbootów (prawdopodobnie stawiających jeszcze miny). Po zbliżeniu natychmiast otwarto do nich ogień z odległości 600–700 metrów. Zacięta walka ogniowa, głównie na kursach równoległych, trwała około pięciu minut („nieprzyjaciel strzelał dość dobrze i gęsto”). ORP „S 2”, jak oceniano, osiągnął wiele trafień, gdy sam nie odniósł żadnych strat ani uszkodzeń. W walce wyróżnili się: bosmanmat zaw. M. Poeppert, st. mar. pob. W. Lewandowski, mat zaw. J. Madycki oraz st. mar. A. Wnorowski. Na brytyjskim ścigaczu było dwóch lekko rannych (w tym dowódca). Jako pierwsi miejsce walki na dużej szybkości opuścili Niemcy, odchodząc w stronę Boulogne. Pościg ze strony „S 2” i ścigacza brytyjskiego, mimo zwiększenia prędkości aż do 40 węzłów, nie powiódł się. W około pół godziny później oba ścigacze otrzymały rozkaz powrotu do Ramsgate. O zaciętości walki świadczy fakt, że – jak po akcji podliczono – sam tylko „S 2” wystrzelił ponad tysiąc pocisków!¹¹⁶ (il. 50).

Niekompletność sprawozdań z działalności bojowej „S 2” utrudnia scharakteryzowanie jego dokonań we wrześniu 1942 r. Z fragmentarycznych danych wiadomo tylko o dwóch ciekawszych akcjach, przeprowadzonych przez

¹¹⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 14–15; *ibidem*, Meldunek [dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. Eugeniusza Wciślickiego] komendantowi morskemu „Południe”, 7 sierpnia 1942 r., b.p.; *ibidem*, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 5–6.

¹¹⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 20–22; *ibidem*, Meldunek dowódcy ORP „S 2” por. mar. E. Wciślickiego komendantowi morskemu „Południe”, 26 sierpnia 1942 r., b.p.

ten ścigacz na wodach Kanału La Manche. Pierwsza z tych akcji odbyła się w nocy z 11/12 września. Obok „S 2”, i jego nieodłącznego towarzysza „S 3”, wzięły w niej udział cztery ścigacze brytyjskie. W trakcie siedmiogodzinnej akcji stawiano miny na spodziewanej trasie niemieckiego konwoju, w pobliżu Dunkierki (koło boi nawigacyjnej A.W. Dunkerque). Trzy doby później, w nocy z 14/15 września, w trakcie jedenastogodzinnej operacji, „S 2”, „S 3” i jeden ścigacz brytyjski osłaniały brytyjskie łodzie patrolowe (ML), stawiające miny przeciwko niemieckiej żegludze¹¹⁷.

Znacznie bardziej obfitujący w istotne zdarzenia był październik 1942 r. Analizom poddawano zwłaszcza akcję przeprowadzoną w nocy z 5 na 6 października. Była godzina 18.30, gdy z Ramsgate w kierunku Dunkierki wyszedł zespół alianckich ścigaczy, w skład którego oprócz „S 2” i „S 3” wchodziły trzy jednostki Royal Navy („Force B”). Zadaniem okrętów było postawienie min na kursie silnie eskortowanego wrogiego konwoju płynącego z Boulogne w stronę Dunkierki. Po dwóch godzinach od wyjścia z bazy, około 20.32, w pobliżu Dunkierki, tak jak planowano, postawiono miny na kursie nieprzyjaciela. W tym czasie ruch przed wejściem do portu nie uszedł uwagi obserwatorów z lądu. Ścigacze zostały oświetlone, a wkrótce też ostrzelane. Brytyjskie ścigacze po wykonaniu zadania odeszły w morze. „S 2” – osłaniając drugi polski ścigacz „S 3”, który doznał awarii silnika – zmuszony był poruszać się z małą prędkością. O godzinie 21.00 na „S 2” usłyszano osiem podwodnych wybuchów, co mogło świadczyć, że nieprzyjacielski konwój natknął się na postawione wcześniej miny. Po wykonaniu zadania wszystkie ścigacze (2 polskie i 3 brytyjskie) przystąpiły do formowania szyku. W trakcie tego manewru około godziny 00.25, już 6 października, jeden z brytyjskich okrętów staranował „S 2”, uszkadzając mu rufę. Mimo tego uszkodzenia, „S 2” samodzielnie powrócił o godzinie 01.30 do portu w Ramsgate. W następstwie odniesionych uszkodzeń ORP „S 2” stanął w stoczni dla dokonania koniecznych napraw¹¹⁸. Po przywróceniu zdolności bojowej, „S 2” powrócił do zadań na Kanale, które w listopadzie 1942 r. sprowadzały się m.in. do patrolowania rejonów własnych pól minowych i osłony brytyjskich okrętów trałujących pola minowe postawione przez Niemców. Zadania te – typowe dla okrętów działających na Kanale – przedzielane były ćwiczeniami. Obejmowały one holowanie, alarmy, rzucanie bomb głębinowych,

¹¹⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 22–23; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 16.

¹¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 23–24. Na temat akcji z nocy z 5/6 października 1942 r. – zob. też IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 18; *ibidem*, Meldunek dowódcy Grupy Ścigaczy, por. mar. Eugeniusza Wciślickiego komendantowi morskemu „Południe”, 8 października 1942 r., b.p.

ćwiczenia w manewrowaniu itp., jak również konieczne próby, zwłaszcza zespołu napędowego ścigacza¹¹⁹. O tym, że sprawność silników była szczególnie ważna przekonała akcja z 12 grudnia, podczas której „S 2” – właśnie ze względu na defekt silnika – zmuszony był powrócić do bazy. W trakcie przejścia z Dover do Ramsgate, 17 grudnia 1942 r., „S 2” został zaatakowany przez przelatujące nieopodal dwa niemieckie Messerschmitty. Sam też otworzył ogień. Ze względu na nieznaczną odległość (około stu metrów), zaobserwowano kilka prawdopodobnych trafień wrogich samolotów z działka Oerlikon 20 mm¹²⁰.

W październiku zakończył się tak okres dowodzenia ścigaczem „S 2” przez por. mar. Eugeniusza Wciślickiego. Po nim tymczasowym dowódcą okrętu został, odkomenderowany za zgodą premiera rządu RP i naczelnego wodza Polskich Sił Zbrojnych gen. broni Władysława Sikorskiego, jego dotychczasowy adiutant por. mar. Józef Ponikiewski (w ramach przygotowywania się do dalszej służby na ścigaczach PMW w charakterze dowódcy, w końcu 1941 r. odbył staż na ścigaczach brytyjskich i brał udział w co najmniej jednym ataku na nieprzyjacielski konwój)¹²¹.

Drugą połowę grudnia 1942 r. i pierwsze dni stycznia 1943 r. „S 2” spędził głównie w remontach. Jedyną odmianę stanowiły trzy akcje przeprowadzone w dniach 26–28 grudnia, gdy „S 2”, w towarzystwie bratniego „S 3” i ścigaczy Royal Navy, niszczył ogniem artylerii miny wytrałowane w Kanale¹²².

W nowy, 1943, rok ORP „S 2” wszedł już pod nowym dowódcą, ponieważ w grudniu – z rąk tymczasowego dowódcy por. mar. Ponikiewskiego¹²³ – komendę objął por. mar. Witold Szuster¹²⁴.

¹¹⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 24–25.

¹²⁰ *Ibidem*, k. 25.

¹²¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dowódca Grupy Ścigaczy por. mar. Eugeniusz Wciślicki do dowódcy II Dyonu Kontrtorpedowców, 29 listopada 1941 r.

¹²² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942, k. 25; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1942, k. 20.

¹²³ Odejście por. mar. J. Ponikiewskiego ze służby na ścigaczach miało związek z nawrotem choroby płuc na tle gruźliczym, co wynikało z długotrwałego kontaktu z wilgocią (co na ścigaczach było nieuniknione). Na ten temat informacji w marcu 1992 r. udzielił autorowi Andrzej Jaraczewski. Po służbie na ORP „S 2” J. Ponikiewski powrócił do obowiązków adiutanta gen. broni W. Sikorskiego i razem z nim zginął w katastrofie lotniczej koło Gibraltaru 4 lipca 1943 r. Pochowany został na Cmentarzu Lotników Polskich w Newark on Trent (Wielka Brytania). W 2010 r. szczątki ekshumowano. Po przeprowadzonych w Polsce kompleksowych badaniach z zakresu medycyny sądowej, zostały pochowane w rodzinnej kaplicy w Oporowie.

¹²⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1942 i 1943, k. 26. W kronice ścigacza „S 2” podana jest – zapewne błędna – informacja, jakoby w końcu grudnia 1942 r. por. mar. W. Szuster przejął dowodzenie od ppor. mar. Jerzego Dobrodzickiego (*ibidem*).

Polskie ścigacze zajęły w 1942 r. poczesne miejsce w ramach lekkich sił alianckich bazowanych w – newralgicznym dla losów „małej wojny” – przeżeniu Kanału La Manche.

„Dzięki pieczołowitemu utrzymaniu i konserwacji sprzętu i całego ścigacza – relacjonował w 1943 r. por. mar. Wciślicki, – załogi nasze spowodowały, że »S 2« i »S 3« były zawsze gotowe do akcji lub operacji. Za każdą walkę, za każdy patrol i zdolność do służby, dostawał każdy ścigacz odpowiednią liczbę plusów, za każdy defekt lub remont minus. W tabeli wszystkich flotylli bazowanych w Dover Command »S 2« znajduje się stale na pierwszym miejscu. »S 3« jest także na czele tabeli – na drugim lub trzecim miejscu. E-boaty przestały już atakować nasze konwoje. Wszystkie swe siły skoncentrowały na eskortowaniu własnych, pojedynczych statków, które starały się przemknąć tuż przy brzegu niemieckim, a właściwie francuskim. E-boaty nie były już postrachem Kanału La Manche. Szalone MTB-s [alianckie ścigacze torpedowe] zwariowane, straszne, szybkie, rzygające strumieniami coraz silniejszego ognia, panowały i siały grozę w Kanale”¹²⁵.

Jak zaświadcza powyższa relacja E. Wciślickiego, aktywność bojowa ORP „S 2” i ORP „S 3”, znajdowała odbicie w systemie wewnętrznej oceny ścigaczy 2. i 3. Flotylli (bazujących w Ramsgate i Dover). Zachowało się takie zestawienie (w meldunku do komendanta morskiego „Południe” w Plymouth-Devonport z 17 lipca 1942 r.) za szczególnie interesujący okres – od 1 maja do 16 lipca 1942 r. (zestawienie to obejmowało zatem m.in. także najsłynniejszą akcję „S 2” z 21 na 22 czerwca 1942 r.).

Punktacja, stanowiąca podstawę oceny, była następująca:

- 1) w akcji – plus 6 pkt.
- 2) w morzu / operacja – plus 3 pkt.
- 3) w kampanii – plus 1 pkt.
- 4) uszkodzony w akcji – 0 pkt.
- 5) periodyczny remont – minus 1 pkt.
- 6) w rezerwie – minus 3 pkt.
- 7) na ślipie (w rezerwie) – minus 4 pkt.

Według tak określonych kryteriów oceny, polskie ścigacze „S 2” i „S 3” lokowały się w ścisłej czołówce stawki obu flotylli:

- 1) MGB „S 2” (polski) – plus 135 pkt.
- 2) MGB „41” (bryt.) – plus 75 pkt. (d-ca por. mar. R. King)

¹²⁵ IPMS, MAR.A.V.33, E. Wciślicki, Ścigacze. Referat na konferencję prasową MON, 20 V [19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Historycznego [Marynarki Wojennej] przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43, s. 4–5.

- 3) MGB „S 3” (polski) – plus 68 pkt. (liczone od przybycia do Ramsgate, 4 czerwca)
- 4) MGB „10” (bryt.) – plus 50 pkt. (d-ca por. mar. K. Richards)
- 5) MGB „46” (holenderski) – plus 39 pkt. (d-ca por. mar. Johan A. Schreuder)
- 6) MGB „6” (bryt.) – plus 36 pkt.
- 7) MGB „7” (bryt.) – plus 21 pkt.
- 8) MGB „13” (bryt.) – minus 8 pkt.
- 9) MGB „42” (bryt.) – minus 20 pkt.
- 10) MGB „47” (bryt.) – minus 58 pkt. (d-ca por. mar. Doreen Smith; Flotylla z Dover).
- 11) MGB „9” (bryt.) – minus 91 pkt.

W tabeli nie zostały uwzględnione ścigacze artyleryjskie znajdujące się w dłuższym remoncie: polski „S 1” oraz brytyjskie MGB’s: „8”, „11”, „12”, „40”, i „43”¹²⁶.

W kolejnej takiej klasyfikacji, za okres do początku września 1942 r., (obejmującej 11 ścigaczy; przy nieco zmienionej punktacji), ORP „S 2” znajdował się nadal na czele tabeli (205 pkt.), drugi ścigacz – brytyjski MGB „41” zebrał 166 punktów. Trzeci był ORP „S 3” ze 118 pkt. (minimalnie wyprzedzając brytyjski ścigacz MGB „6”; 117 pkt.)¹²⁷.

Rok 1942 ścigacze artyleryjskie polskiej floty zakończyły znaczącym – sygnalizowanym wyżej – dorobkiem. W dokonaniach tych szczególnie ważne miejsce – rozslawiające naszą „małą flotę wielką duchem”¹²⁸ – zajęła samotna walka ORP „S 2” z sześcioma niemieckimi ścigaczami w nocy z 21 na 22 czerwca. Do dzisiaj trwa ona w pamięci wielu Brytyjczyków i na kartach wydawanych tam publikacji, co – choćby ze względu na wielusetletnie tradycje morskie tego kraju (i dokonania Royal Navy) – ma szczególną wymowę.

¹²⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Odpis: Tabela kolejności ścigaczy II-ej i III-ej Flotylli od dn. 1 maja do 16 bm [lipca], zał. do: Meldunek dowódców ścigaczy – „S 2” (por. mar. E. Wciślickiego) i „S 3” (por. mar. M. Bocheńskiego) komendantowi morskemu „Południe”, 17 lipca 1942 r., b.p.

¹²⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Tabelka kolejności ścigaczy II-ej i III-ej Flotylli, 2 września 1942 r., zał. do: Dzienników działań bojowych MGB „S 2” i MGB „S 3” za miesiąc sierpień 1942 r., b.p.

¹²⁸ Według znanego z literatury określenia, autorstwa najwybitniejszego popularyzatora dziejów PMW w latach II wojny światowej, Jerzego Pertka.

ROZDZIAŁ 5

Ścigacze artyleryjskie PMW w schyłkowej fazie działań bojowych (1943–1944)

ORP „S 1”

Przedłużający się – rekordowo długi, bo aż 15-miesięczny – remont ORP „S 1” dobiegł końca w połowie grudnia 1942 r. W związku z tym, na początku tego miesiąca, nowym dowódcą ścigacza wyznaczono dotychczasowego dowódcę „S 2” (i całej Grupy Ścigaczy), okrytego już sławą bojową por. mar. E. Wciślickiego.

Wreszcie, 15 grudnia 1942 r. padła oczekiwana komenda do wyjścia ORP „S 1” w morze, dla przeprowadzenia prób silników i szybkości. W drodze z Cowes do pobliskiego Portsmouth przeprowadzono ćwiczebne strzelania. Po dokonaniu koniecznych prób, okręt powrócił do Cowes, gdzie zdecydowano, że wymiany wymagają zamontowane w stoczni śruby. Połowę stycznia 1943 r. wypełniły zatem ścigaczowi „S 1” remonty przeprowadzane w stoczni w Cowes (1–11 stycznia) oraz w bazie HMS „Hornet” w Gosport (dla naprawy środkowego silnika, 14–17 stycznia). Okres remontu w Cowes wykorzystano ponadto do przeprowadzenia koniecznych prób oraz kompletowania i ćwiczenia załogi. W rezultacie 12 stycznia na ścigaczu możliwe było ponowne podniesienie bandery PMW, co oznaczało rozpoczęcie kampanii czynnej. Zbiegło się to ze zmianą na stanowisku dowódcy okrętu, którym z dniem 13 stycznia został (w miejsce por. mar. E. Wciślickiego) ppor. mar. Bohdan Kowalski¹.

Druga połowa stycznia 1943 r. upłynęła załodze ORP „S 1” na przejściach morzem między portami – bazami ścigaczy w Portsmouth-Gosport, Portland i Weymouth. Czas ten poświęcono na kompleksowe próby, w tym szczególnie istotne próby wszystkich silników, a także m.in. na określenie i kompensację dewiacji kompasu magnetycznego. Istotną odmianę stanowił

¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.

29 stycznia, gdy na morzu przeprowadzono ćwiczebne strzelania do celu nieruchomego. Dłuższe postoje w bazach (zwłaszcza w Portsmouth-Gosport i Weymouth) wykorzystywano na ćwiczenia i wykłady dla załóg².

Tak jak styczeń 1943 r. stał przeważnie pod znakiem remontów, to luty wypełniły załódze „S 1” ćwiczenia na morzu, między bazami Weymouth, Portland i Poole. Obejmowały one m.in.: strzelania dzienne i nocne do tarczy stałej i ruchomej, a także strzelania przeciwlotnicze do rękawa holowanego przez samolot. Do tego dochodziły kilkakrotne ćwiczenia radarowe i z hydrofonem (sonarem pasywnym) oraz ćwiczenia z nawigacji. Specjalny charakter miały zajęcia 22 lutego polegające na ćwiczeniach z nawigacji w zespole aż 15 ścigaczy brytyjskich. Ataki pozorowane na nieprzyjacielski konwój przeprowadzano także 19 lutego. Jednak szczególnie intensywny charakter miały ćwiczenia w nocy, 7 lutego, gdy w zespole aż 20 ścigaczy Royal Navy pozorowano zbiorowy atak na konwój³. O intensywności ćwiczeń przeprowadzonych przez „S 1” w lutym 1943 r. świadczy fakt, że przy zaledwie czterech dniach spędzonych w remoncie, okręt aż 27 razy wychodził w morze i w czasie tych wyjść przeprowadził 24 różne ćwiczenia. W czasie 45 godzin spędzonych w morzu pokonano 675 Mm (tj. ok. 1250 km)⁴.

Przygotowany licznymi remontami i ćwiczeniami do kampanii czynnej, spędził ORP „S 1” drugą połowę marca 1943 r. na pięciu patrolach i kilku innych operacjach. Pierwszy taki patrol miał miejsce w nocy z 19/20 marca w przejściu między polami minowymi w Kanale La Manche w pobliżu boi „V” (powtórzony w dwa dni później na tej samej trasie). W nocy z 25/26 marca 1943 r. ORP „S 1” wraz z ORP „S 3” przeprowadziły patrol w przejściu między polami minowymi, sięgający aż brzegu francuskiego. Zaobserwowano ożywioną aktywność nieprzyjaciela, wyrażającą się w intensywnym użyciu reflektorów, rakiet, flar i pocisków świetlnych. W warunkach ograniczonej widoczności natrafiono na pływającą belkę, co spowodowało drobne uszkodzenia (naprawione po powrocie do bazy). Zdarzało się, że patrol trzeba było przerwać z powodu gęstej mgły, co ograniczało widoczność nawet do zaledwie 30 metrów (27 marca 1943 r.). Dopiero opadnięcie mgły (w nocy z 27/28 marca o godzinie 23.15) umożliwiało przeprowadzenie normalnego patrolu nocnego. Kilka nocy w drugiej połowie marca 1943 r. załoga „S 1” spędziła w pogotowiu piętnastominutowym (w gotowości do niemal natychmiastowego wyjścia w morze, ale do akcji nie doszło)⁵.

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ *Ibidem.*

⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.; *ibidem*, Ścigacz „S 1”, operacje i ćwiczenia, marzec 1943, b.p.

Szczególnie intensywny w działania patrolowe był dla „S 1” kwiecień 1943 r., kiedy to zanotowano aż 11 akcji bojowych. Pierwszy patrol z długiej serii przeprowadzono w nocy z 3/4 kwietnia. Jego celem było ponownie przejście między polami minowymi w pobliżu boi „V”. Do załogi docierały przez ten czas sygnały o obecności, pozycji i ruchach sił nieprzyjacielskich, jednak do spotkania bojowego nie doszło. Kilka nocnych patroli odbył ORP „S 1” z towarzyszem wcześniejszych walk ORP „S 2” (m.in. 10, 11 i 13 kwietnia). Kilka razy „S 1” wychodził w morze na nocne patrole w towarzystwie okrętów sojuszniczych. Tak było m.in. w nocy z 19/20 kwietnia, gdy przejście między polami minowymi dozorowano w towarzystwie brytyjskich ścigaczy torpedowych. Z kolei 27 kwietnia patrol trzech polskich ścigaczy („S 1”, „S 2” i „S 3”), a także dwóch ścigaczy holenderskich, został przerwany z powodu złej pogody, co wymusiło wcześniejszy powrót do bazy (podobnie było w wypadku tego samego zespołu 30 kwietnia). Poza patrolami i postojami w bazie (wykorzystywanymi tradycyjnie na ćwiczenia i wykłady), ORP „S 1” odbył w kwietniu 1943 r. jedno ćwiczenie na morzu. 14 kwietnia wyszło w morze dziewięć ścigaczy (oprócz „S 1” – cztery brytyjskie ścigacze artyleryjskie oraz cztery brytyjskie ścigacze torpedowe). Po przybyciu na miejsce ćwiczeń przeprowadzono strzelania do tarczy holowanej przez ścigacz oraz pozorowane ataki bombami głębinowymi w szyku flotylli ścigaczy artyleryjskich⁶.

W maju 1943 r. aktywność patrolowa ORP „S 1” znacznie spadła, do zaledwie trzech i to wyłącznie w trzeciej dekadzie tego miesiąca. Początek dał nocny patrol z 21 na 22 maja, zrealizowany w towarzystwie bratniego „S 2”, w przejściu między polami minowymi. Taki sam patrol „S 1” przeprowadził samodzielnie już po północy, 30 maja (od godziny 00.15 do godziny 04.30). Ostatni majowy patrol odbył ORP „S 1” w nocy z 31 maja na 1 czerwca, w towarzystwie „S 2” i jednego ścigacza brytyjskiego. I tu celem było dozorowanie przejść w polach minowych. Tak, jak to już często się zdarzało, nad działaniami bojowymi przeważała proza życia związana z periodyczną koniecznością remontów. Tak było też w maju 1943 r., w trakcie którego w dniach 1–17 maja ścigacz stał na pochylni w okresowym remoncie w bazie w Dover. Remont byłby krótszy, gdyby nie fatalne uszkodzenie poszycia dna podczas wciągania okrętu na pochylnię (slip). Wymagało to dodatkowej pracy obsługi technicznej⁷.

⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.; *ibidem*, Ścigacz „S 1”, wykaz operacji i ćwiczeń, kwiecień 1943, b.p.

⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.; *ibidem*, Ścigacz „S 1”, wykaz operacji i ćwiczeń, maj 1943, b.p.

Na początku czerwca 1943 r. dobiegła końca służba ppor. mar. B. Kowalskiego jako dowódcy ścigacza „S 1”. Z dniem 7 czerwca funkcję tę objął ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki. W miesiącu tym na nowo znacznie wzrosła aktywność patrolowa ORP „S 1”. Łącznie akcji tego typu było znowu aż 11. Pierwszy patrol odbył się jeszcze pod poprzednim dowództwem, w nocy z 6/7 czerwca. Oprócz „S 1” w morze wyszedł bratni ORP „S 2”, jeden brytyjski ścigacz artyleryjski oraz trzy torpedowe (zapewne brytyjskie). Obiektami lepiej udokumentowanych patroli były przeważnie rejony boi „V” i nr 5. Co interesujące, czerwiec 1943 r., a zwłaszcza druga i trzecia dekada tego miesiąca, należały do niekorzystnych pogodowo, co wymusiło kilkakrotnie wcześniejszy powrót do bazy (tak było aż siedem razy!). Raz „S 1” powrócił do bazy z powodu awarii silnika. Najczęstszym partnerem tych operacji był ORP „S 2”. Czternaście dni spędzonych na postoju w Dover wykorzystano tradycyjnie na ćwiczenia i wykłady dla załóg. Specjalny charakter miało wyjście w morze, 5 czerwca 1943 r. (a więc jeszcze pod komendą ppor. mar. Kowalskiego), kiedy ścigacz „S 1” wziął udział w zespołowych ćwiczeniach 3. Flotylli Ścigaczy Royal Navy⁸.

W kronice dokonania ścigacza ORP „S 1” specjalny charakter miała akcja rozpoczęta wyjściem z bazy w Dover po północy (o godzinie 01.50), 5 lipca 1943 r. W akcji tej polskiemu ścigaczowi towarzyszył jeden ścigacz brytyjski. Celem obu ścigaczy artyleryjskich miało być ewentualne udzielenie wsparcia ogniowego zespołowi brytyjskich ścigaczy torpedowych (MTB), mających atakować dwa niemieckie niszczyciele poruszające się na trasie z Dunkierki do Boulogne. Oprócz wsparcia ogniowego, zadanie obu ścigaczy artyleryjskich polegało na zaatakowaniu „w miarę możliwości” nieprzyjaciela za pomocą zrzuconych koło burty własnych bomb głębinowych. W razie dojścia do skutku takiego ataku, byłaby to szarża w stylu isticie kawaleryjskim. W drodze na wyznaczoną pozycję otrzymano sygnały o pozycji nieprzyjaciela. Była godzina 02.40, gdy do rozgrywki włączyła się niemiecka artyleria nadbrzeżna z brzegu francuskiego. Wystrzelone pociski padały niebezpiecznie blisko ścigaczy. 12 minut później (o 02.52) brytyjskie ścigacze torpedowe przypuściły oczekiwany atak na jednostki wroga. Za nimi do ataku przygotowywały się oba ścigacze artyleryjskie (brytyjski i polski). Oba zmieniły zasadniczo kurs i zwiększyły szybkość. Tak samo zareagowały jednostki niemieckie, przez co – przy ogólnie złej widoczności – nie udało się nawiązać z nimi kontaktu. W rezultacie planowany – i potencjalnie bardzo groźny – atak bombami głębinowymi nie doszedł do skutku. Po otrzymaniu rozkazu powrotu do bazy, wzięto kurs na Dover. Przejściowo ścigacze znalazły się

⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.

w zasięgu artylerii z brzegu francuskiego, strzelającej pociskami oświetlającymi (od godziny 03.33). Po wyjściu poza granicę zasięgu nieprzyjacielskiego ostrzału, ścigacze bezpiecznie powróciły do Dover. Na zrealizowane łącznie cztery patrole i operacje, tylko akcja z 5 lipca przysporzyła emocji. Pozostałe trzy przebiegły jak zazwyczaj, to znaczy bez kontaktu bojowego z nieprzyjacielem. W operacjach tych ścigaczowi „S 1” towarzyszył polski „S 2”, względnie ścigacz Royal Navy (akcja w nocy z 6/7 lipca została przerwana przed czasem z powodu wzmagającego się sztormu). W planie zajęć ścigacza „S 1” w omawianym miesiącu wyróżniały się ćwiczenia na morzu, 16 lipca. ORP „S 1” – po wyjściu z Dover – ćwiczył w składzie flotylli ataki bombami głębinowymi, stawianie zasłony dymnej oraz w zakresie łączności radiowej. Przez niemal cały miesiąc ścigacz działał korzystając z bazy w Dover (względnie stał tam przy nabrzeżu wskutek „nieoperacyjnej pogody”). Jedynie w dniach 21–28 lipca stanął na okresowy remont w Ramsgate, po którym powrócił do dobrze sobie znanej bazy w cieniu kredowych klifów Dover⁹.

Akcja ścigacza ORP „S 1”, z 5 lipca 1943 r., gdy przyszło zmagać się z nieprzyjacielskim ostrzałem z brzegu francuskiego, stanowiła zapowiedź bardzo pracowitych kolejnych miesięcy jego służby – sierpnia i września 1943 r., w których „S 1” odbył odpowiednio 12 i 13 patroli i operacji. Początek dał nocny patrol (2/3 sierpnia), na który polski ścigacz wyszedł z Dover w zespole ze ścigaczem brytyjskim. W morzu dołączyły dwa kolejne ścigacze brytyjskie (z bazy w Ramsgate). Niektóre patrole były przerywane z powodu złych warunków atmosferycznych (np. zbyt wysokiej fali; tak było np. w nocy z 7/8 sierpnia, czy 18 sierpnia). Niekiedy pojawiały się nowe, rzadko spotykane, wyzwania. Tak było w nocy z 19/20 sierpnia, gdy podczas patrolu między polami minowymi ostrzelano i zniszczono dryfującą (zerwaną z kotwicy) minę morską (miny takie były bezwzględnie niszczone, gdyż mogły stanowić poważne zagrożenie dla własnych okrętów i żeglugi). Kilka dni wcześniej (w nocy z 15/16 sierpnia) „S 1” oraz dwa ścigacze Royal Navy przeprowadziły patrol w poszukiwaniu strąconych do morza lotników. Niestety, mimo całonocnych poszukiwań, lotników nie odnaleziono. Akcje patrolowe potwierdzały celowość działania ścigaczy w większych zespołach, a przynajmniej parach. Tak było w nocy z 21/22 sierpnia, gdy „S 1” wyszedł w morze wraz ze ścigaczem brytyjskim. W trakcie powrotu do bazy ścigacz Royal Navy uległ awarii silnika. W istniejącej sytuacji pomocna okazała się asekuracja ze strony ORP „S 1”, który wziął uszkodzonego partnera na hol i bezpiecznie doprowadził do Dover. O dodatkowe emocje zadbali w sierpniu Niemcy z brzegu francuskiego, ostrzeliwując dwukrotnie Dover z dalekonośnej artylerii

⁹ *Ibidem.*

(11 i 24 sierpnia)¹⁰. Szczęśliwie „S 1” nie ucierpiał podczas ostrzału. Załogi były na ogół bezpieczne, gdyż – jak wyjaśniał ówczesny dowódca „S 1”, ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki – „W Dover ścigacze skoszarowane były w tzw. Pens, olbrzymim schronie, gdzie były pomieszczenia dla załóg. Byliśmy pod ciągłym ogniem artylerii ciężkiej z Francji – nie było dnia, aby kilka pocisków nie wylądowało na miasto lub port”¹¹.

Oprócz patroli nie zaniedbano ćwiczeń na morzu. W sierpniu 1943 r. odbyły się pożyteczne ćwiczenia, gdy „S 1”, w większym zespole ścigaczy brytyjskich, doskonalił formowanie szyków, ataki przy użyciu bomb głębinowych oraz prowadzenie łączności różnymi środkami (to ostatnie było szczególnie ważne, gdyż bez koordynacji działań skuteczne akcje ścigaczy były praktycznie wykluczone). Jak na sierpień pogoda w tej części Kanału La Manche nie rozpieszczała (m.in. wskutek wysokiej fali). Z tego powodu aż 12 dni ORP „S 1” spędził w bazie, bez możliwości wyjścia w morze¹².

Wrzesień 1943 r. był jednym z ostatnich, a na pewno ostatnim tak aktywnym miesiącem w służbie ORP „S 1” (aż 13 patroli, 3 ćwiczenia i 1 próba na morzu; łącznie 17 wyjść w morze, w łącznym czasie 108 godzin, podczas których ścigacz pokonał 681 Mm, tj. ok. 1260 km). I tym razem w akcjach towarzyszyły ścigaczowi „S 1” ścigacze brytyjskie oraz ORP „S 2” (niekiedy „S 1” dowodził mieszanymi zespołami). Pogoda we wrześniu była – jak na to wskazują dostępne źródła – lepsza niż w sierpniu, ale i tym razem trzykrotnie ścigacz przerywał patrole z powodu złych warunków atmosferycznych (w tym zwłaszcza sztormów, groźnych dla małych jednostek nawodnych). W szczególności dotyczyło to patrolu w nocy z 27/28 września, w którym poza ORP „S 1” uczestniczyli stali towarzysze wspólnych akcji – ORP „S 2” i jeden ścigacz brytyjski. W sztormowej pogodzie „S 1” uległ uszkodzeniom, ale do bazy zdołał, szczęśliwie, powrócić o własnych siłach. 18 września „S 1” wziął udział w patrolu koło boi S.W. Gate. Miało to na celu zwolnienie z patrolowania tego akwenu brytyjskich łodzi patrolowych, które przez dowództwo zostały skierowane na poszukiwanie rozbitków. Ponieważ w dniach 1–6 września ścigacz „S 1” stał w Dover w remoncie okresowym, 7 września

¹⁰ *Ibidem*. Ostrzał Dover przez najcięższą artylerię niemiecką z drugiej strony Kanału przysparzał poważnych strat w ludziach i zniszczeń materialnych, pomijając nawet aspekt psychologiczny. Przykładowo, jednego tylko dnia, 26 kwietnia 1941 r., na rejon Dover spadło 14 pocisków (9 do morza, a 5 na ląd), powodując śmierć ośmiu ludzi. Jednak rekordowy był pod tym względem 29 kwietnia 1941 r., gdy spadło aż 69 pocisków (4 do morza, zaś 65 na ląd). Szczęściem w nieszczęściu, liczba zabitych tego dnia ograniczyła się do dwóch osób (TNA, CAB/ 106/1182, The long distance shelling of Dover, b.d., b.p.).

¹¹ J. Dobrodzicki, *Notatki o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160, s. 14.

¹² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.

przeprowadził w morzu konieczne próby wszystkich silników. W dniach 9, 13 i 17 września 1943 r. ORP „S 1” brał udział w intensywnych ćwiczeniach na morzu. W pierwszym z tych terminów, 9 września, uczestniczył w ćwiczeniach „Starkey” (tj. w przygotowaniach do inwazji na kontynent). Podczas tych ćwiczeń „S 1” występował w składzie 3. Flotylli Ścigaczy, pod dowództwem por. mar. W. Szustera (s.o. na ORP „S 2”). Poza wspomnianą flotyllą w ćwiczeniach wzięła też udział 5. Flotylla Ścigaczy Royal Navy. Rola „S 1” polegała m.in. na patrolowaniu, w godzinach 05.00–12.30, odcinka między bojami Nr 4 i Nr 1 (był to nieczęsty przypadek, gdy ścigacz działał w świetle dnia, a nie pod szczelnym przykryciem ciemności nocnych). Inny charakter miało ćwiczenie przeprowadzone 13 września 1943 r. (z udziałem „S 1”, „S 2” i ścigacza brytyjskiego), podczas którego doskonalono manewrowanie w zespole, strzelanie do tarczy stałej i próbne ataki przy użyciu bomb głębinowych. Podobne ćwiczenie odbyło się 17 września, ale w nieco innym składzie (doszedł jeszcze jeden ścigacz brytyjski). Oprócz manewrowania i strzelania do tarczy, ćwiczono też stawianie zasłony dymnej; manewr szczególnie przydatny w – prowadzonych w bezpośredniej bliskości – starciach własnych i nieprzyjacielskich ścigaczy¹³.

Większą część października 1943 r. (od 1 do 23 tego miesiąca) ścigacz „S 1” spędził w bazie w Dover, w remoncie, wskutek uszkodzeń odniesionych po uderzeniach fal (przy sztormowej pogodzie, jakiej nie brakowało we wrześniu 1943 r.). Związany z tym wymuszony postój w porcie wiązał się z ryzykiem, spowodowanym kilkakrotnym ostrzeliwaniem Dover przez najcięższą artylerię niemiecką z drugiej strony Kanału (dwukrotnie 3 października i raz 4 października). Ukończenie 23 października przedłużającego się remontu umożliwiło okrętowi przed końcem miesiąca wzięcie udziału w pięciu patrolach na przylegających wodach Kanału La Manche. Pierwszy taki patrol odbył się w nocy z 25 na 26 października. ORP „S 1”, jako okręt dowodzący (s.o.), wyszedł z bazy w towarzystwie dwóch ścigaczy brytyjskich. Celem akcji było przechwycenie ścigaczy niemieckich, co do których istniały wskazania własnych radarów. Jednak zła pogoda wymusiła powrót do bazy. Już następnej nocy (26/27 października) ORP „S 1” wyszedł z bazy w poszukiwaniu ścigaczy wroga. Nieprzyjaciela nie odnaleziono, a podczas powrotu do portu, wskutek gęstej mgły, ograniczającej widoczność do zaledwie 20–30 metrów, doszło do awarii (przy wejściu do portu ścigacz uderzył dziobem w molo). Szczęściem w nieszczęściu, uszkodzenia nie były na tyle duże, by mogły negatywnie rzutować na zdolności operacyjne okrętu. Dzięki temu już następnej nocy (27/28 października) polski

¹³ *Ibidem.*

ścigacz mógł ponownie wyjść w morze jako osłona ścigacza Royal Navy, mającego za zadanie postawienie min przy wejściu do portu w okupowanej Dunkierce. Wskutek mgły utrzymanie łączności wzrokowej z Brytyjczykiem stało się niemożliwe. Dlatego „S 1” otrzymał rozkaz oczekiwania na powrót brytyjskiego okrętu przy określonej boi. Na miejscu, przy boi, „S 1” zastał dwie brytyjskie łodzie patrolowe szczipione ze sobą wskutek zderzenia. „S 1” odholował obie niefortunne jednostki do boi „Dumpton”, skąd same udały się do bazy w Ramsgate. Po zakończeniu akcji ORP „S 1” szczęśliwie powrócił do Dover. W nocy z 29 na 30 października „S 1” oraz „S 2” (ten ostatni jako s.o. – dowodzący) wyszły z bazy w Dover na patrol przeciwko niemieckim Schnellbootom. Wroga nie odnaleziono. Ostatni patrol ORP „S 1” w październiku (z 31 października na 1 listopada 1943 r.) prowadził na wody sąsiadujące z nieprzyjacielską bazą lekkich sił w okupowanej belgijskiej Ostendzie. Oprócz „S 1” w akcji wzięły udział: bratni ORP „S 4” i 3 brytyjskie MTB. Niestety, awaria silnika na „S 4” przerwała operację. „S 1” odholował uszkodzonego towarzysza do Ramsgate, a sam powrócił do bazy w Dover¹⁴.

To była ostatnia akcja ORP „S 1” pod dotychczasowym dowództwem ppor. mar. Dobrodzickiego. 1 listopada 1943 r. zastąpił go ppor. mar. Roman Dulla. Pod komendą nowego dowódcy ścigacz wyszedł w morze jeszcze najbliższej nocy (z 1 na 2 listopada). Celem operacji był eskortowany niemiecki statek, mający wyjść w morze z Ostendy. ORP „S 1”, i jeden ścigacz Royal Navy, stanowiły siłę „B”, mającą osłaniać zespół uderzeniowy trzech brytyjskich ścigaczy torpedowych (jako siłę „A”). Pomimo aż trzygodzinnego oczekiwania w rejonie Ostendy wroga nie napotkano i rano bezpiecznie powrócono do Dover. W dwie doby później (w nocy z 3/4 listopada 1943 r.) „S 1” jako okręt dowodzący (s.o.) wyszedł wraz z jednym ścigaczem brytyjskim na Kanał w celu poszukiwania ścigaczy wroga. Mimo całonocnego patrolowania do spotkania z wrogiem nie doszło. Dwa ostatnie patrole „S 1” przypadły na 6 i 8 listopada 1943 r. (tj. w nieco ponad trzy lata od dramatycznego wejścia do służby pod banderą PMW). 6 listopada „S 1” (któremu w operacji towarzyszył ścigacz brytyjski) doznał w sztormowej pogodzie, wskutek uderzenia fali, awarii silnika. W rezultacie był zmuszony do powrotu do bazy. 8 listopada 1943 r. dwa polskie ścigacze – OORP „S 1” oraz „S 2” (ten ostatni jako dowodzący – s.o.) – wyszły na nocny patrol. Gdy dotarły do nakazanej pozycji otrzymały rozkaz powrotu do bazy, co wynikało ze złych warunków pogodowych¹⁵.

¹⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.; *ibidem*, Ścigacz RP „S 1”, wyciąg z dziennika zdarzeń, październik 1943 r., b.p.

¹⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.

To było ostatnie bojowe wyjście ścigacza „S 1” w morze. Dzień później – 9 listopada 1943 r. – ścigacz, wskutek złego stanu technicznego, został zaliczony do kategorii „C” i postawiony w Dover do dalszych decyzji polskiego Kierownictwa Marynarki Wojennej oraz Królewskiej Admiralicji Brytyjskiej. Postój przedłużał się. Jedyną większą zmianą było objęcie czasowo stanowiska p.o. dowódcy przez ppor. mar. Juliusza Schreibera (od 17 grudnia 1943 r.).

Długo ważyła się decyzja co do generalnego remontu ścigacza. Pozostała jednak w zawieszeniu wobec perspektywy uzyskania dla PMW nowych ścigaczy torpedowych (MTB). Okręt po przejściu do Ramsgate podlegał tylko pracom konserwacyjnym. Z dniem 21 lutego 1944 r. ścigacz postawiono w stan I rezerwy. Sprzęt i wyposażenie zdano do magazynów. Stan nieczynny ścigacza artyleryjskiego „S 1” (tj. kat. „C”, oznaczająca pozostawanie w bazie) trwał aż do połowy kwietnia 1944 r. Z tym dniem ścigacz został przeniesiony do stanu II rezerwy, co argumentowano faktem, że okręt ten był w 1943 r. już przestarzały i nie nadawał się do współpracy z żadną operującą flotyllą ścigaczy. Miał zatem zostać w składzie PMW wymieniony na ścigacz innego (nowego) typu. P.o. dowódcy ppor. mar. J. Schreiber został mianowany oficerem wachtowym (tj. z.d.o.) nowego ścigacza „S 5”. Na ścigacz ten przeszli też szeregowi z „S 1”. Sam ścigacz „S 1” zakonserwowano i umieszczono na lądzie, w hangarze (il. 51–61, 68).

Z dniem 20 października 1944 r. szef KMW wiceadm. Świrski nakazał przeholować ścigacz do bazy w Plymouth-Devonport, gdzie oddany został pod opiekę komendantowi oddziału do prac konserwacyjnych ORP „Wilk”. Formalnie ścigacz został przyjęty przez kierownika Bazy Zaopatrzenia MW (w Cornwood). Przeholowanie zasłużonego ścigacza (pierwszego ścigacza PMW) do bazy w Plymouth nastąpiło 25 lutego 1945 r., gdzie okręt stanął na długi czas w II rezerwie¹⁶. Jego równie ciekawe dzieje, jeszcze pod opieką polskich marynarzy, wydłużą się aż do końca 1946 r. (o czym w jednym z kolejnych rozdziałów).

ORP „S 2”

Najsłynniejszy z polskich ścigaczy – ORP „S 2” (wslawiony, także w kręgach Royal Navy, spektakularną akcją z czerwca 1942 r.) – wszedł do działań patrolowych 1943 r. pod nowym dowództwem. Stało się to 26 grudnia 1942 r., kiedy komendę nad okrętem i załogą przejął por. mar. Witold Szuster (ten sam oficer, jeden z najlepszych dowódców młodego pokolenia,

¹⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 1” – rok 1943, b.p.; *ibidem*, Ścigacz „S 1”, 9 listopada 1943 – maj 1944, b.p.

16 stycznia 1943 r. objął z rąk por. mar. Wciślickiego dowództwo całej polskiej Grupy Ścigaczy).

Wśród sześciu patroli i operacji stycznia 1943 r. dominowały akcje polegające na artyleryjskiej osłonie działających w Kanale brytyjskich trałowców (ze składu Mine Destruction Force). Przykładowo, 23 stycznia 1943 r. okręt wyszedł w morze z Dover w celu postawienia boi przy nowym typie niemieckiej miny morskiej, w celu jej wyraźnego oznaczenia dla własnych trałowców. Styczeniowa pogoda nie sprzyjała działaniom najmniejszych okrętów bojowych. Kilkakrotnie ścigacz zmuszony był wcześniej powracać do portu z powodu szczególnie wysokiej fali. Oprócz działań bojowych, czas załozde „S 2” wypełniały w styczniu, a i później – wszechobecne remonty (jak w dniach 1–6 stycznia w Ramsgate). Nudę licznych „zwykłych” postojów w bazie (nie związanych z remontami, a przeważnie z warunkami pogodowymi) wypełniały tradycyjnie ćwiczenia i wykłady organizowane dla załóg¹⁷.

Wśród 13 patroli i operacji lutego 1943 r. aż połowa dotyczyła istoty skrytej walki w Kanale, tj. rozpoznawania nieprzyjacielskich pól minowych i przejść przez nie. Łączyło się to z badaniem i określaniem zasięgu wykrytych pól minowych (identyczne działania prowadziły z drugiej strony Kanału ścigacze torpedowe Kriegsmarine). W wypadku wykrycia przejścia przez odnalezione pole minowe, „S 2” stawał w odpowiednim miejscu boję kierunkową. Niekiedy poszukiwanie pól minowych wroga było utrudnione, a czasami uniemożliwione przez mgłę. I tak, 5 lutego poszukiwanie niemieckich pól minowych przerwano z powodu mgły, ograniczającej widoczność do niespełna stu metrów (pół kabla). O tym, że akcje namierzania wrogich pól minowych były niebezpieczne, świadczy operacja ORP „S 2”, przeprowadzona 25 lutego. To wtedy ścigacz uczestniczył w rozpoznaniu i określeniu zasięgu niemieckiego pola minowego w okolicy ławicy Outer Ruytingen (po „niemieckiej” stronie Kanału, w pobliżu Gravelines – Dunkierki). Oprócz wspomnianych wyżej działań, okręt uczestniczył dwukrotnie w ćwiczeniach zespołowych ścigaczy (3 i 10 lutego). Polegały one na pozorowanych atakach na konwój, pozorowanych atakach bombami głębinowymi, współpracy ze ścigaczami torpedowymi (MTB). Ćwiczone też ataki na szybki cel, połączone z równoczesnym strzelaniem do tarczy (warunki te odpowiadały walce z jak zawsze wyjątkowo groźnymi niemieckimi Schnellbootami). Podczas powrotu z ćwiczeń 10 lutego, ścigacz doznał awarii silnika, co wymusiło przejście do Ramsgate na remont (11–14 lutego)¹⁸.

¹⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 27. Zob. też IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Polish MGB S 2, Monthly running report, Month of January 1943, b.p.

¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 27–29; *ibidem*, Ścigacz „S 2”, wypis z dziennika zdarzeń, luty 1943 r., b.p. Niekiedy dochodziło do niebezpiecznych

Walka minowa z nieprzyjacielem na wodach Kanału La Manche stanowiła główny motyw działań ORP „S 2” w marcu 1943 r. (kiedy okręt odbył 5 patroli i operacji). Wtedy również „S 2” działał w rejonie ławicy Outer Ruytingen (1 marca), a w nocy z 1 na 2 marca uczestniczył w osłonie brytyjskich jednostek (ML) minujących tor wodny pod Boulogne¹⁹.

Intensywność działań ORP „S 2” wyraźnie wzrosła wraz z nastaniem wiosny, co niekoniecznie w realiach Kanału La Manche musiało oznaczać zasadniczą poprawę warunków atmosferycznych (tylko w kwietniu 1943 r. ścigacz odbył 10 patroli, wśród których dominowało dozorowanie przejść we własnych polach minowych). Nie zapominano o ćwiczeniach. 14 kwietnia „S 2” w zespole ze ścigaczami brytyjskimi przeprowadził strzelanie do tarczy holowanej z dużą szybkością (co imitowało starcie z głównymi wrogami alianckich ścigaczy – Schnellbootami). Przeprowadził też ćwiczenia w pozorowanym rzucaniu bomb głębinowych. Szlifowano współpracę bojową z brytyjskimi ścigaczami torpedowymi. Tradycyjnym przerywnikiem działań bojowych było kilkakrotne stanie przy nabrzeżu mola w Dover, w pogotowiu – piętnastominutowym i godzinnym²⁰.

Okręt poza akcjami bojowymi w Kanale (głównie dozorowania przejść w polach minowych) i postojami w bazie w Dover, przechodził jedynie, w miarę istniejących potrzeb, do pobliskiego Ramsgate. Tam korzystał z zaplecza stocznioowego. Także w maju 1943 r. ćwiczone (17 maja) wspólnie ze ścigaczami torpedowymi Royal Navy (zmiany szyków w zespole, sygnalizację, holowanie i alarmy). Kilkakrotnie okręt stał, wraz załogą, w gotowości piętnastominutowej, a raz w gotowości godzinnej do wyjścia w morze, do czego jednak ostatecznie nie doszło. Kilkakrotnie „S 2” wychodził w dzień poza bazę w Dover dla sprawdzenia stanu morza²¹ (zapewne odbywało się to w ramach przygotowań do planowanych nocnych operacji ofensywnych w Kanale).

Czerwiec 1943 r. zapisał się w kronice ORP „S 2” jako relatywnie pracowity – 15 wyjść w morze, w tym aż 13 na patrole; cóż z tego, skoro aż w co najmniej pięciu przypadkach patrole kończyły się przed czasem w związku ze złymi warunkami atmosferycznymi. Większe emocje towarzyszyły akcji z 7 czerwca, w której obiektem poszukiwań w Kanale były niemieckie

sytuacji, związanych z rodzajem używanego paliwa. 22 lutego, w czasie pracy „S 2” na polu minowym, wykryto benzynę w zenzach, co potencjalnie groziło pożarem lub nawet eksplozją ścigacza (*ibidem*).

¹⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 29.

²⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 29–31; *ibidem*, Ścigacz „S 2”, kwiecień 1943 r., b.p.

²¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 31–32; *ibidem*, Ścigacz „S 2”, maj 1943 r., b.p.

ścigacze, jednak i tym razem do spotkania z wrogiem nie doszło. Kanał nie po raz pierwszy pokazywał swe groźne oblicze. W efekcie aż 12 dni okręt spędził na postoju w Dover „z powodu nieoperacyjnej pogody”²².

Wśród sześciu patroli przeprowadzonych w lipcu 1943 r. było kilka akcji dozoru przejść między polami minowymi. Częściej okręt stał w bazie, w pogotowiu do akcji. W nocy z 28 na 29 lipca 1943 r. „S 2” popłynął na patrol wzdłuż brzegu francuskiego w okolicy Boulogne. Także w lipcu (mimo teoretycznie dobrej, letniej aury) kilka wyjść w morze kończyło się względnie szybkim powrotem do bazy z powodu złej pogody. Przy braku tym razem ćwiczeń, które wcześniej zajmowały średnio dwa dni w miesiącu, „S 2” trafił w lipcu na dwa dni do remontu w Ramsgate i – co stanowiło pewną nowość – na tydzień do remontu w Dover. To właśnie przejścia między Dover i Ramsgate składały się w znacznym stopniu na bilans pokonanych w miesiącu ponad 360 mil morskich (tj. ok. 670 km)²³.

Dozorowanie przejść między polami minowymi stanowiło główne zadanie realizowane w sierpniu 1943 r. (spośród 10 patroli dwa zakończyły się przedwcześnie; jeden wskutek sztormu, zaś drugi wskutek awarii silnika). Po lipcowej przerwie w ćwiczeniach, 19 sierpnia ORP „S 2” ponownie wziął udział w zajęciach treningowych zespołu własnych ścigaczy (zmiany szyków, pozorowane ataki bombami głębinowymi). Dni postoju w bazie lekkich sił w Dover, okręt spędzał w pogotowiu, gotowy do akcji. Na trzy rodzaje realizowanego pogotowia składały się: piętnastominutowe, jednogodzinne i dwugodzinne. Dwa pierwsze rodzaje pogotowia wymagały przebywania marynarzy na pokładzie, a jedynie pogotowie dwugodzinne umożliwiało zwolnienie załogi na ląd (ale z zapewnieniem środków łączności, aby w tym terminie możliwe było wyjście z bazy na wody Kanału). Przez osiem dni (w okresie od 24 do 31 sierpnia) „S 2” stał w remoncie (na ślipie). Nie bez znaczenia było i to, że przez część miesiąca nieoperacyjna pogoda przykuła ścigacz do nabrzeża. Czas wyłączenia ORP „S 2” z działań – ale jedynie wskutek remontu – wykorzystano dla wysłania załogi na oczekiwane przez nią urlopy. Wszystkie prace przy ścigaczu wykonywał brytyjski personel bazy²⁴.

Powrót marynarzy z urlopów (oraz ścigacza z remontu) zbiegł się z okresem największej aktywności bojowej naszego zasłużonego weterana – ORP „S 2”. Na wrzesień 1943 r. przypadła kulminacja jego dokonań bojowych,

²² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 32–33.

²³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 33–34; *ibidem*, Ścigacz „S 2”, wypis z dziennika zdarzeń, lipiec 1943 r., b.p.

²⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 34–35; *ibidem*, Ścigacz RP „S 2”, wypis z dziennika zdarzeń, sierpień 1943 r., b.p.

w tym zwłaszcza aż 15 patroli, z których tylko cztery zakończyły się przed czasem wskutek złej pogody. Dokonania alianckich ścigaczy w tym newralgicznym okresie to pośrednie świadectwo wzmożonej aktywności lekkich sił nawodnych przeciwnika. Celami patroli „S 2” były zatem przeważnie nieprzyjacielskie Schnellbooty (11 razy), a także – na drugim planie – dozоровanie przejść między polami minowymi. Incydentalnie – ścigacz realizował osłonę własnej żeglugi i trałowców, a także niszczenie ogniem artylerii i karabinów maszynowych pływających min. Ważnym zadaniem zrealizowanym podczas patrolu w nocy z 6 na 7 września było sprawdzenie, czy przejście między polami minowymi nie zostało ponownie zaminowane. 18 września „S 2” wyszedł na patrol dla zastąpienia ratunkowych ścigaczy „lotniczych”, które wyruszyły w morze na ratunek rozbitkom. Przy tak intensywnej działalności patrolowej, okręt trzy dni spędził na intensywnych ćwiczeniach. Zaczęło się 9 września 1943 r. od operacji „Starkey” (pozorowanie operacji inwazyjnej). W ramach tych ćwiczeń ORP „S 2” uczestniczył w pozorowanej osłonie konwoju inwazyjnego, czego jednym z celów miało być wywabienie lotnictwa wroga do walki powietrznej. 13 września „S 2” jako dowódca flotylli ścigaczy (s.o) kierował ćwiczeniami zespołowymi w zakresie manewrowania. Ponadto ćwiczono łączność, a także strzelanie do celów stałych oraz ataki pozorowane przy użyciu bomb głębinowych, z użyciem zasłony dymnej. W cztery dni później, 17 września, ORP „S 2” ponownie jako okręt dowodzący flotylli (s.o.) brał udział w ćwiczeniach zespołowych, w tym szczególnie trudnych – zmiany szyku. Podczas tych samych ćwiczeń strzelano także do tarczy holowanej oraz ćwiczono ataki pozorowane na podsłuch hydrofonu (sonaru pasywnego). Tak wyjątkowo intensywna działalność ścigacza „S 2” we wrześniu 1943 r. wyraziła się też odpowiednio okazałym przebiegiem w morzu 700 Mm (tj. ok. 1300 km), w czasie 96 godzin²⁵.

Jesienią 1943 r. aktywność bojowa ścigacza ORP „S 2”, wyrażająca się wskaźnikiem liczby patroli i operacji, uległa wyraźnemu osłabieniu – w październiku do dziesięciu, zaś w listopadzie i grudniu do zaledwie pięciu (istotny wpływ miały nienajlepsze i – pogarszające się z każdym miesiącem – warunki atmosferyczne). Partnerami załogi „S 2” w tych akcjach byli brytyjscy towarzysze broni ze ścigaczy artyleryjskich i torpedowych. Wychodzono w morze przeważnie w celu poszukiwania jak zawsze groźnych ścigaczy niemieckich, ale też jeden raz dla oznaczenia przy pomocy boi pola minowego. Inna akcja obejmowała próbę zaatakowania wrogiego konwoju (z 28/29 października).

²⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 35–36; *ibidem*, Ścigacz „S 2”, wyciąg z dziennika zdarzeń, wrzesień 1943 r., b.p.

Szczególnie zuchwała była operacja przeprowadzona (najpewniej w nocy) 10 października. ORP „S 2” wyszedł z Dover, w towarzystwie ścigacza brytyjskiego, jako osłona akcji minowania kanału wejściowego do pilnie strzeżonego przez artylerię nadbrzeżną i okręty strażnicze portu w Boulogne. Podczas operacji ścigacz „S 2”, stojąc nieruchomo w dryfie, oczekiwał na odwrót brytyjskiego okrętu, w gotowości do ewentualnej interwencji. Do konieczności wsparcia ścigacza wykonującego zasadnicze zadanie nie doszło, zaś sam odwrót spod Boulogne przebiegł bez jakiegokolwiek interwencji nieprzyjaciela. Także w październiku 1943 r. nie zapomniano o zasadniczym przeznaczeniu ścigacza ORP „S 2”, jako lekkiego i szybkiego okrętu wsparcia artyleryjskiego. Doskonaleniu umiejętności własnych artylerzystów w strzelaniu do tarczy służyły ćwiczenia przeprowadzone – wraz ze ścigaczem Royal Navy – 12 października 1943 r. W tym miesiącu „S 2” zanotował szczególnie imponujący przebieg wyrażony w milach morskich (przy jedynastu wyjściach w morze, okręt pokonał w czasie 112 godzin aż 829 Mm, tj. ponad 1530 km!)²⁶.

8 listopada 1943 r. „S 2” (jako dowodzący) oraz bratni „S 1” przeprowadziły nocny patrol w celu poszukiwania i zwalczania ścigaczy wroga. Takie same patrole, tyle że ze ścigaczem brytyjskim, ORP „S 2” przeprowadził (jako dowodzący) w listopadzie 1943 r. jeszcze dwukrotnie – w nocy z 9 na 10 oraz z 21 na 22 listopada. Jeden patrol nocny (wraz ze ścigaczem Royal Navy) obejmował pośrednią osłonę własnego konwoju (z 11 na 12 listopada), a jeden – poszukiwanie zestrzelonych nad Kanałem lotników (18 listopada). Pierwszy tydzień listopada był dla załogi „S 2” częściowo nieczynny, na co składał się remont, przeprowadzony w bazie, w Dover, w dniach 1–7 listopada (polegający na wymianie silnika). Dopełnieniem skomplikowanych procedur eksploatacyjnych zespołu napędowego była po remoncie próba wszystkich silników przeprowadzona poza bazą, na wodach Kanału, 8 listopada²⁷.

W drugiej dekadzie grudnia 1943 r. w dzienniku działań ścigacza zapisano czasową zmianę bazy operacyjnej. Zamiast dotychczasowej bazy w Dover (najbardziej wystawionej na działania nieprzyjaciela, w tym ostrzał najcięższej artylerii zza Kanału), ORP „S 2” przeszedł do położonej bardziej na północ (o ok. 30 km) bazy lekkich sił w Ramsgate. Także remonty odbywane w tym miesiącu obejmowały zarówno Dover (w dniach 2–12 grudnia dokonano tam wymiany silnika) oraz właśnie Ramsgate (ostatnie dni grudnia). Spośród pięciu patroli i innych akcji, zrealizowanych przez „S 2”

²⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 37–38.

²⁷ *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Ścigacz RP „S 2”, wyciąg z dziennika zdarzeń za m-c listopad 1943 r.

w tym miesiącu, pierwsze dwa zadania wykonano jeszcze z Dover. 1 grudnia „S 2” wraz ze ścigaczem brytyjskim przeprowadził – co nietypowe – patrol dzienny. Jeszcze tego samego dnia, zapewne nocą, „S 2”, w towarzystwie trzech ścigaczy Royal Navy, przeprowadził operację poszukiwania min na mieliźnie „Vergoyer”. Doznawszy awarii silnika powrócił do bazy, gdzie od razu trafił do remontu. Kolejne grudniowe akcje ORP „S 2” prowadzone były już z Ramsgate. Pierwszy raz, w nocy z 17/18 grudnia, „S 2”, w parze ze ścigaczem brytyjskim, wyszedł z Ramsgate i via Dover udał się na patrol w zwiężeniu Kanału. Zła pogoda zmusiła do szybszego niż planowano powrotu do bazy.

W pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia – 25 grudnia 1943 r. – załoga „S 2” nie świętowała, a popłynęła (wraz z dwoma ścigaczami brytyjskimi) na osłonę nocnej operacji wysadzenia desantu komandosów na brzeg francuski. Trudna operacja zakończyła się powodzeniem. Po patrolu przeciwko ścigaczom Kriegsmarine (w nocy 27 grudnia, w godzinach 00.55–09.00), na ostatni swój patrol w 1943 r. ORP „S 2” wyszedł z Ramsgate w zaledwie osiem godzin później. Było to jeszcze tego samego dnia, późnym popołudniem (o godzinie 17.00). Ten wyjątkowo długi patrol (w którym polskiemu ścigaczowi artyleryjskiemu towarzyszyła jednostka brytyjska), połączony z eskortowaniem statku do Dover, zakończył się przy nabrzeżu macierzystej bazy w Ramsgate, 28 grudnia, już w świetle dziennym (o godzinie 08.45). Było to zatem po blisko 16 godzinach spędzonych na morzu, na chybotliwym pokładzie ścigacza, wśród wszechobecnej wilgoci i zimna, a do tego w obliczu możliwości w każdej chwili napotkania nieprzyjaciela²⁸.

Styczeń 1944 r. (ostatniego roku działań bojowych „S 2”) zapisał się znacznym zmniejszeniem intensywności działań bojowych ścigacza. Spośród pięciu patroli (głównie związanych z pośrednią osłoną własnych konwojów), wyróżniła się zwłaszcza nocna akcja z 15 na 16 stycznia. Na patrol „S 2” wyszedł z Ramsgate wraz ze ścigaczem brytyjskim. W rejonie patrolowania do zespołu dołączył komponent uderzeniowy – trzy brytyjskie ścigacze torpedowe. Cała piątka okrętów otrzymała drogą radiową rozkaz zaatakowania wrogiego konwoju na wyeksponowanym odcinku z Dunkierki do Calais. W tym celu zespół skierował się kursem na Gravelines. Na przebieg akcji zasadniczy wpływ wywarła interwencja własnego lotnictwa, co spowodowało powrót zespołu ścigaczy do wcześniejszego rejonu patrolowania. Tam otrzymano rozkaz zaatakowania innego konwoju (idącego z Dunkierki do Boulogne). Do ataku ostatecznie nie doszło, ponieważ niemiecki statek

²⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1943, k. 39–40; *ibidem*, Ścigacz RP „S 2”, wykaz ruchów ścigacza za miesiąc grudzień 1943 r., b.p.

został zatopiony przez interweniującą artylerię nadbrzeżną z brytyjskiego brzegu Kanału. Ścigacze powróciły do Ramsgate.

Przejściowe wykorzystywanie przez „S 2” bazy w Ramsgate, jako podstawy operacyjnej, nie wykluczało kilkunastu postojów w Dover, gdzie okręt stał „w pogotowiu” do interwencji na wodach Kanału. Kilkakrotne przejścia ORP „S 2” w styczniu 1944 r. między Ramsgate i Dover wynikały głównie z konieczności dokonania w Ramsgate dwóch remontów (na początku stycznia i – w związku z awarią silnika – w dniach 20–23 stycznia). Łącznie w styczniu 1944 r. ORP „S 2” spędził na morzu 58 godzin, podczas których przebył 316 Mm (blisko 600 km)²⁹.

W lutym 1944 r. ORP „S 2” działał, korzystając z bazy lekkich sił w Dover i Ramsgate (m.in. odbył trzy patrole, a w dniach 14–15 lutego przechodził remont silnika w Ramsgate). Na dłużej pożegnał Dover, 25 lutego, kiedy po raz kolejny popłynął, w związku z drugim już w miesiącu remontem, do Ramsgate. Tak elastyczne przesuwanie ścigaczy między własnymi bazami miało być może na celu dezorientowanie przeciwnika co do rzeczywistych sił alianckich, bazujących w obu portach. Zapewne też sprzyjało optymalizowaniu wykorzystania lokalnych baz remontowych (a te w wypadku ścigaczy były z reguły bardzo obciążone, zwłaszcza wskutek częstych awarii bardzo eksploatowanych zespołów napędowych). Bezpośrednio po przybyciu do Ramsgate, 25 lutego, „S 2” stanął zatem do kolejnego remontu. Wiązało się to z zakwalifikowaniem ścigacza jako nieczynnego w dniach 26–29 lutego (w kategorii „C”).

Spośród patroli lutego wyróżniała się nocna akcja z 12/13 lutego, gdy „S 2” wraz z dwoma ścigaczami brytyjskimi uczestniczył w pośredniej osłonie konwoju w rejonie ławicy West Bullock. O zmienności warunków atmosferycznych panujących w Kanale świadczy fakt, że taki sam patrol (choć tym razem w towarzystwie tylko jednego ścigacza Royal Navy) zakończył się przed czasem po upływie ośmiu godzin i powrotem do Dover. Było to związane z tym, że – jak zapisano w kronice ścigacza – „dalsze patrolowanie było niemożliwe i niebezpieczne z powodu sztormu”³⁰.

Kłopoty techniczne z silnikiem „S 2” w lutym, stanowiły jedynie przygrywkę do prawdziwych problemów, jakie dotknęły ścigacz (a zwłaszcza personel maszynowni) w marcu, kiedy wskutek powtarzających się awarii motorów ścigacz trzykrotnie stawał do remontów i spędził w nich łącznie aż 22 dni! (1–13, 17–21, 28–31 marca), co skutkowało m.in. zakwalifikowaniem go – tak jak poprzednio – do kategorii „C”. W istniejącej sytuacji

²⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1944, k. 42–43.

³⁰ *Ibidem*, k. 43.

rangę dużego wyczynu miał fakt, że okręt – mimo podanych wyżej problemów technicznych – był w stanie przeprowadzić aż pięć patroli bojowych w Kanale (wszystkie, w asyście jednego ścigacza brytyjskiego, polegały na pośredniej osłonie własnych konwojów).

Najciekawszy był patrol z 15 marca 1944 r. (w przerwie między dwoma remontami silników!), kiedy „S 2”, wraz ze ścigaczem brytyjskim i dwiema łodziami patrolowymi Royal Navy (ML) wzięły udział w osłonie (co ciekawe – za dnia) własnego konwoju. Zadanie ścigaczy sprowadzało się do osłonięcia konwoju zasłoną dymną w razie próby jego ostrzelania z brzegu francuskiego. Po wykonaniu misji, ścigacz „S 2” powrócił do bazy w Ramsgate³¹.

W obliczu nasilających się problemów technicznych z silnikami „S 2”, kwiecień był ostatnim (i do tego nader intensywnym) okresem działalności patrolowej tego ścigacza. Okręt odbył aż 11 tego typu akcji (16 wyjść w morze), przy zaledwie pięciu dniach spędzonych w remontach. Dominowały patrole związane z osłoną własnych konwojów, w pierwszych dniach kwietnia, przerywane przed czasem ze względu na sztormową pogodę (podczas patrolu 5 kwietnia ORP „S 2” oraz ścigacz brytyjski zmuszone były powrócić do portu po zaledwie dwóch godzinach spędzonych w morzu). Nawet bazując na stałe w Ramsgate, ścigacz dwukrotnie, wracając z morza, stawał na pewien czas w Dover, dla przeczekania sztormu i poprawienia się stanu morza.

6 kwietnia 1944 r., wczesnym rankiem (o godzinie 05.30), „S 2” wyszedł w morze dla sprawdzenia skąd pochodzi otrzymane, a bliżej niezidentyfikowane, echo radarowe. Po przybyciu w rejon poszukiwań natrafiono na brytyjską barcę desantową (landing craft), którą następnie przeprowadzono do Dover (akcja zakończyła się o godzinie 09.20). Kolejnych osiem patroli polski ścigacz, wraz z towarzyszącym mu ścigaczem Royal Navy, spędził na Kanale osłaniając własne konwoje przybrzeżne. Ścigacze opuszczały bazę w Ramsgate wieczorem, z reguły około godziny 20.00, i powracały rankiem około 07.00 (były to patrole w dniach 12–18 oraz 25–30 kwietnia 1944 r.). Podczas ostatniego z tych patroli (w nocy z 29 na 30 kwietnia) na ORP „S 2” zepsuł się lewy silnik, co było tym bardziej niepokojące, że kilka dni wcześniej ścigacz „S 2” stał w remoncie właśnie ze względu na konieczną wymianę silników. Po powrocie zatem do bazy ścigacz został czasowo wycofany z ruchu (i zaliczony do kategorii „C”).

Zanim pojawiły się wspomniane wyżej poważne problemy techniczne, „S 2” – stojąc w bazie w Ramsgate (7–11 i 14 kwietnia) – pełnił czasowo rolę ścigacza dyżurnego, gotowego do akcji, w czterogodzinnym, a niekiedy nawet jednogodzinnym reżimie pogotowia (w tym ostatnim wypadku

³¹ *Ibidem*, k. 44–45.

załoga ścigacza była zobligowana, by w czasie godziny od ogłoszenia alarmu wyjść w morze). Duża liczba patroli zrealizowanych w kwietniu 1944 r. – ostatnim miesiącu pracy bojowej ORP „S 2” (11 akcji tego typu) – wpłynęła na miesięczny przebieg, który wyniósł aż 830 Mm (tj. ok. 1540 km), w czasie 106 godzin spędzonych poza bazą³².

1 maja 1944 r., w związku z ostatnią awarią lewego silnika, ścigacz ORP „S 2” stanął w Ramsgate do remontu. Wadliwy motor wymontowano, a przy okazji renowacji poddano kadłub – odbyło się jego skrobanie i malowanie oraz naprawy licznych drobnych uszkodzeń. Prace te ukończono do 20 maja. W tym czasie załoga odbywała ćwiczenia i wykłady, a także zajęcia na strzelnicy. Sprawy wynikające z remontu były obiektem troski już nowego dowódcy, którym, na krótko, w dniach 24 kwietnia–12 maja 1944 r. był ppor. mar. Józef Suchenek-Suhecki. Po nim, 12 maja, p.o. dowódcy został ppor. mar. Jerzy Krasucki.

W tym newralgicznym okresie zapadła decyzja szefa KMW, wiceadm. Świrskiego o postawieniu „S 2” do rezerwy. Na tę decyzję wpływ wywarła negatywna ocena możliwości ścigacza, który reprezentował typ już przestarzały, a to kazało wątpić w możliwość jego skutecznego współdziałania ze ścigaczami nowych typów. Było to tym bardziej istotne, że wiosną 1944 r. zaawansowane były już prace nad stworzeniem grupy nowoczesnych ścigaczy torpedowych (późniejszych „S 5” – „S 10”), a na nowych jednostkach tej klasy potrzebni byli marynarze z praktyką morską, którzy przeszli już surową szkołę działań bojowych na dotychczasowych ścigaczach artyleryjskich.

22 maja 1944 r. na „S 2” rozpoczęto wymontowywanie i zdawanie uzbrojenia oraz amunicji. Zdaniu podlegały też: sprzęt nawigacyjny i sygnałowy oraz instrukcje brytyjskie. Dwa dni później, 24 maja, załoga została wyokrętowana i przeniesiona do bazy HMS „Fervent” (pol. „Żarliwy”)³³ (il. 63–64).

24 czerwca 1944 r. rozpoczęto przygotowania do przeprowadzenia ścigacza „S 2” do bazy w Plymouth-Devonport (tam miał zostać postawiony do rezerwy pod nadzorem kierownika Bazy Zaopatrzenia MW). Dlatego 27 czerwca, po uprzednim sprawdzeniu silników, ścigacz przeszedł samodzielnie z Ramsgate do Dover. W dwa dni później, 29 czerwca, po koniecznym określeniu dewiacji, „S 2” przeszedł z Dover do Portland, by następnego dnia (30 czerwca) zacumować w Plymouth do burty bratniego, polskiego ścigacza nowego pokolenia – „S 5”³⁴. Tak dokonywała się zmiana warty w Grupie Ścigaczy PMW (il. 64–65).

³² *Ibidem*, k. 45–46.

³³ *Ibidem*, k. 47.

³⁴ *Ibidem*, k. 48.

Podczas postoju w Plymouth załoga „S 2” przygotowywała do przekazania pozostały sprzęt i wyposażenie (sprzęt ruchomy trafił ostatecznie do Składnicy Intendenckiej Marynarki Wojennej). 4 lipca 1944 r. ścigacz przeholowano do basenu wewnętrznego w Devonport, gdzie przycumował do burty okrętu podwodnego ORP „Wilk”.

Nieuchronnie nadszedł gorzki dzień – środa, 5 lipca 1944 r. Punktualnie o godzinie 16.00 na ścigaczu „S 2” opuszczono banderę PMW i znak dowódcy. Zgodnie z rozkazem szefa KMW ścigacz został postawiony do II rezerwy, zaś załoga wyokrętowana. Z tym samym dniem ścigacz został komisyjnie przekazany kierownikowi Bazy Zaopatrzenia MW, a pod względem bezpieczeństwa i porządku oddany pod nadzór komendanta Oddziału Konserwacyjnego ORP „Wilk”. Uzbrojenie ścigacza: działko 20 mm Oerlikon i 2 ciężkie karabiny maszynowe zdjęto z podstaw, zakonserwowano i zabezpieczono w pomieszczeniu na lądzie. Amunicję, rakiety, rakiety i paliwo (benzynę) przekazano władzom portowym (brytyjskim). Radiostację, która odegrała tak istotną rolę w działaniach ścigacza, zamknięto, a klucze do niej przekazano komendantowi załogi konserwacyjnej ORP „Wilk”. Cały sprzęt ruchomy przekazano według sporządzonego inwentarza Składnicy Intendenckiej Marynarki Wojennej³⁵.

Historia działań bojowych ścigacza ORP „S 2” dobiegła końca.

ORP „S 3”

Spośród trójki polskich ścigaczy artyleryjskich, jakie weszły do służby pod białoczerwoną banderą w 1940 r., najwcześniej, gdyż już w maju 1943 r., służbę zakończył ORP „S 3”. Tak zamykała się jego kariera bojowa, która – oprócz dziesiątek zrealizowanych patroli i innych akcji – przyniosła wyszkolenie kilku oficerów kadry oraz grupy szeregowych – specjalistów (podoficerów i marynarzy). To na tej m.in. bazie w 1944 r. zbudowano zespół ścigaczy torpedowo-artyleryjskich (zob. rozdział siódmy). Nim ORP „S 3” przeszedł do historii PMW, w okresie od stycznia do maja 1943 r. wykonał kilkadziesiąt zadań bojowych, intensywnością dorównujących dokonaniom pozostałych dwóch ścigaczy.

W styczniu 1943 r., spośród sześciu patroli i operacji, aż pięć dotyczyło wojny minowej, szczególnie istotnej na wąskim odcinku Kanału La Manche. Było to związane głównie z określaniem zasięgu pól minowych i oznaczaniem bezpiecznych przejść wytrałowanych uprzednio przez własne okręty (dokonywano tego za pomocą specjalnych, przystosowanych do tego boi).

³⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 2” – rok 1944, k. 48–49; *ibidem*, Komendant morski „Południe” kmdr Witold Zajączkowski do szefa KMW, wiceadm. Jerzego Świrskiego, pismo z 6 lipca 1944 r., b.p.

W dwóch wypadkach (4 i 24 stycznia) „S 3” uczestniczył w niszczeniu wytrawionych wcześniej min. Wspomniane akcje realizowano w asyście towarzyszącego ścigacza brytyjskiego (24 stycznia oprócz „S 3” i ścigacza Royal Navy w strzelaniu do min uczestniczył też brytyjski trałowiec).

Jedna operacja nie dotycząca bezpośrednio wojny minowej obejmowała nocny patrol, ze ścigaczem brytyjskim, w rejonie Bassereuille, polegający na osłonie działań brytyjskich łodzi patrolowych (ML) i ścigaczy artyleryjskich. Oprócz zadań bojowych ścigacz zrealizował też jedno szkolenie, głównie w zakresie manewrowania w zespole (wraz z trzema ścigaczami brytyjskimi, 18 stycznia). Wreszcie 19 i 20 stycznia 1943 r. ORP „S 3” przeprowadził w morzu próby sondy elektrycznej (echo sounder). Pozostałe 21 dni stycznia okręt spędził na postoju w Dover (w stanie pogotowia)³⁶.

Znacznie bardziej pracowity był dla załogi ORP „S 3” luty 1943 r. Spośród aż 13 patroli i innych akcji bojowych (na łącznie 18 wyjść z bazy na morze), zdecydowana większość obejmowała działania związane z prowadzoną od dawna wojną minową (głównie oznaczanie pól minowych i przejść między nimi). Uwagę zwraca brak adnotacji w dokumentach ścigacza o wcześniejszych powrotach z morza wskutek złej pogody. Zapewne zatem luty 1943 r. był – co w środku zimy może wydawać się zaskakujące – łaskawy dla działających w Kanale ścigaczy (taką interpretację wydarzeń zdaje się też potwierdzać podany wyżej przebieg działań w lutym 1943 r. bliźniaczego „S 2”; oba ścigacze – OORP „S 2” i „S 3” – działały na tych samych akwenach w rejonie Dover i Ramsgate). Dobre warunki pogodowe lutego 1943 r. wykorzystano do przeprowadzenia trzech ćwiczeń. 3 lutego „S 3” ćwiczył ataki na konwoje z wykorzystaniem bomb głębinowych, we współdziałaniu z brytyjskimi ścigaczami torpedowymi. Inne ćwiczenie obejmowało ataki na szybki cel (tj. szkolny odpowiednik niemieckiego Schnellboota) z równoczesnym strzelaniem do tarczy. Ten sam scenariusz ćwiczenia zrealizowano 10 lutego, zaś 19 lutego głównym obiektem ćwiczeń była łączność. Na przełomie lutego i marca ORP „S 3” był w Ramsgate w remoncie (na pochylni, co wiązało się z okresowym suszeniem kadłuba i naprawami). Wcześniej dziesięć dni postoju w bazie ścigaczy w Dover (głównie w dwóch pierwszych dekadach lutego) „S 3” stał w pogotowiu (jako ścigacz dyżurny)³⁷.

Niewiele mniej intensywny był dla ścigacza „S 3” marzec 1943 r. Zaczął się od zmiany na stanowisku dowódcy okrętu. W miejsce odchodzącego por. mar. Macieja Bocheńskiego (już wkrótce na stanowisku oficera

³⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1943, k. 21–22.

³⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1943, k. 22–23; *ibidem*, Ścigacz „S 3”, wypis z dziennika zdarzeń, luty 1943 r., b.p.

nawigacyjnego niszczyciela eskortowego ORP „Ślązak”), dowództwo „S 3” objął ppor. mar. Roman Dulla. Pod jego komendą okręt odbył 11 akcji bojowych, które – tak, jak wcześniej – obejmowały głównie działania z zakresu wojny minowej. Ścigaczowi w wyprawach tych towarzyszyło z reguły od jednego do dwóch ścigaczy brytyjskich, względnie (jak w nocy z 27/28 marca) bratni ORP „S 1”. Przy braku ćwiczeń na morzu, w rejestrze dokonań „S 3” zanotowano w tym miesiącu dwa dni spędzone na morzu, poza bazą w Dover, na określeniu dewiacji³⁸.

Z upływem czasu spadała intensywność działań ścigacza „S 3”. W kwietniu 1943 r., na łącznie dziewięć wyjść w morze, było tylko sześć akcji bojowych (patroli i operacji); tym razem bez odbywania jakichkolwiek ćwiczeń. Okręt, tradycyjnie już bazując w Dover, tylko jeden raz przeszedł do Ramsgate (gdzie w dniach 13–24 kwietnia stanął do dwunastodniowego remontu), po czym 25 kwietnia powrócił do bazy operacyjnej (Dover). W tym miesiącu tylko jedna akcja dotyczyła w sposób niebudzący wątpliwości wojny minowej – dotyczyło to sprawdzania pozycji boi ograniczających pole minowe (8 kwietnia). Było to o tyle istotne, że zdryfowanie boi pod wpływem prądów i fal (mimo ich zakotwiczenia) groziło wejściem własnych jednostek na miny. Pozostałe akcje kwietnia – ze względu na ich parametry, a zwłaszcza silny skład (oprócz „S 3”) – dotyczyły, jak można wnosić, przeważnie patroli przeciwko wrogim jednostkom (głównie najgroźniejszym – niemieckim ścigaczom) w newralgicznym rejonie Cieśniny Kaletańskiej. W nocy z 10/11 kwietnia ORP „S 3” (wraz z dwoma bratnimi ścigaczami – ORP „S 2”, jako dowodzącym, tj. s.o. oraz ORP „S 1”) wyszedł z Dover na nocny patrol. Kierowano się otrzymaną wiadomością o spodziewanej pozycji nieprzyjaciela. Do zaatakowania przeciwnika nie doszło ze względu na odpowiedni rozkaz otrzymany z bazy (być może przewaga wroga była zbyt duża). Patrol realizowany następnej nocy (z 11/12 kwietnia), w identycznym składzie trzech polskich ścigaczy artyleryjskich, został przed czasem przerwany ze względu na pogarszającą się pogodę. Podobnie było na nocnym patrolu 28 kwietnia, w którym trzem polskim ścigaczom towarzyszyły dwa ścigacze ze składu sojuszniczej Koninklijke Marine (Królewskiej Holenderskiej Marynarki Wojennej). Tak samo zakończył się patrol realizowany w nocy 30 kwietnia, gdy „S 3”, „S 1” i „S 2” wyszły z Dover wraz z dwoma ścigaczami brytyjskimi. I tu również fatalna pogoda wymusiła wcześniejszy powrót do bazy³⁹.

Nadszedł maj 1943 r. – ostatnie tygodnie służby ORP „S 3” pod białoczerwoną banderą (na co wpływ wywarł duży stopień zużycia, wynikający

³⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1943, k. 24–25.

³⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1943, k. 25–26; *ibidem*, Ścigacz „S 3”, wykaz operacji i ćwiczeń, kwiecień 1943 r., b.p.

z intensywnej eksploatacji). 1 maja dobiegła końca niemal dwumiesięczna służba na stanowisku dowódcy ppor. mar. R. Dulli. Dowództwo ścigacza objął po nim ppor. mar. Ludwik Antoszewicz (il. 67). Pierwsza akcja bojowa pod jego komendą (nocny patrol w Kanale) miała miejsce z 6/7 maja 1943 r., gdy ORP „S 3”, w asyście dwóch ścigaczy Royal Navy, przeczesał morze w rejonie boi „V”. Ostatni patrol bojowy ORP „S 3” odbył się w nocy z 13/14 maja 1943 r. (okręt uczestniczył w poszukiwaniach zaginionych w morzu lotników).

Ostatnie w karierze bojowej ścigacza „S 3” ćwiczenia morskie odbyły się 11 maja, gdy okręt wyszedł z bazy wraz z czterema ścigaczami brytyjskimi. Program ćwiczeń obejmował zajęcia taktyczne i sygnałowe. O dodatkowe efekty szkoleniowe zadbała dalekonosna artyleria niemiecka z brzegu francuskiego, ostrzeliwując (na szczęście niecelnie) ćwiczące jednostki alianckie. Wśród sześciu, zrealizowanych w maju 1943 r., wyjść w morze były próby silników (6 maja) oraz próby szybkości ścigacza przy obciążeniu minami. Ta intensywność zajęć wskazuje na dążenie dowództwa do maksymalnego wykorzystania okrętu w procesie szkolenia załogi. Było to tym bardziej uderzające, że – według Dziennika Zarządzeń Szefa KMW – ścigacz został formalnie skreślony ze stanu PMW, z podanych wyżej powodów, już 16 maja 1943 r.

Nie budzi wątpliwości znaczenie daty 20 maja 1943 r., w historii ścigacza artyleryjskiego „S 3” (według wszystkich dostępnych źródeł i opracowań ścigacz ten, jeden z trójki pierwszych okrętów tej klasy w PMW, tego właśnie dnia przekazano morskim władzom brytyjskim). Jak natomiast zdaje się wskazywać kronika ścigacza, wiązało się to – właśnie 20 maja, o godzinie 16.00 – z opuszczeniem na okręcie bandery PMW⁴⁰. Na definitywne rozstrzygnięcie powyższych wątpliwości – czy akt opuszczenia bandery PMW nastąpił na „S 3” już 16, czy dopiero 20 maja 1943 r. (na co zgodnie wskazują kronika ścigacza i wykaz jego operacji i ćwiczeń) – przyjdzie poczekać do dalszych, nie budzących wątpliwości, ustaleń źródłowych.

Późniejsze (po maju 1943 r.) losy marynarzy ze ścigacza ORP „S 3” wiążą się już nierozdzielnie z dziejami jego następcy – ścigacza artyleryjskiego ORP „S 4”.

⁴⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 3” – rok 1943, k. 26–27. Na opuszczenie bandery PMW na ścigaczu „S 3” jeszcze 16 maja wskazują „Kroniki” Stanisława M. Piaskowskiego (*Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 3, Albany 1990, s. 100). Podobnie opisuje to M. Borowiak: „16 maja 1943 r. ścigacz „S 3” został wycofany ze służby z powodu zużycia. Z tym dniem okręt skreślono ze stanu PMW, białoczerwona bandera została spuszczone. 20 maja w Dover zwrócono go [ścigacz] Brytyjczykom” (M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4*, seria: „Polskie okręty wojenne w Wielkiej Brytanii 1939–1945”, t. XV, b.m.w. [Oświęcim] 2018, s. 77). Na dzień 20 maja 1943 r. wskazuje wspomniany wyżej wykaz operacji i ćwiczeń: IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Ścigacz „S 3”, wykaz operacji i ćwiczeń, maj 1943 r., b.p.

ROZDZIAŁ 6

Niedoceniany jednak – ścigacz artyleryjski ORP „S 4”

W historii ścigaczy PMW ten okręt, którego służba przypadła na lata 1943–1944, kryje się w cieniu pozostałych jednostek tej klasy, niejako na drugim planie. Okres jego służby (i dokonania) przykrywają – zapoczątkowane jeszcze w 1940 r. – wyraziste czyny bojowe ścigaczy artyleryjskich „S 1”, „S 2” i „S 3”, a w końcowym okresie wojny – służba sześciu nowych, bliźniaczych ścigaczy torpedowych „S 5” – „S 10”.

Geneza ścigacza ORP „S 4”

Dzieje ORP „S 4”, bo o nim mowa, sięgają jeszcze jesieni 1940 r. 26 listopada tego roku Brytyjska Królewska Marynarka Wojenna złożyła w zakładach British Power Boat w Hythe koło Southampton (tych samych, gdzie wcześniej zbudowano znane nam – ORP „S 2” i ORP „S 3”) zamówienie na trzynaście ścigaczy typu BPB 71’6” (co określało planowaną długość kadłuba: 71 stóp i 6 cali). Zamówionym ścigaczom nadano już znaki taktyczne od MGB „107” do MGB „119”. Cóż z tego, skoro 11 marca 1941 r. zamówienie anulowano. Do sprawy budowy wspomnianej serii ścigaczy artyleryjskich powrócono dopiero 12 lutego 1942 r.

Jeden ze ścigaczy zbudowanych w ramach kontraktu, MGB „113”, wszedł do służby pod banderą Royal Navy, 7 grudnia 1942 r. Ścigacze, co trzeba podkreślić – sam MGB „113”, jak i okręty bliźniacze – dowiodły swojej ponadprzeciętnej wartości, zarówno pod względem konstrukcji, osiągnięć, jak i uzbrojenia. Do końca wojny powstało ich nie trzynaście, jak opiewało pierwotne zamówienie, ale aż blisko setka (dokładnie 98 – il. 67).

Po okresie szkolenia, MGB „113” wszedł w skład 9. Flotylli Ścigaczy Artyleryjskich (MGB) w wyeksponowanej bazie w Dover. Jak to się zdarzało wielu okrętom działającym w niełatwym nawigacyjnie Kanale, w czasie

jednej z operacji ścigacz na płyciźnie wszedł na podwodną skałę. W efekcie, ciężko uszkodzony, trafił do poważnego remontu w stoczni Mears Bros. w Twickenham (nad Tamizą, ówczesnie w odrębnym mieście; obecnie w zachodniej części Wielkiego Londynu, między – wyraziście zapisanymi w historii Wielkiej Brytanii – Richmond i Hampton Court).

Firma Mears – która miała przywrócić ścigacz do służby – była w okresie międzywojennym, jak i w latach II wojny światowej, powszechnie rozpoznawana w obrębie dorzecza królowej angielskich rzek. Na sukces nazwiska i firmy złożyli się – Joseph Theophilus Mears (1871–1935), a także jego brat, Gus. Obaj w 1905 r. byli współzałożycielami jednego z najslawniejszych klubów piłkarskich na wyspach brytyjskich – Chelsea Football Club (1905). Jednak znakiem rozpoznawczym i powodem do dumy firmy Mears stało się operowanie na Tamizie liczną flotą statków wycieczkowych i promów. Tylko w latach 1933–1935 operowała ona aż 28 jednostkami pływającymi¹ (do tego dochodziło odpowiednio rozbudowane zaplecze techniczne, w tym stoczniove, które pozwalało nie tylko na budowanie i remontowanie jednostek rzecznych, ale i na realizowanie remontowych kontraktów zlecanych przez Royal Navy).

A zatem MGB „113” trafił do stoczni Mears Bros. w Twickenham. Zakres czasochłonnych prac remontowych był bardzo duży, skoro – jak po pewnym czasie raportował pierwszy polski dowódca ścigacza, ppor. mar. Ludwik Antoszewicz – „Zostały [przez stocznnię] wykonane następujące prace remontowe: wmontowanie tanków benzynowych i połączenie ich z silnikami, położenie nadbudówki, zamontowanie radiostacji i R.D.F. [radaru], uruchomienie i sprawdzenie sieci elektrycznej, uruchomienie wieżyczek obracalnych hydraulicznie, założenie pancerza na przewody hydrauliczne do wieżyczek art[yleryjskich], remont kadłuba (dziury po pociskach), malowanie kadłuba 2-krotnie, połączenie i sprawdzenie urządzeń sterowych i manetek, założenie płyt pancernych na pomost, założenie i sprawdzenie systemu gaśnic gazowych do przedziału tanków [zbiorników] i motorów, wmontowanie podstawy na 1 Oerlikon [działo 20 mm] na rufie, z równoczesnym wzmocnieniem pokładu pod podstawą Oerlikona, zainstalowanie mechanizmu zwalnającego b.h. [bomby hydrostatyczne, tj. głębinowe] z pomostu”².

Zbiegiem okoliczności remont MGB „113” w Twickenham zbiegł się z czasem wycofania ze służby polskiego ORP „S 3”. Dlatego polską załogą

¹ M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4*, seria: „Polskie okręty wojenne w Wielkiej Brytanii 1939–1945”, t. XV, b.m.w. [Oświęcim] 2018, s. 77–78; http://www.simplonpc.co.uk/Mears_ThamesLaunches.htm (dostęp: 5.09.2020).

² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, 9. MGB Flotylla. Ścigacz „S 4”. Wypis z dziennika zdarzeń, lipiec 1943, b.p.

postanowiono obsadzić właśnie remontowany MGB „113”. 24 maja 1943 r. ostatni dowódca ORP „S 3” ppor. mar. Antoszewicz został mianowany dowódcą nowego polskiego ścigacza (il. 66).

Początki służby ORP „S 4”

5 lipca 1943 r., o godzinie 11.00, w Twickenham, na okręcie – który otrzymał kolejny numer „S 4” – podniesiono banderę PMW („Banderę podnieść uroczyście” – akcentowało z tej okazji Kierownictwo Marynarki Wojennej)³. Równocześnie zaokrętowano polską załogę. W ciągu miesiąca, jaki upłynął ścigaczowi do opuszczenia stoczni, kilkunastu polskich marynarzy wniosło bardzo znaczący wkład w remontowanie swojego nowego okrętu. Zapewne wynikało to z niewystarczających możliwości remontowych stoczni, a zarazem z dążenia Polaków do jak najszybszego ukończenia prac i przyspieszenia chwili wejścia ścigacza do służby. Marynarze „S 4” wykonali wiele prac, które w innych okolicznościach wykonaliby brytyjscy specjaliści. Polacy oczyścili zatem i wymalowali wszystkie zenzy (trudno dostępne, najniższe fragmenty wnętrza okrętu), pomalowali pomieszczenia, wyprali wszystkie pokrowce, pomalowali wnętrza nadbudówki, radiostacji, pomostów i magazynków artyleryjskich, założyli materiały ochronne i relingi, doprowadzili do porządku serce ścigacza – jego silniki, wmontowali i połączyli baterie okrętowe, wyprali cumy, założyli instalacje elektryczne 220 V, oczyścili i wymalowali wieżyczki artyleryjskie, uruchomili wentylatory w pomieszczeniach i w przedziale motorów, uruchomili pompy wody słodkiej⁴.

ORP „S 4” reprezentował – tak jak wcześniej brytyjski MGB „113” – wysokie walory bojowe i użytkowe. Przy wyporności około 50 ton, miał długość 21,87 m, a szerokość 6,27 m. Napęd zapewniały mu trzy silniki benzynowe firmy Packard, po 1350 KM mocy każdy, co pozwalało mu rozwinąć prędkość maksymalną 40 węzłów (ok. 74 km/godz.). Zapas paliwa – 2740 galonów pozwalał na pokonanie 600 Mm (tj. ponad 1100 km) przy prędkości 15 w. Załoga liczyła dwóch oficerów, tyłuż podoficerów i 12 marynarzy. Tym co szczególnie wyróżniało „S 4”, i inne ścigacze tego typu, to bardzo silne uzbrojenie, na czele z usytuowanym ofensywnie na dziobie działem plot. 40 mm „pom-pom” Vickersa (po raz pierwszy na uzbrojeniu polskiego ścigacza

³ *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Naval Message KMW do Grupy Ścigaczy, data wpływu 12 maja 1943 r., b.p.

⁴ M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4...*, s. 78.; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, 9. MGB Flotylla. Ścigacz „S 4”, wypis z dziennika zdarzeń, lipiec 1943, b.p.

znalazło się działo tak dużego kalibru⁵). Do tego dochodziły: dwa zespolone 20 mm uniwersalne działka szwajcarskiej firmy Oerlikon (1 x II), 4 km Lewis kal. 7,7 mm (2 x II), wreszcie 2 bomby głębinowe⁶. Na przełomie lipca i sierpnia prace na ścigaczu – prowadzone przez stoczniovców i polskich marynarzy – dobiegły końca. Przed wyjściem ze stoczni pobrano jeszcze na okręt konieczne wyposażenie i amunicję.

4 sierpnia 1943 r., o godzinie 7.35, ORP „S 4” wyszedł z Twickenham, by swój pierwszy rejs, wodami Tamizy, zakończyć w półtorej godziny później w centrum Londynu, przy Westminster Pier. Po kilkugodzinnym postoju, jeszcze tego samego dnia, ścigacz rozpoczął szeroki program prób, w ujściu Tamizy, w Tilbury, zaś 6 sierpnia w pobliżu pobliskiego Gravesend załoga określiła – konieczną w nawigacji – dewiację kompasu magnetycznego. Dzień później, po próbnym strzelaninach w szerokim tu ujściu Tamizy (w rejonie Southend – Sheerness), wieczorem ścigacz zacumował w bazie w Ramsgate. W dniach 15–18 sierpnia ORP „S 4” pięciokrotnie wychodził w morze dla testowania sprawności silników. Dopiero po tych próbach mógł, 18 sierpnia po południu, zameldować się w bazie macierzystej 9. Flotyli w Dover. Korzystając z tego portu w kolejnych dniach przeprowadzono wiele ćwiczeń (poza strzelaninami były to ćwiczenia sygnałowe oraz pozorowane ataki bombami głębinowymi). Oprócz „S 4” w zajęciach uczestniczyły dwa pozostałe polskie ścigacze „S 1” i „S 2” oraz trzy brytyjskie. Ćwiczenia kontynuowano 31 sierpnia, za dnia, z bazy w Ramsgate. Stamtąd też, wieczorem 31 sierpnia 1943 r. ORP „S 4” wyruszył w morze na pierwszą operację bojową⁷.

Działania bojowe ścigacza ORP „S 4”

Polskiemu ścigaczowi w akcji, z 31 sierpnia na 1 września 1943 r., towarzyszyły dwa ścigacze brytyjskie – bliźniaki naszego „S 4”, ze wspomnianego wyżej kontraktu („114” i „118”). Te trzy okręty stanowiły eskortę brytyjskich łodzi patrolowych (ML), stawiających miny pod belgijską Ostendą⁸. W trakcie minowania, trzy ścigacze eskorty stały w dryfie, w odległości mili morskiej

⁵ Warto przypomnieć, że – według pierwotnych planów – w działka 40 mm plot. Boforsa planowano uzbroić pierwsze polskie ścigacze budowane w Cowes (później od tego planu odstąpiono).

⁶ M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4...*, s. 78.

⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, 9. MGB Flotylla. Ścigacz „S 4”. Wypis z dziennika zdarzeń, sierpień 1943 r., b.p.

⁸ *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Log-book ORP „S 4”, sierpień 1943 r., b.p.; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 1.

(niespełna dwóch kilometrów) od wejścia do portu. Po zakończeniu stawiania min cały zespół, nie niepokoiony, wycofał się bez strat i bezpiecznie powrócił do Ramsgate.

Wrzesień 1943 r. był pierwszym tak intensywnym miesiącem pracy bojowej ścigacza „S 4”. Okręt odbył 13 patroli i operacji, w tym trzy razy w kontakcie bojowym z nieprzyjacielem. W trakcie 135 godzin spędzonych na morzu pokonał wielki dystans, łącznie aż 1350 Mm (ok. 2500 km!), na co składały się kilkakrotne akcje u brzegów francuskich i belgijskich.

Ledwie „S 4” powrócił z nocnej operacji pod Ostendą (z 31 sierpnia na 1 września 1943 r.), a już następnej nocy, w asyście dwóch ścigaczy Royal Navy, popłynął w roli eskorty czterech ścigaczy torpedowych na operację minową w rejonie Dunkierki. Okręty, zbliżające się do brzegów kontrolowanych przez wroga, zostały ostrzelane pociskami oświetlającymi, a bezpośrednio po tym silnym ogniem artyleryjskim, przez niemiecką artylerię nadbrzeżną. Ścigacze wycofały się poza zasięg artylerii i patrol przeprowadziły z dala od brzegu. Kolejna, istotna akcja odbyła się w nocy z 3 na 4 września. ORP „S 4” i trzy ścigacze Royal Navy wyszły z Dover jako eskorta czterech ścigaczy torpedowych. Zadaniem było przeprowadzenie patrolu na trasie niemieckich konwojów między Dieppe, a Boulogne. Po wykryciu przez hydrofony obecności w pobliżu sił nieprzyjaciela, zespół alianckich ścigaczy udał się w tym kierunku. Była godzina 23.45 gdy zauważono dwa statki nieprzyjacielskie (o wyporności 500–1000 ton) i jeden niemiecki Schnellboot. Jednak do ataku własnych ścigaczy torpedowych nie doszło (brytyjskie MTB uznały cele za niewystarczające). Już 4 września, tuż po północy, o godzinie 00.36 kontakt z nieprzyjacielem został utracony. Akcja zakończyła się zatem bez walki, a co za tym idzie bez strat po obu stronach.

Specjalny charakter miała operacja w nocy z 6 na 7 września, kiedy ORP „S 4” i dwa ścigacze brytyjskie wypłynęły z Dover dla zrealizowania akcji dywersyjnej na południe od Boulogne. O godzinie 2.02 (już 7 września) ścigacze otworzyły z odległości zaledwie 500 m intensywny ogień na brzeg kontrolowany przez wroga. Rzucono też jedną bombę głębinową. Po dwóch minutach ogień przerwano i zespół odszedł w morze, w celu kontynuowania normalnego patrolu. W trakcie przejścia, przed dziobem ścigacza nastąpiło kilka wybuchów płytko położonych min akustycznych. Ze względu na znaczną odległość (ok. 200 m) do żadnych szkód nie doszło (w Grupie Ścigaczy żywa była jeszcze pamięć o dramacie, jaki pod koniec 1940 r. stał się udziałem, za sprawą miny akustycznej, na ORP „S 3”). Do bezpośredniego starcia z wrogiem doszło także podczas nocnej akcji z 18 na 19 września. Ścigacz „S 4” oraz ścigacz brytyjski wyszły z Dover na patrol, w związku z informacją o pojawieniu się na Kanale sił nieprzyjacielskich. Poszukiwanie wroga zaprowadziło

oba ścigacze w bezpośrednie pobliże francuskiego przylądka Gris-Nez (między Calais a Boulogne). Pojawienie się alianckich okrętów tak blisko brzegu, spowodowało silny i względnie celny ogień artylerii nadbrzeżnej (niemieckie pociski padały w odległości zaledwie stu metrów od polskiego ścigacza). Wydano rozkaz wycofania się. Oba ścigacze zwiększyły prędkość i wycofały się poza zasięg artylerii. Po odbyciu zwykłego patrolu na wodach Kanału, powróciły do bazy w Ramsgate. Pod koniec września, ORP „S 4” odbył jeszcze dwie akcje w pobliżu wybrzeży kontrolowanych przez Niemców. W nocy z 27/28 września polski ścigacz (oraz dwa brytyjskie ścigacze artyleryjskie i trzy torpedowe) przeprowadziły patrol równoległy do wybrzeża francuskiego pomiędzy Dieppe a Boulogne. W dwa dni później (w nocy z 29/30 września) „S 4” oraz jeden ścigacz Royal Navy wyszły w morze, jako eskorta łodzi patrolowych (ML), mających zaminować akwen w pobliżu Ostendy. Po wykonaniu misji, ścigacze rozpoczęły patrolowanie w wyznaczonym rejonie, a rano bezpiecznie powróciły do Ramsgate. Co ciekawe, wyjścia na operację „S 4” rozpoczął przeważnie z Dover, zaś powracał do Ramsgate⁹. Być może przyczyną tego była obawa, by ścigacz wracający bezpośrednio z morza do Dover nie spowodował ognia najcięższej artylerii niemieckiej na ten wyeksponowany port, co w przeszłości zdarzało się już wielokrotnie (port Ramsgate, położony dalej na północ od Dover, a więc dalej od przewężenia Kanału w Cieśninie Kaletańskiej, znajdował się na granicy zasięgu najcięższej niemieckiej artylerii lądowej).

Październik 1943 r. był – jak się później okazało – najintensywniejszym miesiącem pracy bojowej ORP „S 4”. Okręt odbył aż 15 patroli i operacji. W trakcie 148 godzin spędzonych na morzu pokonał ogółem 950 Mm (tj. ok. 1760 km). Dominowały nocne akcje patrolowe (niekiedy w pobliżu wybrzeży kontrolowanych przez wroga), z udziałem – oprócz „S 4” – 1–2 brytyjskich ścigaczy artyleryjskich, a niekiedy także 1–3 ścigaczy torpedowych. Wymieńmy najciekawsze z nich.

W nocy z 15 na 16 października trzy ścigacze artyleryjskie („S 4” i dwa brytyjskie: „418”, jako dowodzący, oraz „435”) wyszły w morze. Przy boi „V” do zespołu dołączył jeden brytyjski ścigacz torpedowy (MTB „353”). Okręty wspólnie wykonały patrol wzdłuż wybrzeża francuskiego, między Dunkierką a Calais. W dziesięć dni później (w nocy z 25 na 26 października) „S 4” i dwa brytyjskie ścigacze artyleryjskie („435” – dowodzący i „436”) wyszły w morze na osłonę ścigaczy torpedowych. Celem operacji było zaatakowanie wrogiego konwoju. „S 4” tym razem nie uczestniczył w bezpośredniej akcji.

⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 2–5; *ibidem*, Ścigacz RP „S 4”, wykaz ruchów ścigacza za miesiąc wrzesień 1943 r., b.p.

Co najmniej jeszcze dwa razy pojawiał się w październiku 1943 r. ORP „S 4”, w składzie zespołów alianckich ścigaczy (artyleryjskich i torpedowych), na niebezpiecznych (ze względu na mielizny i bliskość wroga) wodach koło Ostendy (noce z 26 na 27 i z 30 na 31 października). Ostatni patrol miesiąca (z 31 października na 1 listopada) zakończył się dla „S 4” pechowo. Zaczęło się jak zawsze – dwa alianckie ścigacze („S 4” oraz brytyjski „436” – dowodzący) wyszły w eskorcie trzech MTB („202”, „235” i „240”) w morze. Niestety, na „S 4” nastąpiła awaria środkowego silnika, co zmusiło okręt o godzinie 00.30 do przerwania akcji i powrotu do bazy w Ramsgate¹⁰.

Defekt silnika zmusił „S 4” do kilkudniowego postoju w Ramsgate (w kategorii „C”, jako okręt nieoperacyjny), w oczekiwaniu na remont. Dopiero jednak 6 listopada (po załatwieniu odpowiednich formalności) ścigacz mógł przejść z Ramsgate do położonego w odległości 40 mil morskich miasteczka Brightlingsea (w ujściu rzeki Colne do morza, nieopodal historycznego miasta Colchester), gdzie czekali nań miejscowi specjaliści. To miał się okazać – jak na wymianę silników – wyjątkowo długi remont, gdyż rozpoczęty 7 listopada trwał półtora miesiąca, do 22 grudnia 1943 r. Długie oczekiwanie „S 4” na remont wynikało zapewne z przeciążenia stoczni dużą liczbą jednostek oczekujących jednocześnie na naprawy. Być może w grę wchodziły też nikle dostawy z USA silników Packarda w wersji morskiej. Ostatecznie po wykonanym remoncie, i powrocie 23 grudnia 1943 r. do Ramsgate, ścigacz był gotów do wznowienia pracy bojowej.

Już w nocy z 25 na 26 grudnia, mimo Świąt Bożego Narodzenia, ORP „S 4” wyszedł wraz z brytyjskim ścigaczem artyleryjskim „417” (dowodzącym), na patrol aż pod brzegi belgijskie, w rejonie Nieuport Bank. Z kolei, w nocy z 28 na 29 grudnia, ORP „S 4” – wraz z czterema ścigaczami Royal Navy (w tym: dowodzącym – artyleryjskim „417” oraz trzema torpedowymi: „204”, „229” i „231”) – uczestniczył w osłonie lądowania grupy komandosów na brzegu francuskim.

Rok 1943 zamknął ścigacz „S 4” udziałem w nocnym patrolu w rejonie boi Berck (to zapewne był rejon francuskiego miasta Berck; na południe od Boulogne; 29 na 30 grudnia 1943 r.). W tej akcji wzięły również udział trzy inne ścigacze alianckie (jeden brytyjski ścigacz artyleryjski „418”, jako dowodzący, oraz dwa ścigacze torpedowe: „203” i „205”)¹¹. Nie minęło nawet dziesięć dni od wejścia ORP „S 4” do akcji, po długim okresie remontu, gdy

¹⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 5–6; *ibidem*, Log-book ORP „S 4”, październik 1943 r., b.p.

¹¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 6–7; *ibidem*, Log-book ORP „S 4”, listopad 1943 r., b.p.; *ibidem*, Log-book ORP „S 4”, grudzień 1943 r., b.p.

na inaugurację nowego 1944 r. ścigaczowi i jego załodze przytrafiła się niebezpieczna awaria.

Był 1 stycznia 1944 r. gdy ścigacz prowadził – wraz ze ścigaczem „435” Royal Navy – patrol w Kanale La Manche. Gdy oba okręty powracały już do bazy, o godzinie 9.12, – przy niskim, ze względu na silne pływy, stanie morza – weszły na mieliznę (było to ok. mili morskiej, tj. niespełna 2 km, na południowy wschód od Dover, a 3,5 mili od South Foreland). Na przebieg wydarzeń (i późniejszego śledztwa) istotny wpływ wywarł fakt, że okręt uległ wypadkowi, gdy w warunkach gęstej mgły (przy widoczności zaledwie ok. 50 metrów) poruszał się z – wyznaczoną przez brytyjskiego dowódcę zespołu – znaczną prędkością około 23 węzłów (tj. ponad 40 km/godz.).

Na „S 4” – unieruchomionym w odległości około 50 m od ścigacza brytyjskiego dowódcy patrolu – powstały poważne uszkodzenia: dwie dziury wybite w przedziale dziobowym, awaria sterów i uszkodzenia śrub napędowych. Ścigacz na holu trafił do Dover, a później do Ramsgate, gdzie miał być remontowany. Po zbadaniu sprawy, szef KMW, wiceadm. Świrski, ukarał dowódcę ścigacza, ppor. mar. Antoszewicza, dyscyplinarnie naganą („za nieostrożną nawigację”). Dowódcy „S 4” zarzucono, że w trudnych warunkach nie zaproponował brytyjskiemu dowódcy zespołu zmniejszenia prędkości¹². Opiniujący sprawę kmdr Witold Zajączkowski (komendant morski „Południe”) sugerował nawet oddanie ppor. mar. Antoszewicza pod sąd morski (podobnie jak Brytyjczycy mieli postąpić w odniesieniu do własnego oficera, dowódcy patrolu). Zarazem szef KMW zdecydował o umorzeniu straty Skarbu Państwa, powstałej „na skutek naprawy odniesionych przy tym uszkodzeń przez ścigacz »S 4«” (strata została pokryta z kredytów KMW). Następstwem zdarzenia było zdjęcie już w dzień po wypadku ppor. mar. Antoszewicza z dowodzenia ścigaczem, choć formalne odwołanie nastąpiło – już w trakcie remontu – 26 lutego 1944 r.¹³

Remont ścigacza przedłużył się aż do kwietnia 1944 r. W tym czasie okręt przesyłany był: z Ramsgate do Dover (26 stycznia), stamtąd do Newhaven (między Eastbourne a Brighton), a 31 stycznia – z Newhaven do małej nadmorskiej miejscowości Shoreham koło Brighton. Tam planowano dokonać zasadniczych napraw. By umożliwić remont dziobowego pomieszczenia, które zajmowały m.in. koje załogi, marynarzy wyokrętowano i na czas remontu umieszczono w polskim Domu Wypoczynkowym Marynarki Wojennej

¹² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 8.

¹³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Szef Administracji Marynarki Wojennej kmdr inż. Wacław Żejma do komendanta morskiego „Południe” w Plymouth, pismo z 27 maja 1944 r., b.p.; M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4...*, s. 82–84

w pobliskim Brighton. Remont mógł się na dobre rozpocząć z chwilą podniesienia ścigacza na slipie (pochylni), co nastąpiło 8 lutego. W trakcie remontu, 26 lutego 1944 r., z „S 4” odszedł – także formalnie – dotychczasowy dowódca, ppor. mar. L. Antoszewicz. Na stanowisko p.o. dowódcy wyznaczono ppor. mar. Jerzego Krasuckiego¹⁴.

Schyłek służby ORP „S 4”

3 kwietnia 1944 r., po ukończeniu napraw, na ścigaczu ponownie zaokrętowano załogę, a w trzy dni później „S 4” spuszczone na wodę. Przeprowadzone wkrótce potem próby morskie nie dały zadowalających rezultatów, co wymusiło ponowne slipowanie (8 kwietnia). I ten remont nie przyniósł pozytywnych rezultatów, co potwierdziły kolejne próby morskie (11 i 13 kwietnia). W efekcie okręt był ponownie slipowany. Dopiero wtedy, za trzecim razem, próby przeprowadzone na morzu (14 kwietnia), dały wynik pozytywny. To pozwoliło na przeprowadzenie ścigacza z Shoreham do Ramsgate, a tam rozpoczęto prace związane ze zdawaniem okrętu. Wynikało to z ustaleń na szczęblu alianckich marynarek wojennych. Ponieważ cała 2. Flotylla MTB, do której należał nasz „S 4”, miała być przejęta przez Holendrów (Koninklijke Marine), „S 4” należało przekazać sojusznikom. Wtedy już wiadomo było o wyznaczeniu dla Polaków sześciu nowych ścigaczy torpedowych (lub według innej klasyfikacji artyleryjsko-torpedowych)¹⁵. W tej sytuacji dotychczasowa załoga „S 4” (a wcześniej „S 3”) miała znaleźć najbardziej godne zajęcie – na niemal już gotowym do służby ścigaczu torpedowym „S 5” (typu White’a 71’6”).

Zdanie ścigacza „S 4” (które to zadanie zrealizował por. mar. Andrzej Jaraczewski) odbyło się 18 kwietnia 1944 r. O godzinie 15.30 na okręcie opuszczono banderę PMW i znak dowódcy. W to miejsce podniesiono czerwono-biało-niebieską banderę Królewskiej MW Holandii. Ścigacz objęli Holendrzy, a polska załoga została wyokrętowana¹⁶.

¹⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 8.

¹⁵ *Ibidem*, k. 8–9. W okresie służby ORP „S 4” doszło do zasadniczych zmian w nazewnictwie ścigaczy. Wszystkie one, bez względu na przeznaczenie, czy były to ścigacze artyleryjskie, czy torpedowe, otrzymały jedną nazwę – Motor Torpedo Boat (MTB). Także „S 4” otrzymał oficjalny numer taktyczny MTB „432”. Konsekwencją tych zmian w nazewnictwie stało się przemianowanie 9. Flotylli na 2. Flotyllę MTB (M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4...*, s. 80).

¹⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 9; *ibidem*, Ścigacz S 4, zał. No 1 [przebieg służby ścigacza ORP „S 4” w okresie od 1 stycznia do 18 kwietnia 1944 r.], b.p.

Ścigacz ORP „S 4” został skreślony z listy okrętów RP z dniem 18 kwietnia 1944 r. W czasie kilkumiesięcznej służby pod banderą PMW (od 5 lipca 1943 r. do 18 kwietnia 1944 r.) dopisał do sukcesów naszej floty pokazny rejestr dokonań (i to uwzględniając fakt, że od początku stycznia 1944 r. aż do opuszczenia bandery PMW okręt przebywał w remontach): odbył 34 patrole i operacje, trzy razy walczył z okrętami wroga, w ramach 72 wyjść w morze, spędził na nim 380 godzin i w tym czasie pokonał około 3200 Mm (tj. blisko 6 tys. km)¹⁷.

Po przejściu ścigacza pod komendę Marynarki Holenderskiej, na okręcie kontynuowano remont. Ostatecznie ścigacz nie wszedł do walki pod aliancką, holenderską banderą. W związku z rozwojem sytuacji wojennej, po lądowaniu aliantów w Normandii i przesunięciem frontu lądowego na północ, 17 września 1944 r. okręt został zwrócony Brytyjczykom. W konsekwencji kilka dni później, 22 września, skreślono go z listy okrętów Royal Navy. Już niepotrzebny stał beczynnie w południowoangielskich portach Poole i Hythe. I tylko jeszcze w spisach Admiralicji Brytyjskiej z listopada 1944 r. wciąż figurował jako „S 4”¹⁸.

¹⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 4” – rok 1943, k. 9–10.

¹⁸ M. Borowiak, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4...*, s. 85–86.

Ostatni rozdział historii ścigaczy PMW na wodach brytyjskich

Grupa ścigaczy torpedowo-artyleryjskich PMW (1944–1945) Wprowadzenie

Rok 1944 był w dziejach polskich ścigaczy w Wielkiej Brytanii rokiem przełomowym. W obliczu daleko idącego zużycia ścigaczy dotąd eksploatowanych (a nawet zwrócenia już ORP „S 3” Brytyjczykom, co nastąpiło 20 maja 1943 r.), szef KMW wiceadm. J. Świrski czynił starania w Admiralicji w celu uzyskania dla PMW kilku nowoczesnych (i co ważne – jednokowych) ścigaczy torpedowych. Wynikało to przede wszystkim ze świadomości, że ścigacze, do tej pory eksploatowane przez polską flotę w Wielkiej Brytanii, były różnych typów i osiągow, a to w istotny sposób utrudniało ich wspólne użycie. Do tego, w 1944 r. były one już przestarzałe, bez większych możliwości modernizacji uzbrojenia. Dochodziło też duże zużycie kadłubów i wyposażenia.

Trzeba też uwzględnić tę okoliczność, że w latach 1940–1943 nasza Marynarka Wojenna eksploatowała ścigacze skonfigurowane w wersji artyleryjskiej (tj. bez wyrzutni torpedowych). Było to wynikiem priorytetów, narzucanych od 1940 r. stronie brytyjskiej przez Niemców. W obliczu zagrożenia, jakie wiosną i latem 1940 r. stanowiły duże niemieckie ścigacze torpedowe (Schnellbooty), pilną potrzebą było skierowanie przeciwko nim własnych, szybkich ścigaczy, uzbrojonych przede wszystkim w lekką artylerię (działka 20 mm) i karabiny maszynowe.

W 1944 r. sytuacja na morzach otaczających Europę była już – dzięki wysiłkom flot alianckich i ofiarom kilkuletnich zmaganiań – zupełnie inna. Po powstrzymaniu egzystencjalnego zagrożenia Wielkiej Brytanii, i rozbudowie własnych sił ścigaczy artyleryjskich (także o duże, silnie uzbrojone jednostki, np. klasy steam gun boat), można było myśleć o stosowaniu bardziej ofensywnej doktryny użycia pozostałych lekkich sił nawodnych. A w takiej

doktrynie mieściło się użycie, przeciwko pozostałościom Kriegsmarine i niemieckiej żeglugi, małych jednostek torpedowych. Były to na ogół okręty o ewolucyjnie, stopniowo wzrastającej wyporności. Podnosiło to ich walory taktyczne, a w szczególności pozwalało na instalowanie, oprócz wyrzutni torpedowych, także silniejszego uzbrojenia maszynowego i – co istotne – artyleryjskiego. Czyniło to z nowo wprowadzanych do służby ścigaczy (kutrów) torpedowych jednostki relatywnie (w stosunku do wyporności i wymiarów) bardzo silnie i, co szczególnie istotne, wszechstronnie uzbrojone, a do tego w pełni uniwersalne. Wyrażało się to nawet w nazywaniu ich ścigaczami torpedowo-artyleryjskimi.

Nie oznacza to, że w końcowej fazie wojny, np. w 1944 r., lekceważono zagrożenie wynikające z istniejącej jeszcze obecności na wodach Kanału La Manche i Morzu Północnym grup niemieckich Schnellbootów. O tym, że zagrożenie było wciąż realne przekonała się w dniu inwazji w Normandii, 6 czerwca 1944 r., załoga norweskiego niszczyciela „Svenner”, storpedowanego (jedną celną, mierzoną w śródkręcie, torpedą) i w efekcie zatopionego w wodach Kanału, ze znacznymi stratami w ludziach (ponad 30 poległych). Sprawcą był niemiecki ścigacz torpedowy przybyły skrycie w rejon lądowania – pod osłoną złej widoczności – z pobliskiego Hawru¹.

Zamiar wzmocnienia PMW o kilka identycznych ścigaczy torpedowych nowego typu był w pełni realny, ponieważ po okresie intensywnego eksploatowania dotychczasowych czterech ścigaczy (OORP „S 1”, „S 2”, „S 3” i „S 4”), posiadano już grupę doskonale wyszkolonych i sprawdzonych w trudnej służbie (niejednokrotnie także w walkach) oficerów, podoficerów i szeregowych marynarzy. Zarazem Admiralicja Brytyjska rozwijała na dużą skalę produkcję nowoczesnych, obiecujących typów ścigaczy, dla których poszukiwano wyszkolonych załóg. Generalnie pod koniec wojny, ze względu na dynamiczny wzrost produkcji przemysłu zbrojeniowego, łatwiej było o nowoczesne typy uzbrojenia, niż o dobrze wyszkolone załogi (już latem 1943 r. przemysł brytyjski był w stanie przekazywać do służby miesięcznie ponad 20 ścigaczy!)². To dlatego pojawiła się możliwość daleko idącego wzmocnienia lekkich sił nawodnych. Dotyczyło to nie tylko brytyjskiej Royal Navy (i zaangażowanych w Europie brytyjskich zamorskich dominiów, zwłaszcza Kanady), ale też europejskich krajów sojusznicznych (posiadających w bazach brytyjskich okręty wojenne, i uczestniczące już w działaniach wojennych na morzu, jak Holandia, Norwegia, Wolna Francja i... Polska).

¹ K. Edwards, *Operation Neptune*, London 1946, s. 135; V.E. Tarrant, *Ostatni rok Kriegsmarine: maj 1944–maj 1945*, Warszawa 2001, s. 65.

² A. Konstam (illustrated by T. Bryan), *British motor gun boat 1939–45*, Botley 2010, s. 27.

Z podanych wyżej względów, wczesną wiosną 1944 r. starania szefa KMW, wiceadm. Świrskiego, w Admiralicji w celu pozyskania nowoczesnych ścigaczy torpedowych przyniosły pozytywny efekt. Co istotne, Brytyjczycy zgodzili się na stworzenie jednolitego, polskiego zespołu takich okrętów. Polacy uzyskali obietnicę otrzymania sześciu nowoczesnych, bliźniaczych ścigaczy budowanych aktualnie w – dobrze już sobie znanej – stoczni J. Samuel White Co. w Cowes, na wyspie Wight³. W kręgach brytyjskiej Admiralicji rozważano nawet stworzenie z tych sześciu okrętów osobnej polskiej flotylli ścigaczy torpedowych, mającej działać „pod brytyjską kontrolą” w ramach Dowództwa Morskiego Dover. Przemawiały za tym lata wspólnych brytyjsko-polskich działań na wodach Kanału La Manche⁴, co – jak wiemy – wiązało się z wyszkoleniem odpowiedniej liczby personelu pływającego. Planowane przekazanie Polakom ścigaczy MTB wymusiło rozszerzenie programów szkoleniowych m.in. o kwestie taktyki użycia torped. O tym, że takie szkolenia były prowadzone przekonują zachowane materiały archiwalne ze spuścizny Andrzeja Jaraczewskiego⁵.

Oferowane Polakom okręty należały do typu 73-stopowych ścigaczy White'a. Miały to być jednostki o numerach: MTB „424”, „425”, „426”, „427”, „428” i „429” (w PMW miały otrzymać oznaczenia, odpowiednio od „S 5” do „S 10”). Łącznie stocznia White'a w Cowes zbudowała 47 ścigaczy tego

³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy. Rok 1944 (dalej: KGŚ 1944), s. 1. To samo w: AMMW, sygn. 258K (A. Jaraczewski), Kronika Grupy Ścigaczy; J. Rohwer, G. Hümmelchen, *Chronology of the War at Sea 1939–1945. The Naval History of World War Two*, London 1992, s. 282. 6 czerwca 1944 r. Kriegsmarine dysponowała w rejonie Kanału, poza okrętami innych klas, 34 gotowymi do akcji ścigaczami torpedowymi (5 innych Schnellbootów było nieoperacyjnych), *ibidem*.

⁴ TNA, sygn. ADM 1/15650, Captain [kmdr] US Navy William R. Millis (American Embassy, Office of the Naval Attaché – London) do J.J. Wandby (secretary Naval Assignment Sub-Committee, Admiralty), pismo z 7 sierpnia 1944 r., b.p.; *ibidem*, sygn. ADM 1/15650, odpowiedź: J.J. Wandby do Williama R. Millisa, pismo z 16 sierpnia 1944 r., b.p. W piśmie z 16 sierpnia J.J. Wandby pisał m.in.: „these six craft should form one flotilla and be manned by crews of the same nationality. [...] The old craft are being replaced as the new ones complete and the new flotilla will continue to operate under British control in the Dover command” (*ibidem*). Plany brytyjskie utworzenia polskiej flotylli ścigaczy torpedowych bazowały na praktyce Royal Navy, gdzie standardem było istnienie flotylli MTB w sile 6–7 okrętów. Zdarzało się, jak na Krecie wiosną 1941 r., że przejściowo brytyjskie flotylle MTB bywały niemal całkowicie unicestwiane (10. Flotylla MTB utraciła tam siedem ścigaczy; pozostały zaledwie dwa). Podobnie było w lutym 1945 r. w wypadku 29. (kanadyjskiej) Flotylli MTB, po opisanej wyżej tragedii w Ostendzie. Pod koniec wojny, wraz z wejściem do służby dużej liczby nowych MTB, flotylle tych okrętów w Royal Navy liczyły nawet po dwanaście ścigaczy torpedowych (por. https://www.unithistories.com/units_british/RN_MTBs.html#MTB_67 (dostęp: 24.01.2021)).

⁵ Por. AMMW, sygn. 258K (Andrzej Jaraczewski; dokumenty Grupy Ścigaczy), *passim* (np. Torpedo Lecture No 2).

typu. Z nich sześć, wspomnianych wyżej, miało przypaść polskiej flocie, a trzy trafiły do Królewskiej Marynarki Wojennej Holandii (były to: HNMS MTB „202”, HNMS MTB „203” i HNMS MTB „204”). Pozostałe 38 ścigaczy przydzielono brytyjskiej Royal Navy.

Spośród wspomnianych 47 ścigaczy analizowanego typu, w różnych okolicznościach (w akcji, ale też w wypadkach) utracono osiem. Polacy uniknęli strat w swojej szóstce ścigaczy (w czym zapewne duży udział miały awarie, głównie zespołów napędowych, co wymusiło kilkumiesięczne remonty). Holendrzy utracili jeden z trójki swoich ścigaczy (był to HNMS MTB „203”, utracony na minie koło Boulogne, 18 maja 1944 r.). Wśród siedmiu pozostałych ścigaczy tego typu (wyłącznie brytyjskich), utraconych w różnych okolicznościach, dwa (MTB „41” i MTB „255”) zostały zniszczone w – przywoływany wyżej – tragicznym pożarze w Ostendzie, 14 lutego 1945 r.⁶ (obok pięciu innych zniszczonych tam ścigaczy brytyjskich i pięciu kanadyjskich⁷).

Nowe ścigacze torpedowo-artyleryjskie zasiły PMW w 1944 r. Silne uzbrojenie torpedowe tak małych okrętów (po dwie torpedy kal. 450 mm) oznaczało nową jakość w zakresie uzbrojenia PMW. Istotnym atutem była też znaczna liczba ścigaczy torpedowych – docelowo 6 jednostek, a to czyniło z zespołu tych okrętów siłę groźną dla każdego przeciwnika. To determinowało też taktykę działań. „Powodzenie uderzeń torpedowych nanoszonych przez ścigacze polegało na ich zespołowym operowaniu w odpowiednich szybach i na dużych prędkościach – czytamy w pracy Tadeusza Górskiego. – Zwiększało je współdziałanie w ataku z samolotami i większymi ON [okrętami nawodnymi], głównie z niszczycielami. Ale najskuteczniejsze były te, które przeprowadzano w warunkach złej widoczności i z zaskoczenia. Atak torpedowy ścigaczy polegał na bezpośrednim, brawurowym podejściu na maksymalnych prędkościach, na jak najmniejszą odległość od celu i wystrzeleniu węń torped. Ścigacze unikały skutków ognia pokładowego przeciwnika jedynie prędkością i zygzakiem, a po wystrzeleniu torped, na maksymalnych prędkościach uchodziły różnymi kursami, aby zminimalizować ten ogień”⁸.

Plany utworzenia polskiej flotyli ścigaczy torpedowych (1941 r.)

W tym miejscu zasygnalizowania wymaga – czytelna na podstawie źródeł – pierwsza próba stworzenia jednorodnego zespołu polskich ścigaczy torpedowych, do jakiej doszło zapewne jeszcze pod koniec 1941 r. (między

⁶ <https://uboat.net/allies/warships/ship/16784.html> (dostęp: 10.01.2021).

⁷ Por. rozdział trzeci niniejszej pracy.

⁸ T. Górski, *Polska flota wojenna 1939–1959 na tle flot europejskich*, Gdańsk 2001, s. 113.

wrześniem a połową października). Wtedy to w kręgu oficerów Grupy Ścigaczy zrodziła się idea utworzenia samodzielnej polskiej flotylli takich okrętów. Autorem memoriału w tej sprawie – złożonego drogą służbową przez dowódcę Grupy Ścigaczy por. mar. Eugeniusza Wciślickiego – był por. mar. Andrzej Jaraczewski⁹. Według KMW memoriał dotarł do Kierownictwa 21 października 1941 r.¹⁰

Cele utworzenia flotylli zawarto we wzmiarkowanym memoriale w czterech punktach (zwraca uwagę położenie nacisku nie tyle nawet na „udział w wojnie obecnej”, ile na rozbudowę lekkich sił nawodnych w Polsce po wojnie (wtedy jeszcze nie zdawano sobie sprawy, jak niekorzystnie ułożą się przyszłe losy kraju):

- „1. Udział w wojnie obecnej.
2. Efektywne zwiększenie stanu Floty.
3. Przygotowanie własnej organizacji i taktyki ścigaczy na podstawie praktyki i poznanych możliwości oraz na podstawie wzorów angielskich.
4. Wyszkolenie kadry oficerów i podoficerów dla ewentualnego obsadzenia dalszych ścigaczy. Wyszkolenie specjalistów dla warsztatów [tj. zaplecza lądowego flotylli]”¹¹.

Postulowana flotylla składać się miała z dziewięciu ścigaczy torpedowych, podzielonych na trzy dywizjony. Do tego dochodzić miał jeden dywizjon ścigaczy artyleryjskich (złożony z trzech okrętów), traktowany zapewne jako wsparcie ogniowe dla ścigaczy torpedowych. Niemniej jednak już wtedy w memoriale zwracano uwagę, że: „flotylle angielskie składają się tylko ze ścigaczy jednego typu”, w związku z czym: „stworzenie na przyszłość tego rodzaju wzorów, polegających na mieszaniu typów, wydaje się niepotrzebne, gdyż już obecnie [tj. pod koniec 1941 r. – TK] zaznacza się tendencja połączenia ścigaczy torp[edowych], art[yleryjskich] i podsłuchowych [tj. służących do zwalczania okrętów podwodnych – TK], w jednym typie”¹².

⁹ AMMW, sygn. 258K (zespół A. Jaraczewskiego, dokumenty Grupy Ścigaczy), Utworzenie flotylli ścigaczy torpedowych (projekt), b.d. [wrzesień–październik 1941 r.], *passim*. Ten sam dokument w: IPMS, sygn. MAR.A.V.33.

¹⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zastępca szefa KMW, kmdr Tadeusz Morgenstern, do dowódcy II Dyonu Kontrtorpedowców, kmdr. por. Włodzimierza Kodrębskiego, pismo z 8 listopada 1941 r., b.p.

¹¹ *Ibidem*, s. 1. O zainteresowaniu kadry PMW zagadnieniem ścigaczy torpedowych świadczy analizowanie literatury dostępnej na ten temat. Por. AMMW, sygn. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty Grupy Ścigaczy), F.C. Bowen, *Angielskie ścigacze torpedowe*, „The Sphere”, January 18.1941., b.p.

¹² AMMW, sygn. 258K (zespół A. Jaraczewskiego, dokumenty Grupy Ścigaczy, Utworzenie flotylli ścigaczy torpedowych (projekt), b.d. [ostatni kwartał 1941 r.], s. 3.

Memoriał zawierał sugestie dotyczące kadry postulowanej flotyli ścigaczy torpedowych. Na jej stan miało się składać 25 oficerów (dowódca flotyli, 12 dowódców ścigaczy i tyluż oficerów wachtowych, tj. z.d.o., oraz oficer mechanik flotyli). Do tej liczby dochodziło – jak planowano – 115 szeregowych (podoficerów i marynarzy). Składały się na to załogi 13 ścigaczy po ośmiu szeregowych – podoficerów i marynarzy (w tym jedna załoga zapasowa) oraz 11 specjalistów bazy lądowej.

Każdy ścigacz planowanej flotyli miał mieć 10 członków załogi (dwóch oficerów jak wyżej, bosmana okrętowego – sternika, radiotechnika, sygnalistę, torpedystę, artylerzystę, kierownika motorów i dwóch motorzystów). W skład grupy specjalistów flotyli (zaplecza lądowego) miało wchodzić 11 szeregowych: 4 motorzystów, 3 torpedystów (tj. w powyższych specjalnościach jeden na dywizjon), radiotechnik, artylerzysta, elektrykarz (elektryk) oraz specjalista administracyjny. O ile na okręty trafić mieli młodzi podoficerowie i marynarze (co było wskazane ze względu na uciążliwość służby na morzu), o tyle specjaliści flotyli (zaplecza lądowego) mogli się rekrutować spośród podoficerów i marynarzy, „którym – jak podkreślano – warunki zdrowotne nie pozwalają na zaokrętowanie”¹³.

Plany stworzenia polskiej flotyli ścigaczy torpedowych z drugiej połowy 1941 r. bazowały na istniejącej kadrze oficerskiej, podoficerskiej i marynarzach trzech istniejących ścigaczy artyleryjskich. Kadra ta była w tym czasie w stanie pokryć – jak obliczano – już 1/3 stanu załóg planowanej flotyli, złożonej z 12 ścigaczy. Jednak szybkie objęcie flotyli ścigaczy torpedowych uważano w cytowanym memoriale za niemożliwe. Miało to wynikać z braku rezerw w PMW i – co istotne – z niedostatku personelu przeszkolonego specjalnie do wymagającej służby na ścigaczach. „Natomiast możliwym wydaje się – brzmiała konkluzja memoriału – pokrycie braków dla obsadzenia dwóch lub nawet trzech ścigaczy”¹⁴.

Nie jest kwestią przypadku, że rozbudowa Grupy Ścigaczy PMW poszła właśnie w tym kierunku (tj. stworzenia w 1944 r. zespołu sześciu jednostek).

Reakcja KMW – po rozpatrzeniu memoriału por. mar. Jaraczewskiego – była wstrzemięźliwa. Jak drogą służbową (przez dowódcę Grupy Okrętów Podwodnych) informował zastępcę szefa KMW kmdr Tadeusz Morgentstern: „Szef Kier[ownictwa] Mar[ynarki] Woj[ennej], wiceadm. Jerzy Świrski] polecił powiadomić por. mar. Jaraczewskiego, że jego meldunek

¹³ *Ibidem*, s. 3–4. Zwraca uwagę, że w memoriale nie ma jeszcze mowy o zaokrętowaniu operatora radaru. To zdaje się potwierdzać, że tacy specjaliści pojawili się na okrętach już po 1941 r. (na ścigaczach torpedowych „S 5” – „S 10” byli już na każdym okręcie).

¹⁴ *Ibidem*, s. 5.

o utworzeniu flotyli ścigaczy torpedowych został rozpatrzony. O ile wywody por. mar. Jaraczewskiego w odniesieniu do obecnego terenu działań ścigaczy są słuszne, to kwestia rozbudowy ścigaczy w warunkach operacyjnych Bałtyku – wymaga szerszej analizy. Przy obecnie istniejących brakach personalnych – utworzenie flotyli ścigaczy jest niemożliwe¹⁵. Sprawa powiększenia ilości ścigaczy może być aktualną po napłynięciu większych rezerw ludzkich¹⁶. W innym miejscu, 4 listopada 1941 r., szef KMW wiceadm. Świrski kwestionował możliwość wydzielenia na ścigacze zbyt wielu oficerów (koniecznych było dwóch na każdy ścigacz). To zaś, jego zdaniem, musiałyby rzutować na ograniczenie liczby ścigaczy w składzie PMW¹⁷.

Przy okazji krytyki nie uniknął składający memoriał dowódca Grupy Ścigaczy por. mar. Wciślicki. „Proszę Pana Komandora [kmdr. por. Włodzimierza Kodrębskiego] – pisał zastępca szefa KMW kmdr Tadeusz Morgenstern – o pouczenie por. mar. Wciślickiego, by w meldunkach swoich unikał przesadnej i pustej frazeologii. Twierdzenie, że »nie pomnażanie liczby ścigaczy wpływa przygnębiająco na załogi i **obniża ich wartość moralną bardzo poważnie** [tak w oryginale – TK]« uważam za pusty frazes, tym bardziej że por. mar. Wciślicki na innym miejscu tego samego raportu twierdzi, że nastroje »pod każdym względem są b. dobre«. Raport d[owód]cy powinien być ścisły, rzeczowy, poważny i niezależny od nastrojów autora¹⁸.

Eugeniusz Wciślicki nie raz w swojej karierze dowódcy ścigacza uodwodniał, zwłaszcza w czerwcu 1942 r., że znacznie lepiej czuł się w akcjach na wodach Kanału niż przy pisaniu raportów (Grupa Ścigaczy nie miała osobnej kancelarii, a to zmuszało dowódcę do zajmowania się wszelkimi dokumentami).

¹⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.27, zastępca szefa KMW, kmdr Tadeusz Morgenstern do dowódcy Grupy Okrętów Podwodnych, pismo z 8 listopada 1941 r. Możliwości zwiększenia stanów osobowych Marynarki Wojennej otworzyło podpisanie układu Sikorski-Majski (30 lipca 1941 r.). Jednak spowodowane tym układem napłynięcie rezerw osobowych z terenu ZSRR do Wielkiej Brytanii nastąpiło dopiero w 1942 r.

¹⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.27, Zastępca szefa KMW, kmdr Tadeusz Morgenstern do dowódcy Grupy Okrętów Podwodnych, pismo z 8 listopada 1941 r., b.p.

¹⁷ Na meldunku por. mar. E. Wciślickiego, szef KMW zostawił, 4 listopada 1941 r., notatkę o treści: „Kiedy będziemy wiedzieć ile będziemy mieć kandydatów na marynarzy, trzeba będzie o tej sprawie pomyśleć. Ale wydaje mi się, że nie będziemy mogli do tego wydzielić tak proporcjonalnie wiele oficerów, a przeto ilość ścigaczy musiałaby być ograniczona. J[erzy] Ś[wirski].4/XI” (Odpis notatki szefa KMW, wiceadm. J. Świrskiego z 4 listopada 1941 r. na piśmie dowódcy Grupy Okrętów Podwodnych, kmdr ppor. Brunona Jabłońskiego do szefa KMW z 18 października 1941 r., b.p.

¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zastępca szefa KMW, kmdr Tadeusz Morgenstern do dowódcy II Dyonu Kontrtorpedowców, kmdr. por. Włodzimierza Kodrębskiego, pismo z 8 listopada 1941 r., b.p.

Polskie ścigacze torpedowo-artyleryjskie

Ostatecznie, jak wiadomo, nie doszło do stworzenia – postulowanej od 1941 r. – osobnej polskiej flotyli ścigaczy torpedowych. Polskie aspiracje w tym zakresie zaspokoić miał w 1944 r. jednorodny zespół sześciu ścigaczy torpedowych (torpedowo-artyleryjskich)¹⁹. Oddane stronie polskiej pierwszego z nich (późniejszego „S 5”) przewidywano już na 1 maja 1944 r. Kolejne miały być przekazywane sukcesywnie, w miarę ich stopniowego budowania i wyposażania przez stoczniovców z Cowes.

W maju 1944 r. polską banderę podniesiono na pierwszym z tej grupy ścigaczu torpedowo-artyleryjskim ORP „S 5”. Do końca października tego roku do służby weszło pięć pozostałych jednostek, od „S 6” do „S 10”²⁰. Zasadnicze dane taktyczno-techniczne ścigaczy typu „S 5” zestawil Stanisław M. Piaskowski (tabela 6)²¹.

Tabela 6. Zasadnicze dane taktyczno-techniczne ścigaczy typu „S 5”

Wyporność i wymiary	Uzbrojenie (główne)	Napęd i osiągi
wyporność: 46,7 tony długość: 22,8 m szerokość: 5,5 m zanurzenie: 1,6 m	1 działo 6 funtowe (57 mm) 1 działo 20 mm (Oerlikon) 2 ckm „Lewis” (podwójne) 2 wyrzutnie torped 18 cali (450 mm); bomby głębinowe	3 silniki Sterling (benzynowe) po 1120 KM szybkość maksymalna – ok. 40 w. (il. 72–73)

Nowe ścigacze – okręty małe, a bardzo silnie uzbrojone i dobrze wyposażone w najnowszy sprzęt – stanowiły na pierwszy rzut oka nową jakość w polskiej flocie. Przede wszystkim uzbrojenie torpedowe (2 wyrzutnie) pozwalało im skutecznie atakować nawet duże jednostki nieprzyjacielskie, od niszczycieli w górę (il. 74–75, 80–82).

Nowym rozwiązaniem – jak na tak małe okręty – było umieszczenie na dziobie szybkostrzelnego działka Mk II (o niespotykanym wcześniej

¹⁹ Być może podporządkowanie planowanej szóstki polskich ścigaczy torpedowych flotyli brytyjskiej wynikało stąd, że w końcowej fazie wojny, m.in. w związku z obfitością sprzętu, stan przeciętnej flotyli ścigaczy Royal Navy z zasady przekraczał liczbę dziesięciu jednostek (to pozwalało na bardziej efektywne prowadzenie działań, z wydzieleniem w bazie odpowiedniej rezerwy ścigaczy).

²⁰ TNA, sygn. ADM 1/20620, War History of Polish Chips Serving with R[oyal] N[avy] During War Years..., compiled (in Polish) by Polish Naval H.Q. (London), G (ścigacze), s. 20.

²¹ S.M. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów* (reprint krajowy – Warszawa 1996), s. 85. Por. też: M. Borowiak, *Ścigacze torpedowo-artyleryjskie S-5 – S-10*, seria: „Polskie okręty wojenne w Wielkiej Brytanii 1939–1945”, t. XVII, b.m.w. [Oświęcim] 2018, s. 19.

na ścigaczach PMW kalibrze aż 57 mm), na podstawie Mk VII. Co ciekawe, była to morska wersja przeciwpancernej armaty stosowanej w czołgach, z charakterystyczną przeciwwagą na końcu lufy. Ładowanie odbywało się automatycznie z pojemników zawierających po cztery pociski. Zamek po strzale otwierał się samoczynnie, a wyrzucana łuska trafiała do specjalnej siatki. Maksymalne podniesienie lufy sięgało 12 stopni. Amunicję stanowiły naboje zespolone o wadze 5,2 kg każdy. Szybkostrzelność działa była określona na 40 pocisków na minutę²². Działo o tak wyśrubowanych parametrach, i do tego umieszczone ofensywnie na dziobie ścigacza, pozwalało, w wypadku ataku torpedowego, obezwładnić wcześniej cel (zwłaszcza mniejszy) własnym silnym ogniem artyleryjskim (kaliber 57 mm pozwalał na zadawanie wyjątkowo ciężkich ciosów potencjalnemu wrogowi – il. 83–88)²³.

Jedyną wątpliwość może budzić kwestia wytrzymałości małego kadłuba ścigacza na wstrząsy i naprężenia związane z prowadzeniem ognia (zwłaszcza bardziej intensywnego) przez działo tak dużego kalibru (ważące do tego – głównie podstawa – ok. 1700 kg, co musiało rzutować na siłę odrzutu, częściowo tylko niwelowanego przez powrotnik sprężynowy). Uważa się, że tak silne (i bardzo ciężkie) uzbrojenie artyleryjskie polskich ścigaczy torpedowych (oraz ciężar trzech potężnych silników spalinowych) tkwiły u podstaw ich kłopotów technicznych, powodowanych przez postępujące odkształcenia drewnianych kadłubów (w reakcji na te problemy planowane było – nie doprowadzone do końca – wzmocnienie kadłubów ścigaczy).

Poza silnym uzbrojeniem, nowe polskie ścigacze były wyposażone w najnowszy sprzęt, w tym radarowy, w postaci urządzenia typu „291 U”, z wysoko sterującą nad nadbudówką anteną. Jak zauważył znawca zagadnienia Zdzisław Kryger: „Ta wersja radaru charakteryzowała się nieco lepszym [niż w poprzednich wersjach] zasięgiem wykrywania, zwłaszcza celów powietrznych, wynoszącym około 30 mil morskich [tj. ponad 50 km] oraz 5,5 mili morskiej [ok. 10 km] dla celów nawodnych”²⁴. Godne podkreślenia jest, że poprzednie polskie ścigacze, wprowadzone do służby w 1940 r. nie miały pierwotnie na wyposażeniu radarów, które wprowadzono dopiero

²² S.M. Piaskowski, *Okrety Rzeczypospolitej Polskiej...*, s. 98.

²³ Morska wersja armaty ppanc. 57 mm (typ 6 pdr/7 cwt QF Mk IIA), por. A. Jarski, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, cz. 3: *Zawirowania wokół wymagań technicznych*, „Morze Statki i Okrety” 2016, nr 6 (wydanie specjalne), s. 31. Autor w trakcie służby wojskowej w artylerii przeciwlotniczej miał okazję poznać na poligonie siłę ognia dział identycznego kalibru 57 mm (tyle, że sowieckich), stanowiących uzbrojenie jego baterii.

²⁴ Z. Kryger, *Radary na ścigaczach Polskiej Marynarki Wojennej*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW), 2013, nr 28, s. 80.

później (na ORP „S 1” w 1943 r.). Wyposażenie radarowe polskich ścigaczy (i innych okrętów PMW), i to w sprzęt o wysokich parametrach technicznych i użytkowych, świadczy o poważnym traktowaniu polskich sojuszników przez czynniki decyzyjne Royal Navy (nie zamykających przed Polakami dostępu do najnowszych technologii)²⁵.

Etatowo załoga każdego z nowych ścigaczy liczyła 15 ludzi. Składało się na nią dwóch oficerów (dowódca oraz oficer wachtowy, czyli z.d.o.), a także 13 szeregowych (bosman okrętowy, sygnalista, radiotelegrafista, pięciu marynarzy o specjalności artylerzystów, jeden marynarz o specjalności radiowykrywacza, tj. obsługujący radar, jeden obsługujący karabin maszynowy i trzech maszyniści, po jednym do obsługi każdego motoru). Zdarzało się, że przejściowo załogi były niekompletne. Przykładowo, w chwili podniesienia bandery na ORP „S 10” do stanu etatowego brakowało na ścigaczu czterech ludzi – sygnalisty, radiotelegrafisty oraz dwóch artylerzystów²⁶.

Warunki bytowania załóg na nowych ścigaczach (zbliżone do warunków panujących na ścigaczach artyleryjskich) przybliży udzielona autorowi w korespondencji cenna relacja Andrzeja Browarskiego (oficera wachtowego ORP „S 7”) z 1993 r.: „Służba na Grupie Ścigaczy była bardzo odmienna od służby na większych jednostkach. Oficerowie mieszkali w hotelach, zarekwirowanych przez Admiralicję, a podoficerowie i marynarze w koszarach. [...] Na ścigaczu nie było żadnych możliwości spania i gotowania. Na dziobie było wspólne pomieszczenie dla podoficerów i marynarzy. Pod pomostem znajdowała się maleńka mesa oficerska. Normalnie zabierano kanapki i termosy z kawą na czas patrolu”²⁷.

Nieliczne (ze względu na remonty) operacje i patrole nowych polskich ścigaczy (z baz w Dover i Ramsgate) przebiegały z reguły bez kontaktu z wrogiem (gdyż ten pod koniec wojny z zasady unikał spotkania). Tylko ORP „S 5” miał krótkie starcie ze ścigaczami Kriegsmarine, w nocy z 17 na 18 sierpnia 1944 r.

Powstanie jednorodnej Grupy Ścigaczy

Perspektywa wcielenia do PMW zespołu sześciu identycznych ścigaczy torpedowych postawiła problem nadania tym okrętom i ich załogom koniecznych ram organizacyjnych. Było to konieczne ze względu na to, że dotychczas

²⁵ *Ibidem*, s. 82, 85.

²⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.44, Log-book ORP „S 10” z 30 października 1944 r., b.p.

²⁷ List A. Browarskiego do autora z 14 kwietnia 1993 r. (w zbiorach autora).

nie było warunków do działania polskich ścigaczy jako zwartego, taktycznie pełnowartościowego zespołu. Był co prawda dowódca polskich ścigaczy (tj. oficer najstarszy stopniem i stażem służby spośród oficerów służących na dotychczasowych ścigaczach artyleryjskich), który występował oficjalnie wobec Brytyjczyków. Było tak jednak tylko wtedy, gdy polskie ścigacze działały razem, a to dotychczas – z przyczyn wyżej podanych – zdarzało się bardzo rzadko. Stosunkowo najczęściej razem działały jedynie „S 2” i „S 3”, choć z zasady w towarzystwie podobnych jednostek brytyjskich.

Wobec bliskiej już perspektywy powstania zespołu sześciu polskich ścigaczy torpedowych, wiceadm. Świrski zdecydował o formalnym utworzeniu na nowo jednostki taktycznej pod nazwą Grupy Ścigaczy, predestynowanej do wykonywania samodzielnych zadań bojowych.

Formalnie Grupa Ścigaczy (torpedowych) PMW powstała w dniu mianowania jej dowódcą kpt. mar. Witolda Szustera. Było to 8 lipca 1944 r. (na dwa dni przed podniesieniem bandery PMW na drugim z nowych ścigaczy, ORP „S 6”). Załogi pierwszych z nowych ścigaczy („S 5” i „S 6”) pozyskano spośród kadry i marynarzy starych, aktualnie likwidowanych, ścigaczy (10 lipca 1944 r. wszystkie trzy stare ścigacze – „S 1”, „S 2” i „S 4” – były już od pewnego czasu nieczynne).

20 lipca 1944 r. wiceadm. Świrski (szef KMW) zatwierdził skład dowództwa Grupy Ścigaczy. Ustalono też tytuł angielski dowódcy – Senior Officer Polish MTB's. Dowódca Grupy Ścigaczy, kpt. mar. Szuster (il. 71), został podporządkowany komendantowi morskiemu „Południe”, stacjonującemu w Plymouth-Devonport. Otrzymał też odpowiednie dla swej funkcji uprawnienia dyscyplinarne, odpowiadające prerogatywom zastępcy dowódcy pułku²⁸.

Mimo powołania do życia Grupy Ścigaczy, aż do końca 1944 r. Grupa nie występowała razem, jako zespół. Wynikało to stąd, że jej poszczególne okręty były wcielane w skład PMW nie jednorazowo, a sukcesywnie na przestrzeni około pół roku, w miarę jak gotowe opuszczały stocznię w Cowes (na pierwszym – „S 5” banderę PMW podniesiono 3 maja 1944 r., a na ostatnim – „S 10” dopiero 31 października tego roku). Co więcej, każdy ze ścigaczy – po wcieleniu do służby – przechodził indywidualnie okres szkolenia. Jak zauważono w kronice Grupy Ścigaczy: „Gdy ścigacz rozpoczynał służbę patrolową, poprzedni często był w remoncie, a następny przechodził wyszkolenie”²⁹.

Program działań, związanych z wejściem do służby każdego ścigacza, przewidywał zrealizowanie pełnego kursu wyszkolenia bojowego. Miał on

²⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, KGŚ 1944, s. 1–3.

²⁹ *Ibidem*, s. 3.

być realizowany w oddalonej od obszaru walk w Kanale bazie w Holyhead, położonej na wyspie Holy (Holy Island), przylegającej do wyspy Anglesey (północno-zachodnia Walia). Dopiero wtedy (po zrealizowaniu programu szkolenia) ścigacze miały z Morza Irlandzkiego wracać na macierzyste wody Kanału La Manche, w celu rozpoczęcia regularnej służby patrolowej, wykorzystując wysuniętą bazę w Ramsgate (na północ od Dover; hrabstwo Kent). Przebazowanie do Ramsgate wynikało z postępów ofensywy lądowej sprzymierzonych we Francji, co przesunęło front walk daleko na północ (we wrześniu walki lądowe koncentrowały się już w Belgii).

Niestety, nieoczekiwane w tej skali problemy techniczne, jakie pojawiły się już w 1944 r., sprawiły, że pełne kursy szkoleń przeszły w Holyhead tylko cztery z sześciu polskich ścigaczy torpedowych: „S 5”, „S 6”, „S 8” i „S 9”. ORP „S 7” zdołał zrealizować tylko część programu szkoleń, do tego nie w odległym Holyhead, a już w Ramsgate nad Morzem Północnym. Ostatni ze ścigaczy („S 10”, wcielony do PMW w końcu października 1944 r.) w 1944 r. nie przeszedł szkolenia w ogóle. Przyczyn tego było wiele, jednak najważniejszą były ujawnione poważne usterki techniczne, które sprawiły, że – już na początku swej kariery w PMW – ścigacze były z konieczności kierowane na długotrwałe remonty³⁰.

Defekty – a były to, szczególnie groźne w wypadku ścigaczy torpedowych, awarie zespołów napędowych, głównie silników (!) – ujawniły się, choć w różnym czasie i z różną intensywnością, na wszystkich sześciu ścigaczach. Początkowo sądzono, że mają one indywidualny charakter. Ze względu na wchodzenie ścigaczy do służby w dużych odstępach czasu, brak było ogólnego oglądu problemu (nie było możliwości jednoczesnego porównania właściwości nowych okrętów, zwłaszcza pod kątem ich mankamentów, nader groźnych, w codziennej praktyce morskiej)³¹.

Pierwszy z serii – ścigacz torpedowy ORP „S 5” (pierwotne oznaczenie MTB „424”)

Jako pierwszy, z serii nowych ścigaczy, w skład PMW wszedł ORP „S 5”. Pierwotnie podawaną datą jego przekazania przez stocznnię Polakom był 1 maja 1944 r. Ostatecznie nastąpiło to dwa dni później, co – zapewne nieprzypadkowo – zbiegało się z datą polskiego święta narodowego Konstytucji 3 maja (3 maja 1944 r.). Nie był to pierwszy taki przypadek w historii walczącej

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem*, s. 4.

na Zachodzie Marynarki Wojennej RP. Dokładnie cztery lata wcześniej (3 maja 1940 r.), w stoczni na Malcie, przylegającej od wschodu do półwyspu – miasta Senglea, polską banderę wojenną podniesiono na, okrytym później wojenną sławą, niszczycielu ORP „Garland”.

Historyczny moment podniesienia bandery na ścigaczu „S 5”, który z tą chwilą stawał się Okrętem Rzeczypospolitej Polskiej, nastąpił 3 maja 1944 r. o godzinie 16.00. Wtedy to ścigacz oficjalnie przyjęto od stoczni J. Samuel White & Co. Ltd. Nie oznaczało to zerwania wszelkich nici łączących nowy okręt ze stoczną (podczas prób, których wiele czekało teraz ścigacz, na jego pokładzie pojawiali się specjaliści stoczniowi, m.in. dla kontroli kadłuba podczas, wymagających nadzoru, strzelań artyleryjskich). Dowódcą ORP „S 5” został znany już nam kpt. mar. Witold Szuster (zarem dowódca wszystkich polskich ścigaczy, a już wkrótce, w dniach wcielenia do PMW ścigacza „S 6”, dowódca Grupy Ścigaczy).

W dzień po wcieleniu w skład PMW, 4 maja 1944 r., o godzinie 11.30, ORP „S 5” wyszedł z portu Cowes. Idąc zmiennymi kursami i prędkościami – po nieco ponad godzinie dobił do mola w pobliskiej lądowej bazie ścigaczy HMS „Hornet” w Gosport. Było to u wejścia do bazy Royal Navy w Portsmouth. Tam, w HMS „Hornet”, w dniach 4–14 maja kompletowano konieczne wyposażenie inwentarzowe, według norm przewidzianych dla brytyjskich ścigaczy.

W trakcie tych prac, 8 maja, po południu, „S 5” wyszedł na próby silników na dogodnie, względnie spokojne (bo częściowo osłonięte od bezpośredniego wpływu otwartego morza) wody wschodniej części cieśniny Solent. Próby odbywały się – przy zmianach kursów i prędkości – we wschodniej części cieśniny (między trawersami wejść do portów Portsmouth i Cowes). Okręt przepływał więc przez tę część cieśniny Solent, która – pod nazwą Spithead – była od dawna tradycyjnym miejscem wielkich rewii morskich brytyjskiej Marynarki Królewskiej. Próba wszystkich trzech silników „S 5”, 8 maja, nie wypadła, niestety, zadowolająco, stwierdzono bowiem defekt środkowego motoru. Wymusiło to szybszy powrót do portu na obu silnikach zewnętrznych. Była to pierwsza zapowiedź przyszłych problemów całej szóstki nowych polskich ścigaczy, mimo że powtórna próba silników „S 5”, 14 maja, wypadła, tym razem, pomyślnie.

Zakończenie fazy wyposażania i pierwszych prób silników, pozwoliło na przejście do zasadniczego miejsca ćwiczeń, jakim była rozległa zatoka Holyhead, u północno-zachodnich brzegów Walii. Nim to nastąpiło, 15 maja ścigacz przeprowadził na redzie Portsmouth kompensację dewiacji kompasu magnetycznego – czynność konieczną dla zapewnienia w przyszłości bezpiecznej nawigacji. Polegała ona – jak wiadomo – na zniesieniu

niekorzystnych odchyień wskazań kompasu magnetycznego, wynikających z działania sił magnetyzmu samego okrętu.

Po przeprowadzeniu kompensacji dewiacji kompasu, po godzinie 17.00 ścigacz wyszedł w morze, w kierunku pierwszego przystanku na dalekiej trasie do Holyhead, jaką była baza ścigaczy w Portland (koło miasta Weymouth, na południowym wybrzeżu Anglii). Przejście z HMS „Hornet” w Gosport do Portland wykorzystano na dalsze sprawdzanie silników, czego dokonywano poprzez zmiany prędkości, szczególnie liczne przed wejściem do portu (by o godzinie 20.23 dobić do mola w Coastal Force Base w Portland).

Postój nie trwał długo i już nazajutrz (16 maja) przed godziną 10.00 rano okręt wyruszył z Portland do następnego celu, jakim była położona w Kornwalii baza w Penzance, nad rozległą Mount's Bay. Postój w Penzance trwał tylko nieco ponad 20 minut. Kolejny kwadrans zajęło przepłynięcie do pobliskiego (leżącego bezpośrednio na zachód od Penzance) portu Newlyn, gdzie w bazie lekkich sił nawodnych ścigacz zatrzymał się na noc.

Nazajutrz, 18 maja 1944 r., o godzinie 7.10 rano, ORP „S 5” wyruszył na najdłuższy odcinek trasy – z kornwalijskiego Newlyn do walijskiego Holyhead. Po opłynięciu zdradliwego, południowego cypla Kornwalii (koło Land's End), okręt wpłynął na rozległy akwen Morza Irlandzkiego i zasadniczo zmienił kurs – na północny. Tu również testowano silniki, zwiększając stopniowo prędkość – z początkowych 20, do 26 węzłów. Od godziny 9.20 (gdy ścigacz był na trawersie latarni morskiej Trevoise Head, koło portu Padstow) prędkość zwiększono do 31 węzłów. Ponad godzinę (70 min) ścigacz płynął z tą – znaczną już prędkością (choć ciągle dużo mniejszą od maksymalnej, sięgającej nawet ok. 40 w.). Później, od godziny 10.30 (przez ok. 20 minut), prędkość zredukowano do 28 węzłów. Gdy wkrótce zmniejszono największe obciążenia silników, a prędkość do zaledwie 20 węzłów, po 10 minutach (była wtedy godzina 11.00) posłuszeństwa odmówił jeden z silników (tym razem nie środkowy, a lewy). Było to na otwartym morzu, z dala od stałego lądu, w przybliżeniu na trawersie wyspy Lundy (Lundy Island). Dla usunięcia awarii, prędkość ścigacza przejściowo zmniejszono do zaledwie 12 węzłów. Na półtorej godziny przed wejściem do Holyhead raz jeszcze przetestowano silniki, zwiększając – na okres godziny – prędkość do 31 węzłów. Tym razem żadne niespodzianki nie nastąpiły. Po nadaniu koniecznych sygnałów rozpoznawczych do stacji brzegowej, o godzinie 16.40 ścigacz dobił do mola w sąsiedniej z portem bazie morskiej lekkich sił nawodnych Holyhead (w kręgach wojennomorskich znanej jako HMS „Bee”)³².

³² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 1; *ibidem*, Dziennik „S 5”, maj 1944 r. (podpisany kpt. mar. W. Szuster), zapisy za okres 3–18 maja 1944 r.

Port Holyhead (po walijsku: Porthladd Caergybi), nad zatoką o tej samej nazwie, to obecnie duży port handlowy, a zwłaszcza bardzo eksploatowany port promowy, przez który – na trasie z Walii do Irlandii (Dublina) – rocznie podróżuje obecnie około dwa miliony pasażerów. Sprzyja temu sieć dogodnych połączeń drogowych. Dzięki nim w dwie–trzy godziny można w Holyhead znaleźć się na pokładzie luksusowego promu, podróżując z Liverpoolu, Manchesteru czy Birmingham (rejs z Holyhead do Dublina, szybkim promem firmy Irish Ferries, trwa obecnie tylko nieco ponad dwie godziny).

Znaczenie Holyhead dla połączeń Walii z Irlandią datuje się od początków XIX w., tj. okresu kiedy Thomas Telford zbudował nowoczesną drogę łączącą północną Walię z Londynem. W 1821 r. zbudowano nabrzeże Admiralicji, służące odtąd firmie City of Dublin Steam Pocket Company (tzw. Irish Mail Line). W 1824 r. miasto Holyhead wzbogaciło się o szczególnie zabytek – Łuk Admiralicji, zamykający nową drogę zbudowaną przez Telforda. Łuk upamiętniał przy tym wizytę w Holyhead, podczas rejsu królewskim jachtem do Irlandii, króla Jerzego IV (1821 r.). Nowa faza rozbudowy i modernizacji portu w Holyhead wiązała się już z okresem panowania królowej Wiktorii. W 1873 r. wzniesiono falochron, a w siedem lat później syn królowej, książę Walii Edward, oficjalnie otworzył nowy port (17 czerwca 1880 r.). Był on odtąd zasadniczym punktem przeprawy promowej do Irlandii (Dublina), od 1906 r. rywalizując w tym zakresie z położonym bardziej na południe portem Fishguard (i linią promową z Fishguard do Rosslare w Irlandii).

Nowe wyzwania przed miastem i portem postawił wybuch I wojny światowej, a zwłaszcza zagrożenia wynikające dla żeglugi na wodach Morza Irlandzkiego ze strony niemieckich U-Bootów (przez wody w pobliżu zatoki Holyhead przebiegały trasy statków płynących do położonego w pobliżu wielkiego portu w Liverpoolu). To wymusiło utworzenie w Holyhead w 1916 r. bazy morskiej dla zespołu okrętów różnych klas pod ogólną nazwą Irish Sea Hunting Flotilla. Te tradycje były kontynuowane w latach 1939–1945, przy czym szczególne więzy wytworzyły się między miastem i portem Holyhead a Królewską Holenderską Marynarką Wojenną, dla której Holyhead stał się jedną z głównych baz (oprócz holenderskich marynarzy stacjonowali tu także żołnierze holenderskiej piechoty morskiej). Ochronę żeglugi na Morzu Irlandzkim zapewniały liczne małe jednostki – adaptowane trawlerzy rybaccie, ścigacze torpedowe (MTB's), pomocnicze łodzie patrolowe i strażnicze, a także – ocalona przed zajęciem przez Niemców w 1940 r. – holenderska jednostka ratownicza „Zeemanshop”. Tak ściśle więzi brytyjsko-holenderskie z lat II wojny światowej zostały w Holyhead upamiętnione za sprawą

Pomnika Marynarki Holenderskiej (Dutch Navy Memorial), odsłoniętego w 2014 r. na Newry Beach, u wejścia do zewnętrznego portu Holyhead³³.

Holyhead zostało w latach II wojny światowej wybrane jako baza na okres ćwiczeń polskich (i nie tylko polskich) ścigaczy, ze względu na walory miejsca. Rozległa zatoka, przy wyjściu z portu, dawała duże możliwości ćwiczeń morskich na w miarę spokojnych wodach, częściowo osłoniętych od wpływu otwartego Morza Irlandzkiego. Nie zawsze te rachuby się sprawdzały. Bywały lata, gdy silne sztormy uderzały z impetem od strony morza w zatokę i port Holyhead, przysparzając dużych strat infrastrukturze lądowej i cumującym jednostkom. Ostatni taki kataklizm zwałił się na Holyhead stosunkowo niedawno – w marcu 2018 r., dewastując m.in. miejscową marinę; niszcząc liczne jachty i zabudowania na lądzie.

Inny walor bazy w Holyhead w latach II wojny światowej polegał na tym, że stacjonującym tu okrętom nie zagrażały (ze względu na dużą odległość od portów we Francji) duże ścigacze Kriegsmarine, a także okręty nawodne innych klas. Jedyne realne zagrożenie mogły stanowić co najwyżej niemieckie U-Booty, ale w schyłkowym okresie wojny (1944 r.) to one raczej były na celowniku sił alianckich (a nie odwrotnie).

Po dwóch dniach postoju, 21 maja odbyły się w obrębie zatoki Holyhead pierwsze próby morskie ORP „S 5”, początkowo samych tylko silników (przy zmiennych kursach i prędkościach). Dzień później, 22 maja rano, rozpoczęto na wodach zatoki szczególnie efektowne próbne strzelania torpedowe, które wymagały odpowiedniego zabezpieczenia logistycznego, np. w zakresie wyławiania torped. Strzelano parami (z obu wyrzutni ścigacza po jednej), po czym wracano do mola w bazie i ładowano kolejne. Tego dnia ćwiczenia w strzelaniu torped (łącznie dwunastu), zakończono przed godziną 7 wieczorem.

Do strzelań wykorzystywano torpedy ćwiczebne, które w maksymalny sposób imitowały charakterystykami torpedy bojowe. Istotna różnica polegała na tym, że pod koniec przebiegu, w związku ze zużyciem paliwa,

³³ <http://historypoints.org/index.php?page=holyhead-dutch-navy-memorial> (także inne ogólnie dostępne strony internetowe dot. miasta i portu Holyhead; dostęp: 13.08.2019). W tle funkcji transportowych portu Holyhead mieści się miejscowa baza floty rybackiej, pozyskującej w okolicznych wodach ryby, ale przede wszystkim wysoko cenione homary i kraby. Północna Walia – z zatoką Holyhead – ma miejsca ściśle związane z Polską i zamieszkującymi Zjednoczone Królestwo Polakami. Jest to przede wszystkim osiedle Penrhos (własność Polish Housing Society Ltd.), powstałe na terenie dawnej bazy RAF Penrhos, która po wojnie pełniła rolę obozu Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (PKPR) i z tego powodu „idealnie nadawała się na stworzenie osiedla” (<http://www.polishhousingsociety.co.uk/o-nas/>; dostęp: 13.08.2019). Z osiedla Penrhos (na półwyspie Lleyn) do Holyhead jest w prostej linii tylko około 40 km.

i zmianą środka ciężkości, torpeda ćwiczebna ustawiała się w pozycji zbliżonej do pozycji szałwika wędkarskiego, częściowo wynurzając się z wody, co – rzecz jasna – ułatwiało odnalezienie pocisku, jego wydobywanie i odholowanie do bazy (w celu wykorzystania do dalszych prób).

W kolejnych dniach, w ramach ćwiczeń, ORP „S 5” wystrzelił:

- 23 maja – 12 torped,
- 24 maja – 4 torpedy,
- 25 maja – 6 torped,
- 26 maja – 2 torpedy,
- 27 maja – 10 torped,
- 28 maja – 11 torped.

Łącznie, zatem, od początku prób torpedowych, w dniach 22–31 maja odpalono aż 57 podwodnych pocisków (był to istotny ewenement, zasadniczo odróżniający ćwiczenia „S 5” od późniejszych ćwiczeń pozostałych polskich ścigaczy torpedowych).

Po dniu przerwy (30 maja), przeznaczonym na kolejne próby motorów, 31 maja, od rana, prowadzono próbne strzelania artyleryjskie z głównego działła (6-funtowego); wszystko przy zmiennych kursach i prędkościach. Podczas tej próby na pokładzie obecna była komisja z firmy J. Samuel White & Co. Ltd. Łącznie, w czasie zapewne tylko kilkuminutowego prowadzenia ognia, oddano 21 strzałów przy maksymalnym kącie podniesienia lufy. Po strzelaniu skrupulatnie zbadano stan kadłuba (zapewne więc obawiano się szkodliwego wpływu wibracji, powstałych podczas prowadzenia ognia). Jednak żadnych uszkodzeń konstrukcji nie stwierdzono. Tego samego dnia przeprowadzono jeszcze, znajdujące się w wykazie prób, strzelanie kalibrowe³⁴.

Niemal cały czerwiec 1944 r. ORP „S 5” kontynuował różnorakie ćwiczenia (dzienne i nocne), w tym strzelania, korzystając z bazy w Holyhead (HMS „Bee”). Stąd pobierano paliwo i dokonywano – przy użyciu dźwigu – załadunku torped ćwiczebnych. Ćwiczenia odbywały się w wyznaczonych sektorach zatoki (areas: A, B, C i D), przeznaczonych dla danego rodzaju prób. W zajęciach polskiemu ścigaczowi towarzyszyły zwykle ścigacze alianckie. Pierwszy zespół stanowiły – obok „S 5” – dwa brytyjskie ścigacze torpedowe (MTB's) nr „380” i „471”. W innych ćwiczeniach polskiemu okrętowi towarzyszył norweski ścigacz torpedowy MTB „711”.

Szkolenia obejmowały wszystkie działy: nawigacji, manewrowania w zespole, podsłuchu, „plotowania” (wykreślenia kursów), czy łączności.

³⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dziennik „S 5”, maj 1944 r. (podpisany kpt. mar. W. Szuster), zapisy za okres 21–31 maja 1944 r.

Były także ćwiczenia w dziale torpedowym. Obejmowały one ataki indywidualne i zespołowe – pozorowane i strzelania torpedowe, w tym nocne (przeważnie do traulera). Niekiedy torpedy odpalano przy użyciu wskazań radaru (jednak łącznie, podczas ćwiczeń w czerwcu, wystrzelono – inaczej niż w maju – tylko pięć torped). Szczególnie intensywnie ćwiczono w zakresie działu artyleryjskiego. Zajęcia obejmowały strzelania ćwiczebne – morskie (do tarczy zakotwiczonej i holowanej, w tym holowanej z dużą prędkością – tzw. high speed) oraz strzelania przeciwlotnicze (do ciągniętego za samolotem na długiej linii „worka”, zwanego też „rękawem”). Ponadto dwukrotnie przeprowadzono próby silników i pomiary prędkości na odcinku wzorcowym. Cztery dni gorszej pogody, i wymuszony tym postój w bazie, wykorzystywano na pracę z załogami – ćwiczenia i wykłady.

Po pomyślnym zakończeniu okresu szkolenia, 27 czerwca, rano, „S 5” wyszedł, jako prowadzący, wraz z brytyjskim MTB „380”, do bazy ścigaczy w Milford Haven (ten postój wymuszony był pogarszającą się pogodą). Dzień później (28 czerwca) oba ścigacze udały się w dalszą drogę. Po minięciu kornwalijskiego cypla Land’s End i wejściu na wody Kanału La Manche, na wysokości portu Penzance pożegnano brytyjski ścigacz MTB „380”, który przeszedł do pobliskiego Newlyn. „S 5” już samodzielnie podążył w stronę Plymouth. Było kilka minut przed szóstą wieczorem, 28 czerwca, gdy ścigacz „S 5” przybił w bazie Plymouth do burty niszczyciela ORP „Piorun”. Ostatecznie stanął na noc w tamtejszej bazie ścigaczy HMS „Dervent”. Tam, 29 i 30 czerwca, przeglądu ścigacza, dokonał komendant morski „Południe” PMW, kmdr Witold Zajączkowski³⁵.

Początek lipca 1944 r. „S 5” spędził na postoju w bazie Plymouth, by następnie przejść (w dniach 3–4 lipca) via Portsmouth (HMS „Hornet”) i Dover do stałej bazy w Ramsgate (nad Morzem Północnym, w pobliżu newralgicznego zężenia Kanału). Tam polski ścigacz zajął przeznaczone dla siebie stałe miejsce przy zachodnim moło. Większą część lipca wypełnił załozce „S 5” w Ramsgate remont okresowy (5–25 lipca), zakończony niezbędnymi próbami silników. Remont był kompleksowy, gdyż obejmował m.in. suszenie na slipie i malowanie (konserwowanie) podwodnej części kadłuba. W tym czasie załoga była ulokowana w zabudowaniach bazy („Royal Hotel”), a jej część mogła wykorzystać urlopy wypoczynkowe. Było to przygotowanie do działań bojowych, które dla ścigacza i jego załogi miały się rozpocząć 30 lipca. Nim to nastąpiło, 8 lipca na okręcie doszło do zmiany dowódcy. Zamiast dotychczasowego d.o. kpt. mar. W. Szustera,

³⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 3–6; *ibidem*, Dziennik „S 5”, czerwiec 1944 r. (podpisany kpt. mar. W. Szuster), zapisy za okres 1–28 czerwca 1944 r.

który został mianowany dowódcą Grupy Ścigaczy, dowództwo ORP „S 5” objął ppor. mar. Jerzy Krasucki (dotychczasowy d.o. „S 2”)³⁶.

30 lipca 1944 r., po południu, ORP „S 5” wyszedł z Ramsgate, by przed siódmą wieczorem dobić do mola w basenie okrętów podwodnych w bazie Dover. O godzinie 21.20 ścigacz wyszedł z Dover na patrol ofensywny, w towarzystwie dwóch ścigaczy holenderskich: MTB „432” (jako prowadzącego) oraz MTB „436”. Na pokładzie „S 5” był obecny dowódca Grupy Ścigaczy kpt. mar. Szuster. Pierwszy wspólny nocny patrol ofensywny alianckiego zespołu ścigaczy torpedowych, z udziałem Polaków, zakończył się bez wydarzeń, wczesnym rankiem 31 lipca. Po odłączeniu się ścigaczy holenderskich, płynących do Dover, „S 5” samodzielnie ruszył do macierzystej bazy w Ramsgate, którą osiągnął ok. godziny siódmej³⁷.

Sierpień 1944 r. był zdecydowanie najintensywniejszym w działaniu bojowe okresem w całej służbie ORP „S 5”. W tym czasie ścigacz wziął udział – korzystając z bazy w Ramsgate – w 14 ofensywnych (zaczepnych) nocnych patrolach, z których każdy trwał od 9 do 12 godzin. Celem patroli było zwalczanie ścigaczy niemieckich w określonych rejonach Kanału. Na pozycjach patrolowania ścigacze alianckie często wyłączały silniki, by w dryfie – i zupełnej ciszy – czaić się na nieprzyjaciela (niekiedy stawały także na kotwicach). Zazwyczaj ORP „S 5” patrolował rejon Cieśniny Kaletańskiej (Dover), najczęściej w rejonie dobrze znanej polskim marynarzom boi E[ast] Varne (tj. w rejonie, gdzie w czerwcu 1942 r., swój niezwykły wyczyn zapisała na koncie załoga ORP „S 2”). Tym razem polskiemu ścigaczowi torpedowemu, „S 5”, w działaniach towarzyszyły ścigacze brytyjskie, nieco później dwa ścigacze holenderskie („418”, „432”; z bazy w Dover), a ostatecznie także ścigacze kanadyjskie, z bazy w Ramsgate (MTB’s „461”, „466”).

Pod koniec drugiej dekady miesiąca, jako partner „S 5” w patrolach ofensywnych pojawił się inny z polskich ścigaczy torpedowych, ORP „S 6”. Niekiedy swoboda ruchów „S 5” była ograniczona ze względu na utrzymujące się nad Kanałem gęste mgły. Przykładowo, rankiem 23 sierpnia, nie dało się wejść – jak zwykle – do Ramsgate („ze względu na bardzo gęstą mgłę”). Dlatego ścigacze zatrzymały się w bazie w Dover, a do Ramsgate przeszły kilka godzin później, gdy mgła się rozeszła. Zdarzało się, że zła pogoda wymuszała rezygnację z wyjścia w morze. Tak było m.in. 28 sierpnia (wyplyniecie na patrol stało się możliwe dopiero dobę później).

³⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 6–8; *ibidem*, Dziennik „S 5”, lipiec 1944 r. (podpisany ppor. mar. J. Krasucki), zapisy za okres 3–30 lipca 1944 r.

³⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 7–8; *ibidem*, Dziennik „S 5”, lipiec 1944 r. (podpisany ppor. mar. J. Krasucki), zapisy za okres 30–31 lipca 1944 r.

Szczególnie emocjonujący był ósmy nocny patrol ofensywny ORP „S 5” w rejonie boi E. Varne, w nocy z 17 na 18 sierpnia, kiedy to ścigacz wziął udział w krótkim starciu z trzema niemieckimi Schnellbootami. Zaczęło się zwyczajnie – wyjściem na pozycję patrołowania przez „S 5” w towarzystwie dwóch kanadyjskich ścigaczy torpedowych (MTB „461” – jako dowodzącego – oraz MTB „466”). Na wyznaczoną pozycję trzy alianckie okręty dotarły około godziny 22.25. Ponad cztery godziny patrolu upłynęły bez żadnych zdarzeń. Nieoczekiwanie, o godzinie 2.48 nad ranem odebrano sygnał z lądu – bazujący na wskazaniach stacji radarowej – z wiadomością o zbliżającym się nieprzyjacielu i jego pozycji. Dwa ścigacze kanadyjskie i „S 5” niezwłocznie zwiększyły prędkość do 35 węzłów, kierując się na spotkanie wroga, kursem południowo-zachodnim (50 stopni South-West). Była godzina 3.05, gdy na pozycji lewo 70 stopni dostrzeżono trzy niskie sylwetki dużych niemieckich ścigaczy torpedowych. Niezwłocznie na „S 5” otwarto do wroga ogień z działa 6-funtowego (57 mm), na co nieprzyjacielskie okręty zareagowały ogniem broni maszynowej, ostrym skrzętem na wschód i pospiesznym odwrotem. Tym samym krótki kontakt bojowy został definitywnie zerwany. O godzinie 4.00 alianckie ścigacze powróciły na poprzednią pozycję patrołowania. Akcję zakończyło, przed godziną 7 rano, wejście „S 5” do Ramsgate.

Podczas nocnego patrolu z 29 na 30 sierpnia „S 5” dostał się pod ostrzał niemieckich baterii dalekonośnych, ostrzeliwujących rejon Dover. Ogłoszono alarm bombardowania („shelling warning”). Zaobserwowano wybuchy ciężkich niemieckich pocisków w Deal (koło Dover) i w South Foreland, ale o godzinie 20.38 ciężki pocisk niemiecki wybuchł w morzu w odległości jedynie około pół mili morskiej, tj. kilkuset metrów, na prawym trawersie „S 5”. Po północy z kolei zaobserwowano wybuch w morzu, w odległości 2 Mm, zestrzelonej bomby latającej „V 1”³⁸. Tak alianckie ścigacze realizowały jedno ze swych naczelných zadań, będąc w Kanale La Manche pierwszą linią straży na drodze wroga do pobliskiego serca Wielkiej Brytanii – Londynu.

Pierwszą dekadę września (od 1 do 9 tego miesiąca) ORP „S 5” spędził na postoju w Ramsgate, co wynikało z nieoperacyjnej (sztormowej) pogody. Wiatr i fale były na tyle intensywne, że zaszła potrzeba przestawienia ścigaczy z basenu zewnętrznego do znacznie lepiej osłoniętego – wewnętrznego. Nie próżnowali też Niemcy bombardując w nocy 1 września bazę Ramsgate z ciężkiej artylerii rozmieszczonej na brzegu francuskim. Niektóre pociski padły niepokojąco blisko ścigaczy.

³⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 8–11; *ibidem*, Dziennik „S 5”, sierpień 1944 r. (podpisany ppor. mar. J. Krasucki), zapisy za okres 1–30 sierpnia 1944 r.

Poprawa pogody, 10 września, pozwoliła na przeprowadzenie ćwiczeń nocnych w patrolowaniu, w których partnerem „S 5” był drugi z naszych ścigaczy torpedowych „S 6”. 13 września ćwiczenia (z udziałem już trzech polskich ścigaczy – OORP „S 5”, „S 6” i „S 7”) objęły manewrowanie w zespole, sygnalizację oraz strzał torpedowy z „S 5” do celu ruchomego (traulera). Niestety, ćwiczenia zakończyły się pechowo, poważną awarią środkowego wału napędowego i środkowej śruby, a także, co gorsza, steru „S 5”. Szczęściem w nieszczęściu defekt nie nastąpił w warunkach bojowych, blisko bazy w Dover, bo taki rozwój wydarzeń mógłby zakończyć się fatalnie (niestety, źródła nie wyjaśniają bliższych okoliczności tego zdarzenia). Po przerwaniu ćwiczeń, odholowano ćwiczebną torpedę do, na szczęście, pobliskiej bazy w Dover. Jednak stosunkowo krótkie przejście z Dover do Ramsgate zamieniło się w trudny sprawdzian z manewrowania uszkodzonym okrętem (poruszanie sterem – początkowo bardzo utrudnione – po krótkim czasie stało się w ogóle niemożliwe). Dopiero po dłuższym czasie ścigacz zdołał – sterując jedynie dwoma sprawnymi silnikami – wejść do bazy w Ramsgate. Tam okręt stanął do koniecznego remontu, który (połączony ponownie ze slipowaniem jednostki oraz suszeniem i malowaniem kadłuba) przeciągnął się od 14 września do końca miesiąca (il. 68). W tym czasie ścigaczem dowodził już nowy dowódca, gdyż 13 września – w dniu fatalnej awarii – dotychczasowego ppor. mar. Jerzego Krasuckiego (skierowanego na niszczyciel eskortowy ORP „Ślązak”) zastąpił nowy dowódca – por. mar. Maciej Bocheński³⁹.

Po zakończeniu remontu, 1 października ORP „S 5” przeprowadził w rejonie The Downs (w przybliżeniu między Ramsgate a Dover) próby silników. W dniach 2–8 oraz 11–22 października ścigacz stał – z powodu złej pogody – w pogotowiu w Ramsgate. W październiku tylko dwa razy wychodził „S 5” na patrole w rejon ujścia Tamizy. W patrolach tych towarzyszyły mu bratnie ścigacze: w pierwszym – ORP „S 7”, a w drugim – ORP „S 6”. Dwa razy także odbył „S 5” w morzu ćwiczenia (radarowe, podsłuchu podwodnego oraz nawigacyjne) połączone ze strzelaninami. Był to ostatni okres bazowania w Ramsgate. 27 października 1944 r. okręt ostatecznie zmienił bazę. Z Ramsgate przeszedł bardziej na północ, do Felixstowe (w pobliżu – dobrze znanej polskim marynarzom – dużej bazy Royal Navy w Harwich)⁴⁰.

W listopadzie 1944 r. „S 5” (wraz z „S 6”) kilkakrotnie uczestniczył w nocnych patrolach. Dwukrotnie było to w pobliżu Dunkierki, zaś innym razem

³⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 11–13; *ibidem*, Dziennik „S 5”, wrzesień 1944 r. (podpisany por. mar. M. Bocheński), zapisy za okres 10–30 września 1944 r.

⁴⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 5”. Rok 1944, s. 14–15.

w rejonie – położonego na północ od Felixstowe – przylądka Orford Ness. Całonocny patrol koło Dunkierki, w nocy z 2 na 3 listopada (w którym, obok dwóch ścigaczy PMW, uczestniczyła też para ścigaczy brytyjskich: „414” i „450” oraz fregata HMS „Stayner”) o mało nie zakończył się, wskutek pomyłki, stratami. Była godzina 22.15, gdy zespół ścigaczy (w tym „S 5”) został ostrzelany pociskami świetlnymi przez eskortę własnego konwoju. Sytuację uratowało natychmiastowe wystrzelenie rakiet rozpoznawczych i wymiana sygnałów.

Dwukrotnie „S 5” ćwiczył – wraz z „S 6” – współdziałanie z dużymi okrętami nawodnymi (raz były to dwie brytyjskie fregaty; raz polski niszczyciel eskortowy ORP „Krakowiak”). Ćwiczenia z udziałem „Krakowiaka” nie zostały doprowadzone do końca ze względu na kolejną awarię silnika „S 5”, co wymusiło czterodniowy postój, poświęcony remontowi. Po kilku dniach aktywnych, 18 listopada ścigacz rozpoczął w Felixstowe nowy remont okresowy (połączony z niezbędnym slipowaniem – suszeniem i malowaniem), co po raz kolejny wyłączyło go z akcji, tym razem na okres ponad miesiąca, do 27 grudnia.

Już po Świątach Bożego Narodzenia, spędzanych przez załogi w bazie, 28 grudnia ORP „S 5” (wraz z trzema bratnimi ścigaczami „S 6”, „S 7” i „S 10”) wyszedł z Felixstowe, by przez bazę w Portsmouth udać się do pobliskiej stoczni w Cowes na wyspie Wight. Miało to związek z powtarzającymi się awariami silników, co wymagało gruntownych napraw w macierzystej stoczni. Lecz nawet ten, stosunkowo krótki, rejs nie przebiegł bez komplikacji. Na „S 6” stwierdzono nową awarię silnika, co zmusiło ten ścigacz do opuszczenia szyku i zawinięcia do bazy w Ramsgate. Szczęśliwie, pozostałe trzy ścigacze 29 grudnia zdołały bez dalszych przeszkód przejść z Portsmouth do znajdującego się nieopodal Cowes, gdzie zacumowały na rzece Medinie, przy moło stoczni S. Samuel White & Co⁴¹.

Wtedy jeszcze na ORP „S 5” (jak i w dowództwie Grupy Ścigaczy) nie zdawano sobie sprawy, że – wskutek powtarzających się awarii układów napędowych i przedłużających się remontów – najbardziej aktywna faza działań szóstki polskich ścigaczy torpedowych, w tym samego, najdłużej działającego, ORP „S 5”, dobiegła właśnie końca.

Ścigacz torpedowy ORP „S 6” (pierwotne oznaczenie MTB „425”)

W ponad dwa miesiące po „S 5”, 10 lipca 1944 r., o godzinie 16.00, w stoczni White’a w Cowes polską banderę podniesiono na drugim z serii ścigaczu torpedowym „S 6”. Jego dowódcą mianowany został por. mar. Jerzy Dobrodzicki

⁴¹ *Ibidem*, s. 16–17.

(il. 115), który tak oto, po latach, wspominał okręt i załogę: „Muszę tutaj podkreślić, że miałem duże szczęście w doborze załogi. S-6 nie opuścił ani jednego patrolu i funkcjonował bardzo sprawnie. Do dzisiaj pamiętam z wdzięcznością i afektem naprawdę wspaniałych chłopców, którzy z takim zapałem i poświęceniem spełniali swoje obowiązki. Szczególnie ciężka praca dawała się we znaki naszym motorzystom; oprócz wysokiej ekspertyzy – 3 motory [...], »supercharged«, plus maszynieria pomocnicza i elektryka. Temperatura w maszynowni dochodziła do 50 st. C[elsjusza], przy potwornym huku motorów i smrodzie oleju. Moim zastępcą [tj. oficerem wachtowym] był ppor. mar. Antoni Piątek, bosmanem okrętowym-sternikiem: st. bosman Feliks Chwiołka, sygnalistą: Nadolski; radar obsługiwał mar. Bohacz, radio mat Czesław Kasprzak, Czesław Zielonka, Błaszczuk (il. 78, 123). Niestety, czterech innych nazwisk nie pamiętam. Później [już w 1945 r. – TK] podporucznika Piątka zastąpił ppor. [mar. rez.] Jan Róg⁴².

Przez pierwsze kilka dni służby ORP „S 6” krążył między Cowes (stocznia White’a), Portsmouth (bazą ścigaczy HMS „Hornet”) a bazą Coastal Forces w Portland. W tym czasie dokonano, koniecznej przed wyjściem na szerokie wody, kompensacji dewiacji kompasu magnetycznego, a także załadunku niezbędnego wyposażenia i amunicji. Zrealizowano też w morzu pierwsze próby, m.in. strzelania z działa 6-funtowego (57 mm), a na redzie bazy ścigaczy w Portland próbne strzelania torpedowe (15 i 16 lipca ogółem wystrzelono aż 30 torped, tj. znacznie więcej niż później w trakcie kursu szkoleniowego w zatoce Holyhead). W dniach 17–19 lipca 1944 r. ścigacz przeszedł via Plymouth i Newlyn do wspomnianej walijskiej zatoki Holyhead i zacumował do stojącego przy molo brytyjskiego MTB „381”. To w Holyhead – wykorzystując lądową bazę ścigaczy, HMS „Bee” – miał być zrealizowany zasadniczy program szkoleń. Warunki, jakie Polacy zastali na miejscu były zadowalające. Załoga „S 6” otrzymała do dyspozycji barak mieszkalny. Na okręcie pozostawała w nocy tylko służba dyżurna⁴³.

Blisko trzy tygodnie (od 20 lipca do 7 sierpnia 1944 r.) zajęło załodze „S 6” intensywne, wielostronne szkolenie w zatoce Holyhead. Przeprowadzano ćwiczenia w zakresie: nawigacji, manewrowania (indywidualnego i zespołowego), holowania, przeciwdziałania skutkom awarii, podsłuchu podwodnego, łączności. Ćwiczone także strzelania torpedowe i morskie (z działa 6-funtowego) – dzienne i nocne, przy zmiennych kursach i prędkościach. 1 sierpnia, rano, podczas kolejnego ćwiczenia operacyjnego, wykonano pozorowany „atak” na liniowy parowiec (prom) płynący z Dublina do Holyhead

⁴² J. Dobrodzicki, *Notatki o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160, s. 15.

⁴³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 6”. Rok 1944, s. 1–2.

(kroniki milczą, jak – w razie możliwego zauważenia atakującego ścigacza – zareagowali członkowie załogi i pasażerowie statku)⁴⁴.

Czas gorszej pogody, jak i przerw w ćwiczeniach morskich, wykorzystywano do realizacji wykładów i stacjonarnych ćwiczeń dla załogi. Zwieńczeniem okresu wyszkolenia w zatoce Holyhead były – 7 sierpnia, przeprowadzone na wodach zatoki – wszechstronne próby silników (wtedy jeszcze wszystkie motory ścigacza sprawowały się zupełnie dobrze)⁴⁵.

10 sierpnia, po dwóch dniach podróży z Holyhead (utrudnionej dwukrotnymi defektami lewego silnika), ORP „S 6” dotarł do bazy w Ramsgate, która na dłuższy czas miała stać się jego bazą operacyjną. W dniach 11–17 sierpnia ścigacz przeprowadził pierwszy okresowy remont, połączony ze slipowaniem i suszeniem kadłuba.

18 sierpnia ORP „S 6” rozpoczął służbę patrolową (do końca sierpnia odbył – razem z ORP „S 5”, jako prowadzącym – siedem nocnych patroli w Cieśninie Kaletańskiej (Dover). W czasie patrolu z 18 na 19 sierpnia widziano liczne bomby latające „V 1” w grupach po trzy. Jedna z bomb, przelatująca nisko nad ścigaczem, została ostrzelana z pokładowego działka plot. (Oerlikona 20 mm).

Nieoperacyjna pogoda (sztormy i wysoka fala) w pierwszej dekadzie września wymusiła postój „S 6” w porcie Ramsgate. Z powodu wysokiej fali wszystkie ścigacze przestawiono z basenu zewnętrznego (bardziej narażonego na działanie fal i wiatru) do wewnętrznego. 1 września, podobnie jak na „S 5”, zarejestrowano ciężki ostrzał niemieckiej artylerii brzegowej z okupowanego jeszcze obszaru Francji. Wiele pocisków wybuchło na lądzie i w wodzie, w pobliżu „S 6”. Na sam ścigacz spadły odłamki, ale żadnych strat i szkód nie zarejestrowano⁴⁶.

Wrzesień 1944 r., poza okresami wymuszonych postojów w bazie, wypełniały ORP „S 6” patrole ofensywne w pobliżu brzegów Belgii oraz ćwiczenia w morzu, częściowo w towarzystwie bratnich ścigaczy: „S 5” oraz, świeżo wcielonego do służby, „S 7”. To we wrześniu – po raz pierwszy w tak dużej skali – na „S 6” zarejestrowano (podczas patroli i ćwiczeń morskich) powtarzające się silne wibracje (zwłaszcza – jak zapisał por. mar. Dobrodzicki – wałów napędowych), spowodowane wadliwą pracą silników. To wymusiło trzykrotne, kilkudniowe postoje dla dokonania koniecznych remontów. (Podczas patrolu w nocy z 22 na 23 września podobne wibracje zarejestrowano także na „S 7”).

⁴⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 6”. Rok 1944, s. 2–4; Dziennik „S 6”, sierpień 1944 r. (podpisany por. mar. J. Dobrodzicki).

⁴⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 6”. Rok 1944, s. 2–4.

⁴⁶ *Ibidem*, s. 4–8; Dziennik „S 6”, sierpień 1944 r. (podpisany por. mar. J. Dobrodzicki).

Większą część października 1944 r. ORP „S 6” spędził w remoncie w bazie Ramsgate (1–20 października). Po kilkudniowym jeszcze postoju w Ramsgate (wykorzystanym m.in. do przeprowadzenia prób w morzu), 27 października ścigacz przeszedł na stałe do nowej bazy operacyjnej, położonej bardziej na północ, w Felixstowe nieopodal Harwich. Pogarszający się stan techniczny „S 6” sprawił, że w październiku 1944 r. ścigacz ten tylko jeden raz uczestniczył (razem z „S 5”) w piętnastogodzinnym patrolu defensywnym (tj. w pośredniej osłonie własnego konwoju), w pobliżu ujścia Tamizy⁴⁷.

Listopad 1944 r. był dla ORP „S 6” – w stosunku do miesięcy poprzedzających – względnie pracowity, gdyż okręt ten czterokrotnie uczestniczył w nocnych patrolach defensywnych, których celem była ochrona własnych kanałów przetrałowanych pomiędzy polami minowymi, przed ponownym zaminowaniem. Obiektem zainteresowania alianckich ścigaczy była też możliwość pojawienia się groźnych niemieckich Schnellbootów. Trzykrotnie „S 6” współdziałał z jednostkami brytyjskimi (ścigaczami i fregatami).

Obok „S 6” w akcjach tych uczestniczyły też dwa inne polskie ścigacze torpedowe („S 5” i „S 7”). Poza patrolami, ORP „S 6” dwukrotnie uczestniczył w ćwiczeniach, których celem było usprawnienie współdziałania ścigaczy z większymi okrętami nawodnymi (np. z brytyjskimi fregatami, czy polskim niszczycielem eskortowym „Krakowiak”). Ćwiczenia polegały na kierowaniu i koordynowaniu ataku lekkich nawodnych sił torpedowych przez współpracującą fregatę lub niszczyciel. Po ćwiczeniach przyszedł czas na wspólne akcje u brzegów Holandii. Współpraca polegała głównie na roztoczeniu radarowego parasola ochronnego przez asystującą fregatę nad grupą ścigaczy⁴⁸.

Czynnikiem, który w istotny sposób limitował możliwości wychodzenia ścigacza w morze, a podczas akcji dłuższego pozostawania poza bazą, była „nieoperacyjna pogoda”. Silny wiatr i wysoka fala zmuszały małe ścigacze do szybszego powrotu do Felixstowe. Przy konieczności kontynuowania marszu (np. do bazy), złe warunki pogodowe wpływały też na wyraźne zwiększenie zużycia paliwa. Innym poważnym utrudnieniem były zdarzające się u brzegów Wielkiej Brytanii gęste mgły. W połączeniu z występującymi często mieliznami i płyciznami, wymagało to od załóg (a zwłaszcza kadry oficerskiej ścigacza) wzmożonej uwagi (z tego powodu w bardzo gęstej mgle z zasady utrzymywano bezpieczną prędkość, nieznacznie tylko przekraczającą 10 węzłów, tj. około 20 km/godz.). W razie napotkania w morzu własnych ścigaczy (jak w nocy 30 października trzech ścigaczy kanadyjskich),

⁴⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 6”. Rok 1944, s. 8–11; Dziennik „S 6”, wrzesień 1944 r. (podpisany por. mar. J. Dobrodzicki).

⁴⁸ J. Dobrodzicki, *op.cit.*, s. 15.

potencjalnie groźną sytuację wyjaśniano poprzez niezwłoczną wymianę sygnałów rozpoznawczych.

Do 28 grudnia 1944 r. ORP „S 6” stał w Felixstowe. Czas ten wykorzystano dla przeprowadzenia remontu, a 18 grudnia na wyjście w morze dla dokonania próby silników. Wtedy już wiadomo było, że cała Grupa Ścigaczy ma udać się do Cowes dla dokonania zasadniczych remontów wadliwie działających zespołów napędowych. O tym, że naprawa taka jest niezbędna przekonano się na „S 6” już podczas przejścia z Felixstowe do Cowes. Wkrótce po wyjściu w morze stwierdzono kolejną awarię – defekt pompy olejowej przekładni prawego silnika. To wymusiło nieplanowane wejście do Ramsgate, celem dokonania naprawy, co też zrealizowano 29 grudnia. Dlatego dopiero 30 grudnia ORP „S 6” przeszedł z Ramsgate via Portsmouth do Cowes, gdzie stanął przy moło stoczni J.S. White’a, obok bratnich OORP „S 5”, „S 7” i „S 10”⁴⁹.

Ścigacz torpedowy ORP „S 7” (pierwotne oznaczenie MTB „426”)

Trzeci, z szóstki polskich ścigaczy torpedowych, został wcielony w skład Polskiej Marynarki Wojennej, w stoczni White’a w Cowes, 30 sierpnia 1944 r. (dowódcą został por. mar. Andrzej Jaraczewski). Było to znacznie później niż w wypadku ORP „S 6” (o ponad półtora miesiąca), nie mówiąc już o „S 5” (blisko cztery miesiące później). Z tego m.in. względu inny był tok szkolenia nowego ścigacza. Także dokonania ORP „S 7” odbiegały od tych, jakie wcześniej były udziałem ORP „S 6”, a zwłaszcza pierwszego z serii – ścigacza ORP „S 5” (il. 74, 79, 83, 84, 86–87).

Po pobraniu w Cowes wyposażenia i amunicji, pierwszy tydzień września wypełniły ORP „S 7” próby i ćwiczenia, prowadzone z wykorzystaniem zaplecza stoczni w Cowes i bazy ścigaczy HMS „Hornet” w Gosport (Portsmouth). Ścigacz przeprowadził próbne strzelania morskie, a także torpedowe (te ostatnie na pobliskiej redzie w cieśninie Solent); ponadto ćwiczenia manewrowe i alarmowe. Nie zapomniano też o koniecznej kompensacji dewiacji kompasów magnetycznych (przeprowadzonej na redzie Portsmouth). Po strzelaninach torpedowych w cieśninie Solent, 7 września, miłym akcentem dnia stał się wieczorny postój przy burcie polskiego niszczyciela eskortowego „Krakowiak”⁵⁰.

⁴⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 6”. Rok 1944, s. 11–14; Dzienniki „S 6”, październik i listopad 1944 r. (podpisany por. mar. J. Dobrodzicki).

⁵⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 7”. Rok 1944, s. 1–2; Dziennik „S 7”, wrzesień 1944 r. (podpisany por. mar. A. Jaraczewski), zapisy z okresu 1–7 września 1944 r.;

8 września „S 7” przeszedł z Cowes do Ramsgate (stałej bazy), pozostając przez pierwsze dni (do 12 września) na postoju, ze względu na złą pogodę. Czas ten wykorzystano na dalsze uzupełnianie wyposażenia. Po poprawie pogody, w dniach 13–20 września „S 7” trzy razy wychodził w morze na ćwiczenia w zespole z dwoma pozostałymi polskimi ścigaczami, „S 5” i „S 6”. Ćwiczenia obejmowały: strzelania torpedowe i artyleryjskie, próby fumatora (urządzenia służącego do stawiania zasłony dymnej) oraz ćwiczenia hydrofonu (służącego wykrywaniu obecności okrętów podwodnych). Przykładowo, 13 września odbyło się koło Dover zespołowe strzelanie torpedowe całego polskiego dywizjonu (dowodzący „S 5” oraz „S 6” i „S 7”). Celem „atakowanym” podczas ćwiczenia był współdziałający trawler.

Ostatnia dekada września 1944 r. to okres nocnej służby patrolowej ORP „S 7” w zespole polskich ścigaczy lub w zespole mieszanym – polsko-brytyjskim. Patrole obejmowały niebezpieczne nawigacyjnie – ze względu na mielizny – wody u brzegów belgijskich (Nieuport Bank, Breedt Bank). Podczas patrolu z 22 na 23 września (z udziałem ORP „S 7” jako dowodzącego, „S 6” oraz brytyjskiego MTB „464”) doszło do uderzenia o bliżej niezidentyfikowany podwodny przedmiot, co spowodowało uszkodzenie (zwichrowanie) pióra lewej śruby (skutkiem tego były uporczywe, silne wibracje). Wymusiło to trzydniowy postój w bazie, połączony ze slipowaniem okrętu i koniecznym remontem. 25 września okręt spuszczone ze slipu, ale pierwsze próby zespołu napędowego, mimo przeprowadzonego wcześniej remontu, okazały się nieudane. Dopiero ponowne wprowadzenie ścigacza na slip, i wymiana zewnętrznych śrub na nowe, doprowadziły do oczekiwanego, pozytywnego rezultatu⁵¹.

Październik 1944 r. w służbie ORP „S 7” potwierdził powracające kłopoty z zespołem napędowym. W efekcie ścigacz odbył w morzu tylko dwa ćwiczenia (ze współudziałem bratniego „S 5”). Jeden raz (9 października) „S 7” był na patrolu wraz z „S 5”. Celem była ochrona kanałów przetrawianych przez pola minowe, przed ponownym ich zaminowaniem przez okręty (przeważnie duże ścigacze) niemieckie. Niestety, patrol trzeba było przerwać po zaledwie godzinie od wyjścia z bazy, wskutek awarii silnika na „S 7” (było to spowodowane przegrzaniem środkowego kolektora). W rezultacie, do 28 października ścigacz stał w bazie Ramsgate. Czas ten wykorzystano na slipowanie (22–26 października), połączone z remontem silnika,

ibidem, sygn. R. 1159, Dziennik Zarządzeń Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Tajny. Nr 19. Londyn, dnia 2 września 1944 r., b.p.

⁵¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 7”. Rok 1944, s. 1–2; Dziennik „S 7”, wrzesień 1944 r. (podpisany por. mar. A. Jaraczewski), zapisy z okresu 8–26 września 1944 r.

wymianą prądnicy, suszeniem i malowaniem dna itp. Niektórzy marynarze – ze względu na mniejszą intensywność pracy – mogli udać się na przysługujące im urlopy.

Ostatnim ważnym wydarzeniem miesiąca stało się przeprowadzenie, w dniach 29–30 października, ścigacza z Ramsgate do nowej bazy w Felixstowe. W trakcie przejścia przez trudne nawigacyjne akweny nie obyło się bez awarii, spowodowanej dotknięciem mielizny. Doprowadziło to do silnych wibracji lewego silnika. Konieczny okazał się postój na kotwicy. Dlatego dopiero rankiem, 30 października, uszkodzony „S 7” dotarł do Felixstowe, gdzie stanął do remontu⁵². Remont przedłużył się aż do 14 listopada. Ostatnie dwa dni tego okresu okręt spędził w hangarze warsztatowym (po wciągnięciu slipem na pochylnię). Procedura z tym związana zaczynała się od motorówki, która holowała ścigacz do mola znajdującego się w pobliżu pochylni. Etap drugi, potencjalnie najtrudniejszy, stanowiło podciągnięcie ścigacza przy użyciu wyciągu na górną część pochylni. Teraz pozostawało już tylko wciągnięcie ścigacza do hangaru.

Po zakończeniu kilkudniowego remontu, na wodę ścigacz „S 7” spuszczone ponownie 15 listopada. Jeszcze tego samego dnia ORP „S 7” przeprowadził konieczne próby silników i szybkości (a więc elementów decydujących w akcji bojowej o sukcesie lub klęsce okrętu). Dalszy postój w Felixstowe wypełniły m.in. ćwiczenia w dziennych strzelaninach z działa do własnych rakiet świetlnych oraz próby działania okrętowego fumatora. Jedyny patrol „S 7”, w listopadzie 1944 r. (z udziałem „S 6” oraz dwóch ścigaczy brytyjskich), miał charakter defensywny w celu ochrony przetrałowanych kanałów w polach minowych, przed ponownym, groźnym dla własnej żeglugi, zaminowaniem⁵³.

Większą część drugiej połowy listopada 1944 r. ścigacz „S 7” spędził nieczynny na postoju w Felixstowe. O znikomej intensywności działań okrętu w listopadzie 1944 r. (wymuszonej głównie awariami) świadczą dane

⁵² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 7”. Rok 1944, s. 3–5. Znacznie bardziej dramatycznie przebieg incydentu opisał ówczesny członek załogi „S 7”, Zbyszek Paż: „ugrzęźliśmy na mieliznie przy ujściu Tamizy [między Ramsgate a Felixstowe – TK]. Odpływ był bardzo szybki i nawet łódź motorowa przysłana przez dowódcę wież – twierdz [przeciwlotniczych], które były zbudowane na Kanale La Manche, nie mogła do nas dojść. Pamiętam doskonale spojrzenie, które d-ca [A. Jaraczewski] rzucił w kierunku ppor. [Andrzeja] Browarskiego [z.d.o., odpowiedzialnego za nawigację – TK] (źle odczytał znaki nawigacyjne »ozdabiające« boje przy ujściu Tamizy)”. Zob. Z.J. Paż, *Jeszcze o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 159, s. 41.

⁵³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 7”. Rok 1944 (dalej: KŚ „S 7” 1944), s. 6–7; Dziennik „S 7”, listopad 1944 r. (podpisany por. mar. A. Jaraczewski), zapisy z okresu 12–25 listopada 1944 r.

wskazujące, że w tym czasie wykonał tylko trzy wyjścia w morze. Łącznie, w listopadzie, okręt spędził poza bazą jedynie 12 godzin i przebył 105 Mm (tj. niespełna 200 km).

Postój w bazie przedłużył się do 27 grudnia. Dzień później, 28 grudnia 1944 r., o godzinie 9.30, cztery polskie ścigacze torpedowe (w tym „S 7”), prowadzone przez ORP „S 5”, wyszły z Felixstowe do Cowes (z krótkimi postojami w Dover i Portsmouth), na długo odkładany remont zespołów napędowych. Dzienny marsz nie posłużył ORP „S 6”, który – jak już o tym była wyżej mowa – doznał kolejnej awarii silnika i zmuszony był odłączyć od zespołu, w celu wejścia do Ramsgate.

Postój w Portsmouth „S 7” wykorzystał na zdanie, w bazie HMS „Hornet”, amunicji, map i sprzętu nawigacyjnego, po czym 29 grudnia, razem z towarzyszami, osiągnął cel dalekiego rejsu – miejsce swoich narodzin (i miejsce czekającego go najważniejszego w karierze remontu) – basen i molo stoczni J. Samuel White w Cowes⁵⁴.

Ścigacz torpedowy ORP „S 8” (pierwotne oznaczenie MTB „427”)

19 września 1944 r. w stoczni w Cowes – po dokonaniu czynności zdawczo-odbiorczych, składających się na przejście okrętu – o godzinie 11.30 przed południem, podniesiono polską banderę na ścigaczu „S 8”. Z tą chwilą ORP „S 8” wszedł w skład Polskiej Marynarki Wojennej. Dowódcą jednostki został por. mar. Stanisław Kopecki.

Do 21 września, włącznie, ścigacz pozostawał jeszcze w Cowes, pobierając brakujące wyposażenie i zaopatrzenie. Dzień później wyszedł z Cowes, by – po wzięciu na pokład z HMS „Excellent” brytyjskiej komisji – udać się na próbne strzelania z dział (6-funtowego i Oerlikona 20 mm). Po tych próbach, na redzie Portsmouth przeprowadzono zabieg określenia zakresu dewiacji kompasów magnetycznych.

25 września 1944 r. ORP „S 8” opuścił Cowes przechodząc do pobliskiej bazy ścigaczy HMS „Hornet” w Portsmouth (Gosport). 27 września, po pobraniu w HMS „Hornet” brakującego jeszcze wyposażenia i paliwa, „S 8” wyszedł w morze, biorąc kurs na – znaną już polskim marynarzom – bazę szkoleniową lekkich sił nawodnych w walijskim Holyhead. Długie przejście, wodami Kanału La Manche i Morza Irlandzkiego, z konieczności odbyło się kilkoma etapami, z nocnymi postojami w bazach ścigaczy w Portland, Falmouth i Newlyn. W Milford Haven na krótko zacumowano do burty

⁵⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 7”. Rok 1944, s. 7–8.

stojącego tam polskiego niszczyciela ORP „Piorun”. W dniach 30 września–1 października ścigacz zatrzymał się w pobliskim Pembroke. Dłuższe postoje na trasie do Holyhead były spowodowane głównie złą pogodą, co rzutowało na stan morza. Ścigacz bowiem, co trzeba podkreślić, jako wyjątkowo mały okręt, był szczególnie podatny na działanie niekorzystnych czynników atmosferycznych⁵⁵.

2 października 1944 r., z chwilą przybycia do bazy szkoleniowej ścigaczy w Holyhead, dla ORP „S 8” rozpoczął się okres intensywnych prób i szkoleń. Pierwszy tydzień pobytu, w bazie i w poszczególnych, wyznaczonych sektorach zatoki Holyhead, wykorzystano na próby silników (w tym prędkości na mili pomiarowej), kompensację dewiacji kompasów itp. Dopiero po tych wstępnych pracach, 10 października można było przystąpić do ćwiczeń z zakresu programu wyszkolenia. Ponad miesiąc, do 17 listopada 1944 r., „S 8” przeprowadzał ćwiczenia: w manewrowaniu (w tym szczególnie trudne – nocne), nawigacyjne, radarowe, podsłuchowe, w „plotowaniu” (wykreślaniu kursu), ćwiczenia awaryjne, np. w holowaniu i specjalne ćwiczenia dla motorzystów. Zadbano także o szczególnie ważne na ścigaczu – ćwiczenia torpedowe oraz strzelania artyleryjskie (dzienne i nocne) do tarczy zakotwiczonej i trudniejsze – do tarczy poruszającej się (holowanej).

W ćwiczeniach torpedowych ORP „S 8”, realizowanych w zatoce Holyhead, uwagę zwracała ogromna wstrzemięźliwość w liczbie wystrzeliwanych torped. Podczas całego kursu szkoleniowego ORP „S 8” nad zatoką Holyhead, wystrzelono łącznie zaledwie 6 torped ćwiczebnych, podczas gdy kilka miesięcy wcześniej (w końcu maja 1944 r.) ORP „S 5” wystrzelił w kilka zaledwie dni aż 57 torped (a nieco później ORP „S 6” w Portland – 30 torped). Trudno jednoznacznie określić przyczyny aż tak dużych różnic. Spora część ćwiczebnych ataków torpedowych „S 8” miała wyłącznie charakter pozorowany, a 31 października i 8 listopada w takich atakach „na niby” jako cele po raz kolejny (za „S 6”; por. wyżej) wykorzystano własne statki pasażerskie (zapewne promy pływające na regularnej linii z Dublina do Holyhead).

Ćwiczenia na ogół przebiegały bez trudności. Jedynie 10 listopada, podczas ćwiczeń z holowania, okręt doznał licznych uszkodzeń: złamania podstawy steru awaryjnego, złamania podstawy relingu, zniesienia nadbudówki nad lukiem siłowni oraz nadwyřęzenia pokładu pod działkiem Oerlikona 20 mm. Ten zakres uszkodzeń może wskazywać na niewłaściwe holowanie

⁵⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 8”. Rok 1944, s. 1–2; Dziennik „S 8”, wrzesień 1944 (podpisany por. mar. S. Kopecki), zapisy z 19–30 września 1944 r.; *ibidem*, sygn. R. 1159, Dziennik Zarządzeń Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Tajny. Nr 20. Londyn, dnia 26 września 1944 [r.], b.p.

lub złe umocowanie liny. Uszkodzenia nie były szczególnie dotkliwe, gdyż jeszcze tego samego dnia ścigacz mógł w zatoce kontynuować ćwiczenia. W dniach złej pogody, podobnie jak to było w wypadku innych ścigaczy, na postoju, w bazie, realizowano ćwiczenia i wykłady dla załóg⁵⁶.

18 listopada 1944 r. ścigacz torpedowy ORP „S 8” – zakończywszy okres wyszkolenia w Holyhead – wypłynął na południe, kierując się – w towarzystwie brytyjskiego MTB „384” jako dowodzącego – do bazy w Felixstowe, koło Harwich.

Przejsie na tej długiej trasie wydłużyło się do ponad 10 dni, gdyż z konieczności realizowane było etapami. Ścigacz zachodził na postoje do portów: Fishguard w Walii (18–21 listopada) oraz w Anglii: Newlyn (21–24 listopada), Plymouth (24–26 listopada), bazy HMS „Hornet” w Portsmouth (26–27 listopada) i Dover (27–29 listopada). Do końcowego celu podróży, bazy ścigaczy HMS „Beehive” w Felixstowe, okręt dotarł dopiero tuż przed południem, 29 listopada⁵⁷.

W dniach 1–12 grudnia 1944 r. ścigacz „S 8” stał zacumowany w basenie wewnętrznym bazy w Felixstowe. Kolejne dwa tygodnie (13–27 grudnia) zajął remont jednostki na pochylni w miejscowej bazie lekkich sił nawodnych. W związku z podjętą decyzją o skierowaniu całej polskiej Grupy Ścigaczy na generalny remont niesprawnych zespołów napędowych do stoczni w Cowes, ORP „S 8” opuścił, 29 grudnia 1944 r., bazę w Felixstowe, kierując się do Cowes (inne ścigacze Grupy wyszły w morze już dzień wcześniej). Po drodze do Cowes ścigacz ORP „S 8” zatrzymał się jeszcze w Dover (29–30 grudnia) oraz w Portsmouth (30–31 grudnia).

Ostatniego dnia roku, 31 grudnia 1944 r., ORP „S 8” dołączył w Cowes do stojących już tam, przy moło stoczni White’a, pozostałych polskich ścigaczy⁵⁸.

Ścigacz torpedowy ORP „S 9” (pierwotne oznaczenie MTB „428”)

Ścigacz „S 9” został – jak pozostałe, opisane tu, ścigacze torpedowe PMW – przejęty od stoczni J. Samuel White & Co. w Cowes. Było to 26 października 1944 r. Polska bandera została tego dnia podniesiona dokładnie o godzinie

⁵⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 8”. Rok 1944, s. 2–6; Dziennik „S 8”, październik 1944 r. (podpisany por. mar. S. Kopecki), zapisy z 2–31 października 1944 r.; Dziennik „S 8”, listopad 1944 r. (podpisany por. mar. S. Kopecki), zapisy z 1–18 listopada 1944 r.

⁵⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 8”. Rok 1944, s. 5–6; Dziennik „S 8”, listopad 1944 (podpisany por. mar. S. Kopecki), zapisy z 8–29 listopada 1944 r.

⁵⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 8”. Rok 1944, s. 6–7.

11.30 przed południem. Jako dowódca jednostki wyznaczony został por. mar. Karol Góralczyk (il. 86–87).

Pierwszy tydzień służby ścigacza (do 2 listopada 1944 r. włącznie) wypełniło jego załozdę ładowanie na pokład koniecznego sprzętu i zaopatrzenia. Czynności te były przerwane na jeden dzień (30 października), kiedy okręt wyszedł wczesnym popołudniem na cztery godziny w morze, na wody cieśniny Solent, dla przeprowadzenia prób strzelania z dział 6-funtowego (57 mm) i z broni maszynowej. W tym czasie ścigacz przeplłynął około 40 Mm, tj. około 70 km.

3 listopada, „S 9”, śladem swoich poprzedników, przeszedł z Cowes do bazy HMS „Hornet” w Portsmouth-Gosport, przeprowadzając po drodze określenie dewiacji kompasów magnetycznych. Po czterodniowym postoju w Portsmouth, w dniach 8–16 listopada 1944 r., okręt przeszedł (via Dartmouth, Plymouth, Newlyn i Milford Haven) do bazy ścigaczy HMS „Bee” w Holyhead, dla przeprowadzenia na wodach zatoki koniecznych szkoleń i prób. 16 listopada 1944 r., około godziny 17.00 po południu, po przepłynięciu w sześć godzin dystansu z Milford Haven do Holyhead, ORP „S 9” zamurował do burty bratniego ścigacza ORP „S 8” przy moło bazy HMS „Bee”. Nim rozpoczęto przewidziane kursem ćwiczenia, trzy dni postoju „S 9” zajęło jego załozdę czyszczenie silników i sprawdzanie wyposażenia ścigacza⁵⁹.

20 listopada 1944 r. dla ORP „S 9” rozpoczął się wyjątkowo długi okres wyszkolenia, według programu przewidzianego dla tego typu ścigacza (aż do 15 stycznia 1945 r., czyli blisko dwa miesiące). O intensywności przeprowadzanych ćwiczeń świadczy fakt, że w tym celu tylko w grudniu, w ciągu 11 dni, okręt wychodził w morze 20 razy (dziennie dawało to dwa, a niekiedy nawet trzy, wyjścia na ćwiczenia; każde trwało średnio nieco ponad dwie godziny). Dziewięć ćwiczeń – indywidualnych i zespołowych – przeprowadzono w dziale artyleryjskim (strzelania dzienne i nocne do celów statycznych i ruchomych; w nocy z wykorzystaniem rakiet oświetlających; chodziło o maksymalne odwzorowanie możliwych sytuacji bojowych). Pięć ćwiczeń przeprowadzono w dziale torpedowym (strzelania torpedowe i ataki pozorowane). Oprócz strzelań torpedowych dziennych, wykonywano także podobne ataki nocne, jedynie na podstawie wskazań radaru. Sprawozdania nie podają liczby wystrzelonych torped ćwiczebnych, ale – ze względu na to, że tylko niektóre ćwiczenia wiązały się z odpalaniem podwodnych pocisków – było takich przypadków nie więcej niż kilka (to nasuwa porównania

⁵⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 9”. Rok 1944, s. 1; Dziennik „S 9”, 26 października – 30 listopada 1944 r. (podpisany por. mar. K. Góralczyk), zapisy z 30 października–16 listopada 1944 r.

np. z – podanym wyżej – przypadkiem ORP „S 5”, którego kurs wyszkolenia torpedowego wiązał się z odpaleniem w zaledwie kilka dni blisko 60 torped ćwiczebnych). Pozostałe sześć ćwiczeń „S 9” w zatoce Holyhead dotyczyło nawigacji (przy użyciu radaru i sondy), „plotowania” (przy użyciu radaru i radia), podsłuchu podwodnego, łączności, na okoliczność awarii, alarmów itp. Pozostałe 20 dni grudnia ścigacz spędził na postoju przy moło bazy ścigaczy HMS „Bee”, zaś załoga uczyła się na wykłady oraz uczestniczyła w ćwiczeniach na lądzie⁶⁰.

ORP „S 9” był jedynym z szóstki naszych ścigaczy torpedowych, który – ze względu na ciągle realizowany kurs wyszkoleniowy w Holyhead – nie dotarł do końca grudnia 1944 r. do stoczni w Cowes, czego wymagały zdarzające się na większości ścigaczy awarie zespołów napędowych (do Cowes przybył dopiero 17 stycznia 1945 r., tj. dokładnie w dniu, w którym daleko od Anglii, w ruiny Warszawy wstępowali żołnierze 1 Armii „ludowego” Wojska Polskiego⁶¹).

Co jednak szczególnie charakterystyczne, na „S 9” – jako jedynym z całej szóstki – w zachowanych materiałach sprawozdawczych (archiwalnych) nie odnotowano istotnych problemów z silnikami. Jest to uderzające i to nawet pomimo to, że akurat ten ścigacz służył, przed skierowaniem do stoczni w Cowes na generalny remont zespołu napędowego, stosunkowo krótko (nieco tylko ponad dwa miesiące). Być może właśnie ta okoliczność – względna bezawaryjność „S 9” – sprawiła, że właśnie ten okręt został skierowany do Holyhead na pełny kurs ćwiczeń i prób. Było tak, choć niektóre, opisane wyżej, bliźniacze ścigacze torpedowe PMW, ze względu na problemy z napędem nie skierowano w daleką drogę do Holyhead, a skrócone ćwiczenia odbywały korzystając z baz ścigaczy na południu Anglii (w rejonie Kanału La Manche).

Ścigacz torpedowy ORP „S 10” (pierwotne oznaczenie MTB „429”)

Ostatni z szóstki ścigaczy torpedowych został wcielony w skład PMW w stoczni White’a w Cowes, zaledwie kilka dni po „S 9”, 31 października 1944 r. Okoliczności tej ceremonii – fakt, że polską banderę podniesiono na jednostce znajdującej się nie na wodzie, a na ślipie (rampie, służącej do podnoszenia i opuszczania na wodę małych okrętów), zdają się świadczyć o daleko idącym pośpiechu. Być może wynikało to z obowiązkowej

⁶⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 9”. Rok 1944, s. 2–4.

⁶¹ *Ibidem*, Dziennik zdarzeń ścigaczy S 5, S 6, S 7, S 8, S 9, S 10 w remoncie, b.d.

daty przekazania ścigacza, wynikającej z umowy. Jest wszakże faktem, stwierdzonym na podstawie okrętowego log booka (dziennika pokładowego), że okręt – przed przekazaniem stronie polskiej – był już na wodzie. Sprawdzał nawet zespół napędowy, o czym świadczy zapis, że w chwili podniesienia polskiej bandery miał już na koncie 11 godzin marszu w morzu na silnikach (il. 89).

Tak czy inaczej, z chwilą podniesienia na okręcie bandery PMW, a nastąpiło to ostatniego dnia października 1944 r., o godzinie 14.00, okręt formalnie i faktycznie wszedł w skład naszej floty. Pośpiech w istocie musiał być duży, gdyż bezpośrednio po skromnej ceremonii, załoga przystąpiła – jak na to wskazuje cytowany już wyżej log book – do fasowania sprzętu pokładowego i sygnałowego, a robotnicy stoczniovi – do malowania ścigacza!

Dowódcą okrętu od początku był, mianowany na tę funkcję przez KMW, ppor. mar. Juliusz Schreiber. Oficerem wachtowym (z.d.o.) miał zostać ówczesny słuchacz wojennego kursu Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej, podchorąży Zygmunt Jędrzejowski (który niedługo, gdyż na początku stycznia miał otrzymać pierwszy awans oficerski).

Szczęśliwie, w wypadku ORP „S 10” dysponujemy pełną listą załogi z dnia podniesienia na okręcie bandery PMW. Poza dwoma etatami oficerskimi (d.o. – tj. dowódcy okrętu i z.d.o. – tj. zastępcy dowódcy okrętu), etat ścigacza stanowiło trzynastu szeregowych członków załogi. Z nich 31 października 1944 r., w trakcie kompletowania załogi, na okręcie służyło dziewięciu. Byli to: bosman okrętowy W. Proszkowiec, trzech artylerzyści (Józef Kaczanowicz, J. Wysocki, Palke), radarowiec – R.W. (Boguszewicz), kaemista (Błaszczyk) i trzech motorzyści – każdy od jednego motoru – Marmycz (?), Orłowski, Ulaski. Cztery etaty szeregowych pozostawały tego dnia jeszcze nieobsadzone. Były to etaty – sygnalisty, radiotechnika i dwóch artylerzystów⁶².

Spuszczenie ORP „S 10” na wodę nastąpiło tuż po południu, 2 listopada 1944 r., a już dzień później ścigacz przeszedł do pobliskiej bazy HMS „Hornet” w Portsmouth-Gosport. Tam na okręt pobrano brakujące wyposażenie. Podczas postoju w Portsmouth, okręt był w ruchu tylko kilka godzin i to na rozległym akwenie wewnątrz bazy. Między innymi o godzinie 13.20 odwiedziono stojący w tych dniach w Portsmouth lekki krążownik PMW, ORP „Conrad” (ciekawie musiały wyglądać, stojąc burta w burcie, największy

⁶² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Ścigacza „S 10”. Rok 1944 (dalej: KŚ „S 10” 1944), s. 1; *ibidem*, sygn. MAR. A.V.44, Log book „S 10”, zapis z 31 października 1944 r. Autorzy opracowania *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996 (zob. Bibliografia) nie potwierdzają, by stanowisko oficera wachtowego „S 10” objął Zygmunt Jędrzejowski.

i najmniejszy okręt bojowy polskiej floty). Postój u burty „Conrada” trwał, jak skrupulatnie odnotowano, ponad cztery godziny.

6 listopada 1944 r., po powrocie z Portsmouth do Cowes, jeszcze tego samego dnia okręt wyszedł na wody cieśniny Solent na tradycyjne już (tak, jak na innych ścigaczach) próby artyleryjskie. Na pokładzie obecna była komisja składająca się z przedstawicieli Admiralicji Brytyjskiej oraz stoczni White'a. Dla sprawdzenia zespołu napędowego, okręt poruszał się zmiennymi kursami i prędkościami. Przed południem przeprowadzono strzelania próbne z większego działa 6-funtowego (57 mm) oraz uniwersalnego działa Oerlikon 20 mm. Obecność komisji odbiorczej na pokładzie była konieczna dla stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń, powstałych podczas prowadzenia ognia. Stwierdzono tylko drobne usterki, powstałe od podmuchów z luf dział. Zostały one szybko naprawione przez stoczniovców z zakładów White'a. Dalsze próby ścigacza objęły sprawdzenie śrub (co przeprowadzono na slipie, 7 listopada). Po kolejnym, krótkim rejsie do Portsmouth, 9 listopada na ścigaczu, znajdującym się na redzie tej bazy, przeprowadzono określenie i kompensację dewiacji kompasów magnetycznych⁶³.

Kolejny okres służby związał ścigacz ORP „S 10” – jak i inne polskie ścigacze torpedowe – z bazami znajdującymi się na północ od Cieśniny Kaletańskiej. W dniach 10–21 listopada ścigacz bazował w Ramsgate, zaś od 21 listopada do 28 grudnia w, położonym jeszcze bardziej na północ, Felixstowe (hrabstwo Suffolk).

Jeszcze w listopadzie, podczas przejścia z Portsmouth-Gosport do Ramsgate, via Dover (10 listopada), na ścigaczu doszło do awarii prawego silnika (pompy olejowej przekładni silnika). Awaria była na tyle poważna, że jeszcze dziesięć dni później, podczas przejścia z Ramsgate do Felixstowe, prawy silnik ciągle był niesprawny. Jego naprawa przeciągnęła się co najmniej do 30 listopada. Także sam, ponad miesięczny, postój w Felixstowe wykorzystano na różnego rodzaju naprawy (w tym silników). Próby morskie „S 10”, przeprowadzone 18 grudnia 1944 r. miały na celu sprawdzenie działania całego zespołu napędowego, którego stan stanowił już od początku listopada 1944 r. główną bolączkę załogi⁶⁴.

24 grudnia 1944 r. załoga „S 10”, tak jak innych ścigaczy, obchodziła ostatnią wojenną wigilię. O godzinie 9.00 dzień rozpoczęło podniesienie bandery. Tego dnia nie było normalnych zajęć. Po obiedzie (wydawany o godzinie 12.00) był również czas wolny. Spuszczenie bandery nastąpiło tego dnia

⁶³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, KŚ „S 10” 1944, s. 1–2; Dziennik „S 10”, listopad 1944 r. (podpisany por. mar. J. Schreiber), zapisy z 2–6 listopada 1944 r.

⁶⁴ *Ibidem*, Kronika Ścigacza „S 10”. Rok 1944, s. 1–3.

o godzinie 16.53, po czym o godzinie 17.30 załoga zebrała się na tradycyjnej wieczerzy wigilijnej w bazie w Felixstowe (potrzeby religijne podczas postoju załogi w bazie realizował miejscowy kościół katolicki)⁶⁵.

28 grudnia 1944 r. ORP „S 10” opuścił, wraz z bratnimi ścigaczami „S 5”, „S 6” i „S 7”, bazę w Felixstowe, kierując się na południe i zachód, w stronę macierzystej stoczni w Cowes (z tradycyjnymi już postojami w Dover i Portsmouth-Gosport). Dzień później, 29 grudnia, polskie ścigacze, w tym „S 10” – po przebyciu blisko 200 Mm (tj. ponad 360 km) – zacumowały do mola stoczni J. Samuel White & Co. w Cowes⁶⁶. Czekał je teraz planowany (a konieczny ze względu na stwierdzoną awaryjność silników), dłuższy remont.

W celu konserwacji, i nadzoru nad pozostałym sprzętem, na ścigaczu pozostali: bosman okrętowy J. Kaczanowicz, specjalista od broni maszynowej Józef Błaszczyk i pokładowy – J. Wysocki. Inni członkowie załogi, wraz z obu oficerami, powrócili do bazy ścigaczy HMS „Beehive” w Felixstowe⁶⁷.

⁶⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.44, Monthly log („S 10”, grudzień 1944 r.), b.p. Spuszczenie bandery PMW przed godziną 17.00, 24 grudnia, wynikało z pory zimowego zapadnięcia zmroku. Dla porównania, latem opuszczenie bandery następowało znacznie później, zdarzało się nawet, że o godzinie 22.08. Por. IPMS, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, czerwiec 1945), b.p.

⁶⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, KŚ „S 10” 1944, s. 3.

⁶⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.44, Monthly log („S 10”, grudzień 1944 r.), b.p.

ROZDZIAŁ 8

Rok „zwycięstwa” – rok ostatni

Wprowadzenie

Ostatni rok istnienia Grupy Ścigaczy PMW rozpoczynał się – jak już zaznaczono – pechowo. Zamiast prowadzić działania bojowe, do czego predestynowało zespół polskich ścigaczy silne uzbrojenie torpedowe i artyleryjskie, okręty stanęły do niezbędnego remontu w stoczni White’a w Cowes.

Jeszcze 29 grudnia 1944 r. do Cowes przybyły trzy pierwsze ścigacze – OORP „S-5”, „S-7” i „S-10”; dzień później – ORP „S-6”, zaś 31 grudnia – ORP „S 8”. Jako ostatni z Grupy (szósty) w Cowes, 17 stycznia 1945 r., zameldował się ORP „S-9”¹. Postój całej szóstki przedłużył się aż do 16 kwietnia, w oczekiwaniu na remont. Tego dnia cztery ścigacze przeszły do Portsmouth (OORP „S-5”, „S-6”, „S-9” i „S-10”). W Cowes pozostały tylko OORP „S-7” i „S-8”².

Okres wymuszonego bezruchu, spowodowany oczekiwaniem na konieczny remont, wypełniły prace związane z organizacją polskiej Bazy Grupy Ścigaczy przy doskonale już znanej Polakom lądowej bazie HMS „Beehive” w Felixstowe (dogodnie położonej naprzeciwko bazy Royal Navy w Harwich; przy ujściu rzeki Orwell, prowadzącej do dużego lokalnego ośrodka administracyjnego – miasta Ipswich).

Celem organizowanej bazy było zabezpieczenie ścigaczom i ich załogom „opieki pod względem technicznym, gospodarczym i sanitarnym”³ (wcześniej Polacy korzystali z odpowiedniej infrastruktury brytyjskiej; teraz mieli być w dużym stopniu samowystarczalni). W styczniu 1945 r. baza była w stanie organizacji (część personelu Grupy Ścigaczy była już zatrudniona w warsztatach

¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dziennik zdarzeń ścigaczy S 5, S 6, S 7, S 8, S 9, S 10 w remoncie, b.d.

² *Ibidem.*

³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 6.

HMS „Beehive”. Formalne utworzenie polskiej Bazy Grupy Ścigaczy nastąpiło w kwietniu 1945 r.)⁴.

W związku z postawieniem do remontu wszystkich ścigaczy, dowódca Grupy zgłosił szefowi KMW projekt, by w Cowes na każdym ze ścigaczy pozostawić tylko obsadę szkieletową: bosmana okrętowego, kierownika motorów i marynarza o specjalności artylerzysty. Tak, w oczekiwaniu na remont, w Cowes powstałaby ekipa nadzorująca i konserwacyjna, w składzie łącznie jednego oficera (dowodzącego) i 18 szeregowych. Wszyscy pozostali członkowie załóg ścigaczy (oficerowie, podoficerowie i marynarze), czyli razem około 70 ludzi, mieli być przeniesieni do Felixstowe, a tam skoszarowani wraz z personelem tworzonej Bazy Grupy Ścigaczy. W istniejących warunkach możliwe być miało zorganizowanie ćwiczeń o charakterze zespołowym oraz szkoleń w poszczególnych specjalnościach. Marynarze z Bazy Grupy Ścigaczy, którzy już pracowali w warsztatach HMS „Beehive”, mieli – w myśl planu – pozostać w warsztatach do zdobywania praktyki i koniecznej wiedzy fachowej⁵.

Powyższy projekt dowództwa Grupy Ścigaczy został zrealizowany tylko częściowo, ze względu na to, że – jak wskazywano w kręgu KMW – remont polskich ścigaczy miał być długi, tj. zająć aż 3–4 miesiące. W tak wydłużonym okresie istniała możliwość wykorzystania oficerów i szeregowych do służby na innych okrętach PMW. Część z nich mogła też przejść przeszkolenie fachowe w zakresie odpowiednich specjalności na istniejących kursach⁶.

Ostatecznie, szef KMW wiceadm. Jerzy Świrski zarządził, by w Grupie Ścigaczy (na okrętach i w bazie) pozostawić tylko 2–3 oficerów. Pozostali (nie mniej niż dziesięciu) mieli zostać przydzieleni na okręty oraz na specjalne kursy. Spośród szeregowych (podoficerów i marynarzy) na ścigaczach miała pozostać tylko niezbędna grupa. Inni marynarze mieli być skierowani na kursy podoficerskie (ogólne i specjalne) oraz na kursy dla marynarzy-specjalistów. Część załóg miała być „w miarę możliwości” zaokrętozana na jednostki pływające PMW na praktykę. Miało to dotyczyć głównie

⁴ *Ibidem*. Pierwszy sygnał o zatwierdzeniu przez szefa KMW wiceadm. J. Świrskiego projektu utworzenia Bazy Grupy Ścigaczy stanowi pismo szefa Sztabu KMW kmdr. Eugeniusza Pławskiego do komendanta morskiego „Południe” w Plymouth-Devonport z 25 listopada 1944 r. (IPMS, sygn. MAR.A.V.33).

⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 6-7. W wypadku ORP „S 9” realizacja wytycznych szefa KMW sprawiła, że na ścigaczu pozostali w Cowes: mat Jan Chomik, mat Andrzejak i st. mar. Gregoruk. Pozostali członkowie załogi (starsi marynarze: Jarząbek, Purchla, Pawelec oraz marynarze: Leus, Marczyński, Witek, Dąbrowski i Plewa) jeszcze w styczniu pojechali z Cowes pociągiem do bazy w Felixstowe (IPMS, sygn. MAR.A.V.43, Deck log book [„S 9”, okres: 26.10.1944-18.01.1945], b.p.).

⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 7.

marynarzy o rzadkich specjalnościach: sygnalistów, radiotechników i specjalistów w zakresie radiowykrywania. Szeregowi „nie nadający się do szkolenia specjalnego” mieli pozostać w Bazie Grupy Ścigaczy, a tam przechodzić szkolenie ogólne.

Co istotne, wytyczne KMW kładły nacisk na kontynuowanie organizacji Bazy Grupy Ścigaczy, a co najważniejsze – na prowadzenie szkolenia technicznego „w możliwie szerokim zakresie”⁷ (wskazuje to na dążenie do uzyskania samowystarczalności w zakresie technicznej obsługi ścigaczy, zapewne też z myślą o kontynuowaniu tej tak potrzebnej pracy już po spodziewanym powrocie do Polski). Docelowo – po ukończeniu remontów ścigaczy (czego spodziewano się w końcu kwietnia 1945 r.) – planowano na nowo uzupełnić stany załóg ścigaczy i cały stan osobowy Grupy. Końcowym efektem tych działań miało być rozpoczęcie kampanii czynnej 1 maja 1945 r.⁸

Planowaniu na szczeblu KMW towarzyszyły konieczne decyzje personalne. Dotyczyły one też samego dowództwa Grupy Ścigaczy. 7 lutego 1945 r. dotychczasowy jej dowódca, kpt. mar. Witold Szuster, został przeniesiony na niszczyciel ORP „Piorun”. Równocześnie dotychczasowy dowódca ścigacza ORP „S 7” por. mar. A. Jaraczewski objął obowiązki dowódcy Grupy (z zachowaniem dotychczasowych obowiązków – il. 90). W wykonaniu rozkazów KMW, wszyscy dowódcy ścigaczy i niemal wszyscy oficerowie wachtowi (z.d.o.) zostali skierowani na okręty oraz na kursy (podobnie szeregowi). W Cowes, dla nadzoru na stojących tam ścigaczach, pozostawiono 9 podoficerów i 8 marynarzy pod komendą oficera. Skład tej grupy ulegał zmianom. Nigdy jednak nie przekroczył liczby 24 osób (tj. odpowiednika niepełnych dwóch załóg). Koniecznej wymiany marynarzy z tej grupy dokonywano z wykorzystaniem załogi zapasowej, pozostającej do dyspozycji w Bazie Grupy Ścigaczy w Felixstowe⁹.

Postój w Cowes – kres marzeń o walce

Tymczasem na sześciu polskich ścigaczach stojących w Cowes zaczynał się niepokojąco długi okres oczekiwania na remonty (od stycznia do kwietnia 1945 r.). Czas ten wykorzystywano głównie na prace porządkowe (wietrzenie, czyszczenie zenz, pomieszczeń użytkowych i siłowni, przeglądy mechanizmów, czy regulowanie motorów). Poza tym prano i suszono łożka

⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 7; *ibidem*, szef Sztabu KMW E. Pławski do Komendanta Morskiego Południe, 25 stycznia 1945 r., b.p.

⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 7.

⁹ *Ibidem*, s. 8.

oraz garderobę, nie wyłączając specjalistycznych, wodoodpornych ubiorów morskich. ORP „S 8” udało się nawet na pewien czas wstawić na pochylnię (co jednak w skali Grupy okazało się wyjątkiem). Wykorzystywano urlopy. Ze względu na wyjątkowo mroźną i śnieżną, jak na Anglię, zimę, na ścigaczach zarządzano sprzątanie z pokładów śniegu. W połowie marca ORP „S 10” dwukrotnie płynął do HMS „Hornet” w Portsmouth-Gosport (na początku kwietnia do Portsmouth popłynęły również jednorazowo ORP „S 5” i ORP „S 9”). W marcu 1945 r. przeprowadzono badania lekarskie (w tym pobieranie krwi) całej załogi Grupy Ścigaczy, czego dokonał zaproszony do Cowes lekarz z niszczyciela ORP „Błyskawica”. W dniach od 30 marca do 2 kwietnia marynarze korzystali w czasie wolnego, związanego z ostatnimi już wojennymi obchodami Świąt Wielkiej Nocy. Poza świętami oraz służbą, marynarze korzystali z zajęć kulturalno-oświatowych (np. z pogadanki dowódcy Grupy, 28 marca), czy imprez sportowych (np. meczu piłkarskiego, 26 marca). W kwietniu, wraz z nadejściem wiosennej aury, na ścigaczach powróciły właściwe dla tej pory roku zajęcia – skrobanie części metalowych z rdzy i wszechobecne malowanie¹⁰.

Najbardziej frustrujące polskich marynarzy było to, że – mimo zgłaszanych deklaracji i upływającego czasu – stocznia nie przejmowała ścigaczy pod swoją jurysdykcję i nie rozpoczynała planowanego remontu. Jak podejrzewali Polacy, kryły się za tym naciski Admiralicji Brytyjskiej i potrzeby ich floty, którym stocznia nie była w stanie się przeciwstawić¹¹. W rezultacie, mimo upłynięcia od początku 1945 r. aż 3,5 miesiąca, stocznia jedynie zbadała zakres uszkodzeń polskich ścigaczy i przedstawiła plan napraw.

Na ten niekorzystny stan nakładały się spory kompetencyjne. Odejście szóstki polskich ścigaczy spod opieki bazy HMS „Beehive” w Felixstowe, nie spowodowało ich przydzielenia do żadnej innej brytyjskiej bazy sił lekkich, która leżałaby bliżej miejsca ich postoju, tj. Cowes. Skutkiem było to, że nasze ścigacze znalazły się w specyficznej próżni kompetencyjnej, nie mając w pobliżu żadnego dowództwa brytyjskiego, które byłoby zobligowane do troski o remonty, konserwację, czy zaopatrzenie techniczne „nie swoich

¹⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Dziennik zdarzeń ścigaczy S 5, S 6, S 7, S 8, S 9, S 10 w remoncie, b.d.

¹¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 8. Według wiedzy por. mar. A. Jaraczewskiego, stocznia White’a miała złożyć projekt naprawy polskich ścigaczy. „Prywatnie dowiedziałem się – pisał w meldunku do szefa KMW, – iż projekt taki złożony został około 7-8 tygodni temu do Director of Naval Construction, gdzie został zatwierdzony i przekazany dalej do Admiralicji po decyzję. Od tego czasu sprawa ugrzęzła [...]”. Zob. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, p.o. dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. A. Jaraczewski do szefa KMW wiceadm. J. Świrskiego, 23 marca 1945 r., b.p.

ścigaczy”¹². Stan swoistego zawieszenia w próżni, w oczekiwaniu na remont, sprawiał, że utrzymywanie ścigaczy spadało nie na stocznię, a na – wyraźnie zmniejszone liczebnie – szkieletowe polskie załogi. Konieczny był stały nadzór i konserwacja jednostek, a do tego brakowało niemal wszystkiego, zwłaszcza niezbędnych materiałów.

Świadectwem postępującej degradacji całej szóstki ścigaczy była kwestia ich okresowego slipowania i suszenia na pochylni. Regulaminowo powinno się ono odbywać co półtora miesiąca (sześć tygodni), gdy tymczasem polskie ścigacze stały na wodzie bez przerwy od trzech i pół do nawet pięciu miesięcy (!), co – z oczywistych względów – było niezwykle szkodliwe dla stanu ich kadłubów (jak pisał por. mar. Jaraczewski w meldunku do szefa KMW: „w kilku wypadkach znalazłem wewnątrz ścigaczy pleśń, pierwszy objaw grzyba drzewnego”)¹³. Tymczasem slipowanie ścigaczy było formalnie możliwe tylko w bazie, do której były przydzielone, a tej możliwości od dawna brakowało! W istniejącej sytuacji, tylko niewielką pomoc stanowiła mała ilość materiałów konserwacyjnych pozyskanych „po znajomości”, półprywatnie, w pobliskiej bazie ścigaczy brytyjskich HMS „Hornet” w Portsmouth przez dowódcę Grupy Ścigaczy por. mar. Jaraczewskiego. W marcu 1945 r. złożył on formalnie wniosek o przydzielenie całej szóstki polskich ścigaczy, na czas postoju w Cowes, do HMS „Hornet”. To umożliwiłoby zaopatrzenie w materiały techniczne i kolejne suszenie poszczególnych ścigaczy na slipie (pochylni)¹⁴.

Ostatecznie, w połowie kwietnia 1945 r., po tygodniach niepewności, zapadła oczekiwana decyzja. Ścigacze miały zostać uruchomione w Cowes własnymi siłami i przeprowadzone na drugą stronę cieśniny Solent, do HMS „Hornet” w Portsmouth. Tam miały zostać poddane krótkiemu remontowi okresowemu, po którym mogłyby rozpocząć oczekiwaną kampanię¹⁵. Dla realizacji tak postawionego celu zarządzono uzupełnienie wszystkich

¹² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 8–9.

¹³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, p.o. dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. A. Jaraczewski do szefa KMW wiceadm. J. Świrskiego, 23 marca 1945 r., b.p.

¹⁴ Jak podkreślał por. Jaraczewski: „Znając Bazę w HMS »Hornet« załatwiałem do tej pory sprawy konieczne przez tę właśnie Bazę. Byłoby jednak bardzo pożądane przydzielenie Grupy [Ścigaczy] do tej Bazy, co dawałoby mi tytuł do żądania sprowadzenia potrzebnych części zapasowych do motorów i innych potrzebnych materiałów. Ścigacze pozostałyby w Cowes, jedynie chodząc kolejno do HMS »Hornet« celem suszenia kadłubów i pobierania potrzebnych materiałów”. Za tymi wyjaśnieniami szła prośba o spowodowanie proponowanej zmiany podległości i przynależności do bazy HMS „Hornet” (IPMS, sygn. MAR.A.V.33, p.o. dowódcy Grupy Ścigaczy por. mar. A. Jaraczewski do szefa KMW wiceadm. J. Świrskiego, 23 marca 1945 r., b.p.).

¹⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 9.

załóg (do pełnych stanów etatowych), tak aby 1 maja 1945 r. Grupa Ścigaczy była w pełni operacyjna. Wiązało się to z mianowaniem i przydzieleniem na ścigacze wszystkich dowódców i oficerów wachtowych (z.d.o.)¹⁶.

W dniach od 16 do 21 kwietnia 1945 r. cała szóstka ścigaczy przeszła z Cowes na wyspie Wight do Portsmouth (bazy Coastal Forces – HMS „Hornet”)¹⁷. Tam szybko nadrobiono istniejące zaległości w zakresie technicznego zabezpieczenia okrętów. Każdy ścigacz był kolejno wciągany na slip (pochylnię), co wiązało się z niezbędnym kilkudniowym remontem okresowym. Równocześnie do HMS „Hornet” przybywali oficerowie i szeregowi. Założono dotychczas zdjęte wyrzutnie torpedowe (i przeprowadzono próbne strzelania torpedowe). Uzupełnianie brakujących załóg, remonty, zaopatrywanie ścigaczy w materiały techniczne, a także próby mechanizmów, przeprowadzenie kompensacji oraz określanie dewiacji itp. zajęły Grupie Ścigaczy czas do końca kwietnia 1945 r. Urozmaiceniem czasu postoju w Portsmouth był udział, 26 kwietnia, w pokazach ścigaczy w ruchu, zorganizowanym dla Szkoły Sztabu Królewskich Sił Powietrznych (RAF)¹⁸.

Baza Grupy Ścigaczy (życie codzienne marynarzy)

Gdy w Portsmouth trwała gorączkowa praca na wszystkich sześciu ścigaczach, w Felixstowe powstała już oficjalnie polska Baza Grupy Ścigaczy (na mocy rozkazu: Dz.Zarz.Tjn.Szefa KMW No: 9/45 z 24 kwietnia 1945 r.). Było to zwieńczenie i formalne potwierdzenie prac organizacyjnych prowadzonych tam już kilka miesięcy (od grudnia 1944 r.).

Wspomniane wyżej zarządzenie szefa KMW głosiło:

„1) Tworzę Bazę Grupy Ścigaczy i podporządkowuję ją całkowicie dowódcy Grupy Ścigaczy.

2) Zadaniem Bazy jest zapewnienie ścigaczom i załogom opieki pod względem technicznym, gospodarczym i sanitarnym.

3) Dowódcy Oddziału Bazy Grupy Ścigaczy nadają uprawnienia dyscyplinarne dowódcy kompanii”¹⁹.

Baza Grupy Ścigaczy powstała w Felixstowe, na obszarze kompleksu fortecznego Landguard, położonego na półwyspie, u ujścia rzeki Orwell.

¹⁶ *Ibidem*, s. 10.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 10; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 5” – rok 1945, s. 19; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 9” – rok 1945, s. 6.

¹⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 10; *ibidem*, sygn. R.1159, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 9, 24 kwietnia 1945 r., b.p.

Fort osłaniał od wschodu wejście do pobliskiej ważnej bazy Royal Navy – Harwich. Felixstowe było również bazą Royal Navy, ale dominowały tu lekkie jednostki Coastal Forces (głównie ścigacze torpedowe). Była to też baza służby ratowniczej lotnictwa.

Sam Landguard Fort (przy którym umieszczono Bazę Grupy Ścigaczy PMW) miał bogatą historię w służbie Korony. Pierwsze fortyfikacje pojawiły się w tym, z natury obronnym miejscu, już około 1540 r. W 1667 r. – w trakcie drugiej wojny angielsko-holenderskiej (1665–1667) – fort (i jego 500-osobowy garnizon) odegrał decydującą rolę w odparciu lądujących nieopodal kilkakrotnie silniejszych wojsk holenderskich. Rozegrana wtedy bitwa stanowiła debiut w walce lądowej pierwszych angielskich Royal Marines. Współczesne fortyfikacje powstawały począwszy od XVIII w. Ich rozbudowa została doprowadzona do końca już w XX w. W 1951 r., w dobie kulminacji „zimnej wojny”, dwie dawne armatnie kazamaty zostały przekształcone w zaawansowane stanowisko dowodzenia. Fort, jako obiekt militarny, został rozbrojony i ostatecznie zamknięty w pięć lat później²⁰. Dostępne archiwalia nie pozwalają na dokładniejsze scharakteryzowanie parametrów polskiej lądowej Bazy Grupy Ścigaczy. Jednak pewne wyobrażenie o jej wyglądzie dają – dotychczas niewykorzystywane w literaturze przedmiotu – materiały filmowe, na których, zapewne wiosną 1945 r., uwieczniono Grupę Ścigaczy, w tym samą Bazę w Felixstowe (por. załączone ilustracje)²¹.

Oprócz obiektów samej Bazy (baraków i ich otoczenia), na wspomnianych zdjęciach filmowych zarejestrowano – co szczególnie ciekawe – życie codzienne zamieszkujących ją marynarzy (podoficerów i szeregowców). Są tam m.in. zdjęcia składające się na zagadnienie codziennego ubioru (na lądzie – z wyłączeniem wyjść poza Bazę – dominowały, widoczne na filmie, ubiory robocze). Wspomniane wyżej materiały filmowe ilustrują też zagadnienia składające się na kwestie: wyżywienia²², warunków noclegowych,

²⁰ https://www.nationaltrail.co.uk/en_GB/attraction/landguard-fort/ (dostęp: 20.03.2021); W. Hubert, *Historia wojen morskich*, Warszawa 1935, s. 80–91. Felixstowe – co warto podkreślić – pozostaje do dziś sercem największego w Wielkiej Brytanii kompleksu portowego (a zarazem miejscem lokalizacji największego terminalu kontenerowego, obsługującego blisko połowę tego rodzaju wymiany towarowej Zjednoczonego Królestwa).

²¹ Kilka wykopiowań z tych materiałów filmowych, na których widoczna jest infrastruktura Bazy Grupy Ścigaczy w Felixstowe, zawiera część ilustracyjną niniejszej monografii. Te same materiały filmowe weszły też w skład filmu dokumentalnego „Najmniejsze i największe okręty RP” (z cyklu pięciu filmów dokumentalnych pod zbiorczym tytułem „Okręty wojenne RP”, wyprodukowanym dla Programu 2 TVP w 1994 r.; realizacja: Zbigniew Wawer i Tadeusz Kondracki).

²² Wyżywienie w broniach technicznych PSZ (zwłaszcza w lotnictwie i marynarce wojennej) było niemal zawsze oceniane jako bardzo dobre. Personel Grupy Ścigaczy był

prac porządkowych w Bazie (pod nadzorem podoficerów), transportu (w obrębie Bazy – i generalnie portu wojennego w Felixstowe – wykorzystywano np. rowery). Zauważyć można nawet warunki, w jakich marynarze palili tytoń. Było to możliwe – jak się wydaje – tylko w wyznaczonych miejscach poza barakami. Jednak nakaz ten nie był, jak zdają się potwierdzać dostępne materiały filmowe, egzekwowany nazbyt skrupulatnie.

Teren Bazy – częściowo otoczony parkanem i wysokim wałem ziemnym (zapewne przylegający do podobnego obiektu brytyjskiego i strzeżony) – zajmowała trudna do określenia liczba niskich, jednokondygnacyjnych, drewnianych baraków. Być może w sumie było ich co najmniej kilkanaście, na co zdaje się wskazywać numeracja na drzwiach poszczególnych obiektów, np. kuchnia (Cook House) oznaczona była numerem „17”. W nocy cały teren był zapewne – jak przystało na obiekt wojskowy, a zatem chroniony – oświetlony przy użyciu widocznych na filmie standardowych lamp, umieszczonych na wysokich słupach.

Zasadnicze funkcje lądowego zaplecza Grupy Ścigaczy pełnił barak (lub baraki) o przeznaczeniu mieszkalnym (z piętrowymi łózkami i z ogrzewaniem w postaci widocznych na materiale filmowym piecyków typu „koza”). Światło dzienne docierało skąpo do wnętrz baraków, przez widoczne na zdjęciach, relatywnie niewielkie, okna. Osobno (w innym baraku?) znajdowały się wydzielone miejsca (z prostymi stołami i krzesłami) do spożywania posiłków; jak dowodzi ikonografia – na ceramicznej zastawie (w pobliżu zapewne mieściła się wspomniana wyżej kuchnia). Cytowany wyżej rozkaz wskazuje na istnienie w Bazie także zaplecza sanitarnego, to jest zapewne umywalni z prysznicami (materiały filmowe nie zawierają takich zdjęć). Jak dowodzi przywoływana ikonografia, m.in. ze względu na bezpieczeństwo przeciwpożarowe palenie tytoniu odbywało się z zasady na zewnątrz baraków (na kilku wykopiowaniach widać palących marynarzy), co jednak – jak już podawano wyżej – niekiedy bywało ignorowane (wskazuje na to zdjęcie marynarza z papierosem w ręku, w gronie kolegów, w części mieszkalnej Bazy). Rygory wojskowego porządku nadawał Bazie Grupy Ścigaczy barak podoficera służbowego (Regulating Office; oznaczony

w sytuacji uprzywilejowanej w stosunku do marynarzy służących na dużych okrętach (zwłaszcza szczególnie intensywnie eksploatowanych niszczycielach), gdzie w trakcie dłuższego pobytu na morzu dostęp do świeżej żywności był ograniczony. Marynarze ze ścigaczy – bazujący z oczywistych względów na lądzie, lub na okrętach stojących w bazach – dysponowali codziennym dostępem do świeżych produktów. Na temat żywienia marynarzy zob. m.in.: K. Mroczkowski, L. Kawa, *Wojna widziana z kuchni... i kuchnia na wojnie*, Bydgoszcz 2020, *passim*, zwłaszcza rozdział 10 („Bo nie zna życia kto nie jadał w marynarce”).

numerem 5)²³. Wnętrze dużego baraku wykorzystywano m.in. na uroczystości. Ilustrujący to materiał (niestety, słabej jakości) ukazuje siedzących marynarzy, zwróconych w kierunku prezydium, gdzie dostrzec można m.in. mundury zasiadających tam oficerów. Na uroczysty charakter zebrania wskazują – ozdabiające pomieszczenie – flagi kodu sygnałowego rozwieszane pod sufitem.

Uwzględniając, widoczne na materiale ikonograficznym, warunki panujące w Bazie Grupy Ścigaczy trzeba je określić generalnie jako zadowalające (zwłaszcza porównując je z warunkami na dużych okrętach, niekiedy tygodniami pozostającymi na morzu i to często w trudnych warunkach pogodowych). Marynarze z załóg ścigaczy (szeregowi) wracający do Bazy z operacji na morzu, znajdowali w Bazie miejsca służące zaspokajaniu najważniejszych potrzeb, w tym zwłaszcza wygodnego odpoczynku w ciepłym i suchym pomieszczeniu. W zasadniczy sposób odróżniało to znacznie trudniejsze warunki bytowe marynarzy służących na dużych okrętach. Na takich jednostkach nawet przestrzeń do spania i spożywania posiłków stanowiła dobro ściśle reglamentowane (i to tylko w dobrych warunkach pogodowych)²⁴. W warunkach złej pogody na dużych okrętach nawet w pomieszczeniach załóg trudno było uniknąć wszechobecnej, uciążliwej wilgoci. Załogi ścigaczy były pod tym względem w sytuacji wyraźnie uprzywilejowanej, rozstając się z niedogodnościami warunków morskich (w tym wszechobecną wilgocią), po zdjęciu ubiorów wodoszczelnych i zejściu z okrętów na ląd. To upodabniało w pewnym stopniu położenie załóg ścigaczy do sytuacji lotników, korzystających poza służbą z wszelkich dobrodziejstw bazowania w wygodnych warunkach na lądzie.

Analizowane powyżej zdjęcia filmowe pozwalają też, na koniec, na scharakteryzowanie zbiorowości szeregowych marynarzy Grupy Ścigaczy. Na wszystkich tych materiałach dominują bardzo młodzi szeregowi marynarze, w wieku, jak można ocenić, co najwyżej dwudziestu – nieco ponad dwudziestu lat. Odpowiadało to systemowi kompletowania załóg na ścigacze (od oficerów do szeregowych marynarzy), gdzie kwestia odpowiedniego zdrowia i sprawności fizycznej (obok wysokich kwalifikacji) wyrastała na jeden z głównych czynników doboru.

²³ Por. ilustracje nr 96–102.

²⁴ W warunkach sztormowych (a takie, marynarze ze ścigaczy, przeczekiwali w dobrych warunkach lokalowych i żywieniowych w bazach lądowych) na dużych okrętach, pozostających na morzu, przyrządzanie gorących posiłków było bardzo utrudnione, o ile w ogóle możliwe. Zdarzało się, że kucharze wydzielali marynarzom suchy prowiant (nie zawsze było możliwe – ze względu na przechyły – ugotowanie większej ilości wody, aby wydać marynarzom np. gorący bulion).

Był w historii Bazy Grupy Ścigaczy w Landguard – Felixstowe moment tragiczny – samobójcza śmierć st. mar. pob. Józefa Małczyńskiego (ucznia ślusarskiego, kawalera, ur. 1921 r. w Brześciu nad Bugiem). Stało się to na terenie Bazy 25 sierpnia 1945 r. Druga ofiara śmiertelna w Grupie Ścigaczy (po śmierci w 1940 r. por. mar. obs. J.J. Sokołowskiego) spoczęła 27 sierpnia 1945 r. na cmentarzu publicznym w Felixstowe²⁵.

W tych dwóch marynarskich zgonach było coś z fatum. Por. Sokołowski zginął tragicznie u progu działań dowodzonej przezeń Grupy Ścigaczy. St. mar. Małczyński zmarł, równie tragicznie, u schyłku jej istnienia, gdy los Polskiej MW i los samej Polski był już dawno oddany przez sojuszników na pastwę imperialnym ambicjom Stalina.

Gorzkie pożegnanie z bronią

W tym czasie (na przełomie kwietnia i maja 1945 r.) zespół sześciu polskich ścigaczy, stojący w bazie HMS „Hornet” w Portsmouth, został doprowadzony do właściwego stanu technicznego. Dzięki temu, 2 maja 1945 r., cała Grupa Ścigaczy (6 jednostek), pod dowództwem jej dowódcy – por. mar. Jaraczewskiego na ORP „S 7”, mogła wyjść z Portsmouth na pierwsze ćwiczenia torpedowe. Przeprowadzano pozorowane ataki torpedowe i strzelania do rakiet.

Przed spodziewanym przejściem do bazy w Felixstowe, wszystkie ścigacze czekał okres wyszkolenia zespołowego. Miało się ono odbywać na południu Anglii, korzystając z bazy lekkich sił Royal Navy w Portland koło Weymouth²⁶ (nie tak dawno port w Portland odegrał dużą rolę w przygotowaniu i przeprowadzeniu normandzkiej operacji desantowej; przez jego nabrzeża w krótkim czasie przewinęło się około pół miliona alianckich żołnierzy i blisko 150 tys. pojazdów mechanicznych)²⁷. 3 maja (dzień polskiego święta 3 Maja) wypełniły przygotowania do pierwszego od wielu miesięcy dłuższego przejścia morzem. Dzięki temu samo przejście z Portsmouth do Portland, 4 maja 1945 r., przeszło bez problemów.

Od 4 maja do 8 czerwca 1945 r. zespół ścigaczy przechodził w bazie w Portland okres wyszkolenia – na postoju (wykłady i zajęcia praktyczne) oraz na morzu (ćwiczenia zespołowe)²⁸.

²⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.12/674, Księga spraw spadkowych poległych i zmarłych żołnierzy Mar[ynarki] Woj[ennej], b.d., b.p.

²⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 10; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 6” – rok 1945, s. 15.

²⁷ <https://www.portland-port.co.uk/history> (dostęp: 1.07.2020).

²⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 10–11; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 9” – rok 1945, s. 6.

8 maja 1945 r. w Portland zastała polskie ścigacze i ich załogi wiadomość o podpisaniu aktu kapitulacji III Rzeszy Niemieckiej i zakończeniu wojny w Europie. Dzień ten uczczono zwolnieniem marynarzy od zajęć oraz podniesieniem na ścigaczach małych gal banderowych²⁹.

Podczas postoju w Portland, marynarze z polskich ścigaczy przeżyli moment satysfakcji w związku z wyznaczeniem ich do pełnienia warty na pierwszym poddającym się w tej bazie, 10 maja 1945 r., niemieckim okręcie podwodnym „U-249”, typu VIIC (dowódca kpt. rez. Uwe Kock, a także czterech innych oficerów i 43 szeregowych). Tak zakończył się dla U-boota jego drugi i ostatni, trwający 48 dni, patrol bojowy („U-249” wyszedł 3 kwietnia 1945 r. z Bergen w Norwegii, a następnie, płynąc szerokim łukiem wokół Wysp Brytyjskich, wpłynął na wody Kanału La Manche). Na rozkaz z dowództwa, U-boot wynurzył się na południe od przylądka Lizard, nieopodal cypla Kornwalii, po czym, dozorowany przez lotnictwo, skierował się pod czarną flagą do zatoki Weymouth (Portland). W drodze towarzyszyła mu eskorta dwóch brytyjskich eskortowców z mijanej bazy w Plymouth. Blisko miejsca przeznaczenia, na U-boocie podniesiono dwie bandery – wyżej brytyjską, a niżej niemiecką. Na pokład okrętu przeszli dwaj brytyjscy sygnaliści, a po nich uzbrojeni polscy marynarze. Oprócz nich niemieckiego okrętu strzegli także żołnierze brytyjscy z Pułku Devonshire. Kontrola wnętrza, przeprowadzona przez ekipę specjalistów z Portsmouth, wykazała, że na poddającym się okręcie pozostało jeszcze dziesięć niewystrzelonych torped³⁰.

„Anglicy oddali nam [Polakom] przywilej wprowadzenia tej jednostki do portu – wspominał Jerzy Dobrodzicki. – Był to piękny gest ze strony Royal Navy; w ten skromny sposób chcieli pokazać światu, że chociaż politycy nas haniebnie zdradzili, oni [brytyjscy marynarze] uważają nas za godnych towarzyszy broni. [...] Przyjęcie w porcie odbyło się bardzo szumnie; tysiące ludzi wyległo na ulice, by zobaczyć słynnego od tylu lat rozbójnika morskiego [tj. U-Boot]. Prasa i nowości filmowe podkreślały, że eskorta to polscy marynarze”³¹. W nadzorowaniu poddających się w Portland niemieckich marynarzy-podwodniaków mieli swój udział ppor. mar. Stanisław Kopecki, a zwłaszcza ówczesny dowódca Grupy Ścigaczy kpt. mar. Andrzej

²⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, maj 1945), b.p.

³⁰ AMMW, sygn. RTD 2, t. 2 (kolekcja Z. Pazia), U-boats surrender in British ports, b.p.; <https://www.uboot.net/men/commanders/631.html> (dostęp: 3.02.2021). Los „U-249” w niewoli brytyjskiej był typowy dla dziesiątek innych U-Bootów – zatopienie na zachód od Szkocji i północ od Irlandii w ramach operacji „Deadlight”. Na temat kapitulacji Kriegsmarine także np. M. Daroszewski, *Kriegsmarine 1935–1945*, Poznań 2016, s. 286.

³¹ J. Dobrodzicki, *Notatki o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160, s. 16.

Jaraczewski³². „Niemieccy podoficerowie i marynarze – wspomniał ten ostatni – stali na dziobie, oficerowie za kioskami. W pewnej chwili jeden z naszych marynarzy melduje, że Niemcy pytają – czy mogą zapalić? Zgadzam się na pięć minut palenia. Gdy marynarz przetłumaczył moje słowa, a był to chłopak, który jeszcze przed rokiem służył w Kriegsmarine, dojrzałem kpiące uśmieški na twarzach jeńców. Postanowiłem ich przypilnować. Po pięciu minutach polecam, by wartownik przekazał, że czas palenia minął. Niemcy ostentacyjnie odwrócili się do mnie plecami nie przestając palić. Marynarz niewiele myśląc złapał karabin za lufę i łupnął najbliższego kolbą w plecy, krzycząc jednocześnie »nie słyszeliście rozkazu polskiego oficera?!«. Niemcy jakby dopiero teraz zorientowali się, że są w rękach Polaków. Papierosy poszły za burtę”³³. Urzędowa ceremonia poddania się U-Boota odbyła się w biurze komendanta bazy Coastal Forces Royal Navy „Attack” w Portland. „Niemiecki dowódca, pytany czy się poddaje – zapamiętał A. Jaraczewski, – nie tracąc pewności siebie, z naciskiem podkreślił: »ja dostałem rozkaz poddania się«”³⁴ (il. 103–105).

Zmieniająca się, jak w kalejdoskopie, sytuacja międzynarodowa nie pozostała bez wpływu na zajęcia marynarzy. Świadczą o tym pogadanki dla załóg wygłaszane przez oficerów z Grupy Ścigaczy, a niekiedy przez zaproszonych gości. Przykładowo, 29 maja 1945 r. o godzinie 14.00 załogi wysłuchały pogadanki na temat „sytuacji międzynarodowej”, wygłoszonej przez korespondenta wojennego – Janusza Laskowskiego z Kwatery Prasowej Polskich Sił Zbrojnych³⁵.

Było to jedyne urozmaicenie planu szkolenia Grupy Ścigaczy w bazie w Portland. Szkolenia te realizowano m.in. podczas postoju w porcie, gdzie załogi doskonaliły się w zakresie obsługi sprzętu, jak i uzbrojenia. W dniach: 10, 17, 24 i 30 maja przeprowadzono zespołowe ćwiczenia w morzu. Cała Grupa, lub wybrane ścigacze, ćwiczyły w zatoce Weymouth koło Portland manewrowanie w szykach, łączność, holowanie, czy alarmy. Przykładowo, 17 maja, okręty („S 5” – dowodzący oraz: „S 6”, „S 8”, „S 9” i „S 10”) wyszły w morze około godziny 13.30, a powróciły do bazy około 15.30 (w trakcie dwóch godzin ćwiczeń pokonano różnymi prędkościami ok. 35 Mm, tj. ok. 65 km – il. 69).

Specjalny harmonogram zajęć miał dzień 1 czerwca 1945 r. Od rana marynarze sprząтали ścigacze do planowanego na ten dzień przeglądu. O godzinie

³² *Ibidem*.

³³ A. Gosk, *Na ścigaczach. Wspomnienia Andrzeja Jaraczewskiego*, „Nasze Sygnały” 1986, nr 158, s. 19.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, maj 1945), b.p.

11.00 na molo w bazie Portland załogi przebrane na granatowo, a także stojące opodal ścigacze, wizytował wysoki rangą lokalny dowódca brytyjski, odpowiedzialny za szkolenia prowadzone w bazie Portland (Flag Officer Portland)³⁶. 6 czerwca 1945 r. na ścigaczach stojących ciągle w Portland uczczono pierwszą rocznicę zwycięskiej alianckiej inwazji na kontynent. Okres szkolenia dobiegł końca 8 czerwca 1945 r.³⁷

9 czerwca 1945 r. polska Grupa Ścigaczy opuściła Portland, kierując się na wschód w stronę bazy w Felixstowe. W trakcie przejścia morzem, na trzech jednostkach („S 5”, „S 7” i „S 8”) wystąpiły awarie silników. W tej sytuacji por. mar. Jaraczewski zdecydował o wejściu zespołu do Dover, by usunąć usterki i przeczekać okres złej pogody (tego dnia ścigacze były w ruchu prawie 11 godzin, podczas których pokonały ok. 160 Mm). Noc z 9 na 10 czerwca i 10 czerwca ścigacze przeczekały w Dover. Rejs kontynuowano i zakończono w Felixstowe, po przebyciu około 70 Mm, 11 czerwca 1945 r.³⁸

W bazie Coastal Forces, HMS „Beehive” w Felixstowe, polskie ścigacze zastał ostatni już okres służby. Załogi mieszkaly w – opisaney powyżej – polskiej bazie lądowej (Bazie Grupy Ścigaczy), która zapewniała dogodne warunki wypoczynku w gronie kolegów. W nocy na ścigaczach stojących przy nabrzeżu w porcie Felixstowe pozostawały tylko służby dyżurne. Każdego ranka marynarze dojeżdżali z bazy na okręty, by po zajęciach powrócić na nocleg do bazy³⁹.

Dalsze losy Grupy Ścigaczy były funkcją końca wojny i zmieniającej się sytuacji politycznej Polskiej Marynarki Wojennej. Z dniem 17 czerwca 1945 r. szef KMW, wiceadm. J. Świrski, zarządził postawienie w stan I-ey rezerwy ścigaczy OORP „S 5”, „S 6”, „S 8” i „S 10”. Na każdym z nich pozostawiono tylko po czterech ludzi dla nadzoru i prowadzenia prac konserwacyjnych (konserwacji uzbrojenia i sprzętu). W zakres tych prac wchodziło m.in. czyszczenie i malowanie slipowanych jednostek, reperacja, a także suszenie i wietrzenie flag i bander oraz innych elementów wyposażenia np. odbijaczy. Ćwiczono alarmy przeciwpożarowe, co miało szczególną wymowę w kontekście opisywanego wyżej dramatu w bazie ścigaczy brytyjskich i kanadyjskich w Ostendzie, 14 lutego 1945 r. (który pochłoniął 12 całkowicie

³⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, czerwiec 1945), b.p.; *ibidem*, Monthly log („S 9”, maj 1945), b.p.

³⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.44, Monthly log („S 10”, maj 1945 r.), b.p.; *ibidem*, Monthly log („S 10”, czerwiec 1945 r.), b.p.; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.43 („S 9”, czerwiec 1945), b.p.

³⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 6” – rok 1945, s. 15; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.44, Monthly log („S 10”, czerwiec 1944 r.), b.p.; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, czerwiec 1945), b.p.; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 7” – rok 1945, s. 10.

³⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11.

zniszczonych ścigaczy i ponad 60 poległych członków załóg)⁴⁰. Po godzinach pracy marynarze z czterech ścigaczy, postawionych w stan I rezerwy, korzystali m.in. z zajęć sportowych. Specjalny charakter miała służba w sierpniu 1945 r. 1 sierpnia obchodzono rocznicę wybuchu powstania warszawskiego, co wiązało się z wymarszem załóg na nabożeństwo do kościoła katolickiego w Felixstowe. 27 sierpnia odbył się pogrzeb zmarłego śmiercią samobójczą st. mar. J. Małczyńskiego⁴¹.

W kampanii pozostawiono tylko dwa ścigacze, zapewne te, które były w najlepszym stanie technicznym – OORP „S 7” i „S 9”⁴². Oba te okręty pozostawały z pełnymi załogami. Od 21 czerwca stały do okresowego remontu na pochylni bazy w Felixstowe. 3 lipca 1945 r. remont dobiegł końca, a ścigacze – po wyholowaniu z hangaru – spuszczone z pochylni (slipu) na wodę. W lipcu i sierpniu 1945 r. „S 7” i „S 9” tylko kilka razy wychodziły w morze na ćwiczenia lub próby silników. Postoje w porcie wykorzystywano na zajęcia według rozkładu, ćwiczenia dla specjalistów, a także na konieczne prace konserwacyjne⁴³. Niekiedy zdarzały się sytuacje nadzwyczajne, przykładowo, 4 września na „S 9” stwierdzono uszkodzenie burty na dziobie – efekt silnego uderzenia motorówki. Dlatego dzień później ścigacz został podniesiony dźwigiem z wody dla dokonania naprawy. Wykorzystano to m.in. dla oczyszczenia dna jednostki⁴⁴.

Na początku września 1945 r. dowódca Grupy, por. mar. Jaraczewski, otrzymał rozkaz udania się zespołem dwóch ścigaczy „S 7” i „S 9” na brytyjskie Wyspy Normandzkie – Jersey i Guernsey. 7 września oba okręty przeszły z Felixstowe do dobrze sobie znanego Portsmouth, a nazajutrz z Portsmouth do portu St. Helier, nad rozległą St. Aubin’s Bay, na wyspie Jersey⁴⁵. Odwiedzenie Wysp Normandzkich było urozmaiceniem dotychczasowej służby polskich ścigaczy, tym bardziej że dotyczyło archipelagu, który w latach wojny był, jako jedyna część Zjednoczonego Królestwa, poddany niemieckiej okupacji. 11 września, po dwóch dniach postoju w St. Helier, polskie ścigacze przeszły do St. Peter Port – głównego miasta na wyspie Guernsey.

⁴⁰ Por. s. 100–101.

⁴¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11; *ibidem*, Kronika ścigacza „S 6” – rok 1945, s. 16; *ibidem*, sygn. R.1159, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 15, 21 czerwca 1945 r.; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.33, Dziennik zdarzeń ścigaczy ORP „S 5”, „S 6”, „S 8”, „S 10” w I rezerwie, rozpoczęty 16 czerwca 1945 [r.], zakończony 26 września 1945 r., b.p.

⁴² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11.

⁴³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 11–12; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, lipiec 1945), b.p.

⁴⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.43, Monthly log („S 9”, wrzesień 1945), b.p.

⁴⁵ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 12.

Tam, 12 września, wizytował je miejscowy gubernator. Nazajutrz, 13 września, oba ścigacze przeszły do Portsmouth, by, po jednodniowym postoju, 15 września zameldować się w bazie ścigaczy HMS „Beehive” w Felixstowe⁴⁶. Postój w Felixstowe przeciągnął się do połowy października 1945 r.⁴⁷

Nieuchronnie dobiegała końca służba ścigaczy pod banderą Polskiej Marynarki Wojennej. Tym bardziej że od początku 1945 r. ścigacze nie uczestniczyły w żadnej akcji bojowej, ani w działaniach operacyjnych⁴⁸.

11 października 1945 r. szef KMW rozpoczął decydujące prace związane z likwidacją Grupy Ścigaczy. Pismem L.dz. 8816/Org.Wyszcz/45 rozkazał:

- 1) zdać uzbrojenie i ekwipunek stosownie do dyrektyw władz brytyjskich,
- 2) odprowadzić ścigacze do wskazanego portu,
- 3) tam spuścić banderę i zdać ścigacze władzom brytyjskim,
- 4) odesłać załogi na ORP „Bałtyk” (do bazy lądowej PMW w Okehampton),
- 5) odesłać oficerów na miejsce nowych przydziałów według osobnych zarządzeń personalnych,
- 6) zlikwidować pododdział gospodarczy,
- 7) akta – ważne zdać kierownikowi Biura Historycznego Marynarki Wojennej; akta osobowe – oficerowi Sztabu Komendy Morskiej Południe,
- 8) akta niepotrzebne spalić protokólnie⁴⁹.

Powyższy rozkaz posłużył za podstawę realizacji procesu likwidacji Grupy Ścigaczy PMW.

11 października 1945 r. polskie bandery wojenne po raz ostatni opuszczono na – pozostających w stanie I-iej rezerwy – ścigaczach ORP „S 6” i ORP „S 10”⁵⁰. Cztery pozostałe ścigacze „S 5”, „S 7”, „S 8” i „S 9” przekazano stronie brytyjskiej, po opuszczeniu bander PMW, cztery dni później – 15 października 1945 r.⁵¹ Na mocy zapisu Dziennika Zarządzeń Tajnych No: 23/45 z 24 października 1945 r. szef KMW nakazał skreślić stany osobowe wszystkich sześciu ścigaczy torpedowych, a także Dowództwa Grupy Ścigaczy, Bazy Grupy i „Załogi Zapasowej Ścigaczy”⁵².

⁴⁶ *Ibidem*; IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika ścigacza „S 7” – rok 1945, s. 11.

⁴⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 12.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 13.

⁴⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 12; *ibidem*, Pismo I zastępcy szefa KMW w.z. kmdr. dypl. Mariana Majewskiego do wykonania dowódcy Grupy Ścigaczy, 11 października 1945 r., b.p.

⁵⁰ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 13.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 13; *ibidem*, sygn. 1159, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 23, 24 października 1945 r., b.p. Zob. też: IPMS, sygn. R.1159, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 25, 5 listopada 1945 r.

Kres „S 1” i „S 2”

Formalne zlikwidowanie Grupy Ścigaczy nie kończyło jeszcze historii ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej, gdyż w jurysdykcji polskiej pozostały jeszcze ścigacze „S 1” i „S 2”, będące od kilku lat (1940 r.) niezaprzeczalną własnością Państwa Polskiego. „S 1” był zbudowany na przedwojenne zamówienie PMW, a „S 2” stanowił rekompensatę za drugi ścigacz budowany na przedwojenne zamówienie PMW, a przejęty przed laty w celach eksperymentalnych przez Royal Navy. Oba te okręty, zasłużone kilkuletnią służbą w PMW (w tym zwłaszcza „S 2”, wstawiony słynną nocną walką z E-boatami w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 r.) znajdowały się w stanie II-ej rezerwy. Pozostały one w bazie w Plymouth-Devonport, przejęte formalnie przez kierownika Bazy Zaopatrzenia Marynarki Wojennej (pod nadzorem kierownika oddziału konserwacyjnego okrętu podwodnego ORP „Wilk”)⁵³.

Dla zapewnienia obsługi technicznej obu ścigaczy, zarządzeniem szefa KMW z 11 kwietnia 1946 r. utworzono oddział do prac konserwacyjnych obu jednostek i sprzętu technicznego (znajdujących się pod opieką kierownika Bazy Zaopatrzenia Marynarki Wojennej). Rozkaz ściśle określał skład czteroosobowego oddziału. W jego skład wchodził jeden bosman (jako nadzorujący, o specjalności maszynisty) oraz trzech marynarzy niższych stopniem: mat, starszy marynarz zawodowy oraz marynarz (ochotnik lub poborowy) – wszyscy o specjalności maszynistów, co było o tyle logiczne, że to właśnie skomplikowane zespoły napędowe ścigaczy (decydujące o ich walorach bojowych) wymagały stałej i szczególnie pieczołowitej konserwacji⁵⁴.

Jak zdają się świadczyć zachowane dzienniki zdarzeń ścigaczy „S 1” i „S 2” z 1946 r. (np. informacja o wyjściu 27 kwietnia 1946 r. na przegląd do koszar Marynarki Wojennej w Devonport), czteroosobowy oddział – zajmujący się konserwacją ścigaczy – być może przejściowo kwaterował na samych okrętach. Istniejące tam zaplecze noclegowe było w pełni wystarczające; kilka koi znajdowało się w wydzielonym przedziale sekcji dziobowych obu ścigaczy. Nie można jednak wykluczyć korzystania przez marynarzy z bazy noclegowej w pobliskich koszarach Marynarki Wojennej w Devonport (zwłaszcza przy gorszej pogodzie).

Zajęcia (głównie prace fizyczne) na obu ścigaczach rozpoczynano zazwyczaj około 8.30–9.00, a kończono około 16.00. W zakres obowiązków wyznaczonego czteroosobowego oddziału wchodziło m.in. sprzątanie pomieszczeń, wybieranie wody (pompowanie trudno dostępnych zenz), utrzymywanie

⁵³ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Kronika Grupy Ścigaczy – rok 1945, b.d., s. 13.

⁵⁴ IPMS, sygn. R.1026/C, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 12, 11 kwietnia 1946 r.

w sprawności silników, malowanie pokładów, kompletowanie wyposażenia. Najczęściej suszono pomieszczenia (w tym zwłaszcza przedziały motorów na obu ścigaczach). Niekiedy trzeba było odciągać od nabrzeża własne ścigacze, „celem przepuszczenia ścigaczy angielskich do reperacji”.

W tak pracowitym harmonogramie prac były wyjątki, jak wolne od zajęć 8 i 10 czerwca 1946 r. (sobota i poniedziałek, nie licząc niedzieli 9 czerwca 1946 r.), obchodzone w Plymouth jako upamiętnienie zwycięstwa nad Niemcami (V-Day), czy wolny dzień na uczczenie Dnia Żołnierza, 15 sierpnia 1946 r.

Godne podkreślenia jest to, że jeśli Polacy nie wzięli udziału w centralnej alianckiej defiladzie zwycięstwa w Londynie, to uczestniczyli w podobnej ceremonii w Plymouth, mającej w maju 1946 r. upamiętnić pierwszą rocznicę zwycięstwa nad Niemcami. Sojusznicy brytyjscy, z kręgów lokalnego dowództwa Royal Navy (do końca lojalni wobec polskich sojuszników i przyjaciół), złożyli oficjalne zaproszenie na ręce komendanta morskiego „Południe” PMW, kmdr. Stanisława Nahorskiego, by zechciał stać na trybunie honorowej, i razem z Brytyjczykami przyjmować defiladę, w czasie, gdy maszerowały zwarte pododdziały marynarzy brytyjskich (i Polacy). Prawdopodobnie nie zabrakło tam marynarzy ze stojących w Plymouth ostatnich polskich ścigaczy⁵⁵ (il. 106).

Istotną nowość codziennego rozkładu zajęć marynarzy stanowiły coraz częstsze pogadanki, co zapewne wynikało z szybko zmieniającej się niekorzystnie sytuacji politycznej wokół sprawy polskiej (w samym tylko sierpniu 1946 r. takich pogadań dla marynarzy było kilka). We wrześniu 1946 r. marynarze z oddziału obejmowali kilkakrotnie służbę w koszarach (z 4/5, 12/13 i 18/19 września 1946 r.)⁵⁶.

Przyczyną tych nowych zjawisk, wcześniej niebywałych w takim zakresie, były zaawansowane przygotowania do zdania obu ścigaczy w ręce brytyjskie. Po raz pierwszy, zarejestrowany źródłowo, ścigacze były przygotowywane do zdania jeszcze 25 września 1946 r. Ale jeszcze dwa dni później – jak zapisano – na ścigaczach splukiwano pokłady i sprzątano pomieszczenia. Wreszcie 28 września oba ścigacze określono w „Dzienniku zdarzeń” jako „gotowe do zdania”. Niemniej, jeszcze dwa dni później polski personel osuwał zenzy, a w kolejnych dniach i tygodniach kontynuował swą pracę – sprawdzał działanie silników, splukiwał pokłady, czy wietrzył pomieszczenia. Jako ostatnią czynność wykonaną na ścigaczach „S 1” i „S 2”, przez

⁵⁵ Por. *Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy*, Rzym 1947 (reprint krajowy – Wrocław 1990), ilustracje 302–304.

⁵⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.35/1, Dziennik zdarzeń, ścigacze S I, S II, 9 marca 1946 – 16 czerwca 1946 r., b.p.; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.35/2, Dziennik zdarzeń, ścigacze S 1 i S 2, 17 czerwca 1946 – 24 września 1946 r., b.p.

wyznaczony do tego polski personel, zapisano pod datą 28 grudnia 1946 r.: „Wlano oliwy do cylindrów silników głównych oraz obrócono [silniki]”.

Jednak to nie dzień 28 grudnia 1946 r. wyznaczał ostateczny koniec „polskiego okresu” ścigaczy „S 1” i „S 2”. Ponad trzy tygodnie wcześniej, 5 grudnia, strona polska zwróciła się do admirała-superintendenta stoczni Royal Navy w Plymouth-Devonport w sprawie przekazania nadzoru nad ścigaczami „S 1” i „S 2”. W odpowiedzi, pismem z 19 grudnia 1946 r., stocznia wyrażała zgodę na przejęcie „pod swój nadzór, konserwację i dozór” wspomnianych okrętów. Datą zakończenia polskiej odpowiedzialności za nadzór nad obu ścigaczami był poniedziałek, 23 grudnia 1946 r.⁵⁷

Polscy marynarze zawsze słynęli z ogromnej pieczołowitości w obsłudze okrętów, wszelkich urządzeń i całości powierzonego sobie sprzętu. Budzili tym uzasadnione pochwały, niejednokrotnie ferowane w latach wojny przez sojusznicznych marynarzy. Dotyczyło to zwłaszcza towarzyszy broni ze ścigaczy Royal Navy, a także brytyjskich stoczniovców. Tym bardziej zaskakiwać mogą informacje zawarte w „Dzienniku zdarzeń” ścigaczy „S 1” i „S 2” z 20 grudnia 1946 r. Tego dnia (w piątek) dokonujący przeglądu ścigaczy zastępca komendanta Bazy Zaopatrzenia MW, kmdr ppor. inż. Stanisław Radogost-Uniechowski, stwierdził stan daleko idących nieporządków, a wręcz dewastacji, na obu ścigaczach. „Stwierdziłem – jak zapisał – powyrywane wszystkie zamknięcia, powyważane drzwi i połamane kłódki i skoble. Zaśmieszenie pomieszczeń i porozrzucanie różnych części aparatury radiostacji i innych narzędzi wskazuje wyraźnie na złośliwe uszkodzenie sprzętu przez nieznaną osobników. O powyższym zawiadomiłem sekretarza Admiral Superintendenta Devonport Dockyard [tj. stoczni Royal Navy] i kierownika działu mniejszych okrętów i motorówek Mr Turner’a”⁵⁸.

Pod datą 21 grudnia 1946 r. (w sobotę) w „Dzienniku zdarzeń” znalazła się dodatkowa informacja, prawdopodobnie wpisana ręką starszego bosmana Jana Nowaka (najpewniej kierującego oddziałem do prac konserwacyjnych na obu ścigaczach): „Powyrywane wszystkie zamknięcia i kłódki przez nieznanego osobnika, specjalnie naznoszone śmiecie rozsypano po wszystkich pomieszczeniach”⁵⁹.

⁵⁷ IPMS, sygn. MAR.A.V.35/3, Dziennik zdarzeń ścigacza S 1 i S 2, ostatni, 25 września 1946 – 23 grudnia 1946 r., b.p. (zapisy z 23 grudnia 1946 r.).

⁵⁸ *Ibidem* (zapis z 20 grudnia 1946 r.). Kmdr ppor. inż. S. Radogost-Uniechowski zasłynął w PMW m.in. wyczynem z września 1939 r., gdy – wraz z kilku innymi oficerami PMW – przedarł się kutrem rybackim z Babich Dołów na Oksywiu przez linie niemieckiej blokady do Lipawy na Łotwie.

⁵⁹ IPMS, sygn. MAR.A.V.35/3, Dziennik zdarzeń ścigacza S 1 i S 2, ostatni, 25 września 1946 – 23 grudnia 1946 r., b.p. (zapis z 21 grudnia 1946 r.).

Sprawa dewastacji wyposażenia ścigaczy „S 1” i „S 2”, na kilka zaledwie dni przed ich przekazaniem pod nadzór stronie brytyjskiej, budzi istotne znaki zapytania. Kto mógł dopuścić się tak demonstracyjnych czynów (choć nie doprowadzonych do skrajności, tj. np. do – stosunkowo łatwego w realizacji – zatopienia jednostek)? Gdyby celem działania sprawcy (lub sprawców) były tylko motywy materialne, to dlaczego – poza niszczeniem drzwi i innych zamknięć – zadawano by sobie tyle trudu, aby celowo zaśmiecać wnętrza jednostek (co wiązać się musiało z dodatkowym wysiłkiem i stratą czasu)?

Pierwszym naturalnym podejrzanym jest gospodarz bazy, tj. strona brytyjska. Ale w jakim celu Brytyjczyk (lub Brytyjczycy) mogliby dopuścić się czynów, które nieuchronnie sprowadziłyby na sprawcę (lub sprawców) dochodzenie i karę. Zresztą oba ścigacze stały wewnątrz pilnie strzeżonej bazy Royal Navy, gdzie dokonanie tak ostentacyjnej dewastacji byłoby z oczywistych względów praktycznie wykluczone. W tej sytuacji podejrzenia kierują się w stronę naszych marynarzy, z oddziału nadzorującego ścigacze lub być może spoza tej grupy (w Devonport stacjonowała jeszcze wtedy – w ramach Centrum Przeszkolenia Zawodowego – grupa oficerów i szeregowych PMW).

Czas, jak wiadomo, był wyjątkowo trudny, nie wolny od ciężkich kryzysów moralnych, a nawet samobójstw. Godzi się podkreślić, że w okresie poprzedzającym analizowane wydarzenia (od maja do końca września 1946 r.) przekazano w ręce brytyjskie dziesięć, to jest większość okrętów, eksploatowanych w latach wojny przez PMW. Były wśród nich trzy jednostki przybyłe jeszcze w 1939 r. w Polski (niszczyciele „Błyskawica” i „Burza” oraz okręt podwodny „Wilk”).

W związku z koniecznością oddania okrętów, w rozkazie dziennym szefa KMW nr 51 z 19 września 1946 r. znalazły się między innymi gorzkie słowa pod adresem Brytyjczków:

„Zamyka się pełna chwały księga istnienia naszej Marynarki Wojennej, jako siły zbrojnej polskiej na morzu. Pozostajemy my, jej personel, pozbawieni Ojczyzny i naszych okrętów. W sercach naszych pozostanie ta pełna chwały przeszłość i dumna pamięć o naszych okrętach, które były dla nas częścią Ojczyzny i domem naszym. [...] Stanęliśmy w tej wojnie, jako pierwsi bezpośrednio u boku brytyjskich sojuszników i z pełnią zaufania wzięliśmy udział w walce, tak materialny, jak i moralny. Wypełniliśmy wiernie i ofiarnie nasze sojusznicze obowiązki do samego końca. [...] Ale walka i trud nie dały nam wyników, jakich spodziewaliśmy się od tej wojny. Kraj nasz jest wciąż w sytuacji politycznej, udaremniającej większości z nas obecnie powrót do Polski. Wkrótce przestaniemy być Marynarką, jednak świadomość całkowitego wypełnienia naszych obowiązków tak względem Polski,

jak i względem naszych sojuszników opromienia nam gorzyc rzeczywistości. **Nie my jesteśmy dłużnikami przy sporządzaniu końcowego bilansu rozrachunków sojuszniczych** [podkr. – TK]. Złączeni nadal więzią ideową – my marynarska rodzina będziemy nadal żyć i działać dla Polski, wierząc, że odzyskamy naszą Ojczyznę i że większość z nas w wolnej Polsce odda swe usługi Marynarce Wojennej⁶⁰.

Kryzys sprawy polskiej (o którym marynarze wiedzieli choćby z licznych w tym czasie pogadań) nakładał się na indywidualne dramaty ludzi, bardzo często skazanych na pozostanie na uchodźstwie, z dala od Ojczyzny i rodzin. Czyż zatem można się dziwić, że ten stan ducha przełożył się – w obliczu nieuchronnego oddania aliantom obu ścigaczy (własności RP! – OSTATNICH jednostek kontrolowanych jeszcze wtedy przez PMW) – na odruch protestu; protestu, wyrażonego poprzez tak wyrazistą manifestację sprzeciwu.

Zapewne pod koniec grudnia 1946 r., choćby tylko ze względu na angielski, niesprzyjający, zimowy klimat, polscy marynarze z oddziału nadzorującego oba ścigacze kwatrowali w koszarach w Devonport, co pozostawiało ścigacze w nocy w bezpiecznej bazie bez bezpośredniego nadzoru, a tym samym ułatwiało obarczenie winą za zdewastowanie obu jednostek „nieznanego osobnika lub osobników”.

Historia flot wojennych przynosi liczne przykłady, gdy w obliczu konieczności politycznej (w tym ze względu na zagrożony honor, na który kadry morskie były zawsze szczególnie wyczulone) uciekano się do samozatapiań pojedynczych okrętów lub nawet całych flot. Tak było np. w wypadku – przejętej przez Brytyjczyków – niemieckiej cesarskiej Hochseeflotte (w Scapa Flow, 21 czerwca 1919 r.) lub – zagrożonej przejęciem przez Niemców – francuskiej Marine Nationale (w Tulonie, 27 listopada 1942 r.).

Ze zjawiskiem tym spotkali się już w przeszłości także polscy marynarze. Gdy w 1940 r. przejmowali po Francuzach w Wielkiej Brytanii niszczyciel „Ouragan” (późniejszy – eksploatowany przez naszych marynarzy – Okręt Francuski „Ouragan”), stwierdzono, że jednostka jest w stanie daleko posuniętej celowej dewastacji (Francuzi pod wpływem antybrytyjskiej propagandy, wzbudzonej po masakrze ich eskadry przez Royal Navy pod Oranem – Mers el-Kebir, na początku lipca 1940 r., zostawili na „Ouraganie” aż nader widoczne ślady swojego ówczesnie fatalnego stanu ducha...).

Zdanie w ręce brytyjskie, na przełomie 1946 i 1947 r., ścigaczy „S 1” i „S 2” zamykało okres eksploatacji ścigaczy przez personel PMW (od budowy pierwszych ścigaczy w Cowes, poprzez użytkowanie bojowe wszystkich dziesięciu

⁶⁰ Cyt. za: T. Kondracki, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej 1945–1992*, Gdynia 2003, s. 37.

okrętów, aż po nadzór, a wreszcie przekazanie ścigaczy w ręce niedawnych sojuszników).

Zwieńczeniem tej historii było zarządzenie szefa KMW z 18 stycznia 1947 r. Na jego mocy kasowano skład osobowy oddziału do prac konserwacyjnych ścigaczy i sprzętu technicznego. Szeregowi wchodzący w jego skład mieli być odesłani do dyspozycji dowódcy bazy lądowej ORP „Bałtyk” w Okehampton⁶¹.

To były ostatnie tygodnie istnienia Polskiej Marynarki Wojennej. W połowie stycznia 1947 r. PMW już w niczym nie przypominała groźnego narzędzia walki sprzed zaledwie kilku miesięcy. Poważnie zaawansowane były prace demobilizacyjne. Nadal jeszcze funkcjonowały w ograniczonym zakresie: Kierownictwo Marynarki Wojennej w Londynie, Biuro Historyczne MW, obie Komendy Morskie („Północ” i „Południe”), baza lądowa ORP „Bałtyk” w Okehampton, Centrum Przeszkolenia Zawodowego w Devonport, Dom Wypoczynkowy MW w Brighton oraz obóz Pomocniczej Morskiej Służby Kobiet w Woodford Green. Istniało też blisko dwadzieścia tzw. grup wydzielonych. Oddziały PMW były wówczas rozrzucone po całym terytorium Wielkiej Brytanii, od Hellensborough w Szkocji, po Padstow w Kornwalii. Rolę centralnej stacji zbornej – gdzie głównie trafili marynarze ze ścigaczy – pełnił ORP „Bałtyk” w Okehampton⁶².

Po przekazaniu w ręce brytyjskie ostatnich okrętów (ścigaczy „S 1” i „S 2”) Polska Marynarka Wojenna w Wielkiej Brytanii istniała jeszcze tylko nieco ponad trzy miesiące. 15 marca 1947 r. Kierownictwo Marynarki Wojennej przeszło na organizację Inspektoratu Generalnego Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (PKPR). Stanowisko generalnego inspektora PKPR do spraw personelu Marynarki Wojennej objął kontradm. Józef Unrug.

Formalnie, według pisma Board of Admiralty, z 28 lutego 1947 r., datą zamykającą istnienie Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii miał być – i był – dzień 31 marca 1947 r.⁶³

⁶¹ IPMS, sygn. R.1159, Dz. Zarz. Szefa KMW, tajny nr 1, 18 stycznia 1947 r.

⁶² Okehampton położone jest w pobliżu Plymouth – na zachód od Exeter, przy drodze A30, i bezpośrednio na północ od Dartmoor National Park, który w latach wojny wykorzystywany był jako obszar ćwiczebny dla wojska brytyjskiego. Podobny status – terenu ćwiczeń – miała znajdująca się nieopodal równina Salisbury, na której obszarze w 1946 r. rozmieszczono m.in. przybyłe z Włoch jednostki 5 Kresowej Dywizji Piechoty, 2 Korpusu Polskiego.

⁶³ T. Kondracki, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej...*, s. 39–40. Na temat Morskiego Skrzydła PKPR – zob. tenże, *Skrzydło Morskie Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (Polish Resettlement Corps – Naval Wing) – zarys tematu badawczego*, w: *Między konfrontacją a współpracą: Historia, polityka, migracje*, pod red. E. Kowalskiej, Warszawa 2009, s. 119–132; M. Graczyk, *Admirał Świrski*, Gdańsk 2007, s. 290–291.

ROZDZIAŁ 9

Personel Grupy Ścigaczy PMW w latach 1940–1945

Wprowadzenie

Grupa Ścigaczy PMW była dowodzona przez dobrane grono oficerów. W latach 1940–1945 byli nimi:

W grupie ścigaczy artyleryjskich („S 1” – „S 4”):

- por. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski (11 lipca–16 października 1940 r.),
- por. mar. Tadeusz Dąbrowski (28 października 1940–26 września 1941 r.),
- por. mar. Eugeniusz Wciślicki (26 września 1941–12 stycznia 1943 r.),
- por. mar./ kpt. mar. Witold Szuster (16 stycznia 1943–5 lipca 1944 r.).

W grupie ścigaczy torpedowych („S 5” – „S 10”):

- kpt. mar. Witold Szuster (8 lipca 1944–7 lutego 1945 r.),
- por. mar./ kpt. mar. Andrzej Jaraczewski (luty–październik 1945 r.)¹.

Działania ścigaczy PMW na wodach brytyjskich w latach 1940–1945 pozwoliły na wyszkolenie, i w dużym stopniu sprawdzenie w działaniach bojowych, kilkuset (zapewne nie mniej niż około 200) członków załóg (i grupy personelu lądowego) – oficerów, podoficerów i szeregowych marynarzy. Ich stany liczebne zmieniały się, tak jak zmieniała się liczba ścigaczy eksploatowanych przez PMW i stany ich załóg.

¹ Na podstawie: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. 1: *Korpus oficerów 1918–1946*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, *passim*, zwłaszcza s. 294; źródła i opracowania zawarte w przypisie 30. W zeszycie ewidencyjnym A. Jaraczewskiego jako data objęcia przez niego obowiązków dowódcy Grupy Ścigaczy (p.o.) figuruje dopiero dzień 27 lutego 1945 r. (AMMW, mat. A. Jaraczewskiego). Wydaje się to logiczne, w związku z tym, że przez pierwsze miesiące 1945 r. ścigacze przebywały w długotrwałym remoncie i obsadzenie stanowiska dowódcy Grupy nie było wtedy, jak widać, niezbędne. Wzmiankowane w kilku opracowaniach dowodzenie Grupą Ścigaczy przez por. mar. S. Kopeckiego, nie znajduje potwierdzenia w jego zeszycie ewidencyjnym (zapisano tam wyłącznie dowodzenie ścigaczem ORP „S 8”).

Pierwsze ścigacze – „S 2” i „S 3” miały bezpośrednio po wprowadzeniu do służby tylko po 10 członków załogi (później 11²), „S 1” – 12, „S 4” – 16, zaś wprowadzone do służby w 1944 r. – wymagające równie dużej obsady osobowej – ścigacze torpedowe od „S 5” do „S 10” miały po 15 ludzi³. Nie były to stany najwyższe, zważywszy że na dużych ścigaczach torpedowych Royal Navy załogi osiągały liczebność nawet około 20 oficerów i szeregowych.

Wyrwykowe dane archiwalne wskazują, że 1 grudnia 1941 r. Ordre de Bataille Grupy Ścigaczy wykazywało stan tylko 5 oficerów (2 poruczników mar. i 3 podporuczników mar.), a także 9 podoficerów (4 bosmanmatów i 5 matów) oraz 6 szeregowych marynarzy (3 marynarzy nadterminowych oraz 3 marynarzy ochotników i poborowych). Razem stanowiło to jedynie 20 ludzi (na dwóch ścigaczach: „S 2” i „S 3”, gdyż „S 1” przebywał w długotrwałym remoncie po pożarze 16 października 1940 r. – il. 108).

Ordre de Bataille Marynarki Wojennej z 9 stycznia 1943 r. wskazuje, że w Grupie Ścigaczy (podległej Komendzie Morskiej „Południe”) było wtedy łącznie 32 ludzi – odpowiednio: oficerów, podoficerów i marynarzy: ORP „S 1” (d-ca E. Wciślicki) – 2 + 9 + 1, tj. razem 12; ORP „S 2” (dowódca W. Szuster) – 2 + 7 + 1, tj. razem 10, oraz „S 3” (dowódca M. Bocheński) – 2 + 7 + 1, tj. razem 10 ludzi⁴. Zwraca uwagę, że w tym wykazie zaledwie trzech marynarzy było szeregowcami (marynarzami bądź starszymi marynarzami). Być może wynikało to z celowego doboru na okręty podoficerów-specjalistów w swoich dziedzinach lub też z awansowania szeregowych marynarzy na podoficerów (od początku służby polskich ścigaczy upłynęło wtedy już niemal 2,5 roku). Ówczesny niski stan osobowy Grupy Ścigaczy wynikał m.in. z braku zaplecza dowódczo-logistycznego (kwestie remontowe i zaopatrzenia regulowały lokalne dowództwa brytyjskie).

Zasadniczy przełom w liczbie personelu Grupy Ścigaczy wiązał się z jej rozbudową w latach 1944–1945. Maksymalny stan osobowy osiągnęła ona – jak

² Na przykład Ordre de Bataille (dalej: O. de B.) ścigacza ORP „S 3” z początku listopada 1941 r. wykazuje obecność 11 członków załogi. Poza dwoma oficerami (d.o. oraz z.d.o.) było 11 szeregowych: 2 bosmanmatów, 2 matów, 2 st. mar. och., 2 st. mar. pob., 1 mar. pob. (byli to: Edward Gach – podsłuch, Jerzy Jendroszczyk – motorzysta, Jan Żuraw – radiotelegrafista, Konstancy Wojciechowski – motorzysta, Kazimierz Kuroczycki – sygnalista, Jan Chomik – artylerzysta, Stefan Rydz – artylerzysta, Julian Wandas – motorzysta i Leon Tepper – bez specjalności), por. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, O. de B. ścigacza S 3, [początek listopada 1941 r.], b.p.

³ Kwestia liczebności załóg ścigaczy do dzisiaj budzi duże wątpliwości. Przykładowo, autor jednej z podstawowych pozycji na temat kadry PMW, Dariusz Nawrot, określił liczebność załóg ścigaczy „S 1” i „S 2” na 12 ludzi (2 oficerów i 10 szeregowych; por. D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej*, Gdynia 2002, s. 259). Taka liczebność załogi potwierdzona jest źródłowo tylko dla większego ORP „S 1”.

⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.12, O.de B. Marynarki Wojennej z dn. 9 stycznia 1943 r., b.p.

wskazują dostępne źródła – w ostatnich tygodniach wojny, na co składały się załogi 6 ścigaczy torpedowych (po zakończonych remontach, tj. na 6 okrętach pełne stany – po 2 oficerów i 13 szeregowych) oraz – trudny do określenia pod względem liczebności – personel lądowej Bazy Grupy Ścigaczy w Felixstowe. Przymuszczać było to nie mniej niż 15–20 osób (na co składać się musiał – przez analogię do składu osobowego znanych nam brytyjskich lądowych baz Coastal Forces – szkieletowy personel: dowódczo-sztabowy, a także podstawowy – techniczny i zaplecza logistycznego).

Razem musiało to stanowić pod koniec kwietnia, i na początku maja 1945 r., zbiorowość około 90 ludzi na okrętach oraz co najmniej 15–20 na lądzie, tj. razem przymuszczać nie mniej niż 105–110 osób⁵.

Z 6 czerwca 1945 r. pochodzą ciekawe zestawienia ówczesnych składów osobowych Marynarki Wojennej, w tym w interesującej nas Grupie Ścigaczy. Dane te potwierdzają dominację w załogach wszystkich sześciu piętnastoo osobowych ścigaczy torpedowych („S 5” – „S 10”) specjalistów – podoficerów.

A oto dane szczegółowe dla ścigacza ORP „S 5”:

Oficerów – 2 (dowódca i oficer wachtowy, tj. z.d.o., w stopniach por. mar. lub ppor. mar.),

Podoficerów – 8, w tym:

2 bosmanów (pokładowy i maszynista),

2 bosmanmatów (artylerzysta i maszynista),

4 matów (artylerzysta, sygnalista, radiotechnik, radarowiec),

⁵ Dane liczbowe w: IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Grupa Ścigaczy, m.p. dnia 1.XII.41. Raport O.de B. z dnia 1 grudnia 1941 r. (zał. 2 do L.dz. 983). Dane z 1945 r. na podstawie danych szczegółowych o liczebności załóg sześciu polskich ścigaczy torpedowo-artylerzystycznych „S 5” – „S 10” (podanych w rozdziale 7). Przybliżoną liczbę personelu Bazy Grupy Ścigaczy określono na podstawie danych z cytowanego wyżej memoriału w sprawie utworzenia flotylli ścigaczy torpedowych z końca 1942 r. (na kilkunastu). W dużych bazach lądowych Coastal Forces liczba członków personelu pomocniczego sięgała setek osób. Przykładowo, w bazie HMS „Beehive” (w Felixstowe), w sierpniu 1943 r. na 350 członków załóg pływających przypadało ponad 280 osób obsługi (Z. Kryger, *Okręt baza polskich ścigaczy w Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2011, nr 26, s. 9). Baza polskiej Grupy Ścigaczy miała znacznie mniejszy personel pomocniczy, gdyż poważniejsze naprawy realizowano z wykorzystaniem odpowiednio rozbudowanego zaplecza technicznego strony brytyjskiej. Istotne wątpliwości towarzyszą danym o liczebności personelu Grupy Ścigaczy, zamieszczonym w artykule Waltera Patera z 1999 r. Podaje tam, że 1 maja 1945 r. w Grupie Ścigaczy było (poza oficerami) tylko 15 podoficerów i 30 marynarzy. Kłóci się to z informacją, że w tym okresie wszystkie sześć ścigaczy było obsadzonych załogami (na każdym zatem powinno być po 13 podoficerów i marynarzy, tj. razem zapewne 78 osób tych kategorii), por. W. Pater, *Ze studiów nad personelem Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939–1947*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 1999, nr 16, s. 68.

Szeregowych marynarzy – 5 w tym:

- 2 starszych mar. nadterminowych (artylerzyści),
- 1 starszy mar. zawodowy (maszynista),
- 1 starszy mar. nadterminowy (maszynista),
- 1 marynarz ochotnik lub poborowy (artylerzysta).

Pozostałe ścigacze: „S 6”, „S 7”, „S 8”, „S 9” i „S 10” miały analogicznie załogi składające się z:

- 2 oficerów (por. mar. – ppor. mar.),
- 8 podoficerów (2 bosmanów, 2 bosmanmatów, 4 matów) oraz
- 5 szeregowych marynarzy (1 st. mar. zawodowego, 3 st. mar. nadterminowych, 1 mar. ochotnika lub poborowego)⁶.

Razem w Grupie Ścigaczy było zatem 90 członków załóg, w tym:

- 12 oficerów (w stopniach – por. mar. – ppor. mar.),
- 12 bosmanów,
- 12 bosmanmatów,
- 24 matów,
- 6 starszych mar. zawodowych,
- 18 starszych mar. nadterminowych,
- 6 marynarzy ochotników lub poborowych⁷.

Powyższe zestawienia wskazują na obsadzenie stanowisk wysoko specjalistycznych (np. sygnalistów, radiotechników czy radarowców) przez dobrze wyszkolonych podoficerów. Szeregowi marynarze (starsi marynarze i marynarze) przeważali za to nad podoficerami w dziale artylerii (na każdym ścigaczu torpedowym PMW do obsługi było działo 6-funtowe, tj. 57 mm, wymagające trzech ludzi obsługi, oraz – obsługiwane przez dwóch ludzi – działko Oerlikon 20 mm plot.).

Z początku czerwca 1945 r. pochodzi też zestawienie etatów (Ordre de Bataille) Dowództwa Grupy Ścigaczy i Bazy Grupy Ścigaczy (opisanej wyżej na podstawie wycinkowych danych w rozdziale ósmym).

O tym, że podane w zestawieniu z czerwca 1945 r. informacje odbiegały od – zapewne znacznie niższego – stanu faktycznego przekonuje fakt, że w czasie, gdy powstawała i rozpoczynała normalną działalność Baza Grupy Ścigaczy, wojna dobiegała już końca. Do tego stanu techniczny szóstki ścigaczy eksploatowanych wtedy przez PMW odbiegał od oczekiwań (a to przekładało się m.in. na znikomą aktywność bojową w ostatnich tygodniach wojny).

⁶ IPMS, sygn. MAR.A.V.12, Składy osobowe Marynarki Wojennej [Grupy ścigaczy], b.d. [6 czerwca 1945 r.].

⁷ *Ibidem*.

Wspomniane zestawienie etatów w Dowództwie i Bazie Grupy Ścigaczy pozostaje na pewno świadectwem daleko idących aspiracji PMW; aspiracji, które w innej sytuacji politycznej zapewne znalazłyby ujście w realnych działaniach bojowych, a być może także w dalszej rozbudowie Grupy Ścigaczy (z myślą o odbudowie PMW w Polsce), co wiosną 1945 r. było już, ze względów politycznych, niemożliwe.

Etaty Dowództwa i Bazy Grupy Ścigaczy z początku czerwca 1945 r. – zatwierdzone, jak świadczy o tym podpis, przez ówczesnego szefa Wydziału Organizacyjno-Wyszkoleniowego KMW, kmdr. ppor. Franciszka Pitulkę, powielają wzorce organizacji podobnych dowództw w Royal Navy. Wykazywały zatem stanowiska:

- dowódcy Grupy Ścigaczy w etatowym stopniu komandora ppor. (jak wiadomo ostatni dowódca Grupy Ścigaczy, Andrzej Jaraczewski, miał od maja 1945 r. stopień kapitana mar.),
- oficera mechanika w stopniu kapitana mar.,
- oficera lekarza w stopniu kapitana mar.,
- oficerów zapasowych (por. mar. – ppor. mar.); jeden z nich miał być p.o. oficera flagowego,
- dowódcy Oddziału Bazy Grupy Ścigaczy w stopniu por. mar. – ppor. mar.

Na pozostały personel składać się mieli podoficerowie (poz. pierwsza) i szeregowi marynarze (poz. druga):

Podoficer ewidencyjny (1+0), artylerzyści (1+3), puszkarze (1+0), rusznikarz (1+0), torpedo-minerzy (3+6), szyprowie (2+0), instruktor w-f (1+0), radiotechnicy (2+1), radarowcy 3+2), podoficer rachunkowy (1+0), żywnościowi (1+1), pisarze (1+1), kucharze (1+3), stołowi (1+2), sanitariusze (1+1), maszyniści (4+3), elektrotechnicy (1+4), tokarz (1+0), spawacze (1+1), kowal (0+1), blacharz (0+1), ślusarz (0+1), kierowcy samochodowi (1+1).

Zwracają uwagę szczególnie liczne obsady kilku specjalności, na czele w torpedo-minerami (9 ludzi), co nie jest dziwne w wypadku sześciu ścigaczy uzbrojonych w torpedy (wykaz świadczy o tym, że zasadnicze remonty i inne, bardziej wyspecjalizowane, prace planowano powierzać personelowi sąsiedniej bazy Royal Navy HMS „Beehive” w Felixstowe).

Łącznie, personel Dowództwa i Bazy Grupy Ścigaczy miał się składać z: 6 oficerów (1 kmdr ppor., 2 kpt. mar., 3 por. mar. lub ppor. mar.), jednego chorążego mar., 28 podoficerów (4 st. bosmanów, 4 bosmanów, 12 bosmanmatów i 8 matów), a także z 32 szeregowych marynarzy (7 st. mar. zaw., 20 st. mar. nadt., 5 mar. och. lub pobor.)⁸. Łącznie dawało to 67 osób

⁸ IPMS, sygn. MAR.A.V.12, Składy osobowe Marynarki Wojennej [Dowództwa i Bazy Grupy Ścigaczy], b.d. [6 czerwca 1945 r.], b.p.

(przypomnijmy, że na okrętach Grupy Ścigaczy służyło – i ta liczba nie budzi wątpliwości – łącznie 90 osób).

Zbiorowość oficerów, podoficerów i szeregowych marynarzy Grupy Ścigaczy stanowiła tylko niewielką część rozrastającego się liczebnie, mimo wojennych strat, personelu PMW (maksymalnie kilka procent). W grudniu 1941 r. było to – jak wskazują wyniki obliczenia – zaledwie około 1,3 proc., zaś w kwietniu 1945 r. przypuszczalnie około 2,9–3 proc. ogólnych ówczesnych stanów osobowych PMW.

Odpowiednie dane liczbowe na temat powiększającego się z biegiem lat stanu osobowego PMW, jako punktu odniesienia powyższych obliczeń, przynosi załączona poniżej szczegółowa tabela 7⁹.

Tabela 7. Stan osobowy PMW w latach 1941–1945

Kategoria	Data					
	1.08.1941	1.01.1942	1.08.1942	1.01.1943	1.01.1944	1.05.1945
Oficerowie	130	163	182	190	198 ¹⁰	bd.
Podchorążowie	48	13	10	10	46	bd.
Szeregowi (podoficerowie i marynarze)	1 341	1 402	1 634	2 174	2 532	bd.
Razem:	1 533	1 595	1 845	2 396	2 796	ok. 3650 ¹¹

⁹ TNA, sygn. ADM 1/30822, Statement of Polish Naval Personnel, 1st January 1943 and 1 June 1944. Szczególnie bolesna była dla PMW strata 8 października 1943 r. na północnym Atlantyku niszczyciela ORP „Orkan”, na którym zginęło aż 178 członków załogi – Polaków (nie licząc poległych członków brytyjskiej ekipy łącznikowej). Dla początku stycznia 1943 r. nieco odmienne dane przynosi O.de.B. Marynarki Wojennej z 9 stycznia – 2262 osoby, w tym 11 urzędników cywilnych (IPMS, sygn. MAR.A.V.12, O.de.B. Marynarki Wojennej z dn. 9 stycznia 1943 r., b.p.).

¹⁰ W liczbie 198 oficerów mieściło się 1 stycznia 1944 r. według stopni: 1 wiceadmirał (szef KMW J. Świrski), 6 komandorów, 16 komandorów poruczników, 22 komandorów podporuczników, 50 kapitanów marynarki, 43 poruczników marynarki oraz 60 podporuczników marynarki (*ibidem*).

¹¹ Dane liczbowe na dzień 1 maja 1945 r.: IPMS, sygn. A.XII.1/76, Raporty stanów liczebnych Sił Zbrojnych za lata 1945–1946, *passim*. Maksymalny stan liczebny PMW przypadł na 1 listopada 1945 r. i wyniósł ok. 4020 osób, co mimo wszystko stanowiło zaledwie około 1,9 proc. personelu Polskich Sił Zbrojnych (obliczanych wtedy na 210 850 ludzi). W tym samym czasie Polskie Siły Powietrzne liczyły 13 460 osób, tj. około 6,4 proc. stanu PSZ (na podstawie raportów stanów liczebnych PSZ – IPMS, sygn. A.XII.1/76, *passim*; T. Kondracki, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej 1945–1992*, Gdynia 2003, s. 13–14).

W powyższej tabeli uwagę zwraca dynamiczny rozrost liczebny PMW (od 1 sierpnia 1941 r. do 1 maja 1945 r. był to wzrost ponad dwukrotny; składały się na to głównie uzupełnienia przybyłe w 1942 r. z ZSRR, po podpisaniu układu Sikorski–Majski, oraz przeniesienia z innych rodzajów wojsk). Istotne różnice są widoczne w liczbie podchorążych. Wyraźny wzrost ich liczby w 1943 r., co miało związek z utworzeniem – obok SPMW – Szkoły Podchorążych Rezerwy Marynarki Wojennej – SPRMW¹². Niektórzy z jej absolwentów zasilili pod koniec wojny kadre oficerską Grupy Ścigaczy jako oficerowie wachtowi.

Trudna służba na ścigaczach wymagała szczególnie wnikliwego doboru odpowiednich ludzi. Pisał o tym, ze znanstwem zagadnienia, Eugeniusz Wciślicki: „Zasadniczo ścigacz podczas wielkiej fali może znieść więcej, niż jego załoga. Organizm ludzki nie jest bowiem w stanie wytrzymać tych strasznych i gwałtownych podrzutów. Wskutek silnych wstrząsów zdarzają się często u marynarzy wypadki przepukliny. Służba na morzu jest ciężka, twarda i niebezpieczna. Wymaga żelaznej wytrzymałości organizmu, wielkich umiejętności i wielkiej odwagi. Wymaga ona jeszcze czegoś więcej, tego mianowicie, co Anglicy tak wspaniale określają słowami »fighting spirit« – ducha walki. A że Polacy obok innych wartości, jakie wykazali w swej krótkiej, lecz chwalebnej historii walk na morzu mają i tę właściwość, tak cenioną we flocie brytyjskiej, nic też dziwnego, że w lakonicznych i suchych, pełnych patosu w swej prostocie, komunikatach Admiralicji – bardzo często wspomniane są nazwy polskich okrętów wojennych, polskich ścigaczy także”¹³.

Tym, co wyróżniało Grupę Ścigaczy PMW był jej – do pewnego stopnia – elitarny charakter. Małe załogi (maksymalnie kilkunastoosobowe) wymuszały – jak już była o tym mowa – wnikliwy dobór członków załóg i to zarówno oficerów (przeważnie po dwóch na okręt), jak i szeregowych (podoficerów i szeregowych marynarzy). Byli to specjaliści w swoich dziedzinach – dobrze wyszkoleni, a do tego codziennie sprawdzani w trudnych warunkach pogodowych Kanału La Manche, w tym podczas akcji bojowych.

Codzienna, pełna zagrożeń, służba sprzyjała integracji załóg, w stopniu znacznie większym niż na dużych okrętach. Świadczą o tym m.in. zachowane dokumenty fotograficzne (podobne zjawisko występowało też od dawna w innych flotach)¹⁴. „Stosunki koleżeńskie na ścigaczach były bardzo bliskie

¹² Na temat SPRMW – zob. np. D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna...*, s. 239–243.

¹³ E. Wciślicki, *Ścigacze*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”, nr 39, s. 5 (za: IPMS, sygn. MAR.A.V. 33).

¹⁴ T. Górski, *Polska flota wojenna 1939–1959 na tle flot europejskich*, Gdańsk 2001, s. 73. Świadcstwa większego zintegrowania załóg mniejszych okrętów (tj. kadry dowódczej z szeregowymi marynarzami) obserwujemy m.in. w okresie I wojny światowej. Bunt

i zażyłe – wspominał Andrzej Guzowski. – Zналиśmy się wszyscy [oficerowie ścigaczy w 1940 r.] jeszcze z SPMW. Wciślicki i ja byliśmy razem na »Błyskawicy« od czerwca 1939 [r.], Jaraczewski i Lesisz razem na »Burzy«. Załogi nasze były bardzo młode, marynarze 18–20 lat, paru podoficerów po 25–26 lat. **Byliśmy jak jedna rodzina, pisaliśmy nawet po angielsku listy naszym marynarzom do ich dziewczyn**” [podkr.– TK]¹⁵.

Zewnętrzny znak rozpoznawczy załóg ścigaczy, podobnie jak np. marynarzy z okrętów podwodnych (i to w różnych flotach alianckich), były powszechnie noszone jasne swetry, a nawet wyróżniające nakrycia głowy (jak to znamy z fotografii załóg ORP „S 2” i ORP „S 3”). Był to tylko jeden z elementów składających się na swoisty esprit de corps marynarzy z najmniejszych okrętów bojowych¹⁶. Inną cechą szczególną wyróżniającą w skali PMW załogi ścigaczy był rytm ich służby. Szeregowi marynarze po kilku godzinach pobytu w morzu bazowali – podobnie jak kadra – na lądzie (pomijając pierwszy, szczególnie trudny pod względem logistycznym, okres Fowey, kiedy zarówno oficerowie, jak i szeregowi nocowali na ścigaczach). W późniejszym okresie członkowie załóg ścigaczy odpoczywali już wyłącznie na lądzie, zwłaszcza odsypiali nocne operacje, przygotowując się do nowych działań (korzystano z koszar, a pod koniec wojny z własnej Bazy Grupy Ścigaczy sąsiadującej z HMS „Beehive” w Felixstowe).

Stan gotowości do akcji rozpoczynał się na polskich (i nie tylko polskich) ścigaczach z zasady po południu. Istniały różne rodzaje gotowości – natychmiastowa (gdy załoga oczekiwała przy ścigaczu w gotowości do akcji), gotowość np. piętnastominutowa czy jednogodzinna (w tak określonym czasie okręt powinien wyjść w morze; istniał specjalny system powiadamiania przebywających na lądzie marynarzy o czekającej ich operacji). Cechą szczególną załóg ścigaczy była relatywnie duża obecność na pokładach oficerów.

załóg okrętów rosyjskich, niemieckich, czy austro-węgierskich dotyczyły przede wszystkim jednostek największych – okrętów liniowych i krążowników (częstym ich motywem były problemy z wyżywieniem i – paradoksalnie – długotrwałe postoje w bazach). Na małych jednostkach większe zespolenie załóg w trakcie częstych, bojowych wyjść w morze najczęściej pozwalało uniknąć szczególnie ostrych konfliktów (np. w trakcie buntu eskadry floty austro-węgierskiej w Zatoce Kotorskiej – Cattaro, w lutym 1918 r.).

¹⁵ List Andrzeja Guzowskiego do autora z 4 stycznia 1992 r.

¹⁶ Zaświadczają o tym zdjęcia Tadeusza Lesisza i innych marynarzy z Grupy Ścigaczy, udostępnione przez Barbarę Dembińską, a także literatura przedmiotu, m.in.: P. Scott, *The Battle of the Narrow Seas. A History of the Light Coastal Forces in the Channel and North Sea 1939–1945*, London 1945, *passim*; P. Richards, D. Reynolds, *Fowey at War*, b.m.d.w., s.20 itd. Jak zaświadczają zdjęcia ze zbiorów Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, załoga „S 2” nosiła, przynajmniej w 1941 r. białe wełniane czapeczki z czerwonymi pomponami i wyhaftowanymi numerami taktycznymi ścigacza – „44”. Dla odróżnienia, załoga „S 3” miała podobne czapeczki, ale ciemne z białymi pomponami.

Było ich na wszystkich 10 polskich ścigaczach z zasady po dwóch (co stanowiło od 20 proc. stanu załóg na pierwszych ścigaczach, do około 13 proc. na 6 ścigaczach torpedowych z lat 1944–1945)¹⁷. Były to wskaźniki znacznie wyższe niż w wypadku dużych okrętów (np. na niszczycielu ORP „Orkan” w jego ostatnim rejsie, na początku października 1943 r., na 218 członków załogi – Polaków, oficerowie – w liczbie 11 – stanowili jedynie około 5 proc.). Podobnie było z podoficerami i marynarzami, specjalistami w nowoczesnych dziedzinach techniki, np. w obsłudze radaru, czy w charakterze radiotelegrafistów. Na 6 ścigaczach torpedowych, na 15 członków załóg każdego z nich, było po jednym operatorze radaru i po jednym radiotelegrafście, gdy na przywoływanym wyżej niszczycielu „Orkan”, na 218 ludzi, takich specjalistów, na różnym etapie wyszkolenia (specjalizacji), było relatywnie mniej – po dziewięciu. Jedną z przyczyn był – stanowiący podstawę pełnienia służby – system wachtowy (zmian) na dużych okrętach, przebywających w morzu często przez kilka tygodni. Na ścigaczach, ze względu na charakter ich działań (krótkie akcje, najwyżej kilkugodzinne) oraz parametry jednostek (ograniczoną przestrzeń), istniał, zwłaszcza w warunkach walki, wymuszony okolicznościami system jednowachtowy. W czasie przejścia morzem najłatwiej zmieniać się mogli obaj oficerowie na pomoście – dowódca z z.d.o.; ten ostatni odpowiadał za nawigację, a w trakcie starcia w wrogiem dowodził artylerią ścigacza. Podobnie zmieniać się mogli na pokładzie inni marynarze. Tylko w akcji bojowej obowiązywała zasada – *nomen omen* – „wszystkie ręce na pokład!” W takich sytuacjach zdarzało się, że do obsługi broni maszynowej stawali niepotrzebni w maszynowni motorzyści (jak np. w nocnej walce z 21 na 22 czerwca 1942 r. Jan Czarnota z ORP „S 2”).

Nieuchronną konsekwencją obsadzania odpowiedzialnych stanowisk na ścigaczach przez pojedynczych marynarzy-specjalistów mogły być trudności z ich szybkim zastąpieniem w sytuacji bojowej, np. w wypadku zranienia.

¹⁷ Przejściowo, przynajmniej w 1941 r., zdarzało się powierzenie obowiązków oficerów wachtowych (czyli z.d.o.), w charakterze praktyki, matom podchorążym z SPMW. Rodziło to istotne problemy, gdyż – jak zasadnie wskazywano – „w wypadku nieprzewidzianym nieobecności d[owódcy] nie są jeszcze w stanie [praktykanci] chociażby do chwilowego jego [dowódcy] zastąpienia, a tym samym ścigacz byłby unieruchomiony” (IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Meldunek kmdr. por. Aleksandra Hulewicza szefowi KMW, wiceadm. Jerzemu Świrskiemu, 25 lipca 1941 r., b.p.). Jako sytuację wzorcową wskazywano ścigacze brytyjskie, gdzie na każdym było po dwóch oficerów (*ibidem*). Spotykano ścigacze Royal Navy (MTB) z kadrą trzech lub nawet czterech oficerów (liczne obsady oficerskie były za to typowe dla dużych ścigaczy artyleryjskich klasy SGB). Na przykład aż czterech oficerów (dowódca – porucznik mar. i trzech podporuczników) było na brytyjskim 37-tonowym MTB „417”, zatopionym przez nieprzyjacielski okręt nawodny w trakcie atakowania konwoju między Calais a Boulogne, w nocy z 15 na 16 marca 1944 r. Por. MTB. 417, ship loss, w: <https://www.naval-history.net/xDKCas1944-03MAR.htm> (dostęp: 29.06.2019).

W takich sytuacjach – w warunkach spodziewanego napotkania nieprzyjaciela (co starano się monitorować z lądu i morza na podstawie wskazań radarów) – sprawdzał się system asekurowanych się nawzajem jednostek (okręt w pełni sprawny w trakcie powrotu do bazy asekurował jednostkę uszkodzoną, lub ze zdekompletowaną załogą. W razie potrzeby przejmował na pokład marynarzy, a niesprawny ścigacz zatapiano, do czego w polskiej Grupie Ścigaczy, jak wiadomo, nie doszło). To dlatego opisana w tej pracy najsztywniejsza, samotna akcja ORP „S 2” z nocy 21 na 22 czerwca 1942 r. („jeden przeciw sześciu”) stanowiła mimo wszystko naruszenie obowiązujących procedur, nakazujących działania ścigaczy w sytuacjach bojowych, w kontakcie z nieprzyjacielem, w zespołach minimum dwóch jednostek. Zapewne ocena czynu ORP „S 2”, i jego dowódcy, por. mar. Wciślickiego, byłaby odmienna, gdyby nocny bój zakończył się porażką prowadzącą do zniszczenia polskiego ścigacza.

Podział funkcji okrętowych na ścigaczach PMW (i w stworzonej w 1945 r. Bazie Grupy Ścigaczy) był ściśle określony. Składały się nań wymienione poniżej specjalności. Oto, jak zasady doboru odpowiednich osób określono w memoriale z końca 1942 r., dotyczącym stworzenia flotylli ścigaczy (podział ten bazował na codziennej praktyce działań ścigaczy PMW):

- 1) „Torpedyści – wchodzący w skład załóg ścigaczy są młodymi specjalistami w stopniu mar[ynarza] lub st[arszego] mar[ynarza], do których będzie należeć początkowo umiejętność odpalania torped, przeprowadzenie konserwacji dziennej i tygodniowej. Inne czynności będą wykonywane przez specjalistów bazy. W związku z tym specjaliści bazy muszą być wykwalifikowanymi podoficerami”.
- 2) „Artylerzyści – mogą być wyznaczani spośród marynarzy lub starszych marynarzy z innych specj[alności] pokładowych po stwierdzeniu umiejętności celowania i przejściu krótkiego przeszkolenia. Każdy młody, rzutki i inteligentny marynarz może spełniać tę funkcję. Na bazie musi być jeden podoficer specj[alista] art[yleryzsta]”.
- 3) „Sygnaliści – w stopniu marynarza lub starszego marynarza, po praktyce na kontrtorpedowcach [niszczycielach] w zupełności są wystarczający do pełnienia tych obowiązków”.
- 4) „Sternicy – pełnią jednocześnie funkcję b[osmanów] o[krętowych]. Powinni być z zasady podoficerami, najlepiej w specjalności syg[nalisty]. W wypadku, jeżeli torpedysta jest podoficerem i pełni obowiązki b[osmana] o[krętowego], obowiązki sternika pełni marynarz dowolnej specjalności pokładowej (najlepiej syg[nalista]”.
- 5) „Radiotechnicy [tj. radiotelegrafiści – TK] – funkcję radiotechników muszą sprawować mło[dzi], ale dobrze wyszkoleni marynarze lub

starsi mar[ynarze] specjalności radiotechnika. Znajomość łączności radiowej, znajomość danego typu aparatu oraz umiejętność odbioru i nadawania w trudnych warunkach są konieczne. Konieczna jest również duża rzutkość i inicjatywa”.

- 6) „Motorzyści – ze względu na warunki pracy funkcje te muszą sprawować młodzi motorzyści, marynarze i podoficerowie [podkr. – TK]. Poza k[ierownikiem] m[aszyn, tj. najwyższym w hierarchii motorzystą – TK], który w zasadzie powinien być podoficerem, wszystkie inne funkcje powinni obsadzać młodzi marynarze lub starsi marynarze. W pewnych wypadkach w braku podoficerów, kierownikami motorów mogą zostać starsi marynarze, którzy pływali przez długi czas na ścigaczach i których wiadomości teoretyczne i praktyczne zostały stwierdzone przez dowódców ścigaczy”¹⁸.

Poza specjalnościami okrętowymi (pokładowymi i maszynowni) istniały specjalności przewidziane wyłącznie dla personelu bazy lądowej planowanej flotyli ścigaczy:

- 1) „Administracyjni – funkcję tę sprawuje podoficer adm[inistracyjny], przebywający na bazie i prowadzący kancelarię i administrację flotyli. W wypadku ujęcia gospodarki żywnościowej w ramy flotyli – ilość administracyjnych odpowiednio by się zwiększyła”.
- 2) „Elektrykarze [tj. elektrycy – TK] – obowiązki elektrykarza sprawuje starszy podoficer przebywający w bazie”¹⁹.

W cytowanym powyżej dokumencie uwagę zwraca nacisk na taki dobór szeregowych członków załóg ścigaczy, by jednym z głównych czynników selekcji był, poza umiejętnościami fachowymi, młody wiek. Było to związane ze szczególnie trudnymi warunkami służby, które znacznie łatwiej przyszło znosić młodym mężczyznom (podobne motywy towarzyszyły doborowi oficerów)²⁰.

Istotnym czynnikiem budowania wysokiego morale załóg, zwłaszcza w obliczu codziennego zagrożenia śmiercią, były praktyki religijne²¹. Korzystano w tym zakresie z dostępnych w pobliżu świątyń, głównie rzymskokatolickich. Archiwalia pozyskane z Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie prowadzą przez analogię do wniosku, że w Grupie Ścigaczy, jak i w całej PMW, dominowali marynarze (wszystkich

¹⁸ AMMW, sygn. 258K (zespół A. Jaraczewskiego), Dokumenty Grupy Ścigaczy, Utworzenie flotyli ścigaczy torpedowych (projekt), b.d. [ostatni kwartał 1942 r.], s. 4–5.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Ten motyw determinował także dobór kadry oficerskiej na pierwsze ścigacze PMW w 1940 r. (por. rozdział drugi).

²¹ T. Górski, *op.cit.*, s. 74.

stopni) wyznania rzymskokatolickiego, zapewne w zdecydowanej większości narodowości polskiej (było to – jak można sądzić – następstwem, tak jak przed wojną, celowej polityki personalnej władz wojskowych, w tym Kierownictwa MW)²².

Na dominację żywiołu polskiego (wyznania rzymskokatolickiego) także w Grupie Ścigaczy PMW zdają się wskazywać wycinkowe dane na temat wyznania marynarzy poległych w latach 1940–1945 na utraconych na Zachodzie okrętach RP, bez ORP „Jastrząb” (zob. tabela 8).

Tabela 8. Marynarze polegli na okrętach PMW, utraconych w walkach na Zachodzie w latach 1940–1945, według udokumentowanego źródłowo wyznania religijnego (w kolejności okrętów, wyznaczonej przez wysokość strat bezpowrotnych)

Okręt	Wyznanie				
	Rzymscy katolicy (odsetek)	Greko-katolicy	Inni katolicy (orm.)	Prawosławni	Ewangelicy
Niszczyciel „Orkan”	174 (ok. 98 proc.)	1	1	2	–
Okręt podw. „Orzeł”	59 (ok. 98 proc.)	–	–	–	1
Niszczyciel „Grom”	58 (ok. 98)	–	–	–	1
Krążownik „Dragon”	38 (100 proc.)	–	–	–	–
Niszczyciel esk. „Kujawiak”	12 (ok. 92 proc.)	1	–	–	–
Razem	341	2	1	2	2

Źródło: Zestawienie własne na podstawie: IPMS, sygn. MAR.A.V.12/674, Księga spraw spadkowych poległych i zmarłych żołnierzy Mar[ynarki] Woj[ennej], *passim* (bez ORP „Jastrząb”).

²² Przed wojną w Wojsku Polskim niektóre szczególnie odpowiedzialne stanowiska (np. magazyny amunicyjne), czy wręcz całe służby (jak lotnictwo czy Marynarka Wojenna) były zdominowane przez żołnierzy narodowości polskiej. Jeszcze w 1922 r. Polacy stanowili: w wojskach łącznie – 86 procent, w lotnictwie – 87 procent, w żandarmerii – 98 procent. Na ten temat zob. np: *Zarys dziejów wojskowości polskiej w latach 1864-1939* (red. naukowy P. Stawecki), Warszawa 1990, s. 434–435. Także: *Mniejszości narodowe i wyznaniowe w siłach zbrojnych Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939* (red. Z. Karpus, W. Rezmer), Toruń 2001, *passim*.

Powyższą tezę zdają się potwierdzać informacje, wskazujące na wyznaczenie rzymskokatolickie zarówno kpt. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego (1910–1940), jak i st. mar. pob. Józefa Małczyńskiego (1921–1945) – jedynych członków personelu Grupy Ścigaczy zmarłych w okresie jej funkcjonowania (J. Małczyński zmarł śmiercią samobójczą już po zakończeniu wojny, 25 sierpnia 1945 r.)²³. Obserwację tę wzmacniają także dane o wyznaniu rzymskokatolickim kadry oficerskiej Grupy Ścigaczy (na podstawie posiadanych reprezentatywnych materiałów ewidencyjnych). Wszyscy oficerowie, których dane osobowe (zeszyty ewidencyjne) udało się pozyskać byli – według wyraźnego zapisu w odpowiedniej rubryce – wyznania rzymskokatolickiego.

Kadra oficerska ścigaczy

W tym opracowaniu skupiamy się na elitarniej grupie 32 (względnie 33) – ustalonych z imienia i nazwiska (na podstawie źródeł i literatury) – oficerów (dowódców i oficerów wachtowych, tj. zastępców dowódców okrętów) ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej.

Służba Grupy Ścigaczy w latach 1940–1945 umożliwiła przeszkolenie na najmniejszych okrętach bojowych Floty co najmniej 32 (33) młodszych oficerów PMW, którzy pełnili funkcje dowódców okrętów (d.o.), względnie oficerów wachtowych (tj. zastępców dowódców okrętów – z.d.o.).

W dziejach Grupy Ścigaczy szczególnie doniosłą rolę spełniły pierwsze trzy ścigacze (ORP „S 1”, ORP „S 2” i ORP „S 3”), przez pokłady których przeszło liczne, wymienione niżej, grono młodszych oficerów, którzy w 1944 r. stanowili trzon kadry dowódczej do obsadzenia sześciu nowych, wcielenych wtedy, ścigaczy torpedowych („S 5” – „S 10”).

Rozdział stanowi próbę nakreślenia portretu zbiorowego kadry oficerskiej służącej na ścigaczach PMW w latach 1940–1945.

W szczególności obiektem analizy jest grupa 16 dowódców ścigaczy, eksploatowanych przez Polską Marynarkę Wojenną na wodach brytyjskich w latach 1940–1945. Były cztery ścigacze artyleryjskie – MGB (1940–1944) oraz sześć ścigaczy torpedowych (torpedowo-artyleryjskich) – MTB (1944–1945).

Początek szkoleniu na stanowiska dowódcze na ścigaczach dało – jak to dokładnie opisano w rozdziale drugim – skierowanie, 4 grudnia 1939 r., pierwszych czterech oficerów na przeszkolenie do Royal Navy. Byli to podporucznicy marynarki, promocji 1938 r.: Eugeniusz Wciślicki i Andrzej

²³ Na podstawie: IPMS, sygn. MAR.A.V.12/674, Księga spraw spadkowych poległych i zmarłych żołnierzy Mar[ynarki] Woj[ennej], s. 16, 56.

Jaraczewski. Dwaj pozostali (młodszy stażem – Andrzej Guzowski i Tadeusz Lesisz; obaj promowani na ppor. mar. w październiku 1939 r. już w Wielkiej Brytanii) mieli być oficerami wachtowymi, tj. zastępcami dowódców ścigaczy.

Uwagę zwraca celowa, ze wszech miar godna pochwała, polityka personalna Kierownictwa Marynarki Wojennej, które kładło nacisk na uchronienie w 1939 r. możliwie wielu młodych wychowanków SPMW na potrzeby dalszej służby w szeregach PMW na Zachodzie (tak do Wielkiej Brytanii na trzech niszczycielach, „Błyskawica”, „Grom” i „Burza”, wysłanych 30 sierpnia 1939 r., trafili m.in. wzmiankowani wyżej podchorążowie starszego rocznika SPMW, Andrzej Guzowski i Tadeusz Lesisz. W 1940 r. byli oni przewidziani na oficerów wachtowych ścigaczy „S 2” i „S 3”).

Kadra dowódcza – oficerska na ścigaczach, już od zarania dziejów tej klasy okrętów, musiała spełniać wyśrubowane oczekiwania zwierzchników. Jeszcze długo po II wojnie światowej od dowódców najmniejszych okrętów bojowych floty (kutrów torpedowych, czy raketowych) wymagało się umiejętności właściwego wykorzystania możliwości bojowych i technicznych dowodzonych jednostek. Byli oni też odpowiedzialni za szkolenie specjalistyczne załóg. „Dowodzenie najszybszymi jednostkami spośród okrętów bojowych – czytamy w pracy Tomasza Neubauera, – wymagało wielu umiejętności. Dowodząc kutrem należało często reagować automatycznie na zaistniałe sytuacje. Umiejętności dowódcy były podstawą osiągnięcia sukcesu podczas wykonywania postawionych zadań oraz w ewentualnej walce na morzu”²⁴.

Do obowiązków oficera-dowódcy małego okrętu uderzeniowego należą m.in. – bez względu na okres pełnienia służby – wymienione niżej ponadczasowe zasady:

- 1) „na podstawie dostępnej wiedzy o przeciwniku, umieć przewidywać i przeciwdziałać jego zamiarom”;
- 2) dbałość o stan techniczny okrętu i wypoczynek załogi;
- 3) dowódca powinien „znać możliwości manewrowe tak, aby szybko i bezpiecznie sterować okrętem [...]”.
- 4) powinien „znać parametry taktyczno-techniczne i umieć prawidłowo wykorzystywać urządzenia będące na wyposażeniu kutra, podczas działań w różnych warunkach hydrometeorologicznych i przy zaistniałych niektórych awariach okrętowych”;
- 5) „znać normy zużycia i umieć planować rozchód i uzupełnianie stanów i zapasów okrętowych”;

²⁴ T. Neubauer, *Rola małych jednostek bojowych w zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego państwa*, Gdynia 2016, s. 169.

- 6) „znać i wdrażać obowiązujące dyrektywy, rozkazy i zarządzenia dotyczące dowodzenia, gotowości bojowej, gospodarki materiałowo-technicznej i remontowej, oraz umieć opracowywać dokumenty służbowe obowiązujące na danym zajmowanym stanowisku”;
- 7) w zakresie wychowania i szkolenia oficer-dowódca winien dbać m.in. o wysoki poziom dyscypliny, kultury morskiej, porządku wojskowego, systematyczność i pracowitość. Powinien też umieć kształtować właściwe relacje z podległymi członkami załogi, a także organizować proces szkolenia kadry i marynarzy. Poza wszystkim, do obowiązków dowódcy należało (należy) stałe podnoszenie kwalifikacji zawodowych (swoich i podległego personelu)²⁵.

Każdorazowe przydzielenie do załogi ścigacza stanowiło zarówno dla oficerów, jak i szeregowych, poważne wyzwanie. Dla niektórych oficerów przeskok w charakterze służby był – jak to określił Konstanty Okołów-Zubkowski – „dość zasadniczy”. Jak wspominał, był on od lutego 1941 r. stazystą na brytyjskim okręcie liniowym HMS „King George V” (i w tym charakterze uczestniczył w maju 1941 r. w zatopieniu niemieckiego okrętu liniowego „Bismarck”). Gdy w 1942 r. trafił jako oficer wachtowy na ORP „S 3” nie mógł oprzeć się refleksji, że jego nowy okręt jest mniejszy od motorówki admirałkiej na doskonale znanym sobie brytyjskim pancerniku²⁶ (il. 113, 124).

Wyzwanie stanowił zakres nowych obowiązków, ale także – zakres odpowiedzialności za siebie, innych członków załogi i w końcu za okręt. „Przejmuję naprędce obowiązki zastępcy dowódcy okrętu [tj. z.d.o. lub inaczey – oficera wachtowego], no i zagrzebuję się w pracy – wspominał pierwsze dni na ORP »S 3« ppor. mar. Janisław Wańkowski. – Jestem tak zajęty, że wprost nie mam czasu na posiłki, ani na listy, ani na »żadną inną rzecz, która jego jest...«. Jestem bardzo zajęty i dlatego bardzo szczęśliwy. Wiem, że jestem tu obcym – nowo przybyłym – i wiem, że muszę zrobić wszystko, aby dorównać tym ludziom we wszystkim, czego się od nich – no i ode mnie – wymaga. Są to ludzie nieskomplikowani, twardzi, zuchwali i zgrani. Zgrani, jak nikt nigdzie – może tylko załogi bombowców są tak zgrane jak załogi ścigaczy, naszych polskich zwłaszcza [podkr. – TK]. Czas pędzi z szybkością naszego bojowego cacka [tj. ścigacza]; na ćwiczeniach staram się dać z siebie jak najwięcej, aby nie stracić pokładanego we mnie zaufania”²⁷.

²⁵ *Ibidem*, s. 169–171.

²⁶ Informacje Konstantego Okołów-Zubkowskiego z czerwca 2003 r.

²⁷ J.A. Wańkowski, *ORP S3 w akcji pod Calais (Wyjątki z pamiętnika na dzień 4.X.1941)*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 159, s. 36.

Warunki służby na ścigaczach wymagały – jak już na to wskazywano – szczególnie wysokiej sprawności psychofizycznej. Dlatego m.in. średnia wieku dowódców ścigaczy PMW w latach 1940–1945, w chwili objęcia tego stanowiska wynosiła – jak wykazuję w dalszej części rozdziału – około 25 lat, zaś daty ich urodzenia mieściły się w przedziale od 1910 do 1921 r. W chwili objęcia dowództwa ścigaczy w analizowanej grupie było 10 podporuczników oraz 6 poruczników marynarki. Wszyscy oni przeszli przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu (Bydgoszczy), a dwaj z nich wcześniej przez korpus kadetów (Janusz J. Sokołowski i Witold Szuster, przez Korpus Kadetów nr 2 w Modlinie-Chełmnie).

Jedyną ofiarą śmiertelną w analizowanej grupie oficerów (i w ogóle na polskich ścigaczach) był, w okresie wojennego współdziałania z Royal Navy, pierwszy dowódca Grupy Ścigaczy, a zarazem dowódca ORP „S 1”, por. mar. Janusz Justyn Sokołowski, który utonął ratując załogę podczas pożaru, 16 października 1940 r.

Mimo trudów służby na ścigaczach – codziennego zagrożenia życia i uciążliwości przebywania godzinami na chyboliwym, zalewanym falami, okręciku, w huku motorów, ten tryb życia uzależnił grupę najbardziej zagrożonych młodych oficerów. Należał do nich m.in. Maciej Bocheński („S 2” i „S 3”). Według relacji przyjaciela, Andrzeja Guzowskiego, Bocheński „stawał do raportów o przeniesienie [z Grupy Okrętów Podwodnych] i wydebił sobie powrót na ukochane ścigacze”²⁸ (il. 114, 118).

Podział dowódców i oficerów wachtowych (z.d.o.) między poszczególne ścigacze – na obecnym etapie badań i przy ciągle występujących niedoskonałościach opracowań, a nawet części źródeł²⁹ – przedstawiał się następująco³⁰:

²⁸ Cyt. za: J. Wolniewicz, *Morski pogrzeb*, „Morze” 1990, nr 9, s. 14.

²⁹ W szczególności brak potwierdzonych danych na temat oficerów wachtowych ORP „S 9” i ORP „S 10” w okresie od wejścia do służby do remontu w Cowes (1944–1945).

³⁰ Zestawienia w niniejszym rozdziale bazują na: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, *passim* (biogramy oficerów dowodzących ścigaczami PMW); IPMS, sygn. MAR.A.V.12/203, Zeszyt ewidencyjny W. Szustera; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.12/73, Zeszyt ewidencyjny A. Jaraczewskiego (to samo w ASMW, teczka A. Jaraczewskiego, obecnie: IPMS, sygn. MAR.A.VI/1); IPMS, sygn. MAR.A.V.12/217A, Zeszyt ewidencyjny E. Wciślickiego; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.12/3/5, Zeszyt ewidencyjny J. Dobrodzickiego; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.12/52, Zeszyt ewidencyjny K. Góralczyka; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.12/1/2, Zeszyt ewidencyjny L. Antoszewicza (to samo w IPMS, sygn. MAR.A.VI/1, dawne archiwum Stowarzyszenia Marynarki Wojennej, teczka osobowa Ludwika Jerzego Antoszewicza; *ibidem*, Informacja o przebiegu służby wojskowej Ludwika Jerzego Antoszewicza, wystawiona przez Polish Naval Headquarters, 8 stycznia 1947 r.); IPMS, sygn. MAR.A.V.12/94, Zeszyt ewidencyjny S. Kopeckiego; *ibidem*, sygn. MAR.A.V.12/181, Zeszyt ewidencyjny J. Schreiber; *ibidem*, sygn. MAR.A.VI.1 (dawne archiwum Stowarzyszenia MW), Informacja o przebiegu służby wojskowej Macieja Tadeusza Bocheńskiego, wystawiona przez Ministry of Defence. Army

a) Ścigacze artyleryjskie (1940–1944)**ORP „S 1”****Dowódcy:**

1940³¹ – por. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski,
1940–1941 – por. mar. Tadeusz Dąbrowski,
1942–1943 – por. mar. Eugeniusz Wciślicki,
1943 – ppor. mar. Bohdan Kowalski,
1943 – ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki,
1943 – ppor. mar. Roman Dulla,
1943–1944 – ppor. mar. Juliusz Schreiber (p.o.).

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1940 – ppor. mar. Józef Ponikiewski,
1940–1941 – ppor. mar. Andrzej Guzowski,
1941 – ppor. mar. Stanisław Kopecki,
1942–1943 – ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki,
1943 – ppor. mar. Antoni Piątek (p.o.),
1943 – ppor. mar. Juliusz Schreiber (il. 122),
1943–1944 – ppor. mar. Józef Suchenek-Sucheki.

ORP „S 2”**Dowódcy:**

1940–1941 – ppor. mar./ por. mar. Eugeniusz Wciślicki ,
1941 – ppor. mar. Maciej Bocheński (tymcz. z-ca)³²,

Record Centre (Polish), 11 listopada 1976 r.; AMMW, t. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty osobiste), Przebieg służby w Mar[yнарce] Woj[ennej]; *ibidem*, t. 258K (A. Jaraczewski, dokumenty osobiste), Informacja o przebiegu służby wojskowej Andrzeja Antoniego Jaraczewskiego, wystawiona przez Polish Naval Headquarters. AMMW, RTD2, sygn. 12K (T. Lesisz), Biogram Tadeusza Lesisza; Zbiory Barbary Dembińskiej, Informacja o przebiegu służby wojskowej Tadeusza Lesisza, wystawiona przez Polish Naval Headquarters, 1 marca 1947 r. Por też: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. V: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918–1947)*, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2011, *passim*; *Absolwenci Korpusów Kadetów II RP w Polskiej Marynarce Wojennej* (oprac. W. Stepień), „Nasze Sygnały” 2000, nr 187, s. 7–11; D. Nawrot, *Polska Marynarka Wojenna...*, s. 276; tenże, *Polska Marynarka Wojenna...*, *Załączniki*, s. 102 (załącznik nr 40); tenże, *Zakon dżentelmenów morskich II Rzeczypospolitej (28 listopada 1918 – 31 marca 1947)*, Gdynia, b.d. [2018], s. 188; M. Borowiak, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*, Warszawa 2015, *passim*.

³¹ Ze względu na daleko idące niekiedy różnice w datach dziennych (obecne w archiwaliach i literaturze przedmiotu), podawane są jedynie nie budzące wątpliwości daty roczne.

³² Dowodzenie ppor. M. Bocheńskiego (tymczasowe zastępstwo) wynikało z pobytu por. mar. E. Wciślickiego w szpitalu (w czerwcu i lipcu 1941 r.; złamanie nogi).

1941–1942 – por. mar. Eugeniusz Wciślicki,
1942 – por. mar. Józef Ponikiewski,
1942 – ppor. mar. Ludwik Antoszewicz (tymcz. d-ca),
1942–1944 – por. mar. Witold Szuster,
1944 – ppor. mar. Józef Suchenek-Suchocki (p.o.),
1944 – ppor. mar. Jerzy Krasucki (p.o.).

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1940 – ppor. mar. Andrzej Guzowski,
1940–1941 – ppor. mar. Maciej Bocheński,
1941–1942 – ppor. mar. Czesław Wróblewski,
1942 – ppor. mar. Ludwik Antoszewicz,
1942 (?) – ppor. mar. Roman Dulla.
1944 – ppor. mar. Józef Biliński (il. 121).

ORP „S 3”

Dowódcy:

1940–1941 – ppor. mar. / por. mar. Andrzej Jaraczewski (il. 120),
1941–1943 – ppor. mar. / por. mar. Maciej Bocheński,
1943 – ppor. mar. Roman Dulla (czasowo, p.o.),
1943 – ppor. mar. Ludwik Antoszewicz.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1940 – ppor. mar. Tadeusz Lesisz,
1941 – ppor. mar. Janisław Wańkowski (staż),
1941–1942 – ppor. mar. Konstanty Zubkowski,
1942 – ppor. mar. Leopold Daab,
1943 – ppor. mar. Roman Dulla,
1943 – ppor. mar. Jerzy Krasucki.

ORP „S 4”

Dowódcy:

1943–1944 – ppor. mar. / por. mar. Ludwik Antoszewicz (il. 117),
1944 – ppor. mar. Jerzy Krasucki (p.o.),
1944 – por. mar. Andrzej Jaraczewski (p.o.).

Oficer wachtowy (z.d.o.):

1943–1944 – ppor. mar. Jerzy Krasucki.

b) Ścigacze torpedowe (torpedowo-artyleryjskie; 1944–1945)**ORP „S 5”****Dowódcy:**

1944 – kpt. mar. Witold Szuster,

1944 – ppor. mar. Jerzy Krasucki,

1944–1945 – por. mar. Maciej Bocheński,

1945 – por. mar. Karol Góralczyk (il. 116, 119),

1945 – ppor. mar. Stanisław Radecki.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944 – ppor. mar. Juliusz Schreiber;

1945 – ppor. mar. Stanisław Radecki.

ORP „S 6**Dowódca:**

1944–1945 – por. mar. Jerzy Dobrodzicki.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944–1945 – ppor. mar. Antoni Piątek,

1945 – ppor. mar. rez. Jan Róg.

ORP „S 7”**Dowódca:**

1944–1945 – por. mar. / kpt. mar. Andrzej Jaraczewski.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944–1945 – ppor. mar. Andrzej Browarski ,

1945 – ppor. mar. rez. Lesław Łodziński.

ORP „S 8”**Dowódca:**

1944–1945 – por. mar. Stanisław Kopecki.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944–1945 – ppor. mar. Stefan Jachimowicz.

1945 – ppor. mar. rez. Krzysztof Miszewski.

ORP „S 9”**Dowódcy:**

1944–1945 – por. mar. Karol Góralczyk,

1945 – por. mar. Maciej Bocheński.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944–1945 – ?

1945 – ppor. mar. rez. Kazimierz Malawski.

ORP „S 10”**Dowódcy:**

1944–1945 – ppor. mar. Juliusz Schreiber,

1945 – por. mar. Roman Dulla.

Oficerowie wachtowi (z.d.o.):

1944–1945 – pchor. Zygmunt Jędrzejowski (?),

1945 – ppor. mar. rez. Mieczysław Traczyk.

Dowódcy ścigaczy PMW

Poniższe noty biograficzne 16 dowódców ścigaczy PMW w latach 1940–1945 opracowano na podstawie wzmiankowanych wyżej materiałów źródłowych, według układu informacji: personalia, data urodzenia i ewentualnie data śmierci, wykształcenie wojskowe (korpusy kadetów i Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej), daty awansów: głównie ppor. mar. i por. mar., data objęcia pierwszego dowództwa ścigacza (ewentualnie także objęcia wcześniej po raz pierwszy funkcji oficera wachtowego, tj. z.d.o.), z podaniem numeru ścigacza, losy powojenne.

Ludwik Antoszewicz

Ur. 1919;

SPMW; ppor. mar.: 1.09.1941, por. mar.: 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w marcu 1942 r. – ORP „S 2” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza (tymczasowy d.o.): po raz pierwszy w grudniu 1942 r. – ORP „S 2” (w wieku 23 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania).

Maciej Bocheński

Ur. 1918;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1939, por. mar. 3.05.1942;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w listopadzie 1940 r. – ORP „S 2” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w czerwcu 1941 r. – ORP „S 2” (w wieku 23 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (zmarł w 1989 r. w Port Vila, Vanuatu).

Tadeusz Dąbrowski

Ur. 1915;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1939, por. mar. 3.05.1940;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w październiku 1940 r. – ORP „S 1” (w wieku 25 lat).

Uwagi: jako oficer flagowy II Dywizjonu Kontrtorpedowców popełnił samobójstwo w Plymouth-Devonport (2 stycznia 1942 r.).

Jerzy Dobrodzicki

Ur. 1920;

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941, por. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w październiku 1942 r. – ORP „S 1” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w czerwcu 1943 r. – ORP „S 1” (w wieku 23 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Kanada).

Roman Dulla

Ur. 1920 ;

SPMW; ppor. mar. 1.03.1942, por. mar. 3.05.1944 ;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w styczniu 1943 r. – ORP „S 3” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w październiku 1943 r. – ORP „S 1” (w wieku 23 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania).

Karol Góralczyk

Ur. 1916;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1939, por. mar. 3.05. 1942;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy we wrześniu 1944 r. – ORP „S 9” (w wieku 27 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Australia).

Andrzej Jaraczewski (Jaraczewski Zaremba)

Ur. 1916;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1938, por. mar. 3.05.1941;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 3” (w wieku 23 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania). Powrócił do Polski w 1990 r., zmarł w Warszawie 18 października 1992 r.

Stanisław Kopecki

Ur. 1919;

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941, por. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy we wrześniu 1941 r. – ORP „S 1” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w sierpniu 1944 r. – ORP „S 8” (w wieku 24 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Południowa Rodezja, obecnie Zimbabwe).

Bohdan Kowalski

Ur. 1913;

SPMW; ppor. mar. 1.07.1941, por. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w styczniu 1943 r. – ORP „S 1” (w wieku 29 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania).

Jerzy Krasucki (George Kinley)

Ur. 1919;

SPMW; ppor. mar. 1.01.1943, por. mar. 3.05.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w lutym 1943 r. – ORP „S 3” (w wieku 23 lat);

Jako dowódca ścigacza (tymcz.): po raz pierwszy w lutym 1944 r. – ORP „S 4” (w wieku 24 lat).

Uwagi: po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Australia).

Józef Ponikiewski

Ur. 1916;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1938, por. mar. 3.05.1941;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 1” (w wieku 23 lat);

Jako dowódca ścigacza (tymcz.): po raz pierwszy w październiku 1942 r. – ORP „S 2” (w wieku 25 lat).

Uwagi: Od 15 grudnia 1942 r. adiutant Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego. Zginął razem z nim w katastrofie gibraltarskiej 4 lipca 1943 r.

Stanisław Radecki

Ur. 1920;

SPMW; ppor. mar. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 5” (w wieku 24 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w czerwcu 1945 r. – ORP „S 5” (w wieku 24 lat).

Uwagi: po wojnie mieszkał w Wielkiej Brytanii.

Juliusz Schreiber

Ur. 1921;

SPMW; ppor. mar. 1.08.1943, por. mar. 31.03.1946;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w maju 1944 r. – ORP „S 5” (w wieku 22 lat);

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w październiku 1944 r. – ORP „S 10” (w wieku 23 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Kanada).

Janusz Justyn Sokołowski

Ur. 1910;

Absolwent Korpusu Kadetów nr 2 (Chełmno, 1929);

SPMW; ppor. mar. 15.08.1932; por. mar. 3.05.1935 (pośmiertnie kpt. mar.);

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 1” (w wieku 30 lat).

Uwagi: Zginął tragicznie w akcji ratunkowej po pożarze ścigacza 16 października 1940 r.; jeden oficer – śmiertelna ofiara w Grupie Ścigaczy.

Witold Szuster

Ur. 1913;

Absolwent Korpusu Kadetów nr 2 (Chełmno, 1933);

SPMW; ppor. mar. 15.10.1936; por. mar. 3.05.1940, kpt. mar. 3 maja 1944;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w grudniu 1942 r. – ORP „S 2” (w wieku 29 lat).

Uwagi: w styczniu 1943 mianowany dowódcą Grupy Ścigaczy. Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Australia).

Eugeniusz Wciślicki (Wciślicki-Westlake)

Ur. 1915;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1938, por. mar. 3.05.1941; kpt. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: –;

Jako dowódca ścigacza: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 2” (w wieku 24 lat).

Uwagi: Autor najsłynniejszego wyczynu polskiego ścigacza (w nocnej walce na Kanale La Manche, z 21/22 czerwca 1942 r.). Po wojnie, po nabyciu obywatelstwa brytyjskiego, jako jeden z czterech Polaków, został przyjęty do służby w brytyjskiej Royal Navy, gdzie z czasem uzyskał stopień komandora (captain). Mieszkał i zmarł w Wielkiej Brytanii.

Oficerowie wachtowi ścigaczy (zastępcy dowódców okrętów, z.d.o.)

Spośród 32 (33) oficerów służących na ścigaczach PMW w latach 1940–1945, 16 (względnie 17) było tylko oficerami wachtowymi (z.d.o.), to znaczy nigdy nie objęli funkcji dowódców okrętów (ścigaczy). Oto ich pełny wykaz, wraz z datami objęcia po raz pierwszy funkcji oficera wachtowego :

Józef Biliński

Ur. 1921;

SPMW; ppor. mar. 1.08.1943;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w maju 1944 r. – ORP „S 2” (w wieku 23 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania).

Andrzej Browarski

Ur. 1920;

SPMW; ppor. mar. 1.08.1943;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w październiku 1944 r. – ORP „S 7” (w wieku 24 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Kanada).

Leopold Daab

Ur. 1920;

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w maju 1942 r. – ORP „S 3” (w wieku 22 lat).

Uwagi: Poległ jako oficer sygnałowy na storpedowanym na południe od Islandii niszczycielu ORP „Orkan”, 8 października 1943 r.

Andrzej Guzowski

Ur. 1917;

SPMW; ppor. mar. 15.10.1939, por. mar. 3.05.1942;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 2” (w wieku 23 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, USA).

Stefan Jachimowicz

Ur. 1918;

SPMW; ppor. mar. cz. w. 15.09.1939, ppor. mar. 1.07.1944;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy we wrześniu 1944 r. – ORP „S 8” (w wieku 26 lat).

Uwagi: Uczestnik kampanii wrześniowej, zbiegł z niewoli i w 1943 r. dotarł do Wielkiej Brytanii. Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania, Kanada).

Zygmunt Jędrzejowski

Ur. 1923;

SPRMW; ppor. mar. rez. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w październiku 1944 r. – ORP „S 10” (w wieku 21 lat); mimo zapisu w kronice ścigacza informacja niepewna (zob. niżej).

Uwagi: Brak potwierdzenia pełnienia funkcji oficera wachtowego „S 10” w słowniku biograficznym oficerów PMW (*Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, cz. 1, s. 350). Po wojnie pływał na brytyjskich zbiornikowcach.

Tadeusz Lesisz

Ur. 1918;

Absolwent Korpusu Kadetów nr 3 (Rawicz, 1936);

SPMW; ppor. mar. 15.10.1939, por. mar. 3.05.1942;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w lipcu 1940 r. – ORP „S 3” (w wieku 22 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania); ceniony architekt i działacz emigracyjny (m.in. prezes Koła Manchester Stowarzyszenia Marynarki Wojennej).

Lesław Łodziński

Ur. 1921;

Szkoła Podchorążych Rezerwy MW; ppor. mar. rez. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 7” (w wieku 23 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (m.in. w Kanadzie).

Kazimierz Malawski

Ur. 1920;

Szkoła Podchorążych Rezerwy MW; ppor. mar. rez. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 9” (w wieku 25 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (m.in. w RPA).

Krzysztof Miszewski

Ur. 1923;

Szkoła Podchorążych Rezerwy MW; ppor. mar. rez. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 8” (w wieku 21 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji (Wielka Brytania).

Antoni Piątek

Ur. 1921;

SPMW; ppor. mar. 1.08.1943, por. mar. 31.03. 1946;

Jako oficer wachtowy (p.o.): po raz pierwszy w czerwcu 1943 r.– ORP „S 1” (w wieku 22 lat).

Uwagi: Uczestnik kampanii wrześniowej 1939 r. Po ucieczce z obozu przejściowego dotarł do Wielkiej Brytanii. Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii, zmarł w 1988 r.

Jan Róg

Ur. 1923;

Szkoła Podchorążych Rezerwy MW; ppor. mar. rez. 4.01.1945

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 6” (w wieku 22 lat).

Uwagi: Przykład awansu w PMW od szeregowego do oficera (w 1942 r. tonął koło Malty na zatopionym na minie niszczycielu eskortowym ORP „Kujawiak”). Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii.

Józef Suchenek-Suchecki

Ur. 1918;

SPMW; ppor. mar. 1.03.1942;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy we wrześniu 1943 r. – ORP „S 1” (w wieku 25 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii.

Mieczysław Traczyk

Ur. 1920;

Szkoła Podchorążych Rezerwy MW; ppor. mar. rez. 4.01.1945;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w kwietniu 1945 r. – ORP „S 10” (w wieku 25 lat).

Uwagi: Przykład awansu w PMW od szeregowego (st. mar. na niszczycielu ORP „Błyskawica”) do oficera. Po wojnie pozostał na emigracji. Pływał jako oficer we flocie handlowej (armator British Indian Co.). Zginął w wypadku na statku.

Janisław Wańkowski

Ur. 1919;

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941, por. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy – staż w październiku 1941 r. na ORP „S 3” (w wieku 22 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii. Wykładał psychologię na Uniwersytecie w Birmingham. Zmarł 11 listopada 2014 r.

Czesław Wróblewski

Ur. 1918;

Absolwent Korpusu Kadetów nr 3 (Rawicz, 1938);

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941; por. mar. 3.05.1944

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy we wrześniu 1941 r. – ORP „S 2” (w wieku 23 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii.

Konstanty Zubkowski (Zubkowski-Okółów)

Ur. 1919;

SPMW; ppor. mar. 1.09.1941; por. mar. 3.05.1944;

Jako oficer wachtowy: po raz pierwszy w 1942 r. – ORP „S 3” (w wieku ok. 22 lat).

Uwagi: Po wojnie pozostał na emigracji w Wielkiej Brytanii. Wieloletni działacz, w tym prezes, Stowarzyszenia Marynarki Wojennej. Zmarł w 2018 r. Pochowany w Cambridge.

Wnioski

Średnia wieku dowódców ścigaczy PMW, w chwili objęcia tej funkcji, oscylowała koło 25 lat. Daty urodzenia dowódców ścigaczy mieściły się w granicach: od 1910 r. (w wypadku wspomnianego już najstarszego J. J. Sokołowskiego) po 1921 r. (J. Schreiber urodzony 31 lipca 1921 r.).

Ten ostatni przypadek jest szczególnie ciekawy, gdyż dotyczy osoby, która w chwili rozpoczęcia wojny miała (od lipca 1939 r.), jako jedyna, spośród późniejszych dowódców ścigaczy, status tylko kandydata do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. J. Schreiber, ewakuowany wraz ze SPMW na Polesie, uniknął szczęśliwie niewoli sowieckiej i aż do końca kampanii wrześniowej walczył w składzie podążającej na zachód Grupy Operacyjnej „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga. Znalazłszy się w niemieckim obozie przejściowym, zdołał z niego zbiec i w 1940 r. dotrzeć do Wielkiej Brytanii. Po ukończeniu pełnego kursu SPMW, został 1 sierpnia 1943 r. promovany na podporucznika mar. (pierwsza lokata na czterech). Po ukończeniu Kursu Oficerów Sygnałowych trafił do służby na ścigaczach, początkowo – w październiku 1943 r. – jako oficer wachtowy (z.d.o.) na ścigaczu artyleryjskim ORP „S 1”³³.

Wiek w chwili objęcia dowództwa ścigacza wahał się w analizowanej grupie 16 oficerów w granicach 22–30 lat. 22 lata miał tylko wspomniany Juliusz Schreiber. Po 23 lata mieli: Ludwik Antoszewicz, Maciej Bocheński, Jerzy Dobrodzicki, Roman Dulla, Andrzej Jaraczewski (5 osób). 30 lat mieli najstarsi: Janusz Justyn Sokołowski i Bohdan Kowalski (2 osoby). Niewiele mniej – 29 lat – miał Witold Szuster.

Stopień w chwili objęcia dowództwa na ścigaczu – w wypadku większości (10 osób) był najniższym stopniem oficerskim – podporucznika marynarki. Porucznicy marynarki pochodzili tylko z grupy najstarszych wiekiem (6 oficerów): Witold Szuster, Janusz Justyn Sokołowski, Józef Ponikiewski, Stanisław Kopecki, Karol Góralczyk i Tadeusz Dąbrowski.

Poniżej dowódcy ścigaczy PMW w latach 1940–1945, według roczników i dat rocznych rozpoczęcia służby w charakterze dowódców na ścigaczach. Rozpoczynający służbę jako d.o. na ścigaczach artyleryjskich, w latach 1940–1943 (tj. na OORP „S 1”, „S 2”, „S 3” i „S 4”) oznaczeni są tłustym drukiem:

1910 – **J. Sokołowski (1940)**

1911 –

1912 –

1913 – **B. Kowalski (1943), W. Szuster (1942)**

³³ Biogram J. Schreibera w: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, pod red. J.K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 430; IPMS, sygn. MAR.A.V.12/181, Zeszyt ewidencyjny J. Schreibera.

1914 –

1915 – **T. Dąbrowski (1940), E. Wciślicki (1940)**

1916 – **K. Góralczyk (1944), A. Jaraczewski (1940), J. Ponikiewski (1942)**

1917 –

1918 – **M. Bocheński (1941)**

1919 – **L. Antoszewicz (1943), S. Kopecki (1944), J. Krasucki (1944)**

1920 – **J. Dobrodzicki (1943), R. Dulla (1943), S. Radecki (1945)**

1921 – **J. Schreiber (1943)**

Co charakterystyczne, KMW dążyło, aby poprzez odpowiednie nominacje, zawczasu lepiej przygotować kandydatów na przyszłych dowódców ścigaczy. Celowi temu służyło uprzednie nominowanie ich na stanowiska oficerów wachtowych (tj. zastępców dowódców okrętów – z.d.o.). W analizowanej grupie dotyczyło to aż 9 oficerów, na 16 (około 60 proc.). Byli to w większości oficerowie wyraźnie młodsi wiekiem (na 9 aż 7 było urodzonych już w Polsce Niepodległej, tj. w latach 1919–1921): L. Antoszewicz (ur. 1919), M. Bocheński (ur. 1918), J. Dobrodzicki (ur. 1920), R. Dulla (ur. 1920), S. Kopecki (ur. 1919), J. Krasucki (ur. 1919), J. Ponikiewski (ur. 1916), S. Radecki (ur. 1920) i J. Schreiber (ur. 1921).

Dowództwa ścigaczy, bez wcześniejszego etapu adaptacyjnego w charakterze z.d.o. (oficerów wachtowych), objęli, w świetle dostępnych danych biograficznych, oficerowie wyraźnie starsi wiekiem (a co za tym idzie, na ogół z wyraźnie większym doświadczeniem wcześniejszej służby na okrętach PMW) i w większości w pierwszych latach działań ścigaczy PMW. Dotyczy to siedmiu osób: T. Dąbrowskiego (ur. 1915; d.o. 1940), K. Góralczyka (ur. 1916; d.o. 1944), A. Jaraczewskiego (ur. 1916; d.o. 1940), B. Kowalskiego (ur. 1913; d.o. 1943), J.J. Sokołowskiego (ur. 1910; d.o. 1940), W. Szustera (ur. 1913; d.o. 1942) oraz E. Wciślickiego (ur. 1915; d.o. 1940).

O tym, że relatywnie niski wiek dowódców ścigaczy (w chwili objęcia dowództwa okrętu ok 25 lat) wyróżniał tę klasę okrętów bojowych PMW przekonuje porównanie tych parametrów z danymi odnośnie do wieku w grupie dowódców kontrtorpedowców (niszczycieli) PMW w okresie przed wybuchem II wojny światowej (1930–1939). Analizowana grupa obejmowała 10 oficerów w wieku od 32 do 42 lat (średnia wieku: 37,9 lat). Wszyscy oficerowie z tej grupy byli już przed wojną komandorami podporucznikami (odpowiednikami majorów), a jeden – Stanisław Hryniewiecki (z ORP „Grom”) – nawet komandorem porucznikiem (odpowiednikiem podpułkownika). Daty urodzenia w analizowanej grupie dowódców kontrtorpedowców oscylowały między datami granicznymi 1892–1900. Na kontrtorpedowcach PMW przed wrześniem 1939 r. wiek w chwili objęcia dowództwa wahał się od 32 lat (w wypadku najmłodszego – Włodzimierza Kodrębskiego) po 42 lata

(w wypadku najstarszego – Aleksandra Hulewicza)³⁴. Byli to zatem mężczyźni, częściowo jeszcze stosunkowo młodzi, albo co najwyżej w sile wieku. Nie pozostawało to bez wyraźnego wpływu na predyspozycje do trudnej, także fizycznie, pracy w charakterze dowódców kontrtorpedowców (niszczycieli), tj. najbardziej uniwersalnych i najsilniej eksploatowanych okrętów bojowych floty.

Powojenne losy dowódców ścigaczy PMW

Ostatnie karty swych biografii dopisali wojenni dowódcy ścigaczy PMW już po wojnie. Z grupy 16 tych oficerów, maja 1945 r. doczekało 13. Trzej wcześniej zmarli tragicznie: w 1940 r. w wypadku ORP „S 1” J. Sokołowski, w 1942 r. T. Dąbrowski (samobójstwo) oraz w 1943 r. J. Ponikiewski (w katastrofie gibraltarskiej, razem z gen. Sikorskim).

Ci, co przeżyli wojnę, wszyscy wybrali los politycznych emigrantów, a w efekcie pozostali na Zachodzie – głównie w Wielkiej Brytanii, ale też w Ameryce Północnej, Australii z Oceanią czy Afryce³⁵. Niektórzy aż do śmierci pozostali czynni w pracach działającego w Wielkiej Brytanii Stowarzyszenia Marynarki Wojennej (wcześniej pod nazwą Samopomocy Marynarki Wojennej) – organizacji grupujących były personel Polskiej Marynarki Wojennej³⁶. Niektórzy zapisali się jako społecznicy w lokalnych środowiskach emigracji. Do takich zaliczał się m.in. T. Lesisz – działacz SMW i Zjednoczenia Polskiego, a zarazem znany architekt, autor wielu cenionych projektów w Manchesterze, gdzie mieszkał, ale też poza nim³⁷ (il. 125).

Godzi się odnotować, że także spośród wymienionych wyżej oficerów wachtowych ścigaczy nie było nikogo, kto zdecydowałby się na powrót do pozbawionego suwerenności Kraju. Odblokowanie możliwości przyjazdów do Polski wiąże się przede wszystkim ze zmianami politycznymi nad Wisłą w latach 1989–1990.

W historii Grupy Ścigaczy PMW, i generalnie w dziejach ścigaczy polskiej floty, poczesne miejsce zajmuje pierwszy dowódca Grupy – por. (kpt.) mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski. Przybliżmy zatem tę nietuzinkową postać.

³⁴ Na podstawie biogramów w: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, *passim*.

³⁵ *Ibidem*, *passim*.

³⁶ Andrzej Jaraczewski był w latach 1951–1952 skarbnikiem Samopomocy MW, a w latach 1985–1986 sekretarzem Stowarzyszenia MW, zaś Witold Szuster w 1952 r. przejściowo skarbnikiem Samopomocy MW (por. T. Kondracki, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej...*, s. 297–298).

³⁷ T. Lesisz, *Od pomostu do deski. Wspomnienia marynarza-architekta*, Londyn 2003, *passim*.

Pierwszy dowódca Grupy Ścigaczy PMW – por. (kpt.) mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski (1910–1940)

W dziejach Grupy Ścigaczy szczególnie ważne miejsce należy jest pierwszemu dowódcy, por. mar. obs. Januszowi Justynowi Sokołowskiemu (pośmiertnie awansowanemu do stopnia kpt. mar. obs. – il. 126). Urodzony 15 lutego 1910 r. w Warszawie, należał do pokolenia, które w wiek dorosły weszło już po odzyskaniu niepodległości. Było to też pokolenie, które – jak niewiele innych w dziejach Polski – w tak dużym stopniu poświęciło się służbie wojskowej³⁸. Rodzina była patriotyczna, co potwierdziła m.in. służbą wojskową samego J. Sokołowskiego, jak i jego brata – w 1940 r. porucznika – Zygmunta Sokołowskiego³⁹.

Niewiele wiadomo o losach Sokołowskiego w okresie I wojny światowej i bezpośrednio po niej. Pewnych śladów można doszukać się w zapisach zeszytu ewidencyjnego, gdzie podano, że Sokołowski przebywał m.in. w Rosji (na Syberii)⁴⁰. Ponieważ pobyt tam w okresie nauki Sokołowskiego w latach dwudziestych był wykluczony, w grę wchodzi przede wszystkim okres I wojny światowej. Nie wykluczone, że rodzina kapitana trafiła tak daleko od rodzinnego kraju wskutek wymuszonej wojennej ewakuacji. Polacy tam wywiezieni (np. wraz z fabrykami, czy sprawowanymi urzędami) w różnych okolicznościach wracali do Ojczyzny, na ogół już po zakończeniu I wojny światowej. W ówczesnych realiach rosyjskich wiązało się to z koniecznością, pełnego niebezpieczeństw, podróżowania przez kraj ogarniętą krwawą wojną domową. Być może dalsze badania biografii J. Sokołowskiego pozwolą na dopisanie do tego rozdziału jego życia nowych, istotnych szczegółów.

³⁸ Badanie biografii J.J. Sokołowskiego nie jest łatwe. W szczególności brak teczek personalnych: w Centralnym Archiwum Wojskowym – Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie, mimo istniejącej sygnatury, oraz w archiwum brytyjskiego MON, posiadającego te czki osobowe niemal wszystkich Polaków służących pod operacyjnym dowództwem brytyjskim w latach II wojny światowej (w tym oficerów Polskiej Marynarki Wojennej). Niepowodzeniem zakończyły się także poszukiwania materiałów (w tym zwłaszcza metryki) w Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego oraz w Archiwum Państwowym w Warszawie. W istniejącej sytuacji koleje życia Sokołowskiego odtworzono głównie na podstawie zapisów z zeszytu ewidencyjnego J.J. Sokołowskiego ze zbiorów Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (AMMW, t. 125K [J.J. Sokołowski], Zeszyt ewidencyjny oficera służby stałej, Janusza Justyna Sokołowskiego, [1939–1940], dalej: ZE[JS]) oraz istniejącej literatury przedmiotu, a także archiwaliów ze zbiorów CAW i IPMS (za pomoc z tym związaną podziękowania składam dr. hab. Andrzejowi Suchcitzowi – kierownikowi Archiwum IPMS).

³⁹ IPMS, sygn. A.XII.27/67, Kmdr por. Marian Wolbek (kierownik Samodzielnego Referatu Personalnego KMW) do por. Zygmunta Sokołowskiego, 30 października 1940 r.

⁴⁰ ZE(JS).

Droga J. Sokołowskiego do stopni oficerskich w Drugiej RP była typowa dla innych młodych ludzi jego pokolenia i wiodła przez korpus kadetów. W wypadku Sokołowskiego był to Korpus Kadetów nr 2 w Modlinie (Chełmnie). W czasie jego nauki, w Kraju działały trzy takie zakłady naukowo-wychowawcze: we Lwowie, w Modlinie (później w Chełmnie) oraz w Rawiczu⁴¹. Korpusy były w Drugiej RP szkołami wojskowymi, łączącymi naukę gimnazjum wyższego (od czwartej do ósmej klasy włącznie), typu matematyczno-przyrodniczego, z wychowaniem i przysposobieniem wojskowym. Ich celem było: „wychowanie dzielnych charakterów i wykształcenie obywateli, przenikniętych duchem rycerskim, miłujących tradycję wojska polskiego, przejętych ważnością służby zbrojnej dla Ojczyzny, o prawdziwym honorze, wyrobionym hartcie i sile woli, poczuciu obowiązku i odpowiedzialnej samodzielności”. Jednym z naczelnych zadań korpusów było „stałe zasilanie szkół wojskowych kandydatami na oficerów zawodowych”⁴². (Potwierdzeniem tego jest liczba 61 oficerów MW Drugiej RP, będących w przeszłości wychowankami korpusów kadetów). Taką drogę kariery życiowej obrał młody Sokołowski. Korpus zapewniał m.in. umundurowanie, zakwaterowanie i wyżywienie (cztery posiłki dziennie)⁴³. Porządek dnia ściśle wypełniał każdą godzinę nauką i ćwiczeniami. Dzień powszedni zaczynał się o godzinie 6.30 (w niedzielę o 7.00). Standardem było pięć godzin lekcyjnych, ale też półtorej godziny zajęć wojskowych. Blisko trzy godziny przewidywano na naukę własną. Każdy dzień kończył się capstrzykiem o godzinie 22.00⁴⁴. Do szczególnie podniosłych ceremonii należały: ślubowanie kadetów kompanii pierwszej oraz pierwsze wręczenie broni kompanii drugiej⁴⁵ (bardzo przeżywano pierwsze strzelania). Program nauczania obejmował szerokie spektrum przedmiotów: religię, język polski, matematykę, fizykę, chemię, przyrodę, geografę, historię, propedeutykę filozofii (tylko w piątej klasie), język obcy (francuski lub niemiecki), rysunki i gimnastykę. Naukę ułatwiała biblioteka kadecka oraz wyposażenie gabinetów i laboratoriów z różnych dziedzin nauczania. Możliwe było rozwijanie

⁴¹ W czasie kiedy Sokołowski kończył naukę w Korpusie Kadetów nr 2 w Chełmnie, w Polsce były trzy takie placówki – we Lwowie (KK nr 1), w Chełmnie (KK nr 2) i w wielkopolskim Rawiczu (KK nr 3). W 1936 r., kiedy Sokołowski był od dawna oficerem w MDLot., nastąpiło połączenie korpusów w Chełmnie i Rawiczu, w wyniku czego powstał KK nr 2 (Rawicz). Do wojny istniały zatem już tylko dwa korpusy – we Lwowie i Rawiczu.

⁴² Korpus Kadetów N[r] 2 w dziesiątą rocznicę istnienia 1919/20 – 1929/30, Chełmno 1930, s. 179.

⁴³ *Ibidem*, s. 232–234.

⁴⁴ *Ibidem*, s. 239.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 184.

indywidualnych pasji. Należną uwagę poświęcano szkoleniu militarnemu, obejmującemu, w zależności od klasy, głównie: musztrę, naukę o broni, służbę wewnętrzną, wyszkolenie strzeleckie, walkę bagnietem, walkę granatem, wyszkolenie bojowe, terenoznawstwo, naukę o gazach, łączność, wyszkolenie pionierskie (tj. saperskie)⁴⁶. Czas wolny w dni powszednie kadeci spędzali w świetlicy, na boisku, względnie w kinie, a w dni wolne od nauki niekiedy na dalszych wycieczkach.

Bohater tego opracowania już wtedy wyróżniał się. W trakcie pierwszego roku szkolnego (1923/1924) dał się poznać jako sportowiec. W rozegranym w Warszawie, 18 maja 1924 r., biegu na przełaj, kadet Sokołowski uzyskał siódme miejsce. W biegu belwederskim, rozegranym w Warszawie 31 maja 1924 r., w dużej konkurencji (112 zawodników z całej Polski) Sokołowski „bez trudu” był jedenasty⁴⁷. Sportowym pasjom Sokołowskiego sprzyjała komenda, wprowadzając nowe dyscypliny: kolarstwo, szermierkę, łucznicstwo, hokej ziemny, narciarstwo, czy tenis⁴⁸.

Od kadetów wymagano postępów w nauce. Dbano też o stronę wychowawczą. Po wybuchu w Cytadeli Warszawskiej (październik 1923 r.) młodzież samorzutnie rozpoczęła zbieranie składek na rzecz ofiar. Zapewne był wśród nich i nasz bohater. Czasy były trudne. Nawet w Korpusie, szkole elitarniej, przejściowo szerzyły się choroby – angina i szkarlatyna. Zagrożenie zwalczano szczepieniami i dezynfekowaniem pomieszczeń. Problemy zdrowotne przypadły na okres remontu zasiedlanej przez Korpus części rozległej modlińskiej cytadeli⁴⁹. Zmiany przyniósł rok szkolny 1925/1926. Wskutek przeprowadzonych analiz zapadła decyzja o przeniesieniu Korpusu do miejscowości „gdzie by warunki zdrowotne okazały się przychylniejszymi”⁵⁰. Ponieważ Modlin leżał u zbiegu Wisły i Narwi, a przez to narażony był na choroby o podłożu malarycznym, zdecydowano o przeniesieniu Korpusu do Chełmna nad Wisłą (do koszar przy ul. 3 Maja). Przeprowadzki dokonano w 1926 r.⁵¹ Przeniesienie Korpusu na Pomorze, mogło sprzyjać późniejszej decyzji Sokołowskiego o poświęceniu się służbie w Marynarce Wojennej.

Tymczasem pięcioletnia nauka Sokołowskiego zbliżała się do końca. Były w niej zawarte m.in. obchody świąt, z rocznicą Konstytucji 3 maja, świętem 11 Listopada, czy uroczyste obchodzony dzień imienin marszałka Józefa Piłsudskiego. Tego dnia (19 marca) na chełmińskim rynku odbywała się

⁴⁶ *Ibidem, passim.*

⁴⁷ *Ibidem, s. 111.*

⁴⁸ *Ibidem, s. 201–202.*

⁴⁹ *Ibidem, s. 109–110, 118.*

⁵⁰ *Ibidem, s. 120.*

⁵¹ *Ibidem, s. 121.*

parada, z udziałem miejscowych jednostek Wojska Polskiego⁵². Podobnie zapewne było z wycieczkami, a zwłaszcza z obozami letnimi, które wyróżniały się dużym udziałem zajęć wojskowych. Dzień na obozie wojskowym zaczynał się o godzinie 5.00. W godzinach 6.30–11.30 odbywały się ćwiczenia w polu, a później obiad i trzygodzinna przerwa na wypoczynek do godziny 15.00. Godziny od 15.00 do 18.00 zajmowały ćwiczenia. O godzinie 20.00 był apel wieczorny⁵³.

10 maja 1929 r. od matury pisemnej w klasie ósmej (klasie Sokołowskiego) rozpoczął się w chełmińskim Korpusie Kadetów egzamin dojrzałości⁵⁴. Na 68 kadetów w klasie ósmej, egzamin maturalny zdało 63. Z nich aż 58 poświęciło się służbie wojskowej (pięciu wybrało zawód cywilny). Na alfabetycznej liście absolwentów z roku szkolnego 1928/1929 nasz bohater zajmuje miejsce 48. Wśród innych absolwentów z tego rocznika byli m.in.: Włodzimierz Łoskoczyński (ur. 1908) oraz Mieczysław Kobierzycki (ur. 1909), którzy później również wybrali karierę w PMW⁵⁵. Trudno stwierdzić, jak bliskie relacje łączyły w okresie nauki w Korpusie tych trzech przyszłych oficerów MW. Rocznik Sokołowskiego zapisał się w szczególności, gdyż to za jego sprawą liczba absolwentów, którzy w Korpusie zdali egzamin dojrzałości przekroczyła 500 (523 osoby, z których służbie zawodowej w wojsku poświęciło się aż 426)⁵⁶.

Kolejny etap drogi życiowej naszego bohatera wyrażał powszechną miłość do morza. Skutkiem były zdane egzaminy do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i cała trzyletnia nauka w tej kuźni fachowych kadr dla PMW. W okresie, gdy Sokołowski pobierał nauki w SPMW, szkoła mieściła się w Toruniu, na brzegu Wisły, w gmachu tzw. Koszar Racławickich (była to siedziba SPMW w latach 1925–1938; później Szkołę przeniesiono do Bydgoszczy). Przyjęcie Sokołowskiego do SPMW poprzedziła złożona procedura, na którą składała się m.in. analiza dokumentacji. Wnikliwie sprawdzano orzeczenia komisji lekarskich. Później przeprowadzano selekcję świadectw maturalnych. Preferowano absolwentów liceów typu matematyczno-przyrodniczego (w tym oczywiście korpusów kadetów). Tak ustalano listę kandydatów dopuszczonych do egzaminów wstępnych. Egzaminy (które pomyślnie przeszedł Sokołowski) obejmowały

⁵² *Ibidem*, s. 124, 130.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 132.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 168–170; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 381–382. W. Łoskoczyński w latach II wojny światowej zasłynął jako wysoko ceniony oficer PMW, m.in. jako dowódca niszczyciela eskortowego ORP „Krakowiak” (*ibidem*).

⁵⁶ *Korpus Kadetów N[r]* 2..., s. 168–170.

m.in. – najtrudniejszy w ocenie kandydatów – komisyjny przegląd (podczas którego oceniano wygląd zewnętrzny, umiejętność wysławiania się oraz „znalezienia się” w każdej sytuacji). Raz jeszcze sprawdzano stan zdrowia, tym razem przed komisją lekarską, wyznaczoną przez szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej. Sprawdzano, przez egzamin pisemny i ustny, stan wiedzy ogólnej, m.in. z języka polskiego, historii, literatury, geografii Polski, nauki o Polsce współczesnej, geografii powszechniej (z uwzględnieniem znajomości mórz i oceanów), matematyki i języka obcego – francuskiego, niemieckiego lub angielskiego (nie wykluczone, że w 1929 r. sprawdzano też stan wiedzy kandydatów z zakresu chemii i fizyki). Badano sprawność fizyczną (pływanie na czas, biegi na 100 i 1000 metrów, rzut granatem i skok w dal)⁵⁷. Zapewne młody Sokołowski imponował znakomitą sprawnością fizyczną, co z pewnością ułatwiło mu zdanie sprawdzianów. Obok Sokołowskiego, w 1929 r. na wydział morski SPMW przyjęto 21 innych kandydatów. Z nich (22 podchorążych) promocji oficerskich w 1932 r. doczekało 17⁵⁸. Procedura przyjęcia do SPMW wymagała jeszcze akceptacji listy zakwalifikowanych kandydatów przez szefa KMW.

W zeszycie ewidencyjnym Sokołowskiego, jako datę jego wstąpienia do wojska (tj. SPMW) podano 2 czerwca 1929 r.⁵⁹ Umundurowani i ostrzyżeni na „zero” trafiali młodzieńcy do Kadry Szeregowych Floty na przeszkolenie rekruckie. Przy ostrej dyscyplinie i wysokich wymaganiach, plan tego przeszkolenia obejmował wiele przedmiotów, z którymi Sokołowski zetknął się już w Chełmnie. Były to zatem m.in.: musztra, wyszkolenie strzeleckie, wyszkolenie bojowe, wychowanie fizyczne, walka bagnietem i granatem, wyszkolenie przeciwgazowe, nauka o broni, czy służba wewnętrzna⁶⁰. Typowy dzień szkolenia rekruckiego zaczynał się pobudką o godzinie 5.00 rano i obejmował m.in. siedem godzin zajęć programowych, nie licząc dwóch godzin nauki własnej, a także czyszczenia broni i prac porządkowych. Dzień kończył się capstrzykiem o godzinie 22.00⁶¹. Można przypuszczać, że wychowankowie korpusów kadetów, w tym nasz bohater, przeszli rekrucką „szkołę życia” stosunkowo łągodnie.

⁵⁷ C. Ciesielski, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974, s. 107–108. Na temat zmieniających się wymagań stawianych kandydatom do SPMW zob. też np.: Warunki przyjęcia do *Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy (na wydział morski) w roku 1939*, b.d.m.w.[1939], *passim*.

⁵⁸ C. Ciesielski, *op.cit.*, s. 109.

⁵⁹ ZE(JS).

⁶⁰ C. Ciesielski, *op.cit.*, s. 112.

⁶¹ D. Nawrot, *Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana*, Gdynia 2010, s. 79.

Osobną próbą kandydatów, nim zostali podchorążymi, było tzw. pływanie kandydackie, odbywane początkowo na kanonierkach, a później na ORP „Wilia” i szkolnym szkunerze ORP „Iskra”⁶². Niestety, nie wiemy jak pływanie kandydackie przebiegło w wypadku J. Sokołowskiego. Więcej natomiast możemy powiedzieć o pływaniach szkolnych Sokołowskiego, kończących kolejne okresy nauki w SPMW. Pierwsze takie pływanie młodszego rocznika (po pierwszym kursie teoretycznym) odbyło się w 1930 r., z pewnością na ORP „Iskra”⁶³. Celem praktyk odbywanych na okrętach było zapoznanie podchorążych z obowiązkami marynarza-specjalisty na okręcie, podoficera-specjalisty, podoficera – gospodarza działu na dużym okręcie, oficera – kierownika działu na małym okręcie oraz oficera – kierownika działu na dużym okręcie⁶⁴. Pływaniom towarzyszył kurs teoretyczny wydziału morskigo, obejmujący przedmioty wykszolenia ogólnowojskowego, części morskiej i technicznej, grupę przedmiotów pomocniczych oraz części ogólnej. W okresie nauki w SPMW Sokołowskiego (1929–1932) cały taki kurs zamykał się liczbą 2820 godzin. Nieco ponad połowa tego czasu zarezerwowana była na podstawowe grupy przedmiotów – morskie i techniczne⁶⁵. W trakcie nauki na drugim kursie teoretycznym zwiększano liczbę przedmiotów fachowych (doszły: dewiacja, hydrografia, broń podwodna, budownictwo okrętowe i radiotechnika). Po egzaminach pchor. Sokołowski otrzymał – jak większość kolegów – stopień bosmanmata, po czym odbył kolejną praktykę na okrętach, na stanowiskach podoficerskich. W jej ramach, 2 maja 1931 r., zaraz po przyjeździe z Torunia, został wraz z kolegami ze średniego kursu zaokrętowany na ORP „Wilia”. Razem z nim zaokrętowano 13 bosmanmatów pchor. oraz 5 matów pchor. Wśród nich byli koledzy, jeszcze z Chełmna – M. Kobierzycki oraz W. Łoskoczyński, a także trzech znani później oficerowie – podwodniacy, wsławieni w latach II wojny światowej – Jerzy Koziółkowski, Andrzej Piasecki i Bolesław Romanowski. Podchorążym towarzyszył oficer kursowy (bezpośredni przełożony i wychowawca) – kpt. mar. Józef Boreyko⁶⁶. Warunki były spartańskie. Dla kursantów wyznaczono pomieszczenia na międzypokładach nr 3 i 4. Tam mieli stoły, ławki, szafki na ubrania; spali w hamakach⁶⁷. Niemal miesiąc podchorążowie spędzili na ORP „Wilia”, zapewne w rejsie nawigacyjnym do Francji (możliwe, że z zawinięciem

⁶² C. Ciesielski, *op.cit.*, s. 113.

⁶³ *Ibidem*, s. 117–118.

⁶⁴ *Ibidem*, s. 116.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 114.

⁶⁶ CAW, sygn. 328.1.14, Rozkaz dzienny nr 78 Dowódcy Floty, 7 maja 1931 r., b.p.

⁶⁷ A. Komorowski, *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920–1997*, Warszawa 1999, s. 24.

także do Wielkiej Brytanii; z Francji sprowadzano broń i inne ładunki wojskowe). Po zakończeniu praktyki na „Wiliu”, 27 maja Sokołowski został przeokrętowany na kanonierkę ORP „Komendant Piłsudski”⁶⁸. Praktyka obejmowała normalną służbę wachtową, ale też ćwiczenia z przedmiotów nautycznych i wiedzy okrętowej oraz zajęcia z obsługi broni i różnych specjalności bojowych⁶⁹. Ukończenie praktyki morskiej średniego kursu skutkowało z zasady awansem na stopień bosmana pchor. Po dwutygodniowym urlopie, na początku listopada 1931 r. rozpoczął się dla Sokołowskiego ostatni (trzeci) kurs teoretyczny. W tym okresie do rejestru przedmiotów dochodziły: taktyka sił morskich, nawigacja techniczna i taktyczna, administracja okrętowa, prawo morskie i lotnictwo morskie. Ponadto w większym wymiarze realizowano program dotyczący broni morskich, przede wszystkim artylerii i broni podwodnej (torped i min morskich). Na końcową praktykę morską (po trzecim kursie teoretycznym) składał się kilkutygodniowy pobyt we Flotyli Rzecznej (Pińskiej). Po nim następowała wysoko ceniona praktyka we Flocie, na którą bosmanów podchorążych kierowano 2–3 osobowymi grupami na różne jednostki bojowe (w okresie nauki w SPMW naszego bohatera, były to już w znacznym stopniu nowe okręty podwodne). To w czasie służby na nich nabywano praktyki na stanowiskach oficerskich⁷⁰. Z wycinkowych danych wiadomo, że Sokołowski odbył praktykę na ORP „Żbik” (z którego został, 6 sierpnia 1932 r., przeokrętowany na znany sobie ORP „Wilia”)⁷¹.

Podczas nauki w SPMW, Sokołowski, podobnie jak wcześniej w Chełmnie, dał się poznać jako znakomity sportowiec – reprezentant podchorążówki. Tak było m.in. podczas zawodów lekkoatletycznych, strzeleckich i wioślarskich o mistrzostwo Marynarki Wojennej, w Gdyni, w dniach 16–20 września 1931 r. (pomiędzy zespołami: Floty, SPMW, Kadry MW, Flotyli Pińskiej i MDLot.). Sokołowski zajął dwa miejsca drugie (w skokach wzwyż i w dal) oraz dwa pierwsze, w składach: sztafety olimpijskiej (w której biegł także kolega z kursu J. Koziółkowski) oraz w drużynie siatkówki (razem z nim grali koledzy z kursu: Edward Kwieciński i A. Piasecki)⁷².

Trzyletni okres pobytu w SPMW kończyła uroczysta promocja na pokładzie hulku ORP „Bałtyk”. Każdej promocji towarzyszył wyszukany ceremonial

⁶⁸ CAW, sygn. 328.6.2, Rozkaz nr 17 Dowódcy Dywizjonu Minowców z 31 maja 1931 r., b.p.

⁶⁹ C. Ciesielski, *op.cit.*, s. 125–126.

⁷⁰ *Ibidem*, s. 126.

⁷¹ CAW, sygn. I. 328.6.2, Rozkaz nr 16 Dowódcy Dywizjonu Minowców, ORP „Wicher” 22 sierpnia 1932 r. (także: CAW, sygn. I.328.6.1, b.p.)

⁷² CAW, sygn. I.328.1.14, Rozkaz dzienny nr 150 Dowódcy Floty, 12 października 1931 r., b.p.

wojskowy. Nowo mianowani oficerowie otrzymywali z rąk komendanta SPMW (w 1932 r. kmdr. Karola Korytowskiego) świadectwa ukończenia Szkoły i patenty oficerskie, a prymus (lub prymusi) także szable honorowe, jako dar prezydenta RP. Taka ceremonia z udziałem J. Sokołowskiego odbyła się 15 sierpnia 1932 r. Oprócz niego (lokata 7/17), podporucznikami mar. mianowani zostali jego koledzy jeszcze z Korpusu Kadetów nr 2: M. Kobierzycki (lok. 4/17) oraz W. Łoskoczyński (16/17)⁷³.

Pierwsze po promocji przydziały kierowały ppor. mar. Sokołowskiego do Kadry Floty w Gdyni (od września 1932 do stycznia 1933 r.), a później na półroczny kurs aplikacyjny na hulku ORP „Bałtyk” (od stycznia do lipca 1933 r.)⁷⁴. Na przełomie lat 1933–1934 Sokołowski przez 10 miesięcy miał sprawować obowiązki oficera wachtowego na torpedowcu ORP „Ślązak” (od sierpnia 1933 do 15 czerwca 1934 r.). W sprzeczności z powyższą informacją istnieje zapis w rozkazie dowódcy Dywizjonu Konrtrtorpedowców z 12 października 1933 r., świadczący o tym, że w okresie od września do października 1933 r. oficer wachtowy torpedowca ORP „Podhalanin” ppor. mar. J. Sokołowski pełnił obowiązki zastępcy dowódcy tego okrętu⁷⁵ (być może w odtwarzanym na Zachodzie zeszycie ewidencyjnym istnieją błędy?). Później Sokołowski był służbowo związany z Flotyllą Rzeczną, w tym – od połowy czerwca do połowy sierpnia 1934 r. – jako dowódca Grupy Kutrów Uzbrojonych II Dywizjonu⁷⁶ (il. 127).

Główną bazą Flotylli był Pińsk – miasto powiatowe w województwie poleskim. W życiu miasta ważne miejsce zajmowało wojsko. Stał tu duży garnizon i to nie tylko Marynarki Wojennej. Jednak szczególnie koloryt miastu nadawali rzeczni marynarze. Życie Flotylli koncentrowało się w obrębie rozległego Portu Wojennego. Obok Komendy oraz kasyn oficerskiego i podoficerskiego, znajdowały się tutaj m.in. koszary, radiostacja, stajnia i wozownia, hangar lotniczy, schrony oraz Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. W czasie gdy do Pińska trafił ppor. mar. Sokołowski, Flotyllą dowodził komandor Witold Zajączkowski. Pod jego dowództwem wzrósł potencjał bojowy Flotylli. W jej skład wchodziły różne jednostki, od najsilniej uzbrojonych monitorów, przez kanonierki, kutry uzbrojone, do trałowców. Ważną klasę jednostek pływających Flotylli – z którą najbliżiej związał się służbowo

⁷³ C. Ciesielski, *op.cit.*, s. 137, 256; S.M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 1, Albany 1983, s. 129.

⁷⁴ ZE(JS).

⁷⁵ CAW, sygn. I.328.2.2, Rozkaz nr 19 Dowódcy Dywizjonu Konrtrtorpedowców, 12 października 1933 r., b.p.

⁷⁶ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 432; J.W. Dyskant, *Flotylla Rieczna Marynarki Wojennej 1919–1939*, Warszawa 1994, s. 182; ZE(JS).

Sokołowski – stanowiły kutry uzbrojone. Były to łodzie motorowe o długości około dziesięciu metrów, często z opancerzonymi nadbudówkami, uzbrojone w działa 37 mm i karabiny maszynowy, lub tylko w broń maszynową. Ppor. mar. Sokołowski zapewne był dobrym dowódcą II Grupy Kutrów Uzbrojonych. W każdym razie dowodzone przez niego kutry omijały awarie, będące niekiedy udziałem kutrów z III i IV grup KU⁷⁷.

Po okresie dowodzenia Grupą Kutrów Uzbrojonych, przyszedł okres, gdy nasz bohater pełnił obowiązki dowódcy nowoczesnego monitora rzeczno-ORP „Wilno” (od sierpnia do listopada 1934 r.)⁷⁸. Okres służby we Flotylli Rzecznej (Pińskiej) zamknął ppor. Sokołowski w Kadrze Flotylli jako dowódca plutonu Kompanii Rekruckiej (od listopada 1934 do 20 stycznia 1935 r.). Zapewne mógł wtedy – w staraniach o tężyznę fizyczną marynarzy – wykorzystywać swoje pasje sportowe.

Ale Flotylla miała na stanie także samoloty i to właśnie przez Flotyllę Pińską Sokołowski prawdopodobnie trafił do lotnictwa morskiego. Przyczyna była prozaiczna. W warunkach terenowych Polesia obserwacja była bardzo utrudniona. Dlatego już w latach dwudziestych Dowództwo Flotylli dążyło do uzyskania samolotów. Wybór padł na wodnosamoloty, które mogły wodować na licznych tu rzekach i jeziorach. Jedyne sprzęt latający, nadający się do współpracy z Flotyllą, posiadał Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku. Nic więc dziwnego, że Dywizjon obciążono zadaniem zorganizowania dla Flotylli plutonu rzeczno-ORP. Wybrano amfibie Schreck FBA, najlepiej przystosowane do działań na wodach śródlądowych. Latem 1926 r. wysłano z Pucka na Polesie pierwsze trzy takie amfibie. Manewry z okrętami Flotylli wykazały przydatność wodnosamolotów. W maju 1928 r. sformowano zatem w MDLot. Rzeczny Pluton Lotniczy, przeniesiony do Pińska. W 1933 r. rozwinęto go do rozmiarów Eskadry. Sygnalizowany tu rozwój lotnictwa Flotylli Rzecznej być może legł u podstaw decyzji o skierowaniu Sokołowskiego na szkolenie do MDLot.; szkolenie, które zdecydowało o dalszym jego życiu⁷⁹. Nim jednak Sokołowski opuścił Polesie, reprezentował Flotyllę Rzeczną (jak wcześniej SPMW) podczas zawodów o mistrzostwo MW, latem 1934 r. Na zawody do Gdyni Flotylla wydelegowała: 4 oficerów (w tym ppor. mar. Sokołowskiego) oraz 39 szeregowych. Nasz bohater wywalczył pierwsze miejsce w sztafecie 4 x 100 m.

⁷⁷ J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, s. 182–183.

⁷⁸ ZE(JS).

⁷⁹ Charakterystyczne, że te działania szły w parze ze stopniową likwidacją pińskiej eskadry (pod koniec 1937 r. eskadrę z braku sprzętu rozwiązano). Szeroko na temat Rzecznej Eskadry Lotniczej Flotylli Pińskiej pisał Andrzej Olejko (*Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotylli Pińskiej*, Pruszków 1994, *passim*).

Jego postawa przyczyniła się do tego, że Flotylla Rzeczna zdobyła łącznie drugie miejsce⁸⁰.

Po uzyskaniu awansu na porucznika mar. (3 maja 1935 r.), od 1 czerwca do końca września 1935 r., Sokołowski był, jako uczeń, uczestnikiem czteromiesięcznego II Oficerskiego Kursu Obserwatorów Lotnictwa Morskiego w Pucku (KOOLM; kursy takie organizowano w Morskim Dywizjonie Lotniczym w latach 1934–1938)⁸¹. Łącznie w kursie uczestniczyło 7 oficerów korpusu oficerów morskich⁸². „Na KOOLM wykładane były – czytamy w podstawowej monografii pióra Andrzeja Olejki – m.in. następujące przedmioty: taktyka lotnictwa, taktyka jednostek nawodnych, podwodnych oraz zespołów, taktyka łączności, organizacja i rozkazodawstwo, nawigacja lotnicza, meteorologia, geografia Bałtyku, marynarki obce, regulaminy lotnicze, bombardowanie, strzelanie, lotnictwo obce, fotografia lotnicza, radio, płatowce, balony obserwacyjne i zaporowe, obrona przeciwlotnicza oraz prawo lotnicze”⁸³.

O nieustannie wysokiej pozycji Sokołowskiego w marynarskim sporcie świadczy fakt delegowania go z Pucka (i to w trakcie trwania II KOLM) do Gdyni na zawody sportowe MW (12–13 września 1935 r.)⁸⁴. Co ciekawsze, już wtedy, jeszcze bez formalnego przeniesienia, występował jako reprezentant MDLot. Wyniki osiągnął wyróżniające – drugie miejsce w biegu na 100 m (z czasem 12 sek.) i trzecie miejsce w skoku w dal (z wynikiem 5,73 m)⁸⁵.

Po ukończeniu II KOLM, por. mar. Sokołowski, aż do wybuchu wojny, związał się z Wybrzeżem. Regulował to rozkaz personalny nr 21 szefa KMW, z 26 września 1935 r. Zgodnie z nim nasz bohater został, z dniem 29 września 1935 r., przeniesiony służbowo z Flotylli Rzecznej do MDLot. Podobnych przeniesień było więcej (poza Sokołowskim jeszcze siedmiu oficerów⁸⁶), co może świadczyć o przyjętym w KMW kursie na istotne wzmocnienie lotnictwa

⁸⁰ J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, s. 183.

⁸¹ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, *passim*; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. V: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918–1947)*, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2011, s. 505; J.W. Dyskant, *Flotylla Rzeczna...*, s. 189.

⁸² CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 206 Dowódcy MDLot., 10 września 1935 r., b.p. W ZE(JS) podano, zapewne błędnie, że kurs rozpoczął się już w styczniu 1935 r.

⁸³ A. Olejko, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2010, s. 288.

⁸⁴ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 208 z 12 września 1935 r. i nr 210 z 14 września 1935 r., b.p.).

⁸⁵ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 232 Dowódcy MDLot., 10 października 1935 r., b.p.

⁸⁶ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 225 Dowódcy MDLot., 2 października 1935 r., b.p.

morskiego. Wejście wspomnianych oficerów w skład personelu MDLot. wiązało się z uzyskaniem prawa do pobierania dodatku lotniczego IV kategorii⁸⁷. Rozkazem dowódcy MDLot., kmdr. ppor. pil. Edwarda Szystowskiego, z 3 października, nowo pozyskani oficerowie zostali przydzieleni, jako młodszy oficerowie, do obu eskadr liniowych Dywizjonu. Por. mar. obs. Sokołowski (wraz z trzema kolegami z Kursu) trafił – jako obserwator – do 1 Eskadry Liniowej; trzech pozostałych – do 2 Eskadry Liniowej⁸⁸. Eskadra, w której służył odtąd Sokołowski miała naczelne usytuowanie w strukturze organizacyjnej Dywizjonu. Poza nią w skład MDLot. wchodziły w tym czasie jeszcze: 2 Eskadra Liniowa, Eskadra Szkolna, Pluton Administracyjny i Oddział Portowy⁸⁹. Przejściowo dochodziła także Szkoła Specjalistów Lotniczych.

Samo miasto Puck – miejsce bazowania MDLot. – było nieduże, kameralne, z rynkiem i położoną nieopodal farą pw. św. Apostołów Piotra i Pawła, górującą nad małym portem. W MDLot. kultywowano tradycje 10 lutego 1920 r., kiedy to właśnie na terenie zajmowanym przez Dywizjon (w miejscu dawnej niemieckiej bazy lotnictwa morskiego) gen. dyw. Józef Haller dokonał zaślubin Polski z Bałtykiem.

Na okres służby Sokołowskiego w MDLot. przypadła stabilizacja w jego życiu osobistym. Stało się tak za sprawą małżeństwa, zawartego 21 maja 1936 r., z Marią Michalską. Zaświadczał o tym dokument wystawiony przez urzędnika stanu cywilnego rzymskokatolickiej parafii w Aleksandrowie Kujawskim, skąd pochodziła panna młoda⁹⁰.

Pierwsza duża uroczystość MDLot., w której Sokołowski wziął czynny udział, była związana z 17 rocznicą odzyskania niepodległości, jeszcze 11 listopada 1935 r. Obchód miał się rozpocząć o godzinie 9.00 rano od zbiórki na rynku oddziałów wojska, organizacji wojskowych i społecznych. Po nabożeństwie w kościele, program przewidywał „pochód całego obywatelstwa puckiego i dzieci szkolnych”, a później defiladę MDLot. i organizacji wojskowych. Wieczorem przewidywana była akademie w puckim Domu Zdrojowym., z przemówieniami, deklamacjami i śpiewem. MDLot. wziął czynny udział w obchodach, wystawiając 4 kompanie (po dwa plutony w każdej) oraz

⁸⁷ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 288 Dowódcy MDLot., 18 grudnia 1935 r., b.p.

⁸⁸ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 226 Dowódcy MDLot., 3 października 1935 r., b.p.; *ibidem*, Rozkaz dzienny Dowódcy MDLot., 10 października 1935 r., b.p.

⁸⁹ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 241 Dowódcy MDLot., 21 października 1935 r., b.p.

⁹⁰ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 143 Dowódcy MDLot., 26 czerwca 1936 r., b.p. W przywoływanym rozkazie dziennym podano, zapewne pomyłkowo, że małżeństwo państwa Sokołowskich zostało zawarte w 1934 r. Cały kontekst sprawy zdaje się przemawiać za wersją o 1936 r.

osobny pluton w składzie 8 podoficerów i 24 marynarzy. Całością dowodził kpt. mar. pil. Kazimierz Szalewicz. Por. mar. obs. J. Sokołowski w planowanej uroczystości miał zadania, jako dowódca jednego z dwóch plutonów II kompanii (którą dowodził por. mar. Jerzy Strzałkowski)⁹¹.

Podobny scenariusz towarzyszył 10 lutego 1936 r. obchodom 16 rocznicy zaślubin Polski z morzem, połączonych ze Świętem Marynarki Wojennej. Tu Sokołowski miał być dowódcą jednego z trzech plutonów I kompanii. Zadbano o odpowiednią oprawę uroczystości, wywieszenie flag itp. Wieczorem 10 lutego 1936 r. w Gdyni planowano uroczystą kolację, na którą oficerów MDLot. zapraszał dowódca i oficerowie Floty. Jeszcze w przeddzień uroczystości, 9 lutego, ziemianki z „Koła Morskiego” urządziły dancing w cukierni Przeździeckiego w Pucku. Wstęp wynosił 99 gr, a czysty zysk miał zasilić cele oświatowe⁹².

Od połowy marca 1936 do 1 października 1938 r. por. mar. Sokołowski miał sprawować funkcję zastępcy dowódcy 1 Eskadry Liniowej i oficera taktycznego Eskadry⁹³.

12 maja 1936 r. cały MDLot., a w jego składzie J. Sokołowski, uczcili pierwszą rocznicę śmierci marsz. Józefa Piłsudskiego (por. Sokołowski jako dowódca plutonu I kompanii). Program obchodu był bogaty w wydarzenia i to przez cały dzień (uroczystości koncentrowały się przy popiersiu marsz. Piłsudskiego, na puckim rynku; jednym z ostatnich wydarzeń dnia było – po odśpiewaniu „I Brygady” i „Hymnu Państwowego” – przeniesienie popiersia do magistratu)⁹⁴.

Także podczas obchodów w 1936 r. Święta 11 Listopada, por. Sokołowski pełnił obowiązki dowódcy jednego z plutonów marynarzy. Uroczystości zaplanowano na dwa dni. Wieczorem 10 listopada głównym punktem programu obchodów był capstrzyk ulicami miasta – od koszar przy ul. 10 Lutego, ul. Hallera, koło stacji kolejowej, ul. Marsz. Piłsudskiego, ul. Wałową, ul. Bogusława, przez Rynek, ul. Prezydenta i koło Domu Zdrojowego. Droga powrotna wiodła: ul. Prezydenta, ul. Klasztorną, koło kościoła, ul. Morską i ul. 10 Lutego – do koszar MDLot. Obok plutonów Dywizjonu (częściowo z bronią, a 24 marynarzy z pochodniami), w capstrzyku uczestniczyć miały: Przysposobienie Wojskowe i organizacje cywilne. Obchody 11 listopada miały stać pod znakiem: nabożeństwa w puckiej farze,

⁹¹ CAW, sygn. I.328.12.15, Dodatek do rozkazu nr 255/35 Dowódcy MDLot., 8 listopada 1935 r., b.p.

⁹² CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 31 Dowódcy MDLot., 7 lutego 1936 r., b.p.; *ibidem*, Dodatek do rozkazu nr 31/36, b.p.

⁹³ ZE(JS).

⁹⁴ CAW, sygn. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu nr 107/36 z 9 maja 1936 r., b.p.

defilady oraz akademii w Domu Zdrojowym. Dla szeregowych MDLot. przewidziano pogadankę w sali kwatermistrzostwa „o Święcie Odrodzenia Polski, Jej Wskrzesicielu [marsz. Piłsudskim] oraz Naczelnym Wodzu Marszałku Śmigłym-Rydzem”⁹⁵. Niekiedy (3 czerwca 1936 r.) por. Sokołowski przewidziany był do dowodzenia kompanią. Miała to być – podczas uroczystości upamiętniającej dziesięciolecie sprawowania urzędu przez prezydenta RP Ignacego Mościckiego – III kompania. W sali kwatermistrzostwa przewidziany był odczyt na temat pracy niepodległościowej, naukowej i roli prezydenta Mościckiego jako głowy państwa⁹⁶. Szczególny charakter miały w 1936 r. uroczystości święta Bożego Ciała, którego oprawę wojskową zapewnił MDLot. Eskortę honorową koło baldachimu stanowić miał oficer i ośmiu podoficerów. Pozostali podoficerowie i marynarze wolni od służby mieli tworzyć szpaler, jako obramowanie procesji. Przed baldachimem przewidziano miejsce dla kompanii honorowej, zaś za nim miejsce dla delegacji oficerów MDLot. Jednym z nich miał być Sokołowski. Plany te pokrzyżowała zła pogoda. W efekcie procesję przeniesiono na niedzielę, 14 czerwca 1936 r.⁹⁷

Na co dzień służba Sokołowskiego koncentrowała się na zadaniach w ramach 1 Eskadry Liniowej. Pełnił też, jak inni oficerowie, dyżury oficera służbowego i startowego MDLot. Na początek kilkakrotnie był zastępcą oficera służbowego i startowego, aby oswoić się z nowymi obowiązkami (23 września oraz 9 i 11 października 1935 r.). Później pełnił już samodzielnie obowiązki oficera, z zasady razem służbowego i startowego; w kilku przypadkach tylko startowego – jak 30 grudnia 1935 r. oraz 24 i 27 kwietnia 1936 r. Według zachowanych w CAW niekompletnych rozkazów dziennych dowódcy MDLot., Sokołowski tylko w okresie od listopada 1935 do końca marca 1937 r. pełnił służbę oficera służbowego i startowego Dywizjonu nie mniej niż 50 razy. Do jego obowiązków należało też niekiedy prowadzenie personelu MDLot. w niedzielę do fary na mszę św. (tak miało być 19 stycznia i 26 lipca 1936 r.)⁹⁸. Wiele razy przyszło też Sokołowskiemu – przy różnych okazjach, jak już podawano – zastępować dowódcę 1 Eskadry Liniowej, kpt. mar. pil. Feliksa Baczyńskiego, w związku z jego wyjazdami służbowymi, urlopami, czy chorobami⁹⁹.

⁹⁵ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 256 Dowódcy MDLot., 9 listopada 1936 r., b.p.; Dodatek do rozkazu nr 256/36 z 9 listopada 1936 r., b.p.

⁹⁶ CAW, sygn. I.328.12.16, Załącznik (dodatek) do rozkazu nr 124/36 z 2 czerwca 1936 r., b.p.

⁹⁷ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkazy dzienne MDLot. (nr 129 z 9 czerwca oraz nr 131 z 12 czerwca 1936 r., b.p.).

⁹⁸ CAW, sygn. I.328.12.15, *passim*; *ibidem*, sygn. I.328.12.16, *passim*; *ibidem*, sygn. I.328.12.17, *passim*.

⁹⁹ CAW, sygn. I.328.12.16, *passim*; CAW, sygn. I.328.12.17, *passim*.

Jako lotnika-oficera MDLot. Sokołowskiemu dotyczyły wszelkie komunikaty dowódcy Dywizjonu, wpływające na przebieg codziennej służby. I tak, przykładowo, w listopadzie 1935 r. uczulano cały personel MDLot., że już od połowy września tego roku zmieniły się weksylia Rzeszy Niemieckiej (w miejsce dotychczasowej chorągwi państwowej i narodowej oraz bandery handlowej pojawiła się nowa – czerwona z czarną swastyką w białym kole)¹⁰⁰. Te oznaczenia miały odtąd pojawiać się także na samolotach III Rzeszy, aż po tragiczne dni II wojny światowej.

W grudniu 1936 r. Sokołowski został zaliczony do III klasy obserwatorów morskich, co z pewnością wiązało się z odpowiednio dużą liczbą godzin spędzonych w powietrzu¹⁰¹. W związku z tym w 1936 r. odbył, jak i inni lotnicy, badania lotniczo-lekarskie w Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa (CBLL) w Warszawie¹⁰² (od tegoż 1936 r. noszącym nazwę Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa). Do innych obowiązków Sokołowskiemu należało standardowe odbywanie stażów w marynarce handlowej. Nasz bohater w marcu 1936 r. zaokrętował na s/s „Śląsk”, a po nim na s/s „Cieszyn”¹⁰³. Podobny staż na statku handlowym odbył co najmniej jeszcze raz – w marcu 1937 r. – na s/s „Lwów”, firmy „Polbryt” (niektórzy koledzy-oficerowie trafiali na ciekawsze z marynarskiego punktu widzenia – najnowsze nabytki Linii Gdynia–Ameryka – nowoczesne transatlantyki)¹⁰⁴.

Tak jak w KK nr 2, podczas nauki w SPMW, we Flotyli Rzecznej, tak i w MDLot. Sokołowski z pasją oddawał się sportowi. Sprzyjało temu Dowództwo Floty, z kadm. Józefem Unrugiem, zainteresowane promowaniem sprawności fizycznej personelu. Następstwem tego podejścia było, w czerwcu 1936 r., zorganizowanie w MDLot., na podstawie fonogramu dowódcy Floty, Wojskowego Klubu Sportowego „Lotnictwo Morskie”. Do WKS mieli należeć obowiązkowo (!) wszyscy oficerowie, podoficerowie zawodowi i nadterminowi oraz szeregowi służby czynnej. 15 czerwca 1936 r. na zebraniu organizacyjnym wybrano Zarząd Klubu w składzie: prezes – kpt. pil. Bolesław Filanowicz, I wiceprezes – por. mar. obs. Aleksander Krawczyk, II wiceprezes – st. bosm. pil. Franciszek Kowal. Nazwisko Sokołowskiego

¹⁰⁰ CAW, sygn. I.328.12.15, Rozkaz dzienny nr 270 Dowódcy MDLot., 27 listopada 1935 r., b.p.

¹⁰¹ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 285 Dowódcy MDLot., 15 grudnia 1936 r., b.p.

¹⁰² CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 228 Dowódcy MDLot., 6 października 1936 r., b.p.

¹⁰³ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 51 Dowódcy MDLot., 3 marca 1936 r., b.p.

¹⁰⁴ CAW, sygn. I.328.12.16, *passim*; CAW, sygn. I.328.12.17, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 49 z 3 marca oraz nr 63 z 20 marca 1937 r., b.p.).

otwierało – jak się wydaje nieprzypadkowo – listę ośmiu członków Zarządu nowego klubu. Członkostwo w WKS wiązało się ze składkami (potrącanymi od sierpnia 1936 r.), w wysokości od 2,50 zł w wypadku oficerów sztabowych, do 30 gr w wypadku podoficerów zawodowych i cywilnych pracowników fizycznych¹⁰⁵.

Istotną zmianę w codziennej służbie naszego bohatera wyznaczył rozkaz dzienny dowódcy MDLot., mianujący go z dniem 29 września 1936 r. oficerem sportowym (lub oficerem Wychowania Fizycznego) MDLot. (nowe obowiązki miał godzić ze sprawowaną już funkcją zastępcy dowódcy 1 Eskadry Liniowej)¹⁰⁶. Będąc członkiem Zarządu WKS, a zarazem oficerem odpowiedzialnym za krzewienie tężyzny fizycznej w MDLot., był Sokołowski jednym ze współautorów (a na pewno wykonawcą) decyzji o rozwijaniu w Dywizjonie nowych dyscyplin sportu. Już na początku grudnia planowano zatem uruchomić sekcję szermierki „na szable i szpady”. Realizując tę ideę, rozkazem z 22 grudnia 1936 r., Dowództwo MDLot. zarządziło rozpoczęcie od początku stycznia 1937 r. nauki szermierki dla oficerów i podoficerów Dywizjonu, w wymiarze dwóch godzin tygodniowo (dla oficerów w stopniu do kapitana włącznie i w wieku do 38 lat nauka była obowiązkowa)¹⁰⁷. Już na początku grudnia 1936 r. planowano uruchomić treningi bokserskie¹⁰⁸. WKS „Lotnictwo Morskie” stał w grudniu tegoż 1936 r. za organizacją turnieju szachowego o mistrzostwo MDLot. Zawodami, rozgrywanymi systemem pucharowym (każdy z każdym), kierować miał oficer WF – por. mar. obs. Sokołowski¹⁰⁹.

Nazwisko Sokołowskiego odnajdujemy w relacjach ze wszystkich liczących się rywalizacji sportowych. W szczególności odnosiło się to do samego Dywizjonu. Przykładowo, w sierpniu 1936 r. podczas zawodów wojskowo-sportowych na rok 1936/1937, o mistrzostwo MDlot. w dyscyplinach lekkoatletycznych, Sokołowski był sędzią podczas wszystkich rozgrywanych biegów (na 100 m, 110 m przez płotki, 400 m, 800 m, 3000 m)¹¹⁰. W zawodach

¹⁰⁵ CAW, sygn. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu nr 190/36, b.p.

¹⁰⁶ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 222 Dowódcy MDlot., 29 września 1936 r., b.p. Na temat nazwy nowo objętego stanowiska służbowego – zob. CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 244 z 24 października oraz nr 296 z 30 grudnia 1936 r., b.p.).

¹⁰⁷ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkazy dzienne Dowódcy MDLot. (nr 275 z 2 grudnia oraz nr 291 z 22 grudnia 1936 r., b.p.).

¹⁰⁸ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 276 Dowódcy MDLot., 3 grudnia 1936 r., b.p.

¹⁰⁹ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 281 Dowódcy MDLot., 10 grudnia 1936 r., b.p. Na temat WKS „Lotnictwo Morskie” i sportu w MDLot. – zob. też A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 280–281.

¹¹⁰ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 187 Dowódcy MDLot., 19 sierpnia 1936 r.

na szczeblu MW zawsze godnie reprezentował MDLot., zapewne – jak wiele razy wcześniej – w siatkówce¹¹¹. Jednak szczególne sukcesy odnosił w swojej ulubionej lekkiej atletyce. Podczas jednych tylko zawodów, o mistrzostwo MW, rozgrywanych 17 i 18 września 1936 r. na stadionie miejskim w Gdyni, Sokołowski wiele razy zajmował pierwsze i drugie miejsca. Pierwszy był w biegach: w sztafecie 4 x 100 m (w czasie 47,5 sek.) i w sztafecie olimpijskiej; drugie miejsca uzyskał w biegu na 100 m (12 sek.) oraz w skokach – w dal (5,79 m) i wzwyż (1,55 m)¹¹². Gdy podobne zawody („pływakackie, lekkoatletyczne i gry sportowe”) rozegrano na szczeblu MW w 1937 r. (w dniach 28 sierpnia–4 września) Sokołowski, jako reprezentant MDLot., również mógł pochwalić się sukcesami (pierwsze miejsca – w biegu na 110 m przez płotki i w sztafecie olimpijskiej, a także w skokach – w dal i wzwyż; drugie miejsce prawdopodobnie w sztafecie 4 x 100 m i trzecie miejsce w biegu na 100 m. To jego m.in. postawa złożyła się na ogółem drugą lokatę MDLot. (po Flocie, a przed Flotyllą Rzeczną i Rejonem Umocnionym Hel)¹¹³. Świadectwem przywiązywania w MDLot. dużej wagi do sportu jest fakt, że duża część personelu uzyskiwała corocznie prawo do noszenia Państwowej Odznaki Sportowej (POS), np. zgodnie z planem zawodów wojskowo-sportowych na rok 1936/1937 – około 200 osób!. Jednym z nich był oficer sportowy Dywizjonu por. Sokołowski, posiadacz POS na rok 1938 (klasy III, stopnia 3, nr legit. 2040)¹¹⁴.

Ale por. mar. obs. Sokołowski, poza tym, że zajmował się hobbistycznie i służbowo sportem, był też wszechstronnie wykształconym oficerem marynarki, godnym oceny (7/17) wystawionej mu podczas promocji w sierpniu 1932 r. Był więc wykorzystywany przez dowództwo Dywizjonu także do szkolenia z przedmiotów ściśle morskich. Tak było np. w trakcie kilkudniowego kursu aplikacyjnego dla oficerów młodszych korpusu morskiego (lub inaczej: Kursu Aplikacyjnego dla Podporuczników Marynarki Wojennej – KAP) promocji 1936 r. (Kurs przewidziano w Eskadrze Szkolnej MDLot., w dniach 16–21 listopada 1936 r.)¹¹⁵. Celem Kursu było, jak to ujął A. Olejko: „przekazanie podporucznikom podstawowych wiadomości o lotnictwie morskim, a prowadzone zajęcia zaznajamiały kursantów z różnymi zagadnieniami nawigacyjnymi i bojowymi lotnictwa morskiego. [...] W okresie trwania kursu jego

¹¹¹ CAW, sygn. I.328.1.25, Rozkaz dzienny nr 45 Dowódcy Floty, 16 września 1936 r., b.p.

¹¹² CAW, sygn. I.328.1.24, Rozkaz dzienny nr 47 Dowódcy Floty, 25 września 1936 r., b.p.; CAW, sygn. I.328.12.16, Dodatek do rozkazu [Dowódcy MDLot.] nr 228/36.

¹¹³ CAW, sygn. I.328.1.26, Rozkaz dzienny nr 50 Dowódcy Floty, 21 września 1937 r., b.p.

¹¹⁴ CAW, sygn. I.328.12.17, Rozkaz dzienny nr 50 Dowódcy MDLot., 4 marca 1937 r., b.p.

¹¹⁵ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 259 Dowódcy MDLot., 13 listopada 1936 r., b.p.

uczestnicy odbywali wiele lotów w charakterze obserwatorów, wykonując w tym czasie m.in. takie zadania, jak: fotografowanie obiektów na ziemi, przeprowadzenie z wysokości ok. 300 m strzelania z km do tratwy pływającej, naloty bombowe oraz nawiązywanie łączności radiowej z ziemią¹¹⁶. Kierownikiem kursu był dowódca Eskadry Szkolnej, a instruktorami wybrani oficerowie. Sokołowskiemu przypadły na kursie aż dwa przedmioty: nawigacja oraz – jak łatwo się domyśleć – wychowanie fizyczne. Inni oficerowie, wyznaczeni przez dowódcę Dywizjonu, prowadzili pozostałe przedmioty: por. pil. Henryk Kołodziejek – uzbrojenie lotnicze, strzeleckie i bombowe, por. mar. obs. J. Strzałkowski – łączność, por. mar. obs. Bolesław Gonera – foto lotnicze, inż. Eugeniusz Czosnykowski – silniki i płatowce oraz ppor. pil. Józef Rudzki – spadochrony. Rozkład zajęć kursu aplikacyjnego wypełniał cały dzień, od pobudki o godzinie 6.00 do 17.00. Siedem godzin dziennie rezerwowano na wykłady, zajęcia praktyczne i – co szczególnie ważne – wspomniane wyżej różnorodne loty ćwiczebne¹¹⁷.

W końcu września 1938 r. pożegnał por. mar. Sokołowski Puck oraz MDLot. i na blisko rok związał się służbowo z Flotą w pobliskiej Gdyni. Tu znowu wykorzystano jego predyspozycje do szkolenia kandydatów na marynarzy. Został skierowany na stanowisko dowódcy kompanii rekruckiej i oficera wachtowego na szkolnym szkunerze ORP „Iskra” w miesięcznym rejisie z kandydatami do SPMW¹¹⁸.

Przejęciowo, po zejściu z „Iskry”, trafił do Dywizjonu Kontrtorpedowców na stanowisko oficera sygnałowego (w zeszycie ewidencyjnym podano, prawdopodobnie błędnie, że oficera nawigacyjnego) kontrtorpedowca (niszczyciela) ORP „Wicher”¹¹⁹. W Dywizjonie Kontrtorpedowców służył zapewne co najmniej do marca 1939 r.¹²⁰

Po okresie dowodzenia Kompanią Rekrucką Kadry Floty (do 1 maja 1939 r.), trafił jako p.o. dowódcy na kanonierkę ORP „Gen. Haller” (15 maja–2 sierpnia 1939 r.). Ostatni przed wojną przydział na okręt RP kierował por. mar. Sokołowski, jako p.o. dowódcy, na nowoczesny trałowiec ORP „Jaskółka” (funkcję tę sprawował niespełna trzy tygodnie, do 20 sierpnia 1939 r.)¹²¹.

¹¹⁶ A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 286. Na temat KAP – zob. także S. Ordon, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966, s. 248–249.

¹¹⁷ CAW, sygn. I.328.12.16, Rozkaz dzienny nr 259 Dowódcy MDLot., 13 listopada 1936 r., b.p.

¹¹⁸ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 432; ZE(JS).

¹¹⁹ CAW, sygn. I.328.2.3, Rozkaz dzienny nr 27 Dowódcy Dywizjonu Kontrtorpedowców, 30 listopada 1938 r., b.p.

¹²⁰ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. V, s. 505; ZE(JS).

¹²¹ ZE(JS).

Dalsza służba w PMW miała na celu wyzyskanie jego umiejętności jako jednego z nielicznej grupy specjalistów w zakresie lotnictwa Marynarki Wojennej. Zbiegło się to z podpisaniem, 30 lipca 1938 r., w Warszawie umowy w sprawie dostawy przez włoską Spółkę Akcyjną CRDA, w siedzibą w Trieście, sześciu wodnosamolotów typu CANT Z-506 B „Airone”¹²². Kontrakt otwierał drogę do zasadniczego wzmocnienia siły MDLot. o samoloty nowoczesne i potencjalnie bardzo silnie uzbrojone. Każdy taki samolot wymagał dobrze wyszkolonej, kilkusobowej załogi.

Sokołowski znalazł się na liście początkowo 7 oficerów i 9 podoficerów związanych z MDLot. (docelowo 8 oficerów i 11 podoficerów) przewidzianych do delegowania do Włoch w celu pełnienia „nadzoru budowy wodnopłatowców” (w zeszycie ewidencyjnym Sokołowskiego jako datę wejścia w skład Komisji Odbioru Wodnosamolotów w Monfalcone podana jest data 27 sierpnia 1939 r.)¹²³.

Obsada ekipy odbiorczej świadczy, że wskazani w niej lotnicy byli przewidziani do obsadzenia pierwszych kilku maszyn (listę otwierali kapitanowie mar. piloci: Feliks Baczyński, Roman Borowiec i Antoni Wacięga)¹²⁴.

Po zdaniu obowiązków dowódcy 1 Eskadry Liniowej MDLot., do Włoch, w związku z odbiorem pierwszego CANTA, przybył kpt. mar. pil. R. Borowiec. Maszynę odebrano z zakładów w Monfalcone koło Triestu. 27 sierpnia 1939 r. z Monfalcone wyruszył do Polski pierwszy w pełni nowoczesny samolot polskiego lotnictwa morskiego. W rezultacie, tego jeszcze dnia (po pięciu godzinach lotu) pierwszy polski CANT Z-506 B „Airone” wodował na zat. Puckiej¹²⁵. Jego późniejsze losy w kampanii wrześniowej (aż po zagładę na jeziorze Siemień koło Parczewa) to osobne zagadnienie.

Z postacią Sokołowskiego wiąże się historia niedoszłego odbioru drugiego CANTA (porucznik był przewidziany na nawigatora tej maszyny). 7 września (gdy przez Polskę przewalała się już nawała wroga) do Włoch przybył (drogą powietrzną przez Bukareszt, a później koleją przez Jugosławię), dowódca drugiej załogi, kpt. mar. pil. A. Wacięga, wraz z przewidywaną załogą. Byli tam: II pilot – st. bosman pil. Stanisław Witas, nawigator – por. mar. obs. J. Sokołowski, radiotelegrafista – bosman radio Ludwik Szopa

¹²² A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 351; tenże, *CANT Z-506 B „Airone” Morskiego Dywizjonu Lotniczego*, Warszawa 2014, *passim*.

¹²³ ZE(JS).

¹²⁴ CAW, sygn. I.300.21.455, Wykaz imienny oficerów i podoficerów Mar. Woj. oraz osób cyw[ilnych] przebywających za granicą w związku z budową OO [Okrętów] RP, b.d. [wiosna 1939 r.].

¹²⁵ Na temat sprowadzenia pierwszego CANTA – zob. np. A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 357

i dwaj mechanicy-strzelcy pokładowi: bosman mechanik Leon Majewski oraz bosman mechanik Bronisław Karczewski. Dołączyli oni do grupy polskich specjalistów wysłanych tam celem odbioru samolotów. Sytuację komplikowały wprowadzone włoskie restrykcje, obejmujące m.in. zakaz wywozu samolotów. Od 1 października Polakom wręcz zakazano wstępu na teren fabryki w Monfalcone¹²⁶.

Dalsze losy Sokołowskiego i jego kolegów z drugiej załogi CANTA znamy z relacji kpt. mar. pil. Wacięgi: „Dyspozycje i rozkazy co do dalszego naszego pobytu we Włoszech i pracy otrzymaliśmy od Attaché Lotniczego przy Ambasadzie RP w Rzymie ppłk. [Mariana] Romeyki, który swym rozkazem utworzył z nas 1 Polską Morską Eskadrę Bombową. On też wypłacał pobory ustalone przez szefa KMW. W połowie października 1939 r. przenieśliśmy się z rozkazu ppłk. Romeyki z Monfalcone do Grignano pod Triestem, gdzie zamieszkaliśmy w hotelu i tam oczekiwaliśmy na dalsze rozkazy. W tym też czasie ppłk Romeyko wcielił do naszej eskadry 16 podoficerów lotnictwa lądowego, którzy przyjechali do Włoch z Węgier z obozów [internowania]. W czasie pobytu w Grignano odbywały się wykłady dla wszystkich o wodnosamolotach »Cant« i z rozkazu ppłk. Romeyki nauka języka angielskiego. W pierwszych dniach stycznia 1940 r. otrzymaliśmy rozkaz od ppłk. Romeyki do przygotowania się do wyjazdu w dniu 10 I 1940 r. do Anglii. Poborów za miesiąc styczeń nie otrzymaliśmy. Dnia 10 I 1940 r. wyjechaliśmy wszyscy [więc i Sokołowski – TK] przez Francję do Anglii. Do Londynu przybyliśmy 14 I 1940 r., a na [okręt-bazę] ORP »Gdynia« [w Plymouth-Devonport] z rozkazu szefa KMW zameldowałem się dnia 22 I 1940 r.”¹²⁷ (Jak wskazują ustalenia A. Olejki, wyjazd grupki lotników z Włoch miał nastąpić nie 10, a 20 stycznia¹²⁸).

W Wielkiej Brytanii Sokołowski trafił do rezerwowej grupy oficerów na ORP „Gdynia” (dawnym s/s „Kościszko”). Stan ten uległ zmianie 14 lutego 1940 r., kiedy został mianowany dowódcą 1 plutonu i zastępcą dowódcy I kompanii szkolnej (według innych, pewniejszych, danych II kompanii) tworzonego we Francji (w Coëtquidan) Batalionu Szkolnego Marynarki Wojennej (dowódcą Batalionu był kmdr ppor. Tadeusz Mindak, a dowódcą II kompanii – kpt. mar. pil. A. Wacięga)¹²⁹. Misja francuska dobiegła końca w pierwszej

¹²⁶ A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 357–358, 495–496; tenże, *CANT Z-506 B „Airone”...*, *passim*; informacje A. Olejki.

¹²⁷ Cyt. za: A. Olejko, *Lotnictwo morskie...*, s. 496–497. Por. *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. V, s. 334.

¹²⁸ A. Olejko, *CANT Z-506 B „Airone”...*, s. 93.

¹²⁹ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 432; IPMS, sygn. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 16, 14 lutego 1940 r.; S.M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 2, Albany 1987, s. 117.

połowie kwietnia 1940 r. i 17 kwietnia Sokołowski został – z dniem przybycia do Wielkiej Brytanii – odkomenderowany do KMW. Później pozostawał w dyspozycji Komendy Uzupelnień Floty w Plymouth-Devonport¹³⁰. W okresie kampanii francuskiej (w dniach 19–28 czerwca 1940 r.) uczestniczył, na ochotnika (!), w misji statku transportowego m/s „Batory”, mającej na celu ewakuację ostatnich polskich żołnierzy z St. Jean de Luz (przy granicy francusko-hiszańskiej) do Plymouth (wyprawą dowodził kpt. mar. Franciszek Pitułko). Sokołowski, sprawdzający do końca sytuację na lądzie, zdołał przeskoczyć z kutra na trap „Batorego” w ostatniej chwili, już po wyjściu statku w morze¹³¹. Po zakończeniu i tej misji por. Sokołowski nie czekał długo na nowy przydział. Zarządzeniem personalnym szefa KMW nr 38 z 17 lipca 1940 r. został mianowany dowódcą „Grupy Ścigaczy”, a zarazem dowódcą ścigacza I¹³² (tj. znanego później jako ORP „S 1”).

Jak zasadnie wskazywał Andrzej Jaraczewski, służba na ścigaczach do pewnego stopnia przypominała lotnictwo. Składały się na to częste wyjścia w morze na stosunkowo krótkie patrole, duża szybkość i gwałtowność działań w starciach z niemieckimi Schnellbootami¹³³. Czy owe podobieństwa wpłynęły na decyzję o skierowaniu na ścigacze – i to w charakterze pierwszego dowódcy Grupy – lotnika Sokołowskiego? W każdym razie taktyka działań ścigaczy odpowiadała młodym polskim oficerom MW, wiernym zasadzie: „Ścigacze muszą działać ofensywnie. Wszystko należy zrobić, aby doprowadzić do walki na małej odległości i utrzymać inicjatywę we wszystkich wypadkach”¹³⁴. Przy mianowaniu por. mar. Sokołowskiego na dowódcę Grupy Ścigaczy i dowódcę ORP „S 1”, z pewnością brano pod uwagę jego predyspozycje dowódcze wykazane przed wojną, w tym jako p.o. dowódcy mniejszych okrętów – kanonierki i trałowca.

Kres służby bohatera tego podrozdziału w PMW (i kres jego życia) przyniósł – opisany wyżej – pożar na ścigaczu ORP „S 1” na wodach cieśniny Solent nieopodal bazy Royal Navy w Portsmouth (16 października 1940 r. – il. 128–129).

¹³⁰ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 432; IPMS, sygn. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 29, 17 kwietnia 1940 r.

¹³¹ *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 410–411, 432; J. Pertek, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975, s. 83–87. Dramatyczne kulisy wyprawy „Batorego” do St. Jean de Luz opisuje J. Pertek (*ibidem*, s. 82–85).

¹³² IPMS, sygn. R.1024, Zarządzenia Personalne szefa KMW, No 38, 17 lipca 1940 r. Por. też *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 432–433.

¹³³ Cyt. za: T. Kondracki, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej*, „Polska Zbrojna”, 28 lutego–1 marca 1992 r., s. III.

¹³⁴ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Memoriał Biura Studiów KMW („o ścigaczach”) z 2 lutego 1943 r., b.p.

Jest w Pucku, przy wejściu na teren zajmowany niegdyś przez Morski Dywizjon Lotniczy, głaz z tablicą o treści:

**„Pamięci polskich lotników, którzy zginęli w II wojnie światowej
w obronie polskiego Wybrzeża i Ojczyzny nad wszystkimi morzami świata”.**

Choć kpt. mar. obs. Janusz Justyn Sokołowski, zginął w październiku 1940 r. z dala od Bałtyku i to nie śmiercią lotnika, a marynarza, to także Puck – kolebka polskiego lotnictwa morskiego – pozostaje miejscem pamięci o tym wyróżniającym się oficerze.

Zakończenie

Pod koniec II wojny światowej, w 1944 r., siły skupione w ramach brytyjskiego dowództwa Coastal Forces liczyły łącznie około 3 tysiące oficerów i 22 tysiące szeregowych (do 1946 r. eksploatowano około 2 tys. jednostek pływających). Łącznie w latach 1939–1945 siły Coastal Forces uczestniczyły w około 900 akcjach bojowych, w których wyniku zatopiono około 400 jednostek pływających (okrętów i statków) wroga. W tej liczbie było 48 zniszczonych ścigaczy torpedowych Kriegsmarine (E-boatów – Schnellbootów) i 32 zatopione miniaturowe okręty podwodne (środki szturmowe, np. typu „Neger”). Jednostki pływające Coastal Forces, wyposażone w torpedy (głównie klasy MTB) wystrzeliły w trakcie akcji bojowych aż 1169 torped – więcej niż brytyjska flota podwodna – uzyskując przy tym wyższy, niż w siłach podwodnych, odsetek trafień. Jednostki Coastal Forces zestrzeliły też 32 samoloty i przeprowadziły wiele operacji minowych oraz akcji dywersyjnych, polegających na wysadzeniu na brzeg kontrolowany przez wroga (głównie francuski) agentów wywiadu (SOE).

Cena, którą przyszło zapłacić siłom przybrzeżnym Royal Navy za zwycięstwo w „małej wojnie” w Kanale i na Morzu Północnym była wysoka – śmierć i rany tysięcy marynarzy oraz zniszczenie (zatopienie) w wyniku działań wroga 170 własnych jednostek pływających. W tej liczbie większość stanowiły ścigacze (MGB i MTB), różnych typów i wielkości.

Wdzięczna Wielka Brytania nagrodziła marynarzy Coastal Forces trzema tysiącami odznaczeń, w tym czterema najwyższymi odznaczeniami wojskowymi tego kraju – Krzyżami Wiktorii (Victoria Cross)¹. Są one po dziś dzień

¹ <http://www.coastal-forces.org.uk> (dostęp: 4.01.2021). Wspomniane wyżej miniaturowe „żywe torpedy” typu „Neger” stanowiły potencjalnie groźną, choć spóźnioną w użyciu, broń niemieckiej Kriegsmarine. Jedną z niewielu ofiar niemieckiego „Negera” był – ciężko uszkodzony 8 lipca 1944 r. u brzegów Normandii – lekki krążownik PMW, ORP „Dragon” (38 ofiar śmiertelnych). Jednym z marynarzy Coastal Forces odznaczonych

nadawane żołnierzom Zjednoczonego Królestwa za przejawy najwyższego męstwa na polu bitwy, w obliczu wroga (np. w Afganistanie). Innym wyrazem wdzięczności Brytyjczyków dla marynarzy sił przybrzeżnych są liczne upamiętnienia miejsc związanych z wojennymi dziejami Coastal Forces, jak np. w dawnej bazie HMS „Beehive” w Felixstowe, z której działały również polskie ścigacze i gdzie mieściła się Baza Grupy Ścigaczy².

Jak na tym tle rysują się dokonania Grupy Ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej? Przy ocenie jej działań, i jej zasług, trzeba brać pod uwagę fakt, że polskie ścigacze stanowiły jedynie ułamek procenta przybrzeżnych sił alianckich zaangażowanych w działania „małej wojny” w Kanale La Manche i na Morzu Północnym (oprócz Brytyjczyków z siłami niemieckimi walczyli tu przedstawiciele kilku innych flot sojuszniczych: Kanadyjczycy, ale też np. Norwegowie, czy Holendrzy). Do tego dodać trzeba, że polskie ścigacze nigdy nie walczyły w ramach własnych większych zespołów bojowych (najwyżej w składzie trzech ścigaczy artyleryjskich; przeważnie jako asysta ścigaczy brytyjskich i to głównie torpedowych). Gdy polska Grupa Ścigaczy doczekała się wreszcie w latach 1944–1945 jednorodnego zespołu sześciu nowoczesnych ścigaczy torpedowych (torpedowo-artyleryjskich, od „S 5” do „S 10”), niefortunne, permanentne awarie zespołów napędowych uniemożliwiły jej wykazanie w boju walorów sprzętu i załóg (jedynie ORP „S 5” miał okazję do rzeczywistego starcia na Kanale ze Schnellbootami).

„VC” był st. marynarz (Able Seaman) William Alfred Savage, poległy 28 marca 1942 r. Zasłynął on podczas spektakularnego rajdu Royal Navy na Saint Nazaire, którego celem było wyeliminowanie suchego doku przydatnego do remontowania największych okrętów Kriegsmarine. Savage – obsługujący dział 40 mm Pom-Pom – strzelał nieprzerwanie ze swojego MGB, mimo braku osłony i w warunkach ciągłego zagrożenia życia, do celów na lądzie. Wykazał – jak podkreślono we wniosku o odznaczenie – wielką odwagę i spokój, mimo braku osłony, wyrażający się w celności jego ognia, a ostatecznie poległ przy swojej broni (<https://www.facebook.com/885892264754943/posts/rnvc-series-ab-william-alfred-savage-was-born-in-smethwick-staf/1883963721614454/>) (dostęp: 27.06.2019); M. Arthur, *Symbol of Courage. The Men Behind the Medal*, b.m.w. 2005, s. 421–422. O sukcesach alianckich ścigaczy torpedowych w zwalczaniu żeglugi III Rzeszy (zwłaszcza na Kanale La Manche i na Morzu Północnym) zaświadcza wykaz strat niemieckiej Handelsflotte zamieszczony w: L. Dinklage, H.J. Witthöft, *Die Deutsche Handelsflotte 1939–1945*, Bd. 1+2, Bd. 2: *Handelsschiffe-Blockadebrecher-Hilfskriegsschiffe*, Hamburg 2001, s. 217–368.

² Tablica pamiątkowa w Felixstowe głosi: „This plaque commemorates the men and women of coastal forces who served with the Royal Navy at HMS Beehive in Felixstowe between 1940 and 1945. From here MTB and MGB and Motor Launches carried out vital operations against enemy naval forces and protected British shipping in the Channel and North Sea. Many gave their lives and their skill and courage made an invaluable contribution to the success of the war at sea. We will remember them” (dostęp: 5.09.2020).

Nie można jednak tracić z pola widzenia, że w 1942 r. polskie ścigacze (głównie ORP „S 2” i ORP „S 3”) należały do najaktywniejszych uczestników walk w rejonie Cieśniny Kaletańskiej. Wyczyn ORP „S 2” (dowodzonego przez por. mar. Eugeniusza Wciślickiego), który w nocy, z 21 na 22 czerwca 1942 r., w pojedynkę zaatakował zespół sześciu ścigaczy niemieckich, jest do dzisiaj przywoływany, także w Wielkiej Brytanii, jako przykład nadzwyczajnego męstwa i – godnego pochwały – naruszenia w szczytnym celu wojskowej dyscypliny (za ten wyczyn Rzeczpospolita nagrodiła por. mar. Wciślickiego Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego *Virtuti Militari*, a Brytyjczycy – wysokim odznaczeniem DSC – *Distinguished Service Cross*). Cytowany w pracy Gordona Holmana (*The Little Ships*) oficer Royal Navy miał się wyrazić o Polakach w samych superlatywach: „Oni [Polacy] są straszliwymi przeciwnikami. Pokazać im w czasie wojny Niemców, to gorzej niż pokazać głodnemu wilczurowi kość, a przy tym są to najbardziej czarujący ludzie, jeśli spotkać się z nimi na pokładach ich własnych okrętów lub gdziekolwiek indziej”³.

Pewne wyobrażenie o działaniach polskiej Grupy Ścigaczy daje poniższe zestawienie (tabela 9), obejmujące najbardziej aktywny tego okres – od lipca 1940 do 1 stycznia 1945 r. (tj. do dnia, gdy wszystkie cztery ścigacze artyleryjskie: „S 1”, „S 2”, „S 3” i „S 4” były wycofane już z użycia⁴). Zwraca uwagę wyróżniająca się, najdłuższa aktywność bojowa trzech pierwszych ścigaczy artyleryjskich („S 1” – „S 3”), zwłaszcza najbardziej czynnego w działaniach (i najbardziej utytułowanego) ORP „S 2”, przede wszystkim z czasów dowództwa por. mar. Wciślickiego, tj. od podniesienia bandery w lipcu 1940 do października 1942 r.⁵

Jak pokazuje zestawienie, spośród sześciu ścigaczy torpedowo-artyleryjskich (wprowadzonych do służby między majem a październikiem 1944 r.) relatywnie największą aktywność wykazały dwa ścigacze wprowadzone

³ Cyt. za: J. Wolniewicz, „S 2” atakuje, „Panorama Północy”, 1962, nr 26. Sam G. Holman uznawał, że „Polacy znaleźli w Coastal Forces naturalne ujście swej dzielności i dali wyraz stałemu pragnieniu kontaktu z nieprzyjacielem, co zresztą udowodnili w akcji” (*ibidem*).

⁴ „S 1” stał od 15 kwietnia 1944 r. w II rezerwie; „S 2” w II rezerwie od 5 lipca 1944 r. Z kolei „S 3” został już 20 maja 1943 r. zdany władzom brytyjskim, a w wypadku „S 4” nastąpiło to 18 kwietnia 1944 r.

⁵ Zestawienie własne (wybrane pozycje) na podstawie: IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Zestawienie cyfrowe danych odnośnie Grupy Ścigaczy za okres: od podniesienia bandery do dnia 1 stycznia 1945 roku (16 lutego 1945 r.); załącznik nr 7 do: pisma: L.dz. 40/Tj/45 (podpisany kierownik Biura Historycznego Marynarki Wojennej, kmr ppor. Czesław Wnorowski), b.p. Dla wyrazistości zestawienia pominięto dane o znaczeniu drugorzędnym, jak liczby: ćwiczeń na morzu, prób na morzu (np. silników), przejść między portami i postojów.

Tabela 9. Aktywność bojowa polskiej Grupy Ścigaczy (lipiec 1940 – 1 stycznia 1945 r.)

Ścigacz / Podniesienie bandery	Liczba miesiący w służbie	Walki	Patrole. Działania Operacje	Liczba wyjść w morze	Liczba godzin na morzu	Liczba przeby- tych mil (Mm)
„S 1” 15.10.1940	48	1	79	141	689	7 683
„S 2” 19.07.1940	46	6	203	403	1 792	23 493
„S 3” 28.07.1940	34	5	97	251	940	11 285
„S 4” 5.07.1943	10	3	34	72	380	3 200
„S 5” 3.05.1944	7	1	20	99	526	5 065
„S 6” 10.07.1944	5,5	–	17	75	373	4 360
„S 7” 30.08.1944	4	–	6	32	87	1 174
„S 8” 19.09.1944	3	–	–	51	144	2 681
„S 9” 26.10.1944	2	–	–	31	99	1 522
„S 10” 31.10.1944	2	–	–	12	27	412
Razem	161,5	16	456	1 167	5 057	60 875

do służby najwcześniej: ORP „S 5” i ORP „S 6”, choć daleko było im do wcześniejszych dokonań ścigaczy artyleryjskich „S 2”, czy „S 3”. Przykładowo, spośród ścigaczy wprowadzonych do służby w 1944 r. tylko ORP „S 5” miał okazję walczyć ze ścigaczami niemieckimi (odbył jedną walkę). Zatem na tę kategorię ścigaczy w PMW (60 proc. okrętów tej klasy w polskiej flocie) przypadało tylko 6 proc. walk. Niewiele lepsze wskaźniki daje porównanie liczby patroli, działań i operacji. Ścigacze artyleryjskie, tj. 40 proc. wszystkich ścigaczy w składzie PMW (1940–1944), odbyły ich nieco ponad 400, a ścigacze torpedowo-artyleryjskie (60 proc. ścigaczy PMW) od wiosny do końca 1944 r. tylko nieco ponad 40 (i to wyłącznie ORP „S 5”, ORP „S 6” i ORP „S 7”).

Przyczyn było kilka. Inny był czasokres działań (ścigacze artyleryjskie legitymowały się czasem służby w PMW od 10 do 48 miesięcy, a torpedowo-artyleryjskie do końca 1944 r. od 2 do 7 miesięcy. Inną przyczyną była znacznie mniejsza aktywność sił nawodnych Kriegsmarine, które pod koniec wojny rzadziej wychodziły z baz, a to rzutowało na możliwości bojowego spotkania z nieprzyjacielem na wodach Kanału La Manche i Morza Północnego. Ostatnią, ważną przyczyną wskazanych dysproporcji była wyjątkowo duża awaryjność zespołów napędowych nowych ścigaczy torpedowo-artyleryjskich, co wymuszało częste postoje w remontach (obok remontów związanych z awariami, na ścigaczach przeprowadzano też zwykle remonty okresowe, obligatoryjne ze względu na rygorystyczne procedury związane z ich eksploatacją).

Jak wskazuje poniższe zestawienie, wskaźniki relatywnej długości remontów były na ogół porównywalne w wypadku obu kategorii ścigaczy – wprowadzonych do służby w latach 1940–1943 ścigaczy artyleryjskich oraz wprowadzonych do służby w 1944 r. ścigaczy torpedowo-artyleryjskich. I tak, przykładowo, na każdy miesiąc służby polskich ścigaczy przypadała pewna liczba dni spędzonych w bazach z powodu remontów⁶:

Ścigacze artyleryjskie (1940–1944)	Ścigacze torpedowo-artyleryjskie (1944–1945)
„S 1” – ok. 15 dni	„S 5” – ok. 13 dni
„S 2” – ok. 10 dni	„S 6” – ok. 7 dni
„S 3” – ok. 16 dni	„S 7” – ok. 9 dni
„S 4” – ok. 19 dni	„S 8” – ok. 5 dni
	„S 9” – –
	„S 10” – ok. 14 dni

Powyższe – z pozoru zaskakujące – zbliżone dane wynikają z odmiennych przyczyn. O ile w wypadku ścigaczy od „S 5” do „S 10” zaprezentowane wskaźniki były głównie spowodowane dużą awaryjnością zespołów napędowych, to w wypadku ścigaczy artyleryjskich od „S 1” do „S 4” – wynikały w znaczym stopniu z okoliczności bojowych. Co istotne – nie tylko wskutek działań nieprzyjaciela (jak w wypadku uszkodzenia „S 1” przez bombę lotniczą, czy „S 2” podczas nocnej walki z 21/22 czerwca 1942 r.). Istotnym czynnikiem częstszej konieczności remontów tej kategorii ścigaczy PMW były uszkodzenia powstałe wskutek wypadków, wynikających np. z błędów nawigacyjnych na trudnych pod tym względem, przybrzeżnych akwenach

⁶ *Ibidem.*

Wielkiej Brytanii. Tak było w wypadku wejścia na mieliznę North Goodwin ścigaczy ORP „S 2” i ORP „S 3” (4 września 1940 r.), czy ORP „S 4” (1 stycznia 1944 r.), również na mieliznę. Wymusiło to długotrwały remont (1944 r.), po którym ścigacz nie powrócił już do służby pod biało-czerwoną banderą. Na myśl przychodzi też pożar, który o mało nie doprowadził do zniszczenia ORP „S 1” (16 października 1940 r.), po którym poważnie uszkodzony okręt wiele miesięcy spędził w stoczni.

Na koniec tej części rozważań, krótkiego skomentowania wymaga kwestia strat zadanych przez polskie ścigacze siłom niemieckim (okrętom wojennym, żegludze towarowej oraz lotnictwu). Cytowane wyżej źródło określa straty zadane przez polskie ścigacze w latach 1940–1944 (w 1945 r. zadanie strat było już przez polskie ścigacze – ze względu na remonty i bliski termin zakończenia wojny – niemożliwe):

- 1 ścigacz zatopiony,
- 1 ścigacz uszkodzony,
- 1 samolot zestrzelony,
- 1 samolot uszkodzony⁷.

W powyższym zestawieniu jedyna wątpliwość towarzyszy pozycji pierwszej, gdyż brak dowodów zatopienia przez polski ścigacz niemieckiego Schnellboota (najbliższe tego były w sierpniu 1942 r. ORP „S 2” i ORP „S 3”⁸). Nie bez znaczenia jest też to, że najbardziej aktywne bojowo polskie ścigacze były skonfigurowane w wersji artyleryjskiej, a zatem możliwości zatapia-
nia większych jednostek wroga były z pewnością mniejsze, niż w wypadku ścigaczy torpedowych (jedna celna torpeda była w stanie zatopić dużą jednostkę nieprzyjacielską).

Gdy w skład polskiej Grupy Ścigaczy w 1944 r. weszły jednostki torpedowe, to używać groźnej broni mogły tylko ćwiczebnie (głównie na poligonie morskim w zatoce Holyhead w Walii). W akcji bojowej nie mogło do tego dojść, gdyż (poza jednym przypadkiem ORP „S 5”) nigdy nie doszło do spotkania bojowego z siłami nieprzyjaciela. Być może dalsze badania

⁷ *Ibidem*.

⁸ Jako zatopiony przez ORP „S 2” traktowany jest w niektórych dokumentach z epoki oraz w opracowaniach ścigacz niemiecki skutecznie ostrzelany podczas walki w sierpniu 1942 r. (por. np. biogram E. Wciślickiego w *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, s. 459). Oto, jak kluczowy moment analizowanego starcia przedstawił we wspomnieniach członek załogi ORP „S 2” Andrzej Domiczek: „Dowódca daje sygnał buczkiem do motorów. Startować... Ruszamy z miejsca całą szybkością [...] Otwieramy ogień. Strumienie pocisków grzęzną w ścigaczu niemieckim. Jeden wielki błysk i już go nie ma [...]”. (A. Domiczek, *Opowiadania marynarskie*, Londyn 1945; cyt. za: E. Kosiarsz, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984, s. 349). Kronika ścigacza „S 2” – na której m.in. opiera się treść niniejszej pracy – jest pod tym względem znacznie bardziej powściągliwa.

archiwalne, zwłaszcza w archiwach niemieckich, pozwolą w tej kwestii na istotne uściślenia.

Ciekawe, że o ile Biuro Historyczne Marynarki Wojennej opracowało zestawienie statystyczne dokonań ścigaczy PMW za okres do 1 stycznia 1945 r., o tyle brak w dostępnych materiałach analogicznego zestawienia za cały okres wojny (do 8 maja 1945 r.). Może to pośrednio potwierdzać dokonany wtedy radykalny zwrot w losach sprawy polskiej, co po decyzjach jałtańskich i w trakcie postępującej erozji relacji z sojusznikami (uległymi wobec dyktatu Stalina), kazało koncentrować się na sprawach najważniejszych (a do takich zestawienia statystyczne zapewne nie należały). Sprawa ta, być może w toku dalszych badań, zyska nowe naświetlenie.

Wraz z zakończeniem II wojny światowej i zwrotem Admiralicji brytyjskiej wypożyczonych ścigaczy (październik 1945 r.) dobiegły końca dzieje polskiej Grupy Ścigaczy. Nie przekreślało to jednak związków, jakie trudna służba na morzu i codzienne zagrożenia wytworzyły między tworzącymi ją marynarzami.

Braterstwo broni (i serdeczna przyjaźń), wykształcone podczas niełatwej służby na okrętach wojennych (w tym ścigaczach), będą odtąd kulturowane w ramach organizacji skupiającej na emigracji (a później także w Kraju) personel PMW – początkowo Samopomocy Marynarki Wojennej, a od 1961 r. – Stowarzyszenia Marynarki Wojennej (SMW)⁹.

Stowarzyszenie przez kilkadziesiąt powojennych lat, aż do zamknięcia zasadniczej swej działalności w 1992 r., pełniło skutecznie, na różnych polach, rolę kustosa pamięci o dokonaniach Marynarki Wojennej RP (w tym najmniejszych okrętów bojowych – ścigaczy i ich załóg). Świadectwem tego była trwająca wiele dziesiątek lat współpraca SMW ze znakomitym krajowym popularyzatorem dziejów PMW, Jerzym Pertkiem (autorem wielu cenionych pozycji książkowych), aż do jego śmierci w lipcu 1989 r.

Nie jest kwestią przypadku, że wśród działaczy SMW odnajdujemy nazwiska członków załóg ścigaczy (składały się na to m.in. ich stosunkowo młody, jak na kadrę PMW, wiek, energia i wynikająca stąd duża aktywność społeczna). Byli wśród nich m.in. dwaj dowódcy Grupy, a zarazem dowódcy kilku jej ścigaczy: Witold Szuster (w 1952 r. skarbnik Samopomocy MW) oraz Andrzej Jaraczewski (w latach 1951–1952 skarbnik Samopomocy MW, a w latach 1985–1986 sekretarz Stowarzyszenia MW). W latach 1981–1992 prezesem SMW był dawny oficer wachtowy ORP „S 3”, Konstanty Okołów-Zubkowski (później przez wiele lat wchodził w skład grupy powierników Polish Naval Association Welfare Fund).

⁹ T. Kondracki, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej 1945–1992*, Gdynia 2003, *passim*.

Marynarze ze ścigaczy działali także w zarządach kilku kół lokalnych Samopomocy (Stowarzyszenia) MW. Jednym z założycieli i prezesów Koła SMW Nowy Jork był Andrzej Guzowski (dawny oficer wachtowy OORP „S 2” i „S 1”). Od 1969 r. do końca działalności Koła SMW Manchester na czele tej placówki Stowarzyszenia stał Tadeusz Lesisz (dawny oficer wachtowy ORP „S 3”, który w nowym środowisku zasłynął jako ceniony architekt). Spośród szeregowych marynarzy ze ścigaczy PMW na wymienienie zasługuje dawny zesłaniec syberyjski, Zbyszek Paź, który przez wiele powojennych lat był członkiem zarządu Koła SMW w Plymouth¹⁰. W gronie aktywnych członków SMW dał się poznać Czesław Zielonka. Ich wspólna działalność w szeregach Stowarzyszenia (Samopomocy) Marynarki Wojennej, stanowiła potwierdzenie silnych więzi wytworzonych w okresie służby na pokładach okrętów RP. Nader trafnie zjawisko to scharakteryzował po latach Janisław Wańkowski, profesor Uniwersytetu w Birmingham, a w latach wojny m.in. oficer wachtowy (stażysta) na ścigaczu ORP „S 3”:

„Gdy spytano mnie – psychologa – co nas łączy? Odpowiadam, że widzę najintymniejsze kolory uczuć, najżywiej pulsuje temat głębokiego współzauwania, tego samego, które pulsowało w sercach załóg naszych okrętów – zaufanie i pewność współpracy, solidarności i siły wykonania obowiązków, by okręt przetrwał i walczył”¹¹.

Przez dziesięciolecia powojenne, aż do drugiej dekady XXI w., przetrwała znaczna część kadry ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej. Przetrwali też – choć w zmienionych rolach – niektóre ścigacze, eksploatowane w latach 1940–1945 przez polskich marynarzy.

Dawny ORP „S 3” został już w 1945 r. sprzedany w ręce prywatne. Po przebudowie przeobraził się w elegancki jacht motorowy. W czerwcu 1977 r. jacht

¹⁰ *Ibidem, passim*, zwłaszcza s. 235–303.

¹¹ J. Wańkowski, 4 maj 1992 w Londynie. Ostatnia biesiada SMW, „Nasze Sygnały” 1992, nr 171, s. 8. Marynarze z Grupy Ścigaczy w większości pozostali na Zachodzie. Duża część przyjechała do Polski po raz pierwszy w latach 1989–1990. W 1990 r. na stałe do Ojczyzny powrócił z rodziną ostatni dowódca Grupy ścigaczy kmdr ppor. Andrzej Jaraczewski. Piszący te słowa z wdzięcznością wspomina godziny wspólnych rozmów na morskie tematy. Andrzej Jaraczewski zmarł 18 października 1992 r. Najbardziej syntetycznie jego dokonania scharakteryzowali przyjaciele i koledzy w nekrologu, umieszczonym w „Życiu Warszawy”: „Absolwent Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Przez cały okres II wojny światowej w czynnej służbie na morzu na wielu okrętach, brał udział w konwojach atlantyckich, inwazji na Francję, był dowódcą Grupy Ścigaczy. Członek władz Stowarzyszenia Marynarki Wojennej w Londynie. Po wprowadzeniu stanu wojennego organizował pomoc dla internowanych i więźniów politycznych. Odszedł od nas serdeczny Przyjaciel i Kolega, niezłomny patriota, całe życie na obczyźnie poświęcił pomocy w odrodzeniu wolnej Polski, do której mógł powrócić w 1990 r. [...]”, „Życie Warszawy”, [?] października 1992 r. (wykorzystano egzemplarz ze zbiorów Archiwum Stowarzyszenia Marynarki Wojennej).

ten, nazwany „Freelance”, prowadził na Tamizie imponującą paradę jednostek pływających, dla uczczenia jubileuszu dwudziestopięciolecia panowania królowej Elżbiety II (1952–1977). Z tej okazji swój dawny okręt odwiedził jego pierwszy wojenny dowódca Andrzej Jaraczewski z żoną, Jadwigą (młodszą córką marszałka Józefa Piłsudskiego). Okoliczności tego wyjątkowego spotkania tak oto po latach, w 1985 r., opisał sam A. Jaraczewski:

„Moja wojenna służba na ścigaczach znalazła swój nieoczekiwany epilog całkiem niedawno. Mniej więcej 10 lat temu zgłosił się do mnie pewien Anglik, oznajmiając, że jest właścicielem... S-3. Szokujące! Co się okazało? Otóż w zakamarkach portowych znalazł on gnijący kadłub ścigacza i za śmieszłą sumę [...] wszedł w jego posiadanie.

Zainteresował się jednocześnie historią jednostki. Zwrócił się po informacje do Admiralicji, gdzie wraz z identyfikacją ścigacza podano mu moje nazwisko. Odszukał mnie i zaprosił na okręt, którego przed wielu laty byłem dowódcą. Stanowiło to dla mnie silne przeżycie.

Anglik kontaktował się jeszcze ze mną wielokrotnie, interesowało go wszystko co związane było ze ścigaczem. Remontując zaś swój nabytek, zwrócił się do nas, byłych marynarzy, o pomoc. Wiele pomógł mu [...] [Jerzy] Jendroszczyk. Tylko on był w stanie doprowadzić do porządku silniki. O ile wiem, zupełnie nieźle na tym zarobił”¹².

Jak ustalił Mariusz Borowiak, jeszcze kilka lat temu dawny „S 3” pływał po szeroko rozlanych wodach rzeki Medway (między Chatham a Sheerness; hrabstwo Kent), ale już z innym napędem (oryginalne, nadmiernie paliwożerne silniki Rolls-Royce’a Merlin zastąpiono innymi, bardziej ekonomicznymi – il. 107)¹³.

O pozostałych dawnych polskich ścigaczach wiadomo znacznie mniej. Istnieje prawdopodobieństwo, że „S 9” trafił w 1950 r. do Belgii (Ostendy lub Zeebrugge) i tam przez kolejne lata pełnił służbę jako wycieczkowy jacht motorowy.

Dawny ORP „S 7” – po licznych przejściach, które wpłynęły na jego zły stan techniczny – został uratowany od zniszczenia, gruntownie wyremontowany i przekształcony w łódź mieszkalną o nazwie „Thannet” (pływała jeszcze kilka lat temu).

¹² A. Gosk, *Na ścigaczach. Wspomnienia Andrzeja Jaraczewskiego*, „Nasze Sygnały” 1986, nr 158, s. 19. Jerzy Jendroszczyk jako mat zaw. (kierownik motorów na ORP „S 3”) był jednym z trzech (obok dwóch artylerzystów) poważnie kontuzjowanych członków załogi tego ścigacza (w następstwie – opisanego w tej pracy – pobliskiego wybuchu, przed wejściem do bazy w Fowey, niemieckiej miny; 25 października 1940 r.).

¹³ M. Borowiak, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*, Warszawa 2015, s. 236.

Wyjątkowo burzliwe były powojenne dzieje dawnego ścigacza „S 10”, który zdążył zagrać w filmie fabularnym („The Ship that died of Shame”; 1955). Mało chwalebny zwieńczeniem jego bogatej kariery morskiej była działalność stricte przemysłowa na Morzu Śródziemnym, realizowana przez kolejnego właściciela jednostki – Hugh Edwardsa¹⁴.

Dawny ORP „S 8” przez wiele powojennych lat służył jako barka mieszkalna, zmieniając przy okazji kilkakrotnie właścicieli (nie wszyscy z nich byli tak zainteresowani wojenną historią jednostki, tak jak – od 1976 r. – Tim Deacon z Southampton, właściciel w latach 1974–1979)¹⁵. Ostatni właściciel (od 1992 r.) brytyjski żeglarz Ian MacGillivray urządził barce (dawnemu polskiemu ścigaczowi torpedowemu) „pogrzeb godny wojownika, nawiązujący do tradycji wikingów – po rozebraniu w Southampton szczątki dawnego ścigacza zostały [w Marchwood, koło Southampton] spalone”¹⁶.

W polskich zbiorach zachowało się relatywnie niewiele pamiątek – przedmiotów dotyczących dziejów Grupy Ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej z lat 1940–1945 (oczywiście poza dokumentami archiwalnymi i pewną liczbą fotografii). Jednym z takich przedmiotów – przypominających lata wojennych wyczynów najmniejszych okrętów bojowych PMW – jest przekazany w 2005 r. do zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni przez Tima Deacona (za pośrednictwem Marka Twardowskiego), oryginalny hak z dawnego „S 8”, służący na okręcie do zawieszania, w przedziale dziobowym, hamaków¹⁷.

¹⁴ *Ibidem*, s. 238–243.

¹⁵ *Ibidem*, s. 240–241. IPMS, sygn. MAR.A.V.42/1, List Tima Deacona z North Baddesley, Southampton, do Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie z prośbą o każdą pomoc w dziele przybliżenia mu wojennych losów ORP „S 8” (ex. MTB „427”), 7 lutego 1998 r.

¹⁶ Cyt. za: M. Borowiak, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej...*, s. 241–242.

¹⁷ Inne drobne fragmenty „S 8” są z należytą atencją przechowywane w zbiorach prywatnych Tima Deacona (*ibidem*, s. 242–243). Dar T. Deacona dla Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, z 2005 r., to świadectwo znaczenia, jakie Brytyjczycy przywiązują do popularyzacji tradycji morskich (w tym dziejów własnej Royal Navy), poprzez sprzedaż „shiploverom” wymienianych fragmentów poszycia, czy – wycofywanych z eksploatacji – drobnych elementów wyposażenia, historycznych okrętów wojennych. Piszący te słowa nabył przed laty (w latach dziewięćdziesiątych XX w.) w muzealnym sklepiku HMS „Victory” w Portsmouth, za kilka funtów, mały fragment dębiny, pochodzący z wymiany (na nowy) zniszczonego, dębowego poszycia liniowca adm. H. Nelsona. Dla kontrastu, w PRL, w 1975 r. można było zauważyć przy nabrzeżu w Świnoujściu rozbierany publicznie, i niszczony w ten sposób bezpowrotnie dla miłośników marynistyki, historyczny niszczyciel „Burza” (w muzeach ocalało niewiele elementów jego uzbrojenia i wyposażenia). Innego przykładu dostarcza los fragmentów dawnego okrętu podwodnego ORP „Sęp”, skierowanych przed laty do przetopienia w hucie im. Lenina. To, że te części „Sępa” ocalały, było przed laty zasługą świadomych znaczenia tego obiektu pracowników krakowskiego

Załączniki

Załącznik 1

Okresy służby ścigaczy PMW w latach 1940–1945 (tylko do zakończenia wojny; na podstawie dokumentu: Czasokresy wg których należy obliczać zaokrętowanie do nadania „Medalu Morskiego”; załącznik nr 1 do [rozkazu] Dz. Zarz. Szefa KMW Jawnego nr 39 z 2 listopada 1945 r.).

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), sygn. R. 1025/C.

Ścigacze artyleryjskie (1940–1944):

„S 1”

służba: 17 sierpnia 1940 – 21 lutego 1944 r.

„S 2”

służba: 19 lipca 1940 – 4 lipca 1944 r.

„S 3”

służba: 28 lipca 1940 – 16 maja 1943 r.

„S 4”

służba: 5 lipca 1943 – 18 kwietnia 1944 r.

kombinatu metalurgicznego (wspomniane, ocalone, a wartościowe od strony poznawczej, fragmenty historycznego okrętu podwodnego, bliźniaka zaginionego „Orla”, są do dziś eksponowane w Muzeum Czynu Zbrojnego, w Krakowie-Nowej Hucie).

Ścigacze torpedowo-artyleryjskie (1944–1945):**„S 5”**

służba: 3 maja 1944 – 29 grudnia 1944 r. oraz 17 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 30 grudnia 1944 – 16 kwietnia 1945 r.)

„S 6”

służba: 10 lipca 1944 – 31 grudnia 1944 r. oraz 17 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 1 stycznia 1945 – 16 kwietnia 1945 r.)

„S 7”

służba: 30 sierpnia 1944 – 29 grudnia 1944 r. oraz 21 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 30 grudnia 1944 – 20 kwietnia 1945 r.)

„S 8”

służba: 19 września 1944 – 31 grudnia 1944 r. oraz 22 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 1 stycznia 1945 – 21 kwietnia 1945 r.)

„S 9”

służba: 26 października 1944–16 stycznia 1945 r. oraz 18 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 17 stycznia 1945 – 17 kwietnia 1945 r.)

„S 10”

służba: 31 października 1944 – 29 grudnia 1944 r. oraz 18 kwietnia 1945 – 7 maja 1945 r.
(remont ponad 6 tygodni: 30 grudnia 1944 – 17 kwietnia 1945 r.)

Załącznik 2

Najpełniejsze wyobrażenie o taktyce ścigaczy artyleryjskich Polskiej Marynarki Wojennej daje publikowane poniżej opracowanie, stanowiące fragment części III memoriału Biura Studiów Kierownictwa Marynarki Wojennej („o ścigaczach”) z 2 lutego 1943 r.¹

IPMS, sygn. MAR.A.V.33².

¹ IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Szef KMW wiceadm. Jerzy Świrski do zastępcy szefa KMW i szefa Biura Studiów KMW w sprawie memoriału Biura Studiów KMW z dn. 2 lutego 1943 r. o ścigaczach, Londyn, 26 lipca 1943 r., b.p.

² Za udostępnienie tego interesującego dokumentu do druku dziękuję kierownikowi Archiwum IPMS dr. hab. Andrzejowi Suchcitzowi.

Cały materiał składa się ze wstępu oraz pięciu części składowych: części I („Typy i przeznaczenie [ścigaczy]”, części II („Organizacja dowództw ścigaczy operujących w Kanale, Coastal Force Base”), najważniejszej z punktu widzenia tego materiału części III („Zarys taktyki ścigaczy”), a także części IV („Przykład organizacyjnego rozwiązania obrony Bałtyku przy pomocy »Floty Ścigaczy«”) i części V. Uwagę zwraca zawartość części IV, w której proponowano – oderwaną od rzeczywistości politycznej i możliwości finansowych – daleko idącą rozbudowę własnych sił ścigaczy na Bałtyku po zwycięskim (!) zakończeniu wojny. Jako bazy dla łącznie 365 ścigaczy różnych wielkości i przeznaczeń (!), przewidywano, wskazując od wschodu, ku zachodowi: Kłajpedę, Piławę (ob. Bałtyjsk), Władysławowo, Kołobrzeg, Stolpmünde (Ustkę), Bornholm i Rugię. Zwraca uwagę wytypowanie baz na obszarach należących przed wojną do Niemiec (od Kłajpedy po Rugię) oraz postulowanie baz na Bornholmie, choć wyspa ta, z punktu widzenia prawa międzynarodowego, przed wojną i w jej trakcie należała do sojuszniczej Danii, co wymagałoby zgody tego państwa³.

Publikowany poniżej tekst (fragment części III memoriału Biura Studiów KMW) obejmuje m.in. kwestie zadań realizowanych przez ścigacze artyleryjskie, stosowane szyki, rolę dowódcy zespołu (Leadera), znaczenie (ale i ograniczenia) różnych rodzajów łączności, znaczenie sprawnej nawigacji. W dalszej części dokumentu omówiono rolę, jaką w działaniach ścigaczy artyleryjskich, odgrywają różne rodzaje uzbrojenia (i wynikające stąd metody walki) – artyleria, bomby hydrostatyczne (głębinowe), miny pływające, zasłony dymne, a nawet abordaż. Kwintesencja zaprezentowanych w dokumencie analiz sprowadza się do sformułowania, stanowiącego credo załóg polskich ścigaczy:

„Ścigacze muszą działać ofensywnie. Wszystko należy zrobić, aby doprowadzić do walki na małej odległości i utrzymać inicjatywę we wszystkich wypadkach”.

³ W lipcu 1943 r. ukazało się oficjalne stanowisko, jakie – „w sprawie memoriału B[iura] Studiów z dn. 2/ II. [19]43 o ścigaczach” – zajął szef KMW wiceadm. Jerzy Świrski. Część IV memoriału skrytykował za „tendencję prawie całkowitego wykluczenia operacji okrętów [nawodnych] większych od ścigaczy oraz okrętów podwodnych” (IPMS, sygn. MAR.A.V.33, Szef KMW, wiceadm. Jerzy Świrski do zastępcy szefa KMW i szefa Biura Studiów w sprawie memoriału Biura Studiów z 2 lutego 1943 r. „o ścigaczach”, 26 lipca 1943 r., b.p.).

TAJNE

CZĘŚĆ III

ZARYS TAKTYKI ŚCIGACZY

A. TAKTYKA ŚCIGACZY ARTYLERYJSKICH

Poniższe wskazówki oparte są na „Operational Instructions for Motor Gun Boats – Dover Command”.

1. Standaryzowanie taktyki. Taktyka ścigaczy nie może być ujęta w ścisłe przepisy ani ustandaryzowana. Odwrotnie – należy ją wciąż badać i ulepszać, szczególnie gdy powstają nowe typy ścigaczy. Musimy również wziąć pod uwagę fakt, że npl [nieprzyjaciel] szybko zastosowuje nową taktykę, aby móc odpowiednio przeciwdziałać naszej własnej.

2. Zadania ścigaczy artyleryjskich. Ścigacze art[yleryjskie] są używane normalnie, celem:

- a. Wsparcia ścigaczy torpedowych w atakach na żeglugę npla [nieprzyjaciela].
- b. Niezależnych ataków na małe jednostki npla.
- c. Ubezpieczenia własnych konwojów.

Ponadto jako:

- d. Pomoc w ratowaniu strąconych lotników.
- e. Eskortę okrętów większych (operacje).
- f. Ubezpieczenie i współdziałanie w desantach.
- g. Atak przy pomocy zagrody min pływających a, b, c, f, g zwykle w nocy lub przy słabej widoczności.

3. Szyki

Klucz z trzech ścigaczy jest zwykłą formacją, używaną jako jednostka operacyjna. Dla małych ścigaczy zwykłym szykiem krążowniczym będzie „szyk strzały” (arrow ahead). Szykiem bojowym – szyk ukośny w kierunku npla [nieprzyjaciela]. Normalnym szykiem krążowniczym i bojowym dla dużych ścigaczy jest szyk torowy⁴. Istotną rzeczą jest utrzymanie małych odległości w szyku. Sukces operacji zależy od utrzymania przez wszystkie ścigacze w szyku kontaktu z Leaderem [dowódcą] Flotyli.

4. Strata kontaktu z Leaderem [dowódcą]

Tracąc kontakt wzrokowy z Leaderem, dowódcy ścigaczy powinni zrobić wszystko, aby dołączyć do szyku. Leader powinien to ułatwić, zapalając w miarę możliwości światło rufowe i zmniejszając szybkość. Straciwszy

⁴ Szyk, w którym okręty płyną jeden za drugim.

kontakt i nie mogąc go odzyskać, starszy dowódca odłączonych ścigaczy obejmuje dowództwo i kontynuuje operację.

5. Wartość motorów podchodowych⁵

Wartość motorów pochodowych jest ogólnie przeceniana, szczególnie gdy ścigacze podchodzą od rufy npla [nieprzyjaciela]. W tym wypadku npl rzadko kiedy może usłyszeć szum motorów, lub może go przyjąć za własne E-boaty⁶ lub samoloty.

6. Łączność

Łączność świetlna

Sygnalizacja pomiędzy ścigaczami w szyku musi być zredukowana do minimum. Ratiery⁷ używa się jak najmniej. Po zauważeniu npla wolno go używać jedynie w bardzo ważnych i nagłych wypadkach.

7. Fonio⁸

Fonio można używać tylko wtedy, gdy ścigacz nie ma radiotelegrafisty, lub jest wyposażony wyłącznie w aparat fonio. Może to się wydawać błędnym, jednak jest dowiedzione, że Morse w każdym wypadku jest szybszy, dokładniejszy i łatwiejszy do odbioru niż fonio.

8. Morse⁹

Radiomorse jest ustandaryzowaną formą łączności. Wszyscy oficerowie winni być dobrze obeznani z aparatami radiowymi i kodami. Należy zachowywać radio-ciszę aż do kontaktu z nplem. Użycie radia zredukować w ogóle do najistotniejszych słów.

9. Raport o nplu

Zdarzają się wypadki, kiedy meldunek o nplu jest znacznie ważniejszy niż atak (np. raport o jednostkach npla zbliżających się do własnego brzegu celem wysadzenia desantu, albo celem ataku na konwój; względnie meldunek o zauważeniu okrętów liniowych¹⁰ npla). W takich wypadkach Leader [dowódca] musi natychmiast wysłać sygnał. Inne ścigacze, jeśli nie odbiorą raportu Leadera o nplu w ciągu 3 minut, muszą same taki sygnał wysłać. Raport o nplu może być bardzo ważny również w tym wypadku, gdy duży konwój npla lub formacja okrętów wojennych została zauważona, a własne

⁵ Motory podchodowe – umożliwiające zachowanie większej ciszy i bardziej skryte podejście do atakowanego obiektu.

⁶ E-boaty – niemieckie ścigacze.

⁷ Ratiery – urządzenia pozwalające na komunikowanie się okrętów za pomocą sygnałów alfabetu Morse'a wysyłanych jako impulsy świetlne.

⁸ Fonio – łączność foniczna (głosowa).

⁹ Morse – aparaty Morse'a

¹⁰ Okręty liniowe – w okresie II wojny światowej najcięższe okręty nawodne: pancerniki i krążowniki liniowe.

siły są w pobliżu. Atakując jednostki npla w jego normalnie używanych kanałach nawigacyjnych, niezbędnym jest nadanie „sygnału o zauważeniu”.

10. Rozpoznawcze w akcji

Jako „hasła” i „odpowiedzi” należy używać kolorowych świateł rozpoznawczych. Jeśli nie działają, ścigacz może użyć [sygnały] rozpoznawcze jednoliterowe. Rakiety strzelać tylko w wypadku nagłym¹¹.

11. Książka sygnałowa ścigaczy

Ważnym jest, aby wszyscy oficerowie, sygnaliści i radiotelegrafiści posiadali dokładną znajomość Księgi Sygnałowej.

12. Plot. – wykryta przez RDF i odebrana przez radio pozycja npla

Stacje RDF¹² są rozmieszczone w różnych punktach na wybrzeżu i przesyłają do D[owódz]twa Operacyjnego meldunki o pozycji i przybliżonym składzie sił npla. Pozycje te są następnie przekazywane radiem ścigaczom, operującym w morzu.

13. Nawigacja

Bardzo ważnym jest, aby wszystkie ścigacze (a nie tylko Leader) prowadziły dokładną i szczegółową nawigację zliczeniową¹³ od momentu wyjścia z portu. Wszystkie ploty¹⁴ i pozycje sił własnych i nplskich muszą być nanoszone z chwilą odebrania. Staranna i akurata nawigacja jest kluczem do sukcesów w spotkaniach, a nie metoda „na chybił trafił”, „nos” lub tzw. „szósty zmysł”.

14. Artyleria w akcji

Ścigacze muszą działać ofensywnie. Wszystko należy zrobić, aby doprowadzić do walki na małej odległości i utrzymać inicjatywę we wszystkich wypadkach. (Niemieckie ścigacze okazują wielką niechęć do walki na małe odległości i zwykle działają raczej defensywnie). Atakując E- lub R-boaty¹⁵ odległość powinna być najmniejsza. Pamiętać jednak należy o dogodnym kącie kursowym, aby zapewnić wszystkim swym działkom i CKM-om możliwość strzelania. Atakując silnie uzbrojone jednostki (trawlerzy¹⁶, flak okręty¹⁷,

¹¹ Rakiety demaskowały miejsce ich wystrzelenia, a poza tym często niepotrzebnie, nadmiernie oświetlały okręt, z którego rakiety wystrzelono.

¹² Stacje RDF – stacje radarowe, pozwalające kontrolować ruch jednostek własnych i nieprzyjacielskich w rejonach przybrzeżnych.

¹³ Nawigacja zliczeniowa bazowała na pomiarach pokonanej odległości (przy znanej prędkości) oraz na dokładnym uwzględnieniu wszystkich zmian kursu (z tych powodów nawigacja taka często bywała zawodna).

¹⁴ Plot – urządzenie służące do automatycznego wykreślenia kursu okrętu; także graficzne odwzorowanie kursu okrętu.

¹⁵ R-boaty – niemieckie trałowce.

¹⁶ Trawlerzy – inna nazwa trałowców.

¹⁷ Flak okręty – okręty obrony przeciwlotniczej.

eskortowce i KT¹⁸), dowódcy ścigaczy powinni starać się zbliżyć dostatecznie, aby móc użyć swe 0.5"-y¹⁹ i Lewis'y²⁰ (np. 500–600 m). Jest prawie niemożliwym kierowanie ogniem przez d-cę flotylli ścigaczy art[yleryjskich]. Pozostawia się to poszczególnym d[owód]com ścigaczy, przy czym trzeba pamiętać, aby została skutecznie ostrzelana możliwie jak największa ilość celów.

15. Bomby hydrostatyczne²¹

Jest to wartościowa broń defensywna²². Zasadniczo nie zaleca się użycia BH ofensywnie, chyba że nadarzy się korzystna okazja²³.

16. Abordaż

Trzeba pamiętać, że może zająć możliwość abordażu i wzięcia do niewoli okrętu i załogi npla. D[owód]cy muszą to przewidzieć organizując role alarmowe. Podobnie nie należy zapominać o możliwości ratowania rozbitków z zatopionych okrętów.

17. Zasłona dymna

Zasłonę należy stawiać z wielką ostrożnością. Postawienie zasłony w nocy na pewno bardzo utrudni atak ścigaczom torp[edowym], toteż ścigacze art[yleryjskie] nie powinny kłaść zasłony dymnej dopóki nie jest ona absolutnie konieczna jako ochrona. Podczas jasnych nocy księżycowych, lub będąc oświetlonym przez pociski oświetl[ające] lub refl[ektory], bardzo łatwo jest zauważyć dym i często jest on drogowskazem do pozycji ścigacza kładącego zasłonę.

18. Wycofanie się z akcji

Będąc pod ogniem dział dużego kalibru (z baterii nadbrzeżnych albo okrętów) ścigacze, wycofując się, powinny użyć swej szybkości i zwrotności. Gwałtowne zmiany kursów i szybkości będą bardzo korzystne.

19. Niszczenie ścigacza

W żadnym wypadku ścigacz nie może dostać się do rąk npla. D[owódca] o[krętu], b[osman?] o[krętowy] lub marynarz, który pozostał przy życiu, musi zostać na ścigaczu tak długo, dopóki nie jest pewny, że okręt zatonie.

¹⁸ KT – kontrtorpedowce (w latach II wojny światowej nieco już archaiczna nazwa niszczycieli).

¹⁹ Vickers 0,5" – ciężki karabin maszynowy (kal. 12,7 mm).

²⁰ Lewis – ręczny karabin maszynowy (kal. 7,69 mm).

²¹ Inaczej bomby głębinowe, służące przed wszystkim do atakowania zanurzonych okrętów podwodnych.

²² Użycie BH jako broni defensywnej polegało na ich zrzucaaniu przed okrętami npla.

²³ Użycie ofensywne BH wymagało maksymalnego zbliżenia się do atakowanej jednostki wroga.

20. Holowanie uszkodzonego ścigacza

Należy być zawsze gotowym do holowania zarówno własnych, jak i nplskich [nieprzyjacielskich] małych jednostek. Nie wolno zaniechać lub zaprzestać walki, jeśli nawet inny ścigacz potrzebuje pomocy, dopóki nie wydaje się prawdopodobnym, że dany ścigacz lub jego załoga może zginąć.

21. Współdziałanie ścigaczy art[yleryjskich] i torp[edowych]

Jest to stosunkowo niedawna innowacja. Rezultaty w Dover Command²⁴, jak dotychczas są bardzo dobre i przywiązuje się wielką wagę do wsparcia ataków torpedowych przez ścigacze art[yleryjskie].

22. Zadanie ścigaczy art[yleryjskich] współdziałających ze ścigaczami torp[edowymi]

Związać się ogniem z eskortą i skupić jej uwagę i ogień na sobie oraz spowodować możliwie największe szkody własnym ogniem, podczas gdy ścigacze torp[edowe], nieostrzeliwane, przeprowadzą atak torpedowy w dogodnych warunkach.

23. Metoda wykonania

Zwykłą metodą działania ścig[aczy] art[yleryjskich] jest atak od rufy konwoju, około 3 minut przed atakiem ścigaczy torp[edowych] od dziobu. Podczas bardzo ciemnych nocy d[owód]ca klucza [ścigaczy] art[yleryjskich] może zdecydować wstrzymanie ataku ścigaczy art[yleryjskich] do czasu związania się w walce ścigaczy torp[edowych], wychodząc z założenia, że atak torpedowy będzie całkowitym zaskoczeniem npla. Innym powodem jest ten, że d[owód]cy ścigaczy torp[edowych] w ciemną noc mogą z trudnością wybrać odpowiedni cel do torpedowania i określić jego elementy, a to byłoby całkiem niemożliwe w wypadku otwarcia ognia art[yleryjskiego] i oślepienia pociskami świetlnymi. W zwykłych jednakże warunkach wsparcie ścigaczy art[yleryjskich] jest bardzo ważne i wartościowe, a w czasie jasnych nocy – konieczne.

24. Omówienie współdziałania przez d[owód]ców kluczy [ścigaczy] torp[edowych] i art[yleryjskich]

D[owód]cy kluczy [ścigaczy] art[yleryjskich] i torp[edowych] powinni uzgodnić pomiędzy sobą plan działania przed wyjściem na operację. Plan taki musi być zwięzły i giętki, a nie przeładowany szczegółami, przy czym należy w miarę możliwości stosować się do wskazówek podanych wyżej.

25. Współdziałanie bez umówionego planu

Jeżeli żadnego planu d[owód]cy nie powzięli, należy działać wg. następujących wytycznych:

²⁴ Dover Command – Dowództwo Obszaru Morskiego Dover.

a. Gdy ścigacze torp[edowe] i art[yleryjskie] wychodzą na operację razem:

1. Ścigacze art[yleryjskie] idą w szyku z[e] [ścigaczami] torp[edowymi], dopóki te ostatnie nie znajdą się w odległości ok. 4 Mm²⁵ od spodziewanej pozycji, z której rozpoczną atak.
2. D[owód]ca klucza [ścigaczy] art[yleryjskich] odłącza [się] wtedy ze swoimi ścigaczami (bez sygnału) i idzie do ataku, kalkulując czas na 3 minuty przed atakiem ścigaczy torp[edowych].

UWAGA: Powinno być jasnym dla d[owód]cy klucza [ścigaczy] art[yleryjskich] (z plotów i własnej pozycji) czy ścigacze torp[edowe] zamierzają przeprowadzić atak od dziobu, czy od rufy konwoju.

3. Szybkość ścigaczy torp[edowych] w czasie ostatnich 4 Mm zbliżenia – na podchodowych motorach.

b. Gdy ścigacze torp[edowe] i art[yleryjskie] wychodzą na operację niezależnie:

1. Jeżeli ścigacze art[yleryjskie] zauważą npla pierwsze, nie powinny otwierać ognia, lecz postępować jego śladem. Jako sygnał dla ścigaczy art[yleryjskich] do wykonania skutecznej dywersji będzie nadanie przez ścigacze torp[edowe]: „Jestem gotów do ataku torpedowego”.
2. Gdy ścigacze torp[edowe] zauważą npla pierwsze, zwykle będą natychmiast atakować. W warunkach niekorzystnych będą czekać dopóki ścigacze art[yleryjskie] nie wejdą w kontakt ogniowy z nplem. Ścigacze art[yleryjskie] powinny atakować jak najszybciej.

26. Radiołączność

Sygnały radiowe muszą być zlikwidowane. Zaznacza się tendencja do nadużywania NYKO²⁶. Często radiostacja jest zawalona nierozkodowanymi sygnałami, a wciąż coraz więcej ich przychodzi. D[owód]ca ścig[acza] musi ograniczyć użycie radia do wypadków koniecznych. Tekst otwarty można użyć w wypadkach nagłych, będąc w kontakcie z nplem, celem nadania sygnału nieuwzględnionego w kodach.

27. Ubezpieczenie konwoju

Gdy są meldowane E-boaty, ścigacze art[yleryjskie] zostają użyte do ubezpieczenia własnych konwojów w czasie ich przejścia w kanale [La Manche – Angielskim]. Normalną metodą będzie wysłanie ścigaczy art[yleryjskich] na patrol, kilka mil od kursu własnego konwoju w kierunku brzegu npla. Plot będzie ostrzeżeniem dla ścigaczy art[yleryjskich] o zbliżaniu się E-boatów.

²⁵ 4 mile morskie, to około 7400 metrów.

²⁶ NYKO – skrót nierozwiązany.

28. Atak przy pomocy min pływających

Całkiem świeża i o dużej wartości innowacja. Dotychczasowe doświadczenia wykazały pewną niepraktyczność i niezbyt dobry sprzęt minowy. Trudności te szybko będą przewyżczone i wszelkie sukcesy ataków ścigaczy art[yleryjskich] przy pomocy min są bardzo prawdopodobne. Metodą wykonania [ataku minowego] będzie: podejść do kursu npla, korzystając z otrzymanych plotów i własnej nawigacji i zacząć stawiać zagrodę [minową] w odległości 2 Mm²⁷ przed nplem. Obszar, w którym ścigacze art[yleryjskie] mogą postawić miny, jest zwykle z góry podany. Nie wolno go pod żadnym warunkiem przekroczyć²⁸. Normalnie, niezależnie od ataku ścigaczy art[yleryjskich] przy pomocy min, będą również wysłane na dogodną pozycję ścigacze torp[edowe] i trzymane w odwodzie, jako druga siła uderzeniowa, w wypadku niepowodzenia ataku minowego. Ścigacze art[yleryjskie] po wykonaniu swego zadania, powinny dołączyć do ścigaczy torp[edowych] i współdziałać – wspierając ich atak torpedowy (w sposób wyjaśniony wyżej).

29. Pomoc lotnikom strąconym do morza

Ścigacze art[yleryjskie] zasadniczo nie są do tego celu używane, lecz tylko dorywczo. Metodą postępowania jest rozesłanie ścigaczy na różne pozycje w kanale [La Manche – Angielskim] i patrolowanie. Własne samoloty ułatwiają poszukiwania, krążąc nad ścigaczem i lecąc w kierunku na strąconego lotnika.

30. Eskorta Floty i większych operacji

Ścigacze art[yleryjskie] były kilkakrotnie używane jako pierwsza linia zwiadowczo-ubezpieczająca własnej floty. Coraz częściej ścigacze biorą udział w operacjach specjalnych: ostrzeliwanie portów npla, desanty itp. Jako zasadę należy przyjąć, że zadaniem ścigaczy art[yleryjskich] będzie przede wszystkim odparcie ścigaczy npla.

Załącznik 3

Zeżnanie mar. Sulikowskiego Aleksandra, radiotelegrafisty ORP „S 1” w sprawie pożaru w dniu 16 października 1940 r.

IPMS, syg. MAR.A.V.33.

ORP „S 1”

M.p. dnia 21 października 1940 r.

²⁷ To jest około 3700 metrów.

²⁸ Postawienie min poza wyznaczonym (i ściśle zaznaczonym na mapach) obszarem mogło być groźne dla własnych okrętów lub statków handlowych. Inne poważne niebezpieczeństwo groziło ze strony własnych min przemieszczających się samodzielnie z prądami morskimi poza obszar pierwotnie zaminowany.

Po odboju alarmu manewrowego, udałem się na radiostację, gdzie trzymałem podsłuch. Po paru minutach poczułem zwiększenie szybkości, a po pewnym czasie jej zmniejszenie. Słyszałem ruch na pokładzie, lecz nie interesowałem się tym. Po chwili wyszedłem na pomost²⁹ i zobaczyłem całą załogę zebraną na dziobie. Włączyłem głośnik na pomost i przechodząc na pokład zobaczyłem załogę biegnącą na rufę. W tejże chwili zobaczyłem dym, wydostający się z siłowni przez odwietrzniki. Pobiegłem na rufę i pomogłem zrzucić tratwę. Dowódca [por. mar. obs. Janusz J. Sokołowski] kazał skakać do wody. Skoczyłem z innymi i dopłynąłem do tratwy, która była wtedy oddalona o kilka metrów od rufy. Będąc przy tratwie, zobaczyłem na rufie dowódcę, a na dziobie trzech marynarzy. Ścigacz oddalał się. Gdy odległość wynosiła około 100 metrów, dowódca skoczył do wody. Nie widział on marynarzy na dziobie, którzy skoczyli do wody zaraz po nim. Po przepłynięciu około 40 metrów przez dowódcę, chwyciłem koło i popłynąłem mu na pomoc. Musiałem jednak wrócić by rozebrać się. W trakcie rozbierania usłyszałem krzyk dowódcy: „chłopcy, dalej nie mogę”. Popłynąłem w stronę dowódcy, lecz przypląnąwszy na miejsce, gdzie pływała kurtka i pilotka nikogo nie znalazłem, mimo, że pływałem i nurkowałem około 5 minut. Oddałem pilotkę na holownik i popłynąłem dalej, chcąc pomóc innym marynarzom. Zbliżyła się do mnie motorówka rybacka, którą odesłałem do innych, sam zaś wsiadłem [na nią] ostatni. Z motorówki zeskończyłem zaraz, by wyciągnąć z wody kurtkę [dowódcy] i pływające obok niej papiery. Motorówka wyłowiła mnie powtórnie i odwiozła na holownik. Będąc na holowniku, zauważyłem zmniejszenie się dymu na okręcie [„S 1”] i odbicie motorówki szybkobieżnej z bmt [bosmanmatem] Sewerą, st. mar. Kuźniarskim i st. mar. Błaszczukiem.

Więcej nic podać nie mogę.

Protokółował: Przesłuchał:

T[adeusz] Dąbrowski, por. [mar.]

Zeznał:

A[leksander] Sulikowski

²⁹ Mała kabina radio znajdowała się (obok małej mesy oficerskiej) pod pomostem.

Załącznik 4

Por. mar. E. Wciślicki

Ścigacze³⁰

Referat na konf[erencję] pras[ową] MON, 20.V.[19]43 (niepoprawiony). Oddany do Biura Hist[orycznego Marynarki Wojennej] – przez por. [Juliana] Ginsberta, 5 VIII [19]43. IPMS, sygn. MAR.A.V.33, ss. 7.

Bardzo często i coraz częściej – prawie codziennie słyszy się przez radio: „Our Coastal Forces were in action again last night”. Potem następuje krótki opis starcia i ilość zatopionych okrętów. Straty własne są zwykle żadne. Czasami dwóch zabitych, czasami więcej. Bardzo rzadko jakiś ścigacz nie wraca do bazy.

Co to są „Coastal Forces”? Co to są ścigacze? Jakie są ich zadania? Jak wygląda[ja] ich służby i akcja? Pragnę właśnie dać odpowiedź na te pytania. Jest wiele różnorodnych typów ścigaczy w tzw. „Coastal Forces”, ale ogólnie można je zebrać w sześć głównych grup: 1) M.T.B. – ścigacz torpedowy, 2) M.G.B. – ścigacz artyleryjski, 3) S.G.B. – parowy ścigacz artyleryjski, 4) M.L. – duży ścigacz anty o[krętom] p[odwodnym], 5) M.A./S.B. – mały ścigacz anty o[krętom] p[odwodnym] i 6) barki inwazyjne.

Uzbrojenie ścigacza torpedowego składa się przede wszystkim z dwóch torped i wieżyczki N.K.M.-ów.

Uzbrojenie takiego S.G.B. [parowego ścigacza artyleryjskiego] jest znacznie więcej imponujące: na dziobie podwójne 40 mm szybkostrzelne działko – „Pom-pom”, po burtach dwie wieżyczki podwójnych N.K.M.-ów. Na śródokręciu poczwórne 20 mm działko Oerlikon, na rufie działko 75 mm. Ponadto 8 C.K.M. i kilka R.K.M.-ów. Dwie małe torpedy, B.H. [bomby hydrostatyczne], granaty, karabiny, bagnety i szable do walki wręcz, do której często przychodzi po abordażu ścigacza lub statku npla [nieprzyjaciela]. Ścigacz tak uzbrojony może oczywiście spokojnie walczyć, choćby nawet z K.T. [kontrtorpedowcem]; będzie miał nawet przewagę ze względu na znikome odległości

³⁰ Eugeniusz Wciślicki, poza tym, że był znakomitym dowódcą ścigacza, posiadał duży talent literacki. Dowiódł tego w publikowanym niżej tekście, ale też w innych popularnych publikacjach, jak: *Ścigacze*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie” 1941, nr 6, s. 9; *Ścigacze*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”, [rok wydania?], nr 39, s. 5 (za egzemplarzem w IPMS, sygn. MAR.A.V.33). Prezentowany wyżej tekst E. Wciślickiego był przedrukowany w: *Polska Marynarka Wojenna 1939–1947. Wybór dokumentów*, t. 1, wybór i oprac. Z. Wojciechowski, Gdynia 1999, s. 428–437.

na jakich ścigacze walczą, a na których przewaga broni szybkostrzelnej jest decydująca.

Poza S.G.B., który jest dość sobie pokaznym okręcikiem – inne ścigacze są z reguły raczej „drobnoustrojami”.

Ścigacze były początkowo pomyślane i przeznaczone do zwalczania o.p. [okrętów podwodnych]. Już w pierwszej wojnie światowej odnosiły one wiele sukcesów. Prawie równolegle rozwinęła się idea ścigacza torpedowego, który to typ również okazał się niesłychanie wartościowym i udanym.

W czasie wojny tej, obok rozwinięcia i udoskonalenia tych 2 [dwóch] ww. typów, narodził się nowy – Beniaminek „Coastal Forces” – ścigacz artyleryjski.

Nasze ścigacze – S. 2 i S. 3, które były przejęte przez Admiralicję Bryt[yską] i zmienione na ścigacze o.p. [okrętów podwodnych] i jako takie odstąpione Polskiej Mar[ynarce] Woj[ennej].

O.p. [okręty podwodne] jednak nie bardzo lubią operować w kanale [La Manche – Angielskim] – szczególnie w Dover Strait [tj. Cieśninie Dover – Kaletańskiej]. Wiele jest powodów: 1) płytko, 2) pełno min, 3) ścigacze – stale gotowe do rzucania B.H. [bomb hydrostatycznych], 4) samoloty itd. Nie pojawiały się więc w kanale prawie nigdy.

Natomiast ścigacze niemieckie były stałą zmorą i postrachem wszystkich konwojów. Nie było prawie ani jednego konwoju, który by nie był w tym czasie atakowany przez E-boaty [ścigacze niemieckie] i nie poniósł mniejszych lub większych strat. Straty były zwykle większe...

Trzeba było znaleźć jakąś odpowiednią broń, by zwalczyć groźne upiory Kanału La Manche. E-boaty rozzuchwały się niesamowicie i upojone łatwymi sukcesami coraz odważniej i nachalniej atakowały.

W tym właśnie czasie powstała koncepcja ścigacza art[yleryjskiego]. Narodziła się ona w łonie naszej flotyli. Byliśmy w tym czasie przeznaczeni do łowienia lotników, zażywających kąpeli morskich³¹. Będąc więc mniej lub więcej bezrobotnymi, a spragnieni walki ze Szwabami, wysuwaliśmy władzom angielskim niezliczone koncepcje: podejścia pod brzeg npla [nieprzyjaciela] – wykonanie wypadu celem zdobycia jeńców i wiadomości oraz wyrządzenia pewnych szkód (jeszcze na długo przed narodzeniem się komandosów). Potem, gdy ten projekt upadł, dopraszaliśmy się silniejszego uzbrojenia art[yleryjskiego] i przeznaczenia nas do walki przeciwko E-boatom [ścigaczom niemieckim]. Zanim nadeszła decyzja, czas nam się strasznie dłużył, a lotnikołość się sprzykrzyło – podano inny jeszcze projekt – zaopatrzenia nas

³¹ Tym eufemizmem E. Wciślicki określił lotników zestrzelonych nad Kanałem La Manche i oczekujących na ratownicze jednostki pływające.

w małe miny, które będziemy stawiać na kursie okrętów i konwojów npla [nieprzyjaciela]. Wszystko to, gorąco przez nas przedyskutowane z zapalem i entuzjazmem, przedłożono D[owód]cy Flotylli por. mar. Gould R.N.[Royal Navy]. Ten ostatni, żądny walki z Niemcami, tak jak i my, wszystko pięknie po angielsku na papier przelewał i słał do Admiralicji. Okazało się, że wszystkie nasze projekty z biegiem czasu nie tylko przyjęto, ale rozwinięto do rozmiarów, o których nawet nie marzyliśmy.

Nasza flotylla była pierwszą, która została przemieniona na ścigacze art[yleryjskie].

„S 2” był pierwszym ścigaczem, który wyposażono w myśl naszych projektów. Teraz ścigacze nasze miały pełne ręce roboty. Roboty ciekawej, takiej o jakiej marzono i o jaką prosiliśmy. Zaczęto się uganiać za E-boatami [ścigaczami niemieckimi]. Bardzo często wałęsaliśmy się wzdłuż brzegów npla [nieprzyjaciela], szukając okazji do walki. Oficjalnie nazywało się to – patrollem ofensywnym. Już sama nazwa naszego zadania tchnęła nadzieją przygody i starcia.

Potem nastąpiły akcje.

Ścigacze nasze atakowały, podchodząc zawsze na całej szybkości, aż prawie pod burty okrętów, statków czy ścigaczy niemieckich. Obsypując ich ulewą kul, rzucały B.H. [bomby hydrostatyczne] przed dziobem. Nigdy nie liczono się z siłami npla lub miejscem akcji.

Na jesieni 1941 r. „S 2” ze ścigaczem ang[ielskim], dowodzonym przez por. Gould’a, zaatakował 5 ścigaczy niemieckich i dwa traulery.

W styczniu 1943 r. „S 3” z innym ścigaczem ang[ielskim], dowodzonym przez słynnego obecnie w C[oastal] F[orces], por. mar. Richardsa R[oyal] N[avy], zaatakował i zatopił patrolowiec niemiecki, tuż koło wejścia do portu Boulogne.

Prawdziwy sezon ścigaczy art[yleryjskich] i torp[edowych] rozpoczął się na wiosnę 1942 r. Akurat w tym czasie zachciało się niem[ieckim] pancernikom [tj. okrętom liniowym] i krążownikom przejść przez Kanał [La Manche] z Brestu do Wilhelmshaven³².

³² Nawiązanie do operacji „Cerberus” (ang. „Channel Dash”) – przejścia silnego zespołu Kriegsmarine (m.in. okrętów liniowych „Scharnhorst” i „Gneisenau” oraz ciężkiego krążownika „Prinz Eugen”) z Brestu przez Kanał La Manche do Wilhelmshaven (11–13 lutego 1942 r.). Celem operacji było przerzucenie ciężkich okrętów niemieckich z baz(y) na atlantyckim wybrzeżu Francji, przez Niemcy, do północnej Norwegii, skąd mogły atakować konwoje alianckie płynące do arktycznych portów ZSRR (Murmańska i Archangielska). Operacja „Cerberus” obnażyła indolencję Royal Navy, która nie była w stanie zapobiec tej demonstracji siły w bezpośrednim pobliżu własnych baz.

Zauważono ich dopiero koło Boulogne. Jak wystrzelone z procy wyleciały trzy ścigacze torpedowe, 12 art[yleryjskich] z naszej Flotylli³³. Eskorta [ścigaczy] torpedowych... Eskorta pancerników [niemieckich] była trochę silniejsza – kilka K.T. [kontrtorpedowców], kilka kanonierek, kilka flotylli E-boatów [ścigaczy niemieckich] i R-boatów [trałowców niemieckich].

Ponadto niezliczone roje Messerschmittów³⁴ oraz innych samolotów. Był dzień i dość duża fala, a więc warunki dla ścigaczy wybitnie niekorzystne. Mimo tego – owa flota, złożona z 5-ciu ścigaczy, choć niezbyt wielka, ale cholernie groźna, pruka do ataku z takim animuszem, że akcja ta, dzień ten – zapisały się na zawsze w kronikach C[oastal] F[orces].

Już sam widok rozpędzonych do ataku ścigaczy był wspaniały! Gnały na maksymalnej szybkości 40 węzłów – jakieś 70 km na godz[inę]. Co chwila giną – dając nura w falę! Wylatują z wody z szalonym rykiem motorów! Rozbijają grzywacz następnej fali i pędzą! W pianie i białym wodnym kurzu... W szumie i huku! Pięknym szykiem strzały... Mimo fali, równym, prostym kursem. Raz po raz atakują je lotem koszącym fighter'y [myśliwce] niemieckie. Leje śmiertelny deszcz pocisków na ścigacze, wraz z bryzgiem słonej, gryzącej w oczy, wody. Ktoś jest ranny i krew mu spływa po twarzy. Nie czuje bólu, nie wie czy to pot emocji, czy to słona woda morska, czy krew. Na wszelki wypadek pozostał na posterunku i strzelał, aż do końca akcji. Ścigacze z naszej flotylli strąciły dwa Messerschmitty.

E-boaty [ścigacze niemieckie] ostrzeliwują je z daleka, ale boją się podejść. Za to nasze pędzą wciąż kursem prostym jak strzała – ku pancernikom [tj. okrętom liniowym]. K.T. [kontrtorpedowce niemieckie] otwierają do nich piekielny ogień. Pociski padają wokół gęsto. 1 ścigacz zostaje trafiony pociskiem z 75-ki [tj. działa tego kalibru – TK], który przechodzi na wylot przez dziób i nie wyrządza żadnej innej szkody. Odległość już jest 1500 m[etrów]. Ścigacze art[yleryjskie] otwierają ogień do najbliższego K.T. [kontrtorpedowca]. Ścigacze torp[edowe] nie zmieniając kursu pędzą wprost ku pancernikom, jakby chciały się wbić w ich grube, opancerzone burty. Wystrzeliły torpedy! Jedna na pewno trafiła!³⁵ Inna nie wiadomo. W każdym razie okręty niem[ieckie] zmniejszają szybkość i kulały przez resztę swej trasy.

³³ W akcji przeciwko okrętom Kriegsmarine forsującym Kanał La Manche nie uczestniczyły polskie ścigacze „S 2” i „S 3”, gdyż w tym czasie przebywały w remontach (na podstawie kronik obu ścigaczy).

³⁴ Zespół Kriegsmarine dokonujący forsowania Kanału La Manche korzystał z potężnego parasola ochronnego ze strony Luftwaffe (osłona lotnicza umożliwiła odparcie nalotu brytyjskich samolotów torpedowych; jedną z ofiar był bohater brytyjskiego lotnictwa morskiego, tj. Fleet Air Arm, kawaler orderu wojennego Victoria Cross por. Eugene Esmonde).

³⁵ Informacja błędna. Jedyne poważniejsze uszkodzenia niemieckie okręty forsujące Kanał odniosły na minach.

Do portu wróciły wszystkie ścigacze. Z lekka poturbowani, ale wszyscy... Ścigacze i marynarze... Tylko, że niektórzy mieli dużo dziur w kadłubach. Posypały się krzyże na piersi i ziemia na trumny. I kwiaty... dużo ich nie było. Pierwsze, wiosenne kwiaty...

Tak wyglądało nasze, niezapomniane, uroczyste otwarcie sezonu ścigaczowego.

Potem prawie każda noc obfitowała w przygody, akcje, walki, sukcesy, trupy. Co noc wracały do portu ścigacze. Wyskakiwali w pełni emocji dowódcy i biegali do „Operation Room’u”, meldować Admiralicji o okrętach niem[ieckich], które spoczęły tej nocy na dnie Kanału La Manche.

Koledzy i przyjaciele sprawdzali czy żyją i czy w jednym – w dalszym ciągu są kawałku. Czasami z głębokim żalem stwierdzało się, że ten a ten, taki fajny, morowy chłop, który jeszcze parę godzin temu jadł obiad z nimi w mesie, pił i śmiał się, wrócił zimy i nieruchomy z porwaną piersią lub wywalonymi jelitami. Każdemu było żal kolegi i że już więcej pić i bić Szwabów nie będzie. „S 3” bierze udział w akcji pod Dunkierką – ataku na silnie eskortowany konwój. Eskorta, składająca się głównie z E-boatów [ścigaczy niemieckich], została rozpedzona na cztery wiatry i dobrze poturbowana. Ścigacze torpedowe [Royal Navy] miały wielce ułatwione zadanie. „S 3” wrócił bez żadnych strat.

„S 2” wślawił się wielce swoim wyczynem pewnej nocy czerwcowej [1942 r. – T.K.]. Wyszedł na patrol razem z „S 3”. Ten ostatni musiał jednak do portu wrócić z powodu defektu motoru. „S 2” otrzymał rozkaz powrotu także, który to sygnał, jako że był zakodowany, z trudnością starał się rozszyfrować i zrozumieć. Proszono trzykrotnie o powtórzenie sygnału. W międzyczasie „S 2” przybył na miejsce patrolu. Upłynęła dobra godzina, kiedy wreszcie wypadało sygnał zrozumieć.

Kładąc się na kurs powrotny, „S 2” otrzymuje jednak meldunek o nplu [nieprzyjacielu]. 6 E-boatów [ścigaczy niemieckich] idących na przecięcie kursu własnego konwoju. Oczywiście „S 2” zmienił swoją drogę powrotną tak, aby natknąć się na E-boaty.

Pozycja była około 3 mile [morskie³⁶] przed czołem konwoju, złożonego z około 40 statków. „S 2” spostrzegł npla [nieprzyjaciela] pierwszy. Zbliżył się na odległość dobrego plucia [sic! – TK] i otworzył ogień z czego tylko mógł. Atakował od brzegów niem[ieckich]³⁷ i pod księżyc tak, że ścigacze niem[ieckie] były widoczne doskonale. Zostały one zaskoczone niespodziewanym atakiem od strony własnych brzegów.

³⁶ To jest około 5,5 km.

³⁷ To jest od kontrolowanych przez Niemców brzegów okupowanej Francji.

W czasie gorącego starcia, kiedy ze wszystkich stron płynął ogień nieprzerwanym, świetlistym strumieniem – jak z sikaw, „S 2” zbliża się na 150 m i celnym ogniem unieszkodliwia drugi E-boat w szyku. Niemcy starają się go [„S 2”] okrążyć. Ich leader [okręt dowodzący] podchodzi bardzo blisko. „S 2” otrzymuje pocisk – parę centymetrów powyżej zbiorników benzynowych, w przedział amunicyjny. Wybuch szczęśliwie nie następuje i „S 2” przenosi cały swój ogień na pierwszy E-boat. Pociski nasze siekają po pokładzie, pomoście i burtach Niemca. Ogień jego gaśnie. Inne E-boaty, rozzechwalone, że „S 2” do nich nie strzela, podchodzą na ogromnej szybkości bliżej. Bez przerwy strzelają.

Nagle na „S 2” milknie najpierw wieżyczka podwójnych N.K.M-ów [najcięższych karabinów maszynowych], potem działko.

– Cholera jasna! Amunicja „finished”! [wyczerpana!] – melduje, zły straszliwie i rozogniony, celowniczy wieżyczki – w formie wyraźnie nieregularnej.

„S 2” znajdował się teraz w środku półkola. Z prawej, z rufy i dziobu, płynęły ku niemu strugi śmiertelnego prysznicu – świetlistych kul. „S 2” nie strzela... Załoga struchlała na chwilę. Ale był to moment tylko. „S 2” zwiększa obroty do maksymalnych. Motory wyją tak straszliwie, że nawet świstu kul nie słyhać. Widać tylko białe, żółte, czerwone i pomarańczowe błyskawice krzyżujące się tuż nad głową. „S 2” robi gwałtowny zwrot w lewo. Idzie przez chwilę równoległe z leaderem [okrętem dowodzącym] E-boatów. Oddaje ku niemu kilka strzałów z pistoletów. Celując w oko dowódcy, z biodra – stylem kowbojów... [sic! – TK]. Mija leadera i robi nagły zwrot prawo na burt. Przez moment wydaje się, że idzie na zderzenie. E-boat zmienia jednak kurs. „S 2” przechodzi przed jego dziobem i mija go zgodnie z przepisami międzynarodowymi wymijania się okrętów na morzu: prawa burta do prawej. W ten sposób [„S 2”] znalazł się po zewnętrznej stronie śmiertelnego półkola, podczas gdy leader E-boatów wewnątrz.

Pozostałe 4 E-boaty, nie bardzo się orientując w nowej sytuacji, grzeją do niego jak się patrzy, biorąc go za „S 2”. Ten zaś z lekka zygzakując odszedł sobie na bezpieczną odległość. Tu stanął i obserwuje z zadowoleniem porachunki osobiste Niemców – ładując równocześnie amunicję.

Konwój, który mijał miejsce akcji w odległości paru mil, miał wspaniałe widowisko – sam nie będąc ani razu molestowany. Przez radio stale odbierano niemieckie wrzaski, zgiełk, zagrzewanie się do boju – Achtung! Atakuj! To ten z lewej! Nie, to nasz! Strzelaj do tego z prawej!!! Wróć! Idioto, to E-boat 4! Tam przed dziobem! ... Achtung! Feuer! [niem. Uwaga! Ognia!]...

W międzyczasie wyszły jeszcze 4 ścigacze anglielskie]. „S 2” dołączył do nich i ruszył w pogoń za Niemcami. Ci bowiem, wycieńczeni bratobójczą walką,

uciekali co sił do portu. Ścigacze nasze poleciały za nimi aż pod Boulogne, ale do spotkania niestety nie doszło.

„S 2” otrzymał rozkaz powrotu do portu, który tym razem dziwnie szybko zrozumiał i jeszcze szybciej wykonał, jako że baterie nb. [nadbrzeżne] otwały gęsty ogień, a reflektory zaczęły kłuć oczy. Wiadomo, że opalanie się w ich świetle nie jest zbyt korzystne dla zdrowia i dobrego samopoczucia.

Następnej nocy ścigacze własne – torp[edowe] i art[yleryjskie] – topią 2 statki niem[ieckie]. Tylko dwa zresztą szły w konwoju.

Następnej nocy – [topią] jeden, bo jeden był...

I tak w kółko, co noc...

Wślawia się Lt-cdr [tj. kpt. mar.] Hitchens ze swoją flotyllą S.G.B.-ów [tj. parowych ścigaczy artyleryjskich]. Odnosi wiele sukcesów i dostaje parokrotne najwyższe odznaczenia angielskie.

Prawie każdy ścigacz ma wymalowane na pomoście czarne swastyki, znaki zatopionych Szwabów na swym koncie.

Polskie ścigacze „S 2” i „S 3”, ze swymi doskonałymi załogami, zyskują ogólne uznanie i sławę.

Dzięki pieczołowitemu utrzymaniu i konserwacji sprzętu i całego ścigacza, załogi nasze spowodowały, że „S 2” i „S 3” były zawsze gotowe do akcji lub operacji.

Za każdą walkę, za każdy patrol i zdolność do służby dostawał każdy ścigacz odpowiednią ilość plusów, za każdy defekt lub remont minus. W tabeli wszystkich flotylli bazowanych w Dover Command „S 2” znajduje się stale na pierwszym miejscu. „S 3” jest także na czele tabeli – na drugim lub trzecim miejscu.

E-boaty [ścigacze niemieckie] przestały już atakować nasze konwoje. Wszystkie swe siły skoncentrowały na eskortowaniu własnych, pojedynczych statków, które starały się przemknąć tuż przy brzegu niemieckim, a właściwie francuskim.

E-boaty nie były już postrachem Kanału La Manche. Szalone MTB-s [alianckie ścigacze torpedowe] zwariowane, straszne, szybkie, rzygające strumieniami coraz silniejszego ognia, panowały i siały groźbę w Kanale.

Załogi niem[ieckie] otrzymywały żelazne krzyże za każde starcie z naszymi ścigaczami. Choćby to starcie wyglądało tak, że Niemiec uciekał ile sił w nogach, a nasz ścigacz go gonił³⁸.

³⁸ Ten obraz jest nazbyt optymistyczny. Niemieckie Schellbooty pozostawały groźne aż do końca wojny. Świadczy o tym – wzmiankowany już – przypadek norweskiego niszczyciela „Svenner”, storpedowanego i zatopionego przez niemiecki ścigacz torpedowy w pierwszym dniu inwazji w Normandii, 6 czerwca 1944 r. O zaciętości niemieckich załóg świadczą zdarzające się przypadki taranowania ścigaczy alianckich.

Ataki na statki wroga, dzięki bardzo silnej eskorcie, stały się ogromnie krwawe. Tonie lub wybucha kilka ścigaczy ang[ielskich]. Naszym ścigaczom jakoś szczęście dopisuje.

6-tego sierpnia ma miejsce jedna z najdłuższych akcji, którą ścigacze w ogóle walczyły [sic! – TK]. Zwykle – z powodu nocy i wielkich szybkości – walka trwa około kilkunastu minut. Tym razem trwała prawie 3 godziny.

Szedł duży transportowiec niem[iecki], eskortowany przez 2 K.T. [kontrtorpedowce] lub torpedowce i ubezpieczony przez tzw. flak-ship'ów [jednostki obrony przeciwlotniczej] oraz około 6 R-boatów [trałowców], które można nazwać kanonierkami. Ponadto, jako ubez[p]ieczenie wysunięte szło 9 E-boatów [ścigaczy torpedowych].

Nasze ścigacze miały dzień wolny od służby. Po odebraniu sygnałów o wyjściu Niemców z portu, ścigacze „A” – angielskie: 3 torp[edowe] i 3 art[yle]ryjskie ruszyły natychmiast do ataku. Nasze [polskie] ścigacze powróciły do natychmiastowego pogotowia i za chwilę również wyszły w morze z 3 [ścigaczami] torp[edowymi], jako siła „B”.

Idąc na spotkanie Niemców, obserwowaliśmy wspaniałe widowisko niby sztucznych ogni – fajerwerków, przy których nawet Święto Morza [w] Gdyni (za dawnych, dobrych czasów) traciło na wyrazie. Różnokolorowe pociski, rakiety oświetlające, strumienie i zygzaki czerwonych, żółtych, pomarańczowych światełek – kul krzyżowały się, strzelały w niebo i siały śmierć na morzu. Akcja siły „A” obfitowała w wiele epizodów, przy czym zostały zatopione 2 ścig[acze] niem[ieckie], ale ze stratą 1 [ścigacza] własnego.

Teraz dopiero przyszedł nasz turn, jak mówią Anglicy. Przed chwilą jeszcze byliśmy widzami; teraz mamy sami wejść na scenę i grać.

Atakujemy konwój tuż koło Calais, od północy. Z łądu wystrzelili poza nas olbrzymie rakiety oświetlające. Robi się jasno jak w dzień. Muszą nas widzieć jak na dłoni. Podczas gdy my czujemy się jak tabaka w rogu. Wokoło tryskają duże i małe fontanny średniokalibrowych pigulek. Baterie nadb[rzeżne] lub K.T. [kontrtorpedowce] – nie wiadomo. Zresztą – wszystko jedno. Pędzimy dalej. Rakiety strzelają coraz częściej. Czarna ściana przed nami rzygnęła ku nam strumieniem tęczowym pocisków świetlnych [smugowych] – tak pięknie wyglądających z daleka. Uczucie – wybitnie nieprzyjazne. Zupełnie jak by się stało w snopie światła reflektorów na olbrzymiej arenie, a wokoło wybitnie wrogo usposobiona publiczność obrzucała nas zgniłymi jawkami, kartoflami itp. i sypały się one gęsto ze wszystkich stron. Byliśmy w środku eskorty.

Nareszcie zauważono npla [nieprzyjaciela]: 2 E-boaty [ścigacze niemieckie]. Prujemy ku nim radzi, że przynajmniej mamy do kogo strzelać. Cóż, kiedy jeden zaraz bucha płomieniem i dymi jak komin fabryczny, a drugi ginie w mroku nocy.

Znów wykwitają rakiety przekłete i znów nic nie widzimy oprócz gęstych, różnokolorowych światełek, które lecą jak błyskawice – ku nam ze wszystkich stron...

„S 2” zostaje trafiony w siłownię. Wybuch mały pożar. Ścigacz jest drewniany, w siłowni ponadto zawsze jest trochę benzyny i oliwy. Ścigacz pali się więc jak zapałka. Pożar jest największą jego zmorą i zgubą. Szczęśliwie zostaje jednak ugaszony przez dwóch motorzystów, będących na swych stanowiskach w siłowni. Jeden motor jednak przestaje pracować. „S 2” zwalnia gwałtownie idzie odąd zółwią szybkością, obsypywany gradem kul, jako doskonały cel. Pozostaje jeszcze 1-a lub 2-e minuty, zanim zaatakują nasze ścigacze torpedowe. Od strony brzegu niem[ieckiego], od południa, konwój zajęty [jest] walką z nimi.

Pozostaje jeszcze pół minuty.

Pociski bębniają po pokładzie i burtach „S 2”.

„S 3” zwalnia i utrzymuje się w szyku „S 2”.

Nareszcie przyszedł sygnał: ścigacze torp[edowe] ruszyły do ataku. Wystrzeliły swoje „cygara” [tj. torpedy]. Cel był trudny do zidentyfikowania, nie wiadomo czy statek został trafiony, czy kt. [kontrtorpedowiec], czy „flak-ship” [jednostka obrony przeciwlotniczej].

Zadanie nasze było skończone. Możemy się wycofać. Ale jak tu biec, gdy nogi odmawiają posłuszeństwa? „S 2” szło ciężko, kulejąc na jednym pozostałym motorze. Nie daj Boże, żeby ten stanął! Trzeba by było się kapać. „S 3” pozostał z kolegą, chociaż powinien się wycofać na maksymalnej szybkości. Strzelano do nich bez przerwy jeszcze z pół godziny. Nasze szczęście, że niecelnie. Noc ta do przyjemnych w każdym razie nie należała.

D.O. [dowódca okrętu] „S 2” oczywiście postawił butelkę whisky D.O. [dowódcy okrętu] „S 3”.

Ścigacze nasze brały również udział w operacjach desantowych komandosów w Boulogne i Dieppe, jako uzupełnienie [ochrony] przeciw E-boatom [ścigaczom niemieckim].

Były to jednak „niedzielne” zajęcia. Codzienna nasza praca polegała na atakowaniu konwojów niem[ieckich]. Odniesiono wiele sukcesów. Ścigacze art[yleryjne] wiązały ogniem i rozganiały eskortę; ścigacze torped[owe] topiły statki konwoju.

Teraz Niemcy starali się znaleźć jakąś broń przeciw naszym ścigaczom. Zdecydowali się na [?] [postawienie] zagrody min przez środek Kanału. E-boaty [ścigacze niemieckie] zostały użyte do tej niemiłej roboty. Wymykały się one raz po raz w dużych ilościach i sadziły miny.

Własne ścigacze, będące na patrolu, starały się im przeszkodzić, ale zwykle Niemcom udawało się wykonać swe zadanie i wrócić do portu.

Nasze ścigacze, patrolujące każdej nocy, nie mogły być wysyłane oczywiście w dużej ilości. E-boaty [ścigacze niemieckie] wychodziły dorywczo i w jak najsilniejszym składzie.

Miny były dobrze widoczne w dzień. Pływały tuż pod powierzchnią. W nocy, naturalnie, nie było ich widać. Wyznaczono jednak wolne przejście między minami i ścigacze art[yleryjskie] i torp[edowe] w dalszym ciągu atakowały niemieckie konwoje. Dwa [ścigacze] torp[edowe] wyleciały w powietrze, wracając do Dover, na skutek niezbyt dokładnej nawigacji. Nie całkiem trafili w przejście [między minami].

W dowództwie [brytyjskim] wiedziano dobrze, że Niemcy będą się starali zagrozić ostatnią lukę [w przejściach między polami minowymi].

Pewnej nocy „S 2” było na patrolu z jednym ścigaczem angielskim. Przez całą noc nic się nie wydarzyło. O świcie odwołano nas do portu. Kładąc się na kurs powrotny, odebraliśmy raport o nplu [nieprzyjacielu]. Bardzo wielka ilość E-boatów [ścigaczy niemieckich], w takiej [to], a takiej pozycji... idą w kierunku przejścia między polami minowymi. Cel – jasny. Ruszyliśmy – całą naprzód! Nie było trudno ich znaleźć. Po pierwsze – widno, a po drugie szło ich aż 15 i 1 kanonierka. Nasze dwa [ścigacze] runęły do ataku. Podeszliśmy tak blisko, że własny ogień z C.K.M.-ów [ciężkich karabinów maszynowych] nawet był obserwowany jako skuteczny. 5 E-boatów [ścigaczy niemieckich] odłączyło się od innych i związało się walką z nami. Inne [E-boaty] zaczęły stawiać miny. Na pewno wybiliśmy wtenczas Niemców co niemiara i tych 5 E-boatów, co z nami walczyło, min nie postawiły. Reszcie jednak udało się. I to było wielką stratą. Inne szkody były niewielkie. Parę nieważnych lekkich zadraśnięć. Kilkanaście dziurek w kadłubie, które pozatykano zaraz kołkami. Za miny postanowiono zrewanżować się minami. ML-e D.C. [duże ścigacze przeciwko okrętom podwodnym] od dawna już stawiały potężnych rozmiarów miny magnet[yczne] i inne – specjalnie w kanałach koło Dunkierki i Ostendy. Tym razem ścigacze art[yleryjskie] miały przystąpić do ofensywy minowej. Zagroda minowa przez środek Dover Straits [Cieśniny Kaletańskiej] utrudniała wielce nasze patrole, ale nie była powodem zaprzestania ich.

Pamiętam, pewnego dnia rozpoznanie lotnicze doniosło nam, że [w] Boulogne leży wielki statek o 10 000 ton wyp[orności]. Oczywiście, że będzie szedł na wschód. Może tej nocy, a może następnej. Naładowaliśmy na pokład min co niemiara i ruszyliśmy pod Calais – czatować na grubą rybę. Cała noc minęła w naprężeniu i wyczekiwaniu, ale meldunek o wyjściu konwoju npla [nieprzyjaciela] z portu, nie przyszedł. Drugiej nocy – to samo i trzeciej. Byliśmy wielce rozczarowani i zresztą przemęczeni na skutek nieprzespanych pod rząd nocy. Czwartej nocy jednak przeklęty Szwab przyszedł! Musimy go zatopić! Żeby nie wiem co!...

Co chwila otrzymujemy pozycję npla [nieprzyjaciela] dzięki RDF [radarowi]. Widać dokładnie jego kurs. Łatwo obliczyć – gdzie będzie o 23.15. I tam właśnie postawimy zagrodę [z] setki min. Jasne, że tak zrobiliśmy.

Ostatni ścigacz właśnie postawił ostatnią minę, gdy z lądu zapalono reflektory i baterie otwarły ogień. Zwrot w tył i ścigacze wycofały się na bezpieczniejszą odległość, zresztą nie chcieliśmy dryfować na własne miny.

O 23.15 – emocja i radość była niesłychana. Widok był „imponujący”. Potężny wybuch, a potem wspaniała pochodnia ognia! Jedne, za chwilę drugie!... Potem jeszcze – trzeci!

Z wielką satysfakcją i zadowoleniem wracaliśmy do portu.

Okazało się jednak później, że ten przeklęty statek nie zatonął. Ciężko uszkodzony, został odholowany do Dunkierki. I tu go dopiero wykończyli lotnicy.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Placówki w Wielkiej Brytanii

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie (IPMS):

- sygn. A.XII.1/76, Raporty stanów liczbowych Sił Zbrojnych,
- sygn. A.XII.27, Oddział Personalny Sztabu Naczelnego Wodza,
- sygn. A.XII.85, Referat Odznaczeń Gabinetu Naczelnego Wodza,
- sygn. B.1030, Grupa Ścigaczy [1 XII 1939–31 V 1942], opracowanie kmdr. ppor. Józefa Boreyki,
- sygn. KOL.582, Dziennik Józefa Wojtkowiaka (z Cowes, 15 sierpnia 1939 r. – 3 stycznia 1940 r.),
- sygn. MAR.A.V.12, Referat Personalny Kierownictwa Marynarki Wojennej,
- sygn. MAR.A.V.27, ORP „Wilk”,
- sygn. MAR.A.V.33, Grupa Ścigaczy,
- sygn. MAR.A.V.34, Akta ścigacza „S 1”,
- sygn. MAR.A.V.35, Akta ścigaczy „S 1” i „S 2”,
- sygn. MAR.A.V.36, Akta ścigacza „S 2”,
- sygn. MAR.A.V.37, Akta ścigacza „S 3”,
- sygn. MAR.A.V.38, Akta ścigacza „S 4”,
- sygn. MAR.A.V.39, Akta ścigacza „S 5”,
- sygn. MAR.A.V.40, Akta ścigacza „S 6”,
- sygn. MAR.A.V.41, Akta ścigacza „S 7”,
- sygn. MAR.A.V.42, Akta ścigacza „S 8”,
- sygn. MAR.A.V.43, Akta ścigacza „S 9”,
- sygn. MAR.A.V.44, Akta ścigacza „S 10”,
- sygn. MAR.A.VI/1, Dawne Archiwum Stowarzyszenia Marynarki Wojennej:
 - Koło SMW Plymouth,
 - Teczka osobowa Macieja Bocheńskiego,
 - Teczka osobowa Andrzeja Jaraczewskiego,
 - Ikonografia:
 - sygn. R. 1024, Zarządzenia personalne szefa KMW,
 - sygn. R.1026, Dzienniki zarządzeń szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej,
 - sygn. R.1159, Dzienniki zarządzeń szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.

The National Archives w Londynie-Kew (TNA; wcześniej The Public Record Office):

- Air Ministry (AIR),
- Admiralty (ADM),
- Cabinet Papers (CAB),
- Home Office (HO).

Ministry of Defence. Army Record Centre w Ruislip (Middx):

- Informacje o przebiegu służby wojskowej oficerów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939-1947.

Placówki w Polsce**Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (AMMW):**

- Materiały Andrzeja Guzowskiego,
- Materiały Andrzeja Jaraczewskiego,
- Materiały Jerzego Jendroszczyka,
- Materiały Tadeusza Lesisza,
- Materiały Zbyszka Pazia,
- Materiały Janusza Justyna Sokołowskiego.

Centralne Archiwum Wojskowe – Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie-Rembertowie (CAW):

- sygn. I.300.21, Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej,
- sygn. I.303.3 Oddział I Sztabu Generalnego,
- sygn. I.328.1, Dowództwo Floty,
- sygn. I.328.2, Dywizjon Kontrtorpedowców,
- sygn. I.328.6, Dywizjon Minowców,
- sygn. I.328.12, Morski Dywizjon Lotniczy.

Biblioteka Raczyńskich w Poznaniu (materiały Izby Pamięci Jerzego Pertka):

- Korespondencja J. Pertka z Janem Chomikiem (b. marynarzem ORP „S 3” i ORP „S 7”).

Zbiory prywatne**Zbiory Barbary Dembińskiej:**

- Pamiątki po Tadeuszu Lesiszu (dokumenty, wspomnienia, ikonografia).

Zbiory Macieja Franza:

- Ikonografia.

Zbiory Tadeusza Kondrackiego:

- Ikonografia.

Zbiory Wandy Troman:

- Stary notes Józefa Wojtkowiaka z 1939 r.,
- Korespondencja Józefa Wojtkowiaka,
- Ikonografia.

Relacje ustne, informacje i korespondencja

Ludwik Antoszewicz, Krzysztof de Berg, Bjørn Bratbak, Andrzej Browarski, Barbara Dembińska, Jerzy Dobrodzicki, Kenan Engin, Maciej Franz, Edward Gach, Andrzej Guzowski, Andrzej Jaraczewski, Tadeusz Lesisz, Andrzej Suchcitz, Teresa Suchcitz,

Janisław Wańkowski, Konstanty Okołów-Zubkowski, Andrzej Olejko, Zbyszek Paż, Wanda Troman, Czesław Zielonka, Kazimierz Żmijewski.

Filmografia

- „Budujemy ścigacz. O naszych zadaniach i zamierzeniach na wodach Bałtyku” – film propagandowy z 1938 r. scenariusz i realizacja: Witold Dunin-Brensznajder, doradca marynistyczny: mgr Benedykt Krzywiec, czas trwania: 13 min. 50 sek., źródło: Youtube
- High speed motor torpedo boats of the Navy (1943), British Pathé, czas trwania: 1 min. 56 sek., źródło: Youtube.
- Motor torpedo boat crews recount battle in the English Channel, British Pathé, czas trwania: 3 min. 08 sek, źródło: Youtube.
- The broad fourteens Royal Navy motor torpedo boats in WW II, PeriscopeFilm, czas trwania: 35 min. 15 sek., źródło: Youtube.
- „Najmniejsze i największe okręty RP” (z cyklu pięciu filmów dokumentalnych pn. „Okręty wojenne RP”). Film dokumentalny dla Programu 2 TVP (na temat ścigaczy i krążowników PMW), 1993; czas trwania ok. 30 minut, realizacja: Zbigniew Wawer i Tadeusz Kondracki.

Źródła drukowane

- Co to jest ścigacz?*, Warszawa 1938.
- Czeczott Rafał, *Ścigacze*, „Morze” 1937, nr 11.
- Dobrodzicki Jerzy, *Notatki o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160.
- Domiczek Andrzej, *Opowiadania marynarskie*, Londyn 1945.
- Gach Edward, *ORP „S 3”*, „Nasze Sygnały” 1988, nr 162.
- Gosk Aleksander, *Na ścigaczach. Wspomnienie Andrzeja Jaraczewskiego, spisane przez...*, „Morze” 1985, nr 11.
- Gosk Aleksander, *Na ścigaczach: Wspomnienia Andrzeja Jaraczewskiego*, „Nasze Sygnały” 1986, nr 158.
- Guzowski Andrzej, *Maciej Bocheński (1918–1989). Wspomnienie*, „Nasze Sygnały” 1989, nr 165.
- Guzowski Andrzej, *Kanał La Manche*, „Nasze Sygnały” 1980, nr 143.
- Guzowski Andrzej, *Przez pryzmat peryskopu...*, Albany 1993.
- Janczewski Marian, *Polskie ścigacze na Bałtyku*, „Morze” 1938, nr 2.
- Kłopotowski Andrzej, *Moja wojna: Wspomnienia ostatniego dowódcy ORP „Dzik”*, Gdańsk 2002.
- Kondracki Tadeusz, *Polska marynarka wojenna w początkowym okresie II wojny światowej – meldunek kontradmirała Świrskiego z 7.X.1939 r.*, „Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska”, nr 7, Białystok 1993.
- Korpus Kadetów N[r] 2 w dziesiątą rocznicę istnienia 1919/20 – 1929/30*, Chełmno 1930.
- Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939–1945, Teil A, Band 34, Juni 1942*, hrsg. von Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung von Hansjoseph Maierhöfer, Herford 1992.
- Laskowski Janusz, *W bazie polskich ścigaczy*, „Parada” 1945, nr 18.
- Lesisz Tadeusz, *Od pomostu do deski. Wspomnienia marynarza-architekta*, Londyn 2003.
- Lesisz Tadeusz, *Z ORP „Burza” – na ścigacze*, „Nasze Sygnały” 1997, nr 182.
- Marynarka Wojenna. Dokumenty i opracowania*, komitet redakcyjny: Wiesław Krzyżanowski, Alfred Piechowiak, Bohdan Wroński, Londyn 1968.
- Paż Zbyszek J., *Jeszcze o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 159.

- Polska Marynarka Wojenna 1939–1947. Wybór dokumentów*, t. 1, wybór i opracowanie Zbigniew Wojciechowski, Gdynia 1999.
- Scott Peter, *The Battle of the Narrow Seas. A History of the Light Coastal Forces in the Channel and North Sea 1939–45*, London 1945.
- Troman Wanda, *Por. mar. Józefa Wojtkowiaka notatki ze służby na morzach. Opracowane przez jego córkę Wandę Troman*, Monografia 7, Dodatek do „Naszycy Sygnałów”, 1993, nr 174.
- Wańkowski Janisław, *4 maj 1992 w Londynie. Ostatnia biesiada SMW*, „Nasze Sygnały” 1992, nr 171.
- Wańkowski Janisław, *ORP S 3 w akcji pod Calais (Wyjątki z pamiętnika na dzień 4 X 1941)*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 159.
- Warship Data International. Authentic Plans Series: *British Motor Torpedo Boat (Experimental). Vosper Prototype MTB/MGB 538–1948*, b.d.m.w.
- Warunki przyjęcia do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Bydgoszczy (na wydział morski) w roku 1939*, b.d.m.w. [1939].
- Wrześniński Stanisław M., *Ścigacz S 3 – ORP „Wyżeł”*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160.

Prasa

- „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW).
- „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza”.
- „Morze”.
- „Morze i Kolonie”.
- „Morze Statki i Okręty”.
- „Nasze Sygnały”.
- „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”.
- „Polska Zbrojna”.

Opracowania¹

- Abelsen Frank, *Marinens fartøyer 1939–1945 og deres skjebne. Norwegian naval ships 1939–1945*, [Oslo] 1986.
- Absolwenci Korpusów Kadetów II Rzeczypospolitej w Polskiej Marynarce Wojennej* (oprac. Witold Stępień), „Nasze Sygnały” 2000, nr 187.
- Armstrong Warren, *H.M. small Ships*, London 1958.
- Arthur Max, *Symbol of Courage. The Men Behind the Medal*, b.m.w. 2005.
- Białas Tadeusz, *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983.
- Boatner Mark M., *The Biographical Dictionary of World War II*, Novato 1999.
- Borowiak Mariusz, *Ścigacze artyleryjskie S-1 – S-4*, seria: „Polskie okręty wojenne w Wielkiej Brytanii 1939–1945”, t. XV, b.m.w. [Oświęcim] 2018.
- Borowiak Mariusz, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej w II wojnie światowej*, Warszawa 2015.
- Borowiak Mariusz, *Ścigacze torpedowo-artyleryjskie S-5 – S-10*, seria: „Polskie okręty wojenne w Wielkiej Brytanii 1939–1945”, t. XVII, b.m.w. [Oświęcim] 2018.

¹ Poza wykazem opracowań pozostały liczne publikacje dostępne w Internecie. Wyjątek (poprzez umieszczenie w wykazie opracowań) zrobiono jedynie dla pracy autorstwa Tima Deacona, dotyczącej bezpośrednio i szeroko polskiej Grupy Ścigaczy.

- Breyer Siegfried, *Die Deutsche Kriegsmarine 1935–1945*, Teil 2, s. 61, 64, 67, w: Ulrich Elfrath u.a. [und andere], *Die Deutsche Kriegsmarine 1935–1945*, Augsburg 1998.
- Cestra Carlo, *Schnellboot klasy E: S38B i S100*, „Okrety” 2017, nr 6.
- Ciesielski Czesław, *Polskie ścigacze na Bałtyku (1937–1939)?*, „Nautologia” 1980, nr 2 (58).
- Ciesielski Czesław, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974.
- Connelly T. Garth, Krakow David L., *Schnellboot in action* (Warships Number 18), Carrollton 2003.
- Daroszewski Marek, *Kriegsmarine 1935–1945*, Poznań 2016.
- Deacon Tim, *Polish Motor Torpedo Boats & Motor Gun Boats of WW2 (S-1 to S-10): A brief history by...*, http://www.bmpt.org.uk/other_boats_history/Polish-MTBsMGBs/Polish%20MTBsMGBs.pdf (dostęp: 19.06.2012).
- Deighton Len, Hastings Max, *Battle of Britain*, London 1990.
- Dinklage Ludwig, Witthöft Hans Jürgen, *Die Deutsche Handelsflotte 1939–1945*, Band 1+2, Band 2, *Handelsschiffe – Blockadebrecher – Hilfskriegsschiffe*, Hamburg 2001.
- Divine Arthur Durham, *Navies in Exile*, London 1944.
- Dixon J. Arthur, *Cornwall: A Handbook for Tourist*, Newport, b.d., b.p. (*The Cornish Peninsula*).
- Dobrodzicki Jerzy, *Notatki o ścigaczach*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160.
- Dyskant Józef Wiesław, *Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*, Warszawa 1994.
- Dyskant Józef Wiesław, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983.
- Dyskant Józef Wiesław, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku*, cz. 1: *W przededniu wojny*, Gdańsk 2000.
- Edwards Kenneth, *Operation Neptune*, London 1946.
- Frank Hans, *German S-Boats in Action in the Second World War*, Barnsley 2007.
- German Tony, *The sea is at our gates. The history of the Canadian Navy*, Toronto 1991.
- Gozdawa-Gołębiowski Jan, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej (Działania flot wojennych na morzach i oceanach w latach 1853–1914)*, Gdańsk 1985.
- Gozdawa-Gołębiowski Jan, Wywerka Prekurat Tadeusz, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1995.
- Górski Tadeusz, *Polska flota wojenna 1939–1959 na tle flot europejskich*, Gdańsk 2001.
- Grabowski Zygmunt, Wójcicki Józef, *1000 słów o morzu i okręcie*, Warszawa 1955.
- Graczyk Marcin, *Admiral Świrski*, Gdańsk 2007.
- Hart Stephen, Mann Chris, *Podręcznik tajnych operacji II wojny światowej*, Czerwonak 2014.
- Holman Gordon, *The little ships*, London 1943.
- Hubert Witold, *Historia wojen morskich*, Warszawa 1935.
- Jarski Adam, *Kolekcja Andrzeja Jaraczewskiego jako przyczynek do jego biografii*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW)) 2020, nr 35.
- Jarski Adam, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, „Morze Statki i Okrety” 2016, nr 4 (wydanie specjalne).
- Jarski Adam, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, cz. 2: „Kraj po bitwie”, czyli sytuacja po podsumowaniu ofert w KMW i co dalej..., „Morze Statki i Okrety” 2016, nr 5 (wydanie specjalne).
- Jarski Adam, *O polskich ścigaczach raz jeszcze, ale trochę inaczej...*, cz. 3: *Zawirowania wokół wymagań technicznych*, „Morze Statki i Okrety” 2016, nr 6 (wydanie specjalne).
- Jefferson David, *Coastal Forces at War. The Royal Navy's Little Ships in the Narrow Seas 1939–45*, b.m.w. 2008.
- Jeryś Czesław, *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920–1945*, Gdańsk 1980.
- Kaack Ulf, Focke Harald, *Die Schiffe der Reichs- und Kriegsmarine 1921–1945*, München 2019.
- Kaczorowski Eugeniusz, Koziarski Jerzy, Pluta Ryszard, *Zwyczaj i ceremoniał morski*, Gdańsk 1972.
- Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. 1: *Korpus oficerów 1918–1947*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996.

- Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. V: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów i marynarzy (1918–1947)*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 2011.
- Kasperski Tadeusz, *S-2 kontra Schnellbooty*, „Morze Statki i Okręty” 2014, nr 2 (wyd. specjalne).
- Komorowski Antoni, *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920–1997*, Warszawa 1999.
- Komuda Leszek, *Ścigacze: okręty, których zabrakło* (cz. 1–6), „Morze”, 1979 (nr 9) – 1980 (nr 2).
- Kondracki Tadeusz, *Działania ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1941–1942*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2013, nr 28.
- Kondracki Tadeusz, *Fundusz Obrony Morskiej (1926–1939)*, „Mówią Wieki” 1983, nr 5.
- Kondracki Tadeusz, *Jeden przeciw sześciu. Pół wieku temu na ścigaczach*, „Morze” 1992, nr 7–8.
- Kondracki Tadeusz, *Niszczyciel ORP „Orkan” 1942–1943*, Warszawa 1994.
- Kondracki Tadeusz, *Od lotnictwa morskiego do ścigaczy. Niezwykła biografia kpt. mar. obs. Janusza Justyna Sokołowskiego (1910–1940)*, w: *Morskie skrzydła Polski*, red. Stanisław Januszewski i Andrzej Olejko, Wrocław 2020.
- Kondracki Tadeusz, *Pieśń jako formaularyzacji Polskiej Marynarki Wojennej i obrony morskiej w okresie II Rzeczypospolitej*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2009, nr 24.
- Kondracki Tadeusz, *Początki służby ścigaczy Polskiej Marynarki Wojennej w 1940 roku*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2012, nr 27.
- Kondracki Tadeusz, *Polskie organizacje kombatanckie w Wielkiej Brytanii w latach 1945–1948*, Warszawa 2007.
- Kondracki Tadeusz, *Propaganda Marynarki Wojennej w Polsce w latach 1930–1939*, Warszawa 1979 (maszynopis).
- Kondracki Tadeusz, *Skrzydło Morskie Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (Polish Resettlement Corps – Naval Wing) – zarys tematu badawczego*, w: *Między konfrontacją a współpracą: Historia, polityka, migracje*, pod red. Ewy Kowalskiej, Warszawa 2009.
- Kondracki Tadeusz, *Stowarzyszenie Marynarki Wojennej 1945–1992*, Gdynia 2003.
- Kondracki Tadeusz, *Ścigacze Polskiej Marynarki Wojennej. Historia i dzień dzisiejszy*, „Polska Zbrojna”, nr 42 (344) z 28 lutego – 1 marca 1992 r.
- Konstam Angus (illustrated by Tony Bryan), *British Motor Gun Boat 1939–45*, Botley 2010.
- Kosiarz Edmund, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984.
- Kryger Zdzisław, *Andrzej Jaraczewski i jego „S-3” w działaniach z Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2009, nr 24.
- Kryger Zdzisław, *Okręt baza polskich ścigaczy w Fowey*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2011, nr 26.
- Kryger Zdzisław, *Plany i rzeczywistość możliwości bojowych polskich ścigaczy*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2010, nr 25.
- Kryger Zdzisław, *Radary na ścigaczach Polskiej Marynarki Wojennej*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2013, nr 28.
- Kuśkowski Mirosław, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. II, Toronto 1988.
- Kühn Volkmar, *Schnellboote im Einsatz 1939–1945*, Stuttgart 1991.
- Lipiński Jerzy, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1976.
- Mańkowski Stanisław, *Małe okręty wojenne*, Warszawa 1971.
- Marczak Jan, *Kutry torpedowe*, Gdynia 1968.
- McNab Chris, *Order of Battle: German Kriegsmarine in WW II*, London 2009.
- Mniejszości narodowe i wyznaniowe w siłach zbrojnych Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, red. Zbigniew Karpus, Waldemar Rezmer, Toruń 2001.
- Morskie aspekty polskiej misji zakupów zbrojeniowych w Anglii w 1939 roku. Depesze kmdr. inż. Stanisława Rymaszewicza*, oprac. Teresa Skinder-Suchcitz, „Materiały. Dokumenty, Archiwalia, Studia”, Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego, zeszyt 17, wrzesień 2011.

- Mroczkowski Krzysztof, Kawa Leszek, *Wojna widziana z kuchni... i kuchnia na wojnie*, Bydgoszcz 2020.
- Nawrot Dariusz, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej*, Gdynia 2002.
- Nawrot Dariusz, *Polska Marynarka Wojenna i jej korpus oficerski w II wojnie światowej. Załączniki*, Gdynia 2002.
- Nawrot Dariusz, *Zakon dżentelmenów morskich II Rzeczypospolitej (28 listopada 1918–31 marca 1947)*, Gdynia b.d. [2018].
- Nawrot Dariusz, *Z Torunia do Okehampton. Rzecz o szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana*, Gdynia 2010.
- Neubauer Tomasz, *Rola małych jednostek bojowych w zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego państwa*, Gdynia 2016.
- Odnaczenia marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej za wojnę 1939–1945. Wykaz / Polish Awards to Polish and Allied Navy Personnel 1939–1945, oprac. Andrzej Suchcitz, w: „Materiały, Dokumenty, Archiwalia, Studia. Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego”, zeszyt 18, kwiecień 2016.
- Olejko Andrzej, *CANT Z-506 B „Airone” Morskiego Dywizjonu Lotniczego*, Warszawa 2014.
- Olejko Andrzej, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2010.
- Olejko Andrzej, *Rzeczna Eskadra Lotnicza Flotylli Pińskiej*, Pruszków 1994.
- Ordon Stanisław, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966.
- Pater Walter, *Stan osobowy Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939–1947*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 2008, nr 23.
- Pater Walter, *Ze studiów nad personelem Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1939–1947*, „Biuletyn Historyczny” (Muzeum MW) 1999, nr 16.
- Paterson Lawrence, *Schnellboote: A Complete Operational History*, Barnsley 2022.
- Pertek Jerzy, *Królewski statek „Batory”*, Gdańsk 1975.
- Pertek Jerzy, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989.
- Pertek Jerzy, *Torpedowce i ścigacze*, Gdynia 1959.
- Pertek Jerzy, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987.
- Peszke Michael Alfred, *Poland's Navy 1918–1945*, New York 1999.
- Piaskowski Stanisław M., *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, t. 1–3, Albany 1983–1990.
- Piaskowski Stanisław M., *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946. Album planów* (reprint krajowy – Warszawa 1996).
- Polska Marynarka Wojenna od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej. Album pamiątkowy*, Rzym 1947 (reprint krajowy – Wrocław 1990).
- Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej. Walki formacji polskich na Zachodzie 1939–1945*, praca zbiorowa pod red. W. Biegańskiego, Warszawa 1981.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. II, cz. 2: *Kampanie na obczyźnie*, Londyn 1975.
- Richards Paul, Reynolds Derek, *Fowey at war*, b.m.d.w.
- Rohwer Jürgen, Hümmelchen Gerhard, *Chronology of the War at Sea 1939–1945*, London 1992.
- Skinder-Suchcitz Teresa, *Rok 1939. Polsko-brytyjska polityka morska*, Warszawa–Londyn 1997.
- Słownik Morski / Maritime Dictionary. Słownik morski angielsko-polski oraz polsko-angielski*, red. Szymon Milewski, Gdynia 1992.
- Sobański Maciej S., *Schnellbooty*, cz. I, „Okręty wojenne” 2011, (numer specjalny 35).
- Sobański Maciej S., Jarczyk Michał, Myszor Oskar, *Schnellbooty w akcji*, cz. II, „Okręty wojenne” 2011 (numer specjalny 38)
- Tarrant V.E., *Ostatni rok Kriegsmarine: maj 1944–maj 1945*, Warszawa 2001.
- Tomaszewski Maciej, *Ścigacz S.1, Wielki leksykon uzbrojenia*. Wrzesień 1939, t. 209, Warszawa 2021.

- Tomaszewski Maciej (ilustracje Andrzej Ciszewski), *Ścigacz S.I. Prekursorska konstrukcja swoich czasów?*, Brzezia Łąka 2019.
- Twardowski Marek, *Polskie ścigacze w II wojnie światowej*, „Morze Statki i Okręty” 2014, nr 2 (specjalny).
- Twardowski Marek, *Ścigacz „S 2”*, „Morze” 1984, nr 6.
- Young John, *A Dictionary of Ships of The Royal Navy of The Second World War*, Cambridge 1975.
- Wieczorkiewicz Paweł, *Historia wojen morskich*, t. 2: *Wiek pary*, Londyn 1995.
- Wieczorkiewicz Paweł, *Polska Marynarka Wojenna w latach II wojny światowej. Stan, perspektywy badań i próba oceny*, „Morze Statki i Okręty” 1998, nr 3 (wyd. specjalne).
- Wilczyński Leon, *Uzupełnienie do ścigaczy*, „Morze” 1981, nr 1.
- Williamson Gordon (Illustrated by Ian Palmer), *German E-boats 1939–45*, Peterborough 2013.
- Wolniewicz Janusz, *Morski pogrzeb [Macieja Bocheńskiego]*, „Morze” 1990, nr 9.
- Wrześniński Stanisław M., *Ścigacz S 3 – ORP „Wyżel”*, „Nasze Sygnały” 1987, nr 160.
- Zarys dziejów wojskowości polskiej w latach 1864–1939* (red. nauk. Piotr Stawecki), Warszawa 1990.

Pomoce kartograficzne

- Atlas: Great Britain & Ireland* (skala: 1:300 000), b.m.w. 1994.
- Road Atlas Great Britain* (skala: 1:250 000), b.m.w. 1997.
- 2003 Road Atlas. France* (skala: 1:280 000), b.m.w. 2003.
- The pilots guide to the English Chanel (South coast of England)*, Compiled by W. Eric Wilson, D.S.O., With the assistance of Commander Douglas Branson, D.S.C., R.N. (Retired), London and St. Ives (Hunts), b.d. [1959?]
- Polski wysiłek zbrojny, jesień 1939–wiosna 1943 / Polish Military Effort, Autumn 1939–Spring 1943 (Atlas)*, Warszawa 2003.
- Town Plans of Britain*, b.m.w. 1992.

The Group of the Power Boats of the Polish Navy in the British Waters (1940–1945)

Summary

The genesis of the motor torpedo boats in the Polish Navy dates back to 1937. After a collection for submarines had been completed among the public (as part of the Maritime Defence Fund), it was decided to undertake fundraising to construct these smallest combat vessels. The increase in contributions to the Defence Fund made the Naval Management lodge a tender for building the first two vessels. The successful bidder was the British company J. Samuel White at Cowes on the Isle of Wight. The contract, signed in London in January 1939, set the delivery date for both ships in March 1940. At the outbreak of war in September 1939, the construction of the torpedo boats at Cowes was halted. It was only through the efforts of the Polish naval attaché in London that permission was given to man both vessels with Polish crews and for them to become part of the Polish fleet, fighting alongside the Royal Navy. On 4 December 1939, the first officers scheduled (two each) to man both ships were sent to the Royal Navy for training. The necessary number of non-commissioned officers and seamen were also trained. At the final stage of construction, there was a change to the original plans. It was decided to finish one of the vessels not as a motor torpedo boat (MTB) but as a motor gunboat (MGB). It was due to the threat posed by the German diesel-powered torpedo boats called S-boote (*Schnellboote*, 'fast boats') in the waters of the English Channel in 1940. As a result of an agreement between the Polish Naval Command and the British Admiralty, the Poles took over only one of the two 35-ton motor boats built at Cowes (later 'S-1', with 'S' being the first letter of the Polish word *Ścigacz*, meaning pursuer/destroyer). The second ship (taken over by the Royal Navy) was exchanged for two smaller 25-ton MGBs of 'Vosper' type, originally built for Norway at the British Power Boat (BPB) Company Ltd works in Hythe (later 'S-2' and 'S-3'). The increase in the planned number of ships necessitated the preparation of additional crew. 'S-2' was accepted by a Royal Navy commission on 18 July 1940. Its incorporation into the Polish Navy took place on 19 July. The twin 'S-3' was received by the British commission on 19 July, and was incorporated into the Polish Navy on 28 July 1940. The completion of the larger 'S-1' was delayed until the autumn of 1940. On 14 August 1940, 'S-2' and 'S-3' began combat operations from their base in Fowey (Cornwall).

During the Battle of Britain, 'S-2' shot down a German Heinkel 111 bomber over Portsmouth. Both MGBs proceeded to the Caetan Strait (Dover Strait) area at the beginning of September. Their primary mission was to protect their convoys from German attacks (or attacks on enemy convoys) and to offensively patrol the waters adjacent to

enemy-controlled ports. Combat actions were mainly carried out at night or in poor visibility. On 15 October 1940, the flag was raised on 'S-1' at the Portsmouth base. A day later, during an engine test at sea, there was a fire and severe damage to the ship. During the crew's rescue, the MGB commander and the first commander of the MGB Group, Navy Lt. Janusz Justyn Sokolowski, drowned. 'S-1' repair lasted until the end of January 1941. On 25 October 1940, near Fowey, 'S-2' was severely damaged, with three sailors being seriously injured due to a nearby acoustic mine explosion. The first months of service for 'S-2' and 'S-3' allowed their crews to become well acquainted with the equipment, team up and prove themselves in combat operations. After a fire, 'S-1' returned to service in February 1941. After its overhaul, 'S-3' was ready for service in May 1941. Significant problems were recorded with 'S-1', which – after several months of service – was again put into overhaul from the summer of 1941 for as many as 15 months (until December 1942). This was due, among other things, to the vessel being hit by an aerial bomb while in the shipyard. In 1942, the Polish Group was represented in the English Channel by 'S-2' (temporarily under repair due to a fire) and 'S-3'. Between January and March 1942, 'S-3' and 'S-2' moved from Fowey to the base at Ramsgate, located in the Strait of Dover area. The most famous action of the Polish Navy MGBs took place on the night of 21/22 June 1942. 'S-2' and 'S-3' sailed to cover the convoy. Due to an engine defect, 'S-3' returned to base. 'S-2' remained on patrol under the command of Lt. Eugeniusz Wciślicki. As six large Kriegsmarine S-Bootes from the base in Boulogne appeared in the vicinity, the British command ordered 'S-2' to return to base. Lt. Wciślicki disobeyed the order (as he later explained, he got the signal too late) and attacked the enemy, forcing him to retreat. For this deed, he was awarded the Polish *Virtuti Militari* Order and the British Distinguished Service Cross (after the war, as one of the four Poles, he was accepted for service in the Royal Navy). The combat activity of 'S-2' and 'S-3' put them at the forefront of Allied operations from bases at Dover and Ramsgate.

In January 1943, 'S-1' returned to service in the Dover area but was withdrawn from service in late 1943/early 1944 due to its poor technical condition. In the spring and summer of 1944 – after the battles in the Channel – the same happened to 'S-2' and 'S-3'. Sailors were shifted to crew new motor gun vessels: 'S-4' and boats from the group of modern MTB ('S-5' to 'S-10') created in 1944. The service of 'S-4' (since July 1943) was interrupted by a severe breakdown after it ran aground (1 January 1944). In April 1944, the ship was handed over to the Royal Netherlands Navy. A new quality was created by the incorporation into the Polish Fleet in 1944 of the six MTBs (White's type, 73-footers; British designation of the boats before handing them over to the Polish Navy was HMTB 424–429), which carried, among others, two torpedoes, Mk2 57 mm gun. Unfortunately, repeated defects in the propulsion units meant that only the MTB 'S-5' had the opportunity to fight the German boats. As the burden of sea war shifted from the British Channel to the southern part of the North Sea, a land base for the Polish MTB Group was established in Felixstowe in the spring of 1945. In May 1945, the sailors from the Polish vessels took guard in Portland on the surrendering German submarine U-249. The Polish MTB Group's history ended in October 1945, with the return of the six MTBs ('S-5' to 'S-10') to the British. At the end of 1946 and early 1947, the Polish-owned 'S-1' and 'S-2' (standing in reserve) were – due to the political post-war situation of the Republic of Poland, subjected to Soviet domination (i.e. due to the impossibility of returning to Poland) – transferred into British hands. The closing

date of the Polish Navy's existence in the UK was 31 March 1947. In total, between 1940 and 1945, about 200 sailors (including 32–33 officers) served in the Group of the Power Boats in the UK. The boats accounted for 456 (i.e. about 40 per cent) of all Polish Navy patrols and operations during the Second World War.

Translated by Grażyna Waluga

Wykaz skrótów

AMMW	- Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
CAW-WBH	- Centralne Archiwum Wojskowe - Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie-Rembertowie
d.o.	- dowódca okrętu (zob. też: z.d.o.)
E-boat	- Enemy Boat (brytyjskie określenie ścigaczy torpedowych marynarki niemieckiej)
HMS	- His Majesty's Ship (Okręt Jego Królewskiej Mości; tradycyjne oznaczenie podawane przed nazwą okrętu brytyjskiego)
HNMS	- Tradycyjne oznaczenie podawane przed nazwą okrętu holenderskiego
IPMS	- Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie
MA/SB	- Motor Anti-Submarine Boat (ścigacz okrętów podwodnych)
MGB	- Motor Gun Boat (ścigacz artyleryjski)
ML	- Motor Launch (kuter patrolowy)
Mm	- mila morska (odpowiednik 1852 metrów = 10 kabli; 1 Mm/godz. = 1 węzeł)
MTB	- Motor Torpedo Boat (ścigacz torpedowy)
MW	- Marynarka Wojenna
PMW	- Polska Marynarka Wojenna
ORP	- Okręt Rzeczypospolitej Polskiej
OORP	- Okręty Rzeczypospolitej Polskiej
OSMW	- Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej
p.o.	- pełniący obowiązki
RN	- Royal Navy (Brytyjska Marynarka Królewska)
RP	- Rzeczpospolita Polska
s.o.	- senior officer (oficer dowodzący zespołem okrętów)
SMW	- Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie
SPMW	- Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej
TNA	- The National Archives w Londynie-Kew (dawniej: The Public Record Office)
z.d.o.	- zastępca dowódcy okrętu

Indeks osób*

- Abelsen Frank* 95
Andrzejak Bolesław 67, 126, 137, 217
Antoszewicz Ludwik 21, 133, 136, 137, 139, 169, 171, 172, 177, 178, 252, 254, 256, 264, 265
Armstrong Warren 14
Arthur Max 289
- Baczyński Feliks* 279, 284
Bahleda (Bachleda?) Stephen Henry 101
Barbarski Krzysztof 22
Bätge Niels 130, 131
Berens Mikołaj 28
Berg Krzysztof de 22, 139
Biliński Józef 254, 260
Billowes F.S. 22
Błaszczyk Józef 91, 92, 202, 213, 215, 308
Bocheński Maciej Tadeusz 14, 15, 102, 108, 111, 112, 114, 117, 120, 122–124, 129, 130, 147, 200, 238, 252–256, 264, 265
Boguszewicz 213
Bohacz 202
Boreyko Józef 28, 32, 50, 104, 113, 272
Borowiak Mariusz 20, 169, 171–173, 177–179, 187, 253, 296, 297
Borowiec Roman 284
Bowen F.C. 184
Branson Douglas 72
Bragoszewski Marek 22
Breyer Siegfried 59, 61
Browarski Andrzej 21, 207, 255, 260
Bryan Tony 181
- Carey H.C.* 47
Cestra Carlo 61
Chmielewska Katarzyna A. 22
Chomik Jan 67, 217, 238
Chwiołka Feliks 202
Ciesielski Czesław 14, 271–274
Ciszewski Andrzej 39
Connelly T. Garth 59
Costello K. 101
Cunliffe Robert L.B. 132, 136, 137, 140
Czarnota Barbara 137
Czarnota Jan 126, 136, 137, 245
Czczcott Rafał 25
Czosnykowski Eugeniusz 283
- Daab Leopold* 254, 260
Daroszewski Marek 226
Dąbrowski 217
Dąbrowski Tadeusz 92, 107, 108, 117, 237, 253, 257, 264–266, 308
Deacon Tim 13, 297, 323
Deighton Len 82
Dekowski Feliks 46
Deluga Wojciech 22
Dembińska Barbara 19, 20, 244, 253
Dinklage Ludwig 289
Divine Arthur Durham 95
Dixon J. Arthur 78, 79
Dobrodzicki Jerzy 21, 151, 153, 201–205, 226, 253, 255, 257, 264, 265
Doerffer Jerzy 46
Domiczek Andrzej 137, 138, 293

* Kursywą wyróżniono nazwiska autorów i redaktorów dzieł przywoływanych w przypisach.

- Dulla Roman 155, 168, 169, 253, 254, 256,
257, 264, 265
Dyskant Józef Wiesław 14, 274–276
- Edward ks. Walii, następnie Edward VII król
Wielkiej Brytanii i Irlandii 194
Edwards Hugh 297
Edwards Kenneth 181
Elfrath Ulrich 59
Elżbieta II, królowa Wielkiej Brytanii i Ir-
landii Północnej 296
Engin Kenan 22
Erlich Juliusz 118, 119
Esmonde Eugene 312
Eyre R.G.H.G. 107
- Fegen Edward Fogarty 15
Feldt Klaus 130, 131
Filanowicz Bolesław 280
Fleszar Michał 67
Forrester Ken 100
Frank Hans 60, 130
Franz Maciej 20, 22
- Gach Edward 21, 67, 85, 238
German Tony 101
Ginsbert Julian 18, 57, 62, 63, 66, 97, 98, 100,
140, 143, 146, 309
Gonera Bolesław 283
Gosk Aleksander 80, 84, 85, 104–106, 227,
296
Gould 62, 130, 311
Gozdawa-Gołębiowski Jan 12
Graczyk Marcin 236
Gregoruk 217
Góralczyk Karol 211, 252, 255, 257, 264,
265
Górski Tadeusz 95, 183, 243, 247
Grabowski Zygmunt 11
Guzowski Andrzej 21, 52–54, 56, 64, 67, 69,
70, 74, 75, 80, 82, 88, 92, 102, 111, 117, 244,
250, 252–254, 261, 295
- Hale William 101
Haller Józef 277, 283
Hastings Max 82
Hitchens 315
Hitler Adolf 26
Hoare A. 47
Holicki Wojciech 59, 60, 101
Holman Gordon 290
- Hryniewiecki Stanisław 104, 265
Hubert Witold 222
Hułas Magdalena 21
Hümmelchen Gerhard 182
- Jabłoński Brunon 186
Jachimowicz Stefan 255, 261
Janczewski Marian 25
Janicka Barbara 22
Jaraczewski Zaremba Andrzej 19, 52–54, 57,
58, 60, 64, 67, 68, 70, 83, 84, 102–106, 113,
145, 178, 182, 184–186, 205–207, 218–220,
225, 227–229, 237, 241, 244, 247, 250, 252–
255, 257, 264–266, 286, 294–296
Jarczyk Michał 61, 99
Jarski Adam 15, 21, 25, 28, 32, 39, 41, 43, 49,
63, 188
Jarzabek 217
Jefferson David 95
Jendroszczyk Jerzy 67, 104, 105, 238, 296
Jeryś Czesław 42
Jerzy VI, król Wielkiej Brytanii i Irlandii
Północnej 138
Jędrzejowski Zygmunt 213, 256, 261
- Kaczanowicz Józef 213, 215
Kamieński Stanisław 28, 29
Karczewski Bronisław 285
Karpus Zbigniew 248
Kasperski Tadeusz 132, 133
Kasprzak Czesław 202
Kawa Leszek 223
Kaźmierczak Antoni 137–138
King R. 143, 146
Klug Bernd 130
Kobierzycki Mieczysław 270, 272, 274
Kock Uwe 226
Koczorowski Eugeniusz 68
Kodreński Włodzimierz 184, 186, 265
Kołaczkowski Kazimierz 91
Kołodziejek Henryk 283
Komorowski Antoni 272
Komuda Leszek 61, 62
Kondracki Tadeusz 14, 17, 22, 24, 26, 27, 49,
65, 67, 90, 93, 94, 104, 125, 222, 235, 236,
242, 266, 286, 294
Konstam Angus 181
Kopecki Stanisław 116, 117, 208–210, 226, 237,
252, 253, 255, 258, 264, 265
Kornat Marek 21
Korytowski Karol 26, 274

- Kosiarz Edmund* 293
Kowal Franciszek 280
Kowalska Ewa 236
Kowalski Bohdan 148, 151, 253, 258, 264, 265
Koziarski Jerzy 68
Koziółkowski Jerzy 272, 273
Krajnik Wiktor 67, 126, 137
Krakow David L. 59
Krasucki Jerzy 165, 178, 198–200, 254, 255, 258, 265
Krawczyk Aleksander 280
Kryger Zdzisław 16, 17, 39–41, 59, 77, 79, 106, 188, 239
Ksít Barbara 21
Kucharski Szymon 21
Kühn Volkmar 59, 98, 130, 131
Kuroczycki Kazimierz 67, 238
Kuźniarski Franciszek 91, 308
Kwieciński Edward 273
- Laskowski Janusz* 105, 227
Legut Jan 26
Lenarcik Feliks 67
Lesisz Tadeusz 19–21, 52, 54–57, 64, 67, 78–80, 86, 99, 106, 244, 250, 253, 254, 261, 266, 295
Leśniak Emil 67
Leus 217
Lewandowski Władysław 136, 138, 143
Libera Paweł 21
Lipiński Jerzy 95
Lumsley P. 99
- Łodziński Lesław* 255, 262
Łoskoczyński Włodzimierz 270, 272, 274
Łukomski Grzegorz 22
- MacGillivray Ian* 297
Madycki Józef 91, 143
Maierhöfer Hansjoseph 131
Majewski Leon 285
Majewski Marian 230
Majewski Władysław 67, 136, 138
Malanowicz Józef 67, 82
Malawski Kazimierz 256, 262
Małczyński Józef 16, 225, 229, 249
Mańkowski Stanisław 12
Marczak Jan 12
Marczyński 217
Marmycz (?) 213
Mears Gus 171
Mears Joseph Theophilus 171
Michalska Maria zam. Skołowska 277
Milewski Szymon 17
Millis William R. 182
Mindak Tadeusz 285
Miszewski Krzysztof 255, 262
Moczyński Zygmunt 26
Morgenstern Tadeusz 184–186
Mościcki Ignacy 279
Mroczkowski Jerzy 34, 117
Mroczkowski Krzysztof 223
Mszański Tadeusz
Myszor Oskar 61, 99
- Nadolski* 202
Nahorski Stanisław 232
Namieśniowski Konrad 124, 138
Nawrot Dariusz 53, 54, 238, 243, 253, 271
Nelson Horatio 15, 99, 140
Neubauer Tomasz 12, 250
Ney-Krwawicz Marek 21
Nowak Jan 233
- Obermeier Albrecht* 130
Okołów-Zubkowski Konstanty 21, 116, 251, 254, 263, 294
Olejko Andrzej 89, 275, 281–285
Olesiński Czesław 67
Ordon Stanisław 283
Orłowski 213
Oświęcimski Leon 67
- Palke* 213
Palmer Ian 59
Parker Hyde 140
Pater Walter 239
Paterson Lawrence 60, 130
Pawelec 217
Paż Zbyszek 21, 207, 295
Pertek Jerzy 16, 286, 294
Petersen Rudolf 130
Piasecki Andrzej 272, 273
Piaskowski Stanisław M. 23, 43, 88, 89, 169, 187, 188, 274, 285
Piątek Antoni 202, 253, 255, 262
Piłsudski Józef 269, 273, 278, 279, 296
Pitułko Franciszek 241, 286
Plewa 217
Pluta Ryszard 68
Pławski Eugeniusz 28, 32, 217, 218, 329
Poeppert Michał 67, 137, 143

- Ponikiewski Józef 64, 92, 145, 254, 258, 264–266
Porębski Kazimierz 23
Potyrała Aleksander 32
Proszkowiec W. 213
Purchla 217
- Quiller-Couch Arthur 79
- Radecki Stanisław 255, 259, 265
Radogost-Uniechowski Stanisław 233
Rahn Werner 131
Rammer Giovanni Luppis von 12
Reynolds Derek 59, 244
Rezmer Waldemar 248
Richards K. 147, 311
Richards Paul 59, 244
Rizzo Luigi 59
Rohwer Jürgen 182
Romanowski Bolesław 272
Romeyko Marian 285
Roope Gerard 15
Róg Jan 202, 255, 262
Rudzki Józef 283
Rybicki Stanisław 46
Rydz Stefan 67, 104, 105, 122, 238
Rymszewicz Stanisław 28, 32, 43, 44, 47
- Savage William Alfred 289
Sawicki Jan Kazimierz 89, 213, 237, 253, 264, 276
Schreiber Juliusz 156, 213, 214, 252, 253, 255, 256, 259, 264, 265
Schreiber Gerhard 131
Schreuder Johan A. 147
Scott Peter 140, 244
Sewera Antoni 46, 90, 91, 308
Sikorski Władysław 51, 57, 92, 106, 137, 138, 186, 243, 258
Skinder-Suchcitz Teresa 21, 44, 51
Składkowski Felicjan Sławoj 49
Smith Doreen 147
Sobański Maciej S. 12, 61, 99
Sokołowska Maria zob. Michalska Maria
Sokołowski Janusz Justyn 13, 19, 64, 68, 85, 89–94, 99, 101, 109, 225, 237, 249, 252, 253, 259, 264–287, 308
Sokołowski Zygmunt 267
Sosnkowski Kazimierz 24
Stankiewicz Roman 28
Stawecki Piotr 248
Stępień Witold 253
Stępkowski Janusz 26
Stoklasa Tadeusz 45, 46, 50, 51
Strzałkowski Jerzy 278, 283
Suchcitz Andrzej 53, 138, 256, 299
Suchcitz Jan 21
Suchcitz Teresa zob. Skinder-Suchcitz Teresa
Suchenek-Sucheczki Józef 165, 253, 254, 263
Sulikowski Aleksander 90–92, 307, 308
Szalewicz Kazimierz 278
Szopa Ludwik 284
Szulc Witold 4
Szuster Witold 145, 154, 156, 190, 192, 193, 196–198, 218, 237, 238, 252, 254, 255, 259, 264–266, 294
Szymczak Mieczysław 11
Szystowski Edward 277
- Śmigły-Rydz Edward 279
Świrski Jerzy 24, 29, 31, 36, 37, 39, 90, 92, 106, 113, 156, 165, 166, 177, 180, 182, 185, 186, 190, 217, 219, 220, 242, 299, 300
- Tarczyński Jan 21
Tarrant V.E. 181
Telford Thomas 194
Tepper Leon 122, 238
Tomaszewski Maciej 39
Traczyk Mieczysław 256, 263
Troman Wanda 19, 20, 45–47
Turner 233
Twardowski Marek 49, 297
- Ulaski 213
Unrug Józef 236, 280
- Wacięga Antoni 284, 285
Wall Arthur Thomas 39, 46, 47, 50
Wandas Julian 122, 238
Wandby J.J. 182
Wańkowski Janisław 21, 74, 87, 108, 251, 254, 263, 295
Wawer Zbigniew 22
Wciślicki (Wciślicki-Westlake) Eugeniusz 14, 15, 18, 52, 53, 57, 62–64, 66, 67, 78, 81, 84, 97–100, 112, 116, 117, 123, 124, 126, 127, 129, 130, 132–134, 136, 138–148, 157, 184, 186, 237, 238, 243, 244, 246, 246, 249, 252–254, 260, 265, 290, 293, 309, 310
Węglińska Wirginia 21
Whitehead Robert 12

- Wieczorkiewicz Paweł* 12
Wielogórski Józef 126, 127
Wiktoria, królowa Wielkiej Brytanii i Irlandii 194
Wilczyński Leon 92
Williamson Gordon 59
Wilson W. Eric 72
Witas Stanisław 284
Witek 217
Witthöft Hans Jürgen 289
Wnorowski Antoni 67, 133, 137, 138, 143
Wnorowski Czesław 290
Wojciechowski Konstanty 238
Wojciechowski Zbigniew 64, 309
Wojtkowiak Józef 19, 20, 45–48, 50, 51
Wolbek Marian 267
Wolniewicz Janusz 252, 290
- Wołos Mariusz* 21
Wójcicki Józef 11
Wróblewski Czesław 116, 254, 263
Wrzesiński Stanisław M. 67, 104, 105
Wysocki J. 213, 215
- Yarley* 107
- Zaczek Leon* 42–44, 46, 47
Zajączkowski Witold 166, 177, 197, 274
Zielonka Czesław 21, 202, 295
Zubkowski Konstanty zob. *Okolów-Zubkowski Konstanty*
- Żejma Wacław* 36, 44, 45, 177
Żmijewski Kazimierz 21, 119
Żuraw Jan 67, 238

Spis ilustracji

1. Informacja o stanie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej zamieszczona w miesięczniku Ligi Morskiej i Kolonialnej „Morze”. Fot. Zbiory Tadeusza Kondrackiego
2. Artykuł w miesięczniku „Morze” na temat walorów ścigaczy ilustrowany efektywnym zdjęciem ścigacza Królewskiej Marynarki Włoskiej (Regia Marina). Fot. Zbiory Tadeusza Kondrackiego
3. Symboliczny czek na 5 tys. zł, zebranych z przeznaczeniem na ścigacz Okręgu Warszawskiego LMK przez członków Oddziału Ligi przy Wytwórni Parowozów i Zakładów Ostrowieckich (zamieszczony w miesięczniku „Morze”). Fot. Zbiory Tadeusza Kondrackiego
4. Kmdr Stanisław Rymaszewicz. Fot. Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (dalej: AMMW)
- 5–8. Członkowie Komisji do ustalenia typu ścigacza: kmdr por. Eugeniusz Pławski; kmdr por. Roman Stankiewicz; inż. Mikołaj Berens; kpt. mar. inż. Stanisław Kamieński. Fot. AMMW
9. Niemiecki ścigacz torpedowy (Schnellboot) typu używanego w Kriegsmarine przed wybuchem II wojny światowej. Zbiory Macieja Franza
10. Atak torpedowy brytyjskiego MTB. Fot. Peter Scott, *The Battle of the Narrow Seas. A History of the Light Coastal Forces in the Channel and North Sea 1939–45*, London 1945 (dalej: SCOTT)
11. Kpt. mar. Józef Boreyko, Toruń 1930 r. Fot. AMMW
12. Inż. Aleksander Potyrała. Fot. AMMW
13. Ostateczny projekt ścigacza stoczni J. Samuel White z Cowes (wg Leszka Komudy). Fot. AMMW
14. Rysunki silnika Isotta Fraschini ASM183D z rosyjskiej instrukcji, „skombinowane” przez chor. mar. Józefa Wojtkowiaka. Silniki przysłane do ścigaczy z Włoch miały bardzo skąpą dokumentację techniczną. Fot. AMMW
15. Dwa ścigacze budowane dla Polskiej Marynarki Wojennej w hali stoczni White’a w Cowes na wyspie Wight. Fot. Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie (dalej: SMW)
16. Chor. mar. Józef Wojtkowiak. Fot. SMW
17. Józef Wojtkowiak. Zdjęcie z czasów jego powojennej służby w tropikach we flocie handlowej. Zbiory Wandy Troman
18. Kmdr por. dypl. Tadeusz Stoklasa, attaché morski Ambasady RP w Londynie. Między innymi dzięki jego staraniom Brytyjczycy cofnęli rekwizycję ścigaczy budowanych dla Polski. Fot. AMMW
19. Eugeniusz Wciślicki. Zdjęcie sprzed II wojny światowej. Fot. AMMW
20. Ppor. mar. Andrzej Guzowski prywatnie. Fot. AMMW

21. Andrzej Jaraczewski po cywilnemu. Fot. AMMW
22. Tadeusz Lesisz jako podchorąży. Fot. AMMW
23. Zespół polskich ścigaczy w morzu, 1945 r. Fot. Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS)
24. Niemiecki ścigacz torpedowy w okresie międzywojennym (prawdopodobnie na wodach Kanału Kilońskiego). Fot. Domena publiczna
25. Typowa sceneria nocnych walk ścigaczy, wyznaczona przez setki pocisków smugowych z obu stron. Fot. SCOTT
26. Por. mar. Janusz Justyn Sokołowski. Fot. AMMW
27. Por. mar. Józef Ponikiewski jako adiutant Naczelnego Wodza, na co wskazuje sznur naramienny. Fot. IPMS
28. Ppor. mar. Eugeniusz Wciślicki na balu z okazji promocji. Fot. AMMW
29. Załoga ścigacza „S 3” niedługo po podniesieniu bandery, sierpień 1940 r. Widoczni oficerowie: ppor. mar. Tadeusz Lesisz – oficer wachtowy (po lewej) i ppor. mar. Andrzej Jaraczewski – dowódca jednostki (po prawej). Fot. AMMW
30. Przepustka ppor. mar. Tadeusza Lesisza do stoczni The British Power Boat Company, Ltd. w Hythe koło Southamptonu w południowej Anglii, w której wyposażano ścigacze „S 2” i „S 3”. Fot. AMMW
31. Ścigacz „S 1” przy nabrzeżu. Jednostka nie ma jeszcze uzbrojenia oraz, najprawdopodobniej, numeru burtowego. Fot. AMMW
32. Próby ścigacza „S 1” na wodach Cieśniny Solent. Jednostka nie ma jeszcze zamontowanego uzbrojenia. Fot. AMMW
33. Ścigacz „S 1” w pierwotnej konfiguracji, ze stanowiskami karabinów maszynowych za nadbudówką. Fot. AMMW
34. Ścigacz „S 2”. Fot. IPMS
35. Ścigacz „S 2”, sfotografowany przy burcie „Błyskawicy”, prawdopodobnie wrzesień 1940 r. Fot. AMMW
36. Ścigacz „S 2” (44) przy burcie okrętu-bazy „Belfort” w Fowey. Fot. AMMW
37. Wizyta wiceadmirala Jerzego Świrskiego u polskich marynarzy flotylli w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r. Fot. AMMW
38. Wizyta wiceadmirala Jerzego Świrskiego (pierwszy z lewej) u polskich marynarzy flotylli w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r. Drugi od lewej kmdr por. Ludwik Ziembicki, komendant Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty na ORP „Gdynia”. Fot. AMMW
39. Wizyta wiceadmirala Jerzego Świrskiego u polskich marynarzy flotylli w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r. Fot. AMMW
40. Suszenie kadłuba „S 3” po wyciągnięciu jednostki na nabrzeże. Fot. AMMW
41. Obsługa w wieżyczce Frazer-Nash z dwoma Vickersami kal. 12,7 mm. Fot. IPMS
42. Wieżyczka Frazer-Nash z dwoma karabinami maszynowymi Vickers kal. 12,7 mm. Marynarz widoczny w czapeczce charakterystycznej dla „S 3” to kierownik maszyn mat zaw. Jerzy Jendroszczyk. Fot. AMMW
43. Załoga „S 3” na pokładzie. Widoczny jest „garb”, kryjący mechanizmy wieżyczki Frazer-Nash z dwoma karabinami maszynowymi Vickers kal. 12,7 mm. Fot. AMMW
44. Ścigacz „S 1” w hali stoczni White’a w Cowes podczas remontu – tam dosięgła go niemiecka bomba, która przebiła kadłub i wybuchła na posadzce hali. Widoczna litera „S”, na rufie; numer skrywa cień, prawdopodobnie maj 1942 r. Fot. AMMW
45. Ścigacz „S 3” zacumowany do burty polskiego okrętu eskortowego ORP „Krakowiak”, jesień 1941 r. Fot. AMMW
46. Działo Oerlikon kal. 20 mm na rufie ścigacza „S 3”. Fot. IPMS
47. Koszary PMW w Plymouth-Devonport, maj 1942 r. Przygotowania przed inspekcją. W drzwiach wejściowych z lewej por. Tadeusz Lesisz, słuchacz V Kursu Oficerów

- Artylerii Morskiej (także oficer dyżurny?); z prawej kmdr por. Włodzimierz Kodrębski (p.o. komendanta Komendy Morskiej „Północ”). Trzeci od lewej kmdr por. Aleksander Hulewicz (ówcześnie w dyspozycji Komendy Morskiej „Północ”). Uwagę zwracają ubiory desantowe warty (używane do wystąpień służbowych na lądzie). Worki widoczne w oknach to świadectwo zagrożenia nalotami Luftwaffe. Zbiory Barbary Dembińskiej
48. Na pomoście dowodzenia ścigacza „S 3”. Po lewej ppor. mar. Andrzej Jaraczewski – dowódca jednostki. Fot. AMMW
 49. Szkic nocnej walki ORP „S 2” z sześcioma ścigaczami niemieckimi w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 r. Uwagę zwracają gwałtowne zmiany kursów walczących okrętów. Fot. IPMS
 50. Szkic walki dwóch ścigaczy alianckich (MGB „41” oraz „S 2”) z płynącymi w szyku klina pięcioma ścigaczami Kriegsmarine (noc z 23 na 24 sierpnia 1942 r.). Ścigacze alianckie wykonały zwrot w prawo, ostrzeliwując przeciwnika. Trzy Schnellbooty, robiąc zwrot w lewo, zmieniły szyk na torowy, tocząc walkę ogniową z odległości 700–800 metrów z płynącymi równolegle MGB „41” i „S 2” (dwa pozostałe ścigacze niemieckie nie uczestniczyły w walce). Fot. IPMS
 51. „Rodzinne” zdjęcie załogi „S 1”. Jednostka jest już po przebudowie – stanowiska karabinów maszynowych przesunięto ku przodowi. Fot. SMW
 52. Na pokładzie ścigacza „S 1” – widok w stronę dziobu. Jednostka po przebudowie. Fot. IPMS
 53. Widok śródokręcia ścigacza „S 1”, zacumowanego w bazie. Fot. IPMS
 54. Ścigacz „S 1” po przebudowie. Fot. IPMS
 55. Ścigacz „S 1” po przebudowie. Fot. IPMS
 56. Ścigacz „S 1” po przebudowie. Stanowiska kaemów w wieżyczkach przesunięto w kierunku dziobu, a za nadbudówką zorganizowano dwa dodatkowe stanowiska z podwójnymi Lewisami kal. 7,7 mm. Fot. IPMS
 57. Ścigacz „S 1” po przebudowie w marszu z dużą prędkością. Fot. IPMS
 58. Ścigacz „S 1” przechodzi przed dziobem innego ścigacza. Fot. IPMS
 59. Obsługa działka Oerlikon kal. 20 mm – widok z rufy w kierunku dziobu. Fot. IPMS
 60. Uzbrojenie rufowe ścigacza „S 1” – pojedyncze działko przeciwlotnicze Oerlikon kal. 20 mm oraz dwa zdwojone karabiny maszynowe Lewis kal. 7,7 mm. Fot. IPMS
 61. Załoga ścigacza „S 1”, schyłek lata 1943 r. W tylnym rzędzie pośrodku oficer wachtowy jednostki, ppor. mar. Antoni Piątek. Fot. AMMW
 62. Obsługa w wieżyczce Frazer-Nash z dwoma Vickersami kal. 12,7 mm. Fot. IPMS
 63. Obsługa przy Oerlikonie kal. 20 mm na rufie ścigacza „S 2” lub „S 3”. Na pierwszym planie widoczne jest umieszczone z boku nadbudówki logo stoczni Power Boat. Fot. AMMW
 64. Oficer wachtowy ścigacza „S 2”, ppor. Józef Biliński (drugi od prawej bez czapki), na pomoście bojowym, lato 1944 r. Fot. AMMW
 65. Karta świąteczna „Grupy Ścigaczy” Polskiej Marynarki Wojennej. Fot. SMW
 66. Ppor. mar. Ludwik Antoszewicz. Fot. IPMS
 67. Brytyjski ścigacz artyleryjski typu podobnego jak ORP „S 4” (71 stóp i 6 cali oraz armata 40 mm umieszczona ofensywnie na dziobie). Fot. SCOTT
 68. Drugi, lądowy żywioł każdego ścigacza (przez slip na nabrzeże i hangar). Fot. SCOTT
 69. Polskie ścigacze na morzu, 1945 r. Fot. SMW
 70. Polskie ścigacze torpedowe w morzu, 1945 r. Widoczne na pierwszym planie, pokryte wodą działko 20 mm plot Oerlikona świadczy o wszechobecnej wilgoci, będącej udziałem uzbrojenia, ale i marynarzy służących na ścigaczach. Fot. SMW
 71. Kpt. mar. Witold Szuster, już jako oficer broni podwodnej na ORP „Piorun”. Fot. IPMS
 72. Okładka instrukcji użytkowania i lista części zamiennych silnika Sterling Admiral, stosowanego do napędu ścigaczy „S 5” do „S 10”. Ten egzemplarz pochodzi ze

- ścigacza „S 7” i należał do kierownika maszyn tego ścigacza st. mar. Czesława Zielonki. Fot. AMMW
73. Wygląd silnika Sterling Admiral. Fot. AMMW
 74. ORP „S 7” w marszu z dużą prędkością, 1945 r. Widoczne wyrzutnie torpedowe oraz większość członków załogi na pomoście i pokładzie. Fot. SMW
 75. Wprowadzanie danych regulacyjnych do torpedy w wyrzutni polskiego ścigacza. Fot. AMMW
 76. Wizyta brytyjskich oficjeli na polskich ścigaczach. Fot. AMMW
 77. Poranna zbiórka załogi na pokładzie polskiego ścigacza. Fot. AMMW
 78. Na pomoście dowodzenia ścigacza „S 6”. Po lewej widoczny jest dowódca okrętu, por. mar. Jerzy Dobrodzicki, a po prawej oficer wachtowy ppor. mar. Antoni Piątek. Fot. AMMW
 79. Por. mar. Andrzej Jaraczewski jako dowódca „S 7”. Fot. AMMW
 80. ORP „S 6” i ORP „S 7” przy nabrzeżu w bazie. Widoczne wyrzutnie torpedowe. Fot. SMW
 81. Ścigacze w morzu. Na pierwszym planie polski ścigacz z widoczną bombą głębinową. Fot. AMMW
 82. Zakrywanie wylotu wyrzutni torpedowej pokrowcem, prawdopodobnie na „S 7”. Fot. AMMW
 83. Wachta w morzu, prawdopodobnie na „S 7”. Fot. IPMS
 84. Wachta w morzu, prawdopodobnie na „S 7”. Widoczna obsada sześciofuntowego działka. Fot. IPMS
 85. Czyszczenie dziobowych dział sześciofuntowych na polskich ścigaczach. Fot. IPMS
 86. Ścigacze „S 7” i „S 9” w bazie, prawdopodobnie w Felixstowe. Fot. IPMS
 87. Ścigacze „S 7” i „S 9” w bazie, prawdopodobnie w Felixstowe. Fot. AMMW
 88. ORP „S 10” w marszu z dużą prędkością, 1945 r. Działko plot 20 mm Oerlikona podniesione do pionu. Zwraca uwagę fakt, że wyrzutnia torpedowa jest zdemontowana; pozostała jedynie jej podstawa. Fot. SMW
 89. Motorzyści na polskim ścigaczu przy pracy, 1945 r. Poza hukiem motorów, dużym utrudnieniem były wysokie temperatury, o czym świadczą robocze ubiory marynarzy. Fot. SMW
 90. Por. mar. Andrzej Jaraczewski. Fot. AMMW
 91. Polskie ścigacze w bazie, 1945 r. Na dwóch najbliższych ścigaczach pomosty bojowe oraz działka 6-funtowe (kal. 57 mm) na dziobach przykryte plandekami. Fot. SMW
 92. Polski ścigacz przybija do nabrzeża w bazie, 1945 r. Widoczny ruch na pomoście bojowym oraz na pokładzie przy cumach. W tle klifowy brzeg, prawdopodobnie Dover lub Ramsgate. Fot. SMW
 93. Polskie ścigacze w bazie, 1945 r. Newralgiczne miejsca przykryte plandekami. Fot. SMW
 94. Po powrocie do bazy marynarze zdejmują ubiory chroniące przed wszechobecną wilgocią, 1945 r. O trudnych warunkach służby na morzu świadczą też paski przy czapkach, chroniące przed ich utratą. Fot. SMW
 95. Polski ścigacz podczas ćwiczenia w strzelaniu z działka plot. 20 mm Oerlikona. Obsługa na miejscach. Strzelaniem kieruje podpor. mar. (zapewne z.d.o.), widoczny na pierwszym planie, 1945 r. Fot. SMW
 96. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Fot. SMW
 97. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Prace porządkowe przed kuchnią. Fot. SMW
 98. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Czas na papierosa przed barakiem podoficera służbowego. Fot. SMW
 99. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wnętrze baraku sypialnego. Widoczny piecyk typu „koza”. Papieros w ustach jednego z marynarzy może świadczyć o wykroczeniu przeciwko zasadom ochrony przeciwpożarowej. Fot. SMW
 100. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wydawanie obiadu. Fot. SMW

101. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wyżywienie w Marynarce Wojennej zaliczono zawsze do najlepszych. Fot. SMW
102. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Uroczystość marynarska, o czym świadczą galowe ubiory marynarzy, stół prezydialny kadry oraz bandera i flagi sygnałowe zawieszane pod sufitem. Fot. SMW
103. Załoga „U-249” po poddaniu się okrętu 11 maja 1945 r., pod strażą polskich marynarzy z dowodzonej przez por. mar. Andrzeja Jaraczewskiego polskiej Grupy Ścigaczy (Portland). Fot. IPMS
104. Oficerowie z „U-249” pod strażą polskich marynarzy z dowodzonej przez por. mar. Andrzeja Jaraczewskiego polskiej Grupy Ścigaczy z Portland. W białej czapce, pośrodku grupy, dowódca U-Boota, Oblt. (por. mar.) Uwe Kock. Fot. IPMS
105. Koniec „małej wojny” na wodach pomiędzy okupowaną Europą a Anglią. Do nabrzeża HMS „Beehive” w Felixstowe przybija kapitulujący niemiecki ścigacz torpedowy „S 204”, 13 maja 1945 r. Na pomoście bojowym nad znakiem czarnej pantery widoczna biała flaga. Na okręcie, oprócz stałej załogi, obecny m.in. dowódca 4. Flotylli Schnellbootów, korvettenkapitän (kmdr ppor.) Kurt Fimmen. Fot. Domena publiczna
106. Defilada w rocznicę zwycięstwa nad Niemcami, 8 maja 1946 r. w Plymouth. Maszerują Polacy. Fot. AMMW
107. Karta QSL – potwierdzenie nawiązania amatorskiej łączności radiowej ze stacją krótkofalowej na pokładzie dawnego ścigacza „S 3”. Fot. SMW
108. Oficerowie-ścigaczowcy na pokładzie ORP „S 2”, druga połowa 1940 r. Od lewej: ppor. Tadeusz Lesisz, kolega – Brytyjczyk, oficer wachtowy „S 2” ppor. mar. Andrzej Guzowski; leży dowódca „S 2” ppor. mar. Eugeniusz Wciślicki. Fot. Zbiory Barbary Dembińskiej
109. Ppor. Tadeusz Lesisz. Zdjęcie dokumentuje jeden z aspektów esprit de corps załóg ścigaczy, do którego należał wyróżniający ubiór (w tym wypadku biały sweter). Fot. Zbiory Barbary Dembińskiej
110. Por. mar. Andrzej Guzowski już w czasie, gdy pływał na „Dziku” jako oficer broni podwodnej i jako z.d.o. Fot. IPMS
111. Tadeusz Lesisz. Zdjęcie wykonane po awansie na kpt. mar., 1946 r. Fot. Zbiory Barbary Dembińskiej
112. Por. mar. Konstanty Okołów-Zubkowski. Fot. AMMW
113. Grupa podchorążych na stażu na okręcie liniowym HMS „King George V”; brali oni udział w boju z „Bismarckiem”. Od lewej Konstanty Okołów-Zubkowski, Wojciech Piotrowski, Stanisław Olszowski, Stanisław Kopecki, Ryszard Fritz i Karol Mayer. Fot. AMMW
114. Por. mar. Maciej Bocheński. Fot. AMMW
115. Ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki. Fot. IPMS
116. Ppor. mar. Karol Góralczyk z okresu służby na ORP „Błyskawica”, wiosna 1940 r. Fot. IPMS
117. Ppor. mar. Ludwik Antoszewicz. Fot. IPMS
118. Por. mar. Maciej Bocheński we Francji przy zdobyczym niemieckim dziale samobieżnym na francuskim podwoziu Lorraine. Fot. AMMW
119. Ppor. mar. Andrzej Kłopotowski i ppor. mar. Karol Góralczyk, na „Błyskawicy” podczas kampanii norweskiej. Fot. IPMS
120. Kpt. mar. Andrzej Jaraczewski z żoną, Jadwigą Piłsudską, na ORP „Conrad”, okres powojenny. Fot. AMMW
121. Ppor. mar. Józef Biliński. Fot. AMMW
122. Cztery promowani 1 sierpnia 1943 r. podporucznicy w towarzystwie Wodza Naczelnego gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego. Pierwszy z lewej wiceadmirał Jerzy Świrski, z tyłu za nim kmdr Karol Korytowski. W pierwszym szeregu stoją: podporucznicy marynarki (od lewej) Juliusz Schreiber, Józef Biliński, Antoni Piątek i Andrzej Browarski. Fot. AMMW

123. Ppor. mar. Antoni Piątek. Fot. AMMW
124. Por. mar. Konstanty Okołów-Zubkowski. Fot. AMMW
125. III Światowy Zjazd Marynarzy i Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej, który swą obecnością zaszczyli m.in. liczni marynarze ze ścigaczy, Gdynia, koniec czerwca 2003 r. Wpisu w księdze pamiątkowej dokonuje ostatni prezes Stowarzyszenia Marynarki Wojennej Konstanty Okołów-Zubkowski; obok niego, pierwszy z prawej, Tadeusz Lesisz (wieloletni prezes Koła SMW w Manchesterze). Zbiory Tadeusza Kondrackiego
126. Janusz Sokołowski dwa dni po promocji na stopień podporucznika marynarki, 15 sierpnia 1932 r. Fot. AMMW
127. Ppor. mar. Janusz Sokołowski z żoną Marią, prawdopodobnie jeszcze we Flotylli Pińskiej, 1934 r. Fot. AMMW
128. Metryka zgonu por. mar. Janusza Sokołowskiego. Fot. AMMW
129. Przywieszka depozytu spakowanych rzeczy osobistych po zmarłym por. mar. Januszu Sokołowskim. Fot. AMMW

**DO DNIA 1 SIERPNI 1935
ZEBRANO NA
KONTO 30,680**

F O M

GOTÓWKA 2.507,821,80
**PAPIERÓW WARTOŚCIO-
WYCH ZŁOŻONO : 574,982,97**

1. Informacja o stanie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej zamieszczona w miesięczniku Ligi Morskiej i Kolonialnej „Morze”



2. Artykuł w miesięczniku „Morze” na temat walorów ścigaczy ilustrowany efektownym zdjęciem ścigacza Królewskiej Marynarki Włoskiej (Regia Marina)

[1]



3. Symboliczny czek na 5 tys. zł, zebranych z przeznaczeniem na ścigacz Okręgu Warszawskiego LMK przez członków Oddziału Ligi przy Wytwórni Parowozów i Zakładów Ostrowieckich (zamieszczony w miesięczniku „Morze”)



4. Kmdr Stanisław Rymszewicz



5-8. Członkowie Komisji do ustalenia typu ścigacza: kmdr por. Eugeniusz Pławski; kmdr por. Roman Stankiewicz; inż. Mikołaj Berens; kpt. mar. inż. Stanisław Kamieński



9. Niemiecki ścigacz torpedowy (Schnellboot) typu używanego w Kriegsmarine przed wybuchem II wojny światowej



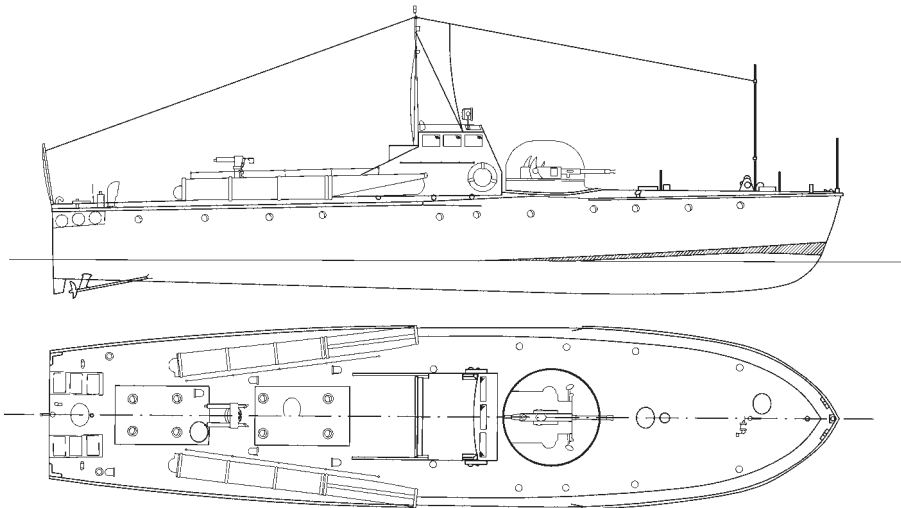
10. Atak torpedowy brytyjskiego MTB



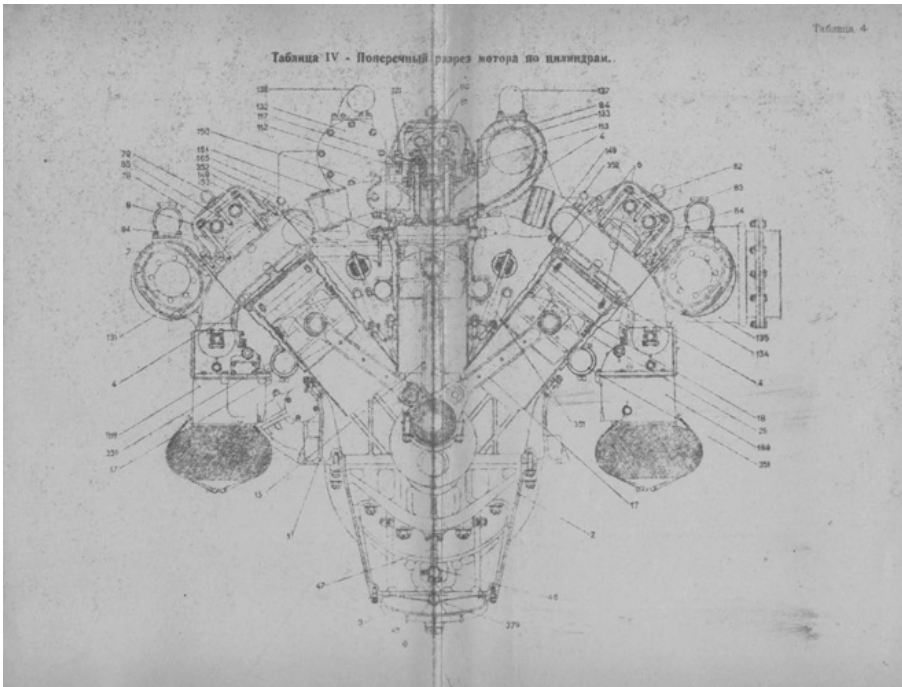
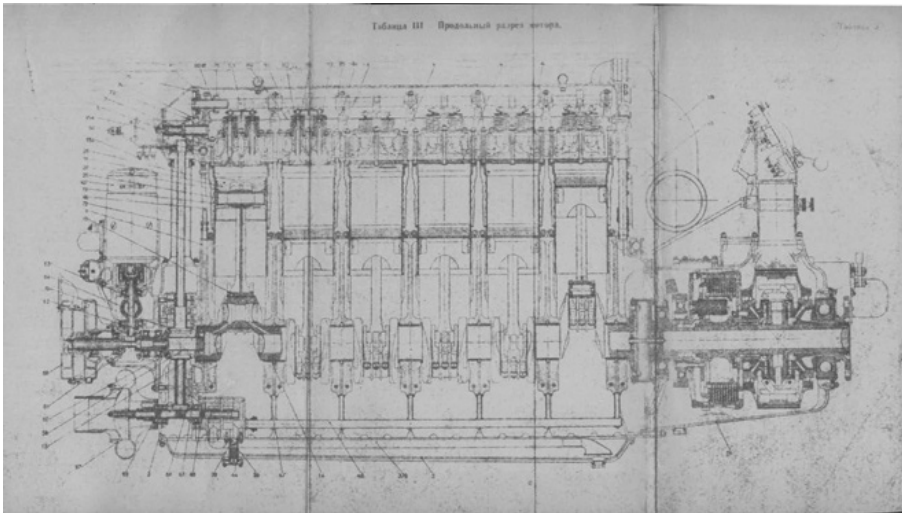
11. Kpt. mar. Józef Boreyko, Toruń 1930 r.



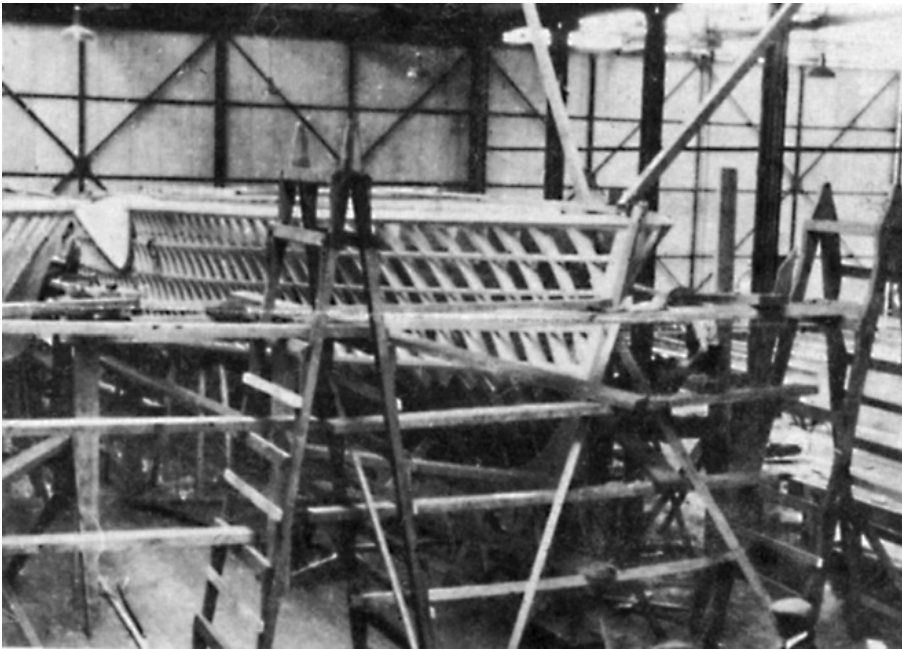
12. Inż. Aleksander Potyrała



13. Ostateczny projekt ścigacza stoczni J. Samuel White z Cowes (wg Leszka Komudy)



14. Rysunki silnika Isotta Fraschini ASM183D z rosyjskiej instrukcji, „skombinowane” przez chor. mar. Józefa Wojtkowiaka. Silniki przysłane do ścigaczy z Włoch miały bardzo skąpą dokumentację techniczną



15. Dwa ścigacze budowane dla Polskiej Marynarki Wojennej w hali stoczni White'a w Cowes na wyspie Wight



16. Chor. mar. Józef Wojtkowiak



17. Józef Wojtkowiak. Zdjęcie z czasów jego powojennej służby w tropikach we flocie handlowej



18. Kmdr por. dypl. Tadeusz Stoklasa, attaché morski Ambasady RP w Londynie. Między innymi dzięki jego staraniom Brytyjczycy cofnęli rekwizycję ścigaczy budowanych dla Polski



19. Eugeniusz Wciślicki. Zdjęcie sprzed II wojny światowej



20. Ppor. mar. Andrzej Guzowski prywatnie



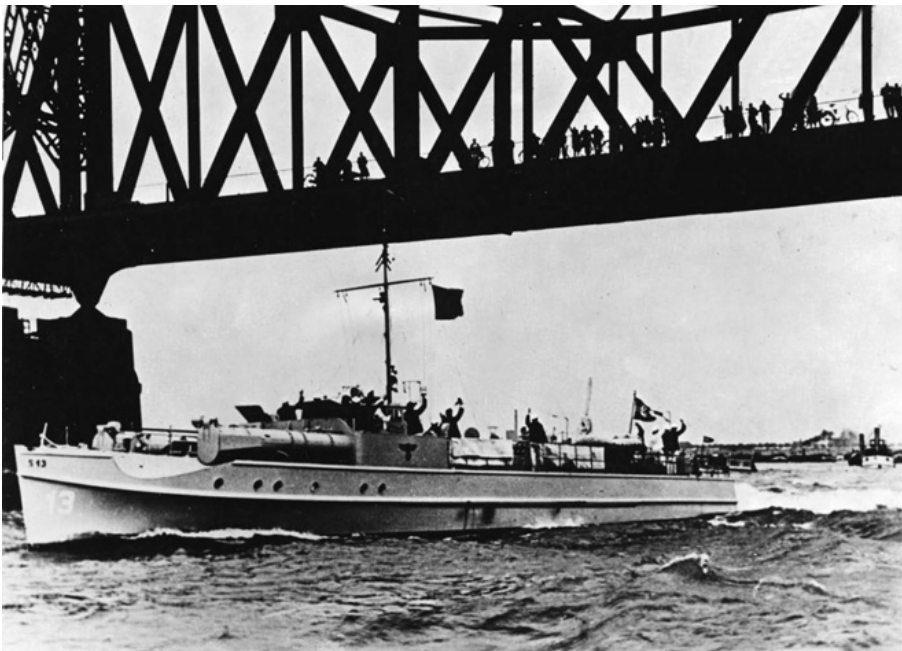
21. Andrzej Jaraczewski po cywilnemu



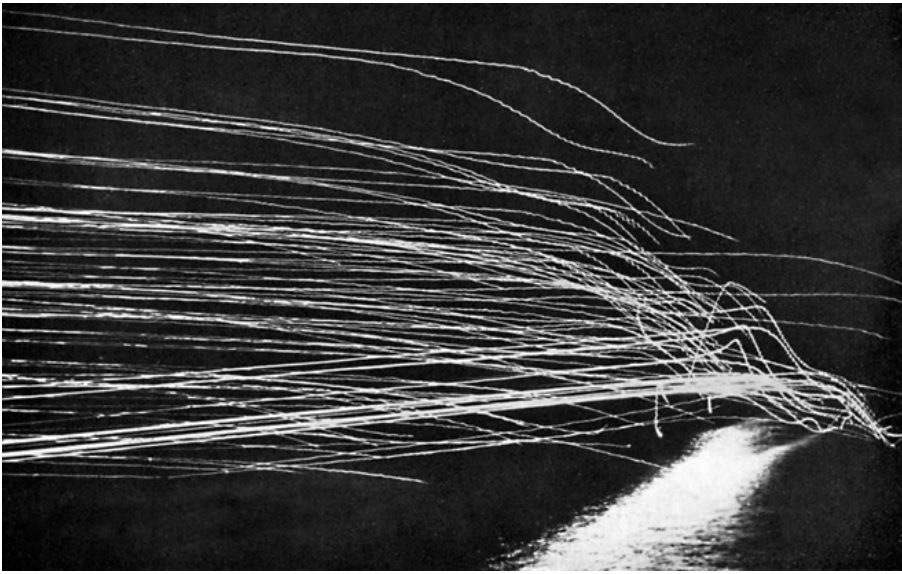
22. Tadeusz Lesisz jako podchorąży



23. Zespół polskich ścigaczy w morzu, 1945 r.



24. Niemiecki ścigacz torpedowy w okresie międzywojennym (prawdopodobnie na wodach Kanału Kilońskiego)



25. Typowa sceneria nocnych walk ścigaczy, wyznaczona przez setki pocisków smugowych z obu stron



26. Por. mar. Janusz Justyn Sokółowski



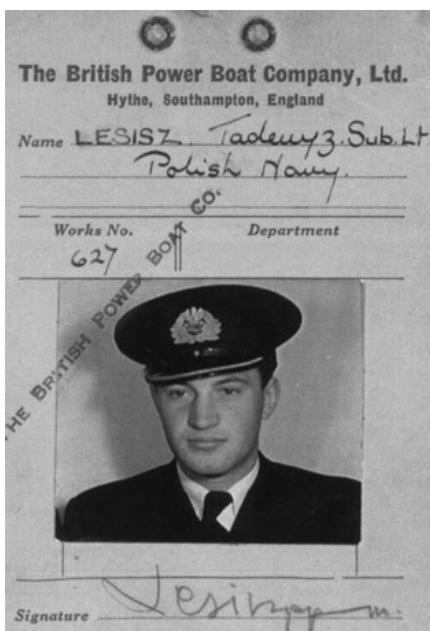
27. Por. mar. Józef Ponikiewski jako adiutant Naczelnego Wodza, na co wskazuje sznur naramienny



28. Ppor. mar. Eugeniusz Wciśliski na balu z okazji promocji



29. Załoga ścigacza „S 3” niedługo po podniesieniu bandery, sierpień 1940 r.
Widoczni oficerowie: ppor. mar. Tadeusz Lesisz – oficer wachtowy (po lewej)
i ppor. mar. Andrzej Jaraczewski – dowódca jednostki (po prawej)



30. Przepustka ppor. mar. Tadeusza Lesisza do stoczni The British Power Boat Company, Ltd. w Hythe koło Southampton w południowej Anglii, w której wyposażano ścigacze „S 2” i „S 3”



31. Ścigacz „S 1” przy nabrzeżu. Jednostka nie ma jeszcze uzbrojenia oraz, najprawdopodobniej, numeru burtowego



32. Próby ścigacza „S 1” na wodach Cieśniny Solent. Jednostka nie ma jeszcze zamontowanego uzbrojenia



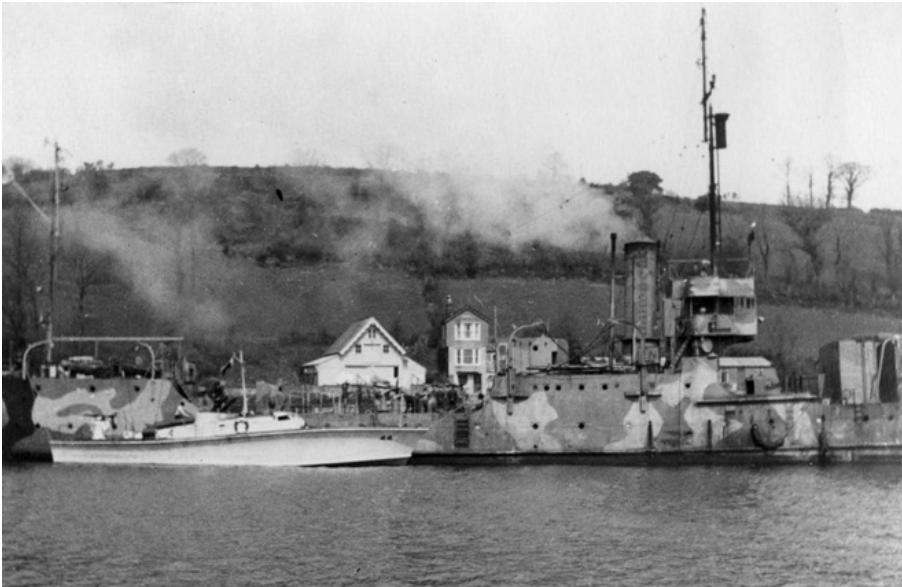
33. Ścigacz „S 1” w pierwotnej konfiguracji, ze stanowiskami karabinów maszynowych za nadbudówką



34. Ścigacz „S 2”



35. Ścigacz „S 2”, sfotografowany przy burcie „Błyskawicy”, prawdopodobnie wrzesień 1940 r.



36. Ścigacz „S 2” (44) przy burcie okrętu-bazy „Belfort” w Fowey



37. Wizyta wiceadmirała Jerzego Świrskiego u polskich marynarzy floty w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r.



38. Wizyta wiceadmirała Jerzego Świrskiego (pierwszy z lewej) u polskich marynarzy floty w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r. Drugi od lewej kmdr por. Ludwik Ziembicki, komendant Centrum Wyszkołenia Specjalistów Floty na ORP „Gdynia”



39. Wizyta wiceadmirała Jerzego Świrskiego u polskich marynarzy floty w Fowey na pokładzie bazy „Belfort”, 15 kwietnia 1941 r.



40. Suszenie kadłuba „S 3” po wyciągnięciu jednostki na nabrzeże



41. Obsługa w wieżyczce Frazer-Nash z dwoma Vickersami kal. 12,7 mm



42. Wieżyczka Frazer-Nash z dwoma karabinami maszynowymi Vickers kal. 12,7 mm. Marynarz widoczny w czapeczce charakterystycznej dla „S 3” to kierownik maszyn mat zaw. Jerzy Jendroszczyk



43. Załoga „S 3” na pokładzie. Widoczny jest „garb”, kryjący mechanizmy wieżyczki Frazer-Nash z dwoma karabinami maszynowymi Vickers kal. 12,7 mm



44. Ścigacz „S 1” w hali stoczni White’a w Cowes podczas remontu – tam dosięgła go niemiecka bomba, która przebiła kadłub i wybuchła na posadźce hali. Widoczna litera „S”, na rufie; numer skrywa cień, prawdopodobnie maj 1942 r.



45. Ścigacz „S 3” zacumowany do burty polskiego okrętu eskortowego ORP „Krakowiak”, jesień 1941 r.



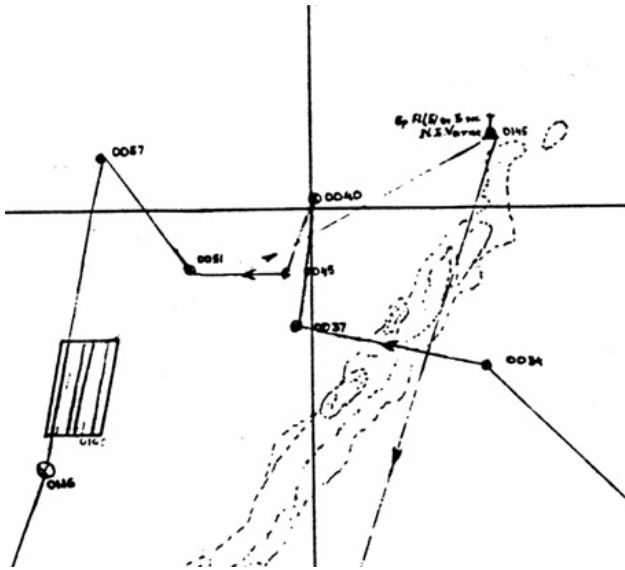
46. Działko Oerlikon kal. 20 mm na rufie ścigacza „S 3”



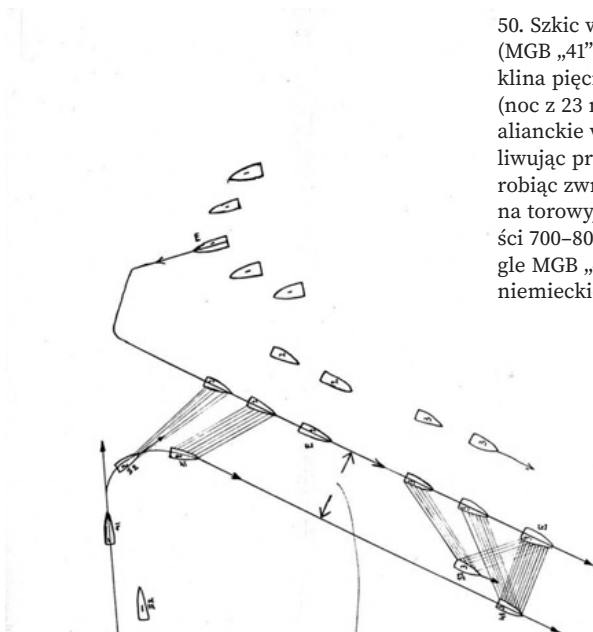
47. Koszary PMW w Plymouth-Devonport, maj 1942 r. Przygotowania przed inspekcją. W drzwiach wejściowych z lewej por. Tadeusz Lesisz, słuchacz V Kursu Oficerów Artylerii Morskiej (także oficer służbowy?); z prawej kmdr por. Włodzimierz Kodrębski (p.o. komendanta Komendy Morskiej „Północ”). Trzeci od lewej kmdr por. Aleksander Hulewicz (ówczesnie w dyspozycji Komendy Morskiej „Północ”). Uwagę zwracają ubiory desantowe warty (używane do wystąpień służbowych na lądzie). Worki widoczne w oknach to świadectwo zagrożenia nalotami Luftwaffe



48. Na pomoście dowodzenia ścigacza „S 3”. Po lewej ppor. mar. Andrzej Jaraczewski – dowódca jednostki



49. Szkic nocnej walki ORP „S 2” z sześcioma ścigaczami niemieckimi w nocy z 21 na 22 czerwca 1942 r. Uwagę zwracają gwałtowne zmiany kursów walczących okrętów



50. Szkic walki dwóch ścigaczy alianckich (MGB „41” oraz „S 2”) z płynącymi w szyku klina pięcioma ścigaczami Kriegsmarine (noc z 23 na 24 sierpnia 1942 r.). Ścigacze alianckie wykonały zwrot w prawo, ostrzeliwując przeciwnika. Trzy Schnellbooty, robiąc zwrot w lewo, zmieniły szyk na torowy, tocząc walkę ogniową z odległości 700–800 metrów z płynącymi równoległe MGB „41” i „S 2” (dwa pozostałe ścigacze niemieckie nie uczestniczyły w walce)

TAJNE.

Kierownictwo Marynarki Wojennej
w Londynie
Załącznik Nr... 4 do pisma
L. dz. 4037 z dnia 42

Odległości 400 metrów między okrętami, symulowały 30-400 centym. odległości ścigacza

BIURO HISTOR. M.W.
ZAŁ. NR. 3. O.L.D. 162 DN. 18/4/42

POLISH INSTITUTE AND SKORSKI MUSEUM
Archives Ref. No.
copyright. Polish Institute and Skorski Museum



51. „Rodzinne” zdjęcie załogi „S 1”. Jednostka jest już po przebudowie – stanowiska karabinów maszynowych przesunięto ku przodowi



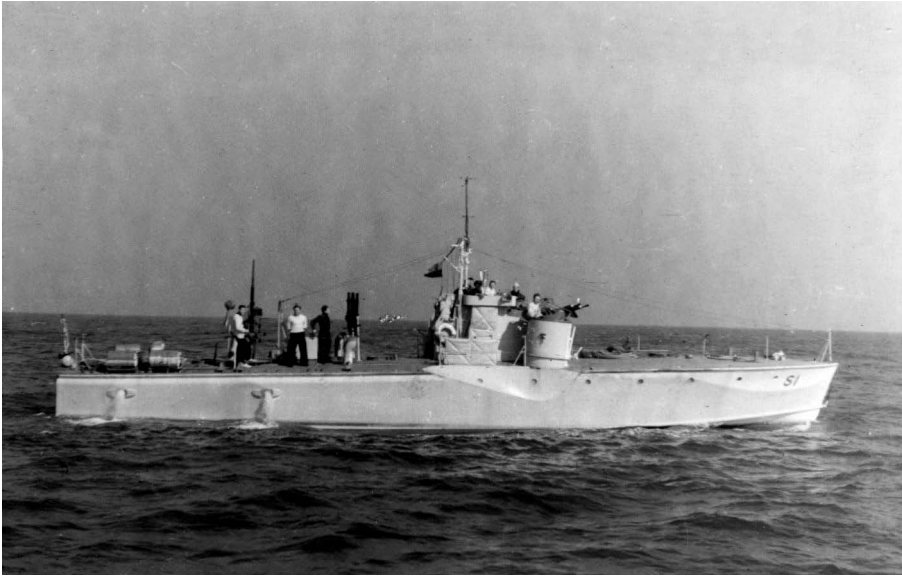
52. Na pokładzie ścigacza „S 1” – widok w stronę dziobu. Jednostka po przebudowie



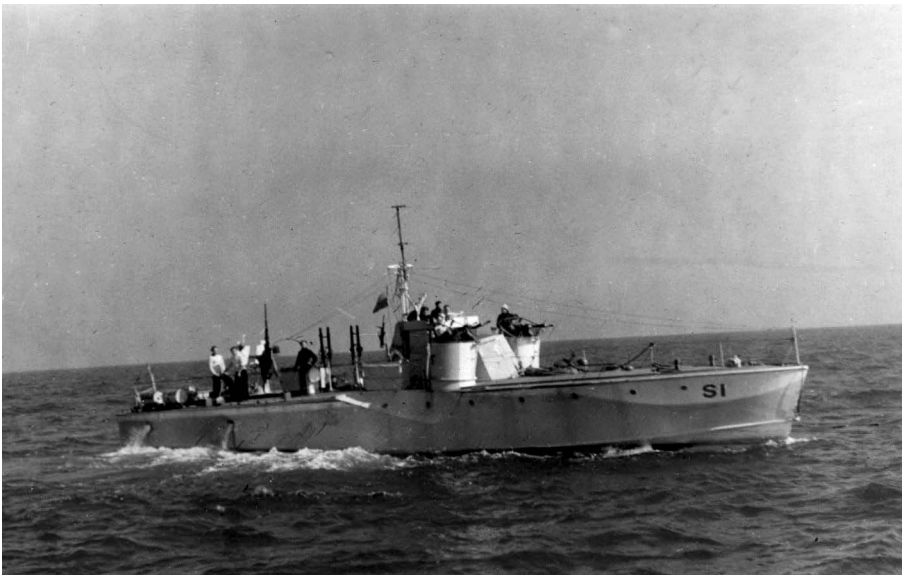
53. Widok śródokręcia ścigacza „S 1”, zacumowanego w bazie



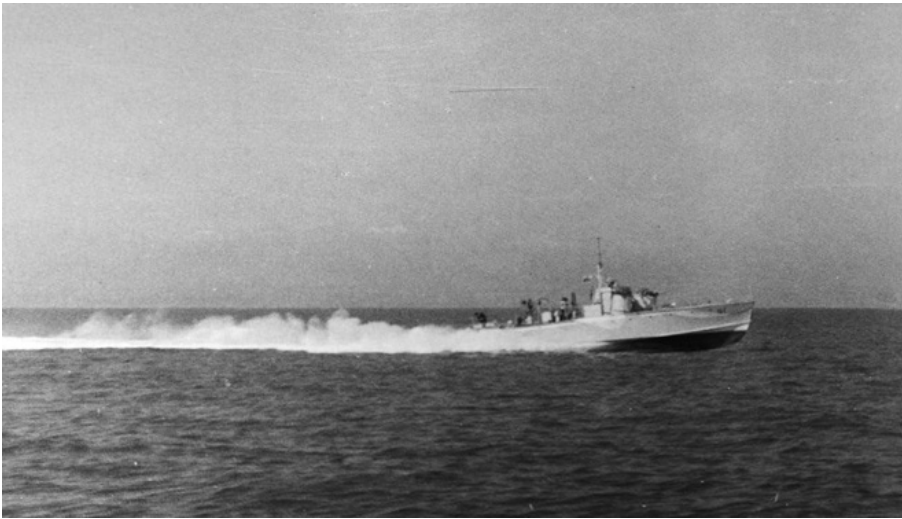
54. Ścigacz „S 1” po przebudowie



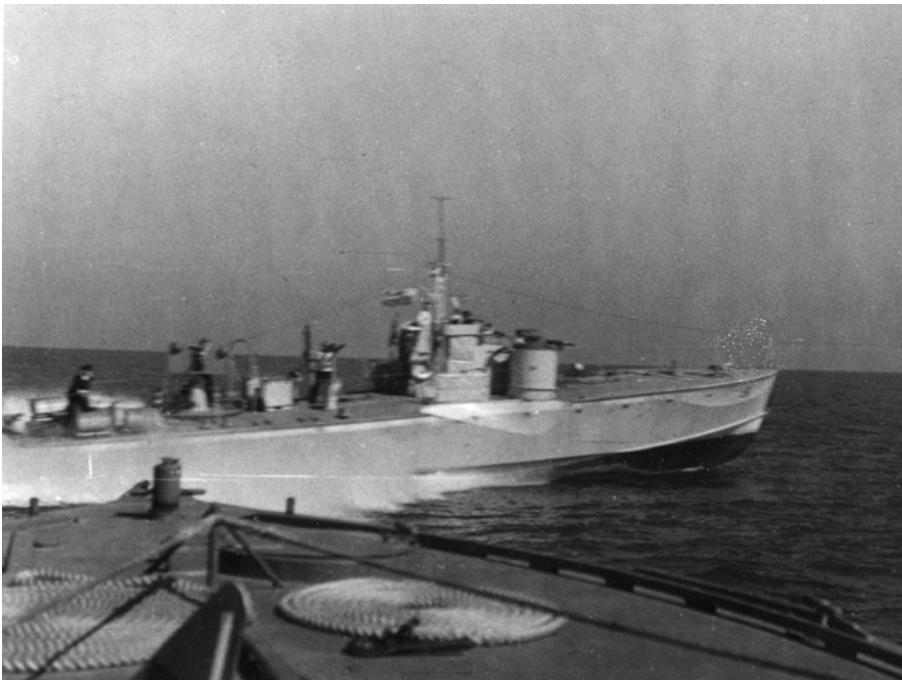
55. Ścigacz „S 1” po przebudowie



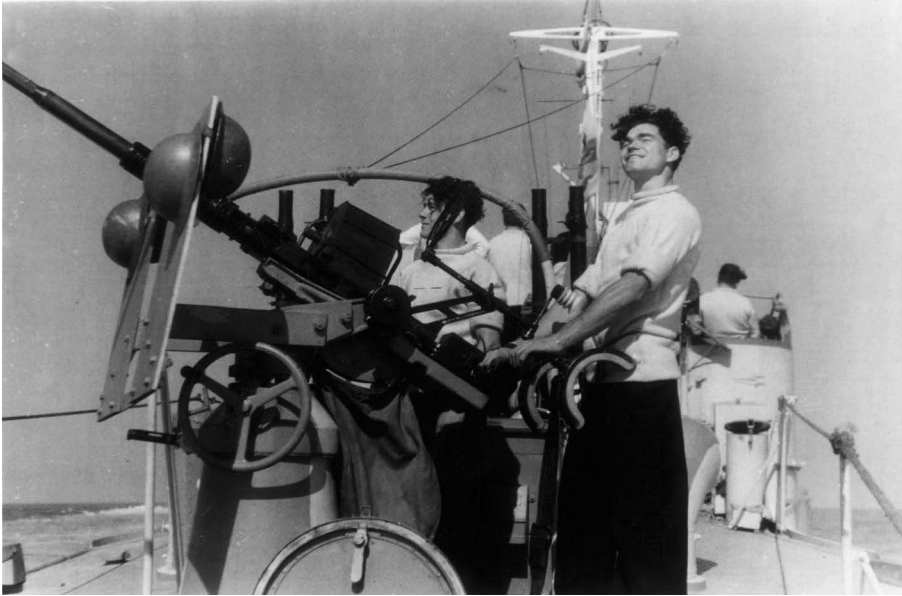
56. Ścigacz „S 1” po przebudowie. Stanowiska kaemów w wieżyczkach przesunięto w kierunku dziobu, a za nadbudówką zorganizowano dwa dodatkowe stanowiska z podwójnymi Lewisami kal. 7,7 mm



57. Ścigacz „S 1” po przebudowie w marszu z dużą prędkością



58. Ścigacz „S 1” przechodzi przed dziobem innego ścigacza



59. Obsługa działka Oerlikon kal. 20 mm – widok z rufy w kierunku dziobu



60. Uzbrojenie rufowe ścigacza „S 1” – pojedyncze działko przeciwlotnicze Oerlikon kal. 20 mm oraz dwa zdwojone karabiny maszynowe Lewis kal. 7,7 mm



61. Załoga ścigacza „S 1”, schyłek lata 1943 r. W tylnym rzędzie pośrodku oficer wachtowy jednostki, ppor. mar. Antoni Piątek



62. Obsługa w wieżyczce Frazer-Nash z dwoma Vickersami kal. 12,7 mm



63. Obsługa przy Oerlikonie kal. 20 mm na rufie ścigacza „S 2” lub „S 3”. Na pierwszym planie widoczne jest umieszczone z boku nadbudówki logo stoczni Power Boat



64. Oficer wachtowy ścigacza „S 2”, ppor. Józef Biliński (drugi od prawej bez czapki), na pomoście bojowym, lato 1944 r.



65. Karta świąteczna „Grupy Ścigaczy” Polskiej Marynarki Wojennej



66. Ppor. mar. Ludwik Antoszewicz



67. Brytyjski ścigacz artyleryjski typu podobnego jak ORP „S 4” (71 stóp i 6 cali oraz armata 40 mm umieszczona ofensywnie na dziobie)



68. Drugi, lądowy żywioł każdego ścigacza (przez slip na nabrzeże i hangar)



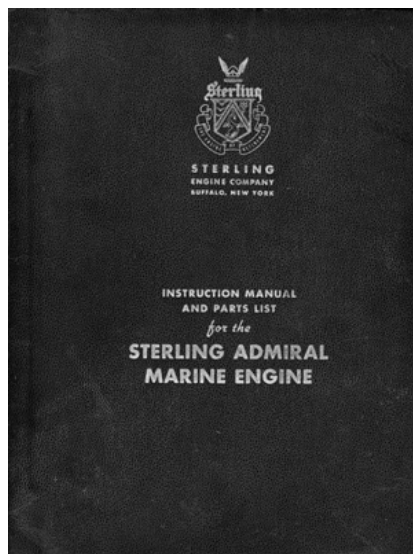
69. Polskie ścigacze na morzu, 1945 r.



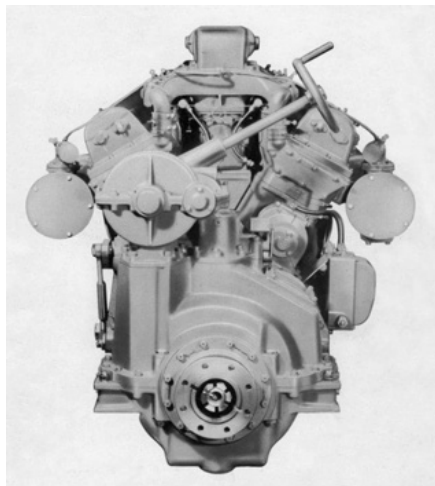
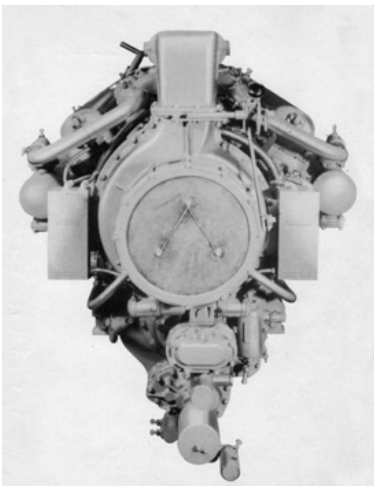
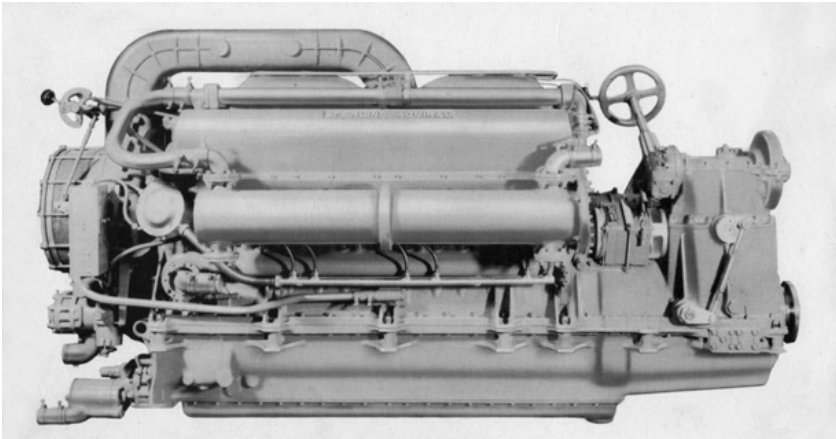
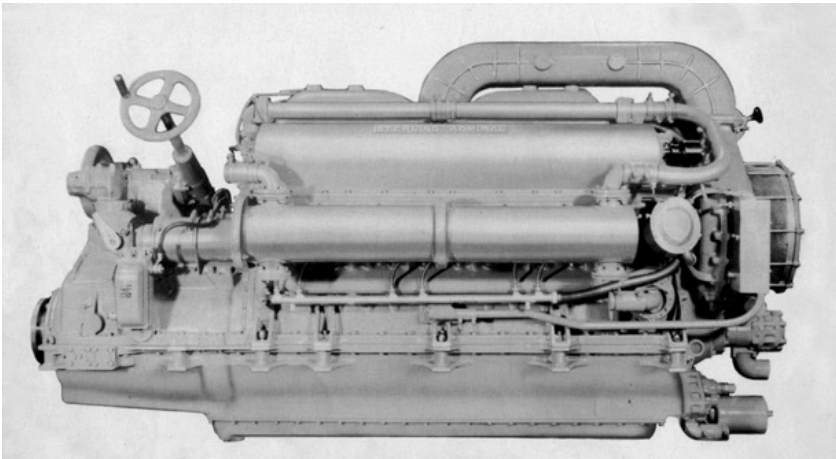
70. Polskie ścigacze torpedowe w morzu, 1945 r. Widoczne na pierwszym planie, pokryte wodą działko 20 mm plot Oerlikona świadczy o wszechobecnej wilgoci, będącej udziałem uzbrojenia, ale i marynarzy służących na ścigaczach



71. Kpt. mar. Witold Szuster, już jako oficer broni podwodnej na ORP „Piorun”



72. Okładka instrukcji użytkowania i lista części zamiennych silnika Sterling Admiral, stosowanego do napędu ścigaczy „S 5” do „S 10”. Ten egzemplarz pochodzi ze ścigacza „S 7” i należał do kierownika maszyn tego ścigacza st. mar. Czesława Zielonki



73. Wygląd silnika Sterling Admiral



74. ORP „S 7” w marszu z dużą prędkością, 1945 r. Widoczne wyrzutnie torpedowe oraz większość członków załogi na pomoście i pokładzie



75. Wprowadzanie danych regulacyjnych do torpedy w wyrzutni polskiego ścigacza



76. Wizyta brytyjskich oficjeli na polskich ścigaczach



77. Poranna zbiórka załogi
na pokładzie polskiego ścigacza



78. Na pomoście dowodzenia ścigacza „S 6”. Po lewej widoczny jest dowódca okrętu, por. mar. Jerzy Dobrodzicki, a po prawej oficer wachtowy ppor. mar. Antoni Piątek



79. Por. mar. Andrzej Jaraczewski jako dowódca „S 7”



80. ORP „S 6” i ORP „S 7” przy nabrzeżu w bazie. Widoczne wyrzutnie torpedowe



81. Ścigacze w morzu. Na pierwszym planie polski ścigacz z widoczną bombą głębinową



82. Zakrywanie wylotu wyrzutni torpedowej pokrowcem, prawdopodobnie na „S 7”



83. Wachta w morzu, prawdopodobnie na „S 7”



84. Wachta w morzu, prawdopodobnie na „S 7”. Widoczna obsada sześciofuntowego dział



85. Czyszczenie dziobowych dział sześciofuntowych na polskich ścigaczach



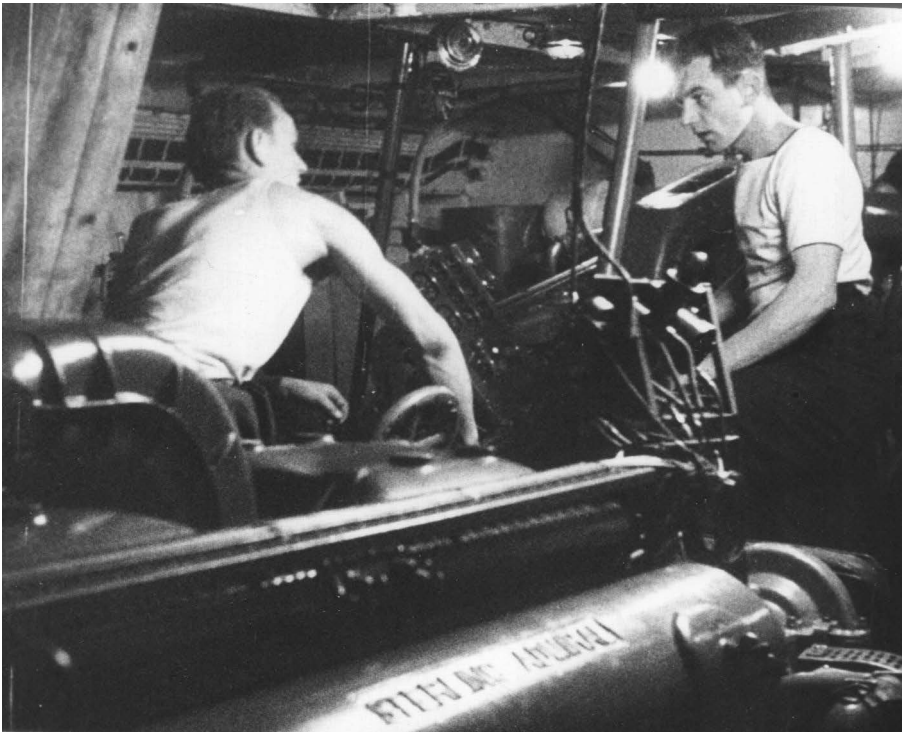
86. Ścigacze „S 7” i „S 9” w bazie, prawdopodobnie w Felixstowe



87. Ścigacze „S 7” i „S 9” w bazie, prawdopodobnie w Felixstowe



88. ORP „S 10” w marszu z dużą prędkością, 1945 r. Działko plot 20 mm Oerlikona podniesione do pionu. Zwraca uwagę fakt, że wyrzutnia torpedowa jest zdemontowana; pozostała jedynie jej podstawa



89. Motorzyści na polskim ścigaczu przy pracy, 1945 r. Poza hukiem motorów, dużym utrudnieniem były wysokie temperatury, o czym świadczą robocze ubiory marynarzy



90. Por. mar. Andrzej Jaraczewski



91. Polskie ścigacze w bazie, 1945 r. Na dwóch najbliższych ścigaczach pomosty bojowe oraz działa 6-funtowe (kal. 57 mm) na dziobach przykryte plandekami



92. Polski ścigacz przybija do nabrzeża w bazie, 1945 r. Widoczny ruch na pomoście bojowym oraz na pokładzie przy cumach. W tle klifowy brzeg, prawdopodobnie Dover lub Ramsgate



93. Polskie ścigacze w bazie, 1945 r. Newralgiczne miejsca przykryte plandekami



94. Po powrocie do bazy marynarze zdejmują ubiory chroniące przed wszechobecną wilgocią, 1945 r. O trudnych warunkach służby na morzu świadczą też paski przy czapkach, chroniące przed ich utratą



95. Polski ścigacz podczas ćwiczenia w strzelaniu z działka plot. 20 mm Oerlikona. Obsługa na miejscach. Strzelaniem kieruje podpor. mar. (zapewne z.d.o.), widoczny na pierwszym planie, 1945 r.



96. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r.



97. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Prace porządkowe przed kuchnią



98. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Czas na papierosa przed barakiem podoficera służbowego



99. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wnętrze baraku sypialnego. Widoczny piecyk typu „koza”. Papieros w ustach jednego z marynarzy może świadczyć o wykroczeniu przeciwko zasadom ochrony przeciwpożarowej



100. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wydawanie obiadu



101. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Wyżywienie w Marynarce Wojennej zaliczono zawsze do najlepszych



102. Baza Grupy Ścigaczy w Felixstowe, 1945 r. Uroczystość marynarska, o czym świadczą galowe ubiory marynarzy, stół prezydjalny kadry oraz bandera i flagi sygnałowe zawieszono pod sufitem



103. Załoga „U-249” po poddaniu się okrętu 11 maja 1945 r., pod strażą polskich marynarzy z dowodzonej przez por. mar. Andrzeja Jaraczewskiego polskiej Grupy Ścigaczy (Portland)



104. Oficerowie z „U-249” pod strażą polskich marynarzy z dowodzonej przez por. mar. Andrzeja Jaraczewskiego polskiej Grupy Ścigaczy z Portland. W białej czapce, pośrodku grupy, dowódca U-Boota, Oblt. (por. mar.) Uwe Kock



105. Koniec „małej wojny” na wodach pomiędzy okupowaną Europą a Anglią. Do nabrzeża HMS „Beehive” w Felixstowe przybija kapitulujący niemiecki ścigacz torpedowy „S 204”, 13 maja 1945 r. Na pomoście bojowym nad znakiem czarnej pantery widoczna biała flaga. Na okręcie, oprócz stałej załogi, obecny m.in. dowódca 4. Flotylli Schnellbootów, korvettenkapitän (kmdr ppor.) Kurt Fimmen



106. Defilada w rocznicę zwycięstwa nad Niemcami, 8 maja 1946 r. w Plymouth. Maszerują Polacy



107. Karta QSL – potwierdzenie nawiązania amatorskiej łączności radiowej ze stacji krótkofalowej na pokładzie dawnego ścigacza „S 3”



108. Oficerowie-ścigaczowcy na pokładzie ORP „S 2”, druga połowa 1940 r. Od lewej: ppor. Tadeusz Lesisz, kolega – Brytyjczyk, oficer wachtowy „S 2” ppor. mar. Andrzej Guzowski; leży dowódca „S 2” ppor. mar. Eugeniusz Wciśllicki



109. Ppor. Tadeusz Lesisz. Zdjęcie dokumentuje jeden z aspektów esprit de corps załóg ścigaczy, do którego należał wyróżniający ubiór (w tym wypadku biały sweter)



110. Por. mar. Andrzej Guzowski już w czasie, gdy pływał na „Dziku” jako oficer broni podwodnej i jako z.d.o.



111. Tadeusz Lesisz. Zdjęcie wykonane po awansie na kpt. mar., 1946 r.



112. Por. mar. Konstanty Okołów-Zubkowski



113. Grupa podchorążych na stażu na okręcie liniowym HMS „King George V”; brali oni udział w boju z „Bismarckiem”. Od lewej Konstanty Okołów-Zubkowski, Wojciech Piotrowski, Stanisław Olszowski, Stanisław Kopecki, Ryszard Fritz i Karol Mayer



114. Por. mar. Maciej Bocheński



115. Ppor. mar. Jerzy Dobrodzicki



116. Ppor. mar. Karol Góralczyk
z okresu służby na ORP „Błyskawica”,
wiosna 1940 r.



117. Ppor. mar. Ludwik Antoszewicz



118. Por. mar. Maciej Bocheński we Francji przy zdobyczym niemieckim dziale samobieżnym na francuskim podwoziu Lorraine



119. Ppor. mar. Andrzej Kłopotowski i ppor. mar. Karol Góralczyk, na „Błyskawicy” podczas kampanii norweskiej



120. Kpt. mar. Andrzej Jaraczewski z żoną, Jadwigą Piłsudską, na ORP „Conrad”, okres powojenny



121. Ppor. mar. Józef Biliński



122. Cztery promowani 1 sierpnia 1943 r. podporucznicy w towarzystwie Wodza Naczelnego gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego. Pierwszy z lewej wiceadmirał Jerzy Świrski, z tyłu za nim kmdr Karol Korytowski. W pierwszym szeregu stoją: podporucznicy marynarki (od lewej) Juliusz Schreiber, Józef Biliński, Antoni Piątek i Andrzej Browarski



123. Ppor. mar. Antoni Piątek



124. Por. mar. Konstanty Okołów-Zubkowski



125. III Światowy Zjazd Marynarzy i Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej, który swą obecnością zaszczylicy m.in. liczni marynarze ze ścigaczy, Gdynia, koniec czerwca 2003 r. Wpisu w księdze pamiątkowej dokonuje ostatni prezes Stowarzyszenia Marynarki Wojennej Konstanty Okołów-Zubkowski; obok niego, pierwszy z prawej, Tadeusz Lesisz (wieloletni prezes Koła SMW w Manchesterze)



126. Janusz Sokołowski dwa dni po promocji na stopień podporucznika marynarki, 15 sierpnia 1932 r.



127. Ppor. mar. Janusz Sokołowski z żoną Marią, prawdopodobnie jeszcze we Flotylli Pińskiej, 1934 r.

MARYNARKA WOJENNA Komenda Morska "Północ" (Nazwa jednostki).		METRYKA ZGONU	
Nazwisko i imię: <u>SOKOŁOWSKI Janusz Justyn</u>	Dzień, miesiąc, rok i miejsce śmierci		Nazwisko i imię ks. kapł. asystującego przy pogrzebie.
Stopień: <u>por. mar.</u>	16. 10. 1945r.		
Jedn. ewid. Nr. zmkau tożsamości: <u>Szaga, S. 1.</u>	na Szagawa S. 1.		
Dzień i rok urodzenia: <u>15. 2. 1910r.</u>	Przyozyma śmierci: <u>23. 10. 1945 r. w szpitalu w Szagawie</u>	Nazwisko, imię, stopień lekarza.	
Miejsce (gmina): <u>H 7 R 12 7 4 7</u>			
Powiat: <u>"</u>	Świadczone śmierci, nazwisko i imię stopień i przydział: <u>Pomirski Józef por. mar. Szaga S. 1.</u>	Nr. grobu:	
Województwo: <u>H 7 R 12 7 4 1 1 E</u>			
Imiona rodziców i nazw. panięskie matki:	Świadczone śmierci, nazwisko i imię stopień i przydział: <u>Bieszycki Józef st. mar. 17p. Szaga S. 1.</u>		
Stan (kawaler, żonaty, wdowiec): <u>żonaty: Maria Michalona</u>			
Wyznanie: <u>rym. kat.</u>			
Zawód cyw:			
Czy zaop. św. Sakram:			
		Glasgow dnia 23. 4. 1945.	
		K. Włocławski, kapłan k. r. podpis kapelana.	

128. Metryka zgonu por. mar. Janusza Sokołowskiego

5578
8253

ON HIS MAJESTY'S SERVICE.

No. 9/office Date 30.7.1945.

Name por. mar. Janusz Justyn

Port Division and Official Number } Sokołowski

Rating Pracujący do przekazania

Destination Rodzinnie

Komisja: kuadr. por. inż. Widożński

Per bożman Lasia Alojzy
mar. Dera Edmund.

129. Przywieszka depozytu spakowanych rzeczy osobistych po zmarłym por. mar. Januszu Sokołowskim



„Służba na morzu jest ciężka, twarda i niebezpieczna. Wymaga żelaznej wytrzymałości organizmu, wielkich umiejętności i wielkiej odwagi. Wymaga ona jeszcze czegoś więcej, tego mianowicie, co Anglicy tak wspaniale określają słowami »fighting spirit« – ducha walki. A że Polacy obok innych wartości, jakie wykazali w swej krótkiej, lecz chwalebnej historii walk na morzu mają i tę właściwość, tak cenioną we flocie brytyjskiej, nic też dziwnego, że w lakonicznych i suchych, pełnych patosu w swej prostocie, komunikatach Admiralicji – bardzo często wspomniane są nazwy polskich okrętów wojennych, polskich ścigaczy także”.

(por. mar. Eugeniusz Wciślicki – dowódca ścigacza ORP „S 2”)

Tadeusz Kondracki – dr hab., profesor Instytutu Historii PAN, pracownik Zakładu Historii XX Wieku tegoż Instytutu. Autor i współautor ponad 350 publikacji naukowych i popularnonaukowych, w tym ponad 20 książek. Główne zainteresowania naukowe to historia Wojska Polskiego w latach 1918–1947 (ze szczególnym uwzględnieniem Polskiej Marynarki Wojennej oraz 2 Korpusu Polskiego), a także dzieje polskich organizacji kombatanckich w Wielkiej Brytanii w latach 1945–1990. Popularyzator historii, głównie dziejów Wojska Polskiego, emigracji polskiej w Wielkiej Brytanii oraz dziejów Warszawy – autor i współautor filmów dokumentalnych oraz programów telewizyjnych o tej tematyce.

