

Perepeczko Andrzej

Wojna za kręgiem polarnym

Autor epizodu Wojna na Wielkiej Drodze Północnej JERZY PERTEK

WOJNA WKRACZA NA PÓŁNOC

Gdy obserwuje się morskie działania wojenne w czasie drugiej wojny światowej, rzuca się w oczy fakt stopniowego, kolejnego rozszerzania obszaru objętego tymi działaniami. Podczas gdy w pierwszych tygodniach wojny, w jesieni 1939 roku, ograniczyły się one praktycznie do rejonu Morza Bałtyckiego i sporadycznych raczej akcji na Morzu Północnym oraz in-dywiduą/nego wypadu niemieckiego pancernika na wody południowego Atlantyku, to w następnych miesiącach jednostki hitlerowskiej Kriegsmarine wypuszczały się coraz dalej i poczęły zagrażać alianckiej żegludze na coraz większych obszarach wodnych.

Obie walczące strony, z jednej dowództwo Kriegsmarine, a z drugiej wówczas jeszcze połączone floty angielska i francuska, zdawały sobie sprawę, że rejonem decydujących rozstrzygnięć w trwającej wojnie na morzu stanie się głównie Ocean Atlantycki.

W sytuacji polityczno-taktycznej, panującej na początku roku 1940, flota niemiecka miała w praktyce jedyne wyjście na otwarte wody oceanu — poprzez Morze Północne. Ta niemiecka brama na Atlantyk mogła być stosunkowo łatwo kontrolowana zarówno przez alianckie lotnictwo, jak i flotę nawodną lub podwodną.

Droga na Atlantyk prowadziła zatem przez obszar wodny między walczącą z Niemcami Wielką Brytanią a neutralną Norwegią. Ta ostatnia, zarówno ze względu na swoje położenie geograficzne, jak i ukształtowanie linii brzegowej* stanowiła niezwykle ważny strategicznie obszar.

Dla Niemiec hitlerowskich zajęcie Norwegii miało głównie na celu: j.

— ograniczenie operatywności floty brytyjskiej, a pośrednio

5

i francuskiej na morzach Północnym i Norweskim poprzez utworzenie baz morskich i lotniczych na południowo-zachodnim wybrzeżu Norwegii;

— otwarcie swobodnego przejścia dla floty niemieckiej na Atlantyk;

— zapewnienie całkowitego niemal bezpieczeństwa dowozu w zimie rudy szwedzkiej drogą morską

z Narviku.

Dodatkowym argumentem niemieckiego sztabu, przygotowującego plan uderzenia na Norwegię, była chęć zapewnienia sobie baz morskich i lotniczych "na północnych podejściach do granic Związku Radzieckiego, z którym konflikt zbrojny wchodził w agresywne plany hitlerowskie.

W wypadku opanowania norweskich baz aliantów droga niemieckich okrętów na Atlantyk mogła być jeszcze bardziej utrudniona, a lotniska w Stavanger i Bergen umożliwiały roztoczenie silnej kontroli powietrznej nad wodami Morza Północnego. Olbrzymie znaczenie miał również fakt przecięcia wygodnej, chronionej przed sztormami i prowadzącej prawie cały czas neutralnymi wodami norweskich fiordów, drogi morskiej łączącej Narvik z portami niemieckimi. Tą drogą płynęły w zimie, kiedy zamarzały wody północnego Bałtyku, statki z ładunkiem szwedzkiej rudy żelaznej z kopalń w Kirunie, a na szwedzkiej rudzie, której sprowadzano do Niemiec rocznie aż około 11 milionów ton, opierał się w znacznej mierze hitlerowski przemysł zbrojeniowy.

Nic więc dziwnego, że obie walczące strony przygotowywały operacje mające na celu zagarnięcie górzystego i nieurodzajnego, ale tak bardzo ważnego kraju. Dla Niemiec hitlerowskich neutralność Norwegii nie miała praktycznie żadnego znaczenia, a wszelkie traktaty i umowy międzynarodowe stanowiły wyłącznie bezwartościowy świstek papieru, czemu zresztą dawała wyraz dotychczasowa agresywna polityka władz Trzeciej Rzeszy. Z drugiej strony faszystowska propaganda znalazłaby na zawołanie cały szereg kłamliwych powodów, zmuszających rzekomo Niemcy do „wzięcia w obronę neutralnego kraju przed anglosaską agresją”.

Dla Niemców Norwegia była zatem jednym z elementów agresji, dla aliantów — atutem w obronie swego narodowego istnienia.

Obie więc strony szykowały się do opanowania Norwegii. Oczywiście w planach ataku na ten kraj pierwszorzędne znaczenie musiało przypaść jednostkom floty wojennej, których

zadaniem była zarówno osłona statków przewożących wojsko i sprzęt wojenny, jak i utrzymanie linii komunikacyjnych między Norwegią i krajem ojczystym lub przerwanie takich połączeń strony przeciwnej.

Bez względu na to, która ze stron zdecydowałaby się pierwsza na uderzenie, wojna morska nieuchronnie miała ogarnąć nowe rejony klimatyczne, gdzie oprócz umiejętności walki z wrogiem i doskonałego opanowania wojennego rzemiosła należało wymagać od załóg okrętów olbrzymiej odporności psychicznej i fizycznej.

W najgroźniejszej bowiem ze swoich postaci przyroda występuje na morzach Dalekiej Północy. Tam człowieka wdzierającego się w ponure i nieprzyjazne mu rejony atakują w całej swej potędze i okazałości wszystkie niemal żywioły. Mróz skuwający morze lodem, unieruchamiający statki i okręty i nakładający na walczące ze sztormową falą jednostki potworne ciężary lodowej skorupy, zdolne wyrzucić je i zatopić. Wiatr gnający niemal przez cały rok oślepiające śnieżycy i wstrzymujący statki w ich rejsach, zrywający zamocowane na pcmladach ładunki, wzniesający fale, miażdżące blachy nadbudówek, pokładów i burt. Ciemności polarnej nocy i całodobowa jasność polarnej nocy, obie wytrącające marynarzy z równowagi psychicznej, obie w jakiś sposób przeciwne ludziom wychowanym w zupełnie innych warunkach

klimatycznych.

Na Daleką Północ wojna morską bezpośrednio wkroczyła wraz z niemieckim atakiem na Norwegię, choć były i wcześniejsze incydenty. Początkowo toczyła się ona w ciasnych i krętych labiryntach fiordów, trudnych do manewrowania i ataku, a znacznie łatwiejszych do obrony. Później przeniosła się na wody Morza Norweskiego, by wreszcie — po zaatakowaniu przez Niemcy Związku Radzieckiego — rozprzestrzenić się aż na Morze Barentsa i Ocean Lodowaty.

Wojna morską na północnych krańcach globu była długotrwała, gwałtowna i bezpardonowa dla obu stron. Zarówno dla Sprzymierzonych, jak i dla Niemców. Obie strony odnosiły tu i sukcesy, i tragiczne klęski. Obie też strony na równi musiały walczyć ze wspólnym wrogiem — z surowością Dalekiej Północy.

Jakiego bohaterstwa wymagało prowadzenie operacji morskich w tym rejonie, najlepiej świadczy fakt, że najwyższe odznaczenie wojskowe Wielkiej Brytanii — Victoria Cross —

7

za akcje niszczycieli w czasie trwania całej drugiej wojny światowej otrzymali tylko trzech dowódcy angielskich jednostek walczących właśnie na obszarach północnych, a mianowicie: kapitan Roope na HMS „Glowworm”, komandor Warburton--Lee na HMS „Hardy” i komandor Sheerbrooke na HMS „Onslow”.

YICTORIA CROSS KAPITANA ROOPE*

— Scineller! Schneller! — głośne krzyki podoficerów popędzały ciężko pracujących żołnierzy.

Szeregowy 139 pułku strzelców górskich, Herbert Berger, otarł brudną ręką pot spływający z czoła. Od paru już godzin wraz ze swymi kolegami z plutonu ładował sprzęt oraz zaopatrzenie na niszczyciele przycumowane do nabrzeża portu Wilhelmshaven.

Szykuje się jakaś poważniejsza akcja. Inaczej by przecież dowództwo nie ściągało nas, strzelców górskich, na pokłady okrętów — rozmyślał Berger.

Na każdy z dziesięciu niszczycieli ładowało się dwustu strzelców. Zaokrętowania doglądał osobiście generał porucznik Dietl, szczupły mężczyzna o drobnej, jakby ptasiej twarzy. Na pokładach piętrzyły się stosy skrzynek z amunicją, moździerze, kable telefoniczne, worki, plecaki i prowiant. Bosman donośnym głosem przeklinał „za-fajdanych, sakramenckich górali, co to nawet chodzić nie umieją po przyzwoitym okręcie”.

Rzeczywiście, Herbert nabił już sobie parokrotnie porządnego guza, gdy w porę nie schylił głowy przed przejściem przez niewielkie drzwi prowadzące do jednego z wielu pomieszczeń, w które utykano nagromadzony sprzęt i niezwykłych pasażerów. Ciężkie, ostro podkute buty, tak przydatne w czasie ćwiczeń na zboczach alpejskich, tu ślizgały się po gładkich, stalowych płytach pokładów, zdradziecko stromych trapach i drabinach.

Herbert nigdy nie zdawał sobie sprawy, że stosunkowo niewielki niszczyciel może kryć w sobie tak

skompliko-

- Według miniatury A. Perepeczki: Bitwa o Jorjdy, Gdynia 1961.

9

wane wewnątrz. Dla niego i jego kolegów — w większości typowych „szczerów lądowych” — okręt „Bernd von Arnim”, na którym znalazł się wraz ze swym plutonem, przedstawiał się jako labirynt włazów, drzwi, grodzi, korytarzy, poprzecinany setkami przewodów, gmatwaniną kabli i rur.

Cel wyprawy kryła tajemnica wojskowa, większość jednak żołnierzy domyślała się, że była nirn Norwegia.

Wieczorem 6 kwietnia 1940 roku zakończył się załadunek i o godzinie 23.00 niszczyciele jeden po drugim poczęły się odrywać od kamiennego mola. Pierwszy szedł flagowy „Wilhelm Heidkamp” z dowódcą zespołu, komandorem Friedrichem Bontem na pokładzie. Za nim dążyły kolejno: „Georg Thiele”, „Wolfgang Zenker”, „Bernd von Arnim”, „Erich Giese”, „Erich Koellner”, „Diether von Roeder”, „Hans Liidemann”, „Hermann Kiinne” i „Anton Schmitt”*.

Nowoczesne, silnie uzbrojone niszczyciele — duma i radość Kriegsmarine. Ruchliwa, groźna eskadra, kryjąca w swym wnętrzu żołnierzy jak legendarny koń trojański. Dwa tysiące doskonale wyszkolonych strzelców alpejskich czekało na rozkaz, by rzucić żagiew wojny w kraj tysiąca cichych fiordów.

Kierunek — Norwegia!...

Morze Północne powitało piękną pogodą eskadrę, która nad ranem dołączyła do głównych sił pancernych w składzie „Scharnhorst”, „Gneisenau” oraz „Admirał Hipper” z czterema niszczycielami. Strzelcom górskim, którzy tłumnie wylegli na pokłady okrętów, kolosy ze stali wydały się pływającymi twierdzami i przypominały znane z rodzinnych stron olbrzymie złomy skalnych masywów.

Nagle... w monotony rytm pracujących maszyn wdarły się brutalne dzwonki sygnału.

— Alarm przeciwlotniczy!

Żołnierze zniknęli z pokładów, a załoga zajęła stanowiska przy działach. Wysoko na bezchmurnym niebie czerniała sylwetka brytyjskiego samolotu zwiadowczego. Eskadra została wykryta!

- Wszystkie niszczyciele budowane w latach 1935—1938, wyporność 2300-2400 ton, uzbrojenie 5 dział 127 mm i 8 wyrzutni torpedowych 533 mm, prędkość 38 węzłów.

10

Flotylla komandora Bonte parła jednak w dalszym ciągu na północ. Ostre dzioby jego dziesięciu niszczycieli rozcinały bruzdy fal, czujne oczy omiały wokoło horyzont.

Nad wieczorem wiatr wzmógł się. Ciemne, nisko wiszące, brzemienne deszczem chmury gnały nad wzburzoną powierzchnią morza, strojną w białe grzebienie fal. Ciężkie, przeładowane „pasażerami” i sprzętem okręty z trudem wdrapywały się na potężniejące z godziny na godzinę góry wodne. Przechyły

zwiększały się coraz bardziej. Olbrzymie fontanny wody zaczęły zalewać dzioby. Rozciągnięto liny sztormowe, umożliwiające poruszanie się po pokładzie.

Zbliżał się sztorm. Wicher wzrastał się coraz bardziej, zawodząc przeciągle na wantach i sztagach.

Stłoczeni ciasno pod pokładami strzelcy górscy generała Dietla przeżywali okropne chwile. Pomieszczenia zatłoczone były do niemożliwości. Wszędzie: na korytarzach, w mesach, w kabinach oficerów i podoficerów leżeli lub siedzieli młodzi żołnierze w okutych butach i z szarotkami na czapkach. Większość z nich wiła się w torsjach choroby morskiej, co przy niewypowiedzianej ciasnocie i braku jakichkolwiek wygód stwarzało prawdziwe piekło. Spod osłabionych ciągną chwiejną nog uciekał pokład, tańczący zwirowane piruety. Otępiały, obolałe głowy leżących bezwładnie żołnierzy tłukły się boleśnie o każdy wystający sprzęt. Ciężkie skrzynki z żywnością lub zaopatrzeniem, widocznie nie dość pewnie zamocowane, ruszały co chwila z miejsca jak żywe.

Żadne rozkazy ani groźby oficerów nie mogły wykręcić odrobiny energii z doborowych żołnierzy 139 Gebirgsjäger-regimentu. Zresztą niewielu oficerów zdolnych było do wydawania rozkazów.

Mimo to flotyła uporczywie przedzierała się na północ. Szyk jednak złamał się i chaos wkraść się w karne dotychczas szeregi. Potworny wiatr, dmący chyba przez cały Atlantyk, okazał się silniejszy od potężnych maszyn okrętów wojennych.

Na ciężkiej walce ze sztormem upłynęła noc i nadszedł dzień 8 kwietnia.

Mat sygnalista Dittmer, stojący na pomoście niszczyciela „Bernd von Arnim”, który wskutek awarii kotła zmusz-

11

ny był zwolnić i został nieco z tyłu, zauważył w pewnym momencie szary cień jednostki przewalającej się na fali.

— Po lewej nie rozpoznany okręt! — krzyknął.

Wszyscy obecni na pokładzie oficerowie skierowali swe lornetki na przybysza. Silne, przelotne szkwały utrudniały widoczność.

Nagle... na tle ciemnej sylwetki obcego okrętu błysnęło z daleka światło.

Przeciągły, natrętny dźwięk klaksonu alarmowego brutalnie wyrwał porucznika Ramseya z drzemki, w którą przed chwilą zapadł, znużony kilkunastogodzinną służbą na pomoście bojowym niszczyciela HMS „Glowworm”, kołysanego wściekłymi uderzeniami fal.

Skoczył na równe nogi zmarznięty, obolały, głodny. Z głośnika sieci alarmowej rozległ się monotony głos bosmana.

— Action stations! Action stations! Alarm bojowy!

Z pokładu dobiegał tupot butów marynarzy biegnących do swych stanowisk. Porucznik Ramsey — na pół jeszcze przytomny — też biegiem wpadł na pomost. Zimny, mokry, przenikliwy wiatr uderzył go w twarz, zmył ostatnie pozostałości krótkiego snu.

Oparty o wiatroehron stał dowódca niszczyciela, kapitan Gerald Roope. Przez szkła dużej lornety badał horyzont, zasnuty falami przelotnych szkwałów.

— Około 5 mil z prawej burty jakiś obcy niszczyciel — objaśnił porucznika.

Miarowo szczękały żaluzje reflektora. Starszy marynarz Wilkers podawał sygnał wywoławczy.

— What ship? Co za okręt?

*

* *

HMS „Glowworm” należał do eskorty pancernika „Renown” i przed trzema dniami, 5 kwietnia wieczorem, opuścił z grupą innych okrętów Scapa Flow. Cel i przeznaczenie akcji było tajemnicą nawet dla dowódców po-

12

szczególnych okrętów. Rankiem następnego dnia, gdy zespół był już daleko na morzu, wpadająca na pokład „Glow-worma” fala zmyła za burtę jednego z marynarzy.

Kapitan Roope natychmiast zarządził alarm „człowiek za burtą” i niszczyciel zatoczył koło, aby ratować członka załogi.

W tym samym momencie nadleciał szkwał i widoczność zmalowała gwałtownie, tak że „Glowworm” stracił z oczu „Renowna” i towarzyszące mu okręty.

Na domiar złego akcja ratowania człowieka okazała się bezowocna. Nie pomogły poszukiwania. „Glowworm” stracił członka załogi i zgubił chroniony przez siebie okręt.

Trzeba było zawrócić i zbliżyć się do bazy, aby nie zdradzając swego położenia przerwaniem ciszy radiowej otrzymać dokładniejsze instrukcje co do dalszych poczynań i miejsca pobytu „Renowna”.

W nocy z 6 na 7 kwietnia na pokład „Glowworma” dotarł r[^]kaz:

„Dogonić « Renowna » 8 kwietnia o godzinie 10.00, pozycja 10°30'E i 67°30'N”.

Pechowy okręt ponownie położył się na poprzedni kurs i zaczął sztormować ku północnemu wschodowi. Pogoda psuła się coraz bardziej. Olbrzymie masy wody raz po raz zalewały ciężko pracujący na fali niszczyciel. Jedno z uderzeń zmiotło za ■ burtę szalupę i solidnie przymocowane tratwy ratunkowe lewej burty. Śruby co chwila wyskakiwały z wody i zdawało się, że cała rufa odleci od gwałtownych wstrząsów.

O godzinie 17.00 radiotelegrafista przyniósł kapitanowi otrzymane przed chwilą ostrzeżenie:

„Do wszystkich okrętów będących na morzu!

O godzinie 13.25 dnia 7 kwietnia zaobserwowano 2 pancerniki, krążownik i 14 niszczycieli nieprzyjacielskich w pozycji 56°48'N i 6°10'E idących w kierunku NE".

Kapitan Roope zarządził stan pogotowia. Noc jednak przeszła spokojnie, ale teraz oto w niewielkiej odległości ukazał się obcy okręt.

Jak dotychczas nie odpowiadał na sygnały.

— Zwiększyć prędkość do 30 węzłów, ster prawo 15! — zakomenderował kapitan, chcąc zbliżyć się do intruza.

W tym samym momencie na szarym tle obcego okrętu błysnął reflektor:

13

— Svenska destroyer „Góteborg" — odczytał mat sygnalista.

— Szwedzki niszczyciel? — zdumiał się Ramsey — co by mógł tu robić? — zwrócił się do kapitana.

Roope stał bez ruchu z lornetką przy oczach.

— To niemiecki niszczyciel typu „Leberecht Maass" — stwierdził na pozór beznamiętnym, opanowanym głosem.

Nagle cztery krótkie błyskawice zapaliły się na tle ciemnej sylwetki obcego okrętu.

— Ognia! — rozkazał równocześnie Roope.

Pierwsza gwałtowna salwa wstrząsnęła „Glowwormem".

Marynarz Freeman — jak każdy z załogi niszczyciela — nie był jeszcze w ogniu bitwy. Rzecz jasna często strzelał na ćwiczeniach, ale teraz po raz pierwszy strzelano do jego okrętu. Pełen emocji i wewnętrznego napięcia podawał pociski do działa, które w krótkich odstępach czasu rozrywało uszy gwałtownym hukiem.

Porucznik Ramsey z wysokości pomostu bojowego obserwował padające pociski własne i nieprzyjacielskie.

Niemieccy artylerzyści widocznie również pierwszy raz byli w walce. Ich ogień był chaotyczny i niecelny. Niestety, pociski Anglików także nie trafiały w cel.

Oba niszczyciele krążyły dookoła siebie, wymieniając nieszkodliwe salwy.

Wtem mat Bramson zameldował ze skrzydła:

— Prawo 30 nie rozpoznany duży okręt, sir!

Istotnie, od północy nadchodził nowy uczestnik walki.

Swój czy wróg?

Znów pomknęły błyski sygnału wywoławczego.

Jedyną odpowiedzią na sygnał było sześć jaskrawych błyskawic na tle zbliżającego się okrętu. A więc nieprzyjaciel!

— Ciężki krążownik „Bliicher” lub „Hipper” — skostatował spokojnym głosem Roope.

Osiem dział kalibru 203 mm, dwanaście dział 105 mm, dwanaście wyrzutni torped — przemknęło automatycznie przez myśl Ramseyowi.

Pojedynek stawał się coraz bardziej nierówny i beznadziejny — istna walka Dawida z Goliatem. Jedyną przewagą „Glowworma” była nieco większa prędkość i zwrot-ność oraz pomyślny wiatr wiejący w stronę przeciwnika.

— Postawić zasłonę dymną! — rozkazał Roope.

14

Ramsey nachylił się nad tubą głosową do kotłowni. — Tak jest, sir, postawić zasłonę dymną! — nadbiegło potwierdzenie rozkazu z głębi okrętu.

Po chwili „Glowworm” zaczął wyrzucać z komina czarny, gęsty dym, nisko ścielący się nad wodą.

Czyżby nasz „stary” chciał odłączyć się od nieprzyjaciela? — zastanawiał się Ramsey, widząc że „Glowworm” oddala się od przeciwnika, ciągnąc za sobą warkocz zasłony.

Roope miał jednak całkiem inne zamiary. Od początku swej morskiej, kilkunastoletniej kariery setki razy przemyślał niezliczone warianty takiego spotkania. Na wahanie nie było miejsca w jego umyśle.

— Prawo na burtę — rzucił sternikowi. „Glowworm” pochylił się w gwałtownym skręcie, by po chwili gnać na pełnych obrotach prosto w czarną chmurę zasłony.

Wtładli w mrok. Lepki, duszący dym drażnił oczy i gardła, wdzierał się do pomieszczeń zasysany przez wentylatory.

Kapitan liczył na to, że pod osłoną dymu uda mu się zbliżyć do krążownika na taką odległość, że będzie mógł zaatakować torpedami, których dziesięć czekało w wyrzutniach na swoją kolejkę w tej nierównej walce.

„Glowworm” wyskoczył na wolną od dymu przestrzeń. Niestety! Nieprzyjaciel był jeszcze za daleko!

— Lewo na burtę! — rozkazał natychmiast kapitan i „Glowworm” posłuszny woli dowódcy zaczął znów znikać w opiekuńczej chmurze. Nim jednak niszczyciel zdążył skryć się całkowicie, dosięgły go

pierwsze ciosy nieprzyjaciela. Dwa ciężkie pociski trafiły niemal równocześnie. W mgnieniu oka mesa dowódcy, zamieniona na punkt opatrunkowy, przestała po prostu istnieć. Doktor wraz z całym prawie personelem sanitarnym zginął na miejscu, a w burcie rozwarła się olbrzymia dziura, przez którą do kadłuba zaczęła wdzierać się woda, gasząc jednocześnie powstały w mesie pożar.

Rana ta nie była jednak dla „Glowworma” śmiertelna i okręt gnał dalej na pełnych obrotach w głąb ciemnej zasłony, by po chwili pochylić się w gwałtownym zwrocie ponownego ataku. (

— Uwaga na wyrzutniach! — padł rozkaz.

15

„Glowworm” wyskoczył z lepkiego, duszącego mroku. W odległości 2,5 mili wyraźnie rysowała się sylwetka potężnego krążownika. Niestety, był on obrócony dziobem w kierunku angielskiego niszczyciela, a więc znajdował się w najmniej korzystnej do ataku pozycji.

Mimo to Roope zdecydował się wystrzelić pięć torped. Zdawał sobie sprawę, że tak nierówny pojedynek nie może trwać długo i nie wiadomo, czy nadarzy się jeszcze okazja do ponownego ataku.

— Ognia!

Pięć torped opuściło wyrzutnie i z pluskiem wpadło do wody. Pięć pienistych śladów wskazywało ich drogę w kierunku wroga.

— Prawo na burtę!

Niszczyciel odsłonił teraz całą swą burtę na ogień artylerii nieprzyjaciela. Z tak małej odległości trudno było nie trafić.

Potężny pocisk strzaskał podstawę działa „A”. Cała jego obsługa zginęła na miejscu. W tym samym momencie kapitan Roope i wszyscy stojący na pomoście odczuli potężny wstrząs tuż za plecami. Porucznik Ramsey obejrzał się. Przeżalone oczy uchwyciły na moment widok spadającej wprost na pomost górnej kondygnacji ciężkiego, stalowego masztu.

Jęki i krzyki przygniecionych zmieszały się z przeraźliwym rykiem syreny.

Odłamek masztu pociągnął za sobą linkę sygnałową — pomyślał Ramsey.

„Glowworm” znów wchodził w zbawczą zasłonę. Kapitan Roope, szczęśliwie nietknięty dotychczas, pochylił się nad rurą głosową do maszynowni.

— Tu dowódca. Jak tam, w porządku u was? — zapytał.

— W porządku, sir — usłyszał w odpowiedzi głos szefa maszyn — jedynie jedna z pomp wyskoczyła z fundamentów i w prawej kotłowni uszkodzony jeden wentylator.

„Glowworm” gnał dalej pełną prędkością. Kapitan poprzez jednostajny, nieznośny ryk syreny nasłuchiwał

pilnie, czy nie doleci go huk odległej eksplozji.

Może jednak któraś z torped trafi — łudził się nadzieją. Daremnie! Salwa była niecelna. Umęczony, pokiereszowany „Glowworm” nawrócił po raz trzeci.

16

Znowu rozległ się rozkaz.

— Uwaga na wyrzutniach

Okaleczony niszczyciel wysunął się z dymu. Potężna sylwetka „Hippera”, którego Roope rozpoznał po charakterystycznym kominie, ciemniała w odległości już tylko półtorej mili.

— Ognia!

Znów plusnęły w wodę torpedy. Niestety, tylko trzy opuściły pokrzywione, uszkodzone wybuchami wyrzutnie. Dwie ugrzęzły w tubach.

Ostatnia szansa! Choć jedna z trzech torped powinna trafić!

Ale na niemieckim okręcie też czuwają. I tam na pewno widzą ślady szybko mknących torped. Gwałtowny zwrot! Potężny okręt aż kładzie się na wodę w nagłym wirażu.

Działa „Hippera” nie przestają strzelać. Na „Glowwormie” milknie wieża „B”, trafiona ciężkim pociskiem. Roope jednak/nie zwraca na to uwagi. Pilnie obserwuje trzy ślady mknących torped.

Trafią — myśli z nadzieją.

Tory torped mijają jednak o kilkanaście metrów burty kolosa. Znów pudło!

Ostatnia szansa zawiodła! „Glowworm” w tym momencie jest już praktycznie bezbronny, bo jego stowudziestki niewiele szkody mogą wyrządzić potężnemu pancierzowi przeciwnika. Po nieudanym, ostatnim ataku niszczyciel znów znika w dymie.

Właściwie to już koniec — myślał Ramsey. — Nie marny już torped, dwa działa uszkodzone. Należałoby chyba oderwać się od wroga i gnać w morze ile mocy w maszynach.

— Prawo na burtę — usłyszał głos dowódcy.

Rączka telegrafu przeskoczyła na maksymalne obroty. Ramsey patrzył szeroko otwartymi oczami na kapitana. Dym przerzedzał się i już można było odróżnić błyskającą ogniem sylwetkę „Hippera” oddalonego o około 1000 metrów.

Na błękitnym tle nieba ostro odcinały się nadbudówki niemieckiego krążownika ustawionego teraz burtą do „Glowworma”.

— Ster prawo 10 — rozkazał Roope. Jego głos był ai nienaturalnie spokojny.

Ramsey zrozumiał! Kapitan Gerald Roope postanowił ■walczyć do końca. Będzie taranował!

„Glowworm” nabierał prędkości. Ostry jego dziób raz po raz rozcinał grzebienie nadbiegających fal.

Wszyscy marynarze na pokładzie „Glowworma” też zrozumieli. Kilku mniej wytrzymałych bieгло ku rufie, byle dalej, byle uciec choć kilkadziesiąt metrów od nieuniknionego.

Kapitan Roope jak skamieniały stał na pomoście wśród gruzów i odłamków strzaskanego masztu.

Jeszcze 500 metrów, jeszcze 300... jeszcze 100...

Ramsey czuje, jak ręce zaciśnięte aż do bólu na poręczy pocą mu się coraz bardziej.

Szary kadłub pancernego kolosa rośnie w oczach, przestania cały horyzont. Pluje ogniem wszystkich dział. Znowu pociski trafiają w pędzący okręt.

Ale to już nieważne. Jeszcze ostatnie sekundy i mknący „Glowworm” jak szarżujący nosorożec wbija się swym dziobem w burtę krążownika tuż pod drugą wieżą działową.

Przeraźliwy zgrzyt miażdżonej, rozdieranej blachy zagłuszył huk broni. Potworny wstrząs rzucił wszystkich na pokład. Stalowe cielsko „Hippera”, idącego wciąż „cata naprzód”, ciągnęło przez jakiś czas wbity w kadłub niszczyciel. Dopiero po dłuższej chwili oba okręty rozłączyły się.

Kapitan Gerald Roope, raimy i potłuczony, podniósł się z trudem i zwrócił do Ramseya.

— To już koniec. Ogłosić rozkaz opuszczenia okrętu i zająć się ewakuacją załogi.

Ramsey zsunął się po strzaskanym trapie na główny pokład. Pobiegł ku rufie. Wtem do uszu jego doszły gwałtowne uderzenia w ciężki, hermetycznie zamykany właz, jedyne wyjście z kotłowni. Próbował go otworzyć. Daremnie. Widocznie zaciął się w czasie gwałtownego zderzenia.

Dreszcz przerażenia wstrząsnął porucznikiem. Przecież tam, za pokrywą włazu uwięziona jest załoga drugiej kotłowni, gdzie pewno od wstrząsu popękały przewody, bo para wydostawała się przez klapę nawiewową. Okropne! Poparzeni i zamknięci w stalowej trumnie tonącego okrętu.

„Glowworm” tonął! Zrozpaczony Ramsey szukał gwał-

townie jakiegoś młota lub łomu, aby pomoc uwięzionym. Wtem uszy jego rozdarł huk bliskiej detonacji.

Co to? — przemknęło mu przez oszołomiony umysł.

Minęło parę sekund, nim do otępiełej świadomości Ramseya dotarł fakt, że strzela ostatnie działo „Glowworma”. Bosman John Scott, mały, drobny blondynek o zawsze uśmiechniętej twarzy, wraz ze swym ostatnim strzelcem ładowali i strzelali, ładowali i strzelali ku oddalonemu o kilkaset metrów celowi.

„Glowworm” pochyla się coraz bardziej na lewą burtę. Po prawej, wynurzonej, zsuwają się marynarze, pogrążając się w ciemną, wzburzoną wodę poplamioną tłustymi zaciekami oliwy i ropy wydobywającej się z popękanych zbiorników.

Kapitan Roope stoi spokojnie na pokładzie tonącego okrętu. Widzi rozdarty na przestrzeni kilkudziesięciu metrów bolś niemieckiego kolosa.

Że tel żadna z torped nie trafiła — żałuje.

Zwraca się do Ramseya. — Niech pan skacze, poruczniku — może wyłowi was „Hipper”.

„Glowworm” powoli zsuwa się rufą w głąb wzburzonego morza.

*

* *

Niemiecki krążownik, uszkodzony, z 500 tonami wody w kadłubie, niezdolny już do prowadzenia dalszej walki, wyłowił z wody jedynie trzydziestu kilku angielskich marynarzy. Wśród nich był tylko jeden oficer — młody porucznik Ramsey.

Niemiecka propaganda starannie ukryła przed światem bohaterską walkę i ostatni desperacki atak kapitana Roope'a, tak że Admiralicja dopiero po wojnie dowiedziała się o przebiegu akcji i w dowód uznania nadała pośmiertnie kapitanowi Roope'owi najwyższe angielskie odznaczenie wojskowe — Victoria Cross.

a»

ATAK O ŚWICIE*

Zespół niemiecki nie powstrzymany tragicznym atakiem samotnego niszczyciela gnał na północ. Po południu dnia 8 kwietnia ciężki krążownik „Admirał Hipper”, uszkodzony w czasie nierównego pojedynku, odszedł wraz z eskortą czterech niszczycieli w kierunku Trondheimu. Pancerniki „Scharnhorst” i „Gneisenau” wraz z flotyllą komandora Bonte podążały dalej wzdłuż wybrzeży nor-\vesluehV*

Okręt zaatakowany przez „Glowworma” należał do niemieckich sił inwazyjnych, wykonujących operację oznaczoną kryptonimem „Weserubung” („Ćwiczenia nad Wezerą”). Operacja ta miała za zadanie opanowanie Norwegii przy pomocy niespodziewanego desantu morskiego i powietrznego.

Mimo pewnych obaw admirała Raedera, wówczas głównodowodzącego niemieckiej floty wojennej, plan operacji został zatwierdzony i termin wykonania ustalono początkowo na 7 kwietnia, a następnie przesunięto na 9.

Inwazyjne siły niemieckie zostały podzielone na 6 zespołów, każdy z przeznaczeniem do innego portu.

Grupa 1, mająca za zadanie opanowanie Narviku, składała się z 10 niszczycieli komandora Bonte. Działania jej iniały ubezpieczać „Scharnhorst” i „Gneisenau”.

Grupa 2 z przeznaczeniem do Trondheimu — to ciężki krążownik „Admirał Hipper” i 4 niszczyciele.

Grupa 3 w składzie: krążowniki „Koln” i „Konigsberg”, artyleryjski okręt szkolny „Bremse” oraz 7 kutrów torpe-* dowych, 2 torpedowce i okręt-baza „Karl Peters” miała

- Według miniatury A. Perepeczki: Bitwa o /iordy, Gdynia 1961j

20

zająć przy pomocy 1900 zaokrętowanych żołnierzy port Bergen.

Grupę 4 stanowiły: lekki krążownik „Karlsruhe”, 3 torpedowce, 7 kutrów torpedowych i okręt-baza „Tsingtau”. 1100 żołnierzy tej grupy skierowano do portu Kristian-sand.

Grupa 5 została skierowana do zdobycia Oslo. Składała się ona z ciężkiego krążownika „Bliicher”, pancernika kieszonkowego „Liitzow”, lekkiego krążownika „Emden” i 3 torpedowców.

Wreszcie ostatnia grupa w składzie: 4 trałowce z zaokrętowanym batalionem wojska miała zdobyć Kgersund.

Ukształtowanie wybrzeży norweskich, brak plaż, strome skaliste fiordy narzuciły Niemcom specyficzną, gdzie indziej nie spotykaną taktykę desantową. Plan przewidywał wysadzenie wojska wprost w portach. Ważnym elementem w walce był moment zaskoczenia, dlatego też Niemcy utrzymywali zarówno termin jak i samą koncepcję

planu w najgłębszej tajemnicy.

*

* *

Późnym wieczorem 8 kwietnia niszczyciele flotylli "Komandora Bonte odłączyły się od pancerników i wpadły w szeroki lej ujścia fiordu Vest, w którego głębi leżał cel ataku — Narvik.

W zupełnej ciemności, bez świateł nawigacyjnych, mknęły przez spokojne wody fiordu. Norwegowie w nadbrzeżnych domkach układali się spokojnie do snu, nie wiedząc, że kilkaset metrów od ich cichych domów przemyka groźny zespół, niosący na Daleką Północ śmierć i zagładę.

Pogoda sprzyjała Niemcom. W śniegowych szkwałach ginęły smukłe sylwetki okrętów.

Strome brzegi fiordu zaczęły zbliżać się ku sobie, zwężać. Ciemne skały piętrzyły się coraz wyżej, gniotąc zimną toń w swym kamiennym uścisku.

Eskadra zbliżała się do fiordu Ofot. U wejścia, przy skalistej wysepce Baroy oficer wachtowy czołowego niszczyciela zauważył światła pozycyjne dwóch jednostek. Były to małe patrolowce norweskie.

Porucznika Rasmussena, dowódcę jednego z patrolow-

ców, obudził głośny krzyk wachtowego marynarza. Na pół ubrany wyskoczył na pokład. Tuż koło burty jego jednostki kołysał się ciemny kadłub dużego niszczyciela.

— Nie używać radia! Nie otwierać ognia! — zabrzmiał głos z obcego okrętu. Na poparcie tego żądania lufy dział skierowały się na patrolowiec.

Druga jednostka norweska została podobnie zmuszona do milczenia. Zaskoczenie było kompletne, tak że nawet nikt nie zdążył nadać ostrzeżenia przez radio.

Powoli wstawał dzień. Szary świt wyławiał z mroku ciemne zarysy nadbrzeżnych skał. Na pomoście okrętu flagowego komandor Bonte i generał Dietl przez lornety lustrowali otwierającą się przed mknącą flotyllą gardziel fiordu Ofot.

Przesunęli się koło wyspy Tjeldoy. Tuż za jej krańcem fiord Ofot zwężał się i w tym właśnie miejscu Norwegowie ustawili baterie nadbrzeżne — Ramnes i Hamnes. Mimo że działa ich były mocno przestarzałe, stanowiły jednak pewne* niebezpieczeństwo dla posuwającej się wąskim przejściem eskadry. Żołnierze baterii słabo jednak czuwali, bo nie odezwał się ani jeden strzał.

Flotylla przemknęła bez szwanku. Dwa niszczyciele odłączyły się od zespołu i podeszły do obu przeciwległych brzegów fiordu. Strzelcy górscy wyskoczyli na ląd. Teraz zaczęła się ich rola.

Pozostałe niszczyciele pędziły dalej. Coraz bliżej znajdował się cel wyprawy.

— Nieprzyjacielski okręt przed dziobem!

W słabym świetle wczesnego poranka mat Dittmer, stojący na prawym skrzydle pomostu niszczyciela „Bernd von Arnim”, idącego tuż za okrętem flagowym, spojrział we wskazanym kierunku. Na tle ciemnych skał czerniała sylwetka dużej jednostki.

Był to stary pancernik obrony wybrzeża „Eidsvold”, okręt flagowy komandora Askina, dowódcy obrony portu Narvik. Wiedział on zarówno o planach zaminowania wejścia do fiordu Vest przez siły angielskie, jak też o zbliżaniu się eskadry niemieckiej do brzegów norweskich, nie mając jednak wyraźnych rozkazów z Oslo, nie zajął żadnej zdecydowanej postawy. Zbliżające się niszczyciele wstrzymał jedynie sygnałem świetlnym.

Od burty pierwszego z nich odbiła motorówka z oficer

2.1

rem niemieckim na pokładzie. Parlamentariusz przedstawił komandorowi Askimowi żądanie bezwzględnej i natychmiastowej kapitulacji.

Komandor zastanawiał się chwilę.

— Proszę przekazać swemu dowódcy moją odmowną odpowiedź na jego propozycje. Postanawiam

bronić wejścia do portu. — W swej rycerskiej naiwności przypuszczał, że Niemcy ustąpią wobec tak stanowczej odprawy.

Srogo się jednak pomylił.

Zaledwie motorówka z parlamentariuszem minęła połowę dystansu dzielącego „Eidsvolda” od niemieckiego niszczyciela, gdy z jej pokładu wzbiła się w górę czerwona rakietka. W tym samym momencie rufowe wyrzutnie flagowego niszczyciela „Wilhelm Heidkamp” wypuściły cztery torpedy. Z pluskiem uderzyły o gładką toń spokojnego fiordu i pomknęły ku powolnemu, staremu pancernikowi, który starał się zająć dogodną do walki pozycję.

Trzy wybuchy złąły się w jeden gwałtowny huk eksplozji. Trzy potężne słupy wody wykwitły przy burcie pancernika. Dwukominowa sylwetka złamała się w pół, okręt pochylał się gwałtownie na burtę. Z pokładu poczęły do lodowatej wody skakać przerażeni marynarze. Wtem drugi, jeszcze gwałtowniejszy huk wstrząsnął powietrzem. Nad nieszczęsnym okrętem wyrósł potężny grzyb czarnego dymu, który okrył wszystko nieprzeniknionym całunem. To wybuchła komora amunicyjna.

Stary, wysłużony „Eidsvold” dosłownie rozleciał się na kawałki przy wtórze stokrotnego echa odbitego o skały fiordu. Padły pierwsze strzały w bitwie o Narvik. Zginęły pierwsze ofiary. Z licznej, przeszło dwuosobowej załogi tylko dziesięciu ludzi zdołało się uratować.

W czasie gdy flagowy niszczyciel oddawał salwę w kierunku „Eidsvolda”, pozostałe okręty eskadry mknęły z dużą prędkością w kierunku nabrzeży. Trzeba teraz było działać szybko, aby odpowiednio wykorzystać moment zaskoczenia.

— Oddział szturmowy na pokład — padło z głośnika niszczyciela „Bernd von Arnim”.

Hełm na głowę, granaty za pas, karabin w dłonie. Tupot podkutych górskich butów na stromych schodach wiodących z głębi ciasnych, śmierdzących ludzkim zaduchem

24

pomieszczeń. Wpadli na świeże powietrze, odetchnęli pełną piersią.

Strzelec Herbert Berger wybiegł z innymi. Niszczyciel szybko zbliżał się do widniejącego przed dziobem nabrzeża, wymijając stojące na redzie zakotwiczone statki. Nagle łoskot potrójnej eksplozji ustokrotnionej przez echo targnął powietrzem. Równocześnie zza stojącego na obszernej redzie dużego okrętu wojennego trysnęły błyski ognia. Przed dziobem niszczyciela wykwitł słup wzbitej w górę wody. Huk salwy przetoczył się nad fiordem. To strzelał drugi pancernik obrony wybrzeża, „Norge”, równie stary jak jego nieszczęsny towarzysz.

Podchodzący już do mola „Bernd von Arnim” zwolnił. Zakotłowała się woda za rufą, niszczyciel zaczął się obracać.

Herbert wraz z kolegami odskoczył od relingu, przytulił się do ścianki kotłowni.

Marynarze błyskawicznie nastawiali rury wyrzutni w kierunku stojącego na kotwicy, oddalonego o niecałe 1000 metrów przeciwnika.

— Torpedo los! — ostry głos porucznika Meisla złał się z pluskiem torped wpadających w wodę fiordu.

Herbert śledził wzrokiem wyraźny ślad. Zbliżały się coraz bardziej do unieruchomionego celu.

Trzy gwałtowne wybuchy! Szeroko otwartymi oczyma śledził strzelec Herbert Berger rozgrywającą się w błyskawicznym tempie akcję.

Ciemny kadłub starego pancernika drgnął, parę sekund tkwił bez ruchu, jakby się zastanawiał, i po chwili zaczął gwałtownie przechylać się na burtę. Woda wdzierała się do wyrwanych trzema celnymi torpedami otworów. Czarne figurki marynarzy skakały z pokładu.

Jeszcze chwila i „Norge”, ukazawszy na moment pokryte czerwoną farbą płyty poszycia dennego, znikł w bulgocącej, zimnej wodzie fiordu Beis.

Ostatni obrońca Narviku został zniszczony!

— Hurra! — Głośny okrzyk oddziału szturmowego zgromadzonego na pokładzie niszczyciela skwitował tragedię pancernika.

„Bernd von Arnim” dobił do mola, znieruchomiał.

— Naprzód!

Herbert skoczył z pokładu na kamienne płyty nabrzeża.

26

Nareszcie twardy grunt pod nogami. Biegiem, biegiem pod mur magazynu, byle nie stać na odkrytej przestrzeni. Zaterkotał krótką serią karabin maszynowy ustawionego gdzieś w porcie posterunku. Ostрым rykoszetem poszły pociski po bruku. Strzelcy przytulili się do ścian. Huknął armatni strzał z niszczyciela, jeden, drugi, trzeci. Karabin maszynowy zadławił się, zaterkotał jeszcze krótką serią, zamilkł.

— Naprzód! — rozkaz porucznika poderwał przyczajonych strzelców górskich. W przerwie między magazynami mignęła sylwetka mężczyzny w mundurze. Biegnący obok Herberta strzelec przystanął, złożył się. Trzasnął sucho strzał. Norweg wyrzucił w górę ręce i powoli osunął się na mokry bruk. Tupot podkutych butów zgłuszył jęk.

Dalej, dalej biegiem. Zza załomu muru wyszło trzech Norwegów w mundurach straży celnej. Wysoko podniesione w górę ręce wyrażały bezsilność i rezygnację.

Herbert obejrzał się do tyłu. Za nim biegli koledzy z dalszych niszczycieli, rozlewali się szarozieloną rzeką po zabudowaniach portu. Parli ku górze, ku widniejącym budynkom miasta.

Zaskoczony, nie przygotowany do obrony niewielki garnizon norweski, dowodzony w dodatku przez sprzyjającego Niemcom quislingowca, pułkownika Sundlo, nie mógł wytrzymać nawały. Część poległa, część wraz z dowódcą poddała się, niedobitki jedynie schroniły się w skaliste góry wzdłuż linii kolejowej do Szwecji.

Równocześnie inne niszczyciele wysadziły desanty w fiordach Ballangen i Herjangs, gdzie po krótkich walkach zdobyta została miejscowość Elvegaardsmoen, której garnizon uszedł w góry.

Motorówki z załogami przyzowymi podchodziły do stojących na redzie statków handlowych różnych bander, zajmując je i rekwirując wszelki przydatny do desantu i dalszych walk sprzęt. Większość statków — to były jednostki niemieckie. Przyszły one tu wcześniej, niby po rudę, i czekały na redzie. W ich ładowniach spoczywał sprzęt i zaopatrzenie dla strzelców generała Dietla.

Komandor Bonte, rad z planowo wykonanej operacji, chciał jak najprędzej wyrwać się z ciasnego i wąskiego fiordu. Swoją część zadania spełnił już i zgodnie z rozkazami miał opuścić port o godzinie 20.00. Okazało się

27

jednak, że jest to niemożliwe. Niszczyciele zużyły większość swych zapasów paliwa i przed udaniem się w daleką drogę powrotną należało napełnić zbiorniki. Plan desantu przewidywał, że w Narviku będą czekać trzy statki zaopatrzeniowe, które w ciągu dnia przekażą paliwo okrętom eskadry. Tymczasem na redzie stał tylko jeden z nich, „Jan Weilem”, w którego zbiornikach znajdowało się 3000 ton ropy. Urządzenia przeładunkowe tego statku pozwalały jednak na równoczesne zaopatrywanie tylko dwóch niszczycieli, komandor Bonte zmuszony został więc, do wydania rozkazu przenocowania w Narviku.

Nad obszerną redą zapadał z wolna wiosenny zmierzch. Miasto spowijały dymy płonących budynków i słychać było odległy trzask strzałów karabinowych. To walczyły ostatnie grupy norweskich obrońców miasta uchodzących w niedostępne góry, którzy nie usłuchali rozkazu kapitulacji wydanego przez pułkownika Sundlo.

Komandor Bonte obawiał się jednak jakiejś nieprzewidzianej kontrakcji aliantów i w tym celu rozdzielił swoje siły: dwa niszczyciele odesłał do fiordu Ballangen, trzy do Herjangs, a „Diether von Roeder” wyruszył na patrol po fiordzie Ofot.

Wolni ocl służby marynarze, zmęczeni walką i wyładunkiem, zapadli w kamienny sen. Powoli mijała noc nad uśpioną redą, walki bowiem w mieście umilkły około północy. Ciszę przerywał jedynie odgłos pomp pracujących na zaopatrzeniowcu. Spokój panował też na obsadzonych załogami przyzowymi statkach angielskich i neutralnych, jakie znajdowały się w porcie w czasie porannego ataku.

Naci ranem rozpadał się śnieg. Gęste jego płaty skryły przed wzrokiem obserwatorów nawet najbliższe otoczenie. U wejścia do portu zamajaczył cień okrętu. To wracał z patrolu „Diether von Roeder”. Z wolna podchodził do zaopatrzeniowca, u którego burt pobierały właśnie paliwo „Hans Liidemann” i „Hermann Kunne”. Flagowy „Wilhelm Heidkamp” i „Anton Schmitt” stały obok na kotwicach.

Dochodziła godzina 04.30.

Śmiertelnie zmęczony oficer wachtowy „Roedera” zamierzał właśnie udać się na zasłużony odpoczynek. Schodząc z pomostu rzucił jeszcze okiem na uśpioną redę, gdy

28

wtem... ucho jego złowiło szum idącego okrętu i jednocześnie usłyszał charakterystyczny odgłos odpalania salwy torpedowej. Jednym susem wrócił na pomost i przerażony nacisnął klakson alarmu bojowego.

*

• *

Równocześnie z atakiem na Narvik rozwijało się uderzenie Niemców na całą Norwegię.

Okręty drugiej grupy desantowej z uszkodzonym „Hip-perem” na czele przybyły do Trondheimu w nocy z 3 na 9 kwietnia. Wchodząc do portu niemieckie jednostki pa-Jiły swe światła nawigacyjne i odpowiadały na sygnały z lądu w języku angielskim. Zdezorientowało to obrońców, a w tym czasie eskadra inwazyjna przeszła najgroźniejszy odcinek fiordu. Spóźniony i chaotyczny ogień dział nadbrzeżnych nie zdołał przeszkodzić desantowi i miasto zostało zajęte bez oporu. Jedynie załogi kilku baterii broniły się do późnych godzin wieczornych.

Drugi co do wielkości port Norwegii, Eergen, został zajęty w podobny sposób jak Trondheim. I tu również eskadra niemiecka zaanonsowała się jako aliancka, co spowodowało znaczne opóźnienie otwarcia cgnia przez obrońców portu. Mimo to w czasie pojedynku artyleryjskiego zostały uszkodzone prawie wszystkie jednostki zespołu inwazyjnego z wyjątkiem flagowego krążownika „Koln”.

Port w Kristiansandzie atakował zespół niemiecki aż trzykrotnie. Artyleria nadbrzeżna silnym ogniem dwukrotnie odparła napastników, ostatecznie jednak, przy współdziałaniu lotnictwa, którego bomby zmusiły do milczenia baterie norweskie, trzeci atak Niemców został uwieńczony sukcesem.

Największe straty ponieśli Niemcy przy zdobywaniu stolicy kraju, Oslo.

Zespół piąty floty inwazyjnej został wykryty w fiordzie Oslo przez kuter patrolowy „Pol III”, przebudowany z jednostki rybackiej. Jego dowódca, kapitan rezerwy Leis Olsen, zaalarmował drogą radiową dowództwo obrony fiordu i podjął nierówną walkę z napastnikami. Po kilku minutach kuter został zatopiony, jednak strzały

29

i depesza radiowa kapitana Olsena uniemożliwiły Niemcom zaskoczenie.

Do idącego w wąskim fiordzie ciężkiego krążownika „Blucher” otworzyły ogień działa baterii lądowej Oscar-borg, umieszczone na małej skalistej wysepce. Strzały były celne. Na krążowniku wybuchł pożar i panika ogarnęła zaokrętowane na jego pokładzie wojsko desantowe i gestapowców, mających z góry

wyznaczone zadania obsadzenia ważniejszych urzędów w Oslo.

Jednocześnie wyrzutnia nadbrzeżna Kaholm odpaliła dwie torpedy. Obie trafiły w płonący okręt, który wkrótce zatonął. Popłoch i pożar uniemożliwiły spuszczenie szalup ratunkowych, tak że większość żołnierzy i załogi zginęła.

W czasie gdy tonął „Blucher”, w porcie wojennym Hor-ten norweski okręt „Olav Trygvason” zatopił ogniem swej artylerii hitlerowski trałowiec i uszkodził drugi oraz odpędził torpedowce „Albatros” i „Kondor”.

Walki o Oslo trwały cały dzień. Flocie inwazyjnej pospieszyło na pomoc lotnictwo i wojska spadochronowe. Czas, jaki upłynął od rozpoczęcia ataku do kapitulacji stolicy, pozwolił na ewakuację rządu, rodziny królewskiej i skarbu narodowego.

Ostatnia grupa floty inwazyjnej zajęła Egersund bez cporu ze strony Norwegów.

Pierwsza faza ataku na neutralną Norwęgę została zakończona i dzięki czynnikowi zaskoczenia odbyła się pomyślnie dla atakujących.

Co jednak robiła w tym czasie potężna flota aliancka, a w szczególności Home Fleet, Flota Ojczyźniana, bazująca u wylotu Morza Północnego na Atlantyk?

Admiralicja Brytyjska była powiadomiona o ruchach floty niemieckiej, a ściślej mówiąc zespołu pierwszego i drugiego, wykrytego przez lotnictwo w dniu 7 kwietnia.

Niezmiernie cenną wiadomością dla Admiralicji był meldunek polskiego okrętu podwodnego „Orzeł” o zatopieniu w dniu 8 kwietnia w pobliżu portu Lillesand dużego transportowca niemieckiego „Rio de Janeiro”, załadowanego wojskiem i sprzętem wojennym. Niestety, wiadomość ta nie nasunęła dowództwu angielskiemu właściwych wniosków.

Podejrzewając Niemców przede wszystkim o zamiar

30

przedarcia się zespołu pancernego na Atlantyk, ze Scapa Flow, bazy Home Fleet, wypłynęły główne siły angielskie z pancernikami „Rodney”, „Valiant” i „Warspite” na czele. Miały one zadanie zagrozenia Niemcom drogi na Atlantyk.

Jednocześnie w okolicach fiordu Vest znajdował się krążownik liniowy „Renown” wraz z zespołem mniejszych okrętów, przeprowadzających minowanie podejścia do Narviku w ramach operacji o kryptonimie „Wilfred”.

Meldunek ginącego „Glowworma” i późniejszy raport lotniczy donoszący o zaobserwowaniu okrętów niemieckich w okolicach Trondheimu, zamiast otworzyć oczy Admiralicji na iprawdziwy cel wyprawy niemieckiej, zdezorientowały ją jeszcze bardziej. W dalszym ciągu przypuszczano, że Niemcy chcą przedrzeć się na ocean.

Wczesnym rankiem dnia 9 kwietnia wiceadmirał W. J. Whjllworth, zaokrętowany na krążowniku liniowym „Renown”, został zaalarmowany wiadomością o wykryciu przez towarzyszące niszczyciele dwóch obcych, dużych okrętów wojennych.

Admirał, dowódca zespołu angielskiego wykonującego operację „Wilfred”, od razu zdecydował się na atak, mimo że okręty niemieckie były szybsze i miały większą liczbę dział głównego kalibru*.

O godzinie 04.05 wśród szalejącej zadymki śnieżnej rozpoczęła się walka artyleryjska. Gęste płaty śniegu prawie całkowicie uniemożliwiały obserwację. Mimo to już w dwanaście minut później „Renown” uzyskuje pierwsze trafienie, a o 04.34 — drugie. Uszkodzone okręty niemieckie szukały ratunku w ucieczce, główny cel wypadu został jednak osiągnięty — odciągnięto uwagę jedynego silnego zespołu angielskiego operującego w obszarze koła polarnego od istotnego celu wyprawy, Narviku.

W ciągu 9 kwietnia na pomoc admirałowi Whitwortho-wi dołączył krążownik „Penelope” i cztery duże niszczyciele.

Gdy Anglicy zorientowali się, jaki jest właściwy cel niemieckiej wyprawy, było już za późno, aby przeszkodzić desantowi. Wysłane pośpiesznie samoloty torpedowe i bom-

* „Scharnhorst” i „Gneisenau” razem 18 dział J80 mm, „Renown” 6 dział 381 mm.

31

bowe nie zastają już w wielu portach większych jednostek niemieckich, które zgodnie z rozkazami opuściły miejsca desantów wieczorem 9 kwietnia. Jedynie w Bergen udało się Anglikom dopaść i dobić uszkodzony poprzedniego dnia lekki krążownik „Konigsberg”.

Lepiej nieco powiodło się angielskim okrętom podwodnym. HMS „Truant” pod dowództwem kapitana C. H. Huthinsona zatopił lekki krążownik „Karlsruhe”, a HMS „Spearfish” (kpt. J. H. Forbes) poważnie uszkodził powracającego z Oslo „Lutzowa”.

Rozpoczęła się druga faza walk o Norwegię.

ZAGŁADA FLOTYLLI KOMANDORA BONTE*

Wkrótce po pojedynku „Renowna” z niemieckimi okrętami liniowymi komandor B.A.W. Warburton-Lee otrzymał rozkaz udania się wraz z 2 flotyllą niszczycieli do fiordu Vest w celu dokonania rekonesansu. W ślad za okrętem flagowym HMS „Hardy” poszły dalsze jednostki flotylli: „Hotspur”, „Havock”, „Hunter” i „Hostile”**.

Ciężko prajujące na dużej fali okręty doszły o godzinie 16.00 do stacji pilotowej w Trandy. Od flagowego niszczyciela odbiła motorówka. Doszła do skalistego wybrzeża. Anglicy trzymając broń w pogotowiu, wyskoczyli na ląd. Z morza asekurowały ich działa okrętowe groźnie skierowane na nieliczne zabudowania stacji pilotowej. Powiewające bandery świadczyły o przynależności flotylli.

Na spotkanie biegnącego na czele małego oddziałku oficera wyszedł stary Norweg — widocznie pilot.

- Jesteśmy Anglikami. Czy rozumie pan po angielsku? — zapytał porucznik.
- Yes — Norweg przytaknął flegmatycznie.
- Czy Niemcy są w Narviku?
- Rankiem słychać było dalekie strzały, a poprzedniej nocy przeszły koło stacji jakieś okręty wojenne.
- Dużo ich było?
- Trudno je było policzyć, bo akurat padał gęsty śnieg, ale mój szwagier Olafsen wracał kutrem z połowu i mówił, że było ich sześć. Niszczyciele.

* Według miniatury A. Perepeczki: Bitwa o fiordy. Gdynia 1961.

** „Hardy” — 1505 ton. 5 dział 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 36 węzłów; pozostałe niszczyciele — 1340 ton, 4 działa 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 35,5 węzła. Wszystkie jednostki zbudowane w roku 1936.

i — Wojna za kręgiem...

53bowne nie zastają już w wielu portach większych jednostek niemieckich, które zgodnie z rozkazami opuściły miejsca desantów wieczorem 9 kwietnia. Jedynie w Bergen udało się Anglikom dopaść i dobić uszkodzony poprzedniego dnia lekki krążownik „Konigsberg”.

Lepiej nieco powiodło się angielskim okrętom podwodnym. IIMS „Truant” poci dowództwem kapitana C. H. Huthinsona zatopił lekki krążownik „Karlsruhe”, a HMS „Spearfish” (kpt. J. H. Forbes) poważnie uszkodził powracającego z Oslo „Lutzowa”.

Rozpoczęła się druga faza walk o Norwegię.

ZAGŁADA FLOTYLLI KOMANDORA BONTE*

Wkrótce po pojedynku „Renowna” z niemieckimi okrętami liniowymi komandor B.A.W. Warburton-Lee otrzymał rozkaz udania się wraz z 2 flotyllą niszczycieli do fiordu Vest w celu dokonania rekonesansu. W ślad za okrętem flagowym HMS „Hardy” poszły dalsze jednostki flotylli: „Hotspur”, „Havock”, „Hunter” i „Hostile”**.

Ciężko pracując* na dużej fali okręty doszły o godzinie 16.00 do stacji pilotowej w Tranoy. Od flagowego niszczyciela odbiła motorówka. Doszła do skalistego wybrzeża. Anglicy trzymając broń w pogotowiu, wyskoczyli na ląd. Z morza asekurowały ich działa okrętowe groźnie skierowane na nieliczne zabudowania stacji pilotowej. Powiewające bandery świadczyły o przynależności flotylli.

Na spotkanie biegnącego na czele małego oddziałku oficera wyszedł stary Norweg — widocznie pilot.

- Jesteśmy Anglikami. Czy rozumie pan po angielsku? — zapytał porucznik.

- Yes — Norweg przytaknął flegmatycznie.
- Czy Niemcy są w Narviku?
- Rankiem słyhać było dalekie strzały, a poprzedniej nocy przeszły koło stacji jakieś okręty wojenne.
- Dużo ich było?
- Trudno je było policzyć, bo akurat padał gęsty śnieg, ale mój szwagier Olafsen wracał kutrem z połowu i mówił, że było ich sześć. Niszczyciele.

♦ Według miniatury A. Perepeczki: Bitwa o fiordy. Gdynia 1961.

** „Hardy” — 1505 ton. 5 dział 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 36 węzłów; pozostałe niszczyciele — 1340 ton, 4 działa 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 35,5 węzła. Wszystkie jednostki zbudowane w roku 1936.

- Wojna za kręgiem..

Komandor Warburton-Lee rozważał otrzymane wiadomości. Zasadniczo nie otrzymał wyraźnych rozkazów co do dalszego postępowania. Miał jedynie zbadać sytuację i ewentualnie przeszkodzić desantowi. Na drugą część zadania było za późno, komandora korciła jednak możliwość zaskoczenia nieprzyjaciela w wąskim fiordzie, gdzie decydujące mogło okazać się pierwsze uderzenie.

Wraz z oficerami zespołu rozważał szanse.

- Sześć niszczycieli to trzydzieści dział kalibru 5 cali przeciwko naszym dwudziestu jeden kalibru 4,7 cała. No to jeszcze nie tak tragicznie. Mam nadzieję, że damy sobie jakoś radę.

Do wiceadmirała Whitwortha i admirała Forbesa, dowódcy Home Fleet, pomknęły radiowe sygnały meldujące o sytuacji. Komandor Warburton-Lee dodał w nich, że zamierza zaatakować i czeka na rozkazy.

Admiralicja była zdezorientowana 00 do istotnego stanu rzeczy w Norwegii i co do sił nieprzyjaciela, jakimi dysponował on w poszczególnych portach. Wiceadmirał Whit-worth obawiał się wzmocnić siły komandora Warburtona przez dostanie mu pozostałych czterech niszczycieli i krążownika „Penelope”, [przypuszczał bowiem, że Niemcy mogą mieć w pobliżu okręty podwodne i nie chciał zostawiać krążowników liniowych bez osłony.

Druga flotylla niszczycieli czekała na rozkazy. Wieczór zapadł pochmurny i wietrzny. Nisko ciągnące chmury zasłoniły księżyc, a sypiący dużymi płatami mokry śnieg ograniczył widoczność niemal do zera.

Minęła północ. Do czekających okrętów dotarł, wbrew stosowanej dotychczas praktyce, bezpośredni sygnał Pierwszego Lorda Admiralicji.

„Jedynie Pan sam, komandorze, jest w stanie osądzić, czy w zaistniałych warunkach należy przeprowadzić atak. My z góry akceptujemy każdą decyzję, Jaka zostanie podjęta przez Pana” — czytał komandor.

A więc Ich Lordowskie Moście zostawiają mu całkowicie wolną rękę.

Ruszamy — komandor zdecydował w jednej sekundzie.

— Poruczniku — tu zwrócił się do oficera nawigacyjnego — kierunek Narvik, prędkość taka, by w kilka minut po 04.00 być na miejscu. Do pozostałych okrętów nadać odpowiednie sygnały.

34

Reflektor zamrugał rozkazami. Zadzźwięczały dzwonki telegrafów maszynowych.

Ruszyli. Jak upiorne zjawy przemknęły okręty komandora w ciemnościach, pogłębionych cieniem rzucanym przez nadbrzeżne skały. Szły jak ogary po nieomal ciepłym śladzie flotyli komandora Bonte, która kilkadziesiąt kilometrów stąd pogrążona była we śnie.

Na brytyjskich niszczycielach nikt nie spał. Przy działach i wyrzutniach torped czuwali artylerzyści i torpedyści, w maszynowniach i kotłowniach obsługa czekała na każdy sygnał z pomostu, by natychmiast wykonać żądany manewr. Dłonie zaciskały się na rękojeściach koła sterowego, aby w momencie niebezpieczeństwa nieomylnym, pewnym ruchem skierować rozpędzoną masę stali w odpowiednim kierunku.

Na pomostach oficerowie i marynarze aż do bólu wyteżali wzrok, by z czarnej, wąskiej głębi fiordu Ofot wyłowić choćby jakiś zarys brzegu. Każdy członek załogi zdawał sobie sprawę, że chwila nieuwagi, drobne opóźnienie wykonania jakiegokolwiek rozkazu może zakończyć się katastrofą.

Oficer nawigacyjny zespołu na pokładzie HMS „Hardy” wydawał krótkie rozkazy, natychmiast powtarzane przez sternika lub marynarza, obsługującego telegraf maszynowy. Dalsze niszczyciele mknęły jeden za drugim. Na pomoście każdego z nich marynarze wpatrzni byli w słabe światło torowe, majaczące na rufie poprzednika.

Mijała noc i pierwszy lekki brzask rozproszył panujące ciemności.

— Za dziesięć minut znajdziemy się u wejścia do Narviku — zameldował oficer nawigacyjny komandorowi.

Jak dotąd nie napotkano nigdzie okrętów nieprzyjacielskich.

— Pół naprzód! — rozkazał komandor.

„Hardy”, „Hunter” i „Havoek” powoli skradały się do majaczących na redzie licznych sylwetek. Wśród nich z trudem odróżnić można było zgrabne kadłuby niszczycieli.

— Ognia!

Z głuchym pluskiem wpadających w wodę torped zmieszał się huk pierwszej salwy artyleryjskiej. Nad spokojnym dotąd fiordem rozpętało się prawdziwe piekło. Echo

a*

35

błądzące między górami mieszało się z grzmotami wciąż nowych salw.

Nagle pomarańczowa błyskawica ogromnej eksplozji rozświetliła zatłoczoną redę. Po chwili druga, trzecia! To angielskie torpedy trafiły w cel!

Obermaat* Baisch na niszczycielu „Anton Schmitt” wyskoczył na pokład. Przed oczyma jego stojący nie opodal na kotwicy flagowy niszczyciel „Wilhelm Heidkamp” został dosłownie rozdarty gwałtownym wybuchem.

U wejścia na redę błyskały ognikami salw ciemne sylwetki nieprzyjaciół.

Anglicy! — zdążył pomyśleć. W tym samym momencie potężne pchnięcie rzuciło go z ogromną siłą na nadbudówkę. I jego okręt tonął.

Od burty stojącego na środku redy zaopatrzeniowca w popłochu odbijał „Hans Ludemann”. Załoga dopadła do dzieła. Huk chaotycznych salw tłukł się pośród skał.

Komandor Warburton-Lee liczył wzrokiem nieprzyjacielskie niszczyciele.

— Jeden, dwa... to te, które dostały torpedy, trzeci i czwarty stoją koło zaopatrzeniowca, piąty ucieka do brzegu. Widocznie dostał w kotłownię, bo prawie nie widać go z kłębow pary. Brak jeszcze szóstego.

— Poszukamy ostatniego w fiordzie Rombaken.

Trzy niszczyciele posłusznie podążyły za okrętem flagowym. Na widownię wkroczyły dwa, będące dotychczas w odwodzie — „Hotspur” i „Hostile”. Ich stodwudziestki poczęły okładać systematycznym, dokładnym ogniem stojące na redzie statki handlowe. Na wielu z nich ognie pożarów były wystarczającym potwierdzeniem celności strzałów.

Niszczyciele angielskie mknęły wzdłuż brzegu w poszukiwaniu dalszych ofiar.

— Trzy obce jednostki wychodzą z fiordu Herjangs — zameldował porucznik Stanning, pełniący w czasie walki obowiązki adiutanta dowódcy zespołu.

— Trzy? — zdziwił się komandor. — Czyżby Norweg mylił się?

Pomyłka jednak tym razem była wykluczona. Daleko, na tle skał otaczających fiord widać było wyraźnie trzy

- Stopień podoficerski w niemieckiej marynarce wojennej.

36

sylwetki. Białe odkosy pian, uchodzące spod ich dziobów, świadczyły o znacznej prędkości. Właśnie w tej chwili błysnęły pomarańczowe ognie salw.

__Jeden z nich to krążownik! — krzyknął podniecony

walką porucznik, któremu szary świt polarny wyolbrzymił nadbudówki pierwszego z atakujących okrętów. Komandorowi przez moment zdawało się również, że widział w słabym świetle charakterystyczną, dwukominową sylwetkę krążownika klasy „Königsberg” i dał sygnał do odwrotu. Zadanie uważał za skończone, a nie chciał na próżno wystawiać swych jednostek na ogień znacznie silniejszego, jak mylnie sądził, przeciwnika, wobec którego w wąskim kanale miał ograniczoną możliwość manewrowania.

Niszczyciele angielskie pomknęły do gardzieli fiordu Ofot, ostro odszczekując się z rufowych dział.

— Z przodu dwa niszczyciele, sir! — zameldował mat Wilkerton.

Nareszcie — pomyślał komandor — przychodzą w sam czas. •*- Był przekonany, że admirał Whitworth nadsyła mu pomoc.

— Nadać nasz sygnał rozpoznawczy — rozkazał.

Jakież było jednak jego rozczarowanie, gdy w odpowiedzi nadchodzące niszczyciele otworzyły ogień.

Niemcy!

Zespół brytyjski dostał się w dwa ognie!

Widocznie Norwegowie nie zauważyli całej wchodzącej do Narviku eskadry — pomyślał komandor — dotychczas bowiem naliczył już dziesięć nieprzyjacielskich okrętów.

— Działa dziobowe ognia! — rozkazał. — Maksymalne obroty — zwrócił się do marynarza przy telegrafie maszynowym.

W tej samej chwili na pomost zwała się celna salwa z nadchodzącego niszczyciela. W jednej sekundzie wszystko zmieniło się w piekielny chaos postrzępionych, podartych blach i skrwawionych strzępów ludzkich. Komandor Warburton-Lee, śmiertelnie ranny, padł na swym stanowisku bojowym.

Jedyny pozostały przy życiu oficer na gruzach pomostu bojowego HMS „Haidy”, młody porucznik G. H. Stanning, chociaż ranny w nogę, przejął natychmiast dowodzenie okaleczonym okrętem.

Druga salwa niemiecka zdemolowała działa dziobowe,

37

trzecia spowodowała pęknięcie głównego przewodu parowego i uszkodziła ster. Okryty potężnym obłokiem pary HMS „Hardy” ostro skręcił w lewo i idąc siłą rozpędu zbliżał się gwałtownie do stromych skał.

Wtem niszczyciel zadrzał, zatrzymał się i mocno pochylił na burtę. Widocznie trafił na podwodny, skalisty próg. Do lodowatej wody zaczęli wskakiwać pozostali przy życiu marynarze, pozostawiając tonący okręt.

Na stromy, ośnieżony brzeg fiordu wdrapywali się okrwawieni i przemoczeni. Nieśli na ramionach rannych towarzyszy. Dwóch z nich dźwigało ciało bohaterskiego dowódcy. Może mieli nadzieję, że jest tylko ciężko ranny, a może nie chcieli pozostawić ciała komandora lodowatym nurtom północnego fiordu.

Bitwa jednak trwała dalej. Komendę przejął dowódca niszczyciela „Hotspur” — commander* H. F. H. Layman.

Jedna z następnych salw niemieckich uszkodziła tak znacznie niszczyciel „Hunter”, że dowódca jego, kapitan L. de Villiers, zmuszony był wydać rozkaz opuszczenia okrętu. Równocześnie „Hotspur” otrzymał celną salwę, która unieruchomiła mu maszyny, i zrozpaczony dowódca zobaczył, że okręt dryfuje na tonącego „Huntera”. Katastrofa wydawała się nieunikniona. Ku dryfującemu koledze pospieszyli na ratunek kapitan R. E. Courage na „Havocku” i commander J. P. Wright na „Hostile”.

Na szczęście w ostatnim niemal momencie mechanikom udało się uruchomić prawą turbinę uszkodzonego niszczyciela i „Hotspur”, osłaniany przez kolegów, podążył ku morzu.

Niemcy nie gonili Anglików, bilans walki wyglądał bowiem dla nich zbyt niepomyślnie i musieli leczyć własne rany. Dwa niszczyciele, w tym niszczyciel flagowy z dowódcą zespołu na pokładzie, zatopione. Cztery dalsze okręty uszkodzone, a jeden z nich, „Diether von Roeder”, niezdolny do ruchu. Sześć statków handlowych z zaopatrzeniem i sprzętem — na dnie fiordu.

Niedobitki angielskie uchodziły z pola walki. Prowadził teraz „Havock”. Nagle, po minięciu baterii Hamnes, za załomem skał kapitan Courage ujrzał niespodziewanie sto-

- Stopień oficerski w angielskiej marynarce wojennej odpowiadający mniej więcej polskiemu komandorowi porucznikowi.

jącej przy brzegu statek. Jeden rzut oka wystarczył. Komin spotkanej jednostki nosił charakterystyczny znak armatora — czarny krzyż, świadczący o przynależności do niemieckiego towarzystwa żeglugowego „Hansa*¹. Zresztą na burcie czerniła się nazwa „Rauenfels”.

— Ognia ze wszystkich dział — rozkazał kapitan Courage, rad, że nawet w odwrocie może jeszcze zadać straty nieprzyjacielowi.

Działa „Havocka” w ciągu kilku minut rozszarpały dosłownie na strzępy idący z zaopatrzeniem do Narviku statek. Potężny fajerwerk wybuchu — 'widocznie w ładowniach „Rauenfelsa” była amunicja — zakończył życie niemieckiego statku.

*

* *

Redę Narviku zaległa względna cisza, dziwnie kontrastująca z szalejącym jeszcze przed chwilą piekłem. Ciemne, tłuste plamy oliwy i ropy znaczyły miejsca, gdzie zginęły dwa niszczyciele. Szalupy z innych okrętów i z ocalałych statków handlowych krążyły wokół, podnosząc z wody ostatnich rozbitków. Nad wodą snuły się dymy pożarów, trawiących statki handlowe.

Na skalistym brzegu fiordu Ofot sterczał wrak angielskiego niszczyciela. Ocaleni członkowie jego załogi dotarli do zabudowań niewielkiej wioski Ballangen, skąd jak na dłoni widzieli koniec walki flotylli. Nikt ich na razie nie zaczepiał, Niemcy bowiem mieli większe zmartwienie.

Niespodziewany atak o świcie pozbawił ich dwóch okrętów, cztery dalsze były uszkodzone. Najważniejszy jednak był fakt zamknięcia pozostałych okrętów w pułapce bez wyjścia. W ciasnym fiordzie resztki flotylli niemieckiej mogły tylko drogo sprzedać swoje życie, na uratowanie nie było prawie żadnych szans.

Wytworzyła się paradoksalna sytuacja. Strzelcy górscy generała Dietla, wzmocnieni uratowanymi członkami załóg dwóch niszczycieli zatopionych przez Anglików, mocno trzymali port i miasto Narvik oraz najbliższe okolice. Anglicy warowali jednak u ujścia fiordu Vest i nie mogąc zaatakować miasta z braku sił lądowych, odizolowali Nar-vik całkowicie od strony morza.

Czekać jednak beczynnie nie można było zbyt długo. Osiem nowoczesnych niszczycieli, nawet zamkniętych w wąskim fiordzie, stanowiło zbyt dużą wartość bojową, aby pozostawić je własnemu losowi. Ostatecznie Admiralicja zdecydowała się na otwarty atak.

13 kwietnia w ujście fiordu Ofot wszedł silny zespół angielski.

Przed zespołem na niewielkiej wysokości krążył samolot zwiadowczy, badając i węsząc jak pies myśliwski po wszystkich ustronnych, skalnych zatoczkach. Za nim po spokojnej wodzie fiordu sunęły dwa szeregi dużych niszczycieli. Były to: HMS „Bedouin”, „Cossack”, „Eskimo”, „Punjabi”, „Forester”, „Foxhound”, „Hero”, „Icarus” i „Kimberly”*. Przy końcu tej procesji parła olbrzymia masa stali — pancernik „Warspite”. Cała kawalkada posuwała się wolno naprzód. Załogi niszczycieli czujnie rozglądały się dookoła, każdy bowiem załom skalny, każda zatoczka mogły kryć w sobie niebezpieczeństwo. Potężna sylwetka pancernika przedstawiała bardzo łatwy cel dla wyrzutni torped zaczajonego okrętu podwodnego lub niszczyciela.

Ostrożność nie była daremna. W fiordzie Herjangs samolot wytopił przyczajony, zanurzony okręt podwodny. Seria celnych bomb posłała „U 64” na dno.

Rozbitkowie HMS „Hardy” wylegli tłumnie na wysoki, porośnięty mchem brzeg. U ich stóp leżało szerokie w tym miejscu lustro spokojnej wody fiordu Ofot. Z tej wysokości obejmowali oni wzrokiem kilkunastokilometrową przestrzeń.

— Patrzcie, patrzcie! Idzie stary, poczciwy „Warspite” — wołał, wskazując ręką, bosman Stone. — Służyłem na nim w trzydziestym drugim. No, zaraz zagrają jego piętnastki** — cieszył się z góry

spodziewanym sukcesem — bądźis na co popatrzeć.

* Cztery pierwsze budowane w latach 1934—1937, wyporność 1350 ton, uzbrojenie 4 działa 120 mm i 8 lub 10 wyrzutni 533 mm, prędkość 36 węzłów; cztery następne zbudowane w 1937 r., wyporność 1870 ton, 8 dział 120 mm, 4 wyrzutnie 533 mm, prędkość 36,5 węzła; ostatni z 1938 r., wyporność 1690 ton, 6 dział 120 mm, 10 wyrzutni 533 mm, prędkość 36 węzłów.

** 15 cali — 381 mm.

Stalowa, groźna kolumna posuwała się wolno naprzód.

Za pomostem przystani małej wioski Djupvik czał się niszczyciel „Erich Koellner”. Osiem jego wyrzutni czyhało na przepływający w odległości tysiąca metrów pancernik. Na szczęście samolot brytyjski wykrył w porę zasadzkę i w kilka minut później „Erich Koellner” przestał istnieć. Potężne pociski dosłownie rozniosły go na strzępy.

Eskadra mścicieli rozpoczęła krwawe żniwa.

W najszerszym miejscu fiordu Ofot, gdzie prawie 10-4ri-lometrowa przestrzeń wodna pozwalała niszczycielom niemieckim na wykorzystanie swego atutu — zwrotności, wyskoczyły naprzeciw zbliżającej się eskadry trzy okręty. Były to: „Hermann Kiinne”, „Hans Ludemann” i „Wolfgang Zenker”.

Ich wyrzutnie zaczęły wypluwać smukłe pociski torped, groźne nawet dla takiego kolosa jak „Warspite”.

Rozszalała się bitwa. Stojącym na wysokim brzegu marynarzom z HMS „Hardy” wydawało się, że patrzą na wspaniałe w swej grozie widowisko. Z jednej strony szybkie, kąśliwe niszczyciele okryte chmurami zasłony dymnej i obłokami pary wydobywającej się z rozbitych rurociągów, z drugiej majestatyczna sylwetka pancernika, błyskająca salwami ciężkich dział.

Niszczyciele niemieckie, naciskane przez sunącą ławę stali, cofały się w pętłach uników. Walka przesuwiała się coraz bardziej w głąb fiordu. Z narwickiej redy wyskoczył „Erich Giese”. Zaledwie zdążył odpalić salwę torpedową, gdy nakryły go celne pociski Anglików. Zatonął prawie w tym samym miejscu, co parę dni temu „Eidsvold”.

Ciężko uszkodzony „Hermann Kiinne” podążył w gardziel fiordu Herjangs, by u jego stromych brzegów znaleźć swój grób.

W Narviku znajdował się poza tym uszkodzony, lecz nadal walczący „Diether von Roeder”. Niszczyciele angielskie zmusiły niemiecki okręt do milczenia.

„Warspite” stanął naprzeciw redy narwickiej. Działa jego artylerii głównej zaczęły systematycznie okładać ogniem stojące na redzie i w porcie statki, urządzenia przeładunkowe, magazyny portowe. Waliły się w gruzy

małe domki nieszczęsnego miasteczka, brutalnie wciągniętego w wir wojny.

Ostatnie cztery niszczyciele, mizerne szczątki świetnej do niedawna flotylli komandora Bonte, cofały się coraz dalej przed strzelającymi ze wszystkich dział niszczycielami angielskimi. Nie pomogły rozpaczliwe ataki ostatniego, nie uszkodzonego niszczyciela „Georg Thiele”. Wprawdzie jeden z okrętów angielskich, „Cossack”, otrzymał celne trafienie i wycofał się z walki, pozostałe osiem okrętów zasypywało jednak bezustannie niemieckie jednostki deszczem ognia i żelaza.

„Georg Thiele”, „Bernd von Arnim”, „Hans Liidemann” i „Wolfgang Zenker” kolejno usuwały się w ciasne koryto fiordu Rombaken. Coraz ciaśniej zwierzały się skały, zamykając gonione okręty w kamiennej pułapce.

Nadchodziły ostatnie chwile flotylli komandora Bonte. Nieubłagane koło historii obróciło się teraz niespodziewanie szybko. Dumnym zwycięzcom z Narviku został do dyspozycji jedynie kamienisty brzeg.

Jeszcze ostatni, desperacki atak — salwa torpedowa niszczyciela „Georg Thiele”.

— Hurra! — słyhać radosny krzyk załogi niemieckiego okrętu. Pomarańczowy błysk zakrywa sylwetkę czołowego niszczyciela angielskiego „Eskimo”. Po chwili osiada on na skalistym progu z rozdartym dziobem.

Sukces ten niewiele pomaga zagonionym w pułapkę niszczycielom niemieckim; mają tylko jedną drogę odwrotu — skalisty brzeg fiordu.

Jeden po drugim wpadają na kamieniste progi. Marynarze skaczą do wody, płyną, wdzierają się na ośnieżone zbocza, pną się w górę, ścigani celnym ogniem angielskiej broni maszynowej. Flotylla komandora Bonte przestała istnieć.

Niezależnie od działań jednostek morskich w bitwie o fiordy wojska niemieckie wysadzone na brzeg w desantach w dniu 9 kwietnia rozpoczęły natarcie w głąb kraju, dążąc do opanowania ważniejszych obiektów strategicznych i węzłów komunikacyjnych. 16 kwietnia oddziały hitlerowskie atakując z Trondheimu dotarły do granicy szwedzkiej i odcięły część północną Norwegii od południowej.

Tego samego dnia koło Narviku lądowały pierwsze oddziały angielskie, a 17 kwietnia dalsze jednostki w Norwegii centralnej. Wojska anglo-francuskie wraz z oddziałami norweskimi rozpoczęły kontrnatarcie na Trondheim. Niemcy jednak ściągnęli drogą lotniczą dalsze posiłki oraz uzyskali tak znaczną przewagę w powietrzu, że 28 kwietnia rząd brytyjski postanowił przeprowadzić ewakuację swych sił z Norwegii centralnej. Ewakuacja ta odbywała się pod ciągłym ogniem Luftwaffe i pomyślne jej przeprowadzenie można zaliczyć do sukcesów organizacyjnych brytyjskiej marynarki wojennej, niemniej jednak aliancki korpus ekspedycyjny pozostawiał całą południową i centralną Norwegię w rękach niemieckich.

29 kwietnia krążownik „Glasgow” przewiózł z płonącego portu Molde do Tromsø króla Haakona i rząd norweski, a w nocy z 1 na 2 maja admirał Cunningham ewakuował z Namsos 5400 żołnierzy. W czasie tej operacji toną dwa dalsze niszczyciele: francuski „Bison” i angielski „Afridi”. Od tego czasu walki w

Norwegii toczyły się jedynie w rejonie Narviku.

Kolejna faza walk o Narvik rozpoczęła się w drugiej połowie kwietnia. Wśród sił alianckich nie brakło też i bandery biało-czerwonej. Na wody fiordu Vest wpłynęły 21 kwietnia polskie niszczyciele „Grom” i „Błyskawica”.

W FIORDZIE OFOT*

A więc to tak wygląda Narvik? Gdy wdrapałem się rano na pomost, aby objąć wachtę, doznałem nawet lekkiego rozczarowania. W porównaniu z surowym pięknem czarnych wód wąskich fiordów, śpiących cicho w ramionach wysokich skalnych brzegów, tu było jasno i przestrzenie. Góry, choć wysokie, odeszły w głąb lądu, a dwa niskie brzegi fiordu dzielił pas wody o szerokości trochę ponad 3 mile. Ogromny kontrast ze wspomnieniami ostatniej nocy) gdy niebo było całkowicie zasnuwane, a wierzchołki gór tonęły w niskich chmurach. Czerń fiordu i gęste nawałnice śnieżne potęgowały ponury nastrój, jaki wywarł rozkaz pójścia samotnie pod Narvik, gdzie sytuacja była niejasna.

— I co tu niejasnego? — medytuje teraz głośno Janek Buchowski, „mój” artylerzysta. „Mój”, bo on, drugi oficer artylerii i ja stanowiliśmy od początku wojny nierozłączną parę wachtową. Jego uwagi są „robione pod dowódcę” okrętu. Komandor Stanisław Nahorski jest na pomoście, lustruje okolicę przez lornetkę. Buchowskiemu zaś dojadła jałowa turystyka po fiordach. Jemu zresztą zawsze spieszyło się do strzelania.

— Widzi pan komandor, ilu szkopów łązi po brzegu? Przejechałbym się po nich... — Nahorski medytuje. Jakoś nie w smak mu artyleryjski bój z pojedynczymi ludźmi na brzegu.

Rozumiem Nahorskiego. Ubić trochę ludzi bez walki? Ani to satysfakcja, ani nawet czym się chwalić nie ma. To tak jakby strzelać w plecy z ukrycia. Amunicji pójdzie dużo, a może być potrzebna na poważne okazje. Zresztą

* Według miniatury W. Kona: Na „Błyskawicy” pod Nawlkem i Dunkierką, Gdańsk 1970.

jest rozkaz — patrolować fiord pod Narvikiem. A walka artylerii okrętowej z lądem, to tyle co klucie słonia szpilką.

Poruszamy się bardzo powoli, telegraf maszynowy stoi na „stop”. Kręcimy się po fiordzie tak, aby nie podchodzić zbyt blisko do brzegu. Narvik jest w ich rękach, o tym wiemy. Przez dalmierz i silne lornetki widać ludzi wyraźnie. Na tle śniegu zauważamy nawet różnice w mundurach niemieckich żołnierzy.

Zapoznajemy się z terenem. Samego Narviku nie widać, bo jest skryty za wzniesieniem na cyplu oddzielającym fiord Beis od fiordu Rombaksen. Ale z lewej strony wzniesienia wypatrujemy jakiś mostek, który staje się obiektem szczególnego zainteresowania podporucznika Buchowskiego.

— Zniszczę go!

— Po co?

— Na wojnie zawsze niszczy się mosty.

Komiozny argument, ale wmówił to Nahorskiemu. Tylko poczekał, aż na mostku zatrzymało się kilka postaci w mundurach, przysiągłbym, że oficerskich. Oparli się o balustradę i stanęli jak do fotografii. Działo odpaliło. Świsł oddalającego się pocisku i mostek skrył się w obłoku dymu i śnieżnej kurzawy. Wyłonił się po chwili jakby nie tknięty, tylko ludzie z niego zniknęli.

Odkryliśmy też coś bardziej interesującego od mostku — tor kolejowy. Wychodził nasypem z Narviku, chował się w tunelu, wychodził z tunelu przebitego przez niewielką górę i dalej biegł nasypem wzdłuż fiordu Rombaksen, w kierunku granicy szwedzkiej. Po tym torze odbywał się dość duży ruch ludzi. Jedni coś ciągnęli na saniach czy też drezynach, inni posuwali się po torze luźnymi grupkami. Nękaliśmy tor ogniem z głównych dział, jak zdawało się, bez skutku. Ale skutek był, większy niż przypuszczaliśmy, choć bardziej moralny niż fizyczny. Dowiedzieć się o tym mieliśmy dopiero po wojnie i to z niemieckich książek, wspomnień żołnierzy Wehrmachtu. Myśleli, że Polen ka-putt, a tymczasem tu na dalekiej norweskiej Północy dzień i noc biało-czerwona bandera powiewała przed ich oczyma. Byli wobec niej bezsilni, nie mogli jej osiągnąć. A my mogliśmy, wciągaliśmy na gafel banderę największych rozmiarów i staliśmy 120-milimetrowe pociski ku linii kolejowej.

Uszkodzenie torii pojedynczymi pociskami lecącymi zt względu na małą odległość bardzo płaskimi torami było problematyczne. Ale jeżeli nawet żaden nie trafił w szyny, to nasyp pod nimi został mocno zryty. Ruch ludzi po torze zmalął do minimum. Jak z czasem dowiedzieliśmy się, niemieccy żołnierze siedzieli w tunelach jak w bunkrach i bali się wychylić na zewnątrz. I wiedzieli, wiedzieli bardzo dobrze, że strzela okręt z biało-czerwoną banderą.

— Tor, tor kolejowy, panie komandorze, — obsesja niszczenia toru nie opuszczała Buchowskiego.

— Cała ta norweska kampania to o ten tor... Gdy zamarza północny Bałtyk, tylko przez Narvik płynie do Ruhry szwedzka ruda.

— Swoją drogą, co Szwedzi...

— Ten tor to jedyna droga. Nie pamiętam dokładnie ile, ale w każdym razie to sprawa wielu milionów ton.

— Panie komandorze, a może by tak podejść kawałek w tamto miejsce? — Buchowski pokazał ramieniem miejsce, gdzie chciałby, aby się „Błyskawica” znalazła.

— A po co właśnie tam?

— Bo stamtąd zajrzę lufą w wylot tego tunelu.

I zajrzał. Później czytaliśmy o skutkach tego w niemieckich książkach. Pohlische Menschenjäger* w

bezsilnej wściekłości nazwali Niemcy „Błyskawicę”. Nie ex--polnische, jak krzyczała w radio goebbelsowska propaganda. Polnische.

Biliśmy pociskami w tor kolejowy, którym dowożono dobrą szwedzką rudę do wytapiania z niej dobrej niemieckiej stali do karabinów, z których rozstrzeliwano złych Polaków, do czołgów, które miały tratować łany zbóż na Ukrainie, do krat więziennych w całej Europie. A gdy prawie miesiąc później brygada podhalańska atakowała Narvik, to nie po to, aby go trzymać. Chwilowe zdobycie miasta było potrzebne tylko po to, aby gruntownie zniszczyć ową linię kolejową i urządzenia portowe do przeładunku rudy. I znów Niemcy wiedzieli, że dzieła zniszczenia, rozpoczętego przez polnische Zerstörer** dokończyli polnische Soldaten.

- Menschenjager (niem.) — ludobójca.

- *• Zerstoier (niem.) — niszczyciel.

Ostatnie chwile „Z 26”

Admirał Bonham-Carter

Były też dno cele, na pagórku przysłaniającym widok na miasto. Umocnienia, punkty obserwacyjne i stanowiska ogniowe. Na niszczenie ich poszło sporo głównej amunicji. Przeciwlotniczej nie ruszaliśmy. I słusznie.

Któregoś dnia naszą samotność w Narviku przerwało pojawienie się brytyjskiego krążownika i dwóch niszczycieli. Przeszli z dużą prędkością, strzelając gęsto po torze kolejowym. Weszli w głąb fiordu Rombaksen, zawrócili, znów postrzelali i odeszli, rzuciwszy nam na pożegnanie; — Uważajcie, oni mają działka przeciwpancerne.

Mieli. I doczekali się, aż im podstawiliśmy burtę. Między skałami poniżej toru, tuż nad brzegiem fiordu, kilka razy błysnęło. Po burcie „Błyskawicy” przeszła seria uderzeń. Któryś z pocisków trafił w główny zawór parowy i odstawił prawą turbinę. Na jednej śrubie odeszliśmy na przyzwoitą odległość.

Cóż, trzeba było iść do fiordu Skjelf na reperację maszyny. Q północy zmienił nas „Grom”. Dobit do burty. Załogi na chwilę się ze sobą przemieszały. Staliśmy niemal dokładnie nad tym miejscem, na którym po dwóch dniach „Grom” położył się na wieczny spoczynek. Zanim jednak to się stało, swoją porcję amunicji wpakował i „Grom” w otwór tunelu i w tor kolejowy, w hotel z kwaterą niemieckiego dowództwa i w szczyt dominującej nad Narvikiem góry z zatkniętą tam wielką hitlerowską flagą.

Stało się to 4 maja rano. Był to pierwszy nalot lotniczy na rejon Narviku, pierwszy w nalocie zrzut bomb i pierwsza ofiara. Miało ich być jeszcze więcej, a nową serię strat otworzył 14 maja znowu polski okręt, m.s. „Chrobry”, używany w operacjach norweskich jako transportowiec wojska. Zamknął tę serię brytyjski krążownik „Curlew”, a w tym czasie bomby niemieckie poszły na dno kilkanaście innych alianckich jednostek.

Pamiętam nasz powrót do Narviku nazajutrz po zatopieniu „Groma”. Miałem wachtę i znajdowałem się na pomoście. Jakież 15 mil przed Narvikiem brzegi fiordu zbliżają się ku sobie na odległość 2 mil, a brzeg południowy zasłania widok na fiord Ofot. Ale gdy po lewej burcie zostawia się wyspę Tjeldby i lekko skręca się w prawo, widok na rozlewisko fiordu Ofot otwiera się przed oczyma jak teatralna scena po rozsunięciu kurtyny.

— Wojna za kręgiem..

Właśnie wówczas, gdy górzyste brzegi rozstały się, na scenie fiordu rozgrywała się pantomima z udziałem krążownika i dwóch niszczycieli. Zbliżaliśmy się do nich szybko. Sylwetki okrętów rosły w oczach z minuty na minutę, wreszcie nawet obłoczki u wylotów ich uniesionych ku górze łuf stały się widoczne. Lecz nawet wówczas, kiedy wiszące wysoko nad fiordem samoloty stały się dostępne dla wzroku, rozgrywająca się przed naszymi oczyma scena była jeszcze pantomimą. Szczególny układ warunków akustycznych w fiordzie sprawił, że odgłos strzałów do nas nie dochodził.

Okręty zachowywały się na pozór dziwnie, nawet komicznie. Kręciły się po fiordzie, to idąc prosto, to znów gwałtownie skręcając raz w prawo, raz w lewo, jakby szukając przejścia między wyrastającymi koło nich wodnymi fontannami.

Nalot się skończył z chwilą naszego wkroczenia na scenę. Zbliżała się godzina 19.00 i bombowce musiały wracać na odległe lotnisko na południu. Tam noce były ciemniejsze niż tu, na dalekiej norweskiej Północy.

Nasza noc, choć zupełnie biała, przeszła spokojnie. Anglicy zniknęli jeszcze wieczorem i „Błyskawica” znów tkwiła na posterunku zupełnie samotnie. O 04.00 zjawiłem się na pomoście, aby objąć wachtę.

— Masz tu się kręcić zupełnie powoli i nie zbliżać do Narviku. — To było wszystko, co miał mi do powiedzenia zdający wachtę kolega. Reszta rozumiała się sama przez się.

Trzymałem się więc brzegu przeciwnego do tego, na którym leżał Narvik. Dzień 6 maja wstawał piękny, roz-słoneczniony, bez jednego obłoczka na niebie. Było ciepło. Słońce, które w środku nocy tylko lekko muskało widnokrąg, w porannych godzinach, samo jeszcze niewidoczne, złociło i różowiło śnieg na szczytach gór. Śniegi topniały. Na brzegu miejscami było już czarno i zielono i nawet gołym okiem widziało się tu i ówdzie tryskające z załomów skalnych wodospady. Było pięknie tego ranka w fiordzie Ofot. Tylko wody fiordu nie były czyste jak dawniej. Na ich powierzchni pływały liczne drobne pozostałości po zbombardowanym przedwczoraj „Gromie”.

Zbliżał się koniec spokojnej wachty. Czekałem na zmianę tym bardziej niecierpliwie, że byłem bardzo głodny.

50

Ale dwadzieścia minut przed 08.00 . spokojny .głos :sygnar listy oznajmił, że za rufą widać samolot. Leciał transportowy Junkers. Był zbyt daleko, żeby go można było sięgnąć. Po kilku minutach pokazał się drugi.

Junkers, lecący też daleko, gdzieś w kierunku Szwecji. Zrzucił zaopatrzenie na spadochronach. Ci dwaj byli nieszkodliwi. Ale tuż przed 08.00, właśnie gdy " na pomost zaczęła wstępować zmiana wachty, ukazał się Heinkel. Nacisnąłem klakson. W mig cały okręt stanął w alarmie przeciwlotniczym. Przekazałem Heinkla Nahorskiemu. Sam, mając jako oficer sygnałowy stanowisko alarmowe na pomoście, pozostałem na nim jako bierny obserwator.

Heinkel kręcił się wokół fiordu w przyzwoitej od nas odległości. Wyglądało, że nie ma wobec nas złych zamiarów. Po chwili ukazał się drugi. Później obydwaj bombowce zaczęły nabierać wysokości i "oddalać się, aż znikły nam z oczu gdzieś we wschodniej stronie. Jeden po-t •"

racji „Błyskawicę". w dniu..6. maja. 194.0 . x> }

wrócił, zatoczył łuk wokół fiordu Herjängs i znikł, za górami na jego północnym brzegu. Dziesiątki par oczu rozglądały się na wszystkie strony, ale przeciwlotnicze Bo-forsy stały na zero.

Płynęliśmy powoli w kierunku fiordu Herjängs, mając po lewej burcie wysoki północny brzeg fiordu Ofot..
Ma

4*

51

on co prawda tylko 540 metrów, ale wynosi się na tę wysokość prosto 2 wody i to zwiększa wrażenie wysokości. Nagle zza wierzchołka góry wyskoczył Heinkel, wprost na nas. Leciał bardzo nisko i był blisko, w łatwym zasięgu naszych czterdziestek. Ich lufy momentalnie poszły na lewą burtę, ale Heinkel, jakby zaskoczony naszym widokiem, zrobił ostry zwrot w lewo i schował się za górskim grzbieciem.

Udał mu się podstęp. Daliśmy się naiwnie nabrać wierząc, że za chwilę ponowi swój atak z rzekomego zaskoczenia. Klnąc i złorzecząc, wzywaliśmy go podnieconymi głosami, gotowi przywitać szybkostrzelnym ogniem Bo-forsów. Tymczasem prawdziwe zaskoczenie nadciągnęło z wysoka, znad samego krańca fiordu Herjängs. Jak roztopiony w błękicie nieba samolot wypatrzyły nie uzbrojone w lornetkę oczy marynarza z obsady najcięższych karabinów maszynowych, trudno odgadnąć, ale wypatrzyły.

Idę wzrokiem za wyciągniętym ramieniem artylerzysty, ale nie widzę nic. Marynarz ma przejętą twarz, szeroko otwarte oczy błyszczą w cieniu nasuniętego na czoło hełmu. — Jest, jest, o tam! — wyciągnięte ramię jest podniesione w górę, wskazuje przed dziób. — Nadlatuje!

Przepatruję lornetką błękitną głębię nieba. Jest! Malutki, wydaje się być biały. Nie lśni, jest tylko jaśniejszy od nieba. Wygląda jak krzyżyk o ramionach lekko odgiętych do tyłu. Leci wprost na nas, szybko, zdecydowanie. Leci bardzo szybko, pochylony nosem w dół. Robi wrażenie, że leci tak szybko, bo schodzi w dół. Trzymam go „w lornetce". Ma go już i dalmierz. Odległość 10 000 metrów... 8000...

Boforsy milczą, patrzą lufami ponad komin, poprzez linki anten, idących od rei masztu ukośnie w dół ku rufie.

— Pościnają mi wszystkie anteny — mruknąłem zrezygnowany.

Na pomoście panuje absolutna cisza. Obok mnie Nahorski, o dwa kroki z tyłu za nami Janek Buchowski. Na głowie skórzany hełm ze słuchawkami, na piersiach wisi mikrofon, od niego biegnie telefoniczny sznur łączący Buchowskiego z działowymi. „Błyskawica” sunie powoli po gładkim fiordzie. Przyjemnie grzeją promienie słońca.

52

Uświadamiam to sobie, mimo rosnącego z sekundy na sekundę napięcia nerwów. Jestem spowity ciszą. Tracę poczucie czasu. Oczekiwanie na to, co zacznie się za chwilę, co może za chwilę się stać, wydaje się nieskończenie długie. A przecież to tylko sekundy, które odwołają to, na co tak biernie czekamy. Może to najgorsze?

— Pięć tysięcy pięćset! — melduje dalmierz. Jedyne głośnie, jakie przerywa ciszę.

Mam głowę już zadartą do góry, ale patrzę jeszcze przed dziób.

— Otworzyć ogień — wydaje rozkaz Buchowski. Mówi cicho, spokojnie, bez nerwów.

Zbiegły się w czasie dwie decyzje. Tam wysoko niemieckiego lotnika, który leżąc na brzuchu równie spokojnie i precyzyjnie naprowadzał celownik bomby na wydłużony kształt „Błyskawicy”, i tu na dole Buchowskiego, czekającego w pełnym opanowaniu na właściwy moment ^twarcia ognia.

Zaczął się. Szybkostrzelny ogień artylerii przeciwlotniczej to piękny, pełen wymowy koncert. Jest w nim wściekłość i groźba, a jednocześnie skarga na bezsilność wobec nieodwracalnego. Nieodwracalnie lecą bomby. Równocześnie z rozszechaniem się Boforsów od jasnego krzyża samolotu oderwało się kilka drobniutkich punkcików. To, czego mają, czego mogą dokonać, stanie się bez względu na to, że ogień artyleryjski może za chwilę roznieść bombowiec w strzępy. Lotu bomb nie powstrzyma już nic.

— Bomby idą! — krzyczę i dodaję, że będę je obserwować.

Pozostają z tyłu za bombowcem. Lornetka świetnie powiększa i sztucznie przybliża to, co się dzieje tam w górze. Krzyż sylwetki bombowca rośnie w oczach, ciemniej, jego kontury nabierają ostrości. Dochodzi do zapyry ogniowej, wchodzi w nią. Pstrzą się na niebie bure obłoczki wybuchów naszych pocisków. Każdy rozrywa się u krańca swego czterokilometrowego przebiegu i sieje wokół odłamkami. Samolot jest już w zasięgu Boforsów, leci na wskroś gęstej pstrokacizny obłoczków prosto jak błękitna strzała, ani drgnie. Jest coś pięknego w tej niezachwianej determinacji bombowca, który przechodzi przez gęstą ogniową zaporę, jaką „Błyskawica” kładzie na jego drodze.

53

A bomby z początku zdają się wisieć w powietrzu nieruchomo. Zupełnie nieruchomo. Tylko punkciki, jakie sobą przedstawiają, powiększają się. Rosną w oczach, rosną coraz szybciej, ciemniej.

O tej ich pozornej nieruchomości, o tym zawieszeniu na niebie nieco w przód od dziobu okrętu nie myślę. To instynkt mówi, krzyczy, że to dlatego, bo bomby idą dokładnie w cel. Celem jest cały okręt pod mną, ale mnie się zdaje, że celem jest tylko pomost bojowy. Wyniesiony wysoko nad pokład, otwarty kielich

stalowego pomostu o nadburciach rozwartych na zewnątrz. Jakby czekający na przyjęcie wprost w siebie spadających z nieba czarnych bomb. A wewnątrz tego kielicha stoję ja i czekam biernie, i nie mogę ani uskoczyć w bok, ani...

Nie, nie mogę dłużej tak patrzeć bombom wprost w oczy. Opuszczam lornetkę. Bomby momentalnie cofają się, uciekają do góry. Cóż za oszustwo! Nieodwracalnie będą za chwilę tu, na dole. Jeszcze ułamek sekundy i zacznę słyszeć świst.

Ale zanim odjąłem lornetkę od oczu, zauważyłem, że na początku swego lotu bomby chwiały się, jakby w niezdecydowaniu, jaki obrać kierunek lotu i gdzie upaść, z prawej czy lewej burty okrętu. Przez lornetkę było wówczas wyraźnie widać to jeden, to drugi bok bomby. Chwyliłem w mig szansę, jaką to daje.

Tym razem bomby ostatecznie zdecydowały się lecieć wprost na nas. Gdy przestały się chwiać, rysowały się jak czarne, powiększające się punkciki, wiszące dokładnie w płaszczyźnie, - którą była wzdłużną płaszczyzną symetrii kadłuba „Błyskawicy”. A ta jak gdyby nigdy nic, sunęła powoli, ciągle tym samym prostym kursem. Na-horski dał szansę Boforsom dobrze się wstrzelać. Poczekał do czasu, gdy bomby były już w połowie wysokości swego spadania, do chwili, kiedy usłyszał ode mnie, że bomby nie odchylają się ani w lewo, ani w prawo i lecą wprost na nas. Wówczas nagle pchnął okręt naprzód, równocześnie kładąc ster- na burtę.

Świst, narastający świst. Instynktownie wtulam głowę w ramiona i pochylam się. Spostrzegam, że to samo robią wszyscy. Wraz z potężniejącym świstem bomb rośnie we mnie odczucie ich fizycznej twardości, ich ciężaru, prędkości. spa_danią, siły .z jaką. spadną na. nas, ale me siły ich

54 »

materiału wybuchowego. O tym, że od skutków eksplozji bomby na pomoście nie uratuje nic, trzeba pamiętać, trzeba o tym myśleć. Odruchu kurczenia się przed ciosem ciężkiego, spadającego na głowę przedmiotu wymaga instynkt, jakże zresztą bezsensownie.

To były naprawdę ułamki sekundy. Świst, instynktowny odruch wtulenia głowy w ramiona — odruch samoobrony przed czymś spadającym na głowę, paroksyzm paraliżującego, palącego przerażenia, gwałtowny podmuch powietrza po twarzy i plusk równocześnie wcinających się w wodę bomb. I po wszystkim.

— Zupełnie jakby mi bez znieczulenia wyrwano dokuczający ząb — ktoś później znalazł wcale trafne porównanie. — Strach, ból i ach, cóż za ulga!

Za burtą zamierał delikatny szmer opadających fontann wodnych, wzbitych przez bomby. Bombowiec właśnie wychodził z ogniowej zapory. Przeszedł przez nią nie drgnąwszy, lotem pięknym w swym zdecydowaniu. Przeleciał nad fiordem Ofot, zatoczył łuk w lewo i nad południowym brzegiem fiordu zwinął się nagle w korkociąg i runął w dół. Nad miejscem gdzie spadł, wykwitły białe plamki spadochronów.

Ożywienie i radość, jakie ogarnęły ludzi, szybko zgasły. Znow słychać charakterystyczne heinklowskie

brzęczenie, ale nic nie widać. Brzęczenie nasila się, zbliża się od strony rufy, dochodzi z wysoka. Gwar głosów stopniowo zamiera. Wszyscy w bezruchu wpatrzeni w niebo. Opałowa mgiełka rozjaśnia błękit, roztopia w sobie stalowego ptaka. Kilka lornetek zygzakowym ruchem usiłuje go wypatrzeć. Oczywiście, wyprzedza kierunek, z którego dociera brzęczenie jego silników.

— Jest, jest! O tam! — czyjaś ręka wskazuje kierunek.

Widzę go i ja. Ten idzie wysoko, znacznie wyżej od

poprzednika. Jest jeszcze daleko, zachowuje się niezdecydowanie. Odchyła się od kursu to- lekko w prawo, to w lewo. Nagle decyduje się. Wyraźnie pochyla nos, wyrównuje kurs, nabiera prędkości.

— Otworzyć ogień — mówi Buchowski. ■

— Tego nie sięgniesz — mówię, ale mój głos ginie w szybkim staccato Boforsów. Trzymam drobną jasną zjawę w lornetce, czekam na bomby- Za chwilę ich czarne punk-

v 55

ciki, nie jasny krzyż samolotu, skupią na sobie całą uwagę. Są!

— Rzucił bomby! — krzyczę i wpijam się wzrokiem w ledwie jeszcze widoczne ciemne kropeczki na niebie.

— Uwaga na telegrafie — ostrzega Nahorski. Stoi koło tuby głosowej prowadzącej do sternika na dolnym pomoście, ale czeka na mój meldunek.

Wpatruję się uważnie w bomby. Przestały się chwiać, idą równo, spokojnie. Nie, nie wmawiam w siebie. Jeden bok bomb widać nieco bardziej niż drugi. Wytrzymuję jeszcze chwilę, chcę być zupełnie pewny.

— Odchylają się w bok. Wyraźnie. Lecą jakby na lewą burtę. Niewiele, ale wyraźnie na lewą burtę.

— Prawo na burtę! Cała naprzód, sto osiemdziesiąt obrotów!

Przez kadłub okrętu przeszły wibracje. Żywiej zaszumił odkos pod dziobem. Pomost lekko pochylił się na lewo.

— Wróć na zero!

Wystarczyło odchylić się od kursu o kilkadziesiąt stopni i chwilowo zwiększyć prędkość. Byle od miejsca, które sobie upatrzyły bomby.

Jeszcze są wysoko, jeszcze na nie patrzę. Margines bezpieczeństwa, jaki daje odchylenie się bomb, jest jednak bardzo mały, ale jest. Ja jeden wiem o tym, bo ja jeden patrzę bombom „prosto w oczy”. Stojący najbliżej czepiają się nadziei, że się nie pomyliłem, że okręt zdąży wyrwać rufę spod bomb. Inni, rozsiani po całym pokładzie, bezsilni w beczynności, na swych stanowiskach nie zaangażowani w obronie przeciwniczej, czekają w wymuszonej bierności na... To kwestia sekund, ale te sekundy wydają się

wiecznością. Za kilka sekund bomby będą tuż. W niejednym umyśle powstaje błyskawiczna wizja tego, co się stało na „Gromie”. Zaledwie przedwczoraj, ale wieść dosięgła nas jeszcze w fiordzie Skjel. Przedwczoraj na „Gromie” — jak dziś u nas — było brzęczenie lotniczych silników, rozszczekanie się Eofor-sów, sekundy przerażenia i... Jedni nawet nic nie poczuli, nie przeżyli krótkiej jak mikrosekunda chwili świadomości, że umierają, ale na głowy innych, tak odległych od miejsca upadku bomb, że nawet nie poczuli podmuchu, zaczęły spadać krwawiące ludzkie strzępy.

56

Lecą sekundy długie jak wieczność, przebiegają przez głowy myśli krótkie jak mgnienie oka. Oby nie tu, gdzie stoję ja, bezradnie beczynny przy działach, które nie może swych luf unieść ku zenitowi. Może jednak nie koło mych torped, ciężarnych tonami wypełniającego je trotylu. Prymitywny, samozachowawczy instynkt wskrzesza w sercu iskrę nadziei, że może to będą inni, nie ja, których strzępy siła wybuchu rozrzuci po całym okręcie.

Najgorzej w kotłowniach i maszynowniach. Tam nic nie wiadomo, co się dzieje na górze. Tam z trudem się wciska ujadanie Boforsów. Strzelają, a więc bomby za chwilę polecą. Strzelają, więc bomby już lecą. Dzwonek telegrafu maszynowego na zwiększenie obrotów, a więc bomby już są w pół drogi. Pochylają się pod stopami za-oliwione blachy pokładu, a więc to już ostatnie pas w kontredansie okrętu. Jeszcze tylko mała chwila... Nie, tym razem tteż nie. Szumiące parą i pracą mechanizmów kotłownie i maszynownie nie zamieniają się w wystygłe, zalane wodą grobowce. Po obnażonych piersiach maszynistów ściekają strużki potu. Brudne dłonie spokojnie spoczywają na pokrętlach zaworów, oczy z uwagą wpatrzone we wskaźniki nie zdradzają niczym przeżytej przed chwilą walki instynktu, żeby rzucić to wszystko i uciekać z ciemnych czeluści podwodnego grobowca na górę, ku wolnej przestrzeni, ku słońcu, ze zwykłym poczuciem obowiązku.

Sekundy, sekundy, tylko sekundy, a bomby są już w połowie wysokości. Powiększające szkła lornetki sprawiają, że wydają się być znacznie bliżej. Nie mogą już dłużej, nerwy nie pozwalają patrzeć w te bomby z tak bliska. Odrywam lornetkę od oczu. Jasny krzyż samolotu szybuje nad okrętem. Już go wyprzedza i leci powyżej chmury rozprysków pocisków naszych Boforsów.

Zaczyna się świst. Nasila się, przewyższa natężeniem ogień artyleryjski i nagle urywa się. Fontanny wody za rufą. Blisko, mimo wszystko blisko.

Dwa naloty mamy za sobą, ale jest dopiero 08.30. Ile jeszcze? Przerwa po drugim nalocie nie trwała długo. Taktyka Niemców stała się dla nas jasna. Wszystko jest oczywiste. I ten wysoki słup czarnego dymu za górką zasłaniającą Narvik, ten wyskok pierwszego Heinkla zza

57

góry na północnym brzegu, i ten bardzo jasny kolor, na jaki bombowce mają pomalowane skrzydła i kadłub. Jasna jest nawet rola tej fantastycznej ciszy w naturze i spokojnego powietrza nad nami.

Dzięki dobrej pogodzie bombowce startujące z lotnisk położonych daleko na południu mogły dopiero teraz przystąpić do prób likwidacji alianckich okrętów, które nękały niemieckie oddziały w Narviku.

Wysoki czarny słup palącej się ropy stanowił drogowskaz, który wiódł bombowce do celu nad labiryntem gór, wysp i fiordów. W owych czasach nie było jeszcze żadnych radiowych pomocy nawigacyjnych. Nawet mało dokładny, ale prosty system „Consol” miał być dopiero przez Niemców wynaleziony (i nazwany „Sonne”).

Niemcy zapewne sądzili, że nie będą mieli z nami trudności. Pierwszy zrzut bomb w pierwszym nalocie na Nar-vik, i na oczach rozradowanych żołnierzy Wehrmachtu okręt z dużą polską banderą na gaflu poszedł na dno. Dwa dni później trzecia seria nalotów i na oczach żołnierzy Wehrmachtu polski okręt strąca pierwszy ich samolot, który rozpoczął rzucanie bomb. Niemcy mówili o nas — ex-polnische Zerstörer. Niech im będzie. My wiedzieliśmy swoje, a oni i tak całymi dniami patrzyli na ostrze-liwujące ich białoczerwone bandery i uczyli się, że to, co uważali za ex — jest rzeczywistością nękającą ich całkiem namacalnie.

Wspaniała widoczność i idealnie spokojne powietrze tylko pozornie sprzyjały Niemcom. Pozwalały im na doskonałe celowanie z wysokości przekraczającej zasięg naszych Boforsów i zrzucającym bombom dawały fantastyczną celność, ale właśnie to stało się naszym sprzymierzeńcem. W cichej aurze bomby nie schodziły z wyznaczonych prawami balistyki torów i dzięki temu mogłem zawsze bezbłędnie ocenić, czy idą wprost na nas, czy trochę zbaczają na którąś stronę. Zwroty, jakie wykonywał okręt Nahorski, nie były zwrotami na chybił trafił. Prowadziły okręt zawsze w stronę przeciwną do tej, na którą kierowały się bomby. Gdyby w atmosferze panowały wiatry, a bomby były rzucane z rozrzutem i gdybyśmy od nich musieli się wykręcać na ślepo, łatwo by było o traf przypadkowego upadku bomby na pokład okrętu. Dziesięć godzin, pod bombami to dużo czasu na to, aby .taki

58

traf się zdarzył. Dziesięć godzin, bo jak się okazało, tyle czasu trwało bombardowanie „Błyskawicy” pod Narvi-kiem.

Taktyka niemieckich bombowców była taka sama prz-z cały dzień. Nadlatywali zawsze od rufy lub dziobu, na wysokości około 6000 metrów, zawsze niewidzialni, zespoleni jasnością swych skrzydeł z nieskazitelnym błękitem nieba. Tylko charakterystycznie śpiewny brzęk silników zdradzał ich zbliżanie się.

Czasami, gdy cichł brzęk silników odlatującego Heinkla, nie było jeszcze słycać nadlatującego. Wówczas artylerzyści okładali mokrymi szmatami rozpalone lufy Boforsów i wymieniali pośpiesznie pęknięte sprężyny powrotne. Sprzątano stopy pustych łusek, donoszono nową amunicję. Ale przerw w nalotach właściwie nie było. Nie liczyliśmy ich, ale naloty trwały do godziny 18.00. Prawie przez całe te dziesięć godzin byliśmy sami. Tylko na krótko zajął do nas niszczyciel „Faułknor”, raz tylko od-szczeknął się Heinklowi, który dla odmiany jego wybrał za cel, i znikł w głębi fiordu. Gdyby tam wówczas nas spotkał los, jaki spotkał tego, wśród którego szczątków wykręcaliśmy się od bomb, nie miałby kto rozbitków wyciągać z lodowatej wody. „Grom” tonął w obecności aż dwóch krążowników i dwóch niszczycieli, a ociekających wodą rozbitków przyjął na swój pokład pancernik, witając ich dźwiękami Jeszcze Polska nie zginęła.

Ale „Błyskawica” tonąć nie zamierzała. Ani razu żaden Heinkel nie zaszedł ją z zaskoczenia. Zanim z

brzęku wyłaniał się ledwie widoczny kształt samolotu, lufy czterdziestek już patrzyły w jego kierunku. Gdy któryś z bombowców próbował pójść niżej, aby celniej zrzucić bomby, już ich ogień odrzucał go w górę.

Bombardowanie się skończyło, gdy zachodzące słońce zaczęło na ośnieżonych szczytach grać najpiękniejszymi barwami, jakie tylko natura sama umie skomponować. W samą porę, bo i amunicja też się nam skończyła. „Błyskawicę” odwołano z Narviku. Na dnie fiordu Ofot pozostał grób „Groma” i pięćdziesięciu dziewięciu marynarzy z jego załogi. Odchodząc z tego miejsca, zamiast wieńca — czego nikomu z nas nigdy uczynić nie było danym — rzuciliśmy ku czci poległych towarzyszy broni setki błyszczących jak złoto łusek przeciwlotniczej amunicji i ze-

' 59

strzelonego Heinkla, Kto wie, może tego samego, który zabił „Groma”?

*

* *

I znowu w fiordzie Skjel. Jak się tu wydaje bezpiecznie! Nie jesteśmy sami. Kilkadziesiąt metrów od nas stoi na kotwicy, wielki jak krążownik, okręt warsztatowy „Vindictive”, trochę dalej lekki krążownik „Penelope” oraz parę niszczycieli i trałowców. Razem jedenaście większych, dobrze uzbrojonych jednostek, i trochę rozmaitego drobiazgu.

Jest tu ciasno. Mila na dwie wody, otoczonej 700-me-trowej wysokości górami. To nie dużo 700 metrów, ale gdy się patrzy na szczyty gór stromo wystrzelających wprost z wody, wydają się niebotyczne. Skaliste jest otoczenie fiordu. Wychodzące z wody strome skały i olbrzymie kamienie są czarne, dopiero wyżej wszystko jest białe.

Rozpoczęta zatopieniem „Groma” niemiecka ofensywa lotnicza nasila się. Dopadli nas i tutaj. Przelecieli po południu 10 maja, przez dwie godziny brzęczeli nad głowami i świstali bombami. Pewnie, że w towarzystwie było różniej, zwłaszcza że znalazło się trochę ważniejszych celów niż „Błyskawica”. Ale z drugiej strony jakże łatwy cel stanowił tu każdy z okrętów.

Zawzięli się na „Penelope”. Krążownik, pomalowany w białe i ciemne pasy kamuflażu, leży opodal nas na wodzie, jak stara bezradna zebra. Na pozornie duży cel Niemcy przeznaczili duże bomby. Rzucają je pojedynczo. Lecą z nieba czarne cygara, wielkie jak torpedy. Rzucają bardzo niecelnie. Jedno cygaro spadło na zaśnieżony stok góry. Bomba nie eksplodowała. Wzbiła śnieżną kurzawę i koziołkując toczyła się w dół, aż ugrzęzła gdzieś w skalnych rozpadlinach. Inna rozwaliła skały, zrzucając na fiord deszcz czarnych odłamków skalnych. Ale jeszcze inna upadła tak blisko burty krążownika, że zadała mu bolesną ranę, niszcząc wewnątrz i zabijając ludzi.

Niemcy latali niżej niż w Narviku, ale także za wysoko jak na okrętową artylerię. Ale ta dała koncert! Strzelały działa różnego kalibru i o różnej szybkostrzel-

60

ności, w różnych tonacjach huków mniej i bardziej głośniejszych, wypluwając w górę masę ołowiu. Olbrzymia muszla koncertowa, jaką tworzyły otaczające nas ściany skalne, potęgowała wrażenie akustyczne, jakie ów koncert wywierał.

Pod koniec nalotu Niemcy przeszli na małe bomby, rzucając je wiązkami po kilka sztuk. Wówczas to nasze Bo-forsy otoczyły jednego z Heinkli gęstym skupiskiem obłoczków detonacji ich pocisków. Bombowiec, lekko pochylony nosem w dół, szybko szedł naprzód ścigany obłoczkami dymu jak rojem natrętnych os. Nie wyszedł już z tego pochylenia. Stracił pewność siebie, zachwiał się, pochylił się jeszcze bardziej i idąc bardzo ostro w dół, skrył się za górą.

Dobre oczy mieli norwescy rybacy, którzy skądś obserwowali fiord Skjel. Na drugi dzień na pokład „Błyskawicy” wrzucili kilka szarobłękitnych blach z zestrzelonego Heinkla.

— T^o wasz. Widzieliśmy. Weźcie to sobie na pamiątkę.

Z tych blach wycięliśmy małą sylwetkę lecącego Heinkla, postawiliśmy w mesie. Przeszła w niej całą wojnę i stoi do dziś.

Ostatni nalot tego dnia został przeznaczony dla „Błyskawicy”. Heinkel nadchodził od rufy. Najpierw lekko zygzakował. Celował to w prawo, to w lewo, jakby niezdecydowany. W pewnym momencie wyrównał, przyspieszył. Szedł prosto na nas.

Zrobiło mi się zimno, poczułem suchość w gardle. Od spotkania z nim uciekać nie można, kotwica mocno trzyma się dna.

Jeszcze bomb nie ma, gdy samolot gwałtownym ruchem przechyla się na prawo. Skręca? Od nas, pójdzie nie na nas! Radosna myśl, krótsza niż mgnienie oka. Ale samolot nie zmienia kursu, tylko gwałtownym ruchem pochyla się na lewo. Z jego brzucha wysypuje się równy rząd dziesięciu bomb. Zawisły w powietrzu zda się nieruchomo. Dzięki lornetce wydają się tak bliskie. Chciałoby się krzyknąć — cała naprzód, dwieście obrotów, prawo na burtę! — Ale nikt nic nie krzyknął. Stoją ludzie na pomoście, milczą, twarze mają stężałe. Nic się nie da zrobić, nie ma nawet po co padać. Stał okrętowego pomostu to nie miękka matka-ziemia, która użyczy jakiegoś wznie-

61

sieniem, jakiejś bruzdy, aby schronić się choć przed odłamkami. Nawet nikt głowy w ramiona nie wtula.

Mimowolnie podnoszę jeszcze raz wzrok i gołym okiem widzę czarne punkciki bomb. Dobrze wycelowane, szybko rosną w oczach. Nie, one już nie zбочą i ja nie uskoczę. Jestem jak skazaniec przywiązany do słupa, patrzący wprost w wyloty luf karabinów plutonu egzekucyjnego. Wszystko jest przesądzone, takie widać przeznaczenie. Czy w tym ułamku sekundy, jaki jeszcze pozostał, można pomyśleć, że może jednak, może jednak stanie się cud i...

Świst, gwałtownie potężniejszy i wytryskuje dziesięć blisko siebie stojących fontann, dziesięć wodnych fontann w jednej linii rzuconej na krzyż z kadłubami „Błyskawicy” i „Vindictive”!

Następnego dnia wieczorem, przebijając się przez gęstą śnieżycę i spryskiwani bryzgami lodowatej wody, wyruszyliśmy wraz z „Burzą” z powrotem na południe. Niemcy właśnie przypuścili atak na Holandię. Znow zaczęło się coś dziać. Może to przyspieszy zakończenie wojny?

OPERACJA JUNO*

4 czerwca 1940 roku opuszczała redę kilońską silna eskadra. Pierwszy ruszył „Sperrbrecher Nr 4”** przebudowany z handlowego motorowca, za nim w szyku torowym wyszły potężne pancerniki „Gneisenau” i „Scharn-horst”, ciężki krążownik „Admirał Hipper” oraz cztery niszczyciele eskorty: „Hans Lody”, „Hermann Schoemann”, „Erich/Steinbrinck” i „Karl Galster”. Pochód zamykały torpedowce „Jaguar” i „Falkę”.

Trasa wiodła na północ przez Wielki Bełt, Kattegat i Skagerrak.

Parę dni przedtem, w obszernej mesie okrętu flagowego „Gneisenau” zebrali się wszyscy wyżsi oficerowie zespołu. Przewodniczył admirał Marschall, którego flaga po-wiewała na maszcie.

— Operacja „Juno”, którą wkrótce rozpoczniemy — powiedział admirał — ma za zadanie odciążenie sił niemieckich, walczących o utrzymanie ważnej bazy strategicznej, Narviku. Zespół nasz, stosownie do wytycznych Seekriegs-leitung***, powinien odciąć dostawy alianckie do portów norweskich oraz wprowadzić zamieszanie na brytyjskich liniach komunikacyjnych Morza Północnego. W planie przewidziane jest też nagle zaatakowanie niektórych portów Norwegii, na przykład Harstadu lub Tromsø. Szczegółowe instrukcje otrzymają panowie w terminie późniejszym.

Tymczasem — nawet jeszcze przed wyjściem na mor>.e

* Według miniatury A, Perepeczki: Bitwa o fiordy. Gdynia 1961.

** „Sperrbrecher Nr 4” — statek handlowy eks-„Oakland” przebudowany na trałowiec. Rok budowy — 1929, pojemność brutto 6757 RT.

•** Kierownictwo Wojny Morskiej.

63

pancernej eskadry Kriegsmarine — sytuacja strategiczna wojsk antyhitlerowskiej koalicji walczących za kręgiem polarnym, w północnej Norwegii, nie przedstawiała się korzystnie, choć pozornie — biorąc pod uwagę jedynie lokalną sytuację — wydawać by się mogło, że zwycięstwo przechyla się na stronę obrońców Norwegii.

Natarcie na Narvik wojsk Sprzymierzonych, wśród których znajdowały się też oddziały polskiej Brygady Strzelców Podhalańskich zakończone zostało ostatecznie zajęciem tego miasta w dniu. 28 maja.

Z perspektywy kilkunastu lat wydaje się, że w dniu 13 kwietnia, w dniu pogromu flotyli komandora Bon te, zajęcie Narviku było możliwe przy użyciu znacznie mniejszych sił i kosztem o wiele mniejszych strat.

Ostatecznie jednak krwawo okupione zwycięstwo pozostało jedynie sukcesem propagandowym.

Niepomyślna sytuacja aliantów na froncie francuskim, ewakuacja Dunkierki i zdobycze terytorii Ine Niemców w Europie Zachodniej zdecydowały o losie Narviku.

Jeszcze na parę dni przed jego zdobyciem, w dniu 24 maja, zapadła decyzja wycofania alianckiego korpusu ekspedycyjnego z północnej Norwegii. Postanowiono jednak przeprowadzić przygotowane już uderzenie na Narvik dla zniszczenia urządzeń portowych. Zaraz po dokonaniu tego dowództwo wojsk alianckich poczęło przygotowywać się do opuszczenia północnej Norwegii.

I tym razem wśród statków uwożących żołnierzy angielskich, francuskich i polskich nie zabrakło jednostek pływających pod biało-czerwoną banderą. Były to m.s. „Batory” i m.s. „Sobieski”.

Rozpoczęła się trzecia i ostatnia faza bitwy o fiordy — i ewakuacja aliantów.

*

◆*.

Krótko przed zapadnięciem zmroku dnia 6 czerwca, gdy zespół niemieckich okrętów pancernych znajdował się już daleko na morzu, na horyzoncie ukazała się przysadzista sylwetka dużego statku. Znaki na burtach wymalowane jaskrawą farbą świadczyły o przynależności statku do neutralnej jeszcze wówczas bandery Związku Radzieckiego.

64

Jakież jednak było zdziwienie nie wtajemniczonych marynarzy niemieckich, gdy rzekomy radziecki statek podszedł do okrętu flagowego i rozpoczął przekazywanie paliwa. Okazało się, że jest to niemiecki zaopatrzeniowiec „Dittmarschen”, który w ten sposób maskował swe prawdziwe oblicze.

Do burty zbiornikowca podchodziły kolejno wszystkie okręty zespołu admirała Marschalla. Z przepaścistego wnętrza zaopatrzeniowca płynęła ropa przerzuconymi nad burtą węzami, zapelniając wyczerpane dotychczasową podróżą zbiorniki okrętów wojennych.

* *

Pierwszy oficer angielskiego zbiornikowca „Oil Pioneer”* nakreślił na mapie Atlantyku Północnego dwie kreski. Ich przecięcie oznaczało pozycję statku 67 20' N, 4° 10' E. *

Starannie zaostrzonym ołówkiem wpisana została godzina i data — 06.00, 8 VI 1940.

W tym momencie marynarz dyżurny, stojący na skrzydle pomostu, zameldował.

— Okręty wojenne na horyzoncie!

Pierwszy oficer wybiegł ze sterowni i spojrzał we wskazanym kierunku. W szklach lornetki coraz wyraźniej rysowały się potężne sylwetki idących pełną prędkością okrętów.

Z patrolowca „Juniper”**, płynącego obok jako jedyna osłona zbiornikowca, błysnął zapytaniem reflektor

sygnałowy:

- What ship?
- HMS „Southampton” — nadbiegło z okrętu idącego na czele zespołu.

Dowódca „Junipera” jeszcze raz z niedowierzaniem spojrzął na sylwetkę zbliżającej się jednostki. Krążownik „Southampton” miał przecież dwa kominy i cztery potrójne wieże działowe, obserwowany natomiast okręt — tylko jeden komin i trzy wieże.

— To pancerniki niemieckie! — rozpoznał przerażony.

* Motorowiec, rok budowy 1923, pojemność brutto 5666 RT.

** Przebudowany i uzbrojony statek wielorybiczny.

5 — Wojna za kręgiem... g-p

Sytuacja była beznadziejnie jasna. Z jednej strony powolny „Juniper”, uzbrojony zaledwie w jedno działo kalibru 102 mm, obarczony zadaniem obrony zbiornikowca, z drugiej zaś zespół potężnych okrętów wojennych, najeżonych lufami dział wielkiego kalibru, których jeden celny pocisk mógł zatopić jednostkę brytyjską.

— Postawić zastonę dymną! — rozkazał dowódca „Junipera”. Jednocześnie dał rozkaz sternikowi do zmiany kursu, tak aby unoszący się za rufą patrolowca gęsty dym położył się między bezbronnym zbiornikowcem a nadchodzącymi okrętami.

Nieliczna, ale dobrze wyszkolona załoga „Junipera” sprawnie wykonała oba rozkazy. Byli to przeważnie rezerwiści, którzy przyszli do Royal Navy stosunkowo niedawno, niektórzy zaledwie przed kilkoma tygodniami czy miesiącami, ale dla których morze nie było obcym żywiołem. Większość z nich spędziła bowiem znaczną część swego życia na pokładach statków rybackich, pracowicie uprawiających wody mórż okalających Wielką Brytanię.

„Juniper” posłusznie przechylił się w ostrym zwrocie. Miał teraz z lewej burty zbiornikowiec skręcający w ciasnej pętli i starający się jak najszybciej oddalić od rosnących w oczach niemieckich okrętów. Mizerna to jednak była ucieczka. „Oil Pioneer” osiągał najwyżej 11 węzłów, napastnicy zaś rozwinąć mogli nieomal trzy razy większą prędkość.

Nie wolno do ostatniego momentu tracić nadziei — powtarzał sobie w myślach dowódca „Junipera”, jedyny zawodowy oficer Royal Navy wśród załogi swego okrętu. — Przecież zawsze jeszcze może się COŚ wydarzyć, mogą nagle ukazać się zza horyzontu wysokie wieże i lufy dział ciężkich okrętów brytyjskich, mogą nadlecieć brytyjskie samoloty startujące z lotniskowca, a obciążone torpedami, groźnymi nawet dla takich kolosów, jak hitlerowskie ciężkie okręty.

- Wysłać natychmiast otwartym tekstem meldunek o ataku — rozkazał radiotelegrafiście.
- Obsługa działa przygotować się do akcji. Otworzyć ogień, gdy tylko nieprzyjaciel zbliży się

dostatecznie.

I ten rozkaz wykonany został bez najmniejszego wahania ze strony załogi. Śmiesznie cienka, piszczalkowata, bezwstydnie samotna lufa niewielkiego działka obróciła

-56

się posłusznie na prawą burtę, w kierunku dobrze już teraz widocznych nawet gołym okiem stałowoszarych pływających twierdz.

— Nieprzyjaciel otworzył ogień! — młodzutki zastępca dowódcy „Junipera”, świeżo upieczony podporucznik ochotniczej rezerwy Royal Navy zameldował drżącym z emocji i przejęcia głosem stojącemu obok dowódcy, choć ten tak samo dobrze zapewne widział jaskrawopomarańczowe błyski, które wykwitły na tle szarych sylwetek napastników.

— Ale numer! — krzyknął z wyraźnym podziwem marynarz obsługi działka „Junipera” na widok olbrzymich fontann wody tryskających w odległości niecałych 100 metrów od burty patrolowca.

Dowódca „Junipera” kładł akurat swój okręt w kolejnym zwrocie, aby schować go przed wzrokiem niemieckich artylerzystów w chmurze dymnej zasłony, gdy znowu błysnął ogień salwy.

— Nieprzyjaciel... — zdążył tylko zawołać zastępca dowódcy, gdy na głęboko przechylonego w zwrocie „Junipera” spadł jeden z pocisków drugiej salwy. Marynarz z obsługi działka poczuł, jak olbrzymia siła wyrzuca go wysoko w górę.

Stracił chyba na moment przytomność, poczuł bowiem nagle — bez żadnego przejścia, bez żadnego na pozór związku — chłód wdzierający się wszędzie i ogarniający go całego. Zachłysnął się słonym strumieniem zimnej wody. Otworzył oczy.

Pas ratunkowy unosił go na powierzchni morza zasłanego szczątkami tego, co jeszcze przed momentem stanowiło Okręt Jego Królewskiej Mości „Juniper”.

Samego okrętu nie było już nigdzie widać, choć marynarz obracał głowę we wszystkich kierunkach.

Gdzie się podział ten cholerny okręt? — pomyślał zdziwiony. Przed jego oczyma widoczne były z jednej strony wyniosłe nadbudówki niemieckich okrętów, z drugiej szary kadłub pustego zbiornikowca.

Co oni wyprawiają? — zastanawiał się, widząc jak na rufie zbiornikowca wychyliły się za burtę żurawiki i w dół, ku wodzie, zaczęły opadać szalupa ratunkowa.

Plusnęła ostro o wodę. Po linach, po wyrzuconych sztormtrapach opuszczały się w dół wyraźnie widoczne

5*

67

nawet stąd, z perspektywy zanurzonego po szyję marynarza, ciemne sylwetki.

Widząc los zgotowany przez napastników „Juniperowi”, kapitan „Oil Pioneera” rozkazał nadać otwartym tekstem ostatnią depezę, informującą, że opuszcza statek atakowany przez nawodne okręty wojenne wroga. Do zrzuconych w pośpiechu szalup przesiadała się w popłochu załoga pechowego zbiornikowca.

— Prędzaj! Prędzaj! — poganiał pierwszy oficer dzierżący pod pachą obciążoną ołowianymi ciężarkami teczkę, w której znajdował się dziennik okrętowy, rozkazy Admiralicji i inne dokumenty statkowe.

— Odbijać! Jak najprędzej odbijać! — krzyczał przeraźliwie gruby kucharz, ubrany w z daleka widoczny biały fartuch i takąż czapkę. Niespodziewany atak zastał go przy szykowaniu — jak co dzień o tej porze — śniadania dla załogi zbiornikowca. A teraz ten marynarz, obeznany z morzem i otrzaskany z niejednym przecież groźnym sztormem, krzyczał przeraźliwie i histerycznie, chcąc jak najszybciej uciec od zbiornikowca. Bo też widok, jaki ukazał się przed chwilą jego przerażonym oczom, kiedy nakryty jednym tylko celnym pociskiem „Juniper” dosłownie rozleciał się na strzępy, nie mieścił się w marynarskiej wyobraźni kucharza.

Załodze szalupy udzielił się jego strach. Nie bacząc na rozkazy pierwszego oficera, który kazał jeszcze czekać na wybiegających dopiero z czeluści statkowych marynarzy z załogi maszynowej, odepchnęli bosakami szalupę od wysokiej burty statku. Wiosła nieskładnie zagarnęły wodę.

Aby szybciej! Aby dalej od skazanego na zagładę, dryfującego zbiornikowca.

— Strzelają! Strzelają do naszego statku! — krzyk kucharza zlał się w jedno z grzmiotem dział niemieckich, który przetoczył się nad morzem.

Już pierwszy pocisk był w celu! W dziobowej części zbiornikowca ukazała się nagle olbrzymia, ciemna dziura, a przez nią do wnętrza statku poczęła wdzierać się z gwałtownym szumem woda, kottująca się u poszarpanej burty.

Pierwszy oficer zbiornikowca z rozmachem cisnął teczkę z dokumentami do morza. Teraz nie było już żadnej nadziei!

Znów odezwała się artyleria niemiecka. Każdy strzał do stojącego statku, kołyszącego się bezradnie jak tarcza celownicza, był trafny. Wśród gwałtownych wybuchów „Oil Pioneer” tonął jednak powoli, mając dzięki zbiornikom duży zapas pływalności.

Admirałowi Marschallowi śpieszyło się. Do konającego statku podszedł jeden z niszczycieli i wystrzelił torpedę. W chwilę później ogromny gejzer wykwił przy burcie ginącej ofiary. „Oil Pioneer”, przełamany na pół, zanurzył się w wodach oceanu.

Niemcy wzięli na swój pokład dwudziestu dziewięciu marynarzy ze zbiornikowca i jednego rannego marynarza utrzymującego się na pasie ratunkowym wśród szczątków „Junipera”. Reszta zginęła.

*

* *

t

Po pierwszym sukcesie niemieckie okręty ruszyły na północ. Potężne ich dzioby odwalły skiby fal, olbrzymie kadłuby przewalały się z burty na burtę.

Na pomoście bojowym „Gneisenau” zebrał się cały prawie sztab admirała Marschalla. Od ciemnogrnatowego tła munduru dowódcy zespołu odbijała błękitem i złotem gwiazda orderu „Pour le Merite” otrzymanego jeszcze od cesarza Wilhelma za zasługi w pierwszej wojnie światowej.

Ciszę przerwał ostry dźwięk dzwonka telefonu.

— Tu posterunek obserwacyjny. 80c z lewej burty widoczne maszty dwóch dużych statków! — meldował mat sygnalista.

— Alarm bojowy! — rozkazał admirał.

Przeraźliwy dźwięk dzwonek poderwał na nogi całą załogę. Telegraf maszynowy przekazał rozkaz: „cała naprzód”. Olbrzymi kadłub poderwany gwałtownymi obrotami śrub ruszył do ataku. Za nim poszły inne jednostki zespołu, wezwane trzepoczącymi na rei flagami rozkazu.

Dwa duże statki były coraz bliżej. Obserwujący je przez lornetkę admirał coraz wyraźniej widział wyłaniające się zza horyzontu potężne kadłuby dwóch „pasażerów”. Pierwszy z nich, bliższy, dwukominową sylwetką zdradzał — mimo kamuflażu — przynależność do znane-

69

o brytyjskiego towarzystwa żeglugowego, obsługującego linię Europa—Australia. Był to s.s. „Orama”*. Drugi natomiast, idący w odległości jednej mili za „Oramą”, z daleka błyszczący białą burtą i ogromnym czerwonym krzyżem, był angielskim statkiem szpitalnym „Atlantis”**.

Admirał Marschall, wychowany jeszcze w przedhitle-rowskiej marynarce wojennej, zawahał się przed wydaniem rozkazu rozpoczęcia walki. Co prawda stojący obok niego dowódca okrętu pancernego, Kapitan zur See*** Netzband, wyraźnie sugerował mu otwarcie ognia do obu statków, admirał jednak, zgodnie z międzynarodowym prawem, polecił powiadomić sygnałem statek szpitalny

O zakazie używania radia i rozkazał krążownikowi „Admirał Hipper” zatopić jedynie płynący bez eskorty transportowiec.

Komandor Netzband wzruszył pogardliwie ramionami.

Olbrzymi kadłub „Oramy” stanowił doskonały cel dla pocisków. Raz po raz buchały z burty statku potężne słupy ognia i dymu. Załoga w przerażeniu spuszczała łodzie ratunkowe na wodę, by jak najdalej uciec przed nadlatującą zagładą. Fontanny wody od padających w morze pocisków wywracały szalupy i zalewały pływających rozbitków. W szklach lornetek oficerów z krążownika migały czarne sylwetki rozpaczliwie wymachujące rękami

1 staczające się z pochylonego pokładu „Oramy”.

Kapitan statku „Atlantis”, który przewoził kilkuset rannych i chorych żołnierzy alianckich z walk w Norwegii, z głuchą rozpaczą patrzył na rozgrywający się tuż obok dramat. Sam niestety nic nie mógł pomóc, bezbronny bowiem statek szpitalny chroniły tylko przepisy międzynarodowej konwencji, a poza tym zdany był na łaskę i niełaskę napastników. Pierwszy sygnał radiowy byłby jednoznaczny z podpisaniem wyroku śmierci na przewożonych, niezdolnych do walki żołnierzach i personelu szpitalnym.

Na pokład statku szpitalnego wyległa cała nieomal załoga i co zdrowsi ranni żołnierze. Nie mogli oni wytrzymać

* Orient Steam Navigation Co., rok budowy 1924, 982 pasażerów, pojemność brutto 19 840 RT.

** Royal Mail Line, rok budowy 1913, 455 pasażerów, pojemność brutto 15 135 RT.

*** Stopień w niemieckiej marynarce wojennej — odpowiednik komandora.

70

spokojnie w skrytych pod pokładami i w nadbudówkach pomieszczeniach, gdy w odległości zaledwie niecałej mili grzmiąły działa ciężkiego kalibru, a kadłub „Oramy” raz po raz wstrząsany był gwałtownymi wybuchami. Wreszcie przygnała ich na otwarte pokłady zwykła ludzka ciekawość.

Bo też widowisko, na jakie im przyszło patrzeć, było jednocześnie wspaniałe i potworne w swej grozie.

Rozstrzeliwana „Orama” rozrywana była ciężkimi pociskami, w burtach pojawiały się olbrzymie, ciemne wyrwy, z których wnętrza błyskały ognie wznieconych pożarów. Z obu wysokich, smukłych kominów waliły kłęby białej pary.

— Widocznie palacze poderwali zawory bezpieczeństwa na kotłach, zanim puciekali z maszyny — odezwał się ktoś z załogi szpitalnego statku.

— Do diabła! — krzyknął stojący obok żołnierz z ręką unieruchomioną w szynie i pokrytą gipsowym opatrunkiem. — Cholernie to dobrze tak stać i przyglądać się, i zgadywać, co palacze czy inni jacyś tam zrobili. I gapić się jak na widowisko na jarmarku. A tam giną ludzie! — zamachnął się zagipsowanym kikutem wygiętym w teatralnym jakby trochę geście w kierunku ginącego statku. — Tam giną LUDZIE! A wy nic?

— Do kogo taki krzyk? Co MY możemy zrobić? Jesteśmy statkiem szpitalnym. Ani nawet marnego karabinu maszynowego na pokładzie. A nawet gdyby i jakieś działko, to co? Na taką potęgę, jak tamci? Zresztą poczekaj. Przyjdzie i na nas kolej. Niech tylko skończą z „Oramą”. Będziesz i ty mógł skakać do wody jak tamci. A wtedy kto się nad tobą ulituje? Szkoda, że nie masz dwóch rąk w gipsie, bo tak wyglądasz jak ptak z jednym skrzydłem, a gdybyś miał dwa, poleciałbyś może.

— Człowieku, tam giną ludzie, a tobie żarty w głowie!

— Moje żarty — wzruszył ramionami. — Im już nic nie pomoże ani nie zaszkodzi.

Rzeczywiście. Zagłada „Oramy” zbliżała się do tragicznego finału. Statek przechylał się coraz bardziej na lewą burtę, w którą jak w tarczę strzelniczą waliły raz po raz ciężkie pociski niemieckiej artylerii. Szalupy lewej burty ' już dawno spuszczone 'na wodę, jednakże większość z nich

71

wywracała się natychmiast. Z prawej, zasłoniętej od napastników burty nie można było niestety spuścić szalup, ponieważ uniemożliwiało to pogłębiający się gwałtownie przechył. Po stromiźnie pokładu zsuwały się wprost do wody ciemne figurki ludzkie, wyglądając z daleka jak miotające się na oślep mrówki.

— To już koniec — powiedział ktoś w martwej ciszy, jaka zapadła na pokładzie statku szpitalnego.

„Orama” gwałtownie drgnęła i obsunęła rufą w głąb morza. Wysoko nad wodą ukazał się jej dziób, obnażając pokryte czerwoną farbą dno.

Do ginącego statku podeszły na pełnej prędkości dwa niszczyciele z eskorty ciężkich okrętów niemieckich. Wciągnęły się smukłymi dziobami między pływające szalupy, tratwy i jakieś drewniane szczątki z trzymającymi się ich kurczowo ludźmi.

Marynarze z niszczycieli patrzyli z pogardliwą ciekawością na miotających się na wodzie rozbitków, na wyciągnięte w geście wzywania pomocy ręce marynarzy, TAKŻE przecież marynarzy, choć pływających i walczących pod inną banderą.

— Friedrich, popatrz no na tamtą szalupę — mat Schulze z niszczyciela „Hans Lody” podał swemu koledze lornetkę — czy mi się zdaje, czy też rzeczywiście widzę tam nasze mundury?

W szklach lornetki wyraźnie odcinały się od granatowych mundurów załogi „Oramy” i oliwkowych bluz angielskich mundury o typowym dla niemieckiej armii kolorze.

— To nasi — stwierdził ze zdziwieniem Friedrich.

Mat Schulze zameldował o odkryciu na pomost Niszczyciel zrobił zwrot i podszedł ku szalupie. Teraz już wyraźnie dały się słyszeć okrzyki.

— Hilfe! Hilfe! Kcimeraden! Ratunku, koledzy!

•

* *

Strzelec Herbert Berger ze 139 pułku strzelców górskich po raz nie wiadomo już który przeżywał w myślach tamten dzień, kiedy z jego plutonu zostało — po długotrwałym i niezwykle celnym ostrzale artyleryjskim z krą-

żącego po fiordzie niszczycieli — tylko ich trzech. Reszta albo zginęła, albo wycofała się nie wiadomo

kiedy, a tylko oni zostali na wysuniętej daleko do przodu placówce, w schowanym między kamieniami gnieździe karabinu maszynowego. I wtedy właśnie gdzieś zupełnie niespodziewanie, z prawego skrzydła, którego miał bronić drugi pluton ich kompanii, przyszło gwałtowne natarcie.

Bronili się przez czas jakiś, ale brakowało im amunicji, a drogę do tyłu mieli odciętą. Nie pozostawało nic innego, jak wyjść z kamiennej nory z podniesionymi w górę rękoma.

Może nas nie zabiją — tylko ta jedna myśl kołatała w głowie strzelca Bergera, tylko tej czepiał się z rozpaczliwą nadzieją. Tyle przecież słyszeli o okrucieństwach wojsk, które ich tu, w Narviku atakowały i które teraz wypierały z zajętych tak wspaniałym posunięciem pozycji. .

Nie sfabili, a strzelec Berger odbył długą drogę, zanim trafił wraz z innymi swymi kolegami na angielski transportowiec „Orama”. Wszyscy byli już przekonani, że wylądują w Anglii, gdzie doczekają spokojnie rychłego i zwycięskiego końca wojny, gdy na statek spadły niespodziewane ciosy Kriegsmarine. Niewiele ich uszło z życiem przed własnymi, przekłętymi pociskami. I dopiero ten niszczyciel...

•

* *

Przez wzburzone wody Morza Norweskiego parł w kierunku południowo-zachodnim mały zespół.

Dowódca niszczyciela HMS „Acasta”, commander C. F. Glasfurd, stojąc na pomoście bojowym swego okrętu patrzył na idący w odległości kilkuset metrów lotniskowiec „Glorious”*. Potężny maszyn kadłuba uwieczniony płaskim pokładem startowym górował nad sylwetką drugiego niszczyciela osłony, HMS „Ardent”, bliźniaczego okrętu z tej

* „Glorious” — 22 500 ton, 48 samolotów, rok budowy 1916; „Acasta” 1 „Ardent” — 1350 ton, uzbrojenie 4 działa 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 35 węzłów.

73

samej serii co „Acasta”. „Ardentem” dowodził kolega komandora — kapitan J. F. Barker.

Jakże łatwy cel przedstawia takie olbrzymie pudło — pomyślał mimowolnie komandor. Szybko jednak odpędził od siebie ponure myśli. Lepiej było nie wywoływać wilka z lasu.

Lotniskowiec „Glorious”, eskortowany przez dwa niszczyciele, szedł z Norwegii do Wielkiej Brytanii. W jego hangarach umieszczono dodatkowo dwadzieścia myśliwców angielskich wycofanych z bazy w Bardufoss. Kończyła się krótkotrwała interwencja aliantów w skalistej Norwegii. Home Fleet miała pełne ręce roboty i dlatego „Glorious” zmuszony był przemierzać ten niebezpieczny odcinek drogi w tak słabej asyście.

Monotonię kolejnej wachty na pomoście bojowym HMS „Acasta” przerwał meldunek z niszczyciela „Ardent”, idącego po drugiej stronie „Gloriousa”.

— Widoczne maszty kilku dużych okrętów wojennych, kierunek SE, odległość około 20 mii —

mrugał znakami Morse'a reflektor sygnałowy.

— Alarm bojowy! — komandor Glasfurd wiedział, że w pobliżu nie ma dużych jednostek brytyjskich, musiał to więc być przeciwnik.

Oba niszczyciele osłony pomknęły na maksymalnych obrotach naprzeciw nieprzyjacielowi. Z obu kominów walały gęste kłęby ciemnego dymu, kładąc się mroczną chmurą zasłony między napastnikami a lotniskowcem.

Tymczasem „Glorious” rozpoczął zwrot, aby stanąwszy pod wiatr umożliwić start swym samolotom torpedowym, przenoszonym w popłochu z hangaru na górny pokład.

Niestety równocześnie odezwały się ciężkie działa „Gneisenaua” i „Scharnhorsta”. Już trzecia salwa wywołała pożar na lotniskowcu. Rozpaczliwe sygnały radiowe o pomoc zagłuszone zostały przez silne radiostacje niemieckich okrętów. Mimo to „Glorious” w dalszym ciągu starał się ustawić pod wiatr. Podwieszane pod kadłubami samolotów smukłe torpedy mogły jeszcze przynieść ocalenie.

Kapitan-pilot Knight w pośpiechu zapinał pasy w kabinie swej maszyny. Wzrokiem poszukał błyszczącej ogniem dział sylwetki niemieckiego pancernika.

Nagle... potężny błysk oślepił go na . moment-. W nastę-

75

piej chwili jakaś ogromna siła wyrzuciła go wraz z samolotem w górę. Ostatnim błyskiem świadomości kapitan Knight zorientował się, że leci gdzieś w dół. Zimne fale morskie łapczywie zagarnęły jeszcze jedną ofiarę.

Dowódca lotniskowca, komandor G. D'Oyly-Hughes, ranny w czoło i rękę, z rozpaczą patrzył na olbrzymią wyrwę w pokładzie startowym. Poszarpane jej brzegi owiewały jaskrawe płomienie płonącego hangaru.

Już żaden z samolotów nie mógł unieść się z okaleczonego okrętu w powietrze!

Widząc beznadziejną sytuację lotniskowca, który pochylał się coraz bardziej na burtę, oba niszczyciele eskorty przerwały stawianie zasłony dymnej i ruszyły do ostatniego, desperackiego ataku.

Na maszcie każdego z nich trzepotała olbrzymia bandera wojenna. Potężne fontanny rozcinanej ostrymi dziobami wody znaczyły ostatnią drogę okrętów Jego Królewskiej Mości.

Komandor Glasfurd mocno zapał się nogami o płyty pomostu. Wszyscy marynarze na pokładzie zamarli w oczekiwaniu tego, co musi nastąpić. Całą załogę zjednoczyła w tej chwili wola walki i niepohamowana wściekłość na wroga, błyskającego przed dziobem nieustannym ogniem salw.

Pierwszy zaatakował „Ardent”.

W gwałtownym zwrocie niszczyciel pochylał się na prawą burtę.

— Ognia!!!

Stalowe cygara z pluskiem wypadły z wyrzutni i pomknęły ku „Scharnhorstowi”, który w tej chwili wysunął się na czoło zespołu niemieckiego.

Niestety... mijały minuty, a pancernik w dalszym ciągu wysyłał pocisk za pociskiem w kierunku atakującego niszczyciela.

Nagle potworna eksplozja uniosła słup ognia i dymu w miejscu, gdzie jeszcze przed chwilą płynął „Ardent”. To pocisk kalibru 280 mm trafił w komorę amunicyjną.

HMS „Acasta” został sam na placu boju!

Nie zrażony tragicznym końcem bliźniaczego okrętu, niszczyciel rwał w dalszym ciągu z maksymalną prędkością.

— Zwrot! Ognia!

76

Cztery torpedy plusnęły w wodą.

Komandor Glasfurd z rozpaczliwą nadzieją wpatrywał się w niknące ślady.

Jest!!!

Z burty „Scharnhorsta” buchnął pomarańczowy ogień eksplozji. Działa okrętu zamilkły. Masy wody poczęły wdzierać się przez powstały otwór. Okręt ciężko pochylił się na burtę. Prędkość zmalała, widocznie zostały uszkodzone turbiny.

W czasie tego brawurowego ataku działa drugiego okrętu niemieckiego dobiły płonący lotniskowiec, który o godzinie 17.40 przewrócił się na burtę i zatonął. Wraz z nim poszła na dno olbrzymia większość załogi, składającej się z 1515 ludzi.

Ciężko ranny, samotny niszczyciel walczył dalej. Cudem udawało się mu uniknąć poważniejszych trafień skoncentrowanego ognia niemieckiej eskadry. W szaleńczym slalomie wymijał fontanny wybuchów.

Nierówna ta walka nie mogła jednak trwać długo. Potężna eksplozja targnęła rufą niszczyciela. Ledwo poruszający się okręt walczył mimo to dalej. Ostatnie działo błyskało pojedynczymi wystrzałami, pociski jego nie mogły jednak wyrządzić żadnej szkody stalowym pancierzom hitlerowskich okrętów.

Po chwili, rozstrzelany dosłownie przez ciężką artylerię, HMS „Acasta” — okręt walczący do końca — podzielił los swych poprzedników.

Brawura i odwaga komandora Glasfurda i kapitana Barkera nie poszły jednak na marne. Okręty niemieckie zmuszone były zawrócić do Trondheimu, „Scharnhorst” bowiem nie nadawał się do dalszego prowadzenia akcji na morzu. Na pokładzie uszkodzonego okrętu znajdowało się 48 zabitych, a dwie

maszynownie zostały ciężko uszkodzone.

Admirał Marschall rozkazał przerwać operację „Juno” i dzięki temu alianci mogli względnie spokojnie dokończyć ewakuacji wojsk z północnych rejonów Norwegii.

Ostatni akt tragedii „Gloriousa” i jego bohaterskiej osłony rozegrał się w trzy dni potem.

Dnia 11 czerwca 1940 roku mały stateczek rybacki natknął się na dryfujących w szalupie, półżywych rozbitków — 3 oficerów i 35 ludzi załogi „Gloriousa” oraz

77

1 marynarza z HMS „Aca.sta”. Poprzedniego dnia . niemiecki wodnopławiec znalazł i wziął do niewoli 5 ludzi z „Gloriousa” i 2 z „Ardenta”. Tylu tylko zostało uratowanych.

KONWOJE ARKTYCZNE

Wybuch wojny między Związkiem Radzieckim a Niemcami hitlerowskimi zmienił w ciągu nieomal jednego dnia sytuację w ówczesnej Europie. Przede wszystkim koalicji antyhitle* rowskiej przybył jeszcze jeden sojusznik, olbrzymi kraj z potężnymi zasobami naturalnych bogactw, liczący wiele milionów ludności i rozpościerający się od Morza Bałtyckiego aż po Ocean* Spokojny. Mimo że niezbyt dobrze przygotowany do rozpoczynającej się wojny i w pierwszych tygodniach walk ponoszący zdecydowane porażki, już samym swoim ogromem i rozległością niezwykle długiego frontu angażować począł od pierwszych dni wojny, od 22 czerwca 1941 roku, większość sił Wehrmachtu. Praktycznie rzecz biorąc, w tym okresie wojny Związek Radziecki przyjął na siebie cały ciężar prowadzenia walk lądowych.

Sojusznicy, a w tej fazie wojny światowej głównie Anglicy (Stany Zjednoczone zachowywały na razie przyjazną koalicji antyhitlerowskiej neutralność) zorientowali się natychmiast, że od losów wojny w Związku Radzieckim zależy będzie los drugiej wojny światowej, a tym samym i obraz przyszłego świata. Od razu też stanął problem dostaw do Związku Radzieckiego. O wysłaniu jakiegokolwiek korpusu ekspedycyjnego wojsk brytyjskich nie było w ogóle mowy. Churchill jednak — mimo swych zdecydowanie antykomunistycznych poglądów — zdawał sobie doskonale sprawę, że losy Wielkiej Brytanii rozgrywają się również na stepach Ukrainy czy w tundrach Dalekiej Północy.

Wszystkie drogi zaopatrzeniowe do Związku Radzieckiego wiodły przez morze, przed marynarką brytyjską stanęło więc znowu poważne i niezwykle trudne zadanie.

Transporty materiałów wojennych, broni, amunicji, umun-

79

durowania do Związku Radzieckiego mogły odbywać się trzema drogami.

Najkrótszą i najbardziej bezpieczną była droga morska łącząca porty zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych z dalekowschodnimi portami Związku Radzieckiego. Japonia zachowywała na razie neutralność i Ocean Spokojny był w zasadzie zupełnie bezpiecznym akwenem morskim. Kilka raj-derów

Kriegsmarine, które operowały w tym czasie na Pacyfiku, działało w południowych rejonach oceanu i nie stanowiło praktycznie żadnego zagrożenia.

Sytuacja zmieniła się tu na niekorzyść Sprzymierzonych z chwilą ataku japońskiego na Stany Zjednoczone, ale i wtedy jeszcze północne rejony Pacyfiku pozostawały poza strefą głównych działań wojennych, a poza tym ładunki były przewożone głównie statkami radzieckimi, pod banderą kraju nie będącego w stanie wojny z Japonią. Trasa ta miała jednakże również poważne niedogodności. Główną z nich była konieczność dostarczania przywiezionych na przykład do Władywo-stoku ładunków drogą lądową, transportem kolejowym przez ogromne obszary Syberii do europejskiej części Związku Radzieckiego. Wskutek tego czas potrzebny na dostarczenie zaopatrzenia wydłużał się niepomiarowo i sprzęt docierał na miejsce przeznaczenia ze znacznym opóźnieniem. Mimo to — głównie ze względu na bezpieczeństwo dalekowschodniej trasy -przewieziono nią prawie połowę wszystkich dostaw dla walczącego z Niemcami Związku Radzieckiego.

Druga droga prowadziła przez porty Iranu. Żeby jednak dostać się na wody Zatoki Perskiej, statki z zaopatrzeniem musiały z portów Stanów Zjednoczonych przejść niezwykle długą drogą morską: przez Ocean Atlantycki, dokoła Afryki i Ocean Indyjski lub — w okresie poprzedzającym wojnę japońsko-amerykańską — przez Pacyfik i cały Ocean Indyjski. Droga ta nie należała do bezpiecznych, szczególnie w rejonie Atlantyku, a odległość, jaką trzeba było pokonać, wynosiła aż 18 000 mil morzem oraz kilka tysięcy kilometrów transportem kolejowym przez pustynne rejony Iranu. Trasą tą dostarczono w czasie wojny około 25% o całości dostaw. Czas dostarczenia materiału i sprzętu od chwili jego wyprodukowania do momentu użycia — bezpośrednio lub pośrednio — w walce wydłużał się przy transporcie jedną z dwóch uprzednio wymienionych tras w praktyce do kilku miesięcy. A przecież skuteczność dostaw zależała najczęściej — i takie sy-

80

tuacje łatwo było przewidzieć — od szybkości ich dostarczenia.

Pozostawała jeszcze jedna droga. Najkrótsza pod względem trasy morskiej i najwygodniejsza ze względu na niewielką stosunkowo odległość od linii frontu: droga do portów radzieckiej Północy. Od portów Szkocji i Anglii dzieli Murmańsk i Archangielsk zaledwie około 2000 mil morskich i statki nie powinny tą trasą płynąć dłużej niż maksimum dwa tygodnie.

Trasa ta jednak była najniebezpieczniejsza. Zarówno ze względu na bliskość niemieckich baz w okupowanej Norwegii, jak i ze względu na nadzwyczaj trudne warunki nawigacyjne, szczególnie w okresie jesienno-zimowych sztormów.

Jedynym portem nie zamarzającym, dzięki ożywczemu Prądowi Zatokowemu, sięgającemu aż tak daleko, był na Północy radzieckiej Murmańsk. Archangielsk nad Morzem Białym nie miał już tych walorów. A Murmańsk z kolei leżał niezwykle blisko, zaledwie w odległości kilkudziesięciu kilometrów od okupowanej przez Niemców Norwegii i jeszcze bliżej od sprzymierzonej z Niemcami Finlandii.

Obie strony, Związek Radziecki i Niemcy, zdawały sobie doskonale sprawę ze szczególnego znaczenia Murmańska, nic więc dziwnego, że już od pierwszych dni wojny ruszył w kierunku Murmańska liczący 65

000 żołnierzy XIX korpus strzelców górskich, by w ramach operacji opatrzonej kryptonimem „Silberfuchs” („Srebrny Lis”) okrążyć Murmańsk, a następnie go zająć.

Równocześnie do ataku ruszyła armia „Norwegia”, złożona z wojsk niemieckich i fińskich, której zadaniem było odcięcie półwyspu Kola od reszty kraju.

Murmańska bronić miały dwie dywizje radzieckie, jednakże w pierwszych dniach walk na linii frontu znajdował się praktycznie jedynie jeden pułk 14 dywizji, a dywizja 52 podciągana była dopiero do linii frontu przez trudny komunikacyjnie teren polarnej tundry.

Losy jedyne go nie zamarzającego portu radzieckiej Północy zależały od niewielkiej garści żołnierzy. A wraz z portem — losy przyszłych dostaw.

W celu zorientowania się, jakie są możliwości i warunki podejścia, postoju i wyładunku w radzieckich portach, do Związku Radzieckiego została wysłana delegacja Royal Navy. Wchodzili w jej skład — między innymi — sławny już kontr-

8 — Wojna za kręgiem...

81

admirał Vian, bohater tak zwanej „afery Altmark”, zakończonej odbiciem jeńców brytyjskich ze statku-więzienia oraz kontradmirał Milles. Na spotkaniach ustalono, że marynarka brytyjska zorganizuje konwoje do Murmańska, o ile, rzecz jasna, wojskom radzieckim uda się utrzymanie tego portu w swych rękach, a doraźnie, w celu odciążenia walk na lądzie, marynarka brytyjska przeprowadzi w najbliższym czasie kilka akcji przeciwko niemieckim bazom w północnej Norwegii.

Dnia 23 lipca 1941 roku, w miesiąc po rozpoczęciu wojny radziecko-niemieckiej, flota brytyjska pśnownie pojawiła się na wodach za polarnym kręgiem, na których w zasadzie od momentu upadku Norwegii panował prawie niczym nie zmańony spokój.

Tego dnia zespół angielski w składzie: krążowniki „De-vonshire” i „Suffolk” w towarzystwie dwóch lotniskowców „Victorious” i „Furious” pod eskortą sześciu niszczycieli zaatakował z powietrza niemieckie bazy w Kirkenes i Petsamo.

Pierwsza brytyjska akcja na Dalekiej Północy nie była udana. Samoloty z lotniskowca „Furious” zastały port w Petsamo prawie zupełnie pusty, tak że praktycznie zabrakło celów dla bomb czy torped brytyjskich. W Kirkenes natomiast 20 bombowców torpedowych, startujących z „Victoriousa”, natrafiło na bardzo silną obronę przeciwlotniczą, która strąciła aż 10 maszyn.

Po przeprowadzeniu jeszcze jednego, również prawie bezskutecznego ataku na bazę w Tromso, zespół brytyjski powrócił do Scapa Flow.

W sierpniu tegoż roku do bazy radzieckiej pod Murmańskiem przysły 4 angielskie okręty podwodne, które odtąd działały z tej bazy.

Dnia 21 sierpnia stary lotniskowiec angielski „Argus” dostarczył do Murmańska i Archangielska pierwszy transport 48 samolotów Hurricanów. Wraz z nim przybyło kilka statków handlowych załadowanych wyposażeniem i uzbrojeniem samolotów.

W tym czasie Admiralicja Brytyjska ustaliła dwie główne trasy konwojów arktycznych, które ochrzczono kryptonimami: PQ — dla relacji: porty Szkocji czy Anglii—Związek Radziecki i QP — dla konwojów powrotnych.

Uwzględniając panujące w rejonach polarnych warunki pogodowe i klimatyczne wyznaczono dwie główne trasy.

82

Trasa zimowa prowadziła od północnej Szkocji prosto na północ, by następnie, po mniej więcej trzech dniach rejsu skręcić nieco na wschód, okrążając łukiem cały Półwysep Skandynawski. Czas przebiegu do Murmańska trwał na tej trasie około 8—9 dni i mniej więcej od czwartego dnia rejsu konwój wchodził w zasięg działania lotnictwa niemieckiego, startującego z norweskich lotnisk, a jednocześnie wychodził spod skrzydeł własnego lotnictwa, którego bazy znajdowały się na Szetlandach i w Islandii.

Trasa ta była krótka i konwój przez większą część swego rejsu mógł liczyć na osłonę, jaką stanowiła — szczególnie w obszarach położonych na północ od kręgu polarnego — niezwykle długa i ciemna noc. Z drugiej jednak strony w okresie zimowym konwój mógł na swej drodze napotkać bardzo silne sztormy, dryfujące lody, śnieżyce, które w sumie stwarzały niebezpieczeństwo prawie tak samo groźne, jak działania niemieckiego lotnictwa czy marynarki wojennej.

Trasa letnia wiodła zupełnie inną drogą. Konwój po opuszczeniu Szkocji skręcał na zachód, by najpierw ominąć Islandię. Zazwyczaj też na redzie jednego z islandzkich portów formował się dopiero właściwy konwój, dołączały bowiem statki, które miały za sobą przejście przez Atlantyk. Dalsza droga prowadziła Cieśniną Duńską na północ od Islandii i dalej, poza wyspą Jan Mayen, aż do obszarów leżących na zachód od Wyspy Niedźwiedziej.

W ósmym, dziewiątym dniu rejsu, licząc od opuszczenia Szkocji, letni konwój PQ skręcał na wschód, by przejść na północ od Wyspy Niedźwiedziej, nieco poniżej południowego cypla Spitsbergenu. W tym czasie konwój wchodził w obszar największego zagrożenia. Statki nie mogły iść bardziej na północ, aż tutaj bowiem dochodziła granica lodów, a z drugiej strony wchodziły one w zasięg niemieckiego lotnictwa bombowego i torpedowego, w którego zasięgu działania znajdować się miały aż do końca rejsu, a nawet jeszcze potem, w czasie postoju w bezustannie bombardowanym Murmańsku. Stąd też latem, kiedy ruszały lody w Archangielsku, porcie położonym nad Morzem Białym, trasa konwoju PQ miała kończyć się dopiero tam właśnie.

Trzeba przy tym pamiętać, że latem statki konwoju pozbawione były tej naturalnej osłony, jaką stanowiła w eimie noc polarna, a odwrotnie, polarny, trwający bez przerwy dzień

5*

Trasy arktycznych konwojów

zwiększał niebezpieczeństwo nalotów i zmuszał załogi statków do bezustannego, całodobowego czuwania na stanowiskach bojowych.

Letnia trasa była oczywiście znacznie dłuższa i przelot nią, przy przeciętnej prędkości utrzymywanej przez konwoje, wynosił około piętnastu dni.

Pierwszy konwój ze sławnej później i tragicznej serii PQ wyszedł w morze dnia 28 września 1941 roku. Był to konwój złożony z kilku statków handlowych wracających z Murmańska do Anglii i oznaczono go kryptonimem QP-1. Następnego dnia ruszył na wschód konwój PQ-1.

Pierwsze konwoje z tej serii przeszły do Związku Radzieckiego i z powrotem bez żadnych strat. Również następne, idące dalszą trasą i pod osłoną nocy, nie były zaczepiane ani

przez lotnictwo, ani przez niemieckie okręty nawodne, a zła pogoda uniemożliwiała ataki okrętów podwodnych.

Dopiero w grudniu 1941 roku nastąpił pierwszy atak hitlerowskich niszczycieli na konwój PQ-6 w pobliżu radzieckich brzegów. W wyniku walki uszkodzone zostały dwa trałowce angielskie, konwój jednak wyszedł ze spotkania obronną ręką.

Następny konwój — PQ-7 — wyszedł z portu w dwóch częściach w dniach 31 grudnia 1941 i 8 stycznia 1942 roku. W pierwszej grupie konwoju szły dwa zbiornikowce, dysponujące odpowiednią prędkością, znacznie większą niż przeciętna prędkość normalnego konwoju. Wiozły one oprócz ładunku płynnego również ładunek pokładowy w postaci ciężkiego sprzętu wojennego, jak czołgi i samochody. Druga grupa konwoju składała się z dziewięciu statków handlowych, wyładowanych wszelakim sprzętem wojennym.

Konwój PQ-7A przeszedł niespostrzeżenie do Murmańska, druga część natomiast natrafiła na niemieckie pole minowe, postawione nieomal na podejściu do brzegów radzieckich. Jeden statek zatonął, a drugi został poważnie uszkodzony.

Problem min, stawianych przez Niemców na podejściach do portów radzieckiej Północy, stał się — obok osłony konwojów w czasie przejścia morzem — najważniejszym problemem do pokonania dla Sprzymierzonych. Na ironię losu zakrawało, że statek, któremu udało się szczęśliwie uniknąć zniszczenia przez U-booty, okręty nawodne Kriegsmarine lub niemieckie lotnictwo, tonął po najechaniu na minę, gdy z pokładów widać już było brzeg radzieckiej Północy. W celu ciągłego zatem oczyszczania podejść ze stawianych bezustannie pól minowych Anglicy odkomenderowali do Murmańska i innych portów radzieckich flotylle trałowców, które dodatkowo wychodziły w morze naprzeciw nadchodzącym konwojom lub odprowadzały statki wracające do Anglii.

Konwój PQ-8 również stracił tylko jeden statek, natomiast PQ-9, PQ-10 i PQ-11 przeszły do Związku

Radzieckiego nie ponosząc żadnych strat.

W początkach roku 1942 Hitler, zaniepokojony słabymi postępami niemieckiej ofensywy na Dalekiej Północy, postanowił skoncentrować siły Kriegsmarine na przerwaniu alianckiej żeglugi w rejonach polarnych, a tym samym odciąć północny odcinek frontu wschodniego od dostaw sprzętu, broni i amunicji.

85

Uderzenia na konwoje serii PQ postanowiono dokonać przy pomocy najcięższych okrętów, jakimi dysponowała Kriegsmarine. Do baz w północnej Norwegii miały być przerzucone takie okręty, jak potężny „Tirpitz” oraz dwa pancerniki: „Scharnhorst” i „Gneisenau” i ciężki krążownik „Prinz Eugen”. „Scharnhorst”, „Gneisenau” i „Prinz Eugen” stały jednak na razie unieruchomione we francuskim porcie Brest i dopiero śmiała akcja niemieckiej operacji „Cerberus” („Cerber” — 12 lutego 1942 roku) miała im przynieść możliwość swobodnego działania.

W połowie stycznia „Tirpitz” przedostał się, nie zauważony przez Anglików, do baz norweskich, skąd miał już teraz przez długie miesiące zagrażać wszystkim kolejnym konwojom płynącym wokół Norwegii.

Na pierwszą akcję „Tirpitz” nie czekano długo.

W końcu lutego 1942 roku wysłano równocześnie dwa duże konwoje: PQ-12 liczący 16 statków i QP-8 — 15 statków. W odległości około 100 mil od pozycji, w której miały minąć się oba konwoje, czekał silny zespół admirała Toveya, dowódcy brytyjskiej Home Fleet. 6 marca angielski okręt podwodny zauważył wychodzącego w morze „Tirpitz”, który spieszył w kierunku wykrytego przedtem przez niemieckie lotnictwo konwoju PQ-12.

Po otrzymaniu meldunku z U-boota zespół Home Fleet zmienił kurs chcąc przeciąć drogę „Tirpitzowi”. Wszystkie zespoły zdążyły do jednego punktu. Do miejsca, gdzie miały minąć się konwoje PQ-12 i QP-8.

Starannie ułożone plany strategiczne popsują pogoda. Silny wiatr, panujący sztorm i przelotne, gęste śnieżyce ograniczyły widoczność do tego stopnia, że „Tirpitz” przeszedł zaledwie o kilka mil za konwojem PQ-12 i jednocześnie kilkanaście przed konwojem QP-8, które zresztą też nie widziały się nawzajem, a nawet nie domyślały swojej, tak bliskiej obecności. Również zespół admirała Toveya nie odnalazł — mimo wysiłków — „Tirpitz”.

W efekcie ostatecznym zatonął jedynie jeden statek bandery radzieckiej, który z powodu awarii maszyn został z tyłu za konwojem i na którego natknął się zupełnie przypadkowo jeden z niszczycieli niemieckich z osłony „Tirpitz”, odesłany do bazy celem uzupełnienia paliwa

Następny konwój — PQ-13 — padł ofiarą niezwykle silnego

85 T

sztormu, który doprowadził do rozproszenia konwoju i uszkodzenia wielu statków. Pod koniec

czterodniowego, bezustannego pojedynku każdego statku na własną rękę z okrutnym morzem rozbitkowie z konwoju zostali odkryci przez niemieckie samoloty, które znalazły nieomal bezbronną, łatwą zdobycz w pozbawionych eskorty statkach. W ciągu kilku minut samoloty zatopiły dwa z nich, zanim śnieżny szkwał nie schował pozostałych rozbitków przed oczyma pilotów Luftwaffe.

Po południu tego samego dnia trzy niszczyciele niemieckie dogoniły zapóźnionego marudera z konwoju PQ-13, płynącego pod panamską banderą. Przed zatopieniem statku Niemcy uzyskali od jego załogi cenne zeznania co do taktyki konwojowej żeglugi i miejsc spotkania po rozproszeniu.

Goniąc formujący się na nowo konwój niemieckie niszczyciele natrafiły na brytyjski krążownik „Trinidad”, idący w asyście dwóch niszczycieli: „Fury” i „Eclipse”. W wyniku gwałtownej walki został zatopiony niemiecki niszczyciel „Z 26”. Równocześnie nieomal krążownik „Trinidad” został trafiony torpedą i tak uszkodzony, że tylko z trudem udało mu się dotrzeć o własnych siłach do Murmańska. Potem dopiero okazało się, że został on trafiony przez własną, wadliwie działającą torpedę.

Konwój PQ-14, złożony z 24 statków, trafił na gęste pola lodowe, co zmusiło aż 16 statków do zawrócenia z drogi. Z pozostałych jeden padł ofiarą torped U-boota. Idący w przeciwnym kierunku QP-10 stracił 10 statków.

Bezpowrotnie minęły czasy, gdy konwoje arktyczne docierały do portu przeznaczenia nie zauważone i bez żadnych strat. Ale najgorsze miało jeszcze nadejść.

NA POLARNYCH SZLAKACH

USS „Washington”, nowoczesny pancernik amerykańskiej marynarki wojennej pracował ciężko na długiej, północnoatlantycznej fali. Mimo swych potężnych rozmiarów. mimo swych 35 000 ton wyporności przewalał się gwałtownie z burty na burtę, rył dziobem wyrzucając w górę olbrzymie fontanny wody, która w pienistych kaskadach spadała na pokład. Sztormowe fale rozbijały się aż o przednią pancerną wieżę, z której sterczały trzy potężne lufy dział kalibru 408 mm.

Wieża dziobowa kryła tylko część uzbrojenia pancernika. W wieży „B”, również znajdującej się przed wysokimi nadbudówkami pancernika, i w wieży „C” na rufie okrętu znajdowało się sześć dalszych dział najcięższego kalibru. Dwadzieścia dział kalibru 127 mm przystosowanych do ognia przeciwlotniczego stanowić mogło w razie potrzeby nieprzebytą zaporę dla atakujących samolotów.

Potężne turbiny nadać mogły tej pływającej fortecy prędkość 28 węzłów.

USS „Washington” płynął pod flagą kontradmirała J. W. Wilcoxa ze Stanów Zjednoczonych do bazy brytyjskiej marynarki wojennej w Scapa Flow. Był to flagowy okręt zespołu TF 39, który Amerykanie zdecydowali się wysłać na europejski wojenny teatr morski. Oprócz okrętu flagowego w skład zespołu wchodził jeszcze lotniskowiec „Wasp”, ciężkie krążowniki „Wichita” i „Tuscaloosa” oraz dywizjon niszczycieli.

Okręty te, które prowadził kontradmirał Wilcox, były pierwszymi ciężkimi jednostkami amerykańskimi mającymi wziąć udział w bitwie o Atlantyk. Głównie służyć one miały — szczególnie pancernik flagowy —

jako przeciwwaga i ewentualny przeciwnik dla czatującego w nor-

08

weskich fiordach „Tirpitz”, który dysponował nieco mniejszym kalibrem dział artylerii głównej, ale za to miał większą prędkość, co w bezpośrednim spotkaniu dawało mu znacznie więcej szans na zwycięstwo.

Zespół TF 39 już w niewielkiej odległości od brzegów Stanów Zjednoczonych wpadł w gwałtowny sztorm. Huraganowy wiatr zmusił nawet najcięższe jednostki do zmniejszenia prędkości i uporczywego sztormowania. Niewiele to pomogło i okręty kontradmirała Wilcoxa z trudem wywalczyły milę po mili na oszalałym oceanie.

Kontradmiral wyszedł z kabiny nawigacyjnej na otwarty pomost. Przez zawieszoną na piersiach lornetę spoglądał na okręty swego zespołu.

USS „Washington” szedł jako pierwszy z ciężkich okrętów, poprzedzany jedynie przeciwpodwodną osłoną niszczycieli 8 flotyli, prowadzoną przez komandora D. P. Moona.

Jeżeli tutaj tak kiwa, to co musi dziać się na niszczy-cielacfi — kontradmirał przez szkła lornety obserwował niszczyciel flagowy 8 flotyli USS „Wainwright”, który prawie kładł się raz po raz na burcie, dosłownie nurzając w wodzie skrzydła wyniesionego wysoko nad pokład pomostu. Zdawało się, że po każdym takim przechyle niszczyciel więcej nie pokaże się na powierzchni, że nie wy-grzebie spod kolejnej góry wodnej atakującej kruchy, smukły kształt.

Z tyłu za pancernikiem i nieco z prawej burty kolebał się lotniskowiec. Jego trzy kominy, niewidoczne prawie zza pokładu startowego, wyrzucały w tej chwili gęste kłęby dymu.

Czy oni zwariowali — zachnął się kontradmirał — sygnalizują Niemcom naszą obecność, czy co?

W tej samej chwili uprzytomnił sobie, że w czasie takiej pogody jak obecna żaden z U-bootów, który ewentualnie mógł czatować na trasie ich marszruty, nie był zdolny ani do utrzymania peryskopowego zanurzenia, ani do przeprowadzenia ataku torpedowego.

Lotniskowiec równie ciężko przewalał się na falach, ukazując raz po raz w całej swej okazałości szeroki pokład startowy zmywany pniącymi się strugami wody.

Nieco dalej szły ciężkie krążowniki.

To dopiero początek drogi przez Atlantyk — kohtr-

89

admirał zwrócił się do stojącego obok porucznika ze swego sztabu. — Jak tak potrzymana nas dłużej, to nim dotrzemy do Europy...

Nie dokończył zdania, znowu podniósł lornetkę do oczu. Starał się uchwycić w szkła flagowy niszczyciel komandora Moona, ale wskutek gwałtownego uderzenia fali lorneta, trzymana jedną ręką, bez przerwy

uciekła w bok.

--Do diabła! — zaklął Wilcox. — Jeżeli już tutaj jest

tak, to co czeka nas w Arktyce, za kręgiem polarnym.

Puścił drugą ręką poręcz, której trzymał się dotychczas, chcąc mocniej uchwycić niesforną lornetę.

— Panie admirale! — usłyszał nagle przeraźliwy okrzyk stojącego za nim porucznika.

Odwrócił się gwałtownie. W tym samym momencie potężniejsza od innych fala nadbiegająca z dziobu od lewej burty rąbnęła taranem w i tak już przechylony na prawą burtę okręt. „Washington” poleciał ostro w prawo, a admirał poczuł jak pokład ucieka mu gwałtownie spod nóg. Stracił równowagę, nie upadł jednak, bo zatrzymała go osłona pomostu, o którą uderzył boleśnie ramieniem. W ręce poczuł gwałtowny przenikający na wylot ból.

Pewno złamałem rękę! — zdążył pomyśleć.

W tym samym momencie uderzenie drugiej fali szarpnęło powracającym z przechyłu okrętem i kontradmirał Wilcox poczuł, jak jego ciało przewala się przez osłonę. Zdążył złapać wyciągniętą dłoń za jakąś wystającą część, jednak ponowne potworne uderzenie bólu rozwarło jego palce.

— Człowiek za burtą! — porucznik, trzymający się z trudem poręczy, widział szeroko otwartymi oczyma, jak ciało jego dowódcy przelatuje nad osłoną i niby bezwładny worek niknie w wodnej otchłani.

. — Człowiek za burtą! Alarm! — wpadł na stanowisko dowodzenia.

— Co się stało? Kto wypadł? — oficer służbowy wkli-nowany był za telegraf maszynowy.

— Dowódca! Admirał! — wyjąkał przerażony porucznik.

— Admirał??? — oficer wachtowy już przyciskał klakson alarmu i dał sygnał do maszynowni, żeby zmniejszyć obroty.

90

_ Pewny jesteś? — krzyknął do porucznika. — Chłonie, przy takiej pogodzie! Ecz najmniejszych szans!

Pancernik zwolnił, szedł jednak jeszcze do przodu pchany — mimo przeciwnego wiatru — inercją dziesiątków tysięcy ton rozpędzonej stali.

Kontradmirał Wilcox znikł gdzieś wśród pienistych lo~ dowatozimnych grzywaczy.

Dowódca okrętu przekazał natychmiast tragiczną wiadomość na pozostałe jednostki zespołu. Idące w tyle niszczyciele zmieniły kurs i zaczęły zygżakiem zbliżać się, szturmując, do przybliżonego miejsca tragedii. Jednocześnie najstarszy po Wilcoxie oficer, kontradmirał R.C. Gif-fen na ciężkim krążowniku „Wichita”, wydał rozkaz natychmiastowego startu samolotu patrolowego z pokładu lotniskowca.

— Przy takiej pogodzie? Toż to pewna śmierć! — dowódca lotniskowca nie miał odwagi żadnemu z pilotów wydać takiego polecenia.

Rozkftz jednak był wyraźny. Nie było ani chwili do stracenia. — . -

Na pokładzie startowym ukazała się niewielka maszyna targana wściekłymi szarpnięciami huraganowego wichru. Dyżurny pilot biegi przez rozkołysany pokład do maszyny, dopinając w biegu skórzaną kurtkę.

Wdrapał się do kabiny, zapuścił silnik. Spojrzał przez szybę opuszczonej owiewki na stojących obok mechaników z trudem utrzymujących równowagę. Spojrzał na szeroki, dziko rozkołysany pokład, na spienione, piętrzące się za burtą okrętu fale.

Podniósł w górę dłoń z uniesionym kciukiem.

Na szczęście! — pomyślał.

Mechanicy odpowiedzieli mu tym samym gestem.

Ruszył. Samolot zataczał się jak pijany razem z pokładem.

Może się uda — pomyślał, gdy maszyna dobiegała do końca pokładu startowego.

W tym momencie uderzenie fali przechyliło lotniskowiec na prawą burtę. Pilot poczuł, że stracił panowanie nad maszyną, że leci razem z nią gdzieś w prawo, że ześlizguje się w skotłowaną za burtą wodę.

Przerażeni marynarze pełniący służbę na pomoście lotniskowca dojrzeli, jak samolot przewalił się ciężko przez

DI

burtę i jak ranny, bezwładny ptak uderzył o wodę, która natychmiast zamknęła się nad nim.

Nie odnaleziono ani kontradmirała, ani pilota. Dowództwo zespołu TF 39 przejął kontradmirał Giffen.

W dzienniku działań bojowych USS „Washington” zanotowano, że kontradmirał John W. Wilcox zginął śmiercią marynarza na pozycji 42°24'N i 61°34'W.

W kilka dni po tragicznym wypadku w dniu 3 kwietnia 1942 roku zespół amerykański został przywitany w pobliżu Scapa Flow przez lekki krążownik brytyjski HMS „Edinburgh” pod flagą kontradmirała S. S. Bonham-Car-tera oraz towarzyszące mu cztery niszczyciele.

Anglicy wiele nadziei pokładali w przybyłych okrętach, szczególnie że sytuacja Sprzymierzonych na trasach ark-

tycznych konwojów stawała się coraz trudniejsza.

*

* *

Dnia 26 kwietnia 1942 roku na redzie Reykjavíku uformował się kolejny konwój do północnych portów Związku Radzieckiego. Liczył on 25 statków rozmaitych bander. Wśród nich płynął „Botavon” z komandorem konwoju, komandorem rezerwy H. J. Anchorem na pokładzie oraz statki amerykańskie: s.s. „Francis Scott Key”, s.s. „Deer Lodge” i s.s. „Expositor”.

Eskortę konwoju oznaczonego jako PQ-15 stanowiło aż 15 okrętów wojennych. Dowódcą jej był komandor J.H.F. Crombie, płynący na trałowcu „Bramble”. Prowadził on jeszcze 3 podobne trałowce swego zespołu idące do Murmańska i Archangielska, które na podejściach do tych portów miały oczyścić tory wodne z min. Eskortę uzupełniało 6 niszczycieli, 4 uzbrojone trawlerzy rybackie i specjalnie przystosowany do obrony przeciwlotniczej okręt „Ulster Queen”.

Następnego dnia konwój, opływający od północy Islandię, natknął się na dryfujące pole minowe, jednakże udało się statkom minąć je bez strat; 25 statków konwoju PQ-15 skręciło na wschód, płynąc wolno wzdłuż południowej granicy pola lodowego.

W dniu 28 kwietnia ze Scapa Flow wyszedł na morze silny zespół okrętów pod komendą admirała Sir Jacka

62

Toveya, dowódcy brytyjskiej Home Fleet. Podniósł on swoją flagą na pancerniku „King George V” i wiódł za sobą amerykański pancernik „Washington”, ciężkie krążowniki „Wichita” i „Tuscaloosa”, brytyjski lotniskowiec „Victorious”, lekki krążownik „Kenia” i 5 brytyjskich niszczycieli. Zespół ten podążył z pełną prędkością w kierunku okolic Wyspy Niedźwiedziej, by osłaniać konwój w najbardziej zagrożonym przez niemieckie okręty nawodne miejscu trasy; liczono się też z możliwością zastawienia pułapki na „Tirpitz”, gdyby dowództwo Kriegsmarine zdecydowało się wysłać go przeciw statkom konwoju.

Miejsce i czas oczekiwania zespołu admirała Toveya były tak dobrane, że przechodziły w jego pobliżu dwa konwoje Sprzymierzonych: z Islandii do ZSRR i z północnych portów radzieckich do Anglii. Po minięciu najbardziej zagrożonego miejsca trasy oba konwoje dalej narażone były na ataki niemieckiego lotnictwa i okrętów podwodnych, ale takim napastnikom powinna stawić czoła bezpośrednia eskorta.

Zgodnie zresztą z taktyką Kriegsmarine ewentualnego ataku ciężkich jednostek niemieckich można było spodziewać się jedynie w tym rejonie Oceanu Lodowego, gdzie kończył się zasięg lotnictwa Sprzymierzonych.

W dniu 28 kwietnia wyszedł z Murmańska konwój QP-11 złożony z 13 statków. W bezpośredniej eskorcie szedł lekki krążownik „Edinburgh” oraz 6 niszczycieli, 4 korwety i uzbrojony trawler rybacki. Przez pierwsze dwa dni rejsu towarzyszyły konwojowi jeszcze brytyjskie trałowce operujące z Murmańska oraz 2 radzieckie niszczyciele. Całością eskorty dowodził kontradmirał Bonham-Cartar.

Port w Murmańsku znajdował się tak blisko linii frontu, że niemożliwością nieomal było utrzymanie w tajemnicy wyjścia konwoju QP-11 na morze. Już nazajutrz niemiecki zwiad lotniczy odkrył początkowo

brak wielu statków w porcie, a następnie odnalazł i sam konwój QP-11.

— Oho, już nas wypatrzyli — porucznik John Wilson z krążownika „Edinburgh” patrzył przez lornetkę na nikły krzyżyk sylwetki odległego samolotu, zawieszonego — zda się nieruchomo — na szarobłękitnym północnym niebie. — Nadaje teraz naszą pozycję, kurs i liczbę statków.

4 93

— Wyobraź sobie jakąś bazę niemiecką, tu niedaleko — odpowiedział przyjaciel Wilsona, też porucznik, MacKlin, drugi oficer artyleryjski krążownika. — Jakieś na przykład lotnisko w Petsamo, Kirkens czy jeszcze gdzie indziej nad spokojnym, cichym fiordem północnym. Jaki tam teraz ruch i zgiełk. Mechanicy szykują maszyny do startu, leją benzynę, podwieszają bomby lub te cholerne torpedy, lotnicy nakładają ciepłe kombinezony. Pamiętasz tego lotnika, którego Rosjanie stracili w Murmańsku. Miał piękny futrzany kombinezon. Przydałby się taki na wachtę w tym diabelnym klimacie.

— Coś taki jasnowidz się zrobił. I amator na niemieckie kombinezony lotnicze. Uważaj, żeby ci tu zaraz Niemcy nie zrobili prezentu, ale zupełnie innego niż byś chciał — zdenerwował się Wilson.

Wbrew przewidywaniom porucznika dzień 29 kwietnia minął spokojnie dla konwoju QP-11. Do zmierzchu nad statkami nie pojawił się żaden niemiecki samolot.

— Może nas zgubili — łudził się wieczorem po służbie porucznik Wilson. — Zrobiliśmy przecież zwrot, gdy zwiadowca odleciał do bazy.

— Może — przytaknął MacKlin, wyraźnie wątpięcym jednak tonem. — Nie sądzę jednak, żeby Niemcy tak łatwo stracili raz uchwycony ślad. Szczególnie, że pogoda jest dość dobra i widoczność, jak na Ocean Lodowaty i tę porę roku, zupełnie niezła. To raczej co innego.

— Co znowu chcesz wykrakać?

— Wydaje się, że raczej Niemcy czekają z atakiem lotniczym na moment, kiedy będziemy dalej na morzu, gdzie nie sięga już osłona naszych samolotów. Po co mają niepotrzebnie ryzykować walkę w powietrzu? A tak pójdą na pewniaka.

— Są jeszcze nasze działa.

— Pewno. Sam jestem artylerzystą. Ale nie mydlmy sobie oczu. Na samolot najlepsza broń to drugi samolot--myśliwiec.

— Ba! Ale skąd je wziąć?

◆

* *

Niemcy tymczasem, zaalarmowani przez smolot zwiadowczy, wysłali na przypuszczalną trasę konwoju QP-11

Swoje okręty podwodne. Miały one za zadanie wysledzić konwój, a następnie zaatakować torpedami cięższe okręty eskorty. Po zniszczeniu bowiem tejże znacznie słabła obrona przeciwlotnicza i wtedy zmasowany atak lotniczy miał wszelkie szanse powodzenia.

Dowódca niemieckiego okrętu podwodnego „U 456” już przed południem dnia 30 kwietnia dojrzał na wschód od pozycji swego okrętu sylwetki kilkunastu statków idących w wyrównanych kolumnach, kursem na zachód.

— Konwój!

Natychmiast zarządzono alarmowe zanurzenie. Zgodnie z uprzednio otrzymanymi instrukcjami dowódca „U 456” przepuścił nieomal nad sobą statki i okręty konwoju i wynurzył się do obserwacji przez peryskop dopiero wtedy, gdy miał pewność, że znajduje się na tyłach nieprzyjaciela. Konwój szedł wolno, nie było więc trudności z dogonieniem go, a później z utrzymaniem odpowiedniego dystansu.

Obserwując konwój dowódca U-boota stwierdził — ku swej radości — że na krańcu statkowych kolumn, w pozycji dogodnej do ataku, idzie, zygzakując co prawda, duża jednostka wojenna, rozpoznana wkrótce jako lekki krążownik

To był właśnie doskonały kąsek dla „U 456”! To było właśnie to, o czym mówiły rozkazy operacyjne z dowództwa rejonu: zniszczyć ciężkie okręty eskorty, dysponujące silną bronią przeciwlotniczą, zasiał popłoch i dezorganizować obronę, a potem spaść z góry na prawie bezbronny konwój i zniszczyć statki handlowe bombami i lotniczymi torpedami.

— Zanurzenie peryskopowe! — dowódca „U 456” szykował się do ataku. Starannie obliczył dane, ustawił swój okręt do torpedowej salwy.

Teraz będzie najlepszy moment do strzału. Przed chwilą krążownik zmienił kurs, jest więc szansa, że przez jakiś czas będzie utrzymywał ten kierunek i przypuszczalnie nie zmieniona prędkość — kalkulował dowódca „U 456”.

Dał wreszcie rozkaz do odpalenia torped z obu dziobowych wyrzutni.

Poszły!

Dowódca „U 456”, a wraz z nim cała załoga okrętu podwodnego, zamieniła się dosłownie w słuch w oczeki-

waniu na odgłos wybuchu potwierdzającego trafienie w upragniony cel.

Zamknięci w ciasnej, stalowej przestrzeni marynarze U-boota myśleli teraz tylko o jednym. Żeby ich torpedy trafiły, żeby rozszarpały przeciwnika, żeby zniszczyć, żeby zatopić.

W napiętą ciszę okrętu podwodnego wdarły się dwie, stłumione odległością, detonacje, które złąły się w jeden nieomal huk.

— Hurra! Trafiły! Obie torpedy trafiły! Sieg heil! —

rozległy się radosne krzyki załogi „U 456”.

◆

\

* *

Porucznik Wilson dojrzał obie torpedy zbliżające się od lewej burty w momencie, gdy na wszelkie manewry było już za późno. Daskoczył co prawda do telegrafów maszynowych i pchnął dźwignie obu na maksymalne obroty, ale „Edinburgh” nie zdążył już umknąć przeznaczeniu.

Obie torpedy trafiły okręt prawie równocześnie. Jedna z nich urwała nieomal całą rufę wraz z urządzeniem sterowym, druga wdarła się do pomieszczeń zamieniając je w potworne piekło pełne nagłej śmierci i ognia. Nikt z obecnych w zasięgu jej wybuchu nie wyszedł żywy. Kto nie zginął w pierwszej sekundzie, utonął zalany wodą Oceanu Lodowatego, który wdarł się brutalnie przez wyrwane poszycie.

Porucznik Wilson patrzył przerażony na rufę okrętu, z której unosiły się płomienie i gęste kłęby dymu. „Edinburgh”, zastopowany w swym biegu ogromną siłą obu wybuchów, pochylił się ciężko na lewą burtę. Prędkość jego spadła gwałtownie i kadłub skręcił ostro w lewo.

Na pomost bojowy zaczęły napływać meldunki.

- Ster nie działa!
- Najprawdopodobniej zniszczone dwie środkowe śruby!
- Uszkodzona lewa zewnętrzna śruba!
- Prawa turbina może pracować tylko połową mocy!
- Zniszczona rufowa wieża artyleryjska!

Z meldunków zrodził się obraz zniszczeń. Krążownik Jego Królewskiej Mości „Edinburgh”, który jeszcze przed

96

kilkoma minutami stanowił potężną, posłuszną woli dowództwa, groźną dla wroga, zwinną i kąśliwą kombinację stali, dział, amunicji i maszyn, był w tym momencie bezwolnym, wystawionym na dalsze uderzenia wrakiem.

Bezwolnym, lecz nie bezbronny! Dwie nienaruszone wieże dziobowe kryły po trzy działa kalibru 152 mm, nie licząc dział artylerii przeciwlotniczej mniejszego kalibru.

Nieprzyjaciel był jednak niewidoczny, skryty głęboko pod wodą, gdzie starał się przeczekać spodziewany

kontratak niszczycieli osłony.

Ruszyły też natychmiast oba okręty, pchnięte rozkazem kontradmirała Bonham-Cartera. Doszły na maksymalnej prędkości do miejsca, skąd najprawdopodobniej wystrzelono celną salwę torpedową. Dwa pozostałe — niszczyciele „Forester” i „Foresight” — zostały w bezpośredniej osłonie ciężko rannego krążownika. Porucznik Wilson, ochłonięwszy z pierwszego szoku, spojrzął w pewnym momencie na kręcące się w niewielkiej odległości dwa niszczyciele wołane przez admirała na łowy.

Nic z tego! — zmartwił się nie widząc gejzerów wodnych wybuchających za niskimi rufami niszczycieli, co byłoby nieomylnym znakiem, że rozpoczęło się polowanie na podwodnego przeciwnika.

Widocznie U-boot umknął gdzieś daleko w bok i przyczaił się — pomyślał.

Spojrzął w drugą stronę, na kolumnę statków tworzących konwój QP-11. Na dany przez komodora znak wszystkie jednostki wykonały przepisowy zwrot i teraz oddalały się w kierunku północno-zachodnim od miejsca niedawnego ataku.

Wraz z nimi skręciły też pozostałe okręty eskorty. Kontradmirał doskonale zdawał sobie sprawę, że pod wodą mogło czekać więcej U-bootów.

— Nadać sygnał do komandora Richmonda na niszczycielu „Bulldog” — rozkazał. — „Przejąć dowództwo eskorty konwoju. Wykonywać w dalszym ciągu polecenia i instrukcje QP-11. Ja odchodzę do Murmańska w towarzystwie dwóch niszczycieli „Forest” i „Foresight”. Życzę powodzenia!”

Z „Bulldoga” potwierdzenie sygnału, sir — meldował po chwili admirałowi oficer sygnałowy krążownika. — Komandor Richmond życzy pomyślnego powrotu.

7 ~ Wojna za kręgiem...

97

Kontradmirał połączył się z dowódcą działu maszynowego krążownika.

— Tu dowódca, z jaką prędkością możemy iść? — zapytał.

— Wszystkie śruby uszkodzone, sir. Dwie środkowe zupełnie zniszczone. Będzie dobrze, jeżeli uda nam się wyciągnąć choć 4 węzły.

— Spróbujcie, co będziecie mogli. Od waszych maszyn zależy teraz wszystko. Wracamy do Murmańska i chciałbym tam znaleźć się jak najprędzej.

— Ja też, sir. Zrobimy, co będzie można.

Uszkodzenie krążownika było jednak zbyt duże i mimo

wysiłków załogi maszynowej „Edinburgh” z najwyższym trudem osiągał 3,5 węzła. Dodatkową trudność sprawiały fale, raz po raz spychające krążownik z obranego kursu. Ster nie działał i jedynie z najwyższym

trudem udawało się utrzymać okręt jako tako na kursie manipulując obiema zdarnymi jeszcze do częściowego użytku turbinami i zewnętrznymi śrubami.

—■ W tę stronę szliśmy dwa dni — porucznik Wilson dzielił się myślami ze swym przyjacielem — a przy tej prędkości jaką mamy obecnie, droga powrotna zajmie nam co najmniej trzy razy tyle.

— Jeżeli pogoda się nie popsuje — dorzucił porucznik MacKlin.

— Jeżeli.

— I jeżeli Niemcy nas nie znajdą...

— Może zajmą się konwojem.

— Tak sądzisz? A wiesz, co teraz wszyscy z konwoju i pozostawionej eskorty myślą? Nie wiesz, to ci powiem. Oni tak sobie kombinują mniej więcej: „Może Niemcy dadzą nam spokój i pójdą za okaleczonym «Edinbur-ghiem», żeby go dobić”. Ja ci to mówię.

— A Niemcy co zrobią?

— Nie wiem, ale gdybym ja był na ich miejscu, to najpierw zaatakowałbym konwój, a potem nas.

— Znowu kraczesz...

— Nie kraczę, ale pamiętaj, że Niemcy też umieją myśleć.

— Do diabła! Do Murmańska 250 mil. Tylko 250 mil... Przy naszej pełnej prędkości w niecałe dziesięć godzin bylibyśmy na miejscu. A tak...

98

_ Gdybyśmy mogli rozwinąć pełną prędkość, to szli-

byśmy na zachód a nie na wschód.

_ A w takiej sytuacji zostaje nam tylko liczyć na to,

że Niemcy nie mają tak genialnych pomysłów jak twoje.

*

• *

A Niemcy?

„U 456” po udanym ataku torpedowym, który jednak nie zakończył się zatopieniem krążownika, zdecydował się iść trop w trop za uszkodzonym, kulejącym „Edinbur-ghiem”. Wraz z zapadnięciem zmroku „U 456” wynurzył się i nadał wiadomość o sytuacji panującej w konwoju QP-11 oraz przybliżone pozycje i kurs zarówno statków konwoju, jak i krążownika wlokącego się do Murmańska.

W godzinę po otrzymaniu wiadomości od „U 456” z najbliższe; na północ wysuniętej bazy hitlerowskiej Kriegs-marine w Norwegii wyszły w morze trzy niszczyciele. Były to „Hermann Schoemann” niosący numer taktyczny „Z 7” oraz „Z 24” i „Z 25”. Wszystkie, oprócz znacznej prędkości, dysponowały też niezwykle silnym, jak na tego rodzaju klasy okrętów, uzbrojeniem, pierwszy bowiem posiadał pięć dział kalibru 127 mm, dwa pozostałe po pięć dział kalibru 150 mm, co zbliżało je — pod względem kalibru artylerii głównej — raczej do klasy lekkich krążowników.

Eskadra niemiecka ruszyła najpierw na poszukiwanie statków konwoju QP-11, którego eskorta, osłabiona odejściem krążownika i dwóch niszczycieli, przedstawiała siłę ognia mniejszą niż poszukujący ich Niemcy. Dopiero po rozgromieniu konwoju niszczyciele miały dogonić krążownik i dobić go torpedami.

Wszystko zaplanowano tak, jak przewidywał oficer artyleryjski z „Edinburgha”.

*

* *

Wczesny świt dnia 1 maja 1942 roku, mimo że słoneczny i bezchmurny, nie dodał otuchy oficerom i marynarzom ze statków konwoju QP-11 i okrętów jego eskorty.

7»

99

Chociaż dotychczas nie zatonał żaden ze statków handlowych, konwój QP-11 znalazł się w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Pozycja jego, liczba płynących statków i okrętów eskorty była już znana nieprzyjacielowi i każdy zdawał sobie doskonale sprawę, że Niemcy nie poprzestaną na wczorajszym sukcesie. W każdej chwili należało oczekiwać dalszych ataków, a panująca pogoda znacznie bardziej sprzyjała napastnikom niż obrońcom.

Rankiem dnia 1 maja panowała więc następująca sytuacja. Konwój QP-11 znajdował się w odległości przeszło 350 mil od Murmańska. Około 150 mil od niego na wschód powoli posuwał się okaleczony krążownik brytyjski w asyście dwóch niszczycieli, a w ślad za tą trójką szedł czujny „U 456”, czekając na moment dogodny do ataku.

W kierunku konwoju rwały pełną prędkością trzy niemieckie niszczyciele. Od Islandii, daleko na razie na północny zachód od miejsca ataku na „Edinburgha”, szedł na wschód konwój PQ-15, a w kierunku Wyspy Niedźwiedziej zdążał silny zespół aliancki pod dowództwem admirała Toveya. Zespół ten był jednak na razie za daleko, aby móc przyjąć z pomocą konwojowi QP-11, a zresztą celem jego było wkroczenie do akcji dopiero w wypadku, gdyby któryś z dwóch konwojów został zaatakowany przez ciężkie okręty niemieckie stacjonujące w Norwegii.

Od okrętów i statków szybsze jednak były samoloty, nic więc dziwnego, że rankiem 1 maja nad statkami konwoju QP-11 ukazały się sylwetki Junkersów z podwieszonymi pod kadłubami torpedami.

Szczęściem dla konwoju samoloty niemieckie nadeszły od tej strony konwoju, której broniły najlepiej

wyposażone w broń przeciwlotniczą niszczyciele komandora Rich-monda.

Sześć atakujących maszyn trafiło na silny ogień zaporowy, który zmusił je do przeprowadzenia chaotycznego ataku i zrzucenia torped w niezbyt dogodnej dla samolotów pozycji i w dużej od konwoju odległości. Natychmiastowe manewry okrętów eskorty i statków konwoju pozwoliły wymanewrować wszystkie śmiercionośne pociski,

— Dobry omen, sir — zwrócił się do komandora Rich-

"100

monda dowódca niszczyciela „Bulldog”, kapitan Wilmot. — Pierwsza akcja nieprzyjaciela odłąd zostaliśmy sami zakończyła się zupełnym niepowodzeniem. Oby tak dalej.

— Oby, kapitanie, ale pozwól pan, że zwrócę uwagę

na fakt, iż akcja ta skończyła się ich niepowodzeniem, ale nie skończyła się naszym sukcesem. Oni nie trafili ani jednego statku, ale myśmy też nie stracili żadnego samolotu. Wynik bezbramkowy, żeby użyć sportowego porównania. Zero-zero.

— Chciałbym utrzymać taki wynik do końca meczu.

— Zobaczymy, ale łatwe to nie będzie. Na pewno. Tylko czekać, aż Niemcy pojawią się znowu.

Istotnie. Już o godzinie 12.45 od południa nadeszły trzy okręty, które na widok konwoju rozeszły się wachlarzem i natychmiast otworzyły ogień.

— Konwój atakowany przez trzy niszczyciele klasy „Z” — zameldowano na pomost „Bulldoga”.

Komandor Richmond podzielił swoje niszczyciele na trzy grupy? aby stawić czoła każdemu z napastników i nie dopuścić do przerwania się niszczycieli niemieckich do statków konwoju.

Dwa najłobiej uzbrojone okręty pozostawił w środku lewego skrzydła konwoju, sam ruszył w kierunku jego czoła, a czwartemu niszczycielowi rozkazał osłaniać tyły.

Rozpoczęła się nierówna walka artyleryjska.

— Niemcy mają łącznie piętnaście dział kalibru 5,9 cala, a my... Nasze największe działa mają kaliber 4,7 cala i w sumie jest ich jedenaście na cztery okręty.

Choć w rzeczywistości jeden z atakujących niemieckich niszczycieli miał pięć dział kalibru 5 cali (127 mm), a nie, jak sądził komandor, pięć dział kalibru 5,9 cali (150 mm), to i tak po stronie atakujących była znaczna przewaga ogniowa.

— „Amazon” sygnalizuje uszkodzenia, sir — meldował podoficer sygnałowy.

— Niech poda dokładniejsze informacje — rozkazał Richmond.

Jeszcze jeden niszczyciel wypada z boju — pomyślał z rozpaczą. Pozostałe jednostki eskorty — słabo uzbrojone trawlerzy i powolne korwety — nie uczyły się prawie w te5 walce. Były one dobre do zwalczania okrętów podwodnych, w ostateczności do odpierania ataków lotniczych,

101

ale w żadnym wypadku jako równorzędny przeciwnik w walce z ciężkimi niszczycielami niemieckimi.

— Melduję uszkodzenie jednego kotła i turbiny. Prędkość maksymalna zredukowana do 15 węzłów. Uszkodzone rufowe działo i główne urządzenie sterowe. Przeszli na sterowanie awaryjne — podoficer sygnałowy odczytywał kolejny meldunek z „Amazona”.

— Praktycznie zostaliśmy we trójkę — komandor Richmond zwrócił się do kapitana Wilmota. — Pozornie mamy tyle samo okrętów co Niemcy, ale razem z „Amazo-nem” odpadły dwa działa kalibru 4,7 cala. Ich przewaga jest coraz większa.

— Postawić zasłonę dymną — rozkazał. — Nadać sygnał do komodora konwoju, żeby zmienili szyk i kurs. Trzeba ich tak ustawić, aby wiatr położył zasłonę między konwojem a Niemcami.

Trzy pozostałe brytyjskie niszczyciele, a wraz z nimi i inne okręty eskorty konwoju QP-11, poczęły wypuszczać z kominów gęsty, ciemny dym, ścielący się nisko nad wodą. Wiatr pędził tę chmurę wzdłuż statków konwoju, który niknąc począł zarówno sprzed oczu napastników, jak i niszczycieli komandora Richmonda. Komandor pozostał ze swymi okrętami po zewnętrznej stronie zasłony, aby bez przerwy zarówno kontrolować ruchy niemieckich niszczycieli, jak i przeciwdziałać wszelkim próbom przedarcia się ich przez osłonę i zaatakowania bezpośrednio statków konwoju.

Komandor Richmond prowadził przez cały czas walkę defensywną. Nie atakował sam, bronił się jednak zażarcie przy każdej próbie niemieckiego ataku.

Gdy hitlerowcy odchodzili, nie wypuszczał się daleko za nimi, nie pozwalał odciągnąć ze swych pozycji, zostawał przy statkach konwoju wciąż czujny i ostrożny, wciąż pilnie obserwujący wszystko, co się dokoła dzieje.

Mam nadzieję, że te trzy niszczyciele to wszystko, co Niemcy wysłali przeciwko nam — myślał nieomal bezustannie przez cały czas trwania walki. — Z tymi trzema to jeszcze, jeszcze są jakieś szanse. Trzech na trzech, mimo różnicy w uzbrojeniu. Ale gdyby jeszcze doszły jakieś inne — bał się dokończyć zaczętej myśli.

Niemcy atakowali raz po raz. Próbowali to z jednej,

102

to z drugiej strony. Rozchodzili się na boki, atakowali pojedynczo i zespołowo. Próbowali obejść konwój od innej strony, odchodzili nieomal poza horyzont, by zjawić się po jakimś czasie zupełnie z innego kierunku.

Daremnie.

Za każdym razem napotykali na swej drodze ogień trzech brytyjskich niszczycieli. Za każdym razem drogę do konwoju zagradzały okręty komandora Richmonda.

Czas mijał. Załogi walczących niszczycieli tkwiły bez przerwy na stanowiskach bojowych. Zbliżał się wieczór, a wraz z nim jakaś dodatkowa szansa dla obrońców.

A konwój szedł dalej w karnych kolumnach. Wszystkie statki pilnowały dokładnie swych miejsc, natychmiast wykonywały posłusznie wszelkie nakazane przez komodora zwroty, zmiany kursu czy prędkości. Wszyscy wiedzieli, że tylko takie postępowanie jest ich jedyną szansą, że tylko trzymając się w szyku mogą ujść czekającej ich zagładzie.[^]

I choć wszystkie oczy zwrócone były bezustannie w kierunku walczących niszczycieli, choć uszy nasłuchiwały bacznie odgłosów artyleryjskich salw — statki konwoju QP-11 ani razu nie złamały nakazanego szyku.

Tymczasem zacięta walka trwała w dalszym ciągu i oprócz uszkodzonego na samym jej początku niszczyciela „Amazon”, który obecnie przeszedł na prawe skrzydło konwoju, nie było żadnych dalszych strat po żadnej ze stron.

Wreszcie niszczycielom niemieckim udało się zbliżyć na tyle do lewego skrzydła konwoju, że zaistniała pewna szansa na atak torpedowy. Jedna z torped wystrzelonej chaotycznie salwy znalazła sobie drogę do konwoju i potężny gejzer ognia i wody ogłosił konwojowi QP-11, że jeden z jego statków padł ofiarą przeszło pięć godzin już trwającej, nierównej walki.

Storpedowany statek był radzieckim frachtowcem. Na szczęście tonął dość powoli, tak że załoga zdążyła spuścić szalupy, które następnie podjął idący za konwojem uzbrojony trawler.

Niemcy jakby tylko czekali na jakikolwiek sukces, który by zaspokajał ich ambicje i satysfakcjonował po wielogodzinnej walce, i natychmiast odeszli w kierunku wschodnim.

103

Załogi angielskich okrętów pozostały jednak w dalszym ciągu na stanowiskach bojowych. Niemcy bowiem mogli spróbować wrócić raz jeszcze, by ponowić atak na konwój.

Tym razem jednak odeszli na dobre, by wykonać drugą część swego zadania bojowego: odnaleźć i zniszczyć uszkodzony krążownik!

Konwój QP-11 zmienił kurs i szedł prosto na zachód.

* *

W czasie gdy wokół konwoju QP-11 toczyła się zażarta i nieustępliwa walka artyleryjska, w odległości kilkuset mil na zachód od tego miejsca sły ciężkie okręty zespołu admirała Toveya.

Na czele szedł potężny „King George V”. Jego czterolufowy — dziobowy i rufowy — wieże działowe kalibru 356 mm wyglądały groźnie i majestatycznie. Potężny maszynowni nadbudówki górował wyniosłe nad dziobowymi wieżami artyleryjskimi, burty chronił olbrzymi pancerz o grubości 406 mm, pokład miał nie spotykaną dotychczas w brytyjskiej flocie grubość 200 mm.

Potężne turbiny napędały stalowego kolosa, który wyrastał nad morze jak groźna, najeżona działami pływająca forteca.

Za flagowym okrętem admirała Toveya rozciągał fale Oceanu Lodowatego również potężny pancernik amerykański „Washington”, dalej szły krążowniki amerykańskie i brytyjskie, między nimi lotniskowiec „Victorious”. Po bokach uwijały się niszczyciele ostoni przeciwpodwodnej.

Kończył się dzień 1 maja. Do admirała Toveya doszły już wiadomości o wczorajszej tragedii „Edinburgha” i o toczącej się aktualnie walce w obronie konwoju QP-11. Admirał jednak czekał. Jego zespół był zbyt potężny, zbyt cenny i wartościowy, by angażować się w jakiegokolwiek akcje bez udziału ciężkich okrętów niemieckich.

Pogoda w ciągu popołudnia popsuła się znacznie. Co prawda wiał bardzo słaby wiatr i woda Oceanu Lodowatego była prawie zupełnie gładka, od północy jednak, od okolic, w których ocean pokrywały dryfujące lody, na-

deszła mgła. Gęsta, mlecznobiała mgła, która początkowo trzymała się nisko nad samą wodą, a potem zaczęła się podnosić w górę.

Na początku we mgle znikły tylko kadłuby niskich niszczycieli, potem schowały się w niej wysokie burty pancerników. Nad białym całunem wystawały tylko maszty i kominy niszczycieli, nadbudówki ciężkich okrętów i płaski wyniosły pokład startowy lotniskowca.

Cały zespół — na sygnał dany z flagowego „King George V” — zmniejszył nieco prędkość, jednakże admirał Tovey śpieszył się, by znaleźć się na czas w najbardziej zagrożonym miejscu i nie mógł zwalniać aż tak, jak tego wymagały panujące warunki atmosferyczne. Trudno było bowiem przewidzieć, czy godzina lub dwie, stracona teraz Wskutek nadmiernej ostrożności, nie zaważy decydująco później, gdy zespół ciężkich okrętów będzie naprawdę potrzebny.

Mgła gęstniała coraz bardziej i na stanowiskach dowodzenia wszystkich okrętów zespołu oficerowie i marynarze wysilali aż do bólu oczy, chcąc przebić nieprzeniknioną kurtynę mgły.

Na głównym stanowisku dowodzenia okrętu flagowego stali — oprócz oficera wachtowego i pełnej wachty bojowej — dowódca zespołu, a jednocześnie dowódca brytyjskiej Home Fleet, admirał sir Jack Tovey ze swoim szefem sztabu. Mlecznoszara, wilgotna mgła roztopiała nawet najbliższe szczegóły okrętu flagowego. I w takim momencie, w pełną napięcia ciszę panującą na pomoście wdarł się okrzyk marynarza stojącego na dziobie okrętu.

— Sir, przed dziobem niszczyciel — zachrypiało w głośniku — z przerażenia zapomniał o służbowej

formule meldunku.

W tym samym momencie „King George V” drgnął lekko, a do stojących na pomoście doszedł wyraźny zgrzyt rozdieranej blachy. Sunąca z prędkością kilkunastu węzłów olbrzymia masa stali zgmiotła i wtłoczyła pod siebie przecinający kurs pancernika, ledwo widoczny w mlecznym oparze mgły kadłub niszczyciela.

— To „Punjabi”! — poznał dowódca pancernika.

„King George V” trafił nieszczęsny niszczyciel niemal dokładnie w połowie jego długości. Olbrzymi, ostry dziób patrzący w dół oczodołami kotwicznych kluz rozdarł bur-

' 105

ty niszczyciela, jakby były z najcieńszego papieru, poprzerywał przewody parowe prowadzące z kotłowni do siłowni okrętu, rozgarnął — niby gigantycznym pługiem — dwa kominy na boki, wyrwał kocioł z fundamentów i przebił się na drugą burtę niszczyciela.

Wszystko to trwało najwyżej dwie, trzy sekundy. Zgromadzeni na pomoście pancernika ludzie nie zdołali nawet głębiej odetchnąć, gdy HMS „Punjabi”, oznaczony symbolem „F-21”, przestał istnieć. Jego dwie połówki, rozdarte brutalnym ciosem pancernika sterczały stromo w górę i przesuwwały się z głośnym chrzęstem rozdieranej blachy.

Admirał Tovey bez słowa patrzył na bratobójczą zagładę jednego z okrętów swego zespołu. Dopiero gdy obie połówki niszczyciela minęły już śródkręcie i zaczęły znikać we mgle okrywającej rufę, ocknął się jakby i wydał rozkaz.

— ■ Nadać sygnał do niszczycieli osłony, aby podeszły do podjęcia załogi z „Punjabi”.

— Tych, którzy przeżyli ten kataklizm — dodał po chwili cicho, jakby do siebie.

Kontradmiral Giffen na USS „Washington” też tkwił na pomoście bojowym swego flagowego okrętu i wraz z całą wachtą bojową bez przerwy obserwował dziobowy sektor skryty w zdradliwej mgle.

Jeszcze przed kilkoma minutami z oparów sterczały w górę końce kominów, pomost bojowy i maszty idącego w przodzie okrętu admirała Toveya, teraz jednak zniknęło wszystko.

Rozdarty, tonący „Punjabi” ukazał się jego oczom jak nierealny przybysz z zupełnie innej planety. Początkowo nie mógł w żaden sposób zidentyfikować obiektu, który wychynął z gęstego kłębu mgły.

— Ależ to dziobowa część niszczyciela! — wykrzyknął nagle któryś z oficerów.

Istotnie, teraz już wyraźnie było widać wysoko zadarty w górę pokład, działa, wyrwaną z kluz, zwisającą na wy-luzowanym częściowo łańcuchu kotwicy. I małe figurki ludzkie skaczące ze stromo przechylonego okrętu w lodowatą wodę oceanu.

Nie opodal oddzielnie tonęła rufa. Zanurzała się akurat gwałtownie, niknęła pod wodą, wystawiając w

górze

106

obnażone, jeszcze obracające się rozpędem śruby. I tam czerniały małe, nieporadnie machające rękoma figurki.

— Co się stało? To przecież nasz? Chyba „Punjabi”.

_Torpeda?

__Mina?

_Przecież nie było żadnego wybuchu, żadnej detonacji!

Rufa tonącego niszczyciela zsunęła się nagle raptownie pod wodę, jakby wśliznęła w zimną otchłań. W tym momencie pancernik przechodził w nieznaczej tylko od niej odległości.

Minęło kilka chwil i woda, w miejscu gdzie zatonąła przed momentem rufa okrętu, wzdęła się w górę, wypiętrzyła i wreszcie buchnęło wysoko olbrzymim gejzerem.

— Wybuchają bomby głębinowe! — zrozumiał kontradmirał Giffen.

Gwałtowne wybuchy wstrząsały raz po raz olbrzymim kadłubem/pancernika. Z wnętrza okrętu nadeszły do stanowiska dowodzenia meldunki o drobnych uszkodzeniach.

— Tam nikt nie przeżył. Nawet ci, którym udało się wyskoczyć do wody, to teraz po wybuchach bomb głębinowych... — przerwał ktoś ciszę panującą na pomoście. Wszyscy byli tak zdumieni nagłością i brutalnością krwawego widowiska, że stali jak sparaliżowani.

— Ile „Punjabi” miał załogi? — spytał dowódca pancernika.

— Dwustu czterdziestu, sir — odparł brytyjski oficer łącznikowy, zaokrętowany na USS „Washington”.

Kontradmirał podniósł rękę do daszka czapki. Salutował w milczeniu długą chwilę.

— Dwustu czterdziestu — powiedział cicho, jakby sam

do siebie — dwustu czterdziestu — powtórzył.

*

• *

Dnia 2 maja wczesnym rankiem porucznik Wilson stał oparty o podstawę dziobowego masztu na wolno płynącym krążowniku „Edinburgh”. Nie miał co prawda służby, ale nie zmrużył ani na chwilę oka przez całą noc, podobnie zresztą jak cała pozostała przy życiu załoga. Nikt też —

poza rannymi i obsługą kotłowni, maszynowni i komór amunicyjnych — nie schodził do pomieszczeń. Marynarze gromadzili się po korytarzach, kryli wokół komina — nawet dotkliwie zimno nie mogło ich wygonić pod pokłady.

W każdej chwili, w każdym momencie można było spodziewać się kolejnej torpedy, która by tym razem na pewno przesądziła I06 i tak Już prawie wraka, jakim stał się „Edinburgh”.

Nagle rozległy się głośne dzwonki alarmu bojowego. Wszyscy biegiem ruszyli na swe stanowiska.

- Od zachodu trzy nie rozpoznane jednostki — poinformował Wilsona oficer sygnałowy.
- Niemcy?
- Nie wiadomo, ale niestety chyba tak.

Na krążowniku i obu towarzyszących mu niszczycielach szykowano się do walki.

Trzy ciemne sylwetki rosły szybko w oczach i po kilku minutach jasnopomarańczowe ognie salw z nadpływających okrętów rozwiały wszelkie wątpliwości Anglików.

To byli Niemcy!

Trzy niszczyciele, „Hermann Schoemann”, „Z 24” i „Z 25”, gdyż to one były, otworzyły natychmiast ogień do zespołu brytyjskiego i ruszyły do ataku torpedowego.

Sytuacja Anglików była nie do pozazdroszczenia. Dwa słabo uzbrojone niszczyciele, uwiązane koniecznością krążenia wokół „Edinburgha”, przeciwko trzem zwinnym, pełnosprawnym i silnym napastnikom. Był jeszcze co prawda „Edinburgh”, ale jego zdolność manewrowania praktycznie rzecz biorąc zmalała do zera. Sam za to stanowił wyśmienity cel dla atakujących.

„Edinburgh” był w zupełnie beznadziejnej sytuacji, jego dowódca postanowił jednak bronić się do ostatka. Przecież dziobowe działa krążownika były w porządku, a unieruchomienie okrętu polepszało — w pewnym sensie — i ułatwiało celowanie i kierowanie ogniem.

Gdy tylko niemieckie niszczyciele znalazły się w sektorze ostrzału dziobowych dział krążownika, kontradmirał Bonham-Carter rozkazał otworzyć ogień.

- Zaatakować najpierw czołowy niszczyciel pełną siłą ognia — zdecydował. — A dopiero po uzyskaniu trafienia przerzucić ogień na inny.

Niemcy jednak podeszli do obu niszczycieli na odległość

salwy torpedowej i od razu wystrzelili torpedy ze wszystkich wyrzutni.

Jedna z nich trafiła niszczyciel „Forester”. Okręt natychmiast stanął, a z rozdartych wybuchem blach poszycia zaczęły się wydobywać kłęby ciemnego dymu i obłoki białej pary.

Reszta torped minęła niszczyciele i mknęła do nieomal nieruchomego „Edinburgha”, który czynił rozpaczliwe wysiłki, aby za pomocą uszkodzonych turbin i śrub obrócić się dziobem do napastników.

Udało mu się to częściowo, tak że jeden z niemieckich niszczycieli znalazł się w sektorze ostrzału dziobowych dział „Edinburgha”. W tym momencie z sześciu luf trysnęły ognie wystrzałów i pociski kalibru 152 mm poszybowały ku napastnikowi, którym był niszczyciel „Hermann Schoemann”.

Prawie w tym samym momencie jedna z torped hitlerowskiej Jsalwy dosięgła kaleki okręt. Trafiła go nieomal dokładnie po przeciwnej burcie w stosunku do poprzedniego ciosu. „Edinburgh” został nieomal przepołowiony! Trzymał się na wodzie nieomal cudem, a całe jego śródkręcie zamieniło się w piekło, wypełnione ogniem pożarów i wodą wdzierającego się oceanu.

Równocześnie na niemieckim niszczycielu zaobserwowano dwa gwałtowne, pomarańczowe błyski trafienia, a po chwili napastnik przechylił się gwałtownie na prawą burtę i począł najwyraźniej zanurzać się coraz głębiej.

— Brawo artylerzyści! — zawołał ktoś na pomoście tonącego krążownika. — Nie sprzedamy tak tanio swojej skóry Niemcom!

Pozostałe dwa niszczyciele trzymały jednak już od kilku minut drugi z niszczycieli, „Foresight”, w zacieśniających się kleszczach artyleryjskiego ostrzału. Wkrótce też pocisk kalibru 150 mm rozdarł cienkie blachy pokładu i zdemolował jedną siłownię okrętu.

Teraz wybiją nas tu wszystkich co do nogi — pomyślał dziwnie spokojnie porucznik Wilson. — Sytuacja tak przeraźliwie jasna, że lepiej nie trzeba. Z jednej strony trzy ciężko uszkodzone okręty, dwa ze słabą artylerią a trzeci — krążownik — zupełnie bezbronny od sektorów rufowych i całkowicie unieruchomiony, o czym chyba Niem-

109

cy wiedzą, a z drugiej zaś — dwa pełnosprawne niszczyciele z silną artylerią i szesnastoma wyrzutniami torped, które na pewno już ponownie załadowali.

— Od wschodu zbliżają się jakieś jednostki, sir — zameldował sygnalista na „Edinburghu”. — Jedna, dwie, trzy... jest i czwarta.

— Niemcy?

— Z tej odległości nie mogę poznać, ale nie wyglądają na Niemców.

— Niemcy odchodzą, sir — zameldowano po chwili.

Porucznik Wilson spojrzął przez lornetkę. Dwa niszczyciele podeszły do tonącego „Hermann Schoemanna”, stanęły obok w dryfie i opuściły na wodę szalupy.

Podnoszą swoich rozbitków — pomyślał. — A potem...

— Niemcy odchodzą, sir — znowu zameldowano po kilku minutach.

— Od wschodu idą cztery trałowce z Murmańska. Nadają sygnały rozpoznawcze.

— Po co one tu się pchają? Przecież nie pomogą nam nic swoimi łącznie czterema czterocalówkami. Jeszcze czterech kandydatów na wraki — zrozpaczony porucznik obrócił lornetkę na Niemców.

Maszy hitlerowskich niszczycieli niknęły już w oddaleniu.

Czyżby naprawdę odchodzili?

A może wzięli nadchodzące trałowce za jakieś ciężkie jednostki brytyjskie?

Gdy cztery trałowce nadeszły na pole nieudanej bitwy, „Edinburgh” ledwo trzymał się na wodzie. Kontradmiral z żalem wydał rozkaz opuszczenia okrętu. Załoga sprawnie przesiadła się na trałowce. Przeniesiono też wszystkich rannych, jak również ciała zabitych w ostatniej walce.

Kontradmiral Bonham-Carter zszedł ostatni z pokładu swego dogorywającego okrętu flagowego. Przywitał się z dowódcą trałowca.

— Nadać sygnał do „Forestera” i „Foresighta”: „Podejść do Edinburgha i zatopić go torpedami”.

— Jest potwierdzenie odbioru z „Foresighta”, sir — zameldował po chwili sygnalista. — „Forester” nadaje sygnał: „Słowa najwyższego uznania dla dzielnego okrętu i jego załogi”.

Oba uszkodzone niszczyciele podeszły do ciężko rannego

110

kolegi i prawie równocześnie wystrzeliły po jednej torpedzie. Dwa wybuchy złąły się w jeden. Krążownik trafiony tuż obok poprzedniej wyrwy przełamał się w pół, przewrócił i zatonął w ciągu kilku minut.

Cztery trałowce i dwa uszkodzone niszczyciele ruszyły w kierunku niezbyt już odległego Murmańska, dokąd dotarły — nie niepokojone już więcej przez Niemców — świtem następnego dnia.

*

* *

Tymczasem od Islandii szedł wciąż wschodnim kursem konwój PQ-15.

Do dnia 2 maja Niemcy nie zaczepiali konwoju, chociaż wykryli go już 30 kwietnia. Tego dopiero dnia statki weszły w obszar zasięgu niemieckiego lotnictwa startującego z lotnisk położonych w północnej Norwegii, takich jak Tømsø czy Kirkenes. Od tego też dnia rozpoczynał się stan największego zagrożenia.

Skąpe wieści nadchodzące od konwoju QP-11 nie pozwalały zorientować się dokładnie w sytuacji. Nie

wiadomo było na przykład, w którym dokładnie kierunku poszły trzy niszczyciele, należało jedynie sądzić, że nie zapuszczą się one samotnie aż w odległe rejony na zachód od Wyspy Niedźwiedziej, gdzie obecnie znajdował się konwój PQ-15. W każdej natomiast chwili należało spodziewać się ataku hitlerowskiego lotnictwa; istniało także niebezpieczeństwo ataku okrętów nawodnych z „Tirpitzem” na czele.

Ten ostatni był najbardziej prawdopodobny w momencie mijania się obu konwojów — płynącego na zachód i wracającego ze wschodu — wtedy bowiem ciężkie okręty Kriegsmarine miały największą szansę zatopić statki obu konwojów.

W południe 2 maja PQ-15 i QP-11 minęły się na kontr-kursach poza zasięgiem wzajemnej widoczności.

Tego samego dnia konwój trafił na pole dryfującego lodu i był zmuszony do zmiany kursu na bardziej południowy. Tam zaatakowany został przez samoloty niemieckie, jednakże dzięki silnej obronie przeciwlotniczej udało się uniknąć strat, a nawet uzyskano sukces w postaci jednego strącenia.

111

Na obszar rozciągający się między obecną pozycją konwoju PQ-15 i wybrzeżem norweskim — obszar, przez który mogła przebiegać ewentualna droga niemieckiego zespołu ciężkich okrętów — Admiralicja Brytyjska wysłała kilka okrętów podwodnych.

Jednym z nich był polski ORP „Jastrząb”, noszący numer taktyczny „P-551”. „Jastrząb” został niedawno przejęty od amerykańskiej marynarki wojennej i patrol na północ od brzegów Norwegii był pierwszym jego zadaniem bojowym pod polską banderą.

Okrętem dowodził kapitan marynarki Bolesław Romanowski.

W dniu 2 maja pod wieczór ORP „Jastrząb” i konwój PQ-15 znalazły się w jednym sektorze. Niestety chciało, że okręty eskorty konwoju amerykańskiego najprawdopodobniej nie wiedziały o pobycie polskiego okrętu podwodnego w tym rejonie.

O godzinie 19.40 tegoż dnia podsłuch na „Jastrzębiu” usłyszał odgłos pracujących śrub szybkiego okrętu. Dowódca okrętu podwodnego dojrzał przez peryskop niszczyciel i trałowiec, które rozpoznał jako brytyjskie.

W tym momencie na „Jastrzębiu” zorientowano się, że okręt podwodny znajduje się w zasięgu podsłuchu hydro-lokacyjnego jednego z widocznych okrętów.

Dowódca natychmiast kazał wystrzelić znak rozpoznawczy, który by uświadomił znajdujących się na powierzchni, że mają do czynienia z sojusznicznym okrętem podwodnym.

Wydarzenia, które teraz nastąpiły, tak wspomina nieżyjący już Bolesław Romanowski w swej książce *Torpeda w celu*.

„Okręt wyszedł na zanurzenie peryskopowe. Ujrzałem widok, chyba najstraszliwszy, jaki może zobaczyć dowódca okrętu podwodnego.

Wysoko zadarty dziób, obramowany z boków wysoką falą dziobową, całą szybkością wali wprost na nas...

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

— Oba motory cała naprzód — zanurzenie 300 stóp — podałem najspokojniejszym, jak mogłem głosem.

Nadchodzący okręt słychać już było na całym okręcie. Wpierw jako narastający szybko szum, który przeszedł

112

w pętlę grzmot, a wreszcie w odgłos podobny do pośpiesznego pociągu przejeżdżającego nad tunelem.

Raptem «Jastrząb» zadrżał. Dał się słyszeć brzęk tłuczonego szkła, przeraźliwy świst, jakieś stuki i wreszcie wybuchy bomb — suche, krótkie jak strzały z działa.

Z włazów połała się woda...

[...] Dziwne mi się wydało, że w takiej chwili umysł mój pracuje sprawnie. Nie uległem najmniejszemu podnieceniu, zimno i trzeźwo oceniałem sytuację.

Teraz pierwszy okręt się oddala. Drugi zaraz rzuci na nas bomby. Musimy je przyjąć pod wodą i natychmiast się wynurzyć. Wynurzyć się, zanim pierwszy okręt nawróci... Po wynurzeniu nadawać sygnały rozpoznawcze.

Wydałem konieczne zarządzenia.

L...] — Zwiększa szybkość! — meldował Kuncewicz.

Nadszedł właściwy moment.

— Oba motory cała naprzód, ster prawo 25! — rozkazałem.

Chciałentym manewrem popsuć atakującemu całą kalkulację, idąc bowiem dużą szybkością, okręt atakujący nie słyszy nas i rzuci bomby w wypracowane poprzednio miejsce. Od tego miejsca musimy oddalić się jak najbardziej...

— Uwaga, rzuca bomby — mówi spokojnie Kuncewicz zdejmując słuchawki z uszu.

Szereg gwałtownych wstrząsów... Po chwili głucho wybuchy dały znać, że bomby poszły dość daleko za naszą rufą.

— Wynurzenie! — krzyknąłem.

[...] Wtem «Jastrząb» podskoczył tak silnie, że niektórzy ludzie upadli. Zatoczyłem się i oparłem o peryskop. Uczułem, jak jakaś potworna siła podnosi rufę okrętu...

Wszystkie światła zgasty. Trupią zielenią świeciły na-fosforyzowane wskazówki manometrów i telegrafów maszynowych.

Poprzez huki i trzaski usłyszałem szum lejącej się wody.

— Na powierzchni! — doszedł mnie słaby głos z oddali.

Skoczyłem na drabinkę idącą do kiosku.

— Open! — krzyknąłem ze wszystkich sił do Bearda poprzez zalewającą nas wodę.

Beard odrzucił właz i wyskoczył na pomost. _____

— Wojna za kręgiem...

113

Mimo szumu E...1 usłyszałem jakieś dziwne jakby pluskające odgłosy. «Strzelają» — przemknęło mi przez myśl...

Wyskoczyłem na pomost i — upadłem wprost na ciało leżącego sygnalisty.

Zerwałem się na nogi. Poczułem nagły, ostry ból... Z trudem wczołgałem się na ławkę i wspiąłem na nad-burcie pomostu. Usiadłem.

Padał drobny śnieg. Horyzont roztopiał się we mgle.

Z lewej burty równoległe do «Jastrzębia» stał brytyjski trałowiec ostrzeliwując nas z broni maszynowej i działek przeciwlotniczych. Pociski wzbijały fontanny wody, to bliżej, to dalej od nas. Plaśnięcia oznaczały trafne strzały w kadłub «Jastrzębia».

Z prawej burty szedł niszczyciel strzelając ze skrzydeł pomostu. Pociski jego szły górą, z sykiem przecinając powietrze.

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

— Otworzyć wszystkie włazy! Wszyscy na górę!"

Gdy napastnicy, którymi okazały się brytyjskie trałowce „Seagull” i niszczyciel „St. Albans” z załogą i pod banderą norweską, zorientowali się nareszcie, że mają przed sobą polski okręt podwodny, było już za późno. Na miejscu zginęło czterech członków załogi okrętu, piąty — ciężko ranny — zmarł następnego dnia. Wielu było rannych, a „Jastrzęb” tonął.

Kapitan Romanowski wydał rozkaz opuszczenia okrętu, który zatonął około godziny 20.00 w przybliżonej pozycji 71°30'N i 12°32'E. Załogę zabrali na swój pokład obaj sprawcy zatopienia, trałowiec brytyjski i norweski niszczyciel, które w dalszym ciągu pełniły służbę eskortową przy konwoju PQ-15.

Następnego dnia rano konwój został zaatakowany przez sześć niemieckich bombowców uzbrojonych w

torpedy. Samoloty nadeszły na niewielkiej wysokości, tuż nad wodą i mimo silnego ognia obrony przeciwlotniczej pięć z nich przedarło się przez zaporę i wyrzuciło swe torpedy.

Trzy torpedy doszły celu.

S.s. „Cape Corso”, idący w środkowej kolumnie, załadowany był wyłącznie amunicją i materiałami wybuchowymi. Torpedy dosięgły go z prawej burty, na wysokości

114

drugiej ładowni akurat w momencie, kiedy nieomal przed dziobem statku wbił się w wodę płonący wrak jednego

z napastników.

Niezwykłe gwałtowny wybuch wstrząsnął wszystkimi statkami konwoju. Gdy opadła w dół olbrzymia fontanna wody, dymu, pary i ognia, daremnie oczy załóg sąsiednich statków szukały na powierzchni trafionego statku lub przynajmniej jego resztek: s.s. „Cape Corso” przestał dosłownie istnieć, jakby wyparował. Jedynie skotłowana woda i tłuste plamy oleju wskazywały na miejsce jeszcze jednej tragedii.

W tym samym ataku zatonięły jeszcze dwa statki — komodorski „Botavon” i angielski frachtowiec „Jutland”.

Konwój PQ-15 znalazł się w zasięgu północnych baz hitlerowskiego lotnictwa!

Popołudnie przyniosło dalsze ataki. Tym razem nadleciało dwanaście bombowców torpedowych. Na szczęście ich nalot «nie przyniósł żadnych strat konwojowi, a obrona przeciwlotnicza okrętów eskorty strąciła aż czterech napastników.

Noc przeszła względnie spokojnie, przerwana jednym — na szczęście bezowocnym dla Niemców — alarmem lotniczym.

Rano 4 maja pogoda się popszała. Na Ocean Lodowaty opadła mgła. Taka sama mgła, która przyniosła zagładę niszczycielowi „Punjabi”, okryła konwój PQ-15 i uratowała go przed dalszymi stratami.

W dniu 5 maja dwadzieścia dwa statki dotarły szczęśliwie do północnych portów Związku Radzieckiego. Na okrętach eskorty dopłynęli też rozbitkowie z pechowego „Jastrzębia”. Konwój QP-11 również doszedł do Anglii bez dalszych strat.

Straty aliantów poniesione w obu konwojach były stosunkowo nieznaczne. Na trzydzieści osiem statków łącznie (PQ-15 — 25 statków i QP-11 — 13 statków) zatonięły cztery, co można uważać za poważny sukces. Jednakże straty w okrętach eskorty były znaczne i o wiele dotkliwsze, bo trudniejsze do odrobienia.

Zatonał pełnowartościowy, nowoczesny krążownik, niszczyciel i okręt podwodny. Poważnie uszkodzone zostały trzy dalsze niszczyciele, które na długie miesiące trzeba było wycofać ze służby konwojowej. A szczególnie nisz-

czycieli trzeba było coraz więcej i coraz dotkliwiej odczuwano ich brak.

* *

Załoga „Jastrzębia” powróciła do Anglii dopiero w dwa miesiące później, na pokładzie polskiego niszczyciela „Gar-land”, który okrył się sławą w czasie obrony kolejnego konwoju arktycznego, konwoju PQ-16. Sława ta jednak została okupiona stratą prawie 50% załogi (zabitych i rannych). Sam okręt też był mocno uszkodzony i dopiero po przeszło miesięcznym postoju w radzieckich portach polarnych Murmańsku i Archangielsku, wrócił do Wielkiej Brytanii towarzysząc konwojowi QP-13.

Konwój ten w czasie swego rejsu minął się z konwojem PQ-17, najtragiczniejszym ze wszystkich konwojów w historii drugiej wojny światowej.

TRAGEDIA KONWOJU PQ-17*

Już od wczesnego ranka 27 czerwca 1942 roku rozpoczął się ożywiony ruch na obszernym kotwiczowisku Hvalfjor-dhur w pobliżu Reykjavíku na Islandii. Od stojących na redzie statków odbijały szalupy i motorówki przewożąc na brzeg kapitanów, spieszących na odprawę. Formował się kolejny konwój do portów Morza Białego. Konwój oznaczono kryptonimem PQ-17. Na redę Hvalfjor-dhur przybyły statki z dalekich portów kanadyjskich, ruchliwego Nowego Jorku, Bostonu, Filadelfii, portów północnej Szkocji. Głęboko zanurzone w zimnej wodzie północnego fiordu kryły w swych brzuchatych wnętrzach wiele tysięcy ton materiałów wojennych — czołgi, samochody, samoloty, pociski, żywność, lekarstwa.

Mimo trwającej już od wielu lat wojny, Niemcy prowadzili obecnie walki lądowe jedynie na Pustyni Libijskiej oraz na szerokich połaciach Związku Radzieckiego. Każdy z mężów stanu kierujących mocarstwami koalicji antyhitlerowskiej zdawał sobie doskonale sprawę, że losy Wolnego Świata rozstrzygają się właśnie przede wszystkim na długim, liczącym kilka tysięcy kilometrów froncie od Murmańska po Morze Czarne. Nie zwyciężone dotychczas i nie powstrzymane w swym marszu pancerne dywizje spod znaku swastyki wykrawały się teraz na stepach rosyjskich, kruszyły w atakach na wciąż nowe miasta i rzeki, rozбивały o bohatersko walczące oddziały Armii Czerwonej.

Zgromadzeni na odprawie w niskim, drewnianym bara-

- Według miniatury A. Perepeozki: Tragedia konwoju PQ-17, Gdynia 1962.

117

ku kapitanowie statków handlowych i dowódcy okrętów eskorty dowiedzieli się, że konwój PQ-17 składać się będzie z trzydziestu pięciu statków handlowych, trzech statków ratowniczych i jednego zbiornikowca zaopatrzeniowego floty. Eskortę stanowić ma sześć niszczycieli, cztery korwety, trzy trałowce, dwa krążowniki obrony przeciwlotniczej, cztery trawlerzy przystosowane do walki z okrętami podwodnymi i dwa okręty podwodne. Komodorem konwoju został J. C. K. Dowding, wysłużony oficer, rezerwista Royal Navy. Na dowódcę eskorty wyznaczono komandora J. E. Broome'a. Ustalono szyk konwoju i sygnały, przewidziano manewry w wypadku różnych okoliczności.

— W pobliżu trasy waszego konwoju — dodał komandor prowadzący odprawę — operować będą

siły krążowni-cze, płynące pod dowództwem kontradmirała Hamiltona. W skład jego zespołu wchodzi dwa krążowniki brytyjskie: HMS „London” i HMS „Norfolk” oraz dwa krążowniki amerykańskie: USS „Tuscaloosa”, USS „Wichita” i trzy niszczyciele. Życzę panom powodzenia. Mam podstawę przypuszczać, że oprócz wyżej wymienionych zespołów Admiralicja chowa jeszcze w zanadru odpowiednie siły, które będą mogły w razie potrzeby stawić czoła ewentualnej wyprawie „Tirpitz”. Pomyślnych wiatrów — zakończył komandor.

Zgromadzeni kapitanowie poczuli tłumnie opuszczać salę odpraw.

— Powodzenia komandorze — prowadzący odprawę zwrócił się do komandora Broomea — mam nadzieję, że doprowadzi pan konwój w całości do portu przeznaczenia.

— Postaram się — komandor Broome uśmiechnął się wesoło — nie płynę pierwszy raz tą trasą. Może jakoś uda mi się prześliznąć. Teraz lato, trasa prowadzi aż prawie pod samym biegunem — zażartował. — Sądzę, że gorszym niebezpieczeństwem będą dla nas pływające lody niż Niemcy.

Na obszernej redzie raz po raz rozlegał się jazgot podnoszonych kotwic i statki jeden za drugim zaczęły płynąć wzdłuż wysokich górzystych, porośniętych skąpą roślinnością brzegów fiordu kierując się na zachód ku otwartym wodom oceanu. Za rufami pozostawał ostatni goś-

118

cinny, choć na pozór nieprzytulny skrawek lądu, ostatniego lądu przed decydującym skokiem, liczącym przeszło 2000 mil. W letnim słońcu lśniły jaskrawą bielą śniegi na Langjokull*. Niedaleko wioski O1afsvik, przy półwyspie ozdobionym samotnie sterczącym wierzchołkiem górskim, bezładna na pozór masa statków sformowała się w karny, posłuszny woli komodora konwój.

Na flagowy sygnał dany z „River Afton” — jednostki, na której podniósł swój porządek dowódca konwoju — ponumerowane już uprzednio statki zajęły swe miejsca w kolumnach i szeregach. Konwój PQ-17 był konwojem szerokim; składał się z dziewięciu kolumn, po cztery statki w każdej. Na czele środkowej, piątej kolumny, szedł statek komodora Dowdinga, w pobliżu niego miały swe miejsca dwa pomocnicze krążowniki przeciwlotnicze: „Po-lomares” i „Pozarica”, przebudowane z szybkich frachtowców. Między kolumnami i na zewnątrz konwoju uwijały się inne okręty eskorty, pozostające pod dowództwem komandcpra Broome’a. Były to cztery niszczyciele brytyjskie: „Offa”, „Laemington”, „Fury” i flagowy „Keppel” oraz dwa niszczyciele amerykańskie, ponadto trzy trałowce: „Salamander”, „Halcyon” i „Britomart”, cztery trawlerzy posiadające urządzenia do wykrywania okrętów podwodnych: „Ayrshire”, „Lord Middleton”, „Lord Austin” i „Northern Gem”, wreszcie dwa okręty podwodne „P-614” i „P-615”. Cztery korwety pływające pod banderą angielską i Wolnych Francuzów stanowiły dalsze siły, pozostające w dyspozycji dowódcy eskorty. Za jedną z kolumn podążał zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty, „Aldersdale”, wiozący zapasy paliwa dla okrętów wojennych. W tylnych szeregach płynęły trzy statki ratownicze: „Rathlin”, „Za-afaran” i „Zamalek”. Ich obecność przypominała już od samego początku o groźbie czyhającej na konwój płynący przez odległe, arktyczne obszary.

Trasa konwoju PQ-17 prowadziła początkowo wzdłuż zachodnich wybrzeży Islandii. Późnym wieczorem zespół przekroczył koło podbiegunowe północne i na maszcie statku komodorskiego zatrzepotał sygnał,

nakazujący zmianę kursu na wschodni. Późny wieczór! W tym wypadku pojęcie to było zupełnie umowne, słońce bowiem

* Jeden z lodowców na Islandii.

119

świeciło jasno nad zamglonym horyzontem. Panowało przecież lato i trwał długi, polarny dzień.

Na drodze konwoju pojawiły się pierwsze swobodnie płynące kry, zjawisko często spotykane na wodach Cieśniny Duńskiej. Po prawej stronie konwoju majaczyły z dala poszarpane brzegi Islandii, po lewej, gdzieś daleko za horyzontem leżała mroźna Grenlandia, pokryta grubą skorupą wiecznych lodów.

Ze swego pomostu komodor konwoju J. C. K. Dowding widział wszystkie statki idące w zwartych kolumnach. Jedne z nich nosiły banderę amerykańską czy angielską, inne panamską lub holenderską. W środkowej kolumnie odcinały się swą charakterystyczną sylwetką dwa zbiornikowce radzieckie: „Azerbejdżan” i „Donbass”.

Starszy marynarz-sygnalista, Charles Webb, stojący na pomoście niszczyciela „Offa” idącego przed konwojem, oderwał oczy od lornety.

— Sir, zbliża się ściana gęstej mgły — zameldował oficerowi wachtowemu.

— Do diabła! Trudno będzie zachować nakazany szyk — zmartwił się młody porucznik.

Webb pomyślał, że może nadejść taka chwila, że wszyscy będą się modlić o mgłę, która by skryła ich przed wzrokiem nieprzyjaciela. Szczególnie tu na Dalekiej Północy, latem, kiedy trwa nieprzerwany dzień. Webb miał za sobą dwanaście lat nienagannej służby w Royal Navy. Od samego początku wojny pływał na niszczycielach w eskortach konwojów i niejedno już widział w tym czasie, nie powiedział jednak ani słowa ze względu na szacunek dla stopnia. Porucznik był młody, zapalony do walki. Przyszedł niedawno na „Offa” odkomenderowany z jakiegoś liniowego okrętu. Eskortowanie konwoju PQ-17 było jego pierwszym zadaniem bojowym na niszczycielu.

Konwój tymczasem zbliżał się do ławicy mgły. Na maszcie statku komodorskiego załopotały flagi sygnału przypominającego o konieczności utrzymania szyku we mgle. Starszy marynarz Webb widział, jak powoli zacierają się kontury najbliższych jednostek. Biała, wilgotna wata otuliła konwój PQ-17. Rozległy się ostre porykiwania syren, o burty z chrzęstem rozbijały się ciężkie lodowe kry. Napierały jedna na drugą, atakowały stalowe blachy poszycia. Spychane ciężkimi dziobami pod wodę, kruszone

120

i rozbijane piętrzyły się wciąż nowymi zwałami, tworząc fantastyczne księżycowe krajobrazy.

Przez długie godziny konwój PQ-17 brodził we mgle. Gdy wreszcie znów zajaśniało słońce, okazało się, że brak jest dwóch statków handlowych. Wystana na poszukiwanie korweta stwierdziła, że jeden z nich zboczył we mgle z kursu wskutek zacięcia się maszyny sterowej i wpadł na pobliskie skały. Wszelkie

próby samodzielnego zejścia na głęboką wodę spełzły na niczym. Nie pomogła pomoc korwety. Drugi ze statków został znacznie w tyle. Miał on silnie uszkodzoną śrubę. To dały o sobie znać lody Północy. Widocznie grubsza od innych kora okazała się silniejsza od metalowej śruby i teraz okaleczony parowiec ledwo posuwał się naprzód, zostając coraz bardziej w tyle. Komodor rozkazał mu zawrócić do Reykjavíku i zawiadomić holowniki, aby przyszły ściągnąć ze skał drugiego pechowca.

Tak więc* szły już teraz w konwoju trzydzieści trzy statki handlowe.

— Niewesoło rozpoczyna się ten rejs — myślał komodor. — Jeszcze nie było ani sztormu, ani wróg się nie pokazał, a tu już dwa statki musiały zawrócić z drogi. Ciekawe, kiedy pojawi się „Charlie” — komodor rozglądnął się po bezchmurnym niebie. Lada chwila spodziewał się widoku niemieckiego samolotu zwiadowczego, przezwanego przez marynarzy „Charlie”. Przypuszczał, że Niemcy mający na pewno swych szpiegów wśród mieszkańców Islandii wiedzą już o wyjściu w morze konwoju PQ-17 i że teraz starają się usilnie namierzyć jego pozycję.

Wieczorem 30 czerwca na południowej stronie nieba obserwatorzy zauważyli mały czarny punkcik.

— Nie rozpoznany samolot po prawej burcie konwoju, sir — komandor Broome usłyszał natychmiastowy meldunek.

— Prowadzić nasłuch radiowy — rozkazał.

— To „Charlie”, sir — zameldował po chwili radiotelegrafista. — Nadaje coś szyfrem.

Na innych jednostkach też zauważono samolot zwiadowczy. Wszystkie lornetki zwróciły się ku krążącej poza zasięgiem dział przeciwlotniczych maszynie.

— To Blohm Voss 138 — podporucznik Morton E. Wolf-

121

son, dowódca oddziału artylerzystów, zaokrętowanych na amerykańskim statku „Daniel Morgan”, objaśniał swoim podwładnym sposób na rozpoznanie sylwetek nieprzyjacielskich samolotów.

— Że też nie możemy tego drania ściągnąć na dół. Za wysoko idzie — żałował celowniczy dziobowego dział, Benjamin Baxter.

— I tak by to wiele nie pomogło — skrzywił się jego pomocnik, młody chłopak ze stanu Nevada, zwany „kowbojem”. — Zdążył już na pewno zawiadomić wszystkie stacje w całej Norwegii o naszym kursie.

— Masz rację — wtrącił stojący z boku członek załogi, olbrzymi blondyn, Olaf Svendsen z Nowego Jorku. — Teraz już nam nie popuszczą aż do samego Murmańska. Tak jak ostatnim razem.

— Byłeś już w Murmańsku? — zapytał „kowboj”.

— Nie wiedziałeś? Byłem. Jeszcze w grudniu ubiegłego roku, na „Larranga”. Szliśmy z Bostonu do

Islandii z atlantyckim konwojem, a potem dołączyliśmy do konwoju PQ-8, który wyszedł z Reykjaviku w pierwszej połowie stycznia.

— No i co, idziesz jeszcze raz? — zdziwił się Baxter.

— A gdzie tyle zarobię, co tutaj? — roześmiał się Olaf.

Rzeczywiście, przeciętnie marynarz z konwoju północnego otrzymywał sto dolarów miesięcznego wynagrodzenia podstawowego, drugie tyle jako dodatek wojenny, ponadto nadgodziny za soboty i niedziele w morzu i po pięć dolarów za każdy dzień pobytu w portach północnej Rosji oraz siedemnaście procent dodatku w razie przewożenia amunicji i materiałów wybuchowych, wreszcie za każdy udany rejs studolarową premię z kasy rządu Związku Radzieckiego. Nic też dziwnego, że załogi statków pływających w arktycznych konwojach stanowiły swego rodzaju plutokrację wśród marynarskiej braci. Dla sprawiedliwości dodać należy, że pieniądze i korzyści natury materialnej nie były jedynym powodem, dla którego marynarze zaciągali się na statki, idące na Daleką Północ. Wielu z nich szło na morze z nienawiści do faszystów i z poczucia obowiązku: „no, bo przecież ktoś musi pływać na statkach, a kto ma pływać jak nie ja...”

Sytuacja, w jakiej znajdował się konwój PQ-17, była pełna napięcia i nerwowego oczekiwania. Minęli już wyspę

122

Jan Mayen i coraz bliższy był groźny brzeg norweski, gdzie wśród skał i fiordów czekały na lotniskach setki samolotów bombowo-torpedowych; gdzie czatowały ciężkie okręty wojenne z groźnym „Tirpitzem” na czele. Ponieważ Niemcy spostrzegli i namierzili już konwój, należało w każdej godzinie spodziewać się ataku. Zdwojono czujność. Załogi stały w pogotowiu na pomostach. Oczy obserwatorów uzbrojonych w potężne lornetki lustrowały bez przerwy niebo i morze dookoła konwoju.

Przeszedł spokojnie dzień 1 lipca. W południe następnego dnia konwój PQ-17 minął się z konwojem QP-13, idącym z Murmańska. Równocześnie komodor Dowding na „River Afton” otrzymał z Rosji — od bawiącego tam amerykańskiego attache morskiego — wiadomość, że w wyniku ciągłych nalotów niemieckich z pobliskich lotnisk w Kirkenes i Petsamo jedna trzecia Murmańska i jego portu uległa spaleni i leży w gruzach.

— To było do przewidzenia — komodor zwrócił się do kapitana's tatku. — Niemcy doskonale wiedzą, jak ważnym portem stał się w obecnej sytuacji nie zamierzający przez cały rok Murmańsk. Teraz lato. Możemy iść do Archan-gielska. Nawet lepiej, bo dalej od frontu.

Tego samego dnia urządzenia hydrolokacyjne okrętów eskorty wykryły zbliżające się do konwoju obce okręty podwodne. Niszczyciele komandora Broome'a ruszyły do ataku. Z ruf stoczyły się w morze szare beczki bomb głębinowych. Buchnęły w górę zbałwanione gejzery wybuchów. Zdecydowana akcja sił eskorty odstraszyła widocznie niemieckie U-booty. gdyż tego dnia żadna torpeda nie została wystrzelona, żaden statek nie został zaatakowany.

Wieczorem pogoda nieco się pogorszyła. Od północy nadeszły niskie, ciemne chmury. Sprzyjało to planom niemieckim, gdyż samoloty mogły teraz wyskakiwać niespodziewanie z niewielkiej i dogodnej do rzucenia torped czy bomb odległości. Artylerzyści konwoju PQ-17 czekali cały czas przy działach, gotowi w każdej chwili otworzyć morderczy ogień do niemieckich samolotów. Marzli na swych stanowiskach, gdyż mimo lipca od północy wiał przenikliwy wiatr, niosący zimno lodowych gór. Około godziny 18.00 pułap chmur podniósł się nieco i w tej właśnie chwili nad konwojem ukazało się osiem niemiec-

123

kich samolotów torpedowych. W jednym momencie nad spokojnie dotychczas płynącymi statkami rozszalało się morze ognia. Wszystkie działa i ciężkie karabiny maszynowe okrętów eskorty i statków handlowych strzelały do rosnących w oczach sylwetek. Smugi pocisków świetlnych krzyżowały się we wszystkich kierunkach. Już jeden z napastników ciągnie za sobą warkocz ciemnego dymu. Po chwili zwinął się w gwałtownym skręcie i runął bezwładnie do morza. W ostatnim momencie pilot niemiecki usiłował wyskoczyć, ale widocznie zaczepił o jakąś część samolotu, bo mimo iż spadochron począł się już rozwijać, spadająca maszyna pociągnęła go za sobą w głąb lodowatej wody oceanu. Pozostałym samolotom również nie udało się sforsować gwałtownej zapory ogniowej dział konwoju, na skutek tego nie mogły podejść na odległość dogodną do przeprowadzenia ataku torpedowego, zawróciły więc w ciasnym skręcie i schowały się w chmurach.

Pierwszy atak był odparty.

Znów minął dzień. Słońce okręciło się dookoła horyzontu, nie znikając nigdy z pola widzenia. Polarny dzień trwał w lipcu na tych szerokościach nieprzerwanie.

Artylerzyści i marynarze nie mieli chwili wytchnienia. Wciąż musieli czuwać na swych stanowiskach bojowych, bo w każdym momencie mogły ponownie wypaść zza zdradliwych chmur niemieckie samoloty i obrzewić bombami czy torpedami płynące w konwoju statki. Nawet wolni od służby nie mogli zasnąć. Nie pozwalała świadomość, że na zewnątrz panuje wciąż nieprzerwany, jasny dzień, wdzierający się do kabin przez zasłony zaciągane na iluminatory.

Kolejny atak nastąpił 3 lipca o godzinie 15.06. Tym razem zza chmur wyskoczyło dwadzieścia sześć samolotów bombowych. Zeszły falami nisko nad wodę idąc pełną prędkością na niewielkiej wysokości. Doświadczeni w poprzednich rejsach marynarze wiedzieli, że Niemcy szykują się do tak zwanego Horizontal-Tiefangriff — ataku bombowego, dokonywanego z wysokości około 30 metrów nad powierzchnią wody.

Znów rozszalało się morze ognia. Szczęśliwie dla konwoju samoloty rozpoczęły atak od strony, gdzie akurat znajdowały się trzy niszczyciele eskorty i krążowniki obrony przeciwlotniczej. Ściana ognia zaporowego pomieszała

125

szyki atakującym. Wśród nieustannej lawiny pocisków piloci nie mogli dobrze obliczyć momentu rzucenia bomb. Kilka samolotów skręciło w bok jeszcze przed dojściem do pierwszych statków i

zamiatając nieomal skrzydłami szarą wodę oceanu zmykało na południe. Inne rzuciły bomby przed pierwszą kolumną statków, lecz na szczęście żadna z nich nie trafiła do celu.

— To spotkanie zakończyło się wynikiem bezbramkowym — zaszygował żartobliwie komandor Broome do komodora konwoju.

Półtorej godziny po ataku obserwatorzy okrętów idących po lewej stronie konwoju zameldowali widoczne w kierunku północnym maszty eskadry dużych okrętów wojennych.

— Pogotowie bojowe! — zarządził na wszelki wypadek komandor Broome, mimo iż spodziewał się, że są to krążowniki kontradmirała Hamiltona. Mogła to być jednak również eskadra niemiecka, która obeszła dużym łukiem konwój i teraz atakuje od strony północnej. Na szczęście obawy były płonne. Już po chwili reflektor zamrugał z dala sygnałem rozpoznawczym.

Swoi!

Eskadra kontradmirała Hamiltona, która wyszła w dniu 1 lipca z Seydhisfjordhur, dogoniła teraz konwój PQ-17. Składała się ona z ciężkich krążowników brytyjskich „London” i „Norfolk” oraz amerykańskich: „Wichita”, którym dowodził komandor H. W. Hill, i „Tuscałoosa” pod dowództwem komandora N. C. Gillette. W asyście krążowników uwijały się zygzakując smukłe niszczyciele.

— No, w porządku — komandor Broome poczuł się bezpiecznie. — Stary Turtle* zdążył na czas.

— Na „Tirpitz” to trochę za mało — zauważył jego zastępca.

— Mam nadzieję, że Tovey ze swoją eskadrą pancerną krąży też gdzieś w pobliżu. Już oni tam z Home Fleet dobrze pilnują „Tirpitz” i spółki — uśmiechnął się Broome.

Po wymianie sygnałów zespół kontradmirała Hamiltona

- Turtle (ang.) — żółw morski, żartobliwe przezwisko dane przez marynarzy admirałowi Hamiltonowi.

126

odszedł na północ, aby znów o godzinie 20.15 nawiązać

i konwojem kontakt optyczny.

*

* *

Nadszedł dzień 4 lipca — Dzień Niepodległości — narodowe święto Stanów Zjednoczonych. W konwoju PQ-17 olbrzymia większość statków płynęła pod gwiazdzistą banderą, nic też dziwnego, że o północy z 3 na 4 lipca, w pełnym świetle polarnego dnia, między masztami amerykańskich statków zatrzepotały flagi kodu sygnałowego w gali banderowej. Kucharze jeszcze poprzedniego dnia przy-, gotowali tradycyjną potrawę Dnia Niepodległości — indyki.

Konwój tymczasem szedł kursem północno-wschodnim omijając dalekim łukiem samotną Wyspę Niedźwiedzią i oddalając się od lotnisk i baz norweskich. Na północ od konwoju błyskały w promieniach słońca poważne, majestatyczne w swej grozie i wielkości góry lodowe, oderwane gdzieś od spitsbergeńskich lodowców.

Idąca w pobliżu eskadra krążowników dodawała otuchy i nadziei, że może tym razem uda się jakoś prześliznąć. Znowu nadeszły chmury, wyglądały jak postrzępione kłęby białej waty zawieszzone nisko nad wodą. Morze było gładkie i spokojne. Konwój płynął w równych szeregach i kolumnach, błyskając wesołymi barwami flag bander-gali. Krótco przed godziną 03.00 zmieniono kurs na wschodni. Konwój PQ-17 wkraczał na najbardziej niebezpieczny odcinek trasy, najbardziej zbliżony do lotnisk północnej Norwegii.

„Christopher Newport” szedł w ósmej kolumnie, blisko prawego skraju konwoju. Po lewej burcie miał szereg statków, po prawej jedynie cztery z zewnętrznej, dziewiątej kolumny. Pierwszym w tej kolumnie był amerykański liberciak, „Samuel Chase”, jako drugi szedł — również pod gwiazdzistą banderą — stary frachtowiec „Carlton”. Na pomoście statku „Christopher Newport” po prawej burcie przy ciężkim karabinie maszynowym miał służbę starszy marynarz Hugh P. Wright. Oczy kleiły mu się, głowa opadała na uchwyty karabinu. Nic dziwnego, od kilkunastu godzin prawie bez przerwy trwało pogotowie przeciwlotnicze. Nie pomagały termosy pełne gorącej,

127

czarnej jak smoła, aromatycznej kawy. Zmęczenie było silniejsze. Monotonny szum rozcinanej dziobem wody usypiał, łagodnie kołysanie statku osłabiało czujność.

Nikt właściwie w całym konwoju nie wiedział później, skąd wziął się samotny Heinkel 115. Wskoczył z nisko idącej chmury, tuż koło prawej strony konwoju i od razu znalazł się w pozycji dogodnej do ataku torpedowego. Podłużny kształt plusnął o wodę, Heinkel poderwał się i nim ktokolwiek zdążył otworzyć skuteczny ogień, było już po ataku. Rozszczękały się spóźnionymi, daremnymi salwami działka statków konwoju. Samolot znikł w chmurach, a w przejrzystej wodzie rwała pełną prędkością śmiertcionośna torpeda. Przeszła luką między „Samuelem Chase'em” i „Carltonem” i mknęła prosto ku idącemu w następnej kolumnie „Christopherowi Newport”. Chorąży Market, dowódca oddziału artylerzystów, zeskoczył z pomostu i podbiegł do stanowiska starszego marynarza Wrighta.

— Strzelaj do torpedy! Szybko!

Wright skierował lufę swojego ciężkiego karabinu maszynowego w kierunku wyraźnej smugi pędzącej torpedy. Wziął poprawkę na prędkość i nacisnął spust. Rozległ się suchy trzask strzałów. Na wodzie, w pobliżu jasnej smugi śladu torowego torpedy wykwitły małe fontanny.

— Dobrze! Wal tak dalej! — krzyczał chorąży.

Stojący na pomoście marynarze z załogi statku w popłochu rzucili się na przeciwną burtę. Widać było wyraźnie, że nie pomoże już gwałtowny zwrot, jaki chciał wykonać kapitan. Torpeda musi trafić w statek! Chyba że zostanie przedtem rozstrzelana. Fontanny, wzbijane pociskami Wrighta układały się równym

ściegiem coraz bliżej statku.

; — Trafiona! — ucieszył się chorąży, widząc jak sznur pocisków przeszył widoczny już dokładnie ciemny kadłub.

Niestety. Torpeda mknęła wciąż dalej i nie zboczyła ani na stopień z wytkniętego kursu. Wright, widząc daremność swoich wysiłków przerzucił ogień jeszcze bliżej statku. Chciał postawić zaporę ogniową przed mknącą nieubłaganie torpedą. Małymi, powolnymi ruchami siał na wodę grad pocisków. Daremnie! Stalowe cygaro przeszło i tę przeszkodę. Wright opuścił lufę jeszcze niżej, aż do oporu ograniczającego dolny, dopuszczalny kąt ostrzału. Torpeda była już prawie u jego stóp. Przestał strzelać.

128

Teraz nie miało już to żadnego sensu. Odruchowo zasłonił ręką oczy.

Gwałtowny wstrząs! Huk! Wyrzucony ze swego stanowiska Wright poczuł, że leci gdzieś w powietrzu. Huraganowy podmuch rzucił go na niższy pokład. Uderzył głową o ściankę nadbudówki i stracił przytomność. Gdy otworzył oczy, ujrzał nad sobą nachylone twarze zatroskanych kolegów.

— Okay! Żyje! Odzyskał przytomność! — usłyszał głos chorążego Marketa.

Wright rozejrzał się dokoła. Był w szalupie. W odległości kilkuset metrów płonął „Christopher Newport”. Gęsty, czarny dym walił pod chmury z nadbudówek. Ogromna wyrwa czerniała po prawej burcie na wysokości maszynowni.

— Trafili w samą maszynę — objaśniał rannego chorąży. — Z wachty nikt nie wyszedł żywy. Stary kazał opuścić statek.

Do krążących szalup podchodził statek ratowniczy „Za-malek”. Po wyrzuconych na burtę sztormtrapach rozbitkowie wdrapali się na zbawczy pokład. Podniesiono rannych. „Zamalek” zrobił zgrabny zwrot i pospieszył za konwojem.

Za rufą bił w niebo słup dymu płonącego statku.

Na niszczycielu flagowym eskorty zamigotał reflektor: „Do okrętu podwodnego «P 614». Zatopić torpedą płonący statek”.

Idący na prawym skrzydle konwoju okręt podwodny zawrócił, podszedł do palącego się wraka. Stał naprzeciw lewej burty nieruchomego celu. Torpeda trafiła również w maszynownię. Statek przełamał się na pół i po paru minutach znikł w głębinach oceanu.

Komodor Dowding wykreślił „Christophera” ze spisu konwoju z krótką adnotacją: „4 VII 1942, 03.10, GMT. Pozycja 19°48'E — 75°12'N. Uszkodzony przez torpedę samotnego samolotu He 115, zatopiony torpedą «P 614»”.

— No, zaczęło się na dobre — mruknął do siebie George J. Salvesen, kapitan statku s.s. „Troubadour”, idącego pod banderą panamską.

— Zobacz pan — zwrócił się do chorążego Carrawaya, mającego pod swoją opieką obronę przeciwlotniczą statku — że zanim skończy się ten świąteczny dzień, pańscy

— Wojna za kręgiem...

129

chłopcy będą jeszcze mieli pełne ręce roboty, gwarantuję to panu.

— Mam nadzieję, że nasza czterocalówka znajdzie sobie jakiś cel — uśmiechnął się młody oficer.

— Żeby tylko tych celów nie było za dużo naraz. Trudno się wtedy zdecydować, który z nich wybrać

— zauważył sceptycznie kapitan.

Komandor D. P. Moon, dowódca sił eskortowych zespołu krążowników kontradmirała Hamiltona, zaokrętowany na amerykańskim niszczycielu USS „Wainwright”, otrzymał przed chwilą meldunek od dowódcy niszczyciela, kapitana R. H. Gibbsa, że zapasy paliwa się kończą i nadszedł czas ich uzupełnienia. W związku z tym odpowiedni sygnał świetlny pomknął na okręt flagowy Hamiltona: „Odchodzę do konwoju w celu pobrania paliwa”.

Konwój PQ-17 szedł w odległości 18 mil od sił krążow-nicznych. Idąc w jego kierunku komandor Moon zastanawiał się, dlaczego kontradmirał Hamilton krąży stale po północnej stronie konwoju, gdy tymczasem wszelkich ataków, zarówno lotniczych, jak i ewentualnie eskadry pancерnej, należałoby spodziewać się raczej od strony południowej.

Może Turtle otrzymał takie rozkazy z Admiralicji — zdecydował wreszcie.

Dochodzili do konwoju. Była godzina 16.47. Nad widocznymi już dokładnie statkami ukazały się nagle ciemne obłoczki wybuchających pocisków przeciwlotniczych.

Do uszu komandora doszedł huk strzałów.

— Całą mocą naprzód! — poszedł rozkaz do maszynowni.

Niszczyciel skoczył do przodu.

Głośny tupot marynarskich butów na trapach i pokładach złał się nieomal z przenikliwym sygnałem alarmu bojowego. Po chwili wszystkie działka przeciwlotnicze „Wainwrighta” rozszczękały się krótkimi seriami. Konwój atakowała grupa sześciu samolotów torpedowych. Mknęły nisko nad wodą. Niespodziewany ogień z „Wainwrighta” uderzył na nie z boku, pomieszał szyki, zmusił do zmiany kursu. Kolejny niemiecki atak został odparty.

„Wainwright”, korzystając z chwili spokoju, spieszył do zbiornikowca „Aldersdale”, skąd miał pobrać paliwo. Niestety, cisza trwała bardzo krótko. Już w dziesięć minut

130

,po odparciu ataku samolotów torpedowych ukazały się słynne niemieckie bombowce nurkujące. Te wzięły na cel okręty eskorty. Jeden po drugim kładły się na skrzydło, by w narastającym ryku silnika walić się w dół, prosto na pluające ogniem okręty. W oczach stojącego na pomoście bojowym komandora Moona gwałtownie rosła ciemna, rozkraczona sylwetka napastnika. Niszczyciel pędził pełną mocą swych maszyn. Cały kadłub dygotał i drgał od gwałtownych obrotów śrub. Okręt szarpał się, pochylał w nagłych skrętach i zygzakach. Jedyny ratunek w szybkości! Atakujące samoloty nadlatywały jednocześnie z trzech stron. Już są blisko. Za moment rzucą bomby!

Już!

Od kadłuba samolotu oderwał się ciemny kształt. W tym samym momencie komandor podał na ster:

— Prawo na burtę!

„Wainwright” pochylił się w rozpaczliwym zwrocie. Zamiótł burtą» połąć oceanu, wygładził pomarszczoną falami wodę po wewnętrznej stronie ciasnego łuku. Trzy bomby, jedna po drugiej chlusnęły ciężko w morze, wzbijając w górę pióropusze fontann. Opadający pył wodny zmoczył stojących na pomostach marynarzy. Uciekające z rykiem przeciążanych silników samoloty gonił zajadły ogień wszystkich działek. Po odparciu ataku „Wainwright” podszedł wreszcie do zbiornikowca, aby pobrać paliwo. Załoga przez cały czas tkwiła nieprzerwanie na stanowiskach pilnie obserwując horyzont. Marynarze przy węzłach podających paliwo czekali tylko na rozkaz, aby je rozłączyć. W maszynowniach i kotłowniach wszystko gotowe było do manewrów. Przygotowania nie były daremne. O godzinie 18.30 od prawego skrzydła konwoju ukazały się ciemne punkciki dwudziestu pięciu samolotów. Szły w dwóch grupach. Jedna zeszła na wysokość 30—40 metrów i nadlatywała zwartą ławą od prawej strony konwoju, druga łukiem ominęła statki i zbliżała się od strony północno--wschodniej, chcąc zaatakować konwój od czoła.

„Wainwright” ruszył z miejsca maksymalną prędkością. Szedł na spotkanie nadlatującej od czoła grupy samolotów. Chciał je zatrzymać lub zawrócić ogniem swych dział i nie dopuścić do podejścia na odpowiednią dla ataku torpedowego odległość. Obok szedł również pełną prędkością niszczyciel brytyjski „Offa”. Strumień pocisków witał nad-

9* ' 131

latujących napastników. Na niszczycielach zaobserwowano trafienie. Prawoskrzydłowy samolot zakotłosał się jakoś dziwnie, buchnął ogniem i dymem z silnika i rzucając po drodze torpedy skręcił w ciasnej pętli odlatując na południe. Za nim podążył drugi i trzeci. Inne zmuszone były rzucić torpedy w odległości 1000—1500 metrów od pierwszych statków. Obserwatorzy na handlowcach widzieli wyraźne ślady torowe chaotycznie płynących torped. Natychmiastowe zwroty pozwoliły szczęśliwie uniknąć trafień.

Nie wszędzie jednak poszło tak dobrze.

Kilka samolotów drugiej fali, atakującej od prawego, rufowego sektora konwoju zdołało przedrzeć się przez zaporowy ogień artylerii przeciwlotniczej. Zrzuciły one torpedy, z których jedna trafiła w statek bandery angielskiej „Navarino”. Płynący w następnej kolumnie amerykański frachtowiec, „Washington”,

trafił, co prawda, w podrywający się po przeprowadzeniu ataku samolot i po chwili Heinkel 111 ciągnąc za sobą smugę gęstniejącego dymu zwałił się do wody, ale torpedy zostały już rzucone. Nie pomogły próby uników.

Znów tonął jeden statek.

Bilans spotkania — jeden zatopiony statek i trzy zestrzelone samoloty — przedstawiał się niekorzystnie dla konwoju, nie należy bowiem zapominać, że prawie każdy ze statków wiózł w swych ładowniach po kilkanaście samolotów lub czołgów.

O godzinie 19.15 nastąpił kolejny atak dwudziestu pięciu samolotów typu Focke-Wulf, uzbrojonych w torpedy. Tym razem Niemcy atakowali w czterech grupach, z różnych kierunków równocześnie. Kilka samolotów brało na cel jeden statek. Szczególnie zajadłe atakowane były płynące w konwoju zbiornikowce. Tym razem torpedy były rzucone celnie. Trafiony został amerykański frachtowiec typu „Liberty”: „Wiliam Hooper”, zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty: „Aldersdale” i zbiornikowiec radziecki: „Azerbejdżan”. Na statku amerykańskim wybuchła panika. Załoga nie czekając nawet na rozkaz kapitana opuściła statek, który był tylko stosunkowo nieznacznie uszkodzony. Pozostawiony na łasce losu „Hooper” stał się pastwą płomienia nie gaszonego pożaru i w konsekwencji musiał być zatopiony przez własną eskortę. „Aldersdale”

132

otrzymał na szczęście lżejsze uszkodzenia i mógł o własnych siłach kontynuować dalszą podróż. Na „Azerbejdżanie” również wybuchł pożar. W momencie pierwszego zamieszania kapitan kazał załodze opuścić statek. Z ciężkim sercem odbijali od palącego się zbiornikowca. Tak długo służył im za dom, był kawałkiem Ojczyzny.

— Towarzyszu kapitanie! A może by tak spróbować jeszcze ugasić ten pożar? — trzeci oficer, komсомолец Iwan Małyszkin, zwrócił się do kapitana. — Pamiętajcie, jak dwa lata temu załoga uratowała płonący na Atlantyku zbiornikowiec „San Demetrio”?

— Dobrze. Popróbowujemy — zgodził się kapitan, który przyszedł już nieco do siebie po odniesionej w czasie nalotu kontuzji.

Wdrapali się z powrotem na pokład. Ruszyli do walki z szalejącym, groźnym żywiołem. Pod burtę zbiornikowca podpłynął angielski okręt podwodny.

— Ki[^]Sy opuszczacie statek? — zamrugał reflektor. — Mamy rozkaz zatopić was torpedą.

— A idźcie do diabła z twoimi torpedami! — zdenerwował się kapitan. — Odpowiedzcie im — zwrócił się do starszego oficera — żeby sobie poszli precz. Damy sobie sami radę. Jeszcze nie toniemy. Ugasimy pożar i dogonimy konwój.

Rzeczywiście. Ogień powoli zaczął przygasać. Jeszcze tu i ówdzie pokazywały się jego jaskrawe języki, ale zawzięcie tłumione przez dzielną załogę stawały się coraz mniejsze. Po godzinie ruszono dalej w ślad za znikającym za horyzontem konwojem.

Tymczasem między zespołem krążowników kontradmirała Hamiltona a Admiralicją wywiązała się ożywiona wymiana depez. Już o godzinie 18.30 kontradmirał Hamilton sygnalizował do Londynu, że zgodnie z uprzednio otrzymanymi instrukcjami ma zamiar odejść od konwoju o godzinie 22.00 dnia 4 lipca. Na ten sygnał Admiralicja odpowiedziała o godzinie 19.30: „Pozostać przy konwoju w oczekiwaniu dalszych instrukcji”. Rozkaz ten specjalnie nie zdziwił kontradmirała. Przypuszczał on, że Admiralicja, posiadając lepsze wiadomości o istniejącej sytuacji, rozkazuje zostać zespołowi krążowników w celu związania sił niemieckich do czasu nadejścia ciężkich okrętów Home Fleet. O godzinie 21.00 nadeszły oczekiwane dalsze

instrukcje. Depesza głosiła: „Bardzo pilne! Do zespołu krążowników. Przygotować się do wycofania zespołu na zachód pełną prędkością”.

A więc zaczyna się — pomyślał Hamilton. Sądził, że nowy rozkaz przekazuje mu kurs bojowy. Skierował swój zespół w kierunku widniejących statków konwoju, aby przekazać rozkazy komandorowi Broome'owi.

— Radiogram z Admiralicji, sir! — zameldował ponownie oficer szyfrowy. — Nadany o godzinie 21.23.

„Do kontradmirała Hamiltona. Pilne! Ze względu na zagrożenie ze strony nieprzyjacielskich okrętów nawodnych należy rozwiązać szyk konwoju i podążać indywidualnie do portów rosyjskich”.

— Rozwiązać szyk konwoju! — kontradmirał nie wierzył własnym oczom. — Przecież niewzruszona zasada taktyki konwojowej nakazywała utrzymanie szyku za wszelką cenę. Rozproszenie dozwolone było do stosowania jedynie jako krok ostateczny i to w wypadku bezpośredniego zagrożenia przez ciężkie okręty nieprzyjaciela. W dodatku taki rozkaz mógł wydać jedynie dowódca eskorty konwoju, będący na miejscu i mogący bezpośrednio ocenić zaistniałą sytuację, a tymczasem rozkaz nadchodzi z Londynu, oddalonego o tysiące mil od pola rozgrywającej się walki. Rozkaz jednak był aż nazbyt wyraźny.

— Przekazać sygnał Admiralicji do komandora Broome'a — powiedział głośno. — Widocznie niemiecka eskadra jest gdzieś bardzo blisko w kierunku zachodnim od nas — rozumował — i moje krążowniki mają stawić im czoło. — Alarm bojowy! — zarządził. — Obserwować pilnie sektor zachodni i otwierać ogień natychmiast po spostrzeżeniu jakichkolwiek jednostek wojennych.

— Nowy sygnał z Admiralicji, sir! Z godziny 21.36.

— Co znowu?

Tym razem rozkaz był jeszcze bardziej lakoniczny:

BARDZO PILNE! ROZPROSZYĆ KONWÓJ!

— Nadać na „Keppela” i „River Afton” — rozkazał kontradmirał Hamilton. — „Rozproszyc konwój. Statki podążają indywidualnie do dowolnych portów . rosyjskich. Niszczyciele eskorty dołączą do zespołu krążowników. Okręty podwodne odesłać do przewidzianych instrukcją sektorów patrolowych”. — Zaraz chyba dojdzie do bitwy — rozumował w dalszym ciągu. — Niszczyciele ko-

mandora Broome'a przydadzą się w walce z niemieckimi pancernikami.

Komandor Broome osłupiał otrzymawszy taki rozkaz.

— Jak to? Rozpraszać konwój i zaniechać jego eskortowania właśnie tu, w najbardziej narażonym na ataki sektorze Oceanu Lodowatego? Niemożliwe!!! Przecież na samotne statki, praktycznie zupełnie bezbronne, spadnie wkrótce cała lawina samolotów. Wyłuskają je po jednym, jak ziarnka słonecznika. I do tego ten przeklęty, diabelski dzień polarny. Przez dwadzieścia cztery godziny na dobę jasno i jasno. Żadnej szansy na niespostrzeżoną zmianę pozycji, na oderwanie się z pola obserwacji hitlerowskiej Luftwaffe.

Komodor Dowding odsygnalizował z pokładu „River Afton” do kontradmirała Hamiltona: „Powtórzyć rozkaz”. Nie mógł uwierzyć, że właśnie to najgorsze miało spotkać jego konwój. — Widocznie „Tirpitz” ruszył ze swego legowiska — snuł najgorsze domysły.

Z kr/żo wnika flagowego nadeszło potwierdzenie strasznego rozkazu. Komodor Dowding z ciężkim sercem rozkazał sygnaliście wywiesić rozkaz dla statków konwoju PQ-17.

„Do wszystkich statków! Rozproszyć konwój. Podążać indywidualnie do portów rosyjskich. Niech Bóg ma was w swojej opiece”.

Niszczyciel „Keppel” zawiadomił inne okręty eskorty. Okręt podwodny „P-615” potwierdzając sygnał odpowiedział: „Odchodzę pełną prędkością do sektora patrolowego. Będę starał się iść jak najdłużej na powierzchni”.

Komandor Broome nawet w tak tragicznej sytuacji nie stracił humoru. Kazał odsygnalizować: „Ja także. Powodzenia!”

Na maszcie sygnałowym „River Afton” trzepotały flagi tragicznego rozkazu:

CONVOY IS TO SCATTER*

*

* *

Mroczną salę konferencyjną w gmachu Admiralicji w Londynie rozświetlały krwawe błyski zachodzącego słoń-

* Rozproszyć konwój.

ca odbite w szybach stojącego naprzeciw budynku. Przy ciężkim dębowym stole zajmowali miejsca wyżsi oficerowie Royal Navy. Od ciemnego tła granatowych mundurów, ożywionych rzędami kolorowych

baretek orderowych, odbijała niepokalana biel kołnierzyków i złoto galonów.

— Panowie! — rozpoczął pierwszy lord morski, sir Dudley Pound. — Zebrałem was tu w celu podjęcia decyzji w sprawie konwoju PQ-17. Złe przeczucia nie zawiodły mnie niestety — mówił dalej admirał cichym, zmęczonym głosem. — Jak już panowie zapewne wiecie, w dniu wczorajszym samoloty dalekiego zwiadu zameldowały o przegrupowaniu ciężkich okrętów niemieckich w kierunku północnym. I tak cba pancerniki kieszonkowe: „Scheer” i „Lutzów” opuściły bazę w Narviku i przeszły do fiordu Alta, natomiast „Tirpitz” i „Hipper” przerzucone zostały z Trondheimu do Narviku. Doniesienia naszego wywiadu z terenu Norwegii potwierdziły już te dane. Z drugiej strony wiemy również dokładnie, że nieprzyjaciel wykrył i zlokalizował konwój PQ-17. Przed pół godziną otrzymałem ważną wiadomość, co prawda, jeszcze nie sprawdzoną, że w tej chwili „Tirpitz”, „Scheer” i eskorta niszczycieli niedługo wyjdą na morze. Cel może być tylko jeden: konwój PQ-17! Przed wyruszeniem konwoju ostrzegałem rząd Jego Królewskiej Mości — kontynuował sir Dudley Pound — przed trudnościami, jakie mogą wyniknąć w trakcie kontynuowania rejsu i przewidziałem w takim wypadku jedyne wyjście, rozproszenie konwoju.

— A siły kontradmirała Hamiltona i admirała Tove-ya? — odezwał się jeden z obecnych.

Admirał Pound podszedł do dużej mapy północnego Atlantyku i Morza Barentsa.

— Konwój PQ-17 znajduje się w tej chwili tu — wskazał kijkiem punkt oddalony o około 240 mil od Przylądka Północnego, na północny wschód od Wyspy Niedźwiedziej. — Wraz z konwojem jest też zespół krążowników kontradmirała Hamiltona. Niestety, zdajecie sobie panowie sprawę, że wysyłanie tego zespołu przeciw spółce „Tirpitz” i „Scheer” byłoby jednoznaczne ze skazaniem go na pewną zgubę. A na to, szczególnie po stracie krążowników „Edinburgh” i „Trinidad” nie możemy sobie w żadnym wypadku pozwolić. Zespół admirała Toveya,

136

jedyny zespół na tych wodach, który mógłby próbować stawić czoło niemieckiej eskadrze, znajduje się w tej chwili tu — admirał wskazał punkt leżący na linii łączącej Spitsbergen z wyspą Jan Mayen — i oddalony jest od konwoju PQ-17 o większą liczbę mil niż zespół niemiecki. Nie należy przy tym zapominać, że konwój PQ-17, idący w kierunku wschodnim, oddala się z każdą godziną od zespołu admirała Toveya, a jednocześnie kurs jego jest zbieżny z ewentualnym kursem „Tirpitz” i „Scheera”.

— Czy nie można byłoby — zabrał głos jeden z obecnych — kazać konwojowi zawrócić z drogi, co zmyli Niemców, a siłom kontradmirała Hamiltona polecić osłonę konwoju aż do nadejścia Home Fleet? Mamy przecież piękne przykłady walki z silniejszymi przeciwnikami. Bitwa komandora Harwooda przy ujściu Rio de la Plata, akcja komandora Fegena na „Jervis Bay” czy wreszcie bitwa koło Syrty prowadzona przez zespół admirała Via-na.

— Przekłady! Przykłady! — zachnął się admirał Pound. — Ja też dam panu, admirale, przykład. Walka „Bismarcka” z „Hoodem”, a następnie pościg prawie całej naszej floty za niemieckim okrętem liniowym. Zresztą od czasu bitwy w pobliżu Rio de la Plata Niemcy też nabrali dużo doświadczenia i teraz już nie można liczyć na szczęśliwy traf czy przypadek. Biorąc pod uwagę grozę i powagę sytuacji postanowiłem wydać rozkaz rozproszenia konwoju i odejścia eskadry kontradmirała Hamiltona do

zespołu admirała Toveya. Mam nadzieję, że po pierwsze „Tirpitz” i „Scheer” nie będą uganiały się po morzu za pojedynczymi statkami, po drugie, że odejście sił krążowniczych na zachód zostanie zauważone przez lotnictwo niemieckie i odciągnie zespół nieprzyjacielski w kierunku Home Fleet. Jednocześnie wszystkie nasze okręty podwodne patrolujące sektory na północ od Przylądka Północnego należy przetrzucić na przypuszczalną trasę niemieckiego zespołu.

— Rozproszyc konwój? Ależ to jest sprzeczne z podstawowym założeniem Admiralicji — wypowiedział głośno swój pogląd jeden z zebranych.

— Admiralicja to my, panowie — zauważył admirał Pound. — Wobec zaistniałej sytuacji nie widzę innego wyjścia. Mamy przecież przykłady, że samotnie płynące,

137

nie konwojowane statki docierały często szczęśliwie z Islandii do portów północnej Rosji. Dlaczegoż by teraz nie miały się przedrzeć! Do Murmańska zostały jeszcze dwie doby drogi, a tam statki mogą już wejść pod ochronę lotnictwa radzieckiego.

— Tak, ale tamte statki przeszły nie wykryte, a tutaj Niemcy znają doskonale położenie konwoju — odezwał się młody jeszcze komandor.

Admirał Pound albo nie dosłyszał tej uwagi, albo ją zlekceważył.

— Czy są jeszcze jakieś propozycje? Nie ma. Wobec tego dziękuję panom.

Do zespołu krążowników, znajdujących się o 2000 mil od sali konferencyjnej, daleko, w pobliżu granicy polarnych lodów został wysłany z pływającej się w ciepłe słonecznego lipca Wyspy Ostatniej Nadziei — jak nazywano Anglię w czasie wojny — znany nam już rozkaz.

W niecałą godzinę później, gdy na Oceanie Lodowatym Północnym konwój PQ-17 stał się już bezładną kupą samotnych statków, do gabinetu pierwszego lorda morskiego zapukał kontradmirał Clayton, szef operacyjnego ośrodka wywiadowczego floty.

— Co nowego? — admirał Pound uniósł głowę znad biurka. Przed nim leżała rozłożona mapa Morza Barentsa.

— Sir, otrzymałem przed chwilą ważną wiadomość z Norwegii. Okazuje się, że ostatni raport był mylny. „Tirpitz” i „Scheer” stoją na kotwicach w fiordzie Alta.

— Nie wyszły na morze? — zdumiał się admirał Pound. — Czy to pewna wiadomość?

— Z inną nie przychodziłbym teraz, sir.

Pierwszy lord zamyślił się głęboko.

Niemcy nie wyszli z portu. Dlaczego? Przecież wszystko wskazywało na to, że mają zamiar uderzyć na konwój PQ-17. Ale w takim razie rozkaz rozproszenia konwoju był wydany za wcześnie i rację mieli ci,

którzy odradzali jego wysłanie.

— Czy będą jakieś rozkazy, sir? — głos admirała Clay-tona przerwał ciszę panującą w gabinecie.

Sir Dudley Pound uniósł głowę. Ujrzał poważną, skupioną twarz kontradmirała.

— Nie — powiedział powoli — nie będzie żadnych dodatkowych rozkazów. Żadnych rozkazów — powtórzył.

138

— Dobranoc, sir — kontradmirał skierował się ku drzwiom.

— Proszę natychmiast meldować mi każdą wiadomość, otrzymaną od Hamiltona lub od statków konwoju PQ-17. Bez względu na porę. Będę tu nocował. Dobranoc Clay-ton.

Drzwi zamknęły się cicho za wychodzącym.

Admirał sir Alfred Dudley Pound, pierwszy lord morski, został sam. Nigdy dotychczas jeszcze nie czuł się tak zmęczony, nigdy nie ciążyło na nim takim brzemieniem sześćdziesiąt pięć lat energicznego życia — z tego pół wieku w Royal Navy. W zadumie spoglądał na wiszący na ścianie portret admirała lorda Johna Jellicoe'a. Admirał przyknął oczy. Wspominał najpiękniejszy okres swego życia, gdy jako młody czterdziestoletni komandor dowodził okrętem liniowym HMS „Colossus” w słynnej bitwie jutlandzkiej, bitwie, w której na czele zwycięskiej floty brytyjskiej stał admirał lord Jellicoe, pierwszy lord morski wyroku 1916.

Jak historia — która zaliczyła lorda Jellicoe'a do bohaterów godnych Nelsona — oceni postępowanie jego, admirała Pounda, pierwszego lorda morskiego w krytycznym dla

Anglii okresie drugiej wojny światowej?

*

* *

Rozkaz rozproszenia spadł na statki konwoju PQ-17? jak grom z jasnego nieba. Hiobowa wieść rozeszła się lotem błyskawicy wśród załóg. Na pokłady wybiegli wszyscy wolni od służby. Statki konwoju po odebraniu rozkazu łamały szyki i w kilkanaście minut później z karnego ordynku pozostała tylko bezładna gromada.

HMS „Keppel” mijał jeden po drugim rozpraszające się statki. Komandor Broome, stojąc na pomoście niszczyciela widział przez lornetkę zebrane na każdym pokładzie załogi. Widział zaciśnięte pięści wygrażające jego okrętom, słyszał nawet niesione przez wiatr okrzyki. Ze ściśniętym gardłem patrzył na ludzi, których oddano jego opiece. Czuł się odpowiedzialny przed rodzinami marynarzy za ich zdrowie i życie, odpowiedzialny za cenne statki i jeszcze cenniejszy ładunek. 1 oto odchodzi. Odchodzi w chwili,

139

kiedy konwojowi może grozić niebezpieczeństwo. Idzie, co prawda, przeciwko okrętom wroga, .ale któż może zaręczyć, że nie jest to zasadzka ze strony nieprzyjaciela, aby odciągnąć od konwoju siły eskorty i tym łatwiej zniszczyć pozostawione bez ochrony, bezbronne i powolne statki.

Jak można wydawać takie rozkazy z odległości 2000 mil od terenu działania? — zżymał się w duchu. — Przecież instrukcja konwojowania wyraźnie stwierdza, iż rozproszenie można stosować dopiero w momencie bezpośredniego zagrożenia przez przeważające siły nieprzyjaciela. A przecież w polu widzenia nie ma jeszcze wroga i kto wie, kiedy się ukaże. Wobec tego — dochodził do wniosku — czy rozkaz rozproszenia konwoju i odwołania mego zespołu jest słuszny? Czy nie powinienem pozostać na swym stanowisku, jak długo będzie to tylko możliwe, a gdy ukaże się wróg, walczyć do końca, do ostatniego pocisku w lufie działa, do ostatniej torpedy w wyrzutni?

Wśród załóg konwoju widok odchodzących pełną prędkością w kierunku zachodnim krążowników kontradmirała Hamiltona i niszczycieli eskorty budził uzasadnioną obawę i rozpacz.

— Zostaliśmy sami na najgorszym odcinku całej trasy — komodor rozprasającego się konwoju dzielił się swymi ponurymi myślami z kapitanem statku „River Afton”.

Konwój PQ-17 przestał istnieć jako zwarta, sprawna jednostka, dzieląca wspólnie losy niebezpiecznej podróży, broniąca się przeciwko nadlatującym samolotom, ratująca rozbitków zatopionych statków. Zostały tylko małe grupy, których dalsze losy zależęć miały od energii i umiejętności poszczególnych kapitanów, od ich doświadczenia i... od ślepego trafu. Każdy prawie statek stał się małym, odrębnym światem, odgradzonym od współtowarzyszy niedoli powiększającym się z każdą chwilą pustkowiem nieprzyjaznego morza polarnego.

Konwój został rozproszony!

Skończył się tragiczny Dzień Niepodległości. Zegary wskazywały północ. Rozpoczął się kolejny dzień gehenny, 5 lipca 1942 roku. Kapitanowie i załogi rozproszonych statków z głuchą nienawiścią patrzyli na widniejące wciąż nad horyzontem blade, polarne słońce. Ani nawet godziny zmierzchu, ani chwili opiekuńczych ciemności, w których

140

można by było skryć się przed groźącym wciąż wrogiem. Bez przerwy jasno i jasno. Nie można zmrużyć oczu, nie można odpocząć, odejść od działek, bo w każdej chwili mogą nadlecieć złowieszcze maszyny.

Od chwili rozproszenia konwoju minęło niecałe pięć godzin, kiedy nagle wszyscy radiotelegrafiści rozrzuconych na Morzu Barentsa, samotnie płynących statków usłyszeli w eterze rozpaczliwy, bliski sygnał, nadany otwartym tekstem.

— Tu „Empire Byron”. Jestem torpeda...

W słuchawkach zadźwięczała głucha cisza. Tragiczny sygnał zastał przerwany wpół słowa. Dlaczego? Odpowiedź nasuwała się sama. Była prosta. Tragicznie prosta.

Po kilkudziesięciu minutach w słuchawkach zabrzmiało nowe rozpaczliwe wołanie:

— Tu „Earlston”, tu „Earlston”, jestem atakowany przez bombowce nurkujące. Otrzymałem trafienia w część dziobową. Potrzebuję pomocy!

Sygnal[^] te odebrała też radiostacja na HMS „Keppel”. Komandor Broome nadał z miejsca sygnał do kontradmirała Hamiltona:

— Jestem w każdej chwili gotów do powrotu.

Kontradmiral jednak nie pozwolił na odłączenie zespołu niszczycieli komandora Broome'a. Wciąż liczył się z możliwością spotkania silnego zespołu niemieckiego, choć właściwie było to obecnie mało prawdopodobne. Idąc kilka godzin z dużą prędkością odeszli już tak daleko na zachód, że trudno było przypuszczać, iż Niemcy aż tu się zapędzili.

Kapitan statku amerykańskiego „Washington” — po odebraniu sygnałów o pierwszych atakach na rozproszone statki — zdecydował się skierować swój frachtowiec w kierunku północnym. Po kilku godzinach dotarł do 77° szerokości północnej i dalszą drogę zagroziły mu potężne kry lodowe. Statek, uszkodzony już w poprzednich atakach lotniczych, miał liczne przecieki w swej dziobowej części i kapitan nie mógł ryzykować poruszania się w lodach. Zawrócono na południowy wschód. Koło godziny 12.00 dostrzeżono maszty dwóch płynących obok siebie statków. Były to: angielski „Bolton Castle” i holenderski „Paulus Potter”. Wszystkie trzy statki szły odtąd razem. „Bolton Castle” torował drogę przez płynące luźno kry.

141

Jako ostatni szedł „Washington”, na którym wrzała gorączkowa krzątanina. Cała załoga pracowała w pocie czoła. Zostali tylko artylerzyści przy działkach i wachty na stanowiskach. Wszyscy pozostali zajęci byli w ładowni przenosząc ciężkie, drewniane skrzynie na lewą burtę. W skrzyniach tych było trzysta pięćdziesiąt ton trój-nitrotoluenu-trotylu, silnego materiału wybuchowego. Ponieważ spodziewano się ataku raczej z prawej burty, więc przeniesienie tego niebezpiecznego ładunku na przeciwną stronę może w wypadku trafienia uratować chociaż ludzi, może pozwolić im na opuszczenie statku w szalupach. Wśród pracujących wyróżnia się olbrzymią siłą palacz Irlandczyk O'Neil. Milcząc podnosi ciężkie skrzynie i taszczy je na drugą stronę ładowni. W świetle lamp elektrycznych lśni jego spocony tors gladiatora. Zawinięte rękawy rozpiętej na piersiach koszuli odsłaniają potężne bicepsy. Czerwieni się wspaniała, ruda grzywa włosów. Obok niego drugi olbrzym, czarny jak heban mieszkaniec Nowego Orleanu, też palacz. Błyszczą olśniewająco białe zęby w wiecznym uśmiechu. Po tym człowieku też nie zna zmęczenia. Nosi ciężkie skrzynie stąpając tanecznym niemal krokiem. Kołysze się w biodrach w takt pogwizdywanej melodii.

— E, Jimmy, nie gwizdź! Sprowadzisz jeszcze pecha na statek — ostrzega go mały, szczupły człowieczek, zgarbiony pod ciężarem skrzynki, kucharz tego statku.

— Jimmy zna zaklęcia które odgonią zły pech — śmieje się Murzyn. — Zobaczysz, że wrócimy do domu z pełnym workiem dolarów.

Jakby na zaprzeczenie tych słów z pokładu doszedł miarowy łoskot „pom-pomów”.

— Nalot! — wrzasnął kucharz. Wymiotło go z ładowni.

Reszta pracujących wypadła na pokład w ślad za kucharzem. Od południa pikował na statek samolot. Spadł jak jastrząb plując po pokładzie ogniem swych działek. Wyrzucił bomby i po sekundzie, zerwany gwałtownym szarpnięciem drążka, wyskoczył w niebo pionową świecą. Blisko prawej burty „Washingtona” buchnęły w górę dwa gejzery wodne. Cały statek zatrzęsł się od potężnego pchnięcia.

— Mówiłem, że Jimmy zna zaklęcia — jeszcze szary z przestachu Murzyn zwrócił się do skulonego przy na-

142

wiewniku kucharza. — Czego nic nie mówisz? Zatkło cię z przerażenia? — szarpnął kucharza za ramię. Drobnie ciało upadło bezwładnie na pokład. Między rzadkimi siwiejącymi włosami wiła się cienka strużka krwi. Oczy Murzyna zrobiły się okrągłe z przerażenia. Przeżegnał się. Lewą ręką ściągnął z głowy przeпоcony, niegdyś popielaty kapelusz z obciętym rondem, który zawsze wkładał do roboty.

O godzinie 15.45 zza chmur wyskoczyło nagle dziewięć Tunkersów. Spadły na trzy statki ze wszystkich stron naraz. Nie pomógł rozpaczliwy ogień nielicznych działek obrony przeciwlotniczej. Runęły bomby! Prawie wszystkie trafiły w cel! Równocześnie w południowej stronie pojawił się peryskop zanurzonego okrętu podwodnego. Spieniony ślad zmarszczył wodę. Huk wybuchu torpedy, rozrywającej kadłub „Paulusa Pottera”, złączył się z eksplozjami bomb, trafiających w pokłady.

Wszystkie trzy statki tonęły.

Radiotelegrafista „Washingtona” zdążył jeszcze nadać wołanie o pomoc:

— Tu KIRF, KIRF!* Toniemy!

— Opuścić statek! — krzyknął przez tubę kapitan „Washingtona”.

Rzucono na wodę dwie szalupy. Po chwili czterdziestu sześciu członków załogi kołysało się na krótkiej fali, bezsilnie patrząc na agonię statku. „Washington” przechylał się coraz bardziej ku dziobowi. Już woda wdarła się na przedni pokład. Rufa, wysoko uniesiona w górę, obnażyła w jakimś żenującym geście bezradności pokaleczoną lodami śrubę. Przy flagsztoku trzepotała nie zdjęta flaga, ślad wczorajszej gali świątecznej. Na pokładzie, przykryte gwiazdzystym sztandarem, leżały zwłoki kucharza, którego jeszcze nie zdążono pochować. Teraz szedł na dno razem ze swym statkiem. Obecni w szalupach marynarze milczeli. Patrzyli szeroko otwartymi oczami, jak ginie ich statek. Kapitan salutował. Pozostali zdjęli czapki. Byli przecież na pogrzebie, pogrzebie ich statku.

Niemieckie samoloty na szczęście odleciały. Nierzadkie bowiem były wypadki, że „bohaterscy” lotnicy spod

* Sygnał wywoławczy s.s. „Washington”.

znaku swastyki strzelali do szalup, pełnych rozbitków z zatopionych statków.

— Do wiosła, chłopcy — zachęcał podporucznik Ur-lich. — Nie ma na co czekać. Trzeba wykorzystać jaką taką pogodę i ciągnąć do Nowej Ziemi.

Po kilku godzinach w pobliżu dwóch szalup ukazał się amerykański parowiec „Olopana”. Z pokładu zauważono rozbitków. Statek podszedł do szalup. Zatrzymał się. Z mostku przechylił się kapitan. Przyłożył tubę do ust.

— Wchodźcie na pokład! Może jakoś doczłapiemy się do lądu! — wołał.

— Mamy dość statku! — zbuntowali się nagle marynarze z „Washingtona”. — Dajcie nam tylko trochę kocy i amunicji. Idziemy sami do Nowej Ziemi!

— Wy się też długo nie utrzymacie na wodzie! — krzyknął bosman. — Niemcy wszystkich wyłapią jak ryby z saka!

Pod wpływem takich nastrojów kapitan „Washingtona” postanowił również zostać w szalupie. Parowiec „Olopana” przekazał część zapasów rozbitkom i po godzinie znikł w oddaleniu. Marynarze z „Washingtona” znów pozostali

sami na mroźnym, obcym morzu.

*

« *

Komodor rozproszonego konwoju tkwił bez przerwy na mostku nawigacyjnym statku „River Afton”. Dręczyła go bezsilność i bezczynność. Nie miał już komu wydawać rozkazów, nie miał już kogo pilnować. „River Afton” samotnie płynął w kierunku Nowej Ziemi.

Radiotelegrafista przynosił mu wciąż tragiczne sygnały. Zatonął już „Empire Byron”, „Eariston” i „Washington”, „Bolton Castle”, „Paulus Potter”, „Pan-Kraft”. Komodor z przyzwyczajenia bardziej niż z istotnej potrzeby wykreślał je kolejno z wykazu nie istniejącego, dziesiątkowanego konwoju PQ-17.

Sygnalista, stojący na prawym skrzydle, ujrzał nagle na wodzie jaśniejszy ślad.

— Torpeda z prawej burty! — krzyknął.

Na jakikolwiek manewr było za późno. Po chwili potężny wybuch rozdarł nieomal na pół komodorski statek.

Komodor, kapitan statku i pozostali przy życiu marynarze ledwo zdążyli wskoczyć do zrzuconych na wodę tratw. Na opuszczenie szalup nie było już czasu.

„River Afton” zapadł się pod wodę w ciągu kilku minut. Przemoczeni, zmarznięci, zalewani przez fale rozbitkowie tracili gwałtownie siły. Kulili się na małych, chybionych tratwach. Białe, polarne słońce, świecące przez okrągłą dobę nie dawało wcale ciepła. Od północy wiał zimny wiatr. Przenikał przez przemoczone swetry i kurtki, wstrząsał dreszczem zmarznięte ciała, odbierał czucie w zgrabiących kończynach. Minęła jedna godzina, druga, trzecia. Ludzie na tratwach powoli zapadali w odrętwienie. Nie reagowali na pytania, przestali nawet czynić próby rozgrzewki. Nagle od zachodniej strony ukazały się maszty jakiegoś statku. Pierwszy dojrzał je obdarzony nieomal sokolim wzrokiem bosman, szczupły, żółty Szkot. Jego okrzyk poderwał apatycznych rozbitków.

Istotnie, od zachodu zbliżał się statek. Już po kilkunastu minutach najożna było dokładnie rozpoznać jego sylwetkę.

— To „Ocean Freedom”! To nasz statek! — buchnął krzyk na tratwach.

Wzleciała w górę czerwona rakietka. Na statku zauważono już tratwę i po kilkunastu minutach mocne ręce kolegów wciągały na pokład przemarzniętych, skostniałych rozbitków. Gorąca herbata, mocno zakrapiana rumem paliła gardła, rozgrzewała wnętrza. Krew zaczęła żywiej krążyć.

Uratowani! Na jak długo?

* »

Ciche pukanie do drzwi obudziło drzemiącego w wygodnym fotelu pierwszego lorda morskiego, admirała sir Dudley Pounda.

— Wejść! — admirał spojrzął na zegarek. Było kilka minut po godzinie 03.00 dnia 5 lipca 1942 roku.

W drzwiach ukazał się dyżurny oficer łączności. Podał admirałowi kartkę papieru.

— Odebraliśmy przed chwilą, sir. Nadane otwartym tekstem.

Admirał przeczytał: „Tu «Empire Byron». Jestem torpeda...” — depesza urywała się w pół słowa.

10 — Wojna za kręgiem...

145

— Dziękuję. Może pan odejść — admirał gestem ręki odprawił oficera.

Wstał ciężko z fotela. Podszedł do wiszącej na ścianie mapy. Własnoręcznie nakreślił ołówkiem gruby czarny krzyż i napisał obok wyraźnym równym pismem: s.s. „Empire Byron”.

Wiedział, że w tej chwili w sali wydziału operacyjnego jedna z pracujących tam dziewcząt z pomocniczego korpusu kobiecego uczyniła to samo. Nie chciał jednak teraz wchodzić do „operacyjnego”. Wolał być sam w swoim gabinecie, sam z portretem admirała Jellicoe'a.

Admirał zamyślony patrzył na mapę.

Znów rozległo się dyskretne pukanie. Oficer łączności przyniósł drugą kartkę. Widniała na niej:

„Tu «Earlston», tu «Earlston»! Jestem atakowany przez bombowce nurkujące. Otrzymałem trafienie w część dziobową”.

Drugi krzyż zaczerpnął się w pobliżu pierwszego. Znów admirał wykaligrafował nazwę statku.

Po południu tego dnia na mapie admirała widniało już sześć czarnych krzyży, gdy radio przyniosło kolejną depeszę. Zawierała ona tylko sygnał wywoławczy statku ko-modorskiego i dalej urywała się. Admirał Pound patrzył na zaznaczoną krzyżami drogę. — Droga krzyżową — pomyślał — via dolorosa.

*

* * \

Amerykański statek typu „Liberty”, „Daniel Morgan”, płynął od momentu rozproszenia w towarzystwie swego bliźniaka, „Samuela Chase”. Koło północy z 4 na 5 lipca wytropił ich niemiecki samolot patrolowy, który — jak nietrudno się było domyśleć — przekazał do swej bazy aktualną pozycję, kurs i prędkość obu statków. Sytuacja była niewesoła. Na domiar złego brytyjski krążownik „Pozarica” przechodząc w pobliżu dał znać za pomocą reflektora, że otrzymał wiadomość o wyjściu na morze zespołu ciężkich okrętów niemieckich z „Tirpitzem” na czele.

— Proponuję szukać schronienia przy Półwyspie Admi-

146

ralicji na Nowej Ziemi — dodał od siebie komandor Lawford, dowódca „Pozaricy”. — Powodzenia! — zasygnalizował odchodząc pełną prędkością w kierunku wschodnim.

_ Powodzenia — kazał odpowiedzieć kapitan „Morgana”. Wszedł do kabiny nawigacyjnej i wykreślił najprostszy kurs na Półwysep Admiralicji.

— Będziemy zygzakować — zdecydował. — Co pięć minut zwrot o 120°.

Kapitan „Samuela Chase” wolał jednak iść samotnie. Wziął więc kurs bardziej na południe. Oba statki rozeszły się.

Rankiem 5 lipca „Morgan” dołączył do trzech innych statków, idących tym samym kursem.

— W gromadzie zawsze różniej, prawda? — kapitan zagadnął podporucznika artylerzystę Wolfsona. — I ogień silniejszy w razie nalotu i załogę ma kto podnieść z szalup.

Od ws/hodu zbliżała się ławica mgły. Nagle wysoko w górze zabrzączał natrętną nutą silnik samolotu.

— Jest znowu nasz „Charlie” — Wolfson spojrzał w niebo. Hen, wysoko czerniła się złowroga sylwetka. — Pozwoli pan, kapitanie, że puknę do niego z mojej cztero-calówki?

Działo huknęło raz, drugi, trzeci. Koło krążącego samolotu wykwitły białe chmurki eksplozji. „Charlie”

zmienił kierunek zataczanych kręgów. Znowu huknęły strzały. Teraz obłoczki były bliżej celu. Samolot położył się na skrzydło w gwałtownym uniku i odleciał na południe.

— Jeszcze trochę, a mielibyśmy go na dole — przechwalał się Wolfson.

Weszli w mgłę. Mleczna, biała wata otuliła statek.

Kiedy wreszcie po paru godzinach opadła, wokoło — jak okiem sięgnąć — roztaczało się puste morze. „Daniel Morgan” pruł znowu samotnie spokojną, gładką jak lustro toń. Radio przynosiło wciąż nowe wołania o pomoc, płynące z bombardowanych, torpedowanych i płonących statków.

Jeszcze nie nasza kolej. Jeszcze nie teraz! — pocieszał się kapitan.

Przeszło południe. Około godziny 14.00 z prawej burty ujrzano statek. Miał on kurs zbieżny do kursu „Mor-

io«

147

gana” i po godzinie obie jednostki szły w niewielkiej odległości jedna od drugiej. Był to „Fairfield City” — statek płynący również pod gwiazdzistą banderą.

—• Znowu mamy kolegę — ucieszył się towarzyski kapitan „Morgana”.

Ledwo wyrzekł te słowa, gdy nagle do uszu jego dotarł wzmagający się ryk silnika nurkującego samolotu. Od strony słońca spadały na „Fairfield City” trzy bombowce nurkowe.

— Ognia ze wszystkich dział! — krzyknął Wolfson.

Artylerzystów z „Morgana” nie trzeba było zachęcać. Ze wszystkich luf posypał się grad pocisków. Niestety strzały były niecelne, bo wszystkie trzy nurkowce zeszyły na wysokość korzystną do ataku, zrzuciły bomby i już rwały w bok, ile mocy w silnikach. Dwie bomby trafiły! „Fairfield City” z paskudnie poszarpaną burtą przy trzeciej ładowni przechylał się gwałtownie. Druga bomba trafiła w rufę i zniszczyła całkowicie urządzenia sterowe. Statek był nie do uratowania. Załoga pospiesznie opuściła pokład i przesiadała się na „Morgana”. Ledwie jednak rozbitkowie rozlokowali się w mesach i korytarzach, gdy znowu rozległ się ryk silników. To atakowała następna trójka. Znowu rozszczękały się „pom-pomy”, zagrzmiały działka. Znowu poleciały bomby na walczący statek, lecz na szczęście wszystkie były niecelne. Przyjęci silnym ogniem napastnicy odlecieli nisko nad wodą. Spokój, niestety, nie trwał długo. Już po piętnastu minutach nadleciała nowa fala atakujących Ju 88. Pięć maszyn zatoczyło duży łuk, wyszło od strony słońca i runęło w dół. Pierwszy z atakujących samolotów po niecelnym rzuceniu bomb został trafiony pociskiem z siedemdziesiątkipiątki i ostro dymiąc odleciał na południe. Na radość jednak nie było czasu. Już nadlatywał drugi samolot. Rzucił bombę, która upadła o dobre 30 metrów od burty i po sekundzie rwał na pełnym gazie stromo do góry. Tymczasem od strony słońca spadał na statek trzeci napastnik. I jego bomby chybiły, w czasie jednak wyprowadzania samolotu z lotu nurkowego otrzymał bezpośrednie trafienie z działka dziobowego. Zatoczył się gwałtownie jak ciężko ranny zwierz i roztrzaskał

o wodę nie opodal broniącego się zaciekle statku. Czwarty również chybił i zawracał teraz do ponownego ataku. Piąty spadał tuż za czwartym. Jego

148

bomba wybuchła przy samej burcie między czwartą i piątą ładownią. Ponowne ataki pozostałych samolotów przeszły również bez sukcesów dla nieprzyjaciela, gęsty i celny ogień obrońców nie pozwalał na zajęcie dogodnej pozycji do rzucenia bomb.

Samoloty odleciały, „Morgan” jednak szybko nabierał wody przez pęknięte od bliskiego wybuchu bomby poszycie ładowni.

— Nadaj otwartym tekstem — kapitan zwrócił się do radiotelegrafisty — „Daniel Morgan”, pozycja 75°08'N i 45°06'E, zbombardowany przez samoloty Ju 88. Załoga opuszcza tonący statek.

Przepełnione podwójną załogą szalupy zjechały na wodę. Poczęto oddalać się od zanurzającego się coraz bardziej statku. Nagle w pobliżu wynurzył się niemiecki okręt podwodny. Plusnęła torpeda z dziobowych wyrzutni, olbrzymi wybuch targnął kadłubem tonącego „Morgana”, który już teraz szybko zapadł się pod wodę. Okręt podwodny podszedł do płynących szalup. Jeden z oficerów U-boota filmował przemoczonych, zmarzniętych rozbitków. Dowódca zadał poprawną angielszczyzną parę pytań. Nie otrzymawszy odpowiedzi, machnął ręką.

— Tu macie kurs na najbliższy ląd! — rzucił im z góry kartkę papieru wsuniętą w pustą łuskę po pocisku. — Pomyślnych wiatrów! — zawołał z uśmiechem. Zasalutował. Okręt podwodny począł się zanurzać.

— Jakiś porządny człowiek, choć Niemiec — zdziwił się kapitan „Morgana”.

Chwycili za wiosła. Naparli, ruszyli na wschód. Płynęli tak parę godzin. Po północy, dnia 6 lipca ujrzeli idący prosto na nich zbiornikowiec radziecki „Donbass”. Uradowani zaczęli machać swetrami, krzyczeć. Na zbliżającym się statku zauważono ich chyba już wcześniej, bowiem po obu burtach wisiały wyrzucone sztormtrapy. Akcja ratunkowa przebiegała sprawnie i energicznie. Gorąca herbata, pół na pół z wódką, rozgrzała skostniałych rozbitków. Na zbiornikowcu widać było ślady przebytych nalotów. Nadbudówki postrzelane ogniem działek, w mesie leżeli ranni artylerzyści z obsługi dziobowego działka, uszkodzonego w czasie ostatniego ataku.

Podporucznik Wolfson zgłosił się natychmiast ze swoimi ludźmi do pomocy artylerzystom radzieckim.
Wspólnymi

149

siłami doprowadzili uszkodzone działko do stanu używalności. Działko to obsadzili Amerykanie, luzując tym samym niewykwalifikowanych członków załogi zbiornikowca, którzy zastępowali rannych artylerzystów radzieckich. „Donbass” całą mocą silników spieszył do najbliższego portu radzieckiego, Jokanka, na Półwyspie Kolskim.

Jeszcze tego samego dnia zbiornikowiec został zaatakowany przez trzy Junkersy. Atak został odparty, a dwa z nieprzyjacielskich samolotów zostały uszkodzone. Dnia 7 lipca po południu odparto jeszcze dwa naloty. Wreszcie późnym wieczorem w kierunku południowym ujrzano zarysy lądu. Marynarze odetchnęli. Oto znów widzą znajome, ukochane brzegi Matki-Rosji. Oto udało się doprowadzić całość statek powierzony ich opiece, pełny cenniejszego teraz niż złoto paliwa do samolotów, walczących w obronie ich rodzin, miast i wsi z nieubłaganym najeźdźcą.

Dnia 8 lipca 1942 roku o godzinie 01.30 „Donbass” stanął na kotwicy w porcie Jokanka, kończąc długą, nieprzerwaną, czterodobową wachtę radzieckich i amerykańskich artylerzystów. Po sześciu godzinach postoju „Donbass” i przybyły również do tego portu amerykański statek „Bellingham” odeszły pod eskortą radzieckich okrętów wojennych do pobliskiego Mołotowska.

Pierwsi naoczni świadkowie tragedii konwoju PQ-17

przybyli do portu przeznaczenia.

*

* *

Dlaczego niemiecka eskadra nie wyszła na morze, tak jak tego oczekiwał i przewidywał admirał Pound?

Meldunki niemieckiego dalekiego zwiadu lotniczego, dochodzące do dowództwa obszaru taktycznego Nord były mało konkretne, chaotyczne, a nawet częstokroć sprzeczne z sobą. Zlokalizowano, co prawda, na ich podstawie zupełnie dokładnie konwój PQ-17, zgadzała się również liczba płynących statków handlowych, rodzaj i liczba okrętów eskorty, kurs i prędkość, ale o operującej nieco na północ od trasy konwoju grupie krążowników docierały sprzeczne meldunki. Jeden z samolotów donosił o obecności

150

w tym zespole czterech ciężkich krążowników, inny natomiast meldował o jednym okręcie liniowym, jednym lotniskowcu i dwóch krążownikach. Niemieckie dowództwo, pomne na ostre rozkazy Hitlera, obawiało się wobec takiej sytuacji wysłać na morze pancerną eskadrę i narazić ją na ataki ze strony samolotów. Brak lotniskowców uniemożliwiał im danie własnym okrętom osłony z myśliwców. Do końca wojny Niemcy bali się — zupełnie zresztą słusznie — samolotów brytyjskich, startujących z lotniskowców i mogących zatopić najcięższe nawet okręty wojenne. Wobec niepewnych wiadomości rozkaz wyruszenia w morze na przygotowywaną od dawna operację „Rosselsprung” („Gambit Skoczka”) nie został wydany w momencie przewidzianym programem.

Tymczasem z morza nadeszły dziwne i niespodziewane wiadomości. Wszystko wskazywało na to, że Anglicy z niewiadomych przyczyn opuścili płynący w pobliżu Wyspy Niedźwiedziej konwój i kazali statkom rozproszyć się. Meldunki operujących nad Morzem Barentsa samolotów donosiły o kolejnych sukcesach, o topionych, samotnych statkach. Wyglądało to trochę na zasadzkę, kiedy jednak nie wykryto w pobliżu żadnych poważniejszych zespołów alianckich, eskadra niemiecka wyszła na morze po południu dnia 5 lipca 1942 roku.

Dowódca radzieckiego okrętu podwodnego „K 21”, kapitan drugiej rangi, Mikołaj Łunin już od kilku dni krążył w swym sektorze patrolowym u północnych wybrzeży Norwegii. Otrzymał on zadanie pilnowania przejścia na północ i niedopuszczania, o ile to możliwe, do niespostrzeżonego przedarcia się niemieckich okrętów na Morze Barentsa. Zadanie było w zasadzie nudne. Polegało na utrzymywaniu się na niewielkiej głębokości i lustrowaniu raz po raz morza przez peryskop. Wiecznie trwający dzień pozwalał jedynie na krótkie okresy wynurzeń dla odświeżenia powietrza w pomieszczeniach. Okręt Łunina krążył w pobliżu wyjścia fiordu Alta, gdzie — jak donosiły depesze z dowództwa — bazowały obecnie ciężkie jednostki niemieckie. Patrol upływał monotonna i jednostajnie. Wachty następowały jedna po drugiej, wszystkie bliźniaczo do siebie podobne. Czasami wysoko w górze przeleciał samolot zwiadowczy, czasami na horyzoncie majaczyły sylwetki norweskich kutrów rybackich.

151

Nadszedł dzień 5 lipca. Odebrane przez radiostację sygnały świadczyły, że gdzieś daleko na północ od zanurzonego okrętu podwodnego rozgrywał się jeszcze jeden dramat wielkiej krwawej wojny. Kapitan Łunin chciałby pospieszyć na ratunek ginącym kolegom-marynarzom, twardy rozkaz trzymał go jednak na miejscu. Znowu wysuwa na powierzchnię wody oko peryskopu, lustruje szary, pusty bezkres wód. O godzinie 17.30, w czasie kolejnego przeglądu patrolowanego obszaru w szkłe peryskopu ujrzał nagle niewyraźne jeszcze i dalekie zarysy sylwetek nie rozpoznanych okrętów wojennych. Szły kursem prostopadłym do kursu „K 21”.

Niespodziewany widok zelektryzował Łunina. Na tych wodach nie mogły iść inne okręty jak tylko niemieckie. Czyżby to były te okręty, na które tyle dni już tu czekał daremnie?

— Alarm bojowy! Przygotować dziobowe wyrzutnie do ataku! Prędkość 8 węzłów. Kurs 112° — kapitan drugiej rangi Mikołaj Łunin wydawał błyskawicznie jeden rozkaz po drugim.

Okręt podwodny szykował się do walki.

Łunin ostrożnie wysunął peryskop, ustawiony w kierunku przypuszczalnego położenia obcych okrętów. Spojrzał. Dokoła widział tylko puste, szare morze.

Gdzie znikły sylwetki? — pomyślał zdumiony.

Obrócił peryskop na prawą burtę. W niewielkiej odległości ujrzał nagle zupełnie wyraźnie potężny kadłub okrętu liniowego idącego w tej chwili równoległe do kursu „K 21”.

To „Tirpitz”! — poznał podniecony.

Istotnie. Łunin miał przed oczami postrach całej floty brytyjskiej. Obok „Tirpitz” wyraźnie widać było uwijające się niszczyciele osłony.

Zrobili zwrot przed paroma minutami — rozumował. — Zygzakują... że też akurat w takim momencie. Teraz umkną mi, choroba! Za późno już na zmianę stanowiska.

Zrezygnowany opuścił peryskop. Nie można było ryzykować w pobliżu tak groźnego napastnika. Znowu

minęło parę minut. Łunin nie wytrzymał. Ostrożnie wysunął peryskop nad wodę. Oniemiał. Na wprost okularu wyraźnie rysował się potężny „Tirpitz”. Szedł znowu kursem pro-

152

stopadłym do „K 21” i za chwilę znajdzie się w idealnej pozycji do przeprowadzenia ataku.

— Wyrzutnie numer jeden i dwa przygotować się do odpalenia torped!

Ustalił kąt kursowy celu i odległość. Bosman zanotował dane. Zastępca dowódcy naniósł je na kalkulator. Jeszcze jedno szybkie spojrzenie przez peryskop.

— Uwaga na aparatach! Ognia!

„K 21” szarpnął się do tyłu raz i drugi. Wewnątrz okrętu zwiększyło się ciśnienie. Ogłuszyło na moment załogę. Torpedy poszły!

— Zanurzenie 80 metrów! — rozkazał kapitan Łunin.— Oba motory cała naprzód. Kurs 90\

Łunin wiedział, że teraz nie ma na co czekać. Zaraz posypią się bomby głębinowe. Schodząc głęboko pod wodę załoga „K 21” usłyszała głuchoe stuknięcie. Po chwili dźwięk, jak dalekie, przytłumione echo.

— Pierwsza torpeda na pewno w celu! — meldował zastępca dowódcy. — Druga prawdopodobnie.

Nie było jak sprawdzić skuteczności ataku, niszczyciele eskorty przystąpiły bowiem niezwłocznie do akcji. Posypały się bomby. „K 21” kluczył jak ścigany zając, przystawał, opadał w głębsze rejony wodne, to znów unosił się bliżej powierzchni, zmieniał kurs i prędkość. Przeszło godzinę trwała ucieczka i pogoń. Ostatecznie jednak wybuchy bomb głębinowych zaczęły się coraz bardziej oddalać, aż wreszcie zamilkły zupełnie. Dużo jednak czasu minęło, nim kapitan drugiej rangi Łunin zdecydował się na wysunięcie peryskopu. Dookoła znowu było czyste morze. W dzienniku bojowym widniał zapis:

„Godzina 18.02. Pozycja 71°25'N — 23°40'E. Przeprowadzono atak torpedowy dwoma torpedami na «Tirpitz». Jedna torpeda na pewno w celu. Druga prawdopodobnie”.

Zakończyła się Wielka Przygoda. „K 21” kontynuował szarą i nudną służbę patrolową.

A „Tirpitz”?

„Tirpitz” trafiony radziecką torpedą musiał zawrócić do portu. Operacja „Gambit Skoczka”, tak starannie przygotowywana przez dowództwo Kriegsmarine, musiała zostać przerwana.

153

Gdy nadszedł niespodziewany rozkaz rozproszenia, statek płynący pod banderą panamską, „Troubadour”, znajdował się blisko lewego skrzydła konwoju PQ-17. Obok niego szły: „Ironclad” i „Silver Sword”. Kapitanem „Troubadoura” był George J. Salvesen. W czasie swej długoletniej kariery marynarskiej nieraz zdarzało mu się pływać po morzach północnych. Znał Arktykę i umiał z nią walczyć.

Rozkaz rozproszenia zastał go w kabinie nawigacyjnej. Spojrzał na mapę. Daleko na południowym wschodzie znajdowały się porty docelowe nieszczęsnego konwoju, nieco bliżej leżały niegościnne, surowe wybrzeża Nowej Ziemi. Kapitan Salvesen zamyślił się.

— Trasę do portów północnej Rosji możemy sobie wybrać dowolnie, zgodnie zresztą z instrukcjami na wypadek rozproszenia — powiedział do stojącego obok pierwszego oficera. — Trzeba się zastanowić, którędy będzie najlepiej iść... Niemcy będą czatować na statki raczej wzdłuż linii łączącej punkt, w którym znajdujemy się obecnie z wybrzeżami Nowej Ziemi lub z Murmańskiem czy Ar-changielskiem. Skoro tylko zorientują się, że konwój został rozproszony, wyślą nad morze dziesiątki samolotów, które będą przeczesały podejrzane obszary. Zachodzi teraz pytanie, gdzie Niemcy będą najmniej szukać? Uważam — kapitan kontynuował swoje rozumowanie — że istnieje parę takich sektorów. Pierwszy, to obszar na zachód od punktu rozproszenia, ale tam nie możemy iść ze względu na rozkaz Admiralicji. Drugi, to obszar w kierunku na bazy niemieckie w Norwegii, ale tam też nie mamy czego szukać. Pozostaje jeszcze trzeci i ostatni obszar — ołówek kapitana zakreślił trójkąt na północ od punktu rozproszenia. — W tym kierunku musimy iść. Mamy mało szans na powodzenie, jednak jeżeli pójdziemy na północ, to wydaje mi się, że będziemy ich mieli więcej niż w wypadku, gdybyśmy się udali w jakimkolwiek innym kierunku... Pójdziemy na odległość głosu do „Ironclada” i „Silver Sword”. Może pójdą z nami — zdecydował.

Kapitanowie obu statków zgodzili się chętnie na pro-

154

pozycje Salvesena. Znali jego doświadczenie i praktykę w rejonach północnych.

Po drodze przyłączył się do nich uzbrojony trawler HMS „Ayrshire”. Dowódcą jego był porucznik Leo An-thony Gradwell z ochotniczej rezerwy Royal Navy. Z zawodu wzięty adwokat, od dzieciennych już lat interesował się morzem i każdą wolną chwilę spędzał pod żaglami sportowych jachtów. W czasie jednego z ostatnich przedwojennych urlopów pływał prawie miesiąc na pokładzie trawlera rybackiego z Grimsby. Byli wtedy na połowach właśnie w okolicy Wyspy Niedźwiedziej i Gradwell doskonale pamiętał, jak przedzierał się przez niesione prądem i gnane wiatrem pola dryfującej kry. On także uważał, iż jedyny ratunek, to kierunek jak najbardziej północny. Ucieszył się więc, gdy usłyszał, że kapitan Sal-vesen sądzi podobnie.

Mała kawalkada ruszyła na północny zachód. Po paru godzinach minęli widniejącą z dala Wyspę Nadziei i tu dotarły do nich pierwsze radiowe sygnały wołających

o pomoc.

Cztery statki szły całą prędkością wciąż w tym samym kierunku. Kra stawała się coraz gęstsza. Na czoło wysunął się „Troubadour”, który miał wzmocnienia przeciwlodowe,

1 począł torować drogę. Po dojściu do granicy stałego lodu statki skrzyły nieco na wschód. Porucznik Gradwell, stojący na pomoście idącego tuż za „Troubadourem” trawlera, myślał nad czymś uporczywie patrząc na stałowo-szare kadłuby statków małego konwoju, odcinające się wyraźnie od białego tła lodów.

— Słuchaj, John — zwrócił się do swego zastępcy, w cywilu aplikanta sądowego — gdzieś w magazynie powinno być trochę białej farby. Poślij bosmana, niech sprawdzi... Dajcie znać na wszystkie statki — zwrócił się do sygnalisty — żeby sprawdzili i zameldowali ilość posiadanych zapasów białej farby.

Po chwili napłynęły meldunki.

— Osiem puszek, sir — zgłosił bosman.

— Dwanaście puszek — nadszedł sygnał z „Trouba-doura”.

— Czternaście puszek. Dziesięć puszek — meldowały pozostałe statki.

— Okay! — ucieszył się Gradwell. — Wysłać rozkaz

155

natychmiastowego pomalowania prawej burty, pokładów i nadbudówek białą farbą. Jeżeli nie starczy na wszystko, pokryć pokłady białymi prześcieradłami, obrusami, czy ja wiem zresztą, czym jeszcze...

Zawrzała gorączkowa praca. Część załogi malowała z zapalem prawe burty statków na biało. Zawieszeni nad zwałami lodu żartowali i dowcipkowali.

— Nasz nowy komodor to klawy facet — cieszył się cieśla z „Ironclada”. — Już on nas przeprowadzi cało, choćbyśmy mieli dotrzeć do samego bieguna.

Inni marynarze szyli pod okiem bosmanów z wyciągniętych zapasów prześcieradeł duże płachty, mocowali je na pokrywach luków, okręcali bomy i imaszty. Po kilku godzinach praca była ukończona. Cztery jednostki stały się prawie niewidoczne wśród otaczających lodów, gubiły się w oślepiającej bieli rozświetlonej ostrymi promieniami słońca.

Mały konwój był już 20 mil w głębi lodowego pola. Szybkość spadła do 3,5 węzła. Nagle do uszu porucznika Gradwella dobiegło ciche, natrętne brzęczenie.

Samolot! — pomyślał.

— Natychmiast sygnał do statków! — krzyknął. — Zatrzymać maszyny! Nie palić w kotłowniach! Nie kręcić się po pokładach!

Cztery statki znieruchomiały. Pozornie zamarło na nich życie. Cztery kadłuby stały spokojnie wśród pól lodowych, okryte dodatkowo naturalnym kamuflażem. Przed godziną bowiem szalała nagła śnieżycy, która pokryła białą warstwą świeżego puchu pokłady i nadbudówki. Daleko na południu, na tle niebieskiego nieba rysował się czarny krzyżyk samolotu zwiadowczego. Krążył na dużej wysokości i teraz zapewne obserwator omiatał lornetą leżący w dole ocean w poszukiwaniu dalszych celów i łatwego łupu.

Czy zauważy? — myślał porucznik Gradwell.

Czy zauważy? — zastanawiał się kapitan Salvesen.

Czy zauważy? — takie pytanie cisnęło się na usta każdemu z przyczajonych, nieruchomo stojących marynarzy na pokładach czterech uwięzionych w lodach statków. Na płaszcze i kozuchy wszyscy mieli narzucone białe pokro-

156

wce uszyte z prześcieradeł. Nawet lornetki pomalowane były na biało.

Mijały długie minuty oczekiwania.

Każdy z marynarzy stał bez ruchu, rozkazy wydawano przyciszonym głosem, jakby w obawie, że każde głośniejsze słowo mógł usłyszeć hen, w górze nieprzyjacielski lotnik. Słaby pomruk silnika niósł się daleko przez czyste, mroźne powietrze. Wreszcie punkcik zmałał, począł nikać i po chwili roztopił się w błękitnej dali. Operatorzy radiowi tkwili na nasłuchu. W eterze trwała jednak cisza.

Może nie spostrzegł? Może tym razem się udało? — nadzieja powoli wracała do serc.

Po odejściu samolotu porucznik Gradwell postanowił czekać jakiś czas. Bał się, że może jednak lotnik wróci jeszcze i nie chciał wyzywać losu po raz drugi. Po kilku godzinach, gdy nic nie zmąciło spokoju polarnego pustkowie, mały konwój ruszył dalej. Znowu na czele szedł „Troubadour”. Dziobem swym rozbijał białe tafle lodowe, rozpychał je na boki, wciskał się w wyżłobiony przez siebie kanał oczyszczonej od lodu wody. Nieraz grzązł w grubszej od innych płycie kry. Kapitan Salvesen dawał wtedy telegrafem sygnał do maszynowni. „Troubadour” cofał się, woda wściekle kotłowała się wzdłuż burt. Znow dźwięczał dzwonek telegrafu. Statek stawał, rozpędzał się do przodu i jak olbrzymi nosorożec taranował ciężkim, wzmocnionym dziobem kolejną płytę. Rozlegał się trzask i pęknięty lód usuwał się na boki. Na przednim maszcie, w bocianim gnieździe siedział marynarz. Przez lornetę pilnie wypatrywał przerw w białej skorupie lodowej i kierował tam statki. „Ayrshire”, „Ironclad” i „Silver Sword” płynęły powoli utorowanym przez przewodnika kanałem.

Nasłuch radiowy przez pierwsze dwa dni przechwytywał rozpaczliwe wołania o pomoc. W dniu 5 lipca zatoneło aż trzynaście statków, 6 lipca — dwa dalsze, 8 lipca znow trzy wezwania o pomoc przyniosły fale eteru. Przez cały ten czas zespół pod dowództwem porucznika Grad-wella tkwił w lodach. Wszyscy kapitanowie zgodnie uważali, że tu nie grozi im prawie żadne niebezpieczeństwo, tym bardziej że pogoda na szczęście popsuka się i nisko płynące chmury oraz częste ławice mgieł utrudniały Niemcom ewentualną obserwację.

Wreszcie zdecydowano się wyjść z pola lodowego. Za-

157

anie to jednak łatwo było zaplanować, ale o wiele trudniej wykonać. Rozpoczęła się znow uciążliwa walka z potężnymi masami lodu. Kilkakrotnie trzeba było uciekać się do pomocy materiałów wybuchowych, których — na szczęście — nie brakowało na statkach. Ekipy artylerzystów schodziły na spiętrzony lód, wykuwały otwory w lodzie, zakładały ładunki. Po chwili seria wybuchów przerywała ciszę polarnego dnia, wysoko w górę tryskały odłamki lodu. Popękane, naruszone wybuchami płyty lodowe

łatwiej ulegały naciskowi „Troubadoura”. Przez cały czas na czterech statkach obowiązywała bezwzględna cisza radiowa. Należało przypuszczać, że po tylu dniach ani Admiralicja, ani Niemcy nie podejrzewali, że w lodowej pustyni utrzymują się jeszcze cztery jednostki z rozbitego konwoju.

Czas pobytu w lodach chorąży Carraway, oficer artylerii zaokrętowany na „Troubadourze”, wykorzystywał do przeszkolenia części załogi w obsłudze działek przeciwlotniczych. Stanowisk artyleryjskich przybyło bowiem w czasie rejsu. Na pokładzie „Troubadoura” stały zamocowane czołgi typu M-3, wyposażone w działka kalibru 37 mm. Zdjęto pokrowce z czołgów, które ustawiono tak, aby miały największy kąt ostrzału. Przeszkolono obsługę i oto „Troubadour” w razie nalotu mógł otworzyć silny, nawet bardzo silny ogień. Tak przygotowani wyszli wreszcie z uścisku lodów. Wzięli kurs na północno-zachodni kraniec Nowej Ziemi. Mimo zupełnego spokoju obserwatorzy bez przerwy lustrowali horyzont. Wolno mijały godziny rejsu. Wreszcie na wschodzie zamajaczyły zarysy poszarpanych, nagich gór.

— Ziemia! — rozległy się radosne okrzyki załogi.

Wszyscy cieszyli się tak, jakby sam widok lądu dawał już wystarczającą ochronę. A tymczasem kłopoty wcale się nie skończyły. Najtrudniejszy odcinek drogi — od Nowej Ziemi do portów rosyjskich — był jeszcze przed nimi. Powoli posuwano się na południe. Cztery statki szły przy samym brzegu, starając się płynąć tylko rankami, gdy świecące od wschodu słońce rzucało na wodę głęboki cień skalistych brzegów. Resztę dnia spędzano bez ruchu, rzucając kotwicę w ustronnych zatoczkach, tuż przy brzegach pokrytych białymi płatami śniegu.

Wreszcie statki dotarły do cieśniny Matoczkin, dzielącej

158

obie wyspy Nowej Ziemi. Tu postanowiono zatrzymać się na dłuższy postój i przygotować do ostatniego skoku ku rosyjskim brzegom.

*

* *

Pozostałe jeszcze na powierzchni morza statki, niedobitki konwoju PQ-17, ciągnęły ku wyspom Nowej Ziemi jak do prawdziwej Ziemi Obiecanej. Jednym z okrętów eskorty był pomocniczy krążownik przeciwlotniczy „Po-zarica”. Jego dowódca, komandor Lawford, mimo wyraźnego rozkazu rozproszenia nie uważał za wskazane odmawiać statkom chcącym płynąć z nim razem osłony licznych dział przeciwlotniczych, w jakie uzbrojony był krążownik. Płynęły więc wraz z nim korwety „Lotus”, „Pop-py”, „La Malouine”, statek ratowniczy „Rathlin” z sześćdziesięcioma rozbitkami na pokładzie oraz dwa statki handlowe „/loosier” i „Ocean Freedom”.

W nocy z 5 na 6 lipca korweta „Lotus”, płynąca pod dowództwem porucznika H. J. Halla, odłączyła się od małego konwoju i poszła po rozbitków z zatopionych przez samoloty statków. Po kilku godzinach korweta powróciła wioząc na pokładzie osiemdziesięciu dwu wyłowionych ludzi. Nad ranem 6 lipca na „Pozaricy”

zabrzmiały buczi alarmowe. Od południowego zachodu ukazały się maszty jakiegoś nie rozpoznanego statku.

Swój czy nieprzyjaciel?

Na szczęście okazało się, że jest to „Samuel Chase”, który w ciągu ostatnich godzin był atakowany przez wynurzony okręt podwodny. Dzięki ławicy gęstej mgły „Chase” zdołał umknąć nieprzyjacielowi i teraz trafił przypadkowo na „Pozaricę” i towarzyszy. Nie niepokojony już więcej przez samoloty mały konwój ujrzał wieczorem zarysy Nowej Ziemi. Prosto przed statkami znajdowała się cieśnina Matoczkin. Gdy podeszły one bliżej brzegu, ujrzały stojący w cieniu skał krążownik pomocniczy „Polomares”, trałowce „Halcyon”, „Salamander” i „Britomart” oraz frachtowce „Benjamin Harrison” i „El Capitan”. Następnego dnia doszły jeszcze do cieśniny trawlers „Lord Austin”, „Lord Middleton” i „Northern Gem”.

Nie wszystkie jednak statki, które zmierzały ku Nowej

159

^SPITSBERGEN .

K — ~ . 1 W.WASHINSTON" * V.W;?'^ .B01.TON CASTLE*

..PAULUS POTTER-

t

, ffi\ .EMPIRE.8YROH'

..PAHWiAff

«RIVER AFTOH* "ft.CARLTON"

wyspa* Wleeiźtrteclzici/

.MONOMU* H^S— JETER

^ALOIRSOALE' ""^•wtjJf^MNIEŁ M

•^S^MHIELMO^AH' vA[.FAIRFIELD CITY" "•«. «

, ^PAN ATLANTIC* / ,HARTJiBUmrV/<S

• n/EMPIRETIDE' - . .13(1X0* RANG LR

, . JX\Śm RANGŁR"

konwoju 'ŻpÓOtrŚm,

Ira^^rup uratowanych ■■ jóćŁ^iclj

..... trasa zespołu PALOMAREy^-1''''''

..... ^OZARICA^ma(e eskor-

towce

Irasa. statków. AYRSHIRE?, ^ILVER SWORD; .TROUBADOUR" T.IROhCLAD" miejsce zatopienia

atak lotniczy atak okrętdw podwodnych'

Konwój PQ-17 (4 VII—28 VII 1942)

Ziemi, dotarły do cieśniny Matoczekin, bowiem niemieckie U-booty czyhały i tutaj, w pobliżu brzegów Nowej Ziemi na swe ofiary. Dnia 6 lipca storpedowane zostały jeszcze „Pan Atlantic” i „Hartlebury”, a 8 lipca „Olopana”, „John Witherspoon” i „Alcoa Ranger”. Poniżej cieśniny, w ustronnej zatoczce stał samotnie na kotwicy „Empire Tide”, a nieco dalej ugrzął na przybrzeżnych skałach „Winston Salem”.

Do Nowej Ziemi do dnia 8 lipca dotarły — oprócz uwiezionej w lodach grupy — wszystkie statki uratowane

160

z pogromu. Wszystkie statki, ale nie wszyscy ludzie. Daleko na morzu zostały szalupy z załogą „Washingtona”. Dnia 8 lipca rozbitkowie wiosłując i żeglując na przemian dostali się w rejon pływającej kry. Jakże wątle wydawały się burty szalup w stosunku do potężnych odłamów grubego lodu, oderwanego od potężnej skorupy, pokrywającej północną część globu ziemskiego. Na domiar złego zerwał się silny wiatr i sygnęło śniegiem. Skulonym na szalupach rozbitkom wydawało się, że wybiła ich ostatnia godzina. Przemarznięci, zmoczeni bryzgami słonej wody nie mieli sił wiosłować, nie mieli nawet ochoty pilnować żagli. Dnia 9 lipca ponownie rozszalała się śnieżycyca i przysypała białym całunem leżących, przykrytych kocami, wyczerpanych walką z żywiołem ludzi.

Znów minął dzień. Wokoło, jak okiem sięgnąć, toczyło swe ołowiajoshare fale groźne, północne morze. Nadszedł 11 lipca. Prowadzący dziennik tragicznego rejsu kapitan „Washingtona” zanotował: „Siódmy dzień w szalupie. Żywności i wody na razie nie brakuje. Najbardziej dokucza zimno. Ciekawe, jak smakuje szklanka gorącej herbaty?”

Wieczorem na wschodniej stronie zamajaczyły strome brzegi Nowej Ziemi. Osłabieni rozbitkowie chwycili za wiosła. Szalupy poczęły zbliżać się do zbawczego lądu. Następnego dnia wczesnym rankiem — po prawie ośmiu dniach polarnej żeglugi w odkrytych szalupach — załoga „Washingtona” dotknęła stopami ziemi. Najsilniejsi ruszyli na polowanie. Po godzinie chorąży Ulrich przyniósł zabite mewy i jakieś ptaki zbliżone wyglądem do dzikich kaczek. Z zebranych mchów i krzewów rozpalono ognisko. Zapach

gotującej się zupy, okraszonej upolowanymi ptakami mile łechtął powonienie. Nareszcie gorący posiłek! Po tylu dniach bezustannego uczucia zimna. Nareszcie można ogrzać się i wysuszyć ubrania. Pokrzepieni ruszyli na południe. Płynęli wzdłuż brzegów wychodząc na ląd na czas snu i gotowania posiłków.

Znów minęły dwa dni. 14 lipca w jednej z zatok ujrzano cztery szalupy. Były to łodzie ratunkowe z „Paulusa Pottera”. Kapitan zarządził całodzienny odpoczynek. Zdrowsi, ponownie ruszyli na polowanie. Wrócili obładowani dzikim ptactwem. Żywności było teraz w bród. Trzeba

U — Wojna za kręgiem...

' 161

jednak było się śpieszyć, ponieważ znaczna część załóg miała odmrożone kończyny i wymagała opieki lekarskiej.

Dnia 15 lipca napotkano stojący na skałach statek „Win-ston Salem”. Tam nareszcie ranni i chorzy zostali opatrzeni, a wszyscy zjedli pierwszy od dziesięciu dni normalny posiłek. Stojący obok radziecki wielorybiczny statek łowczy przewiózł, rozbitków na „Empire Tide”, na którego pokładzie byli już rozbitkowie z innych statków. Teraz znalazło się tam razem aż dwustu czterdziestu marynarzy. Zapasy żywności kurczyły się gwałtownie i trzeba je było uzupełniać polowaniem.

Mesy, korytarze, kabiny statku „Empire Tide” zatłoczone zostały do ostatnich granic, ale wszyscy byli zadowoleni i szczęśliwi, że mogą się ogrzać, że mogą spać pod dachem. Odpoczywają i nabierają sił przed ostatnim odcinkiem „Krzyżowej Drogi”.

*

* *

Dnia 9 lipca 1942 roku z cieśniny Matoczkin wyruszył konwój złożony z siedemnastu jednostek. Pięć z nich były to niedobitki frachtowców: „Ocean Freedom”, na którym płynął teraz komodor Dowding, „Hoosier”, „El Ca-pitan”, „Benjamin Harrison” i „Samuel Chase”. Razem z nimi płynęły: statek ratowniczy „Zamalek” pod dowództwem kapitana Morrisa, dwa krążowniki obrony przeciwlotniczej, trzy korwety, trzy trałowce i trzy trawlerzy. Pech prześladował dalej tragiczny konwój. W gęstej mgłę gubią się statki, mylą trasę. „Benjamin Harrison” decyduje się zawrócić do cieśniny Matoczkin. Stracił kontakt i boi się sam kontynuować rejs, tym bardziej że Niemcy nie dali jeszcze za wygraną. Na mały konwój runęły znów eskadry bombowców nurkujących i torpedowych. Znów rozgorzały zacięte walki. Znów padały bomby, ginęły samoloty. Na domiar złego drogę zagroziło rozległe pole lodowe. Trzeba je było ominąć idąc w kierunku zachodnim i tym samym zbliżyć się do niemieckich lotnisk w Norwegii. Z tyłu zostaje uszkodzony bombą lotniczą „Samuel Chase”. Następnego dnia, już niedaleko brzegów radzieckich toną „Hoosier” i „El Capitan”. Dziesiątkowane niedobitki docierają wreszcie

162

11 lipca do Archangielska. Komodor Dowding liczy ocalałe statki: „Donbass”, „Bellingham”, „Ocean Freedom”, „Samuel Chase”, który szczęśliwie dotarł o własnych siłach do portu, dwa statki ratownicze

„Zamalek" i „Rath-lin". Prócz tego „Winston Salem" stojący na skałach koło Nowej Ziemi. To wszystko, co zostało z potężnego konwoju.

W kilka dni potem dochodzi z Murmańska wiadomość, że w cieśninie Matoczkin pojawiły się jakieś statki handlowe. Może to niedobitki z konwoju PQ-17? Komodor Dowding decyduje się szybko. Dnia 16 lipca odpływa na korwecie znowu na północ. Odnajduje stojące stosunkowo blisko siebie statki: „Winston Salem" i Empire Tide". W cieśninie Matoczkin — nie wierząc własnym oczom — widzi bohaterów lodowej epopei: „Troubadoura", „Sil-ver Sworda", „Ironclada" i „Ayrshire'a", statki, które miał już dawno za stracone. Obok stoi wypalony częściowo „Azeł>ejdżan" i pechowy „Benjamin Harrison". Komodor organizuje nowy konwój. Przychodzą radzieckie okręty wojenne i wreszcie dnia 20 lipca ostatnia część rozproszonego konwoju PQ-17 opuszcza skaliste brzegi Nowej Ziemi.

Końcowy odcinek trasy mija względnie spokojnie i dnia 24 lipca siedem ocalałych niemal cudem statków cumuje w Archangielsku. Chorych i wyczerpanych przeżyciami i walką z naturą marynarzy czeka serdeczne przyjęcie i fachowa opieka w szpitalach radzieckich. Ostatni akt tragedii konwoju PQ-17 zakończył się 28 lipca, kiedy dochodzi do Mołotowska „Winston Salem", ściągnięty ze

Tkał przez radzieckie holowniki.

*

* *

Echa tragedii konwoju PQ-17 zatoczyły szerokie kręgi. Dnia 1 sierpnia na posiedzeniu parlamentu admirał Pound musiał odpowiadać na stawiane mu pytania i zarzuty. Tłumaczył się, że Admiralicja miała wiadomości upoważniające do wydania tragicznego w skutkach rozkazu. W czasie przeprowadzonego dochodzenia i po przeanalizowaniu przyczyn tak tragicznej klęski wyszła na jaw myl-na ocena sytuacji ze strony admirała Hamiltona, który od-

u»

163

wolał niszczyciele eskorty od konwoju. Fakt ten, mimo że spowodowany najlepszymi intencjami admirała, w znacznej mierze przyczynił się do rozmiarów klęski, pozbawiając statki silnej osłony przeciwlotniczej. Interpelowany w kilka lat potem admirał Tovey wyraził przekonanie, że rozkaz rozproszenia wydany był przedwcześnie i pochopnie. Uważał on, że należało zostawić większą swobodę działania admirałowi Hamiltonowi, który na miejscu mógł lepiej ocenić zaistniałą sytuację. Churchill w swych pamiętnikach stwierdza, że tragedia konwoju PQ-17 była jednym z najsmutniejszych epizodów z całego okresu wojny.

Jakie były dalsze dzieje statków z konwoju PQ-17?

Dopiero dnia 13 września 1942 roku wyruszył z Murmańska konwój do Anglii oznaczony kryptonimem QP-14. Komodorem jego został znów niestrudzony J. C. Dowding.

I ten konwój doznał poważnych strat.

Dnia 20 września tonie „Silver Sword”, jeden z bohaterów lodowej epopei, natomiast 22 września „Bellingham” i statek komodorski. Komodor Dowding znowu musiał opuścić tonącą jednostkę i raz jeszcze zakosztować losu rozbitka.

W konwoju PQ-17 zatonięły 22 statki handlowe, zbiornikowiec floty „Aldersdale” i okręt ratowniczy „Zaafaran”. Razem z nimi poszło na dno 3350 pojazdów mechanicznych, 430 czołgów, 210 samolotów i przeszło 100 000 ton różnych materiałów wojennych. W atakach na konwój brało udział łącznie 130 Junkersów 88, 43 Heinkle 111 i 119, 29 Heinkli 115 oraz 8 U-bootów. W wyniku ognia obrony przeciwlotniczej strącono 15 niemieckich maszyn.

Z jednej strony 22 statki, pełne wojennego sprzętu, z drugiej zaledwie 15 samolotów. Bilans zaprawdę tragiczny.

WOJNA NA WIELKIEJ DRODZE PÓŁNOCNEJ*

— Napadł na nas nieprzyjacielski okręt i ostrzelał. Palimy się, palimy się, duży ogień... — takiej treści meldunek, przekazany rankiem 25 sierpnia 1942 roku ze stacji polarnej na Przylądku Upragnionym (na północnym brzegu Nowej Ziemi) do portu Dikson, był pierwszym sygnałem^ obwieszczającym, że wojna dotarła na próg Wielkiej Drogi Północnej. Wprawdzie w przeciągu paru poprzednich tygodni odbyło się kilka ataków na radzieckie statki we wschodniej części Morza Barentsa, ale teraz działania wyraźnie przenosiły się w rejon Morza Karskiego, uważanego za radzieckie morze wewnętrzne, co oznaczało, że żegluga na Wielkiej Drodze Północnej jest poważnie zagrożona.

Pech chciał, że obsługa zaatakowanej stacji albo straciła głowę, albo miała (tak przypuszcza w swych pamiętnikach radziecki admirał Gołowko) poważne braki w wyszkoleniu, a może po prostu zabrakło jej czasu, aby donieść, jaki okręt zbombardował stację i w jakim kierunku się oddalił. I dlatego, kiedy kilka godzin później znany lodołamacz „Sibiriakow” natknął się na nieprzyjacielski okręt na Morzu Karskim, radzieckie dowództwo nabrało przekonania, że chodzi tu o jeden i ten sam okręt nawodny, który wyruszył zwalczać radziecką żeglugę w Arktyce.

„Sibiriakow” wyszedł poprzedniego dnia z portu Dikson, wioząc urządzenia i personel dla nowo zakładanej stacji na jednej z wysp Ziemi Północnej. Spotkanie nastąpiło

* Według miniatury J. Pertka: Wśród lodów Wielkiej Drogi, Gdynia 1966.

165

w południe, a nieprzyjaciel pojawił się z lewej burty zapytując sygnałami świetlnymi:

— Jaki statek, dokąd płynie? Podejdźcie bliżej.

Dowódca „Sibiriakowa”, kapitan Kaczarawa, natychmiast przekazał do portu Dikson meldunek radiowy:

— Widzę nieznaną krążowniczkę pomocniczą. Uważajcie na nas — niestety mylnie rozpoznając

nieprzyjaciela.

Tymczasem ten zażądał podania sytuacji lodowej na drodze do Cieśniny Wilkickiego i na wodach koło przylądka Czeluskin. Zbliżał się tam radziecki konwój ark-tyczny idący z Archangielska do Władywostoku i kapitanowi Kaczarawie zrobiło się gorąco na myśl, że nieprzyjaciel mógłby podjąć próbę doścignięcia tego nie eskortowanego przez okręty wojenne konwoju. Zamiast więc odpowiedzieć na pytanie, przekazał jego treść do portu Dikson, a jednocześnie nakazał zmianę kursu „Sibiriakowa” w stronę lądu. Nieprzyjacielski okręt podążył za nim i ponowił pytanie. Wtedy kapitan „Sibiriakowa” nie tracąc kontenansu sam zadał pytanie:

— Co za okręt? Jakiej narodowości?

W odpowiedzi tamten podniósł banderę amerykańską, wobec czego Kaczarawa kazał radiotelegrafiście zapytać port Dikson o dyrektywę, równocześnie jednak wydał ar-tylerzystom rozkaz przygotowania się do otwarcia ognia.

Teraz nieprzyjaciel zaczął zagłuszać swą radiostacją sygnały „Sibiriakowa” i zażądał wstrzymania pracy radiostacji oraz zastopowania statku.

„Sibiriakow” jednak nie zatrzymał się, idąc nadal obranym kursem, a kapitan Kaczarawa dał rozkaz obsłudze dział: — Otworzyć ogień!

I lodołamacz zaczął strzelać ze swych trzech lekkiego kalibru (75 mm) działek do nieprzyjaciela, którym był nie żaden krążownik pomocniczy, tylko pancernik kieszonkowy przeklasyfikowany na ciężki krążownik, „Admirał Scheer”. W ten sposób rozpoczęła się dramatyczna walka Dawida z Goliatem: lodołamacza uzbrojonego w 3 działka 75 mm z ciężkim krążownikiem mającym 6 dział .280 mm, 8 dział 150 mm i 6 dział 105 mm, a w dodatku opancerzonym i rozwijającym dwukrotnie większą niż „Sibiriakow” prędkość.

Walka beznadziejna, czego najlepszym dowodem było to, że w pół godziny dobiegła końca. Niemieckie pociski cięż-

"166

-JMSSJEŁ >UKSTYS!WtW

. kurs Ciężkiego kro.iowr.ika „ADMIRAŁ SCHEER”

.....kurs „SIBIRIAKOWA”* miejsce Jego zatopienia

«"«•— Kurs konwoł<?w arktyczrvr.h

Wypad pancernika „Admirał Scheer” na wody arktyczne

kiej artylerii uszkodziły i unieruchomiły słabą i tak artylerię lodołamacza, potem rozbiły znajdujące się na pokładzie be«zki z benzyną wywołując pożar, przedziurawiły burty, Zdemolowały pomost nawigacyjny, pozbawiając przy tym życia wielu członków załogi oraz ekspedycji polarnej, wśród których znajdowały się

też kobiety.

O wszystkim tym donosił do portu Dikson radiotelegrafista „Sibiriakowa”. W pół godziny po rozpoczęciu tej nierównej, dramatycznej walki ze statku nadszedł ostatni meldunek: — Walka trwa. „Sibiriakow” płonie. Potem nadajnik statku umilkł i na falach eteru nastąpiła cisza. Wysłany na miejsce walki z portu Dikson samolot zwiadowczy nie odnalazł już ani uczestników walki, ani śladów po niej. Widocznie lodołamacz zatonął, a „Admirał Scheer” oddalił się w nieznanym kierunku, kontynuując swój arktyczny wypad przeciw radzieckiej żegludze, w planach hitlerowskich sztabów zakamuflowany pod kryptonimem operacja „Wunderland” („Kraina Cudów”).

„Admirał Scheer” wyruszył na tę operację z Narvikkt w dniu 16 sierpnia 194? roku, przeszedł przez Morze Barentsa i spotkał się potem dwukrotnie w rejonie na północ od Nowej Ziemi z okrętami podwodnymi („U 601”

167

i „U 251”), które przekazały mu obserwacje dotyczące sytuacji lodowej na Morzu Karskim oraz ruchu statków radzieckich. Obserwacje te zostały częściowo uzupełnione dzięki lotom wodnosamolotu zwiadowczego krążownika, który jednakże ipo jednym z lotów rozbił się. Niemcy zdołali stwierdzić, że konwój radziecki z Władywostoku do Archangielska, przeciwko któremu skierowany był wypad*, przebywa daleko na wschodzie w rejonie Cieśniny Wilkického. Wtedy też „Admirał Scheer” wyruszył na Morze Karskie, a jeszcze inny niemiecki okręt podwodny, „U 225”, ostrzelał stację polarną na Przylądku Upragnionym, co przeciwnicy zapisali „na konto” nawodnego raj-dera. Ten zaś wytropił i zniszczył bohatersko broniącego się „Sibiriakowa”, ale nie uzyskał żadnych informacji

O radzieckiej żegludze ani o stanie lodów na Wielkiej Drodze Północnej. Nie ryzykując więc wypadu przeciwko konwojowi ze względu na możliwość natknięcia się na pola lodowe przy dojściu do Cieśniny Wilkického, „Admirał Scheer” zawrócił i skierował się do portu Dikson.

Krótko po północy z 27 na 28 sierpnia „Admirał Scheer” znalazł się w zasięgu widzenia punktu obserwacyjnego Nowy Dikson, którego komendant natychmiast meldował:

— W odległości 3 mil morskich na zachód zbliża się od strony morza nieznaną okręt wojenny.

W porcie Dikson został natychmiast ogłoszony alarm bojowy, a obsługa nadbrzeżnych baterii artyleryjskich oraz dział na służącym jako okręt dozorowy lodołamaczu „Dieżniew” podjęła przygotowania do otwarcia ognia. Oprócz „Dieżniewa” w porcie stały dwa statki: „Kara”

1 „Rewolucjonier”; ten ostatni również był uzbrojony, ale trzy działa miały kaliber zaledwie 76 mm, a więc nie nadawały się do skutecznej walki z napastnikiem.

„Admirał Scheer” znacznie górował pod względem artyleryjskim nad obrońcami portu Dikson, zwłaszcza że tylko jedna bateria nadbrzeżna dysponowała działami 152 mm; pozostałe działa nie były w stanie zagrozić krążownikowi.

Walka artyleryjska trwała, z przerwami, niespełna dwie godziny. Niemcom, pomimo przewagi, nie udało

się znisz-

» O wyjściu tego konwoju z Władywostoku poinformował niemieckie dowództwo japoński wywiad. O konwoju idącym w przeciwnym kierunku Niemcy nie wiedzieli.

Ifift

czyć urządzeń portowych ani zatopić stojących w porcie jednostek. Główny impet ataku został skierowany przeciwko lodołamaczowi „Dieżniew”, który pomimo tego zdołał wyjść z portu i wycofując się do Zatoki Samolietnaja postawił zasłonę dymną. Utrudniło to krążownikowi prowadzenie celnego ognia, a kiedy pociski artylerii nadbrzeżnej obramowały cel, „Admirał Scheer” wycofał się i odpłynął nie przeprowadzając zamierzonego desantu, który miał dokończyć dzieła zniszczenia.

Pomimo bolesnych strat w ludziach, obrońcy portu Dik-son zdołali wyjść stosunkowo obronną ręką z tej bitwy, gdyż napastnikom nie udało się zniszczyć portu ani stacji polarnej z jej potężnym centrum radiowym, ani też uszkodzić statków, chociaż „Dieżniew” odniósł poważne uszkodzenia.

Tak więc operacja „Wunderland” nie przyniosła hitlerowcom spodziewanych sukcesów. Wypadek ciężkiego krążownika „Admirał Scheer” okazał się potężnym ciosem wymierzonym w próżnię. Zamiast zniszczenia konwoju przechodzącego Wielką Drogą Północną nieprzyjacielski rajder zdołał zatopić tylko samotnego „Sibiriakowa” oraz zadać niewielkie straty w porcie Dikson, które zdołano usunąć w ciągu zaledwie trzech dni.

Zaplanowana na początek września tego roku połączona operacja dwóch ciężkich krążowników, „Admirał Scheer” i „Admirał Hipper”, nazwana „Doppelschlag” („Podwójny Cios”), została odwołana. Wpływ na tę decyzję miało z pewnością niepowodzenie wypadu krążownika „Admirał Scheer” oraz raport jego dowódcy o bardzo trudnej sytuacji lodowej na Morzu Arktycznym.

*

* *

Pod koniec września na jednej z bezludnych wysepek granitowych Morza Karskiego, w rejonie walki „Sibiriakowa” z hitlerowskim okrętem, odnaleziono przypadkowo jednego z członków załogi bohaterskiego lodołamacza. Był to palacz nazwiskiem Wawilow i od niego dopiero radzieckie dowództwo dowiedziało się szczegółów o ostatnich minutach walki „Sibiriakowa”.

Do ostatniej chwili na statku powiewała bandera i nikt

169

nie myślał o poddaniu się. Gdy sytuacja stała się beznadziejna, a „Sibiriakow” zaczął pogrążyć się w wodzie, spuszczone szalupy. W jednej z nich ulokowała się grupa rozbitków i do tej szalupy dopłynął kuter spuszczonego z pancernika, zabierając rozbitków na pokład okrętu. Wawilow był na statku aż do momentu, gdy ten począł iść szybko na dno, i wtedy wyskoczył do wody wraz z dwoma marynarzami, którzy jednak utonęli. Wawilow zdołał się wyratować i na łodzi, z której hitlerowcy przed chwilą zabrali

rozbitków, dotarł do pobliskiej wysepki. Spędził na niej trzydzieści cztery dni, zanim go przypadkiem odnaleziono.

Dopiero po trzech latach wyjaśnił się los pozostałych rozbitków. Według niemieckich relacji było ich dwudziestu jeden. Dwunastu z nich wyswobodziły wojska radzieckie wiosną 1945 roku w jednym z obozów koncentracyjnych w Prusach Wschodnich. Znajdował się wśród nich bohaterski kapitan Kaczarawa, który ciężko ranny został zniesiony do szalupy przez jednego z marynarzy*. Wzięci do niewoli rozbitkowie przemilczeli jednak, że znajduje się wśród nich kapitan statku, twierdząc, że zginął on na pokładzie. Dzięki temu kapitan Kaczarawa nie został oddzielony od swych marynarzy i razem z nimi przetrwał do chwili wyzwolenia z niewoli.

* Sądząc z nazwiska: Andrzej Pawłowski — był polskiego pochodzenia.

W OBRONIE KONWOJU PO-18*

Przeraźliwy, wwiercający się w uszy dźwięk syreny poderwał wszystkich w mesie na nogi. Sześciu młodych ludzi, popijających gorące aromatyczne kakao, rzuciło się do drzwi wiodących na pokład. Mroźny wiatr smagał im twarze rozgrzane ciepłem pomieszczenia.

Syrena wyła znienawidzonym sygnałem.

— Alarnr przeciwlotniczy! Alarm przeciwlotniczy!

Sprawnie zajęli stanowiska przy działku na dziobie, przy sprzężonych karabinach maszynowych. Porucznik R. M. Billings — dowódca małego oddziału artylerzystów na statku amerykańskim „Nathaniel Greene” — przez szkła lornetki lustrował prawą stronę konwoju, skąd spodziewał się ataku.

Amerykański frachtowiec należał do zespołu tworzącego konwój PQ-18, który opuścił Loch Eve 2 września 1942 roku. Po tragicznych doświadczeniach z konwojem PQ-17 Admiralicja postanowiła zastosować w stosunku do konwoju PQ-18 odmienną taktykę obrony. Po pierwsze, trasa była inna. Konwój nie zatrzymał się jak zwykle przy Islandii, lecz opłynął ją szerokim łukiem od zachodu, aby następnie precyzyjnie się między jej północnym brzegiem i polem minowym blokującym Cieśninę Duńską. 9 września do chronionego tylko przez niszczyciele konwoju dołączyły poważne siły angielskie.

Ostatecznie skład konwoju wyglądał następująco: 39 statków handlowych i 1 zaopatrzeniowiec. 3 zbiornikowce zaopatrzeniowe oraz 3 trałowce, pod komodorem, kontr-

196*1 Według miniatury A. Ferepeczki: W obronie konwoju, Gdynia

171

admirałem w stanie spoczynku, E. K. Boddam-Whetha-mem, stanowiło trzon transportowy. 2 niszczyciele, 2 okręty obrony przeciwlotniczej, 2 okręty podwodne, 4 korwety, 3 trałowce i 4 uzbrojone trawlerzy tworzyły tzw. ścisłą eskortę.

Koło Islandii doszedł zespół kontradmirała Burnetta. W skład tego zespołu wchodził krążownik

przeciwlotniczy „Scylla”* i 16 niszczycieli podzielonych na dwie grupy oraz tworzący osobny zespół lotniskowiec „Avenger”**, niosący na pokładzie 12 myśliwców typu Hurricane i 3 Swordfisha przystosowane do walki przeciw okrętom podwodnym oraz 2 niszczyciele do bezpośredniej osłony lotniskowca. Na morzu patrolowały 3 ciężkie krążowniki, a przy Islandii stał w pogotowiu zespół okrętów liniowych. Ponadto współdziałały jeszcze dwa zespoły zaopatrujące w osłonie krążowników i niszczycieli oraz 7 okrętów podwodnych. Łącznie konwój, siły eskorty i osłony oraz zespoły współpracujące składały się ze 110 jednostek.

Admiralicja Brytyjska doskonale wiedziała, że Niemcy mają w fiordach norweskich szereg ciężkich okrętów, a na lotniskach Dalekiej Północy czekało prawie 100 samolotów torpedowych i przeszło 130 bombowców dalekiego zasięgu.

Między 9 i 13 września okręty eskorty uzupełniły zapasy paliwa ze zbiorników zaopatrzeniowych płynących z konwojem bądź też czekających w Lowe Sound na Spitsbergenie.

12 września, mimo pochmurnej pogody i słabej widoczności niemieckie samoloty zwiadowcze dalekiego zasięgu wytropiły konwój. Na ich sygnały ściągnęło w pobliże konwoju kilka okrętów podwodnych. Wkrótce miała się rozpocząć zażarta bitwa.

Pierwsza jej runda była pomyślna dla Anglików. 12 września po południu niszczyciel „Faulknor” zatopił „U 88”. Radość jednak była krótka. Już następnego dnia nad ranem dwa silne wybuchy oznajmiły admirałowi Burnettowi, że konwój PQ-18 liczy już o dwa statki mniej. Mimo natychmiastowej kontrakcji nie udało się wykryć i zniszczyć atakującego okrętu podwodnego.

* „Scylla” — wyporność 5450 ton, 10 dział 132 mm, 8 dział 40 mm, 6 wyrzutni 533 mm, prędkość 32 węzły, rok budowy 1941.

** Lotniskowiec eskortowy typu „Archer”; wyporność 7800 ton, 30 samolotów, prędkość 17,5 węzła.

172

Dzień wstał pochmurny i nieprzyjemny. Raz po raz przelatywały deszczowo-śniegowe szkwały zacinające bolesnym prysznicem twarze marynarzy wachtowych.

Po południu nad konwojem ukazało się kilkanaście bombowców niemieckich typu Ju 88, które jednak odpędzone silnym ogniem przeciwlotniczym rzuciły swe bomby niecelnie i czym prędzej wycofały się do baz.

Od tego czasu minęła godzina i oto nagle dźwięki syren ogłosiły nowy alarm.

Porucznik Billings uważnie przeglądający szary, zachmurzony horyzont usłyszał w tym momencie miarowe staccato „pom-pomów” jednego z okrętów eskorty idącego po prawej stronie konwoju.

— Lecą! — krzyknął.

Nisko nad wodą mignęły czarne sylwetki samolotów.

— Trzy, cztery, sześć, osiem, dziesięć! — liczył Billings.

Już z innych okrętów eskorty i statków konwoju zrywał się sjlny ogień działek i karabinów maszynowych. Rozszczekawy się „pom-pomy”, głucho waliły siedemdziesiątki i stodwójki.

Koraliki pocisków świetlnych szyły powietrze ognistymi ściegami.

— Jest! Hurra!!! — krzyknęli artylerzyści na „Greenie”.

Idący prosto na niszczyciele eskorty samolot buchnął

nagle jaskrawopomarańczowym płomieniem i rozleciał się w powietrzu.

Statki konwoju zmieniały pospiesznie szyk zgodnie z sygnałem komodora, starając się ustawić dziobami do samolotów, zmniejszając w ten sposób powierzchnię narażoną na atak.

W ogólnym zamieszaniu i ferworze walki statki dwóch prawoskrzydłowych kolumn nie zauważyły widać komo-dorskiego sygnału i szły dalej nie zmienionym kursem.

Drugi i trzeci samolot stanął w płomieniach, ale reszta przeszła już pierścień okrętów wojennych i gnała nad samą wodą, prosto ku statkom prawej kolumny.

Były coraz bliżej i bliżej. Już na „Greenie”, który płynął w jednej ze środkowych kolumn, można było odróżnić wieżyczki Ju 88 i oszlone dzioby Heinkli 111. Niektóre z nich, całe malowane na czarno z białą plamą obramowania krzyża na kadłubie, miały końce skrzydeł kolorowe, pomarańczowe lub zielone. Sunęły nad wodą nie po-

173

wstrzymane w swym pędzie jak złośliwa, potworna szarańcza.

Ciężko plusnęły w wodę odczepione zaledwie kilkadziesiąt metrów od burty torpedy, zarzyczały silniki podrywanych w górę samolotów. Jeden, widocznie z rannym pilotem na pokładzie, zachybotał kilkakrotnie skrzydłami i runął na pokład storpedowanego przed chwilą handlowca. Wybuch torpedy zamienił cały dziób statku wraz z leżącym na nim rozkrzyżowanym czarnym kształtem samolotu w płonącą kupę gruzów.

Uderzyła fala druga, trzecia... Zanotowano dalsze trafienia obrony. Zestrzelone samoloty wpadały w zimną otchłań arktycznego oceanu.

Atak skończył się wreszcie. Porucznik spojrzął odrucho-na zegarek. Zdumiał się. Od chwili ogłoszenia alarmu nie minęło jeszcze dziesięć minut, a już znowu niebo było zupełnie czyste. Na morzu tylko płonęło osiem statków prawoskrzydłowych kolumn i tonęły wraki zestrzelonych samolotów.

Dopiero teraz nadleciały Hurricany, które komandor Colthurst, dowódca lotniskowca wysłał uprzednio do przeproszenia samolotów dalekiego zwiadu, czteromotorowych Focke-Wulfów. Niestety, przybyły one za późno, by wziąć udział w obronie konwoju.

Godziny wieczorne przyniosły trzeci, tym razem bezskuteczny atak kilku Heinkli.

Sytuacja była niewesoła. Bilans fatalnego dnia 13 września przedstawiał się dla konwoju wybitnie ujemnie. Stracono aż dziesięć statków, w tym osiem zatopiły samoloty. Strącono zaś tylko około piętnastu samolotów. Nie było to mało, ale jeżeli się porówna liczbę samolotów i sprzętu wiezionego w ładowniach zatopionych statków, to rachunek wypadnie korzystniej dla Niemców.

Zapadła noc. Okaleczony stratą jednej czwartej swego stanu konwój dążył na wschód, trzymając się dolnej granicy lodów, aby tylko jak najdalej odbić od groźnych lotnisk północnej Norwegii.

O godzinie 03.00 dnia 14 września głośny wybuch poderwał na nogi wszystkich marynarzy. Na lewym skrzydle konwoju rozlewała się coraz jaśniejszą plamą łuna pożaru. To płonął storpedowany zbiornikowiec „Atheltem-

174

płar"*. Ubył jeszcze jeden statek. Ruszyły do kontrataku niszczyciele eskorty i po kilku godzinach łowów „Onslow” zatopił przy wydatnym współdziałaniu Swordfisha z lotniskowca okręt podwodny. Był to, jak się później okazało, „U 589”.

Około godziny 13.00 patrolujący Hurricane dostrzegł lecącą nową falę niemieckich samolotów. „Avenger” szybko ustawił się pod wiatr i z jego pokładu wzbiło się sześć maszyn. Cztery działa każdego z nich, jak cztery żądła, szukały wroga.

A wróg nadlatywał ławą. Przed konwojem samoloty wroga rozbiły się na dwie grupy. Jedna z nich zaatakowała okręty eskorty, druga — idący z boku konwoju lotniskowiec.

Zagrzmiały działa obrony. Wokół zespołu pociski stworzyły nieprzebytą barierę ognia i stali. Samoloty z lotniskowca rzucały się na wroga z góry jak jastrzębie, masakrowały morderczym ogniem, wtlaczały w szare, zimne fale.

Porucznik Billings był znów na posterunku. Jego artylerzyści bili z siedemdziesiątkipiętki ustawionej na platformie dziobowej do lecącego nisko samolotu, który przed chwilą pozbył się swych torped i teraz lotem koszącym chciał wywinąć się walczącej obronie. Daremnie! Potężny błysk eksplozji zakończył jego lot.

Nadlatywała następna fala. Samoloty zatoczyły łuk i starały się zaatakować konwój od innej strony. Szukały luk w obronie, szukały miejsc, gdzie ogień nie byłby tak silny. Wpadły między dwie kolumny konwoju.

Artylerzyści z oddziałku Biilinga grzali ze wszystkich luf. Tuż przed dziobem pocisk z siedemdziesiątkipiętki trafił nadlatującego Heinkla w skrzydło. Samolot zatrzymał się jakby w miejscu, a potem zarył oszklonym dziobem w fale, wbił się po prostu w zimną otchłań.

Nie przebrzmiał jeszcze radosny okrzyk triumfu, gdy lecące wzdłuż lewej burty samoloty dosięgły smugi ognia z karabinu maszynowego. Czarny warkocz dymu wykwitł z silnika jednego z nich, drugi natomiast,

widocznie zer-

* Zbiornikowiec w czarterze Admiralicji Brytyjskiej (pojemność brut to 8992 RT), poprzednio dwukrotnie (w 1937 i 1941 r.) poważnie uszkodzony.

175

wany ręką trafionego pilota, wyskoczył gwałtowną świecą do góry, by po chwili zwalić się ciężko na skrzydło.

Ginęły jednak i samoloty angielskie. Oto jeden z nich szepiony w śmiertelnym uścisku z atakującym Ju 88 walił się płonąc do wody. Na szczęście obok wykwitła biała czasza spadochronu.

Oto i drugi myśliwiec wzniosł fontannę wody tuż koło bronionego przez siebie lotniskowca. Pilot tej maszyny też opadał z wolna na spadochronie.

Walka trwała nadal.

Kapitan amerykańskiego frachtowca „Nathaniel Greene”, George Vickers, z mostku swego statku obserwował toczącą się bitwę. Nagle zza chmury wyskoczył niespodzianie garbaty kadłub Ju 88. Wszystkie lufy walczącego statku skierowały się ku niemu. Billings wyraźnie widział, jak świetlne pociski ciężkiego karabinu maszynowego trafiają kadłub nadlatującej maszyny.

Ju 88 skręcił ostro. Spod jego kadłuba oderwał się ciemny podłużny kształt.

Nie trafi, za bardzo w bok — zdążył pomyśleć Billings i zajął się następną nadlatującą maszyną.

Wtem potworny wybuch zwałił go z nóg i zerwał heł-mofon z głowy. W pokład uderzył grad odłamków. Statek targnął się gwałtownie i pochylił na burtę, ale po chwili wyprostował się i ruszył dalej.

Jesteśmy storpedowani! — przemknęło przez myśl porucznikowi. W chwilę przed wybuchem widział, jak od dwóch samolotów oderwały się cztery torpedy tuż przed dziobem.

Poderwał się na nogi. Obejrzał się na mostek. Z góry kapitan Vickers dawał uspokajający znak ręką. Sam dzwonił do maszynowni.

— Tu kapitan — jak tam u was, wszystko w porządku?

— Okay, skipper* — usłyszał w słuchawce głos drugiego mechanika. — Maszyna działa, ale na drugi raz możecie nam oszczędzić takich niespodzianek. Co to właściwie było? My tu w tej stalowej trumnie naprawdę niewiele widzimy.

— To idący obok nas o 200 metrów z prawej burty „Mary Luckenbach” wyleciał w powietrze — wyjaśniał

* Popularna nazwa kapitana w marynarkach anglosaskich.

kapitan. — Wiózł amunicję. Nikt nie został chyba żywy.

— Szkoda starego Biłła, był tam chiefem — _ mruknął sam do siebie drugi mechanik, bo kapitan już odłożył słuchawkę.

Ale grzeją — pomyślał, wsłuchując się w jazgot strzałów, zagłuszających normalny hałas maszynowni — Tamtym na górze musi być gorąco.

Wieczorem tego dnia nastąpił jeszcze jeden atak bombowy, tym razem bezskuteczny. Bilans 14 września był pomyślny dla konwoju. Po stronie strat należało zapisać dwa statki i trzy zestrzelone samoloty, po stronie zysków natomiast zatopiony „U 589” i dwadzieścia dwa zniszczone samoloty niemieckie.

Rankiem 15 września komodor konwoju, kontradmirał Boddam-Whetham, nadał do „Greena”:

„Wyrazy uznania dla waszych dzielnych artylerzystów. Osiągnęliście najwyższą klasę i macie na swym koncie pięć zestrzelonych samolotów”.

Tego samego dnia wilcze stado U-bootów starało się bezskutecznie wyciągnąć okręty eskorty z szyku w celu wytworzenia luki w zwartym pierścieniu obrony. Po południu nastąpił atak bombowy z wysokiego pułapu, jednak myśliwce z „Avengera” i ogień artylerii przeciwlotniczej odpędził napastników.

Dzień 16 września przebiegał pod znakiem częstych alarmów przeciwpodwodnych i zakończył się pięknym sukcesem niszczyciela „Impulsive”, który zatopił „U 457”. Wieczorem tego samego dnia główne siły admirała Burnetta musiały opuścić konwój, aby przejść do osłony konwoju QP-14.

18 września, gdy konwój PQ-18 mijał przylądek Kanin i wchodził na wody Morza Białego, nastąpiły ostatnie ataki lotnicze.

Pierwszy atak bombowców średniego pułapu nie przyniósł Niemcom żadnego sukcesu. Ogień okrętów eskorty wzmocnionej czterema radzieckimi niszczycielami był tak skuteczny, że samoloty zrzuciły swe bomby niecelnie. W południe nastąpił nalot dwunastu Heinkli 111. Jeden statek konwoju został trafiony torpedą i zatonął, ale cztery samoloty napastników nie wróciły do swych baz. W czasie tego ataku wyróżnił się pilot A. H. Barr, który wystartował na samolocie Hurricane ze statku „Empire

— Wojna za kręgiem...

177

Morn”, wyposażonego w katapultę. Zdołał on strącić jednego z napastników, inne odpędził swymi atakami, a po skończonym nalocie zdecydował się na samotny lot do oddalonego o kilkaset kilometrów Archangielska, dokąd doleciał dosłownie na ostatnich litrach benzyny.

Tak zakończyła się zażarta bitwa o konwój PQ-18. W jej wyniku zatonęło 13 statków, w tym 10 jako ofiary ataków lotniczych. Z drugiej strony zostało zniszczonych przeszło 40 samolotów i 3 okręty podwodne. W porównaniu do tragicznego konwoju PQ-17 był to duży sukces.

ZMIANA TAKTYKI NA ARKTYCZNYCH SZLAKACH

Chociaż przebieg podróży konwoju PQ-18 znacznie odbiegał od tragedii poprzedniego konwoju ze słynnej

serii PQ — QP i mimo poważnych strat ilościowych można było uważać nową taktykę ochrony statków za udany eksperyment, to jednak od tego momentu praktycznie na bardzo długi czas opustoszał szlak arktyczny wiodący z Islandii czy portów brytyjskich do północnych portów Związku Radzieckiego.

Niewątpliwie na taką decyzję ze strony Admiralicji Brytyjskiej wpłynęły w poważnym stopniu znaczne straty poniesione w konwojach PQ-17 i PQ-18, a także w innych konwojach powrotnych serii QP, ale nie była to jedyna przyczyna.

Być może, że u podstaw przyczyn zaniechania wysyłania konwojów serii PQ leżały względy natury strategiczno-politycznej, sytuacja bowiem na wschodnim froncie, na polach bitew w Związku Radzieckim nie była tak tragiczna jak w pierwszej fazie wojny i mimo że Niemcy nadal znajdowali się daleko w głębi Rosji i dotarli nawet aż do Wołgi pod Stalingradem, sukcesy niemieckie kończyły się i niezbyt trudno było snuć bardziej optymistyczne horoskopy na przyszłość. Armie hitlerowskie zostały uwikłane w ciężkie walki na potwornej długości frontie. Niezmiernie wydłużone linie komunikacyjne łączące Niemcy z linią frontu angażowały olbrzymie masy sprzętu i ludzi. Praktycznie groźba inwazji na ziemię brytyjską stała się teraz nierealna i — żeby użyć porównania sportowego — Brytyjczycy, wspomagani przez Amerykanów, złapali „drugi oddech”. Zbytne wzmacnianie potencjału obronnego Związku Radzieckiego w panującej sytuacji strategicznej nie leżało na pewno w intencjach pewnych kół Polityków brytyjskich i nawet na tym tle doszło do nieporozumień między szefami rządów obu zachodnich aliantów: pre-

12*

179

mierem Wielkiej Brytanii, Winstonem Churchillem i prezydentem Stanów Zjednoczonych, Franklinem Rooseveltem. Ten ostatni wywierał w omawianym okresie wyraźny nacisk na stronę brytyjską, by — mimo wszystkich argumentów przeciw — w dalszym ciągu wysyłać regularnie konwoje arktyczną drogą do Związku Radzieckiego.

Churchill jednak miał jeszcze kilka innych — niż straty — argumentów. Otóż Sprzymierzeni szykowali się do wysadzenia desantu w Afryce Północnej i to zarówno od strony Morza Śródziemnego jak i od strony Atlantyku. Potężna ta operacja wymagała odkomenderowania znacznych sił brytyjskiej Home Fleet na wody Morza Śródziemnego, co poważnie osłabiło ewentualne siły ochrony arktycznych konwojów, które mogłyby stawić czoło ciężkim okrętom Kriegsmarine, gdyby te rozpoczęły akcję przeciwko któremuś z konwojów PQ.

W rozważanych w dyskusjach Roosevelt—Churchill koncepcjach, z których amerykańska wyrażała się chęcią wysyłania do Związku Radzieckiego nieco mniejszych ale regularnych konwojów, ostatecznie zwyciężyła na okres jesienny 1942 roku kompromisowa strategia wysyłania w obie strony pojedynczych statków, które, pod osłoną coraz dłuższych nocy i złych warunków atmosferycznych, miały szanse na nie zauważone przedarcie się północną trasą.

Z końcem października 1942 roku poczęły wychodzić z portów angielskich samotne statki, załadowane sprzętem wojennym do ryzykownego skoku przez arktyczne wody.

Statki te istotnie były trudniejsze do wykrycia aniżeli duży i niezbyt ruchliwy konwój. Pojedynczemu statkowi łatwiej było zmienić nagle kurs czy prędkość, by zgubić się w bezmiarach oceanu.

Tak, łatwiej, ale gdy już nastąpiło wykrycie, gdy jakakolwiek latająca lub pływająca jednostka niemiecka odnalazła samotny statek, był on już właściwie od tego momentu skazany na prawie stuprocentową zagładę. Bo nie chroniły go przed atakiem z powietrza szybkostrzelne działka niszczycieli eskorty, obsadzone załogą doskonale znającą swoje wojenne rzemiosło, nie zagrażały czającemu się do zadania śmiertelnego ciosu torpedą U-bootowi urządzenia hydrolokacyjne korwet i bomby głębinowe.

Wykryty statek był zdany tylko na własne siły, na swoje prawie bezwartościowe działko czy karabiny maszynowe, któ-

180

rymi mógł raczej dodawać sobie otuchy aniżeli poważnie zagrozić napastnikowi.

I wreszcie — co może było najistotniejsze — każdy z członków załogi takiego samotnika zdawał sobie doskonale sprawę, że w wypadku wykrycia i prawie nieuniknionego zatopienia nikt na pewno nie zjawi się, żeby rozbitków wyciągnąć z wody, a jeżeli nawet uda się zrzucić na wodę z tonącego statku tratwę czy łódź ratunkową, to i tak, prędzej czy później, rozbitków czeka nieomal nieunikniona, nieodwracalna śmierć. Z zimna, z głodu, z wyczerpania.

Z portów angielskich wyszło w takie samobójcze nieomal, a w każdym bądź razie bardzo ryzykowne, rejsy ogółem trzynaście statków w okresie przeszło dwóch miesięcy. Tylko pięć z nich dotarło do portu przeznaczenia.

Kapitanowie trzech zapewne nie wytrzymali ogromnego napięcia nerwowego i zdecydowali się z rozmaitych powodów na powrót do portu wyjściowego, jeden uległ w czasie rejsu rozbiciu (czyżby po umyślnym wejściu na mieliznę?), a cztery zostały ukryte i natychmiast zniszczone przez Niemców.

A więc tylko pięć statków w ciągu aż dwóch miesięcy. Kropla w morzu potrzeb olbrzymiego, krwawiącego frontu radzieckiego.

Nieco lepiej powiodło się samotnikom powracającym z portów radzieckich do brytyjskich. Z dwudziestu trzech takich statków Niemcom udało się zatopić tylko jeden. Nie należy stąd jednak wysnuwać wniosku, że droga powrotna była bezpieczniejsza, była to bowiem ta sama trasa. Po prostu decydował ślepy przypadek.

Zarówno fiasko koncepcji ryzykanckich samotnych rejsów, jak i zakończenie działań w Afryce Północnej spowodowało, że Admiralicja powróciła do wysyłania konwojów arktyczną trasą. Tym razem miały to być konwoje dzielone na dwie niewielkie grupy statków, idących jeden za drugim w odstępie zaledwie kilkudniowym. Wychodzono z założenia, że taka zmiana taktyki zmyli nieco Niemców, a jednocześnie pozwoli na lepsze manewrowanie konwojem w wypadku kontaktu, z nieprzyjacielem.

Nowy typ konwojów na trasie: porty brytyjskie — Związek Radziecki określono kryptonimem JW, powracające zaś konwoje — kryptonimem Pw\.

BITWA NA MORZU BARENTSA*

Grossadmiral Raeder zakończył swe sprawozdanie i usiadł z uczuciem ulgi. Zawsze denerwowały go odprawy w kwaterze głównej Fiihrera — nawet wtedy, gdy mógł pochwalić się pewnymi sukcesami. Nic więc też dziwnego, że obecna konferencja napawała go wprost obawą, w ostatnich bowiem miesiącach każdy prawie precyzyjny plan operacji morskich sił nawodnych kończył się niepowodzeniem.

Jeszcze niedawno temu, 13 lutego 1942 roku, gdy pancerna eskadra złożona z okrętów „Scharnhorst”, „Gneisenau” i „Prinz Eugen” pod dowództwem wiceadmirała Ci-liaxa przedelfowała dostownie pod lufami dział angielskiej artylerii nadbrzeżnej, z Brestu do Wilhelmshaven, Grossadmiral przeżywał dni triumfu.

Znów miał do dyspozycji potężnie opancerzone, silnie uzbrojone i szybkie okręty liniowe, znów mógł próbować nowych wypadów na dalekie akweny morskie.

Z jaką satysfakcją czytał w londyńskim dzienniku „Times”: „Wiceadmiral Ciliax osiągnął sukces tam, gdzie nie powiodło się księciu Medina Sidonia. Od XVII wieku duma z naszej potęgi morskiej nie została tak bardzo poniżona”**.

Wkrótce jednak okazało się, że triumf niemiecki nie był aż tak wielki. „Gneisenau” bowiem odniósł w czasie przemarszu przez kanał znaczne uszkodzenia od wybuchów

* Według miniatury A. Perepeczki: Fiasko strategii admirała Raeder-a, Gdynia 1960.

** W czrnie tzw. czterodniowej bitwy (11—14 czerwca 1666 r.) admirał holenderski de Ruyter pokonał flotę angielską w Cieśninie Ka-letańskiej.

132

min i należało go odprowadzić na stocznię. Tam 27 lutego dopadły go bombowce RAF-u i, jakby chcąc naprawić nieudolność Admiralicji z dnia 12 lutego, uszkodziły stojący w doku okręt tak znacznie, że został on wyeliminowany z działań aż do końca wojny.

Mimo wszystko udana akcja przerwania się niemieckiej eskadry do portów ojczystych i rozdmuchiwanie tego faktu przez hitlerowską propagandę do miary epokowego wydarzenia wzmocniło ducha Kriegsmarine i Raederowi wydawało się, że jego strategia wygrywa.

Radość trwała jednak krótko.

Już bowiem w marcu 1942 roku nieudany atak „Tirpitz” z baz norweskich przeciw konwojom angielskim PQ-12 i QP-8 przypomniiał Raederowi, że Home Fleet czuwa. Konwoje te bowiem posiadały tak silną osłonę głównych sił floty angielskiej („King George V”, „Duke of York”, „Renown”, lotniskowiec „Victorious”, ciężki krążownik „Berwick” i 20 niszczycieli), że „Tirpitz” nie zdecydował się na atak.

To pierwsze niepowodzenie zmusiło admirała do stwierdzenia, że na wodach Dalekiej Północy Kriegsmarine dysponuje zbyt małymi siłami, aby skutecznie atakować płynące tam konwoje alianckie.

Mimo chorobliwej wprost obawy Hitlera przed utratą dużej jednostki morskiej Raeder otrzymał od Fuhrera zezwolenie na przerzucenie większości sił nawodnych do portów północnej i zachodniej Norwegii. Posiłki te jednak niewiele pomogły, w początku lipca bowiem, gdy przeciw konwojom angielskim PQ-17 i QP-13 wyruszyła potężna eskadra niemiecka, niespodziewane uszkodzenie „Tirpitz” przez radziecki okręt podwodny „K 21” spowodowało odwołanie planowanej i starannie przygotowanej operacji, oznaczonej kryptonimem „Gambit Skoczka”.

Admirał Raeder jednak nie ustępował. Przy pomocy admirała Carlsa, dowódcy obszaru strategicznego „Północ”, układał jeden plan operacji za drugim. Oficerowie jego sztabu mieli nieomal kłopot z wymyślaniem kryptonimów.

Nieudany rajd krążownika „Admirał Scheer” przeciw radzieckim lodołamaczom na Morze Karskie w sierpniu (operacja „Wunderland”), wypadek okrętu „Admirał Hipper” w celu poszukiwania i zaatakowania samotnych, płynących

183

bez konwojów statków w listopadzie (operacja „Hoff-nung — „Nadzieja”), którego efektem było zatopienie jednego tylko statku i niedoszły atak na konwój z Murmańska („Silberstreife” — „Srebrny Patrol”) — obrazują wysiłki niemieckie w kierunku wykorzystania nawodnej floty wojennej.

Co prawda nie wszystkie plany sztabu Raedera dochodziły do skutku. Często przeszkodą do ich wykonania była historyczna obawa Hitlera przed alianckim desantem w Norwegii, w który uwierzył on po prowokacyjnych wypadach brytyjskich na Saint Nazaire (28 marca 1942 roku) i Dieppe (19 sierpnia 1942 roku). Dlatego właśnie odwołano akcję ciężkich jednostek niemieckich przeciwko konwojowi angielskiemu PQ-18 w dniu 13 września 1942 roku.

Wyglądało na to, że bezpowrotnie minęły już czasy, kiedy to „Admirał Scheer” w czasie rejsu trwającego od 23 października 1940 do 1 kwietnia 1941 roku, zatopił łącznie 16 statków, a „Admirał Hipper” w wypadzie z Brestu w pierwszej połowie lutego 1941 roku zniszczył 7 statków idących z Freetown.

W tym czasie groźna para „Scharnhorst” i „Gneisenau” pod dowództwem admirała Liitjensa, w trwającym dwa miesiące zagonie korsarskim (od 21 stycznia do 22 marca 1941 roku), zniszczyła 22 jednostki.

Nawet tragiczny koniec wyprawy „Bismarcka” z „Prinz Eugen” rekompensowało zatopienie największego okrętu wojennego świata, jakim był HMS „Hood”.

A teraz nic, żadnych sukcesów — rozmyślał gorzko Grossadmiral.

Lata pierwszej wojny światowej spędził on w sztabie admirała Hippera, skąd pozostało mu przekonanie o wyższości okrętów pancernych. Nie mógł pogodzić się z myślą, że te kolosy ze stali nie mają już obecnie na morzach świata decydującego znaczenia i z niepokojem myślał, jakie skutki przyniesie zatwierdzona przed dwoma dniami, 20 grudnia 1942 roku, operacja „Regenbogen” („Tęcza”).

Sytuację Raedera jako głównodowodzącego floty niemieckiej ratowały w opinii Hitlera sukcesy

odniesione przez okręty podwodne w roku 1942. Bitwa o Atlantyk doszła — pod względem liczby zatopianego przez U-booty tonażu — do punktu kulminacyjnego właśnie w ostatnich miesiącach. Szpalty dzienników codziennie podawały gru-

184

bymi czcionkami wysokość tonażu posłanego na dno przez stalowe rekiny Kriegsmarine.

Raedera cieszyły te sukcesy, wiedział jednak, że każdy zatopiony przez U-booty statek aliancki w połączeniu z nowym, nieudanym epizodem wojny korsarskiej, prowadzonej przy pomocy sił nawodnych, daje nowy argument na rzecz broni podwodnej.

Właśnie w tej chwili Hitler wysłuchiwał z zadowoleniem raportu Donitza, meldującego o nowych zwycięstwach.

W ostatnich miesiącach admirał Karl Donitz, Befehlshaber der U-boote*, potrafił tak się uniezależnić od głównodowodzącego floty, że właściwie zwierzchnictwo Raedera

na tym odcinku było już jedynie nominalne.

◆

* *

Dnia 10 grudnia 1942 roku z portu wojennego w okupowanej Gdyni wyszedł wraz z eskortą pancernik „Lutzów”**. W myśl rozkazu admirała Carlsa skierował się on na północne wody Norwegii i w dniu 17 grudnia rzucił kotwicę we fiordzie Alta, gdzie stał już krążownik „Admirał Hipper***” oraz pięć niszczycieli.

Po zatwierdzeniu planu operacji „Regenbogen” dowództwo zespołu atakującego powierzono wiceadmirałowi Kummetzowi. Plan przewidywał wykrycie, nawiązanie kontaktu, zaatakowanie i zniszczenie konwoju alianckiego. Atak miał nastąpić przy świetle dziennym. Nie należy przy tym zapominać, że na dalekich obszarach Północy była głęboka zima i świt następował około godziny 09.00, a zachód około godziny 13.00, przy czym słońce w ogóle nie ukazywało się nad horyzontem.

Podjazdowy charakter ataku nie przewidywał obsadzenia statków załogami przyzowymi, zalecano jedynie branie indywidualnych jeńców ze względu na ewentualnie posia-

* Głównodowodzący broni podwodnej.

” „Lutzow” — wyporność 12 800 ton, 6 dział 2800 mm, 8 dział 150 mm, 2 wodnosamoloty, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 32 węzły, rok budowy 1939.

V* „Admirał Hipper” — wyporność 15 000 ton, 8 dział 203 mm, 12 dział 105 mm, 3 wodnosamoloty, 12 wyrzutni 533 mm, prędkość 32 wSzyły, rok budowy 1939.

dane przez nich wiadomości o „rozkładzie jazdy” i taktyce konwojów alianckich.

Do operacji „Regenbogen” został wyznaczony krążownik „Admirał Hipper” wraz z eskortą niszczycieli, a admirał Carls pragnął połączyć wyjście na morze zespołu niemieckiego z rozpoczęciem drugiej operacji pod kryptonimem „Aurora” („Jutrzenka”), w której miał wziąć udział pancernik „Lutzów”.

Ten ostatni przeznaczony był do prowadzenia samodzielnej akcji korsarskiej, gdyż sześć potężnych dział kalibru 280 mm i osiem po 150 mm stanowiło ogromną siłę ognia, a bardzo duży zasięg, wynoszący przy prędkości 13 węzłów prawie 19 000 mil, pozwalał na prowadzenie długotrwałej akcji bez opierania się na stałych bazach zaopatrzeniowych.

24 grudnia 1942 roku marynarze jednostek stacjonujących w fiordzie Alta szykowali się do spędzenia świąt co prawda z dala od rodzin, ale jednak w porcie. Wielu z nich cieszyło się z możliwości wyskokoczenia do kantyny czy kasyna, gdzie można było nawet potańczyć z dziewczętami ze służby pomocniczej.

Wieczorem odwołano jednak wszelkie wyjścia na ląd i wprowadzono stan trzygodzinnego pogotowia. Dowódca zespołu wiceadmirał Kummetz oraz dowódcy „Hippera”, „Lutzowa” i 5 flotylli niszczycieli zostali wezwani do sztabu admirała Schmundta.

— Meine Herren — powiedział do zebranych dowódca strefy arktycznej — w waszych rękach leży szansa wykazania Fiihrerowi, że miliony marek wydanych na budowę Kriegsmarine nie poszły na marne. Przed godziną otrzymałem wiadomość, że z Murmańska ma w najbliższym czasie wypłynąć słabo chroniony konwój. Jednocześnie należy spodziewać się konwoju z Wysp Brytyjskich do Murmańska. Flota aliancka, zajęta jeszcze zadaniami związanymi z lądowaniem w Afryce Północnej, nie jest w stanie wystawić osłony, która mogłaby zmierzyć się z waszą eskadrą. Bądźcie zatem gotowi do wyruszenia w chwili, gdy nasze patrolowe okręty podwodne napotkają statki, płynące z zaopatrzeniem na wschód.

Pamiętajcie panowie, że Fiihrer przykłada dużą wagę do sparaliżowania dostaw do Rosji, ponieważ wojska na-

186

sze znalazły się wskutek silnych mrozów w niezwykle trudnych warunkach. Życzę powodzenia!

Admirałowi przemknęła myśl, że od powodzenia operacji „Regenbogen” zależeć też będzie prawdopodobnie dalsza kariera jego, admirała Carlsa i dowódcy Kriegsmarine Raedera, lecz nie wypowiedział głośno swych obaw.

Przez następne pięć dni samoloty zwiadu dalekiego zasięgu, FW-200, dokładnie badały teren między Wyspami Owczymi i Islandią, chcąc wykryć zarówno konwój, jak i ewentualną eskadrę osłony.

27 grudnia dyżurny radiotelegrafista z niemieckiej stacji nasłuchowej w Kirkenes, umieszczonej daleko za kołem polarnym, odebrał angielskie sygnały z morza, na których podstawie specjalny oddział szyfrowy doszedł do wniosku, że z Murmańska wyszły w osłonie niszczycieli dwie duże jednostki brytyjskie.

30 grudnia o godzinie 10.30 oficer operacyjny sztabu grupy „północ” zastukał do obitych skórą drzwi gabinetu admirała Carlsa.

Admirał podniósł zaniepokojony wzrok znad mapy Oceanu Lodowatego.

— Od kapitana Herbschleba — zameldował nowo przybyły — i podał kartkę maszynopisu.

„Do dowódcy obszaru operacyjnego «Nord». Rozpoznano konwój nieprzyjacielski 73°30' szerokości północnej i 24" długości wschodniej. Kurs konwoju 70°, prędkość 12 węzłów. Dowódca «U 354» kapitan Herbschleba».

Następny meldunek o 12.42 donosił, że konwój składa się z około dziesięciu transportowców, a osłonę stanowią jedynie niszczyciele.

„U 354" dostał rozkaz stałego kontaktu optycznego z nieprzyjacielem, a admirał Carls wystąpił niezwłocznie do admirała Raedera o pozwolenie rozpoczęcia operacji „Regenbogen”.

Dowódca Kriegsmarine wyraził zgodę na atak, powiadamiając o tym jednocześnie kwatery główne Wehrmachtu i Luftwaffe. Hitler żadnym słowem nie zareagował na nadesłaną wiadomość i 30 grudnia 1942 roku o godzinie 4.10 admirał Kummetz otrzymał zezwolenie wyjścia na morze.

137

|

Punktualnie o godzinie 17.45, tak jak przewidywał rozkaz operacyjny akcji „Regenbogen”, statki pomocnicze usunęły sieci, postawione w cieśninie Lophavet przy wyjściu z fiordu Alta. Przez utworzone przejście przesunął się jako pierwszy „Admirał Hipper” z flagą wiceadmirała Kummetza na maszcie, a za nim „Liitzow” i sześć niszczycieli.

O godzinie 18.40 dowódca zespołu otrzymał depezę od admirała Fricke, szefa sztabu Raedera:

„W spotkaniu z nieprzyjacielem o równej sile działać ostrożnie, unikać ryzyka utraty lub uszkodzenia krążowników”.

Admirał Kummetz potraktował ten radiogram jako uzupełnienie rozkazu operacyjnego, nie zgadując, że szef sztabu po prostu przypomina stałe zalecenia Hitlera, panicznie obawiającego się utraty dużego okrętu wojennego. Jak się potem okazało, zła interpretacja depezy pociągnęła za sobą poważne skutki, decydujące nawet o niepowodzeniu całej operacji.

Późnym wieczorem zespół niemiecki, nie zauważony przez patrolujące w tym rejonie angielskie okręty podwodne, poszedł w kierunku przybliżonej pozycji konwoju. Dokładne dane nie były znane admirałom Kummetzowi, gdyż wskutek złego stanu morza i energicznej działalności niszczycieli osłony „U 354” zmuszony był czasowo zaniechać obserwacji.

Zajrzyjmy teraz za kulisy potężnej maszyny, która wprawiła w ruch konwój, wykryty przez kapitana Herbschleba.

W grudniu 1942 roku Admiralicja powróciła do dawnego systemu łączenia statków w grupy po trzydzieści jednostek. Admirał John Tovey, dowódca Home Fleet, odpowiedzialny za osłonę transportów do

Murmańska, postanowił jednak podzielić konwój na dwie grupy, łatwiejsze do kierowania i trudniejsze do wykrycia.

Postanowiono też, że na Morzu Barentsa statki otrzymają czasową osłonę dwóch krążowników admirała Burnetta: HMS „Sheffield”* i HMS „Jamaica”**.

- „Sheffield” — wyporność 9100 ton, 12 dział 152 mm, 8 dział 102 mm, 3 wodnosamoloty, 6 wyrzutni 533 mm, prędkość 32,5 węzła, rok budowy 1937.

- * „Jamaica” — wyporność 8000 ton, 12 dział 152 mm, 8 dział 102 mm, 3 wodnosamoloty, 6 wyrzutni 533 mm, rok budowy 1910.

188

Do patrolowania obszarów, przez które musiała przejść niemiecka eskadra, wyznaczyła Admiralicja cztery okręty podwodne: „Trespasser”, „Seadog”, „Unruly” i „Graph”. Ten ostatni był eks-niemieckim okrętem podwodnym „U 570” i został wzięty do niewoli przez... brytyjskie lotnictwo.

Pierwsza część konwoju, licząca 15 statków handlowych, 1 zbiornikowiec zaopatrzeniowy oraz 7 niszczycieli i 5 mniejszych jednostek eskorty, oznaczona kryptonimem JW-51A, opuściła Wielką Brytanię 15 grudnia i nie zauważona przez Niemców dotarła w całości do Murmańska w dniu 25 grudnia 1942 roku.

Gdy było już wiadome, że jednostki pierwszego rzutu ominęły szczęśliwie najgroźniejszy odcinek trasy, admirał Tovey wydał rozkaz wypłynięcia konwoju JW-51B.

*

* *

◆

Dowódca 17 flotyli niszczycieli bazującej w Scapa Flow, komandor Robert S. Vincent Sherbrooke, otrzymał w dniu 21 grudnia rozkaz opatrzony napisem „do rąk własnych”.

Sherbrooke rzucił okiem na pismo.

Jeszcze jedno święta spędzone na morzu — "pomyślał.

Rozkaz, podpisany przez dowódcę Home Fleet, admirała Toveya, brzmiał: „Konwój JW-51B — 16 statków. Wyjście z Loch Ewe 22 grudnia. Prędkość marszowa 7,5 węzła następującą trasą... Eskorta z Loch Ewe: HMS «Bram-ble» (na pokładzie dowódca flotyli trałowców), niszczyciele: «Blankney», «Ledbury», «Chiddingfold», korwety: «Rhododendron» i «Honeysuckle»*, trawlerzy: «Northern Gem», «Vizalma». Odprawa 22 grudnia przed południem, na której rna być obecny również dowódca 17 flotyli. Poprowadzi on następnie HMS «Onslow» oddzielnie do Seydhisfiordu. «Oribi», «Obedient», «Obdurate», «Orwell»** , «Bulldog», «Achates»*** wchodzą do Seydhis-

* Wyporność 955 ton, 1 działo 102 mm, prędkość 16 węzłów, rok budowy 1941.

** Niszczyciele typu „Onslow” budowane w latach 1941—1942; wyporność 1540 ton, 4 działa 120 mm lub 102 mm, 4 lub 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 34 węzły.

** Oba niszczyciele zbudowane w roku 1930; wyporność 1350 ton, 4 działa 120 mm, 8 wyrzutni 533 mm, prędkość 35 węzłów.

189

fiordu 23 grudnia po południu. Dowódca 17 flotyli wyjdzie wraz z tymi niszczycielami na morze w celu dołączenia do konwoju w pozycji «C». Gdy jego zespół dołączy, niszczyciele typu «Hunt» («Blankney», «Ledbury» i «Chiddingfold») zostaną jeszcze przy konwoju tak długo, jak będą im pozwalały zapasy paliwa, a następnie powrócą do Seydhisfiordu...”

W parę godzin później komandor zebrał oficerów swojego zespołu i omówił z nimi czekające ich zadania.

— Należy przede wszystkim zastanowić się — rozpoczął — jaki rodzaj ataku ze strony niemieckiej jest najbardziej prawdopodobny. Ze względu na panujące w obszarach arktycznych ciemności odpadają ataki ze strony U-bootów oraz lotnictwa. Pozostaje więc możliwość spotkania nawodnych sił nieprzyjacielskich, a w takim wypadku przewidziałem następujący plan działania:

Pięć niszczycieli 17 flotyli bez dodatkowego rozkazu opuści swoje miejsca wokół konwoju i ustawi się w szyku torowym po stronie zagrożonej. Konwój zmieni kurs, odchodząc od nieprzyjaciela, a ostatnie statki handlowe wyrzucą świece dymne. Pozostałe dwa niszczyciele: „Achates” i „Bulldog” postawią zasłonę dymną między konwojem i nieprzyjacielem. Reszta eskorty (trałowiec „Bramble”, korwety „Hyderabad” i „Rhododendron” oraz trawler „Northern Gem” i „Vizalma”) utworzy pierścień wokół konwoju. Konwój w dalszym ciągu będzie zmieniał kurs tak, aby zostawić nieprzyjaciela za rufą.

W dniu 22 grudnia o godzinie 03.00 HMS „Onslow”, okręt dowódcy flotyli, wyszedł do Loch Ewe, gdzie czekały już statki handlowe konwoju.

Tego samego dnia odbyła się odprawa. Kapitanom statków przedstawiono komodora konwoju JW-51B, komandora Melhuisha, i dowódcę eskorty. Przypomniano o obowiązku utrzymywania szyku i pilnowania swych miejsc w konwoju.

Sherbrooke zaznajomił zebranych z planem obrony w razie ewentualnego ataku.

— Zła widoczność i prawdopodobnie sztormowa pogoda będą naszymi najlepszymi sprzymierzeńcami, choć utrudnią utrzymanie szyku — zakończył. — Do pozycji „C” do-

- „Hyderabad” poszedł zamiast „Honeysuckle” — dane identyczne.

190

wódcą eskorty będzie commander H. T. Rust na trałowcu „Bramble”.

W parę godzin później konwój opuścił Loch Ewe. Za nim ruszył „Onslow” idący z dużą prędkością do Seydhisfiordu, gdzie miał spotkać się z resztą flotyli. Sherbrooke chciał dać jak najdłuższy odpoczynek załodze przed czekającymi ją ciężkimi zadaniami.

Niestety, szalejący sztorm opóźnił przybycie „Onslova” na Islandię i już następnego dnia po zakotwiczeniu musiał on śpieszyć znów na morze.

Dwa niszczyciele „Bulldog” i „Achates”, które również szły do Seydhisfiordu, zostały silnie uszkodzone przez huragan, tak że pierwszy z nich został odesłany do Anglii, „Achates” natomiast po wyczerpanej pracy załogi gotowy był do dalszej służby.

W wigilię Bożego Narodzenia, o godzinie 23.00, 17 flotylla niszczycieli podniosła kotwicę i następnego dnia o 14.30 połączyła się z konwojem JW-51B.

Komandor Sherbrooke z pomostu bojowego lustrował przez lornetkę czternaście sylwetek ciężko załadowanych frachtowców i smukłe okręty eskorty.

Z wysokości pomostu wyraźnie widać było regularny szyk konwoju. Statki płynęły w czterech kolumnach. Pierwszą lewoskrzydłową prowadził panamski „Calobre”, którego kapitan był wicekomodorem, drugą brytyjski „Daldorch”, trzecią również brytyjski „Empire Archer” z komodorem konwoju i czwartą amerykański „Jefferson Myers” z kontrkomodorem.

Pozostałe statki szły w kilwaterach swych poprzedników.

Dowódca eskorty z niepokojem myślał o silnych i szybkich krążownikach Kriegsmarine, ukrytych w daleko na wschodzie położonych fiordach północnej Norwegii, ku którym nieprzerwanie zbliżał się prowadzony przez niego konwój, szturmując przez wzburzone wody północnego Atlantyku.

Mijały godziny wlokących się w nieskończoność dni rejsu. Niszczyciele eskorty, mogące rozwinąć przeszło 30 węzłów prędkości, zmuszone były dostosować się do ślimaczego tempa transportowców. Smukłe kadłuby ciężko przewalały się na gniewnej fali, trzeszcząc w więzaniach i dygocąc pod wściekłymi uderzeniami wody.

191

Zimny, wiejący gdzieś chyba spod bieguna wiatr pędził nisko ołowiane, brzemienne deszczem chmury, zrywał spienione wierzchołki fal i siekł zmarznięte twarze ostrym, słonym deszczem.

Nic nie pomagały ciepłe ubrania, gumowane kurtki i kapuzy. Przemakało wszystko. Zmęczeni bezustanną walką z żywiołem członkowie załóg padali z nóg, wykończeni brakiem snu i stałym napięciem nerwów. Na domiar złego schodzących z wachty, przemoczonych doszczętnie i przemarzniętych marynarzy nie czekał odpoczynek. Co parę godzin bowiem całą załogę podrywały na nogi przenikliwe dźwięki buczków alarmowych.

— Alarm przeciwlotniczy!!!

— Alarm przeciwpodwodny!!!

Znużeni bezustanną chwiejbą operatorzy na asdicu uporczywie nasłuchiwali „pingowania”. Nieraz zmęczona wyobraźnia ostrzegała przed niebezpieczeństwem, którego w istocie nie było, i marynarze z obsługi dział oraz wyrzutni bomb głębinowych schodzili z posterunku, klnąc z niewyspania i zmęczenia.

Obserwatorzy i sygnaliści na pomoście bojowym i na skrzydłach pomostu nawigacyjnego wyteżali aż do bólu oczy, by wśród spienionych ołowianoszarych odmętów wody wypatrzeć smukły kształt peryskopu lub pienne ślady torped, niosących śmierć i zagładę dla konwoju.

Zresztą im dalej na północ, tym trudniejsze były obserwacje optyczne. Dzień bowiem stawał się coraz krótszy i jedynie parę godzin słabego, szarego zmierzchu rozpraszało ciemność nocy polarnej.

Przy nieustającym sztormie konwój minął koło podbiegunowe i skręcił na północny wschód. Przeszły święta Bożego Narodzenia i nadszedł dzień 28 grudnia.

Radiotelegrafista „Onslowa” wieczorem tego dnia podał komandorowi Sheerbrooke depezę z prognozą pogody.

W obszarze na północ od Islandii ostrzeżenie o silnym sztormie — odczytał ten ostatni. — Przypuszczam, że tego co trwa od tygodnia, nie można nazwać ciszą morską — stwierdził ze zrezygnowanym uśmiechem. Brzęk tłukącej się szklanki, nieopatrznie pozostawionej na stole, potwierdził jego słowa.

W nocy jednak rozszalało się prawdziwe piekło. Wiatr, który zamienił się w huragan, rzucał na ciężko walczące

192

z falami jednostki dziesiątki ton wody, w kaskadach spływającej po pokładzie. Dzioby statków co chwila zapadały się w mroczną otchłań, by przy akompaniamencie całej gamy trzasków i jęków wiązań z trudem unieść się do góry. Prędkość spadła do 3 węzłów, widoczność do kilkunastu metrów. Na domiar złego rozszalała się śnieżycą. Duże, wilgotne płyty śniegu zalepiały szyby sterówki, osiadały na twarzach obserwatorów, zaklejały szkła lornet, oslepiały. Wiatr wył na linkach i wantach.

Zdezorientowany konwój stracił wzajemny kontakt. Gdy błąd brask rozświetlił horyzont na południowej stronie oceanu, komandor przekrwionymi z niewyspania oczyma liczył idące w beładnej grupie, oblodzone aż po nadbudówki statki.

Brakowało pięciu transportowców, niszczyciela „Oribi” i trawlera „Vizalma”.

Nie pomogło przecieranie szkieł lornetki! Konwój był rozproszony! Może któryś z brakujących statków nie wyszedł spod kolejnej olbrzymiej góry wodnej? Może zagubiony w innej części oceanu padł już do tej pory ofiarą celnej torpedy?

Komandor Sherbrooke czuł się odpowiedzialny za życie powierzonych jego opiece ludzi i za przewożony sprzęt, który miał zasilić walczącą z hitlerowcami Armię Czerwoną i dlatego w południe 29 grudnia

zdecydował się na wysłanie w poszukiwaniu zaginionej grupy zaopatrzonego w radar trałowca „Bramble”.

Commander H. T. Rust pokwitował odbiór rozkazu i po chwili „Bramble” zniknął w szarym mroku polarnego dnia, udając się w kierunku północnym.

Znowu minął dzień. Pogoda polepszyła się trochę, wiatr stracił nieco na swej gwałtowności, ale w dalszym ciągu przelotne gęste zadymki prawie całkowicie uniemożliwiały prowadzenie jakichkolwiek obserwacji. W tym czasie do konwoju dołączyły trzy spośród pięciu zagubionych statków.

O godzinie 08.30 dnia 31 grudnia oficer wachtowy „Ons-lowa” naniósł na mapę pozycję konwoju.

— 73°15' szerokości północnej i 29° długości wschodniej. Prędkość konwoju 8 węzłów, kurs 95° — zameldował wchodzącemu komandorowi.

Minęliśmy północny kraniec naszej trasy — zauwa-

Wojna za kręgiem...

193

żył Sherbrooke. — Jeszcze dzień i znajdziemy się pod osłoną radzieckiego lotnictwa z Murmańska, a tam Niemcy raczej się nie zapuszczają. Na spotkanie mogą też wyjść radzieckie niszczyciele.

— „Obdurate” nadaje meldunek — rozległ się głos sygnalisty Moormana:

„Zaobserwowano dwa niszczyciele w kierunku 210°”.

Sherbrooke chwilę zastanawiał się. Może to Niemcy, lecz równie dobrze mogą to być niszczyciele radzieckie.

— Do „Obdurate”! — Sprawdzić przynależność rozpoznanych okrętów — rozkazał swym zwykłym, spokojnym głosem.

„Obdurate” zwiększył prędkość oraz obszedł konwój od rufy. Na pomoście bojowym dowódca niszczyciela, kapitan Sclater, oficerowie i sygnaliści starali się przebić wzrokiem otaczające ich ciemności, chcąc rozpoznać idące w odległości paru mil jednostki.

Szły trzy niszczyciele szykiem torowym, kursem północnym. Co do tego nie było wątpliwości.

Nieprzyjaciele czy sojusznicy? Niestety, mimo silnych lornetek nocnych żaden ze stojących na pomoście marynarzy nie był pewien swych obserwacji.

— Zasygnalizować międzynarodowym kodem: „Co za okręty?” — zdecydował kapitan Sclater.

Reflektor zaszczeakał żaluzją.

Nagle zamiast odpowiedzi sylwetkę jednego z nie rozpoznanych niszczycieli rozświetlił pomarańczowy

błysk.

— To Niemcy! — krzyknął oficer wachtowy.

Komandor Sherbrooke, idący z drugiej strony konwoju,

też dojrzał błysk wystrzału. Zdecydowanym ruchem nacisnął przycisk klaksonu:

— Alarm!!!

Z głębi okrętu wybiegli zaspani marynarze, dopinając w biegu stalowe hełmy. Każdy z nich spał całkowicie ubrany i w pasie ratunkowym, tak że przygotowanie do objęcia stanowisk bojowych nie zajmowało dużo czasu. Mroźny wiatr wściekle uderzył ich w twarze.

— Do „Obdurate”, „Obedienta”, „Orwella” — rozkazał komandor — dołączyć do mnie, kurs 270°. Nadać sygnał do admirała Burnetta o rozpoczęciu walki.

Niestety, tylko „Orwell” mógł wykonać natychmiast ten

194

Mapa sytuacyjna boju o konwój JW-51B

rozkaz. „Obedient” był z drugiej strony konwoju, a „Obdurate” z tyłu.

Bitwa się rozpoczęła.

„Onslow”, jak spięty ostrogą, skoczył do przodu, rozcinając swym ostrym dziobem nadbiegające fale. Na pomoście obok komandora stał jego zastępca, kapitan Marchant. Nagle ujrzał on czarniejszą od mroku sylwetkę dużego okrętu, wynurzającego się z gęstej zadyмки śnieżnej.

— Obca jednostka po prawej burcie! — krzyknął. — To chyba krążownik, bo coś za duży na niszczyciel — dodał.

— Sprawdźmy — flegmatycznie zauważył Sherbrooke. Rzucił nowy kurs sternikowi. „Onslow” posłusznie skierował swój dziób ku nowemu przeciwnikowi.

— Nieprzyjaciół otwiera ogień! — meldował kapitan Marchant. — Cztery błyski, a więc cztery wieże, po dwie na dziobie i rufie — przebiegł w myśli sylwetki niemieckich okrętów. — To może być „Tirpitz” albo „Hipper”.

Do walki wkroczył nowy, groźny uczestnik.

105

— Prawdopodobnie „Admirał- Hipper” — skonstatował komandor — bo na pancernik trochę za mały.

Właściwie teraz wybiła dla nas ostatnia godzina — pomyślał — bo cóż znaczą nasze stowudziestki

wobec kalibru 203 mm krążownika. A kto wie, co jeszcze kryje się za zasłoną z deszczu i śniegu?

Mimo tych rozpaczliwych myśli dowódca „Onsłowa” rzucił swą jednostkę do ataku. W chwili, gdy wydawał komendę sternikowi, przypomniał mu się niezapomniany opis bohaterskiego ataku „Glowworma” sprzed dwóch lat! I tam przeciwnikiem był ten sam groźny „Admirał Hip-per”.

Rozpoczęła się desperacka walka.

Komandor Sherbrooke podzielił swe szczupłe siły na dwa zespoły. Podczas gdy „Obedient” i „Obdurate” walczyły w dalszym ciągu z niszczycielami, sam z „Orwellem” starał się zbliżyć do „Hippera”, by przypuścić atak torpedowy. Napastnik jednak przewidział tę możliwość — gdy tylko oba niszczyciele podchodziły na mniejszą odległość, robił zwrot i wydłużał dystans.

Nerwowa, pełna napięcia walka trwała długie minuty. Z jednej strony dwa szybkie, kąśliwe niszczyciele, plujące gwałtownym ogniem swych dział, których pociski były w zasadzie niegroźne dla pancernych blach napastnika, z drugiej zaś potężny krążownik, którego każda celna salwa mogła roznieść w strzępy brytyjską jednostkę. Na domiar złego na „Onsłowie” mogły strzelać tylko dwa działa, pozostałe dwa bowiem były całkowicie zamrożone.

Mijał cenny czas wśród nieustannych zwrotów i uników, a tymczasem konwój JW-51B oddalał się w popłochu od pola walki.

Bitwa toczyła się dalej, zbyt jednak wielka dysproporcja sił nie dawała śmiało komandorowi żadnych szans na zwycięstwo. O godzinie 10.20 potężny pocisk niemiecki trafił w komin „Onsłowa”.

Podwójne, hermetyczne drzwi, prowadzące do kotłowni, zostały wypchnięte gwałtownym wybuchem. Ciężkie płyty stalowe, wyrwane z zawiasów, spadły w dół i uszkodziły zawór bezpieczeństwa na jednym z kotłów. Gorąca para o wysokim ciśnieniu buchnęła na zewnątrz, pokrywając kotłownię i cały okręt białą chmurą. Rozległy się

196

przeraźliwe krzyki rannych i śmiertelnie (poparzonych, gotowanych żywcem ludzi).

Rozżarzone odłamki wybuchającego pocisku zdemolowały kabinę dozoru radiolokacyjnego, zabijając jednego z operatorów, przecięły anteny radiowe i wdarły się aż na główny pomost dowodzenia. Tam dosięgły obserwatora stojącego na lewym skrzydle i ciężko zraniły komandora Sherbrooke, który zwał się na pokład.

W tej samej chwili „Onsłow” ponownie pochylił się na burtę pchnięty siłą potwornego wybuchu. Działo „B” przestało strzelać wyrwane z fundamentów, jego załoga zginęła na miejscu.

I znów uderzenie! Płomień! Huk! Ciosy sypały się teraz jeden za drugim. Pomieszczenia dziobowe załogi, mesa podoficerów zamienione zostały w ciągu sekundy na kupę powykręcanych, pogiętych, okrwawionych blach.

Stojący na pomoście obok komandora porucznik Wyatt doskoczył do rannego dowódcy. Ten jednak podniósł się sam i njiłmo krwi, zalewającej twarz, rozkazał:

— Zwrot w prawo. Postawić zastonę dymną. Zmniejszyć prędkość do 15 węzłów, bo rozdmucha nam pożar na cały okręt.

Na pomost nadpływają meldunki o uszkodzeniach, o sytuacji w konwoju. Staniający się na nogach Sherbrooke w dalszym ciągu dowodzi, mimo że stojący obok oficerowie namawiają go do udania się na punkt opatrunkowy. Wreszcie porucznik-lekarz Holland prawie siłą odprowadza go do kabiny. Tam dopiero opatrzone rany komandora i wstrzyknięto mu morfinę.

Odchodząc z pomostu, Sherbrooke zwrócił się do kapitana Marchanta.

— Zastąp mnie tu na pomoście. Nadaj do Kinlocha na „Obediencie”, aby przejął chwilowo dowództwo eskorty. Cofnijcie się do konwoju i postawcie zastonę dymną. Może już niedługo nadejdą krążowniki admirała Burnetta — pocieszał.

Do ostatniej chwili pamiętał o swym obowiązku. Mimo bólu i upływającej krwi troszczył się o swój okręt, o powierzony sobie konwój.

Na ciężko uszkodzonym niszczycielu komendę przejął zastępca dowódcy, kapitan Marchant. „Onslow” przedstawiał rozpaczliwy widok. Z komina, rozdartego na całej

197

długości, walił kłębami ciemny dym pożaru i para. W lewej burcie dwa olbrzymie otwory, otoczone strzępami rozdartej blachy. Punkt sanitarny pełen rannych.

Komin „Orwella” zaczął wyrzucać gęsty, czarny dym, nisko ścielący się nad wodą i oba niszczyciele ukryły się w jego kłębach. Na szczęście nadszedł silny szkwał ze śniegiem i gęsta zadymka przestłoniła całkowicie widzialność „Hipperowi”, z którym stracono kontakt.

Uszkodzony „Onslow” wraz z trzema niszczycielami podążył na południe, by połączyć się z konwojem. Ledwo go osiągnął i drużyny awaryjne jako tako usunęły uszkodzenia, a sanitariusze zebrali rannych, gdy korweta „Rhodo-dendron” zasygnalizowała:

„Na północnym wschodzie nie rozpoznana duża jednostka”.

Kapitan D. C. Kinloch — dowódca HMS „Obediencie”, obecnie flagowego okrętu eskorty, pierwszy rzucił się do ponownego ataku. Tym razem jednak „Admirał Hipper”, gdyż on to był znowu, miał więcej szczęścia. Celna salwa trafiła niszczyciel „Achates”, który począł tonąć, a druga, równie celna, zniszczyła radiostację na „Obediencie”. Z kolei dowodzenie konwojem objął dowódca „Obdurate”, kapitan C.E.L. Sclater.

Zdawał się zbliżać ostatni akt dramatu konwoju JW-51B. Na domiar złego, dowódca „Orwella”, kapitan Nigel H. G. Austen, zauważył jeszcze jedną dużą jednostkę zbliżającą się od wschodu. Był to niemiecki pancernik kieszonkowy — „Lutzów”.

Konwój został wzięty w ogień krzyżowy!

Eskorta szykowała się do ostatniej, desperackiej walki.

Nagle... bosmanmat Pinkert, dalmierzysta niszczyciela „Orwell”, zauważył przy burcie „Hippera” dwa słupy ognia! Jeszcze jeden, jeszcze dwa! I o dziwo — potężne działa krążownika obracają się w kierunku północnym — przeciwko jakiemuś nie rozpoznanemu przeciwnikowi.

Nadeszła odsiecz!

*

* *

Kontradmiral Robert L. Burnett, dowódca zespołu brytyjskiego, składającego się z krążowników „Sheffield”

198

i „Jamaica”, patrolował w dniu 31 grudnia obszar oceanu na północ od 73°.

O godzinie 09.30 komandor A. W. Ciarke, stojący na pomoście „Sheffielda”, dojrzał odległe błyski salw artyleryjskich, a w parę minut potem radiotelegrafiści odebrali sygnał z „Onslowa”, donoszący o rozpoczęciu walki.

„Sheffield” i „Jamaica” ruszyły natychmiast na pomoc.

Czy tylko wytrzymają tak długo? — kołatała się rozpacзлиwa myśl w głowie kontradmirala, gdyż od miejsca walki dzieliło krążowniki około 30 mil.

Potężne turbiny pracowały na maksymalnych obrotach, śruby meły spienione fale. Olbrzymie kolosy ze stali rozcinały ciemne wody polarne, dążąc na południe — na ratunek kolegom, ginącym już może pod ciosami napastników.

Punkciki na ekranie radaru zbliżały się szybko. Jeszcze trochę, jeszcze chwilę. Wreszcie obserwatorzy dojrzelili na tle jaśniejszego paska horyzontu sylwetkę „Hippera”, który, nieświadomy grożącego mu niebezpieczeństwa, ogniem swych dział wykańczał właśnie „Achatesa”.

— Ognia!!! — zakomenderował kontradmiral.

Już druga salwa trafiła w cel. Z rozdartych blach poszycia buchnął pomarańczowy ogień i w chwilę potem uniósł się gęsty, czarny dym. Prędkość nieprzyjacielskiego krążownika spadła do 28 węzłów i kontradmiral szykował się do zadania ostatecznego ciosu, gdy wtem na polu walki zjawił się „Liitzow”.

Przewaga była znów po stronie Niemców, gdyż „Liitzow” miał działa większego kalibru niż krążowniki angielskie. Zdumiony admirał Burnett ujrzał jednak, że nieprzyjacielskie okręty zaniechały dalszej walki i wycofują się na zachód.

W tym czasie rozegrał się jeszcze jeden akt dramatu. Niszczyciel niemiecki „Friedrich Eckholdt” pod dowództwem komandora podporucznika G. Bochmanna zajęty był ostrzeliwaniem tonącego trałowca „Bramble”, który słysząc odgłosy toczącej się walki śpieszył połączyć się z konwojem. Nagle zza śnieżnej zasłony ukazał się brytyjski krążownik. Wszystkie lufy jego tylnych dział bluznęły ogniem. Z tak małej odległości nie można było nie trafić!

Po trzech minutach olbrzymi słup ognia wykwitł nad

199

niszczycielem. Pociski trafiły w komorę amunicyjną. W chwilę potem lodowate wody oceanu objęły na wieczne posiadanie jeszcze jeden okręt.

By wyjaśnić niezrozumiałe postępowanie wiceadmirała Kummetza, cofnijmy się o kilkanaście minut wstecz.

Po dokonaniu dzieła zniszczenia wśród niszczycieli angielskiej eskorty „Admirał Hipper” szykował się wraz z nadchodzącym „Lutzowem” i niszczycielami do zadania decydującego ciosu bezbronnemu już właściwie konwojowi.

Admirał Kummetz był jednak zły mimo dotychczas odniesionych sukcesów, brawurowe bowiem ataki eskorty brytyjskiej spowodowały przedłużenie planowanej akcji zniszczenia transportowców. Trwająca od dwóch godzin strzelanina mogła spowodować nadejście posiłków angielskich.

Ponieważ jednak do godziny 11.30 żadne nowe jednostki nie nadeszły, a także nie było słyhać w eterze odpowiedzi na wysłany na początku bitwy meldunek komandora dowodzącego osłoną konwoju, dowódca zespołu niemieckiego polecił wystać meldunek:

„Prowadzimy walkę z siłami osłony konwoju, w którego pobliżu nie ma żadnego krążownika nieprzyjacielskiego”.

Gdy oficer sygnałowy zespołu meldował admirałowi o przyjęciu radiogramu przez odbiorcę, cały okręt zatrzęsł się nagle od wybuchu pocisku tuż przy prawej burcie. Co dziwniejsze, pociski nadleciały z północy, gdzie nie powinno być żadnych jednostek nieprzyjacielskich.

Nim dowódca zespołu ochłonął po pierwszym wstrząsie, nadleciały pociski dalszych salw. Dookoła okrętu buchały w górę gejzery wodne. Wreszcie pociski trafiły w krążownik. Cały okręt zadrżał jak od potężnego uderzenia pięścią. Na pomoście bojowym manometry kontrolne z kotłowni numer 3 przestały wskazywać ciśnienie pary w kotłach. W centrali przeciwawaryjnej nadpływały meldunki o uszkodzeniach:

- Kotłownia numer 3 zalana częściowo wodą!
- Prawa turbina wyłączona z ruchu!
- Prędkość spadła do 23 węzłów!

Nie koniec na tym! Następne dwa pociski, trafiając w okaleczony krążownik, wznieciły pożar we wnętrzu

200

i zniszczyły hangar na pokładzie. Na domiar złego niszczyciel „Beitzen” zameldował, że dwa krążowniki angielskie rozniosły dosłownie huraganowym ogniem niszczyciel „Friedrich Eckholdt”, który momentalnie zatonął wraz z całą swą załogą.

Admirał Kummetz, ogłuszony bliskimi wybuchami nadlatujących pocisków, mimo nadejścia „Liitzowa” i nawiązania równorzędnej walki z przeciwnikiem rozkazał przerwać walkę i oddalić się w kierunku zachodnim.

O wydaniu tego rozkazu zdecydował bezsprzecznie w znacznej mierze ostatni telegram admirała Fricke.

Krążowniki kontradmirala Burnetta, jak ogary myśliwskie, pomknęły w ślad za oddalającymi się Niemcami. Trzeba było przypilnować, aby napastnikom nie przyszła ochota zawrócić i uderzyć na konwój z drugiej strony.

Transportowce tymczasem oddalały się coraz bardziej od miejsca walki, na którym tonął „Achates”. Na pomoc rozbitkowi nadszedł mały, uzbrojony trawler osłony, „Northern Gem”, którego załoga z wielkim poświęceniem wyławiała z lodowatej wody ledwo żywych kolegów z dogorywającego niszczyciela.

Wreszcie wieczorem, gdy stało się jasne, że zespół niemiecki podążył do portów północnej Norwegii, „Sheffield” i „Jamaica” zawróciły do konwoju JW-51B, osłanianego w dalszym ciągu przez okaleczone i postrzelane jednostki bohaterskiej eskorty. Wkrótce konwój osiągnął akwen patrolowany przez lotnictwo i marynarkę radziecką.

Kapitanowie i marynarze na transportowcach odetchnęli z ulgą.

Jeszcze jedna gra o wielką stawkę, życie, została wygrana.

W nocy z nadciągających krążowników brytyjskich błyski świateł reflektorów ułożyły się w jakże aktualny dla uratowanego konwoju sygnał: Happy New Year.

Budzący się do życia nowy rok 1943 był piątym rokiem krwawych zmagania milionów ludzi na wszystkich prawie lądach i morzach świata.

W dwa dni później konwój JW-51B w całości osiągnął port docelowy, gdyż dwa zagubione w sztormie statki dotarły samodzielnie do Murmańska.

201

Setki istnień ludzkich i dziesiątki tysięcy ton materiałów wojennych* zostało uratowanych dzięki zdecydowanej postawie komandora Sherbrooke, którego Admiralicja nagrodziła najwyższym wojskowym odznaczeniem brytyjskim, Victoria Cross.

Salwy artyleryjskie, oddane w niepomyślnej dla Niemców bitwie na Morzu Barentsa, która fiaskiem zakończyła planowaną na szeroką skalę operację „Regenbogen”, odbiły się niespodziewanie głośnym echem aż w Głównej Kwaterze Hitlera.

W samym sercu „Wolfschanze”** — w olbrzymim betonowym bunkrze schowanym wśród lasu — Fuhrer z napięciem śledził przebieg operacji „Regenbogen”.

Pierwszy meldunek od admirała Kummetza donosił: „Jedynie sześć do ośmiu niszczycieli eskortuje konwój”.

Nadzieje Hitlera rosły. Już z góry cieszył się, wyobrażając sobie, ile sprzętu wojennego pójdzie na dno, zamiast zasilić walczące na wschodnim froncie armie przeciwnika.

Z niecierpliwością oczekiwał dalszych raportów z przebiegu akcji. Około godziny 11.00 okręt podwodny znajdujący się w pobliżu pola bitwy raportował: „Ogień artyleryjski staje się coraz silniejszy. Obserwuję jedynie czerwoną łunę”.

Dopiero w godzinę później nadszedł lakoniczny meldunek od Kummetza: „Przerwałem walkę”.

W Berlinie i w „Wolfschanze” rozumiano ten sygnał jako meldunek o zwycięstwie.

Wieczorem w bunkrze zjawiać się zaczęli noworoczeni goście. Przyszedł Himmler, Ribbentrop, Speer, Hitler biegał wzdłuż dużej sali konferencyjnej, śmiał się uradowany, gestykulował zawzięcie.

Był w świetnym humorze.

— Jutro rano każę ogłosić razem z noworocznym orędziem nadzwyczajny dodatek o nowym wielkim zwycięstwie niemieckiego oręża — wołał zacierając ręce.

Wybiła północ. Rozpoczął się nowy, 1943 rok. Mijały

* Konwój JW-51B przywiózł ogółem do Murmańska: 2046 samochodów, 202 czołgi, 87 samolotów myśliwskich, 33 bombowce, 11500 ton ropy, 12 650 ton benzyny lotniczej i 54 320 ton innych materiałów.

»* „Wilcza Jama” — nazwa głównej kwatery Hitlera koło Kętrzyna w województwie olsztyńskim.

202

godziny, a w dalszym ciągu brak było dokładniejszych danych o przebiegu bitwy.

Hitler począł się niecierpliwić. — Dlaczego nie nadchodzą meldunki? — pytał coraz bardziej zaniepokojony.

— Admirał Kummetz jest w drodze powrotnej do bazy i musi zachować ciszę radiową — tłumaczył obecny w Głównej Kwaterze wiceadmirał Krancke. — Dopiero gdy wejdzie do portu, będziemy mieli dokładne dane.

— Ale kiedy to będzie, Krancke? Kiedy dostanę te przekłete meldunki? — ryczał zdenerwowany Hitler.

Kierownictwo Wojny Morskiej w Berlinie też nic nie wiedziało. Spodziewano się, że zespół wieczorem 31

grudnia będzie już w porcie. Nikt nie przypuszczał, że „Hip-per” jest uszkodzony i prędkość jego zmalała.

Minęła nerwowa, pełna napięcia noc. W Głównej Kwaterze Hitlera nikt nie zmrużył oka. Wszyscy czekali na wiadomości.

Nagle pękła bomba!

O świcie/1 stycznia 1943 roku wszystkie rozgłośnie alianckie ogłosiły specjalny komunikat:

„Wielkie zwycięstwo morskie! W dniu wczorajszym niemiecki zespół ciężkich okrętów zaatakował konwój na Morzu Barentsa, lecz dzięki bohaterskiej postawie naszych niszczycieli, działających pod dowództwem komandora Sherbrooke, został zmuszony do wycofania się. Konwój dotarł do Murmańska bez strat. Jeden niemiecki niszczyciel zatonął, krążownik zaś został ciężko uszkodzony. Admiralicja z żalem zawiadamia o stracie niszczyciela „Achatas”.

Wiadomość ta spadła na zdenerwowanego Hitlera jak grom z jasnego nieba.

— Natychmiast meldować o przebiegu bitwy! Rozkazuję uzyskać łączność radiową z okrętami — wrzeszczał przez telefon do Kierownictwa Wojny Morskiej w Berlinie.

Jednak minęło jeszcze wiele godzin, nim uzyskano pełne, niepomyślne wiadomości. Dopiero o godzinie 17.00 admirał Krancke mógł przedstawić kanclerzowi niewesołą sytuację.

— Mam już dość tych okrętów — pieniał się Hitler — przecież jeden U-boot z załogą paru ludzi zatapia w ciągu dnia więcej statków niż cała ta kosztowna ciężka flo-

203

ta! Powtarzam raz jeszcze, nieodwołalnie postanawiam, że zlikwiduję wszystkie pancerniki i krążowniki! Wezwijcie dowódcę Marynarki Wojennej! Niech natychmiast stawi się tu osobiście!

Admirał Krancke zadzwonił zaraz do Berlina po Raedera. W dwie godziny później nadeszła odpowiedź:

„Grossadmiral nie może się stawić. Jest chory i leży w łóżku”.

Raeder doskonale wiedział, że musi minąć trochę czasu, zanim wykipi wściekłość Hitlera, i dopiero wtedy będzie mu można przedłożyć jakiegokolwiek argumenty, broniące stanowiska głównodowodzącego Kriegsmarine. Na rękę więc mu był pretekst, dla którego mógł nie stawić się natychmiast przed obliczem szalejącego w histerycznym ataku złości Fuhrera. Co prawda, rzeczywiście był chory, a podeszły wiek nie pozwalał mu lekceważyć stanu zdrowia. Raeder bowiem liczył w 1943 roku już 67 lat.

Bezpośrednie spotkanie Raeder-Hitler nastąpiło dopiero 6 stycznia. Rozpoczął się gwałtowny pojedynek między Fuhrerem i admirałem. Pierwsza runda tego pojedynku należała zdecydowanie do Hitlera.

W półtoragodzinnym, oskarżycielskim przemówieniu wytknął on Raederowi wszystkie popełnione i nie popełnione błędy, krytycznie ocenił znaczenie i przydatność wielkich okrętów, niemieckim admirałom zarzucił kunktatorstwo i zbyt ostrożność zapominając, że to on sam bez przerwy powtarzał na każdym

kroku: „nie ryzykować niepotrzebnie, nie narażać dużych okrętów na możliwość straty”.

;— Okręty liniowe i krążowniki — krzyczał — nie mogą absolutnie dowieść swej przydatności. Obrona wybrzeży, Wał Atlantycki dostaną działa tych bezużytecznych, pancernych skrzyń, a kadłuby potnie się na złom. Tyle tysięcy ton stali przyda się do produkcji nowych czołgów, armat i okrętów podwodnych, przy których pomocy osiągnę wreszcie ostateczne zwycięstwo na wszystkich frontach.

Przytłoczony lawiną wrzaskliwych słów, Raeder siedział nieruchomo w fotelu. Wreszcie zapadła cisza i słychać było tylko sapanie wyczerpanego tak długim krzykiem Hitlera.

— Proszę, mój wodzu, o rozmowę w cztery oczy — cichy głos Raedera przerwał denerwujące, milczenie.

Na ruch ręki Hitlera marszałek Keitel i wyżsi oficerowie, obecni przy monologu Fiihrera, opuścili salę konferencyjną.

Rozpoczęła się druga runda wielkiego pojedynku. W czasie jej trwania Raeder, wymawiając się słabym zdrowiem i podeszłym wiekiem, złożył rezygnację z zajmowanego stanowiska.

Hitler początkowo nie chciał o tym słyszeć. Mimo wszystko rozumiał, że takie radykalne zmiany nie mogą korzystnie wpłynąć na przebieg dalszych działań, kiedy i tak już sytuacja na frontach nie była zbyt pomyślna. Ostatecznie dał Raederowi czas do końca miesiąca na przygotowanie memorandum w obronie Marynarki Wojennej oraz odpowiedzi na cztery zasadnicze pytania:

Czy należy przebudować okręty liniowe na lotniskowce?

Gdzie złożyć artylerię główną tych okrętów?

W jakiej kolejności należy wycofywać ze służby ciężkie jednostki?

Czy dzięki przeznaczeniu na złom okrętów liniowych można przyspieszyć budowę U-bootów?

Jak wynika z tych pytań, Ftihrrer postanowił zlikwidować całą ciężką flotę wojenną na korzyść rozbudowy floty podwodnej. Oznaczało to ostateczną porażkę strategii Raedera.

W dniu 30 stycznia 1943 roku Raeder przedłożył Hitlerowi opracowane starannie obszerne memorandum.

„Pocięcie na złom niemieckich ciężkich okrętów wojennych dałoby wygraną naszym przeciwnikom bez najmniejszego choćby wysiłku z ich strony. Wywołałoby to radość w obozie nieprzyjacielskim i głęboką konsternację w obozie naszych sprzymierzeńców, zwłaszcza w Japonii” — czytamy między innymi w przedłożonym memorandum.

„Wyglądałoby to jak oznaka naszej słabości — dowodził dalej Raeder — i kompletny brak zrozumienia decydującego znaczenia działań wojennych na morzu w końcowym stadium wojny”.

Raeder wykazywał następnie, że sam fakt istnienia ciężkich okrętów niemieckich wiąże znaczne siły brytyjskie,

205

szczególnie Home Fleet, które w innym wypadku mogłyby być użyte na Morzu Śródziemnym lub na innych teatrach wojennych.

Najsilniejszym argumentem memorandum było stwierdzenie: „W wypadku gdyby Niemcy zdecydowały się zniszczyć swoje ciężkie okręty, angielscy przeciwnicy, którzy prowadzenie wojny opierają przede wszystkim na zapewnieniu sobie panowania na szlakach morskich, byłoby niezmiernie bliscy osiągnięcia ostatecznego zwycięstwa”.

Podpis Raedera pod memorandum był ostatnim urzędowym podpisem złożonym przez niego jako głównodowodzącego Kriegsmarine. Hitler bowiem nie dał żadnej odpowiedzi na oświadczenie Raedera i ostatecznie przyjął jego dymisję.

Na zajęcie opróżnionego stanowiska miało największe szanse dwóch admirałów. Pierwszym z nich był najstarszy stopniem i admirałskim stażem Generaladmiral Carls, bliski współpracownik Raedera i współtwórca jego planów, drugi — to admirał Karl Donitz.

Hitler szybko zrobił wybór. Za kandydaturą Donitza — dotychczasowego dowódcy broni podwodnej — przemawiało kilkanaście milionów ton zatopionego tonażu alianckiego i neutralnego — plon przeszło trzyletniej wojny podwodnej.

KONIEC „SCHARNHORSTA”*

Mesa podoficerska na niemieckim okręcie liniowym „Scharnhorst” wyglądała niezwykle uroczyście i odświętnie. W rogu zieleniła się rozłożysta jodła ubrana świecidełkami, błyszcząca kolorowymi, migającymi lampkami. U sufitu, podwieszane do mocnych stalowych wsporników, kołysały się wieńce z jemioty.

— Stilli Nacht, heilige Nacht — zaintonował mat Horst Kuntze. Siedzący przy stole podoficerowie podnieśli w górę kubki wypełnione czerwonym winem — świąteczny przydział wydany przez kwatermistrza okrętu — i w ciasnej mesie popłynęła sentymentalna melodia międzynarodowej kolędy.

Okręt liniowy „Scharnhorst” stał już od dłuższego czasu na wodach fiordu Alta, w głębi norweskiej Arktyki, daleko za północnym kręgiem polarnym. Załoga, licząca przeszło 2000 ludzi, spędzała czas we względnej bezczynności, którą wypełniały nudne, powtarzające się bez przerwy, wciąż takie same ćwiczenia. Alarm przeciwlotniczy, alarm bojowy, alarm przeciwawaryjny. Szkolono też kilkudziesięciu kadetów marynarki wojennej, przysłanych prosto ze szkoły w Wilhelmshaven. Wszystkie te zajęcia nie mogły jednak wypełnić całkowicie czasu i załoga nudziła się w pozbawionej jakichkolwiek rozrywek daleko-północnej bazie.

W pobliżu „Scharnhorsta”, również w fiordzie Alta, stacjonował uszkodzony we wrześniu 1943 roku przez śmiały atak miniaturowych angielskich okrętów podwodnych niemiecki okręt liniowy — „Tirpitz”. Nie był

on jednak

* Według miniatury A. Ferepeczki: Bitwa za Przylądkiem północnym, Gdańsk 1969.

207

na razie gotowy do akcji na morzu, a remont miał zakończyć się dopiero w marcu 1944 roku.

Święta Bożego Narodzenia 1943 roku nie były dla marynarzy niemieckich radosnymi świętami. Wojna trwała już przeszło cztery lata, a sytuacja na froncie wschodnim pogarszała się z dnia na dzień. Dawno minęły pełne optymizmu i entuzjazmu czasy, kiedy kolejne komunikaty niemieckiej Głównej Kwatery donosiły o zdobyciu nowych miast, o wygranych bitwach, o zajęciu nowych ziem. Armia Czerwona, po zadaniu decydującego ciosu wojskom hitlerowskim pod Stalingradem, ruszyła do kontrofensywy. W październiku 1943 roku wojska radzieckie przekroczyły Dniestr, 6 listopada odbiły Kijów.

Również na południu Europy niemieckie dowództwo nie mogło poszczycić się żadnymi sukcesami. Jeszcze latem upadł faszystowski reżim Mussoliniego, a we wrześniu Włochy skapitulowały przed Sprzymierzonymi.

W listopadzie wojska anglo-amerykańskie, walczące we Włoszech, wyparły Niemców na tak zwaną Linie Gustawa, której kluczową pozycję stanowiło Monte Cassino.

Stan posiadania wielkiej „tysiącletniej” Rzeszy — jak buńczucznie określała ją propaganda goebbelsowska — kurczył się gwałtownie.

Mimo niewesołej dla armii niemieckiej sytuacji załoga „Scharnhorsta” uroczyście świętowała kolejne Boże Narodzenie. Mieli zresztą własne, prywatne niejako, powody do radości. Okręt liniowy „Scharnhorst” nazywany był w niemieckiej marynarce wojennej „szczęśliwym okrętem” — rzeczywiście bowiem dopisywało mu szczęście. Wypad na atlantycki rajd w lutym i marcu 1941 roku wraz ze swym bliźniaczem „Gneisenauem” zakończył sukcesem. Zatopiono wówczas dwadzieścia dwa alianckie statki handlowe. W rok później w lutym 1942 roku „Scharnhorst” wraz z dwoma jeszcze niemieckimi okrętami liniowymi przedarł się przez kanał La Manche z Brestu do Wilhelmshaven. Mimo dwukrotnego wejścia na minę udało mu się bez większych strat dotrzeć do portu przeznaczenia.

Wysłany po remoncie na Daleką Północ brał udział wraz z „Tirpitzem” i „Lutzowem” w tak zwanej „zakłamej operacji”, mającej na celu zniszczenie alianckiej bazy na wyspie Spitsbergen.

208

Gdy 22 września 1943 roku do fiordu Alta wyruszyło sześć angielskich miniatury okrętów podwodnych, aby zaatakować stojące tam niemieckie okręty liniowe, „Scharnhorstowi” znowu dopisało szczęście. Dzień przedtem otrzymał on rozkaz zmiany swego stałego miejsca postoju i angielskie torpedy, przeznaczone dla niego, uszkodziły „Tirpitz”.

Obecnie, gdy „Tirpitz” leczył swoje rany, a „Lutzów” został odesłany na Morze Bałtyckie, „Scharnhorst” był jedynym ciężkim niemieckim okrętem, który mógł zagrażać liniom komunikacyjnym na trasie do

Murmańska.

— Przeważaj tu spokojnie do końca wojny — dowodził teraz głośno mat Godde, podochocony wypitym po obiedzie winem. — Anglicy robią w portki na samo słowo „Scharnhorst” i wystarczy nasza obecność w Alta, aby paraliżować alianckie konwoje.

— Chciałbyś zadekować się w tym samym czasie, kiedy nasi koledzy z broni podwodnej zadają cios po ciosie angielskiej i amerykańskiej żegludze! — z kąta wstał tęgi, czerwony na twarzy mat Moritz. — Chcesz wygrzewać się tu, zbijać bąki, przesywać każdą wolną od służby godzinę w tym samym czasie, kiedy nasze dzielne oddziały odpierają nawałę bolszewicką na całym Ostfroncie?!

— Jeden gra w skata, a drugi studiuje Mein Kampf — odciął się Godde.

— A co, nie podoba ci się książka naszego Fiihrera? Największe dzieło, jakie kiedykolwiek ukazało się drukiem, dekowniku! — Moritz podniósł głos do krzyku. — Już ja cię nauczę!

— Coś taki bohater, Moritz? — Godde nalewał sobie drugą szklankę wina. — Śpieszy ci się na morze? To idź, zgłoś się na U-booty, tam czekają na takich jak ty ochotników. Mnie dobrze na „Scharnhorście” i wolę tu siedzieć, niż tam trząść portkami czekając, która bomba głębinowa trafi. A ostatnio Anglicy nauczyli się polować na nasze U-booty.

Mat Moritz znowu podniósł się ze swego kąta.

— Skąd masz takie wiadomości, Paul? — wlepił w Goddego jasne, prawie bezrzęse oczy. — Skąd wiesz?...

— Miałem list ze sztabu — próbował żartować Godde.

— Uważaj, co mówisz, Paul — Moritz pogroził zaciśniętą pięścią. — Ja ci mówię, uważaj na swoją gębę. Wy-

— Wojna za kręgiem...

209

śmie was? książkę naszego Fiihrera — trzasnął obcasami pod stołem — Mein Kampf ci się nie podoba, rozsiewasz defetystyczne pogłoski z radia BBC, podsłuchane pewno w czasie służby na radiostacji. Uważaj, Paul, jeszcze słowo, a będziesz się musiał cholernie tłumaczyć przed panami, z którymi chyba nie masz wielkiej ochoty się widzieć.

— Spokój, bez awantur — zakrzyczano od stołów. — Dziś Boże Narodzenie. Wypijcie jeszcze po jednej szklaneczce. Zaśpiewajmy kolędę.

„Cicha noc, święta noc...”

Rzeczywiście noc — mat Kuntze spojrział na zegarek. Dopiero druga w południe, a na zewnątrz ciemno, choć w pysk daj. Na dwa kroki nie widać, zimno, zaczyna deszcz ze śniegiem. Polarna noc. I tak bez zmian

przez kilka miesięcy. Diabelski koniec cholernego świata. Jak tu żyć na tym wygwizdowie. Bez przerwy sztorm, wiatr, śnieg, mróz.

— Brr... — wstrząsnął się na samą myśl o tym, co się działo na zewnątrz, poza przytulną w tej chwili, buchającą ciepłem, wypełnioną zapachem wina i palonych cygar — mesą.

W tym samym czasie komandor Julius Hintze — dowódca okrętu liniowego „Scharnhorst” i kontradmirał Erich Bey — dowódca zespołu stacjonujących w fiordzie Alta okrętów siedzieli w kabinie dowódcy przy dobrej, prawdziwej kawie — dość rzadki rarytas w czwartym roku wojny w blokowanej ze wszystkich stron Rzeszy. Otwarta butelka zdobycznego francuskiego koniaku była już opróżniona prawie do połowy.

— Prosit, Erich! — komandor Hintze wznosił kieliszek do góry.

— Prosit, Julius! — kontradmirał znał komandora od wielu lat.

Obaj czekali teraz na rozkazy z dowództwa niemieckiej marynarki wojennej. Według meldunków zwiadu lotniczego i przeciwpodwodnego od strony Islandii zbliżał się konwój aliancki złożony z dziewiętnastu statków, eskortowany przez dziesięć niszczycieli i trzy trałowce.

Konwój oznaczony kryptonimem JW-55B opuścił Loch Ewe w dniu 20 grudnia, a już dwa dni później został wykryty przez niemieckie samoloty. Polarny mrok spowodował

21ó;

wał jednak pomyłkę obserwatora i dowództwo niemieckie w Norwegii zostało zaalarmowane, że do brzegów norweskich zbliża się konwój złożony z czterdziestu transportowców, eskortowany przez silny zespół ciężkich jednostek. Obawiając się ataku aliantów na któryś z portów norweskich Niemcy nakazali koncentrację okrętów podwodnych u wejścia do fiordu Vest. Wkrótce jednak okazało się, że wykryty konwój jest typowym konwojem ark-tycznym i admirał Donitz rozkazał skierować się ośmiu okrętom podwodnym w pobliże Wyspy Niedźwiedziej i tam oczekiwać na okazję do ataku. Jednocześnie powstał plan wykonania operacji oznaczonej kryptonimem „Ostfront” („Front Wschodni”), polegającej na wysłaniu przeciwko konwojowi okrętu liniowego „Scharnhorst” w asyście pięciu niszczycieli klasy „Narvik”.

Akcja taka, w przypadku odnalezienia konwoju przez niemieckie jednostki, mogła zakończyć się całkowitą zagładą konwoju, uzbrojenie bowiem „Scharnhorsta” i jego potężny pancerny ^pancerz dawały mu — przy znacznej prędkości — kolosalną przewagę nad niszczycielami eskorty. Dowództwo niemieckie czekało więc na odpowiedni moment do rozpoczęcia akcji, pilnie studiując napływające meldunki. Chodziło o to, czy w pobliżu nie znajdują się jakieś znaczniejsze nawodne siły alianckie, które mogłyby zagrozić „Scharnhorstowi”.

Tymczasem w dniu 25 grudnia 1943 roku w okolicach Wyspy Niedźwiedziej znajdował się nie wykryty dotychczas przez Niemców konwój RA-55A, złożony z dwudziestu dwóch pustych statków osłanianych eskortą dziesięciu niszczycieli, zdążający z portów radzieckich do Wielkiej Brytanii kursem północno-zachodnim w kierunku Islandii. Statki tego konwoju z każdą godziną oddalały się od najbardziej

zagrożonego rejonu, od najniebezpieczniejszego odcinka murmańskiej trasy, którym były okolice Wyspy Niedźwiedziej. Obszar ten pokrywały bowiem niemieckie bombowce, bazujące na północnych lotniskach Norwegii, patrolowały niemieckie okręty podwodne, a ciężkie okręty nawodne miały ze swych baz tylko kilkanaście godzin drogi, aby zjawić się jak miecz zagłady nad bezbronnymi statkami konwoju.

W marynarzach ze statków konwoju RA-55A zaczynała się już budzić nadzieja, że może uda się przeskoczyć

14*

211

niespostrzeżenie, że może polarna noc i sztormowa pogoda osłoni ich przed okiem nieprzyjaciela. I z każdą godziną szansa ta się zwiększała.

Tymczasem ku tym samym obszarom zbliżał się z prędkością 8 węzłów konwój JW-55B, świadomy już tego, że został wykryty przez Niemców. Z okrętów eskorty zaobserwowano samolot wywiadowczy, który niewątpliwie przekazał meldunek do swego dowództwa.

•

* *

Komandor J. A. McCoy na niszczycielu „Onslow” — dowódca eskorty konwoju złożonej z 10 niszczycieli i 3 mniejszych jednostek — zdawał sobie sprawę, że być może w tej chwili, w tym momencie nawet, ku statkom konwoju powierzonego jego opiece zdążają uzbrojone w torpedy okręty podwodne. Konwój jednak nie mógł zawrócić, nie miał żadnej możliwości wyboru. Musiał, uparcie zygzakując, posuwać się raz wytyczoną trasą z ustaloną uprzednio prędkością. Statki musiały pilnować swych miejsc w szeregach i kolumnach.

Komandor McCoy nie był jednak zupełnie bezbronny. Wiedział, że gdzieś tam na wzburzonym, okrytym ciemnościami morzu znajduje się zespół trzech krążowników „Belfast”, „Norfolk” i „Sheffield” pod dowództwem wiceadmirała Roberta Burnetta. Zespół ten przed paroma dniami wyszedł z Murmańska i krążył w okolicach Wyspy Niedźwiedziej spełniając rolę ubezpieczenia, zarówno dla konwoju RA-55A, jak i dla nadchodzącego JW-55B, na najbardziej krytycznym odcinku drogi.

Od Islandii zbliżał się ku wodom oblewającym północne krańce Norwegii jeszcze jeden zespół okrętów. Sztormową falę rozbijał potężny, stalowy dziób angielskiego okrętu liniowego „Duke of York”. Za nim podążał krążownik „Jamaica” — weteran arktycznych bojów, a cztery niszczyciele: „Savage”, „Saumarez”, „Scorpion” i „Stord” przewalały się ciężko na burty nurkując nieomal w gnanych północnym wiatrem wodach oceanu. Zespół ten prowadził admirał Bruce Fraser, dowódca angielskiej Home Fleet. Miał on nadzieję, że tym razem wyjdzie z głębi fiordu Alta ostatni niemiecki okręt linio-

212

wy, który paraliżuje murmańskie konwoje, że tyra razem dojdzie do decydującego spotkania.

Admirał Fraser czuł się trochę tak, jak myśliwy wychodzący na polowanie na grubego zwierza. Przynęta została wypuszczona — dziewiętnaście statków konwoju JW-55B zostało zaobserwowanych przez Niemców, i pewnie teraz w eterze krzyżują się rozkazy, telefony przekazują ostatnie instrukcje.

O wyjściu w morze zespołu ciężkich okrętów angielskich nie wiedział na razie ani dowódca osłony konwoju RA-55A, ani komandor McCoy z konwoju JW-55B, ani nawet wiceadmirał Burnett — admirał Fraser bowiem utrzymywał bezwzględną ciszę radiową.

Tymczasem w kabinie dowódcy „Scharnhorsta” Bey i Hintze zbliżali się do końca butelki, gdy oficer szyfrowy przyniósł im depeszę.

— Z Kilonii, ze sztabu admirała Schniewinda — zameldował.

Konradmirał spojrzął na kartkę. Przeczytał uważnie. Podniósł się.

— No, Julius, rozkaz Dbnitza. Ruszamy. Wydadaj odpowiednie polecenia. Wezwij komandora Johannessona. Jego niszczyciele są gotowe do wyjścia?

— Tak jest, panie admirale — Hintze wyprężył się przed Beyem.

— Wychodzimy o 19.00 — admirał sięgnął po czapkę

ozdobioną podwójnym wieńcem złotych liści.

*

* *

Świąteczna sjeść załogi „Scharnhorsta” i jednostek 4 flotylli pod dowództwem komandora Johannessona, złożonej z niszczycieli: „Z 29”, „Z 30”, „Z 33”, „Z 34” i „Z 38”, została przerwana przeraźliwymi dzwonekami ogłaszającymi zbiórkę.

Do zebranej załogi „Scharnhorsta” przemówił przez głośniki dowódca okrętu, komandor Hintze. Wyjaśnił w kilku słowach oczekujące ją zadanie.

— Masz, czego chciałeś — szepnął Godde do stojącego obok Moritza — będziesz mógł się teraz nawojować do upojenia.

213

— A pewno — Moritz nie dostrzegł drwiny w głosie kolegi — już dość się napróżnowaliśmy. Najwyższy czas. — No, no, żebyś nie żałował.

— Czekaj, tylko wrócimy, to pogadamy inaczej — szarpnął się Moritz.

— Dobrze, dobrze, nie strasz. Pokaż najpierw, co umiesz na morzu.

Okręt szykował się do akcji. Artylerzyści raz jeszcze sprawdzali mechanizmy dział i urządzeń podających

ciężkie pociski, palacze w kotłowniach podnosili ciśnienie pary. Wszystkie pomieszczenia okrętu tętniły gorączkową pracą.

O godzinie 18.00 na burcie „Scharnhorsta” zjawiał się ponownie kontradmirał Bey ze swym sztabem. Jego okrętem flagowym był „Tirpitz”, który teraz stał unieruchomiony i bezużyteczny mimo swych potężnych i nie uszkodzonych dział.

— Stary Ahmed Bey idzie z nami w morze — poszła wiadomość po pomieszczeniach „Scharnhorsta”. Takie żartobliwe przewisko miał wśród marynarzy kontradmirał Erich Bey, który wiele lat spędził na pokładach niszczycieli i który był w tej chwili również dowódcą wszystkich niszczycieli niemieckiej marynarki.

O godzinie 10.00 dnia 25 grudnia 1943 roku „Scharnhorst” i towarzyszące mu okręty podniosły kotwice i zespół ruszył wolno wąskim gardłem fiordu Alta na północ ku otwartemu morzu, na którym szalała w tej chwili silny polarny sztorm.

O godzinie 22.00 okręty minęły wybrzeże wyspy Stjer-nby. W burty jednostek zaczęła uderzać boczna fala gnana silnym, południowo-zachodnim wiatrem. „Scharnhorst” siedł jeszcze spokojnie, niszczyciele jednak zaczynały już kłaść się na burty w głębokich przechyłach.

— Hintze, spójrz na naszą eskortę — kontradmirał Bey stał obok komandora na górnym pomoście.
— Już się kładą. Co to będzie dalej?

— Dadzą sobie radę, nie w takiej pogodzie pływali.

— Wiem — roześmiał się Bey. — Daruj mi, Julius, to moja słabostka. Zawsze martwię się o tych chłopaków z niszczycieli. Stare przyzwyczajenie. Myślę trochę innymi kategoriami niż wy, wychowani na tych gigantach.

W godzinę później po prawej burcie została wyspa

214

Soroy i zespół kontradmirała wypłynął na otwarte morze, smagane sztormowym wichrem. Lodowata zadymka ograniczała widoczność niemal do zera. Co prawda zarówno „Scharnhorst” jak i niszczyciele posiadały urządzenia radiolokacyjne, jednakże w tych ciężkich warunkach atmosferycznych otrzymane echo było mało wyraźne i niejednoznaczne.

Krótko po północy kontradmirał Bey rozkazał okrętom swego zespołu położyć się na nowy kurs, prowadzący prawie dokładnie na północ.

— Ostatni raport, jaki otrzymało nasze dowództwo,

O położeniu konwoju idącego do Murmańska — wyjaśniał komandorowi Hintzemu pochylonemu nad mapą w kabinie nawigacyjnej „Scharnhorsta” — pochodził z godziny 09.00 dnia 25 grudnia. Dowódca „U 601” meldował, że zaobserwował statki konwoju na pozycji 73°30'N i 12°30'E. A więc piętnaście

godzin temu byli w tym punkcie — dotknął grubym palcem czarnego krzyża na mapie. — Przybliżony kurs konwoju jest taki — przyłożył linijkę do mapy, pociągnął kreskę prowadzącą w pobliże Wyspy Niedźwiedziej. — Prędkość konwoju 8 węzłów według raportu „U 601”. Sztorm im nie przeszkadza tak bardzo, bo dmucha z rufy, więc można liczyć, że te 8 węzłów kręcą.

Wziął cyrkiel do ręki, odmierzył starannie na podziałce 8 mil morskich. Przejechał nóżkami cyrkla po mapie wzdłuż czarnej kreski kursu konwoju.

— W tej chwili powinni być w tym punkcie — znowu nakreślił krzyżyk na mapie i wpisał ołówkiem godzinę

1 datę. — A więc jeżeli nie zmienią swego kursu ani prędkości, a my będziemy szli dotychczasowym kursem, to powinniśmy spotkać konwój jutro rano około 10.00.

— To już dziś, nie jutro, Erich — wtrącił komandor.

— Rzeczywiście, dziś — Bey spojrzał na zegarek. — Zaczęliśmy drugie święto. — Prześpię się trochę — zdecydował — nie wiadomo, jaki dzień przed nami. Meldować natychmiast, gdyby zaszło coś nadzwyczajnego. Gdybyśmy spotkali kogoś... depeza z dowództwa... Ty też się zdrzemnij.

— Rozkaz, admirale — uśmiechnął się Hintze.

*

* •

215

Gdyby ktoś o godzinie 04.00 dnia 25 grudnia 1943 roku wetknął nóżkę gigantycznego cyrkla w punkt oznaczony na mapach pozycją 73°30'N i 19°E i zatoczył koło o promieniu około 200 mil morskich, wewnątrz okręgu znalazłby się olbrzymi szmat miotanego sztormem, pogrążonego w mrokach polarnej nocy Morza Barentsa.

W centralnym punkcie tego okręgu, 50 mil na południe od Wyspy Niedźwiedziej, znajdował się o tej porze konwój JW-55B, płynący w dalszym ciągu kursem NW. W odległości 180 mil na południowy wschód od konwoju posuwał się kursem północnym zespół kontradmirała Beya. Na wschód od konwoju (150 mil) sztormowały pod wiatr i falę krążowniki wiceadmirała Burnetta, weterana arktycznych patroli.

W odległości 210 mil od konwoju, w pozycji 71°N i 12°E, śpieszyły okręty admirała Frasera idące z prędkością 24 węzłów. Dowódca Home Fleet miał nadzieję znaleźć się w odpowiednim czasie na drodze między zespołem niemieckim i Przylądkiem Północnym.

Admirał Fraser — po otrzymaniu w dniu 23 grudnia wiadomości od komandora McCoya, że konwój JW-55B został wykryty i zaatakowany przez lotnictwo niemieckie — wyszedł natychmiast na morze i przejął w swoje ręce kierownictwo operacji, która miała dwojaki cel. Przede wszystkim należało zapewnić bezpieczne przejście konwojowi, po drugie zaś nadarzała się okazja przyłapania na morzu „Scharnhorsta”

w wypadku, gdyby kierownictwo niemieckiej marynarki wojennej zdecydowało się wysłać ten okręt przeciwko wykrytemu konwojowi. Planując dalekosiężną operację admirał Fraser musiał mieć wiele danych. Im więcej wiadomych, im więcej kart w ręku, tym łatwiej można rozegrać decydującą partię.

W akcjach konwojowych i eskortowych w brytyjskiej marynarce obowiązywał zakaz używania radia, żeby nie zdradzić swojej pozycji nieprzyjacielskim stacjom radio-pelengowym. Tym razem jednak admirał Fraser uznał za stosowne przerwać ciszę radiową i wysłał po południu 24 grudnia zapytania do obu konwojów JW-55B oraz RA-55A o ich aktualne pozycje.

Na mapie admirała pojawiły się dwa krzyżyki, do kart przybyły dwa atuty.

Rankiem 25 grudnia, kiedy konwój RA-55A minął już

216

najbardziej niebezpieczną strefę, admirał Fraser ponownie zdecydował się przerwać ciszę radiową. Do dowódcy eskorty konwoju RA-55A popłynął rozkaz odesłania czterech niszczycieli dla wsparcia eskorty konwoju JW-55B.

Cztery wyznaczone okręty zatoczyły ostry łuk, błysnęły aldisem słowa pożegnania i pomknęły na dużej prędkości do idącego na wschód konwoju. Dla załóg odesłanych niszczycieli, wymęczonych panującym już od wielu dni sztormem, oznaczało to dalsze pełne napięcia wachty, dalsze dni i noce bez odpoczynku, bez wytchnienia.

W ciągu nocy z 25 na 26 grudnia okręty admirała Fräsera podążały w dalszym ciągu na wschód z prędkością 17 węzłów. W swojej kabinie na pokładzie okrętu liniowego „Duke of York” admirał układał plan rozpoczynającej się operacji.

Jeżeli „Scharnhorst” wyjdzie z fiordu Alta dziś w nocy — rozważał admirał — to powinien znaleźć się jutro w południe, koło Wyspy Niedźwiedziej, bo wie, że tam może ipotkać konwój JW-55B. Gdyby nawet odnalazł i zaatakował konwój, to należy akcję tak poprowadzić, aby śledzić korsarza bez przerwy, a wtedy mi nie umknie. Żeby tylko wiedzieć, czy wyszedł.

O godzinie 03.30 dnia 26 grudnia na pokładzie „Duke of York”, odebrano depezę z Admiralicji, że „Scharnhorst” najprawdopodobniej wyszedł w morze z fiordu Alta.

— Zwiększyć prędkość zespołu do 24 węzłów — rozkazał natychmiast Fraser.

— Zwierz ruszył z legowiska. Rozpoczynamy wielkie łowy — zwrócił się do komandora Russella, dowódcy „Duke of York”. — Proszę kazać wydać załodze czystą bieliznę i na śniadanie porcję rumu — admirał dbał o tradycje panujące w Royal Navy, które nakazywały ubierać się odświętnie przed bitwą.

O godzinie 04.01 dowódca Home Fleet ponownie przerwał ciszę radiową. Podał szyfrem komandorowi McCoy i wiceadmirałowi Burnettowi swoją pozycję i kurs i rozkazał meldować o pozycji konwoju i zespołu krążowników.

Teraz Fraser miał już prawie wszystkie karty w swoim ręku; Jedyną niewiadomą pozostawało jeszcze położenie okrętów nieprzyjaciela, który tymczasem parł na północ,

217

nieświadom, że do miejsca gdzie on zdąży, zbliżają się z dwóch stron dwa silne zespoły angielskie, jak dwie szczęki obcęgów mających się zacisnąć na okrętach jego zespołu.

Admirał Fraser przechadzał się miarowym krokiem po pomoście bojowym okrętu flagowego. Mimo panującej jeszcze nocy i dużej odległości od nieprzyjaciela nie kładł się na odpoczynek. Steward przynosił mu jedynie na pomost jedną po drugiej szklankę parującej, gorącej kawy.

— W takiej chwili spać, nonsens — wzruszył tylko ramionami na propozycję komandora Russella. — Teraz, kiedy, być może, zbliża się szczytowy punkt mojej morskiej kariery, szczytowy punkt mego życia. Przecież na taką okazję czekałem tyle czasu...

O godzinie 06.28 admirał Fraser kazał wysłać do konwoju JW-55B rozkaz zmiany kursu na bardziej północny, a do wiceadmirała Burnetta — zajęcia stanowiska na przypuszczalnej drodze „Scharnhorsta”, na południowy wschód od konwoju.

*

* *

Parę minut po godzinie 07.00 kontradmirał Erich Bey pojawił się na pomoście bojowym „Scharnhorsta”.

— Kurs 12 stopni, prędkość 25 węzłów, pozycja 40 mil na południowy wschód od Wyspy Niedźwiedziej, panie admirale — zameldował komandor podporucznik Edgar Lanz, oficer nawigacyjny okrętu liniowego.

— A konwój?

— Nie widać nic, panie admirale.

— To niedobrze. Jesteśmy chyba za daleko na północ — zdecydował Bey.

— Wobec tego zmienimy kurs na 225 stopni. Nadać sygnał do niszczycieli. Niech idą tym samym kursem w odległości 5 mil jeden od drugiego, 10 mil przed nami. Prędkość od chwili rozpoczęcia poszukiwań 10 węzłów.

— Tak jest, panie admirale.

Kontradmirał Bey przystępował do gry z admirałem Fraserem, lecz nie miał, w przeciwieństwie do tamtego, żadnych atutów w ręku. Nie znał nawet w tej chwili dokładnego położenia konwoju JW-55B, który był oddalony

218

od „Scharnhorsta” zaledwie o 30 mil w kierunku prawie dokładnie zachodnim. Radiolokacyjne urządzenia niemieckie okazały się słabe, o małym zasięgu i zawodne w czasie sztormowej pogody, kiedy wysokie fale i padający śnieg zaciemniały odbierany obraz. Na dodatek kontradmirał Bey nie znał sił swoich przeciwników. Nie wiedział nic o zespole wiceadmirała Burnetta zdążającym z prędkością 18 węzłów ani o zespole admirała Frasera.

Koło, w którym znajdowali się bohaterowie mającej się rozegrać akcji, kurczyło się i zacieśniało coraz bardziej, stalowe kolosy z każdą minutą zbliżały się coraz bardziej do siebie.

O godzinie 08.15 wiceadmirał Burnett zmienił kurs na 315 stopni i zwiększył prędkość do 24 węzłów chcąc podejść do wciąż płynącego kursem 45 stopni konwoju.

Gdzie jest „Scharnhorst”? — wiceadmirał wiedział, że hitlerowski okręt liniowy wyszedł ze swego legowiska, odebrał bowiem również depezę z Admiralicji.

Antena radarowa flagowego „Belfasta” omiatała ciemny horyzont. Radarzyści pilnie śledzili ekrany z przesuającym się zielonym, fosforyzującym promieniem.

Za kilkanaście minut powinny pojawić się statki konwoju — myślał Burnett patrząc na zegarek. Dochodziła godzina 08.30.

Znowu minęło parę minut. Krążownik „Belfast”, ciężko pracując na sztormowej fali, szedł w kierunku przedzierającego się na północ konwoju.

— Wyraźne echo. Kierunek 285 stopni. Odległość 17,5 mili — zameldował nagle radarzystą.

Wiceadmirał dopadł ekranu. Na ciemnym, jednostajnym tle zielony promień zostawiał po swym przebiegu wyraźny, podłużny ślad.

— Tylko jeden? — zdziwił się Burnett.

— Jeden, sir — zameldował radarzysta. — Samotny.

— Czyżby to był „Scharnhorst”? — zastanawiał się Burnett. — Sam, w pojedynkę, bez eskorty?

Wykryty na ekranie okręt nieprzyjacielski — mógł to być tylko „Scharnhorst”, w tym obszarze bowiem nie znajdowały się żadne inne jednostki angielskie — szedł tymczasem kursem prosto na południe.

— Prędkość 10 węzłów — meldował radarzysta.

— Dlaczego tak wolno? — zastanawiał się Burnett.

219

— Chyba szuka konwoju — odpowiedział komandor Parham, dowódca flagowego krążownika.

— A eskorta? Przecież sam nie wyszedł na morze? — wahał się w dalszym ciągu Burnett.

— Może są gdzieś poza naszym zasięgiem. Też szukają konwoju.

Dystans między dwoma okrętami zmniejszał się szybko. Na okrętach angielskich cała uwaga skupiła się teraz na fosforyzujących ekranach.

Wspaniały wynalazek — stwierdził w myślach, po raz nie wiadomo który, komandor Parham — wokoło noc polarna, wiatr, zadymka, a tu na ekranie obcy okręt jak na dłoni.

— Obserwowany obiekt zmienił kurs na 80 stopni — meldował operator radarowy. — Prędkość w dalszym ciągu 10 węzłów.

— Zbliża się — wiceadmirał Burnett pochylił się nad ekranem. — Czyżby nas zauważyli na swoim ekranie?

— Nie wygląda na to. 10 węzłów to nie jest prędkość okrętu idącego do boju.

— Oczywiście. A więc ich radar nie działa — skostatował Burnett.

— Odległość 10 mil — meldował radarzysta.

— Otworzyć ogień? — zapytał komandor Parham. Wszystkie wieże artyleryjskie na angielskich okrętach zwrócone były lufami w stronę nie rozpoznanego okrętu, działa załadowane, ludzie na stanowiskach. Wystarczyło tylko wydać rozkaz, a z uniesionych nad wzburzonym morzem luf pomkną ku zbliżającemu się wciąż obcemu okrętowi ciężkie pociski całej burtowej salwy.

*

* *

Tymczasem na pomoście bojowym „Scharnhorsta” krążyli kontradmirał Bey i komandor Hintze. Według raportów i meldunków nadesłanych przez dowództwo Kriegsmarine statki konwoju powinny znajdować się właśnie w tym miejscu, które obecnie przeczesywał „Scharnhorst” swym stalowym kadłubem. W odległości 10 mil przed dziobem prowadził poszukiwania rozrzucony w wachlarz zespół niszczycieli. Wszystko jednak na nic. Na ekranach

220

urządzeń radiolokacyjnych tylko mętne odbicie sztormowych fal i padającego śniegu. Konwój angielski zapadł się dosłownie pod wodę.

— Zmienić kurs na 80 stopni — rozkazał Bey.

— A niszczyciele? — zapytał Hintze.

— Niszczyciele niech idą dalej swoim kursem. Później dołączymy do nich.

Okręt liniowy położył się na burtę do ostrego zwrotu. Przez moment znajdował się bokiem do fali, która wdarła się na pokład, rozbiła o dwie dziobowe wieże działowe, by w pienistych kaskadach spłynąć do

morza po drugiej burcie.

Zadźwięczały dzwonki telegrafów maszynowych. Komandor Hintze wspomagał mocą potężnych turbin wykonanie zwrotu na sztormowej fali.

- Stacja dziobowego radiolokatora do dowódcy. Radio-lokator dziobowy do dowódcy — zaskrzeczał głośnik na pomoście bojowym.
- Tu/pomost. Meldować — kontradmirał Bey przerwał swój nerwowy spacer.
- Słabe, niewyraźne echo trzech jednostek. Kierunek 45 stopni. Odległość około 6 mil.
- Prędkość i kurs — rzucił Bey do mikrofonu.
- Nie rozpoznane. Na razie nie rozpoznane. Echo zanikające.
- Obserwować w dalszym ciągu i natychmiast meldować.
- Konwój? — komandor podporucznik Lanz nanosił już obserwowane sylwetki na mapę. Zapisał godzinę namiaru: 09.20.
- Ogłosić alarm bojowy — rozkazał Bey.

*

◆ *

W tym samym momencie starszy marynarz Higgins, lewoburtowy obserwator na pomoście krążownika „Sheffield”, dojrzał, w luce utworzonej w skłębionych chmurach przez nagły poryw wiatru, wyraźną sylwetkę okrętu bojowego.

Smukły dziób rozbijający sztormowe fale, dwie wieże działowe przed pomostem, jedna na rufie, wysoko wynie-

221

siona w górę nadbudówka na śródokręciu, charakterystyczny komin.

Starszy marynarz Higgins poznał natychmiast. Nie było żadnych wątpliwości. To „Scharnhorst”.

- Nieprzyjacielski okręt liniowy w zasięgu widoczności — zameldował na pomost. — Odległość około 6 mil.

W tym momencie idąca nad morzem ściana gwałtownego szkwału przesłoniła znowu widoczność.

- Nieprzyjaciel w zasięgu widoczności — zasygnalizował dojrządca krążownika „Sheffield”, komandor Addis, do wiceadmirała Burnetta.
- Wystrzelić pociski oświetlające — rozkazał wiceadmirał.

Chwilę później, o godzinie 09.24, jak zapisał w dzienniku bojowym „Belfasta” oficer wachtowy, rozległ się huk pierwszych strzałów oddanych w rozpoczynającym się spotkaniu. Wysoko w górę wytrysnęły jaskrawe, oślepiająco ogniste kule. W ich przeraźliwym świetle wyraźnie widoczne były szare, groźne kształty niemieckiego okrętu liniowego, przedzierającego się przez wzburzone wody Morza Barentsa.

— Ognia! — rozkazał Burnett.

Na nieszczęście jednostki angielskiego zespołu były w tym momencie tak ustawione, że ostatni idący w szyku „Norfolk” zasłaniał swoim kadłubem napastnika przed ogniem dwóch pierwszych w szyku krążowników angielskich: „Belfasta” i „Sheffielda”. Jedyne więc „Norfolk” mógł otworzyć ogień natychmiast po otrzymaniu rozkazu. Na całe szczęście posiadał on najcięższe działa w zespole wiceadmirała Burnetta i znajdował się najbliżej „Scharnhorsta”. . .

Z wszystkich ośmiu dział kalibru 203 mm krążownika „Norfolk” trysnęły jaskrawopomarańczowe słupy ognia i pomknęły w kierunku „Scharnhorsta”, wyraźnie widocznego w świetle opadających wolno w dół flar. Wysokie, białe od piany słupy wodne przesłoniły na moment ciemną sylwetkę korsarza.

— Za krótka — stwierdził komandor podporucznik Wal-ham, dowódca artylerii krążownika.

Lufy dział uniosły się nieco ku górze. Znów głuchy odgłos eksplozji targnął kadłubem krążownika. Ciężki dym prochowy przesłonił na moment widoczność, w oddali jed-

222

rak zabłyśły pomarańczowe błyski, rozświetlając ciemną sylwetką wroga.

— W celu! — ucieszył się Walham. — Już drugą salwą przykrycie.

Znowu lufy „Norfolka” bluznęły ogniem i stałą. I znowu jaskrawe błyski potwierdziły kolejne trafienia.

— Nieprzyjaciel zwiększył prędkość i zmienia kurs na 150 stopni — meldowali radarzyści na okrętach angielskich.

Fosforyzująca sylwetka na ekranach radarowych zaczęła przesuwać się ku prawej krawędzi.

— Zmienić kurs na 270 stopni — rozkazał wiceadmirał Burnett. Chciał jak najszybciej zająć pozycję między konwojem a wykrytym napastnikiem. Pamiętał bez przerwy

o głównym swoim zadaniu, które polegało na zabezpieczeniu przejścia statkom konwoju JW-55B do portu przeznaczenia. Polowanie na „Scharnhorsta”, prowadzone przez admirała Frasera i zespół Burnetta, schodziło na plan dalszy.^

*

* *

Jaskrawy blask pocisków oświetlających oślepił obserwatorów na „Scharnhorście”, oślepił komandora

Hintzego

1 kontradmirała Beya. W pierwszym momencie Bey był przekonany, że to wkraczają do akcji niszczyciele osłony konwoju, gdy jednakże obok burty wykwitły wysokie gejzery wodne, -poznał, że ma do czynienia z o wiele silniejszym, niż początkowo przypuszczał, przeciwnikiem.

— Chyba pociski ośmiocalowe — zwrócił się do komandora. Przypomniał sobie szczegółową instrukcję, otrzymaną przed wyruszeniem z portu, w której dowództwo Kriegsmarine zabroniło mu angażowania się w pojedynki z cięższymi niż niszczyciele okrętami angielskimi.

„Głównym celem wypadu jest odnalezienie i zniszczenie konwoju idącego do Murmańska” — głosił rozkaz operacyjny, a fakt ukazania się w tej okolicy angielskich jednostek świadczył niezbicie, że w pobliżu znajdują się statki konwoju.

— Wszystkie turbiny całą mocą naprzód — rozkazał Bey — kurs 150 stopni.

223

W głębi okrętu, w maszynowniach schowanych na dnie statku, pod grubą osłoną pancerza zadźwięczały przenikliwe dzwonki telegrafów maszynowych. Palacze błyskawicznie wymieniali palniki, mechanicy odkręcali zawory manewrowe. Monotonny, powolny, jednostajny szum pracujących turbin zmienił swoją tonację. Stawał się coraz bardziej wysoki, coraz bardziej przenikliwy. Wyraźnie było czuć, że pod kadłubami turbin grubo otulonych izolacją narasta gwałtownie moc.

Za rufą okrętu skłębiła się woda od coraz szybszych obrotów śrub. „Scharnhorst” rozpędzał się, rozbijał dziobem przewalające się masy wodne, przechylał się ciężko z burty na burtę. Szedł teraz bokiem do fali. Czerwona strzałka repetytora logu pięła się powoli ku górze: 12 węzłów, 15, 20, 25... Okręt drżał od wysiłku, tysiące ton stali, olbrzymie pancerne wieże, setki potężnych pocisków zmagazynowanych pod pokładem, cała olbrzymia, skomplikowana machina ciężkiego okrętu wojennego mknęła coraz szybciej, oddalała się od wciąż niewidocznego w śnieżnej zadymce przeciwnika, wysyłającego salwę za salwą.

Pociski były jednak szybsze od uciekającego okrętu. Już druga salwa siedziała w celu. „Scharnhorst” cały zadrżał od gwałtownego pchnięcia. Nagłe szarpnięcie zważyło z nóg marynarzy, pełniących służbę na pomoście bojowym.

Trafienie — zarejestrował w myśli komandor porucznik Lanz.

Trafienie — pomyśleli równocześnie kontradmirał i komandor Hintze.

Ciężki pocisk angielskiego krążownika uderzył w podstawę przedniego masztu.

— Przednia antena radiolokacyjna zniszczona. Obraz znikł całkowicie z ekranu — zameldowano na pomost bojowy.

W tym samym momencie inny ciężki pocisk trafił w dziobową część pokładu „Scharnhorsta” — przebił go i rozerwał się w pomieszczeniu mieszkalnym załogi, pustym w tej chwili, gdyż wszyscy znajdowali się na

swych stanowiskach bojowych. Drużyna awaryjna pod dowództwem kapitana Sehwarzkopfa szybko i sprawnie ugasiła pożar.

Odległość między „Scharnhorstem” a strzelającym wciąż

224

„Norfolkem” coraz bardziej się zwiększała i o godzinie 09.40 wiceadmirał Burnett rozkazał przerwać ogień.

Pierwsza faza walki była skończona. Pierwszą rundę zdecydowanie wygrali Anglicy.

Natychmiast po przerwaniu ognia krążowniki wiceadmirała Burnetta skrzyły na wschód i jak psy gończe podążyły za uchodzącym przeciwnikiem.

— Utrzymać się za nieprzyjacielem w zasięgu kontaktu radarowego — rozkazał Burnett.

Rozkaz taki łatwiej było wydać niż wykonać. W ciężkich warunkach sztormowych krążowniki angielskie nie mogły osiągnąć takiej prędkości jak potężny „Scharnhorst”.

Prędkość niemieckiego okrętu jest większa od naszej, maksymalnej w obecnych warunkach, o 5 węzłów — stwierdził Burnett na podstawie meldunków radarowych. — Jeszcze trochę, a zniknie nam z ekranów.

— Nieprzyjaciel zmienia kurs na 45 stopni — zameldował radslrzysta o godzinie 09.50.

Burnett spojrział na mapę. Sytuacja zaczęła się wyjaśniać. Jeszcze przed chwilą wiceadmirał sądził, że Niemcy odstąpili od zamiaru atakowania konwoju i że odchodzą do swej bazy w północnej Norwegii. Teraz jednak było prawie oczywiste, że „Scharnhorst” zamierza obejść na dużej prędkości zagrażające mu drogę krążowniki angielskie i najprawdopodobniej zaatakować konwój od strony północnej.

W dziesięć minut później na ekranach angielskich radarów zaobserwowano nową zmianę kursu „Scharnhorsta” — jeszcze bardziej na północ.

Przed wiceadmirałem Burnettem stanął problem do rozstrzygnięcia: co robić, jakie rozkazy wydać teraz swojemu zespołowi? Czy śledzić w dalszym ciągu umykającego nieprzyjaciela, czy zawrócić w stronę konwoju JW-55B i spróbować zagrozić drogę ewentualnemu atakowi od północy? Jak postąpi dowódca niemieckiego zespołu? Jakie wyda rozkazy?

A jeżeli „Scharnhorst” wykonuje jedynie unik? — zastanawiał się Burnett. Jeżeli przez zmianę kursu na północny chce tylko zmylić pogoń, by po oderwaniu się od przeciwnika zawrócić znowu na południe do baz norweskich?

15 — Wojna za kręgiem..,

225

W takim wypadku gruby zwierz wymknie się z zastawionej pułapki.

— Jesteśmy tu po to, by osłaniać konwój — raz jeszcze powtórzył głośno Burnett do komandora Parhama, jakby chcąc się umocnić w swym postanowieniu. Decyzję bowiem już podjął.

— Zwrot w kierunku konwoju. Kurs 290 stopni. Obserwować nieprzyjaciela jak długo jest to możliwe.

Trzy krążowniki położyły się w ostrym zwrocie pod falę, by po chwili oddalać się coraz bardziej od niemieckiego okrętu, który parł całą prędkością na północ.

Sam idzie. Bez żadnej eskorty — dziwił się Burnett.

*

* *

Konradmirał Bey tymczasem rzeczywiście zdecydował się obejść szerokim łukiem okręty angielskiej osłony, licząc na to — że zdoła je pociągnąć za sobą. Ze zniszczonym jednym urządzeniem radiolokacyjnym i słabo działającym drugim, zdany był właściwie jedynie na obserwacje optyczne i na własną intuicję. Pierwsze były zawodne w warunkach polarnej nocy, druga natomiast nie miała dostatecznych danych wyjściowych — konradmirał Bey bowiem nawet nie wiedział, kto jest jego przeciwnikiem ani nie znał dokładnego położenia konwoju. Nie domyślał się również — co było decydujące w obecnej jego sytuacji — że od południowego zachodu zbliża się zespół admirała Frasera, dążący do odciążenia mu drogi powrotnej do spokojnej bazy w fiordzie Alta.

O godzinie 10.27 Bey wysłał rozkaz do niszczycieli, nakazujący im koncentrację w punkcie „X” (74°N i 23°E) o godzinie 12.00. Podał jednocześnie fakt ostrzelania przez angielskie krążowniki oraz swoją obecną pozycję.

— Nanieść pozycję „Scharnhorsta” na mapę — rozkazał komandor Johannesson na niszczycielu „Z 30”. — Podają kwadrat AC 4133.

— Kwadrat AC 4133? — ze zdziwieniem zapytał oficer nawigacyjny zespołu, kapitan Weinecke. — Przecież to w odległości 50 mil od nas, a nie, jak było uprzednio podane, w odległości 10 mil.

226

— Odebrałem AC 4133, panie komandorze — zameldował telegrafista.

Ciekawe. Co się mogło stać, że Ahmed Bey zmienił aż tak bardzo swoją pozycję — pomyślał Johannesson.

Dopiero po zakończeniu akcji przeprowadzone drobiazgowo śledztwo wykazało, że radiotelegrafista „Scharnhorsta” źle odczytał, napisaną w pośpiechu przez konradmirała, kartkę z pozycją. Miało być AC 4199, a w eter poszło AC 4133. O tym jednak na razie nikt nie wiedział, ani Bey na pomoście „Scharnhorsta”, ani Johannesson na pokładzie niszczyciela.

Pięć ciężko pracujących pod wiatr i falę okrętów zawróciło z bezskutecznego, jak dotychczas, przeczesywania morza i podążyło do nowego punktu koncentracji, gdzie

spodziewano się zastać okręt liniowy.

*

* *

;

W chwilę po odebraniu od Burnetta meldunku o otwarciu ognia admirał Fraser rozkazał konwojowi JW-55B zmienić kurs na dokładnie północny. Jednocześnie cztery niszczyciele eskorty: „Musketeer”, „Opportune”, „Virago” i „Matchless” pod dowództwem komandora porucznika Fisbera miały opuścić konwój i dołączyć do krążowników wiceadmirala Burnetta. Cztery okręty wymieniły sygnały z niszczycielem komandora McCoya — „Onslowem” i pomknęły, z maksymalną prędkością, na jaką mogły się zdobyć przy tej pogodzie, ku krążownikom wiceadmirala Burnetta.

O godzinie 10.30 sylwetka „Scharnhorsta” znikła z ekranów angielskich radarów i Burnett nadał do admirała Frasera sygnał o straceniu kontaktu radarowego z wrogiem. Równocześnie na ekranach ukazały się cztery ślady, szybko mknących przez wzburzone wody Morza Barentsa, niszczycieli Fishera. W dziesięć minut później „Musketeer”, „Opportune”, „Virago” i „Matchless” utwo-rzyły przed krążownikiem osłonę przeciwpodwodną, a o godzinie 11.00 na radarach okrętów zespołu Burnetta ukazały się sylwetki statków konwoju JW-55B. Zmieniły one ponownie kurs na 45 stopni, wobec czego Burnett rozkazał również skręcić na północny wschód i w południe

15*

227

26 grudnia znalazł się w odległości około 10 mil na wschód od konwoju. Na ekranie flagowego okrętu wiceadmirala Burnetta widniały pozostawione z tyłu sylwetki statków konwoju. Wyraźnie widać było idące w równych szeregach powolne statki handlowe. Nie brakowało żadnego, szły wszystkie, wyładowane po brzegi materiałem wojennym, dostawami dla walczącej zwycięsko Armii Radzieckiej. Wokół uwijały się szybkie okręty eskorty — niszczyciele i trałowce komandora McCoya.

W pobliżu środka ekranu widać było dwie większe sylwetki i cztery mniejsze. To „Sheffield” i „Norfolk” oraz niszczyciele komandora Fishera.

Oczy radarzystów wypatrują jednak jeszcze jednego śladu. Tego najważniejszego w tej chwili, największego.

Gdzie podział się „Scharnhorst”? Gdzie jest w tej chwili? Skąd i czy nadejdzie? Kiedy wynurzy się z szarych, pogłębionych śniegiem i chmurami, ciemności polarnego brzasku?

*

* ●

Obserwator niemieckiego samolotu rekonesansowego, wyposażonego w urządzenia radiolokacyjne,

dostrzegł na swym ekranie o godzinie 10.12 kilka niewyraźnych sylwetek.

— Pięć lub sześć jednostek w pozycji około 100 mil na północny zachód od Przylądka Północnego. Prawdopodobna obecność ciężkich okrętów — meldował pilot niemiecki do dowództwa swojej grupy na jednym z zawianych śniegiem lotnisk wojskowych w północnej Norwegii.

— Przekazać meldunek do sztabu marynarki rejonu Północy — rozkazał dowódca grupy. — Tylko skreślić słowa: prawdopodobna obecność ciężkich okrętów. Nasze meldunki muszą być pewne, a nie „prawdopodobne”.

— Rozkaz, panie pułkowniku!

Parę minut po godzinie 11.00 okrojony meldunek rozpoznania lotniczego dotarł do kontradmirała Beya.

— Pięć jednostek na północny zachód od Przylądka — kontradmirał obserwował wraz z komandorem Hintzem i Lanzem mapę Morza Barentsa. — To mogą być albo jakieś nie rozpoznane jednostki angielskie, albo...

228

— Albo nasze niszczyciele — podpowiedział Lanz.

— Właśnie — przytaknął Bey. — To samo chciałem powiedzieć.

— Trochę za daleko na południe — wtrącił Hintze.

— Przy tej pogodzie i takim wietrze pilot mógł pomylić się w określaniu pozycji — kontradmirał zawsze trochę sceptycznie był nastawiony do nawigacyjnych umiejętności pilotów Luftwaffe i do tego operujących nad morzem. Uważał, że jedynymi prawdziwymi specjalistami--nawigatorami są marynarze, i to w dodatku z niszczycieli.

— A więc przyjmujemy, że ten pilot z Luftwaffe zauważył nasze niszczyciele? — zapytał Hintze.

— Nawet gdyby nie, nawet gdyby to były angielskie okręty — to i tak są dość daleko od nas. A tu, przed nosem, prosto pod lufami naszych dział, konwój do Murmańska. Kontynuować kurs północny do godziny 12.00 — zdecydował Bey. Na jego decyzji zaważyła, w dużej mierze, perspektywa tłumaczenia się przed Donitzem w wypadku odstąpienia od akcji mającej na celu zniszczenie

statków murmańskiego konwoju.

*

* *

Admirał Fraser otrzymał o godzinie 10.44 sygnał od wiceadmirała Burnetta o straceniu kontaktu z niemieckim okrętem liniowym.

Co teraz? — zastanawiał się na pomoście bojowym swego flagowego okrętu. Jeżeli nie ma szans na

przechwycenie „Scharnhorsta”. Jeżeli wycofał się on już z akcji, to nie ma najmniejszego sensu kontynuowanie obecnego kursu. Zapasy paliwa na okrętach zespołu zaczynają się wyczerpywać i jeszcze parę godzin, a nie będzie można wrócić do bazy na Islandii. W takim wypadku trzeba przedefiniować w zasięgu niemieckiego lotnictwa z północnonor-weskich lotnisk, aby dojść do portów radzieckich na Półwyspie Kola. Decyzję należy podjąć w najbliższych godzinach, bo potem będzie za późno, bo potem nie będzie wyboru.

Do wiceadmirała popłynął przez eter kolejny sygnał:

„Jeżeli którakolwiek jednostka nie odnajdzie w najbliż-

229

szym czasie wroga, nie ma szans na uchwycenie go przez mój zespół”.

Skąd ja mam wytrzasnąć „Scharnhorsta”? — denerwował się Burnett na pokładzie „Belfasta”. Nie wychodził już teraz z kabiny radarowej, swoją obecnością chcąc jakby przyspieszyć upragniony moment. Mijały jednak minuty, a na ekranach radarowych sytuacja się nie zmieniała.

— Konwój zmienia kurs — zameldował punktualnie

0 12.00 obserwator.

Wiceadmirał Burnett obserwował, jak złamały się karne szeregi i rzędy. Parę minut pozornego zamieszania

1 począł się wyłaniać nowy szyk. Okręty eskorty pomknęły szerokimi łukami, by chronić w dalszym ciągu powolne statki handlowe. Konwój szedł teraz na południowy wschód.

Nagle w prawym górnym rogu świetlistego ekranu wirujący promień wyłuskał jaśniejszą plamkę. Operator i stojący za nim wiceadmirał wstrzymali oddech.

Czy pojawi się za następnym obrotem promienia? Czy zjawi się znów tam, gdzie mignęło zielonkawe światło fosforyzującego echa?

Jest. Znowu. Już teraz bliżej, już wyraźniejsze.

Jeszcze raz. I znowu widoczny jasny ślad.

Nie ma wątpliwości. To nieprzyjaciel.

— Odległość 15,5 mili. Kierunek 75 stopni — odczytał operator. — Kurs nieprzyjaciela 315 stopni.

— Nadać natychmiast do admirała Frasera — rozkazał Burnett. — „Kontakt radarowy z nieprzyjacielem”. Podać

jego położenie, kurs i prędkość.

*

* *

Kontynuujemy polowanie — ucieszył się admirał Fraser po odebraniu sygnału od Burnetta. Sprawdził swój kurs i prędkość oraz położenie „Scharnhorsta”.

— Jest szansa — zatarł dłonie. — Jest szansa przychwycenia arktycznego pirata. Jest szansa odciągnięcia go od brzegów norweskich.

Wokół „Scharnhorsta” zaczęła się powoli zaciskać pancerna pętla. Kontradmiral Bey jednakże, pozbawiony dzio-

230

bowego urządzenia radiolokacyjnego, jeszcze nie zdawał sobie sprawy ze zbliżającego się niebezpieczeństwa. W dalszym ciągu szukał zgubionego w polarnych ciemnościach konwoju.

*

* *

Kontradmiral Erich Bey dokładnie o godzinie 12.00 rozkazał zmienić kurs „Scharnhorsta” na 315 stopni. Był już zniecierpliwiony i zaniepokojony przeciągającym się poszukiwaniem w ciemnościach. Ostrożność nakazywała wycofanie się z coraz bardziej ryzykownej imprezy. Samotny, idący bez żadnej osłony, okręt liniowy, „oślepiiony” przez brak radaru mógł stanowić zbyt łakomy kąsek dla brytyjskiej marynarki wojennej.

A jeżeli zaobserwowane przez lotnika jednostki to ciężkie okryty Home Fleet? — zastanawiał się teraz Bey, krążąc po*odkrytym pomoście bojowym „Scharnhorsta”. Nie zważał na lodowaty, sztormowy wiatr, nie zważał na osiadający wszędzie, zalepiający oczy, śnieg. Deprymowała go coraz bardziej panująca wokół nieprzerwana ciemność i brak jakichkolwiek efektów wielogodzinnych poszukiwań.

— Kręcimy się we mgle, sami, bez żadnej osłony — narzekał do komandora Hintzego.

— Możemy dołączyć do niszczycieli — poddał Hintze.

— Właśnie o tym myślałem. Jak daleko mamy do punktu „X”, Lanz? — zwrócił się do oficera nawigacyjnego.

— Piętnaście mil, panie admirale. . T

— Wysłać rozkaz do Johannessona, żeby rozpoczął patrolowanie kursem 270 stopni z punktu „X” w uprzednio ustalonym szyku — rozkazał. — A pan, Lanz, niech wyznaczy kurs zbieżny z kursem niszczycieli. Pójdziemy na ich spotkanie z prędkością 20 węzłów.

— Tak jest, panie admirale — komandor podporucznik Lanz znikł w kabinie nawigacyjnej.

Konradmiral znowu rozpoczął gniewny, nerwowy marsz po omiatanym śniegiem pomoście okrętu liniowego.

— Kurs 240 stopni, panie admirale — meldował po chwili Lanz.

— Podać oficerowi wachtowemu.

231

Była godzina 12.20. Po stronie wschodniej niebo z lekka poszarzało. Widzialność poprawiła się nieco, silny wiatr przegnał na moment ciągnące wciąż nisko chmury.

— Panie admirale, prawo 90 obcy okręt — krzyknął nagle stojący tuż obok Beya obserwator, uzbrojony w silną lornetkę.

Bey podniósł do oczu swoją. W szarzyźnie arktycznego świtu dojrzał po prawej burcie w odległości około 6 mil ciemną, rozmazaną nieco odległością, sylwetkę okrętu wojennego.

— Znowu Anglicy? — zdziwił się. Nie przypuszczał, że jest to ten sam przeciwnik, którego zgubił przed dwoma godzinami.

W tym samym momencie komandor Addis na pomoście krążownika „Sheffield” również dojrzał przez szkła lornetki kadłub „Scharnhorsta”, idącego kursem prostopadłym do kursu okrętu angielskiego. Niemiec prezentował, na tle szarzejącego paska horyzontu na wschodzie, zupełnie wyraźnie swoją sylwetkę.

Jak na tarczy strzelniczej — przeleciało przez myśl kapitanowi Franklinowi, dowódcy artylerii na krążowniku „Sheffield”. Od kilku już minut działa jego okrętu były naprowadzone na widocznego na ekranach radarów przeciwnika. Wiceadmirał Burnett zwlekał jednak z wydaniem rozkazu otwarcia ognia. Czekał, aż nie postrzeżony zbliży się na mniejszą odległość, chciał bowiem zaatakować jednocześnie i całą artylerią, i torpedami towarzyszącymi mu niszczycieli z eskorty konwoju JW-55B.

Komandor Addis ponownie nadał sygnał: „Nieprzyjaciel w zasięgu widoczności”.

Jeżeli my ich widzimy, to oni nas też — pomyślał Burnett wydając jednocześnie rozkaz otwarcia ognia krążownikom, a niszczycielom ruszenia do ataku torpedowego.

Prawie wszystkie działa zespołu angielskiego dały ognia równocześnie. Potężny huk przetoczył się nad morzem. „Scharnhorst” został na moment zasłonięty stromymi fontannami wody wyrzuconej w górę przez brytyjskie pociski.

W tym samym momencie sześć luf artylerii głównego kalibru 280 mm, umieszczonych w dwóch dziobowych wieżach „Scharnhorsta” o nazwach „Anton” i „Bruno”, uniosło się w górę i w majestatycznym obrocie skierowało

232-

na prawą burtę w stronę widocznego wciąż przeciwnika, błyskającego teraz pomarańczowymi ogniami salw.

— Feuer! — zakomenderował oficer artylerii niemieckiego okrętu.

Ku angielskim jednostkom, widocznym teraz w świetle wystrzałów ich własnych dział, pomknęły pociski niemieckie. Błyskawicznie przebyły niewielki, jak na kaliber artylerii głównej „Scharnhorsta”, dystans 6 mil i wzbity olbrzymie fontanny wody w odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów od czołowego okrętu angielskiego.

— Dziękuję, nie skorzystam — porucznik Gregory, stojący na pomoście bojowym „Norfolka”, nachylił się do swego kolegi.

Cały okręt zatrzęsł się jak od potężnego uderzenia gigantycznym młotem.

Nie ma żartów z kalibrem przeciwnika — myślał porucznik. Wystarczy, jak parę takich szaf, wyładowanych po brzegi materiałem wybuchowym, rozwali się koło burty. pity popękają, turbiny wyskoczą z łożysk...

Druga salwa niemiecka wzbija wysokie, białe, pienne słupy wodne po przeciwnej burcie okrętu. Znowu wstrząs i mocarne uderzenie.

Cholerne szkopy! Wstrzeliwują się — porucznik mimo woli podziwiał doskonałą technikę nieprzyjacielskich artylerzystów. Obramowują nas. Jedna salwa bliska, druga daleka, trzecia...

Porucznikiem rzuciło o wiatrochron pomostu bojowego. „Norfolk” zatrzymał się jakby na moment, a po chwili runął do przodu prosto w wyrastającą przed dziobem fontannę wzbitej w górę wybuchem wody.

No, tego już trochę za dużo — zaniepokoił się nie na żarty porucznik Gregory. Mimo powagi sytuacji, mimo narastającego coraz bardziej strachu, zwykłego, ludzkiego strachu, porucznika opanował wisielczy humor. Może właśnie w ten sposób chciał zamaskować strach, ukryć go przed sobą samym.

Im tam, na tym całym cholernym „Scharnhorście”, też chyba nie do śmiechu — obejrzał się w bok. Idące w szyku torowym krążowniki angielskie błyskały raz po raz pomarańczowoczerwonymi światłami wystrzałów.

Przecież my nie strzelamy w końcu kartoflami — pocieszał się myślą o opałach, w jakich w tej chwili znaj-

233

dowali się Niemcy. — Przecież nas jest trzech, na niego jednego...

W odległości kilkuset metrów dojrzał idące na pełnej prędkości cztery niszczyciele. Przeganiały gnane wiatrem sztormowe, wysokie fale, smukłymi dziobami rozcinały je, odrzucały na boki, wślizgały pod burty, spychały pod mielące wodę w szalonym rytmie śruby, spadały kadłubami z głośnym łomotem w otwierające się nagle przed nimi doliny wodne.

Idą do ataku — domyślił się porucznik.

Na pomoście bojowym niszczyciela „Musketeer” komandor Fisher prowadził zespół czterech okrętów do ataku torpedowego, wiceadmirał Burnett bowiem postanowił uderzyć od razu ze wszystkich możliwych stron.

„Scharnhorst” idzie sam — na ekranie radaru angielskiego okrętu flagowego widniało jedno echo, wyraźne echo dużego okrętu liniowego, nic poza tym — co prawda to dziwne, nieomal niemożliwe, ale jednak prawdziwe — myślał wiceadmirał.

A więc jest szansa zniszczenia, a przynajmniej poważnego uszkodzenia nieprzyjaciela. Niech trafi choć kilka torped z trzydziestu dwóch, jakimi w tej chwili dysponują niszczyciele — kalkulował dalej Burnett — niech tylko uda się zmniejszyć prędkość „Scharnhorsta” choćby

0 kilka węzłów, to już nam nie ucieknie, to już podprowadzę go prosto pod lufy „Duke of York”.

— Nieprzyjacielski okręt zrobił gwałtowny zwrot — zameldowano z pomieszczenia radarzystów.

— Jaki jest nowy kurs?

— 120 stopni.

Ucieka na południowy wschód — stwierdził wiceadmirał.

— Zmienić kurs krążowników. Kontynuować pościg

1 ostrzał — rozkazał Burnett.

„Belfast”, „Norfolk” i „Sheffield” zwinęły się w ciasnej pętli zwrotu. Z maksymalną prędkością gnały teraz za uciekającym, lecz wciąż strzelającym, nieprzyjacielem,

Komandor Fisher, który już ustawiał swe okręty do ataku torpedowego na niemiecki okręt liniowy, znalazł się nagle w niedogodnej pozycji. Między „Scharnhorsta” a niszczyciele weszły teraz trzy własne krążowniki, któ-

234

re osłaniały tym samym nieprzyjacielski okręt przed ewentualnym atakiem torpedowym niszczycieli.

— Stracona okazja, do diabła! — zaklął Fisher.

Dał rozkaz swym okrętom do zwrotu. Wąskie i długie kadłuby zaczęły się przewalać ciężko na obie burty, atakowane nadbiegającą od południowego zachodu falą. Trzeba było zwolnić.

Niegłupi manewr — komandor Fisher pochwalił dowódcę niemieckiego okrętu. Jeżeli będzie szedł tym kursem, nie dogonimy go nawet. A już najmniejszej szansy nie ma na atak torpedowy.

*

* *

John McWhire, drugi oficer na statku bandery brytyjskiej, idącym w środkowej — najlepszej według opinii marynarzy arktycznych konwojów — kolumnie konwoju JW-55p, przejął wachtę od poprzednika dokładnie o godzinie 12.00 w południe.

Kapitan był na mostku.

— Robimy zwrot, Johny — poinformował drugiego oficera — przejmiesz prowadzenie statku po zwrocie.

— Co nowego poza tym?

— Nic nie wiadomo. To już trzecia zmiana kursu w ciągu ostatniej wachty. „Scharnhorst” musi być gdzieś w pobliżu.

— „Scharnhorst” — gwizdnął drugi oficer — bagatela. Nie moglibyśmy zafundować sobie na święta coś mniej imponującego?

— Nie wiedziałeś? — zdziwił się trzeci oficer.

— Co miałem wiedzieć?

— Że „Scharnhorst”...

— Spałem — drugi wzruszył ramionami. — Alarmu nie było, mam nadzieję — dorzucił.

— Ty to- masz sen — trzeci oficer z podziwem pokręcił głową. — Ja nie mogę zasnąć. Pigułki już nie działają.

— A bo też i ja pigułkami się nie truję. Wolę bardziej naturalne środki. Po wachcie, takiej nocnej kiedy przemarzniesz na wylot, kiedy cię przewieje, przemrozi tak, że czujesz się jak sakramencki kawałek lodu wypluty przez Neptuna aż pod sam cholerny biegun, to jak wtedy łykniesz szklankę gorącej herbaty pół na pół z rumem,

235

powiadam ci, śpisz jak niemowlę. Bez snów i zaburzeń. Równe osiem godzin. Akurat od wachty do następnego budzenia.

— Próbowałem i tego — trzeci wzruszył ramionami. — Ale też nie działa.

— O, to źle z tobą, chłopie, jak już alkohol nie działa. Weź się w garść.

— Kiedy nie mogę. Zrozum, Johny, że nie mogę. To ten sakramencki, ciągły strach co trzyma, o tu — położył rękę na żołądku — co nie chce puścić ani w dzień, ani w nocy. Trzyma i nie puszcza. Nie daje odpocząć ani chwili. Od momentu kiedy zostawia nas lądowa osłona lotnicza, do chwili kiedy rzucamy kotwicę. A i potem w porcie też — podczas wszystkich nalotów.

— Weź się w garść — drugi oficer poklepał trzeciego po plecach. — W końcu nie ma się czym przejmować. Woda tak cholernie zimna, że w razie czego — bez męczarni. Raz dwa i po krzyku. Szybciutko...

— Daj spokój, Johny — trzeci ukrył twarz w dłoniach.

Drugi wyszedł na pomost. Sztormowy wiatr szarpał

naciągniętą na głowę kapuzą podbitej futrem kurtki.

Cholerny sztorm — wzdygnął się. Czekają go cztery długie godziny spędzone na zasypywanym co chwila śniegiem mostku. A potem szybka kolacja, szklanka gorącej herbaty pół na pół z rumem i sen aż do północy, do następnej wachty.

Nagle, przez szum wichru walącego odbryzgami fal aż tu na mostek, doleciało do uszu drugiego oficera głucho, dalekie stęknienie. Odwrócił gwałtownie głowę w kierunku północno-wschodnim.

— Słyszysz? — przywołał marynarza stojącego na drugim skrzydle mostku.

— Słyszałem, panie drugi.

— Cicho... znowu — drugi odsunął kapuzę z głowy, osłonił ucho dłonią.

— Strzelają.

— Może to nasza eskorta — zaczął marynarz.

— Nie, chłopie. Po pierwsze za daleko, po drugie to nie ten kaliber co na niszczycielach. To ciężka artyleria.

— Ciężka artyleria?

— Tak, chłopie. Daj znać do kapitana, że słychać salwy ciężkiej artylerii. O .. teraz znowu.

236

Głośniejszy od poprzednich odgłos dalekiej salwy nadleciał z szarej, zasnutej deszczem i śniegiem, przestrzeni.

— Co się stało? — kapitan wynurzył się z kabiny sterowej.

— „Scharnhorst” chyba się nam przedstawia, kapitanie — drugi oficer rozcierał rękawicami zmarznięte ucho. — Od północnego wschodu słychać salwy artylerii okrętowej. Chyba duży kaliber, o ile się znam na tym.

Zamilkli. Przez szum wiatru znowu dotarło do nich ciężkie stęknienie.

— Tak. Rzeczywiście — kapitan w zamyśleniu tarł podbródek.

W oddali, w ciemnoszarym świetle polarnego brzasku, toczyła się walka. Kto z kim walczył? Jakie były siły wroga? Kto stanął w obronie konwoju JW-55B? Jak potoczą się wypadki?

Takie pytania zadawali sobie w tej chwili wszyscy kapitanowie prowadzący statki konwoju, takie pytania dręczyły teraz wszystkich oficerów, wszystkich marynarzy, zamkniętych w kadłubach powolnych jednostek, które bezbronne i nieruchome mogą już za kilkanaście minut znaleźć się oko w oko z potężnym niemieckim okrętem liniowym, o którego pojawieniu się w pobliżu dowiedzieli się z sygnału dowódcy eskorty.

Co przyniesie najbliższa przyszłość?

Na to pytanie nikt nie mógł teraz odpowiedzieć. Statki konwoju płynęły w dalszym ciągu nakazanym kursem. Trzeba było, jak przewidywały instrukcje konwojowe, pilnować swych miejsc w kolumnach i szeregach, pilnować odległości, wypatrywać w ciemnościach polarnej zimy majaczących przed dziobem kształtów poprzednika, trzeba było uważać, żeby walące o burty fale nie rzuciły statków w bok, nie zepchnęły na inne statki w kolumnach i szeregach konwoju.

— Oddalają się — John McWhire chwycił uchem słabnące, jak mu się wydawało, odgłosy artyleryjskich salw.

— Oddalają się — na pomostach dziewiętnastu statków, na pokładach niszczycieli eskorty przemarznięci marynarze oddychali swobodniej, gardła przestała dławić stalowa obręcz strachu.

Konwój szedł dalej...

537

*

* *

Komandor Donald Bain — dowódca krążownika „Norfolk” — obserwował przez szkła ciężkiej lornety, niknącą raz po raz w śniegowych szkwałach, sylwetkę nieprzyjacielskiego okrętu.

— Żadnych trafień, jak na razie — komandor zwrócił się z wyraźną pretensją do dowódcy okrętowej artylerii.

— Niestety, sir. Nie zaobserwowaliśmy.

— Za to oni strzelają coraz lepiej — komandor wskazał na wysokie fontanny wody obramowujące z obu stron jego okręt.

— Ja również odnoszę takie samo wrażenie, sir — stwierdził spokojnie dowódca artylerii krążownika „Norfolk”.

Komandor Bain spojrzał zaintrygowany na oficera.

Czy pan kpi, u licha? — miał zamiar zapytać, gdy w tym samym momencie nagłe uderzenie zważyło z nóg wszystkich stojących na pomoście.

— Rufowa wieża działowa trafiona — komandor leżąc na pokładzie pomostu usłyszał czyjś spokojny głos.

— Ale ma nerwy — machinalnie pomyślał komandor. Podciągnął się na rękach, stanął. Syknął z bólu, który nagle odezwał się w nodze.

Złamana?

Spróbował raz jeszcze.

Boli, ale można ustać — stwierdził z zadowoleniem. — Pewnie silnie stłuczona.

Spojrzał z mostku w kierunku rufy okrętu. Zza trzech kominów sterczały pod jakimś nienaturalnym kątem dwie długie lufy rufowej wieży. Waliły stamtąd gęste kłęby dymu.

— Meldować o uszkodzeniach — rozkazał komandor.

— Trafiona wieża numer 3. Unieruchomiony mechanizm obrotowy. Straty: prawdopodobnie cała załoga wieży 3. Pożar przenosi się w dół w kierunku pierwszej komory amunicyjnej.

— Otworzyć zawory zraszania.

— Nie można, prawdopodobnie popękane rurociągi.

— Zatopić komorę amunicyjną numer 3.

— Tak jest. Zatopić komorę, sir.

238

— Tu maszynownia na pomost. Melduje dowódca działu, komandor Roberts.

— Słucham, Roberts — komandor przejął słuchawkę. — Jak tam kotły i turbiny?

— Pęknięty górny rurociąg parowy prawej burty. Przeszliśmy na lewoburtowy. Turbiny nie wydają się uszkodzone. « \

— Dziękuję. Staraj się utrzymywać prędkość jak dotychczas.

— Tak jest, sir — usłyszał dowódca z głębi okrętu — postaramy się.

Tymczasem w pomieszczeniach pod wieżą numer 3 szalało piekło. Wybuch ciężkiego pocisku

niemieckiego wtłoczył do pomieszczenia wieży śmiertelnie gorący język ognia. Cała obsługa wieży zginęła na miejscu, żaden z marynarzy nie zdążył nawet wykonać najmniejszego ruchu w kierunku wyjścia. Śmierć zastała ich w trakcie ładowania dział po kolejnej salwie. Dopiero po kilkunastu minutach, już po ugaszeniu pożaru, drużyny ratownicze w ochronnych, azbestowych ubraniach wkroczyły do gorącego pomieszczenia wypełnionego jeszcze trującymi wyziewami prochowego dymu i gazów spalonej siarki.

Trawiony pożarem krążownik walczył jednak nadal. Raz po raz sześć pozostałych dział głównego kalibru pluło ogniem i dymem. Ciężkie pociski mknęły za uciekającym pełną prędkością, odszczekującym się zajadle, „Scharnhorst”. W głębi kadłuba, w maszynowniach i kotłowniach tkwili nieruchomi, czujni wachtowi. Palacze, smarownicy, mechanicy. Turbiny pracowały równo, powietrze wypełniał zapach rozgrzanych smarów i pary.

Okręt walczył.

Nagle całym kadłubem szarpnął ponownie gwałtowny wstrząs. W maszynowni drugiej z hukiem pękły żarówki.

Znowu trafienie — zarejestrował w myśli komandor mechanik Roberts. Błyskawicznie w świetle ręcznej latarki skontrolował manometry.

Bez zmian — ucieszył się. Wachtowi elektrycy zakładali już nowe żarówki. Błysnęły światła, rozświetliły ciasne, gorące wnętrza.

— Mostek do komandora — zameldował służbowy marynarz.

— Roberts — komandor usłyszał głos dowódcy okrę-

239

tu — otrzymaliśmy znowu bezpośrednie trafienie w podstawę masztu. Został nam tylko jeden radar. Jak tam u was?

— Bez strat, sir.

— W porządku, Roberts. „Scharnhorst” zwiększa dystans. Nic nie możesz na to poradzić?

— Kotły i turbiny przeciążone do maksimum. To wszystko, co możemy dać.

— Okay, Roberts. Trzymaj się.

— Dziękuję, sir.

„Scharnhorst” tymczasem oderwał się od nieprzyjaciela. Mknął w dalszym ciągu — jak dotąd nie tknięty w czasie drugiej rundy ani jednym pociskiem — całą mocą swych potężnych turbin w kierunku południowo-wschodnim. Z każdą minutą zwiększał dystans od goniących go krążowników i niszczycieli. Działa rufowych wież raz po raz

wysłały w stronę nieprzyjaciela ciężkie pociski.

*

* *

Starszy marynarz Hartley z załogi maszynowej krążownika „Sheffield” miał swoje stanowisko służbowe głęboko pod pokładem, nad samym dnem okrętu, w najdalszym jego rufowym zakamarku. Do obowiązków starszego marynarza należała opieka nad prawym wałem śrubowym. Odcięty od maszynowni, zamkniętymi w czasie alarmu bojowego drzwiami wodoszczelnymi, starszy marynarz Hartley był w tunelu zupełnie sam. Odgłosy toczącej się gdzieś tam u góry bitwy dobiegały do niego poprzez wodę morza za burtą. Każda salwa własnej artylerii odbijała się drganiem kadłuba, każda salwa z towarzyszących okrętów głuchym echem idącym przez wodę. Co kilka minut starszy marynarz Hartley miał wrażenie, że w burtę „Sheffielda” uderza potężny młot. To waliły w mknący okręt podwodne fale bliskich eksplozji pocisków „Scharnhorsta”.

Ostra walka idzie tam na górze — myślał flegmatycznie po każdym odgłosie eksplozji. Przesuwał się, ciężki i zwalisty, przez ciasne wnętrza tunelu oświetlonego rozstawionymi z rzadka lampami.

Nagle silniejsze od innych uderzenie pchnęło cały okręt

240

w bok. Starszy marynarz wyraźnie czuł, jak stalowe blachy kadłuba poddają się tępemu ciosowi. Zgasty stłuczone żarówki. Tylko jedna błyszczała w ciemnościach, jakie zaległy tunel.

Gdzieś blisko — pomyślał Hartley.

Podniósł się z płyt tunelu, na które rzucił go wybuch. Na pozór w tunelu nic się nie zmieniło, wał kręcił się w dalszym ciągu w ciemnym półmroku. Hartley jednak wprawnym uchem wyłowił jakąś nieprawidłowość. Do monotonnego szumu obracającego się wału wkradł się jakiś nowy, obcy dźwięk.

Dławica cieknie — domyślił się Hartley. Podszedł aż do samego końca tunelu, spróbował usunąć uszkodzenie. Śruby mocujące były jednak jakieś wykrzywione, a ostatni odcinek wału drgał wyraźnie i wibrował.

Hartley podniósł słuchawkę telefonu. Zakręcił korbką. Połączył się z maszynownią.

— "Bu prawy tunel wałowy, starszy marynarz Hartley. Melduję silny przeciek dławicy śrubowej. Ostatni odcinek wału chyba skrzywiony. Możliwe, że uszkodzona śruba. Łożyska wału grzeją się. Pęknięty przewód oleju smarnego.

— Przejdź na ręczne smarowanie łożysk. Sprawdź temperaturę łożysk i meldować. Spróbować dociągnąć dławicę.

— Próbowałem. Nie można. Śruby skrzywione.

— Przyjęto. Meldować, gdyby temperatura się podniosła.

— Tak jest — Hartley odłożył słuchawkę i znowu został sam w prawym tunelu wału śrubowego krążownika „Sheffield”.

Temperatura łożysk wzrastała coraz gwałtowniej. Nie pomagało zasilanie kieszeni smarnych wciąż nowymi dawkami oleju. Wał śrubowy, a szczególnie jego ostatni odcinek, musiał być poważnie skrzywiony. Z uszkodzonej dławicy ciekła woda coraz gwałtowniejszym strumieniem.

Wreszcie na dnie krążownika zjawił się sam komandor Dibson, dowódca działu maszynowego okrętu.

Niestety, trzeba zwolnić, w przeciwnym razie staniemy na amen — zdecydował. W całym tunelu czuć było swąd rozgrzanego oleju. Pokryw łożysk nie można już było

1 — Wojna za kręgiem..

241

dotknąć gołą ręką. Jeszcze trochę, a wytopią się — pomyślał komandor i ujął za telefon.

— Mówi komandor Dibson. Z dowódcą okrętu — rzucił w słuchawkę.

◆

* *

Komandor Johannesson, posłuszny rozkazowi kontradmirała Beya, skręcił wraz z okrętami swego zespołu o godzinie 10.27 i podążył do przekazanego w rozkazie punktu zbornego „X”. Pięć niszczycieli, przedzierając się przez sztormową falę, dotarło tam dokładnie o godzinie 12.18 i zgodnie z poleceniem ruszyło na zachód. W kilka minut później obserwatorzy zameldowali błyski salw artyleryjskich w kierunku północno-wschodnim, w odległości około 20 mil.

To nie konwój — zdecydował Johannesson. — Gdyby tak było, Ahmed Bey na pewno by nas wezwał.

Niszczyciele niemieckie w dalszym ciągu szły kursem 270 stopni. Uparcie szukały konwoju JW-55B w polarnej, zimowej szarudze. Obserwatorzy na próżno jednak wytyżali oczy, operatorzy urządzeń radiolokacyjnych daremnie stroili odbiorniki. Na ekranach nie było widać żadnego echa, prócz mylących odbić fal i gwałtownych, gnanych wichrem, opadów śniegu. Poszukiwany konwój znajdował się tymczasem zaledwie w odległości 10—12 mil na północ od niszczycieli komandora Johannessona.

*

« *

O godzinie 12.41 wiceadmirał Robert Burnett wydał rozkaz zaprzestania ognia. „Scharnhorst” zwiększył swoją odległość na tyle, że salwy angielskie przestały mu praktycznie zagrażać. Ponadto dwa krążowniki zespołu wiceadmirała — „Norfolk” i „Sheffield” były dość poważnie uszkodzone i nie mogły nawiązać

równorzędnej walki z niemieckim okrętem liniowym, nawet gdyby mogły go dogonić.

Wiceadmirał Burnett uważał, że drugą rundę rozegraną między „Scharnhorstem” a jego zespołem można uważać

242

za remisową. Wprawdzie nie udało się artylerzystom okrętów angielskich uzyskać skutecznych trafień, jednakże cel ataku został osiągnięty: „Scharnhorsta” odpędzono od konwoju. A przecież obrona konwoju JW-55B była głównym celem wszelkich poczynań Burnetta, była pierwszoplanowym zadaniem, stojącym przed jego okrętami.

Słusznie zdecydowałem dwie godziny temu — myślał wiceadmirał o swoim rozkazie oderwania się od wroga i zawrócenia na północ. — Gdybym szedł za Niemcem, to w tej chwili znajdowałbym się za nim, a cały konwój przed lufami jego artylerii.

— Trzymać nieprzyjaciela w zasięgu radaru — rozkazał Burnett. — Meldować o pozycji, kursie i prędkości

„Scharnhorsta” admirałowi Fraserowi.

*

* *

t

Konradmirał Erich Bey spacerował nerwowo po pomoście bojowym „Scharnhorsta”. Już po raz drugi w tej wyprawie trafiał na upartego, odważnego przeciwnika.

Sytuacja robi się coraz bardziej beznadziejna — myślał. — Kręcimy się w kółko od czterech godzin, jeden radiolokator mam zupełnie zniszczony, drugi uszkodzony. Przy każdej zadymce jestem zupełnie ślepy. Czas ucieka, od południowego zachodu mogą nadejść jakieś cięższe okręty, a konwoju nie odnaleźliśmy dotychczas i nic nie wskazuje na to, że odnajdziemy w najbliższym czasie. Niszczyciele są w odległości dobrych 50 mil na zachód, na domiar złego „Z 33” meldował o uszkodzeniach przez falę i musiał odejść do fiordu Alta. Okręty podwodne też nic nie wykryją w czasie takiej pogody. Co robić?

Nikt nie mógł dać odpowiedzi na to pytanie. Konradmirał Bey musiał sam zdecydować.

— Przerwywamy operację — wydał wreszcie rozkaz — przyjąć kurs powrotny. Najkrótszą drogą. Do niszczycieli nadać sygnał o zakończeniu poszukiwań i polecić również zmienić kurs na powrotny do bazy. Prędkość 28 węzłów.

— Kurs 155 stopni — komandor porucznik Edgar Lanz wyznaczył drogę powrotną.

O godzinie 14.18 cztery pozostałe niszczyciele komandora Johannessona zrobiły ostry zwrot i idąc bokiem do

fali ruszyły w kierunku Norwegii. Konwój JW-55B znajdował się w tej chwili w odległości około 35 mil od „Scharnhorsta”. Tyle samo dzieliło go od niszczycieli Johannessona. Krążowniki wiceadmirała utrzymywały się w odległości 12 mil za „Scharnhorstem”. Śledziły go pilnie na fosforyzujących ekranach radarowych, szły jego tropem jak gończe psy, które złapały grubego zwierza i teraz podprowadzają go pod stanowisko myśliwego.

A myśliwy zbliżał się od południowego zachodu. Kurs okrętów „Duke of York”, „Jamaica” i czterech niszczycieli przecinał się z wyznaczonym, na podstawie meldunków Burnetta, kursem „Scharnhorsta” w pozycji mniej więcej 72'30'N i 26°E.

Admirał Fraser zakreślił na mapie koło o promieniu około 20 mil.

— Tu powinniśmy go dopaść — wyjaśnił szefowi swego sztabu — jeżeli Burnett napędzi go pod nasze lufy. Musimy być jednak przed nim na tej pozycji, bo inaczej gotów nam umknąć. Jego prędkość jest nieco większa od naszej i wtedy...

Tak, właśnie — rozważał Fraser — inaczej cała misternie utkana siatka, w którą mam zamiar złapać „Scharnhorsta”, pęknie i znowu trzeba będzie wszystko zaczynać od nowa.

— Trzeba będzie podejść jak najbliżej do nieprzyjaciela — admirał Fraser przygotowywał wraz z oficerami swego sztabu plan przyszłej bitwy — na dystans około 6 mil i wtedy dopiero otworzyć ogień. Mam nadzieję, że nas do tego momentu nie wykryją, bo gdybyśmy musieb'. otworzyć ogień z większego dystansu, „Scharnhorst” będzie

miał duże szanse na ucieczkę do norweskich fiordów.

*

* *

Tymczasem kontradmirał Bey, nieświadomy idącej mu na spotkanie eskadry Frasera, prowadził swój okręt wciąż nie zmienionym kursem powrotnym. Od czasu do czasu, gdy wiatr przerwał zasłonę z śnieżnych szkwałów, obserwatorzy niemieccy mogli zobaczyć, w odległości kilkunastu mil za rufą, jasne plamy fali czołowej idących z dużą prędkością krążowników angielskich. Ekranu urządzeń radiolokacyjnych nie wykazywały nic w dalszym ciągu.

244

— Wystawić wzmocnione posterunki obserwacyjne — rozkazał komandor Hintze. Czuł się zupełnie jak ślepiec szukający po omacku drogi do domu.

— Za nami sylwetki jedynie dwóch dużych jednostek — zameldował po chwili obserwator.

— W porządku. Widocznie trzeci z przeciwników zatonął po naszych trafieniach — ucieszył się Hintze. — Nadać do załogi wiadomość o sukcesie. Gratulacje dla artylerzystów.

Wiceadmirał Burnett na „Belfaście” w asyście „Norfolka” z uszkodzoną rufową wieżą i anteną radarową

oraz czterech niszczycieli, które z największym trudem i wysiłkiem dotrzymywały kroku krążownikom, wytrwale śledził umykającego w kierunku Norwegii przeciwnika. Co kilka minut radiotelegrafiści brytyjscy wysyłali w eter meldunki o każdej zmianie kursu „Scharnhorsta”. W ten sposób admirał Fraser posiadał dokładne dane o nieprzyjacielu, bez potrzeby przerywania ciszy radiowej i zdradzany swej aktualnej pozycji.

— Niemcy nic nie wiedzą o naszym zespole — stwierdził Fraser, patrząc na nanoszony na mapę kurs „Scharnhorsta”. — W przeciwnym wypadku „Scharnhorst” nie szedłby prosto na nas. W tej chwili jest 16.00. Za jakieś dwadzieścia minut powinniśmy go mieć na ekranach. Podać do radarzystów ostrzeżenie. Meldować natychmiast o kontakcie.

•

* *

O godzinie 16.17 kontradmirał Bey rozkazał wysłać meldunek do kierownictwa marynarki wojennej: „Jestem śledzony przez nieprzyjacielskie okręty”. Wydając ten rozkaz miał na myśli jedynie, idące za nim trop w trop, krążowniki Burnetta.

*

* *

'V

W tej samej minucie radarzysta ha „Duke of York” meldował przejętym głosem:

— Echo dużego okrętu. Namiar zero dwa zero. Odległość 22 mile.

245

— Echo dużego okrętu — powtórzył admirał Fraser. — Nareszcie!

To mógł być tylko „Scharnhorst”, o którego każdym kroku meldował już od czterech godzin wiceadmirał Burnett. Kończyła się nagonka, zaczynało się właściwe polowanie.

— Nieprzyjaciel idzie stałym kursem — meldował rada rzy sta.

— W porządku — admirał Fraser był już teraz pewien, że Niemcy nie mają na ekranach swoich radiolokatorów okrętów jego zespołu. W przeciwnym razie nie szliby tak pewnie, tak prosto pod lufy ciężkiej artylerii.

— Utrzymywać w dalszym ciągu ten sam kurs i prędkość — admirał Fraser nie potrafił ukryć swego zadowolenia. Na jego twarzy zmęczonej wielogodzinnym czuwaniem widniał szeroki uśmiech. Nareszcie — myślał o oczekującej go bitwie — żeby teraz tylko nie przegapić czegoś, żeby nie popełnić jakiegoś błędu.

Skracać dystans aż do 6 mil — zdecydował. — Dopiero wtedy wydać rozkaz do „Belfasta”, żeby oświetlił nieprzyjaciela rakietami na spadochronach, tak aby zawisły one między zespołem Burnetta a „Scharnhorstem”. My zostaniemy w mroku i wtedy otworzymy ogień z dział głównego kalibru. Równocześnie trzymać cały czas nieprzyjaciela w celownikach radiolokacyjnych, aby można było otworzyć ogień natychmiast, kiedy ewentualnie „Scharnhorst” zauważy nas i będzie chciał skrócić, żeby umknąć, lub kiedy gwałtownie zwiększy prędkość.

Załogi okrętów brytyjskich opanowało pełne napięcia podniecenie. Radarzyści, montonnymi na pozór głosami, podawali do centrali artyleryjskiej zmieniające się wciąż namiary.

Minuty mijały teraz wolno, bardzo wolno. Artylerzyści we wszystkich wieżach okrętu liniowego „Duke of York” wiedzieli już, że przed nimi, w odległości zaledwie kilkunastu mil, znajduje się najcięższa jednostka niemiecka, jaka w tej chwili może operować za kręgiem polarnym, że jest tam „Scharnhorst” — postrach arktycznych konwojów. Lufy ciężkich dział o kalibrze 356 mm — po cztery w wieży dziobowej numer 1 i rufowej numer 3 oraz dwie w wieży numer 2, umieszczonej tuż przed pomostem bojowym — obracały się wolno i zmieniały kąt podnie-

246

sienią posłuszne przeliczeniom z centrali artyleryjskiej, gdzie przetwarzano cały szereg informacji, jak: położenie, kurs i prędkość nieprzyjaciela, prędkość i kurs własny, siłę wiatru i jego kierunek, stan morza.

Potężny okręt sposobiał się do bitwy.

Dystans, dzielący jednostki zespołu admirała Frasera od nie spodziewającego się niczego wroga, malał z minuty na minutę.

— 16 mil... 14... 12...

Mają uszkodzone urządzenia radiolokacyjne — stwierdził raz jeszcze Fraser. — Przecież najwyraźniej nie wiedzą o naszej obecności. Jeszcze trochę, jeszcze poczekać... Do 6 mil — postanowił.

O godzinie 16.45 admirał rozkazał przerwać ciszę radiową.

— Nadać przez radio rozkaz Burnettowi, żeby nam oświetlił cel.

W parę minut później z krążownika „Belfast” wzbiły się w górę pociski z rakietami oświetlającymi. Jaskrawe flary zawisły wysoko na rozpiętych spadochronach, oblewając idący wciąż kursem na południowy zachód niemiecki okręt potokami srebrnego światła.

*

* *

— A to co znowu? — kontradmirał Bey wypadł z kabiny nawigacyjnej na pomost. Spojrzał w górę, gdzie zawisły jaskrawo płonące flary. — Zestrzelić mi je natychmiast! — krzyknął.

— Zestrzelić flary! — komandor Hintze wydawał już: rozkaz kapitanowi Wietingowi, dowódcy artylerii przeciwlotniczej „Scharnhorsta”.

— Rozkaz, panie komandorze — lufy trzydziesteksiódmek unosiły się ku górze, prosto w jarzące się flary.

— Hintze — Bey omiatał lornetką horyzont po stronie gdzie błyszczały rakiety — co meldują obserwatorzy z drugiej burty?

— Żadnego obiektu w zasięgu widzialności, panie admirale.

— Nic nie widać? .

— Nic. yr:1

247

Bitwa za Przylądkiem Północnym

248

W tym samym momencie, w odległości zaledwie (5 mil na południe od oślepionego światłami flar „Scharnhorsta”, admirał Fraser stojąc na pomoście ukrytego w mroku okrętu obserwował przez szkła lornetki ukazujące się wyraźnie kształty przeciwnika.

Miał go teraz, po tylu miesiącach oczekiwania, w zasięgu wzroku. Zgrabna, groźna sylwetka z dwoma wieżami w części dziobowej i jedną na rufie, z przysadzistym, jak u niszczyciela, rozszerzającym się u dołu kominem, z wyraźnie rysującymi się na jasnym tle flar dwoma dalmierzami. Na rufowej wieży działowej było widać nawet wyrzutnie torpedowe.

Jak na dłoni, jak na strzelnicy — Fraser aż drżał z emocji. Piękny, wspaniały w swej grozie obraz.

— Ognia! — rozkazał wreszcie.

_ Ognia! — powtórzył natychmiast jak echo dowódca

artylerii okrętowej.

Huk potężnej salwy rozdarł powietrze. Z sześciu dziobowych luf trysnęły długie płomienie i kłęby dymu. „Duke of York” szarpnął się na przeciwległą burtę pchnięty siłą odrzutu. Sześć pocisków, każdy o wadze blisko 650 kilogramów, pomknęło ku odległemu zaledwie o 6 mil „Scharnhorstowi”.

*

* *

— Błysk salwy. Kierunek 190 stopni. Odległość 6—7 mil — zameldował obserwator na pomoście „Scharnhorsta”;

— Po prawej burcie? — zaskoczenie kontradmirała Be-ya było całkowite. W jednej chwili zrozumiał, że wpadł w pułapkę, w zastawione przez Anglików sidła.

Wszystko stało się jasne. To po to śledziły go tak uparcie brytyjskie krążowniki, to dlatego szły jego śladem od czterech już godzin, to dlatego raz po raz radiotelegrafiści niemieccy łapali brytyjskie zaszyfrowane depesze, to wreszcie dlatego te oślepiające flary na spadochronach.

Komandor porucznik Brodenbriicker — dowódca artylerii okrętowej „Scharnhorsta” — również zauważył ogień salwy po prawej burcie i wydał rozkaz obrócenia dziobowych wież działowych w kierunku nowego, nie rozpoznanego jeszcze przeciwnika. Długie lufy zaczęły przesuwać się na prawą burtę, lecz w tym samym momencie „Scharnhorst” został obramowany sześcioma wysokimi fontannami wyrzuconej w górę wody.

Ciężka artyleria — poznał Brodenbriicker po wysokości wodnych gejzerów — to już nie krążowniki. Kaliber większy od naszego.

Kontradmirał Bey przebiegł na prawą burtę. Zwrócił lornetkę w kierunku, gdzie obserwator meldował ogień salwy. Nie czekał długo. W błysku nowej dostrzegł wyniosłą nadbudówkę, wieże działowe i dwa kominy.

— Do diabła — zaklął — to okręt liniowy.

249

— Hintze — zawołał — ostro w lewo. Kurs prosto na północ.

— Kurs zero stopni — zakomenderował komandor Hintze.

Idący z dużą prędkością „Scharnhorst” pochylił się ciężko na burtę w nagłym zwrocie.

Mamy odciętą drogę do Norwegii — zorientował się Bey. Znajdowali się teraz w odległości zaledwie 70 mil od Przylądka Północnego. Dwie i pół godziny jazdy z maksymalną prędkością i znaleźliby się na spokojnych, bezpiecznych wodach fiordu. Tylko dwie i pół godziny, ale na drodze ich stanął angielski okręt liniowy.

„Scharnhorst” płynął już kursem dokładnie północnym.

— Wieża rufowa ognia do nieprzyjaciela — rozkazał Bey.

— Wieża „Caesar” ognia — powtórzył komandor porucznik Brodenbrucker.

— Z lewej burty nowe rakiety — zameldował obserwator.

— To krążowniki — Bey skierował lornetkę na północny zachód.

Znowu w górę wzbily się jasne płomienie i zawisły nad okrętem.

— Krążowniki otwierają ogień — meldował znowu obserwator.

Od lewej burty wytrysnęły w górę fontanny wody.

— Dać sygnał do maszyn, żeby wydusili maksymalną moc. Niech König pokaże, co potrafi.

Komandor podporucznik Otto König, dowódca działu maszynowego „Scharnhorsta”, przekazał rozkaz Beya do kotłowni i maszynowni. Palacze błyskawicznie zmieniali palniki, mechanicy odkręcali ostatnie zawory regulacyjne turbin. Czerwone strzałki obrotomierzy pełzły w górę, trzy śruby poczęły kręcić się ze zdwojoną prędkością.

— 29 węzłów, 30, 31... — kontradmirał Bey odczytywał na mostku wskazania logu — König stara się.

Wskazówka logu pięła się jeszcze bardziej ku górze.

— Brawo, König — cieszył się Hintze.

„Scharnhorst” mknął przez wzburzone morze z prędkością 32 węzłów. Zostawiał coraz bardziej z tyłu błyskający salwami angielski okręt liniowy, z każdą minutą zwiększał dystans. Kontradmirał Bey chciał najpierw oderwać się

250

od okrętów admirała Frasera uciekając na północ, a później wykonując zwrot na wschód — od krążowników wiceadmirała Burnetta. Tylko w ten sposób mógł uniknąć walki nieomal wręcz, walki, której obawiał się ze względu na angielską przewagę, wyrażającą się zarówno liczbą

okrętów i dział, jak i kalibrem tych ostatnich.

*

* ♦

Admirał Fraser uderzył we właściwym momencie. Rozpoczął on ostrzeliwanie „Scharnhorsta” z tak małego dystansu właśnie dlatego, że przewidywał natychmiastową ucieczkę Beya i jego chęć oderwania się. „Scharnhorst” dysponował przecież większą niż brytyjski okręt liniowy prędkością, a krążowniki i niszczyciele nie mogły dogonić Niemców przy takiej pogodzie, zresztą miały znacznie słabsze uzbrojenie. A w ten sposób, gdy Fraser zaatakował z dystansu zaledwie 6 mil, musiało upłynąć sporo czasu, zanim nieprzyjacielowi uda się umknąć poza zasięg dział „Duke of York”.

*

* j

Ciężkie pociski brytyjskie znalazły wreszcie cel. Bezpośrednie trafienie w wieżę artyleryjską numer 1 wstrząsnęło całym okrętem.

— Wieża „Anton” zniszczona. Pożar w pomieszczeniach pod głównym pokładem — meldował

komandorowi Hintze-mu dowódca oddziału awaryjnego.

Zaczął się — zdążył tylko pomyśleć komandor, gdy „Scharnhorst” otrzymał kolejny cios.

— Zwrot na wschód — rozkazał.

Ciężki okręt gnał teraz zygzakując kursem 90 stopni. Po kilku minutach przestały nadlatywać pociski ze strony krążowników wiceadmirała Burnetta. Wzburzone morze nie pozwalało im na rozwinięcie takiej prędkości, aby utrzymać „Scharnhorsta” w zasięgu swych dział. Krążownik „Jamaica” i cztery niszczyciele zespołu admirała Frasera też zostały w tyle. Te ostatnie otrzymały, już w parę minut po rozpoczęciu pojedynku artyleryjskiego, roz-

251

kaz podjęcia próby ataku torpedowego. Komandor Meyrick, dowódca niszczycieli osłony zespołu admirała Frase-ra, podzielił swoje okręty na dwie grupy. Sam na pokładzie „Savage” w towarzystwie niszczyciela „Saumarez” ruszył w kierunku bardziej północnym. „Scorpion” i norweski „Stord” szły równolegle do niego, ale bardziej na południe.

„Scharnhorst” musi w końcu zawrócić na południe i wtedy złapiemy go w dwa ognie — przewidywał komandor Meyrick. Admirał Fraser zostawił mu zresztą względną swobodę działania i rozkazał tylko: „zając pozycję dogodną do ataku torpedowego” — trzydzieści dwie torpedy czekały w rurach wyrzutni niszczycieli na dogodną okazję.

*

◆ »

— Kurs 135 stopni — rozkazał kontradmirał Bey. Chciał ustawić swój okręt pod takim kątem w stosunku do przeciwnika, ażeby w pojedynku mogły brać udział również działa drugiej wieży dziobowej, wieży „Bruno”. W momencie zwrotu zniszczona została na okręcie niemieckim burtowa bateria sto pięćdziesiątek. Cała obsługa zginęła na miejscu. Jednakże artylerzyści „Scharnhorsta” otrząsnęli się już z zaskoczenia. Pociski kalibru 280 mm z sześciu dział wież „Bruno” i „Caesar” padały coraz bliżej „Duke of York”. Dwa z nich trafiły w podstawę masztu, na szczęście jednak nie wybuchły. Uszkodzoną antenę radarową okrętu flagowego admirała Frasera udało się naprawić i uruchomić w ciągu pół godziny.

„Scharnhorst” zostawiał przeciwnika coraz bardziej za sobą.

— Jeszcze pół godziny tym kursem, Hintze, i potem ostro na południe — kontradmirał Bey spoglądał z wzrastającą rozpaczą na pokład swego okrętu. W błyskach salw i niesamowitym świetle flar widział zniszczoną wieżę „Anton”, nienaturalnie wyłożone na burtę długie lufy dziobowych dział, rozbite baterie sto pięćdziesiątek, posiekane odłamkami pancerne blachy nadbudowy i osłon baterii.

Jeszcze nie wszystko stracone — Bey pocieszał sam sie-

252

bie. Jeszcze maszyny są w porządku, jeszcze sześć dział walczy nadal.

Teraz, gdy „Duke of York” znajdował się w większej odległości od „Scharnhorsta”, angielskie pociski nadlatywały bardziej stromym torem i łatwiej przebijały pancerne blachy niemieckiego okrętu. Jeden z nich rozbił doszczętnie hangar. Płonąca benzyna lotnicza zalała niżej leżące stanowiska. Drużyny awaryjne z trudem walczyły z rozszerzającym się pożarem. Na pokład pędzącego przez wzburzone fale okrętu wdzierały się lodowate wody Morza Barentsa, zmywały za burtę marynarzy z drużyn ratowniczych, ciała zabitych i rannych.

Znowu dwa ciężkie pociski spadły na „Scharnhorsta”. Pierwszy z nich zniszczył urządzenia wentylacyjne wieży „Bruno”. Gęsty dym wypełnił wkrótce całe jej wnętrze, uniemożliwiając dalsze prowadzenie ognia. Drugi pocisk wybuchł w pierwszej kotłowni.

— Crt się dzieje, Konig? — komandor Hintze daremnie usiłował połączyć się ze stanowiskiem dowódcy działu maszynowego. Z rozbitych przewodów buchała para, wydostając się aż na pokład walczącego okrętu.

„Scharnhorst” wyraźnie zwalniał. Wskazówka logu opadała coraz bardziej w lewo.

— Do diabła, Hintze, dowiedzieć się natychmiast co się dzieje! — kontradmirał Bey szalał na pomoc.

— Komandor Konig do dowódcy — zameldował wreszcie telefonista.

— Co z maszynownią, Konig? — Bey wyrwał słuchawkę z rąk marynarza.

— W pierwszej kotłowni uszkodzone rurociągi parowe prawej burty. Przełączamy na lewoburtowe. Kotły na szczęście prawie w porządku — meldował Konig. Głos jego dobiegał słabo przez hałas i gwizd uchodzącej widocznie z pękniętego rurociągu pary.

— Kiedy będziemy mieli znowu przyzwoitą prędkość? — denerwował się Bey. — Teraz każda minuta jest droga. Każda minuta oddala szansę ocalenia okrętu.

Wreszcie strzałka logu drgnęła. Bey patrzył na nią jak urzeczony. Poruszał bezgłośnie wargami jakby modlił się lub poganiał małą, czerwona strzałkę.

— 16... 18... 22... — wskazówka zatrzymała się.

— Dalej, dalej — wyszeptał błagalnie Bey.

253

Znowu ruszyła.

— 23, 24... 25... 26...

Przedstawię Koniga do odznaczenia

admirał.

*

» • •

Tymczasem „Duke of York” zbliżył się ponownie do „Scharnhorsta”. Również dwa zespoły niszczycieli zdołały podejść tak blisko, że znalazły się nieomal między ciężkim okrętem brytyjskim i „Scharnhorstem”.

— „Idziemy do ataku” — zasygnalizował komandor Meyrick.

— Przerwać ogień — rozkazał admirał Fraser.

Było godzina 18.24.

— Atakuję od lewej burty. „Scorpion” i „Stord” od prawej — rozkazał komandor Meyrick.

Niszczyciele doganiały milczącego teraz „Scharnhorsta”. „Scorpion” i „Stord” zataczały się w głębokich brzdach sztormowych fal, kadłuby trzeszczały w wiązaniach pod naporem wściekłych uderzeń mas wodnych.

Rozwalimy okręt, nim dojdziemy do tego cholernego

„Scharnhorsta” — myślał dowódca norweskiego „Storda”.

◆

• »

O godzinie 18.50 komandor Hintze dojrzał przed dziobem swego okrętu, w odległości zaledwie półtorej mili, sylwetki dwóch przewalających się na fali niszczycieli.

— Prawo na burtę! — zakomenderował błyskawicznie. Wiedział, że w tym momencie z rur wyrzutni na pokładach małych, tańczących na fali niszczycieli wpadają w wodę podłużne, śmiercionośne cygara torped.

„Scharnhorst” skręcił gwałtownie.

Bey i Hintze wiedzieli, że teraz mogą tylko czekać. Czekać, czy śpieszące gdzieś pod powierzchnią wzburzonej wody torpedy trafią, czy miną potężny kadłub. Czas nagle zatrzymał się. Sekundy wydłużały się w minuty, minuty w godziny. Wszystkie lewoburtowe działa strzelały w kierunku odchodzących na północ niszczycieli.

— pomyślał kontr-

/

Nagle gwałtowne uderzenie w lewą burtę wstrząsnęło okrętem.

A jednak... — zdołał pomyśleć Hintze.

— Niszczyciele! Dwa niszczyciele z prawej burty!

To zaatakował „Savage” i „Saumarez”. Dwanaście torped opuściło wyrzutnie i pomknęło ku strzelającemu wciąż „Scharnhorstowi”. Ogień dział „Scharnhorsta” przerzucił się na przeciwną stronę.

__W celu! — zameldował obserwator niemiecki.

„Saumarez” otrzymał bezpośrednie trafienie. Padli zabici i ranni. Z uszkodzonej kotłowni wydobywać się zaczęły kłęby pary. Prędkość spadła do 10 węzłów.

Jednakże w tej samej minucie, jak zemsta za straty na niszczycielu, z prawej burty „Scharnhorsta” uniósł się w górę trzy fontanny wody. Trzy gwałtowne uderzenia targnęły okrętem. Trzy torpedy doszły celu.

Ciężko ranny „Scharnhorst” zwolnił. Przy największym wysiłku załogi maszynowej udało się osiągnąć zaledwie 22 węzły.

Bey szedł teraz prosto na południe.

Może jeszcze zdążę uciec — myślał rozpaczliwie. Nie

wiedział, że od zachodu znowu podchodził „Duke of York”.

*

O godzinie 19.00 admirał Fraser rozkazał znowu otworzyć ogień. Ciężkie pociski waliły raz po raz pancernymi taranami w dogorywający już okręt niemiecki. Wieża „Caesar” rozbita celnymi strzałami zamilkła ostatnia. Jedna po drugiej milkły baterie stopięćdziesiątek.

Groźny

jeszcze przed godziną okręt liniowy zamienił się w dogorywający wrak. Od dziobu aż po rufę szalały pożary, sztormowa fala raz po raz zalewała pokład, zmywając z niego rannych i zabitych. Woda wdzierła się do pomieszczeń przez rozbite pokłady i burty, zatapiała je razem ze znajdującymi się tam marynarzami. Do okrętu flagowego dołączyła się wkrótce artyleria krążownika „Jamaica”. Od północy nadlatywały pociski „Belfasta”.

O godzinie 19.30 admirał Fraser rozkazał znowu wstrzymać ogień. „Scharnhorst”, który pod ostrzałem brytyjskich okrętów skręcił na zachód, a następnie na północ,

255

szedł teraz po kolejnym, już nie kontrolowanym, zwrocie w kierunku południowo-wschodnim z prędkością zaledwie 5 węzłów.

— Wykończyć go torpedami — wydał rozkaz dowódca Home Fleet. Chciał przypieczętować los pirackiego okrętu, „bohatera” korsarskiego rajdu na południowy Atlantyk, jednego z przedstawicieli zbrodniczej Kriegsmarine.

„Jamaica” i „Belfast” ruszyły do ataku torpedowego. Znowu gwałtowne wybuchy rozdarły wnętrze tonącego okrętu. „Scharnhorst” zwolnił jeszcze bardziej. Na pokład zaczęli wybiegać żyjący jeszcze członkowie załogi. Komandor Hintze wydał rozkaz opuszczenia okrętu.

Na arenę wkroczyły niszczyciele komandora Fishera, którym przed siedmioma godzinami nie udał się atak torpedowy na „Scharnhorsta”. Podeszły z obu stron do tonącego okrętu.

I ich torpedy trafiły do unieruchomionego prawie celu.

„Scharnhorst” tonął przechylony mocno na burtę. Z pokładu, dotykającego już wody, zsuwali się w dół ostatni rozbitkowie.

— Zanotować pozycję zatopienia nieprzyjaciela — rozkazał Fraser. — Przystąpić do podnoszenia z wody rozbitków.

— 72°16'N, 28°41'E — oficer nawigacyjny „Duke of York” narysował na mapie sylwetkę tonącego okrętu.

Ozdobnym gotykiem wypisał obok nazwę: „Scharnhorst”.

*

* *

W ciągu następnej godziny w miejscu zatopienia krążyły okręty brytyjskie w poszukiwaniu rozbitków. Teraz nie byli oni już wrogami, teraz byli tonącymi, potrzebującymi pomocy marynarzami. Okręty angielskie podnosiły ich z wody zmarzniętych, na pół żywych. Podnosiły podkomendnych zbrodniczego Grossadmirala Donitza, który niedawno przecież wydał rozkaz znany pod nazwą „Laconia Befehl”, zabraniający ratowania na morzu rozbitków z zatopionych statków.

Noc, sztormowa pogoda i lodowata woda utrudniały akcję ratowniczą. Niszczyciel „Scorpion” wyłowił jedynie trzydziestu członków załogi „Scharnhorsta”. Odnalazł też

256

i wyciągnął z wody pływające w pasie ratunkowym ciało komandora Hintzego. Inny niszczyciel, „Matchless”, uratował sześciu rozbitków.

Bitwa za Przylądkiem Północnym została zakończona. Również kompletnym fiaskiem zakończyła się operacja Kriegsmarine pod kryptonimem „Ostfront”.

Dziewiętnaście ciężko załadowanych statków konwoju JW-55B przedzierało się tymczasem przez burzliwe wody Morza Barentsa kursem prowadzącym do coraz już bliższego Murmańska.

I

KONIEC POLARNEJ WOJNY

Wraz z zatopieniem „Scharnhorsta” siły pancerne Kriegsmarine stacjonujące w Norwegii zmalały o połowę. W dalszym ciągu jednak pozostawał groźny „Tirpitz”, chociaż mocno wątpliwym się stało, aby Niemcy, nauczeni smutnym doświadczeniem, zdecydowali się na samotny nieomal wypad tego okrętu do akcji przeciwko któremuś z arktycznych konwojów. Niemniej jednak niebezpieczeństwo takie istniało w dalszym ciągu i konieczne było osłanianie konwojów do Związku Radzieckiego ciężkimi okrętami Home Fleet.

Chcąc usunąć i to zagrożenie, Sprzymierzeni przeprowadzili szereg ataków na stojącego we fiordzie „Tirpitz” i wreszcie w dniu 3 kwietnia 1944 roku udało im się poważnie go uszkodzić i wyeliminować z jakichkolwiek akcji na przeciąg kilku co najmniej miesięcy.

Zanim to jednak nastąpiło, Niemcy — w odwet za zatopienie „Scharnhorsta” — zwiększyli intensywność działań okrętów podwodnych na arktycznych trasach. W akcjach przeciwko konwojom murmańskim na początku roku 1944 uczestniczyły aż 24 U-booty. w atakach na kolejne konwoje JW-56A

1 JW-56B łupem niemieckich okrętów podwodnych stały się

2 niszczyciele i 3 statki handlowe. Strona niemiecka straciła wskutek tych ataków zaledwie 1 U-boota („U 314”).

Wprowadzenie przez Anglików lotniskowców do bezpośredniej osłony konwojów w bardzo znacznym stopniu ograniczyło skuteczność ataków niemieckich. I tak konwój JW-57, złożony z 42 statków handlowych, przeszedł bez strat, mimo że atakowało go aż 15 U-bootów. Ofiarą walk padły 2 niemieckie okręty podwodne i 1 angielski niszczyciel.

Następne spotkanie osłony lotniczej z atakującymi niemieckimi U-bootami wypadło jeszcze gorzej dla okrętów Donitza.

W walkach towarzyszących konwojowi RA-57 samoloty brytyjskie zatopily aż 3 spośród atakujących niemieckich okrętów podwodnych.

Następny konwój, JW-58, posiadał jeszcze silniejszą eskortę, złożoną między innymi z 2 lotniskowców eskortowych i 2 krążowników. I ten konwój przeszedł bez strat, topiąc 4 U-booty.

W wojnie na obszarach arktycznych wyraźne zwycięstwo zaczęli odnosić alianci. Mimo że w dalszym ciągu konwoje murmańskie miały sławę najcięższych konwojów, prawie wszystkie jednostki z materiałami wojennymi docierały bezpiecznie do portów przeznaczenia.

I tak, w okresie od 15 listopada 1943 aż do końca wojny, w kierunku wschodnim przeszło 17 konwojów, złożonych z około 369 statków. Z tej liczby Niemcom udało się zatopić jedynie 5. W konwojach powrotnych, których było w tym okresie 14, zatono 8 statków pustych.

©gótern, od września 1941 roku do 12 maja 1945, kiedy wszedł do Murmańska ostatni konwój JW-67, w kierunku na wschód płynęło arktyczną trasą około 1000 statków handlowych. Z tej olbrzymiej floty na dno poszły 62 statki. Prawie połowa wszystkich strat — to ofiary tragicznego konwoju PQ-17 i niemal równie ciężkiego konwoju PQ-18. W konwojach powrotnych, które Niemcy nie atakowali tak zajadle, jako że szły puste, straty wyniosły 28 statków.

Również ciężkie straty poniosła marynarka wojenna w osłonie arktycznych konwojów. Zatonęły — w bezpośredniej osłonie konwoju — 2 krążowniki, 6 niszczycieli, 5 fregat, 3 korwety i 3 trałowce. Na okrętach tych zginęło 1840 oficerów i marynarzy.

Straty niemieckie wyniosły 32 okręty podwodne i przeszło 100 samolotów strąconych w czasie ataków na statki konwojów.

Pod koniec roku 1944 wojska radzieckie przeszły na Dalekiej Północy do ofensywy, która miała na celu rozbicie wojsk niemieckich w Finlandii, wyzwolenie terenów radzieckich zajętych przez to ugrupowanie i odsunięcie linii frontu od murmańskiego portu.

W wyniku ciężkich walk i kolejnych desantów morskich w dniu 15 października 1944 roku zostało zdobyte miasto i port Petsamo, a w dziesięć dni później wojska radzieckie wkroczyły do Norwegii i zajęły miejscowość Kirkenes. Operacje te zmie-

259

niły sytuację strategiczną na radzieckiej Północy i pozwoliły na znacznie efektywniejszą pracę portu murmańskiego.

Radziecka Flota Północna, wzmocniona w tym okresie nowymi jednostkami, przeprowadzać poczęła coraz skuteczniej paraliżujące niemiecką żeglugę wzdłuż brzegów norweskich wypady. Przerzywały one niemieckie linie komunikacyjne, którymi dostarczano z rejonów Dalekiej Północy cenne surowce strategiczne, a przede wszystkim rudę niklową.

Ostatnią poważniejszą operacją na wodach polarnych były naloty lotnicze na unieruchomionego, remontowanego pośpiesznie „Tirpitz”. 15 września 1944 potężne bombowce tak silnie uszkodziły niemiecki pancernik, że Kriegsmarine zmuszona została do osadzenia go na mieliźnie. Następny nalot, wykonany przez samoloty startujące z radzieckich lotnisk w dniu 12 listopada 1944 roku, spowodował ostateczną zagładę okrętu, który przez szereg lat trzymał w szachu nieomal całą Home Fleet i który był od stycznia 1942 do wiosny 1944 roku postrachem wszystkich arktycznych konwojów.

Wraz z kapitulacją Niemiec w maju 1945 roku zaprzestano również działań wojennych na wodach Dalekiej Północy, jednakże pertraktacje Sprzymierzonych z 400 000 armią niemiecką, stacjonującą w Norwegii, ciągnęły się aż do jesieni 1945 roku.

A na morzu, nawet w wiele miesięcy po zakończeniu walk, flotylle trałowców pracownicy przeczesywały wody w poszukiwaniu postawionych tu przez lata wojny min.

Bibliografia

Bekker C.: Kampf und Untergang der Kriegsmarine. Hanover 1953.

Bekker C.: Verdammte See. Oldenburg 1971.

Bodo H.: Die deutsche Kriegsmarine im Kampf. Dortheim 1969.

Brookes E.: The Gates of Heli. London 1960.

Hase? G. von: Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fiorden.

Leip&ig 1940.

Lipiński J.: Druga wojna światowa na morzu. Gdynia 1967. Morison S. E.: History of United States Naval Operations in

World War II. T. I. Boston 1948. Macintyre D.: Narvik. London 1962. Pope D.: 73 North. London 1959.

Roskill S. W.: The Navy at War. T. I-III. London 1956—1961. Roskill S. W.: The War at Sea. T. I—III. London 1947—1960. Winn G.: PQ 17. London 1946.