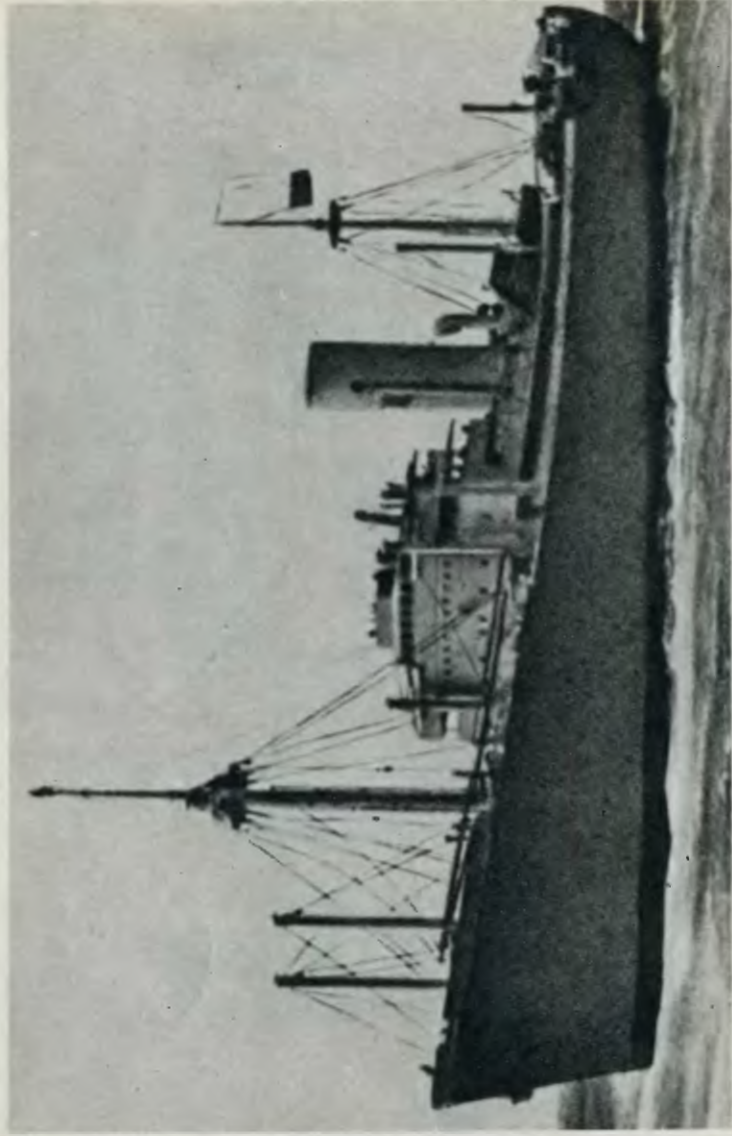


# FINAŁ KORSARSKICH WYPRAW





Krzętownik pomocniczy „Atlantis”, który został włączony do niemieckiej floty wojennej z zadaniem prowadzenia korsarskiej wojny

**Andrzej Perepeczko**

**Finał  
korsarskich wypraw**



**WYDAWNICTWO MORSKIE GDAŃSK 1971**



# MINIATURY MORSKIE

tomik 170

Seria: **Epizody wojen morskich**  
Zeszyt 58: *Final korsarskich wypraw*

Okladkę projektował: **ADAM WERKA**

Mapki wykonał: **MARIAN TROCHA**



Redaktor

*Sylvia Bykowska*

Redaktor techniczny

*Witold Urbański*



I 15.621

WYDAWNICTWO MORSKIE GDAŃSK 1971

Wydanie pierwsze. Nakład 40000 + 250 egz. Ark. wyd. 3,5. Ark. druk. 2.  
Papier rotograw. V kl. 70 g z Fabryki Papieru w Szczecinie-Skolwinie.  
Oddano do składania 13 VIII 1971 r. Podpisano do druku i druk ukończono w listopadzie 1971 r.

Poznańskie Zakłady Graficzne im. M. Kasprzaka w Poznaniu, ul. Waw-

Zam. 6521

rzyniaka 39

Z-1 115

Cena zł 5, -



## SUKCES KOMANDORA R. D. OLIVERA

Mniej więcej w połowie drogi między Wyspą Wniebowstąpienia i niezamieszkałą Wyspą Św. Pawła, prawie na środku Oceanu Atlantyckiego, z dala od wszelkich uczęszczanych tras morskich, kołysały się rankiem dnia 22 listopada 1941 roku dwa statki. Jednym z nich był duży statek handlowy o pięciu ładowniach i mocno rozbudowanych nadbudówkach śródokręcia. Na pokładzie, w promieniach wstającego tropikalnego słońca, kręciła się spora grupa marynarzy. Obok, w odległości kilkunastu metrów od jego wysokich burt, spoczywał na wodzie smukły okręt podwodny. Również na jego pokładzie było pełno ludzi.

Miedzy dwoma statkami kursowała niewielka motorówka, przewożąc na okręt podwodny beczki, skrzynki i worki.

Na dziobie statku handlowego widniała nazwa: „Polyphemus”, a na rufie — pod nazwą — czernił się napis: „Amsterdam”. Na pokładzie jednak słyhać było jedynie język niemiecki, a ludzie pracujący przy przeładunku materiałów nosili wojskowe, marynarskie mundury.

Okręt podwodny nie miał żadnych napisów, jednak charakterystycznym kształtem zdradzał natychmiast swoją przynależność. Nie ulegało najmniejszej wątpliwości, że okręt należy do Kriegsmarine.

Dowódca „U 126” — taki był bowiem numer taktyczny okrętu podwodnego, kołyszącego się u burty „Polyphemusa” — Kapitänleutnant Bauer, już w kilkanaście minut po spotkaniu obu jednostek przeszedł na pokład statku handlowego. Przy trapie powitały go donośne gwizdki służbowych marynarzy, a na przywitanie wyszedł postawny mężczyzna w białym, tropikalnym mundurze oficerskim Kriegsmarine.

— Kapitänleutnant Bauer, dowódca „U 126”, melduje swoje przybycie, panie komandorze — wyrecytował nowo przybyły.

— Serdecznie witam na skrawku niemieckiej ziemi — odparł komandor Bernard Rogge, dowódca statku noszącego w tym dniu nazwę „Polyphemus”.

„Polyphemus” zmieniał w ciągu ostatnich dwudziestu prawie miesięcy wielokrotnie swą nazwę, port macierzysty, banderę, a nawet sylwetkę. Raz był dwukominowcem o pięciu masztach, raz znowu statkiem jednokominowym z dwoma tylko wysmukłymi masztami, kiedyś miał mocno rozbudowane nadbudówki, upodabniające go do statku pasażerskiego, innym razem przyjmował sylwetkę pracowitego „cargo”, przemierzającego w żmudnym trampingu morza i oceany całego świata.

Obecny „Polyphemus” był niemieckim rajderem, oznaczonym kryptonimem „HK 16”. Narodził się on jako „Goldenfels”, statek należący do niemieckiego towarzystwa żeglugowego „Hansa”. Po rozpoczęciu wojny zmienił nazwę na „Atlantis” i został włączony do floty wojennej jako krążownik pomocniczy z zadaniem prowadzenia korsarskiej wojny na dalekich morzach i oceanach, wszędzie tam, gdzie prawie niemożliwa była stała kontrola alianckich okrętów wojennych. W tym celu statek został wyposażony w sześć dział kalibru 130 mm, jedno kalibru 75 mm, sześć lekkich działek przeciwlotniczych i cztery wyrzutnie torped. Całe uzbrojenie schowane było pod pokładem lub zamaskowane sztucznymi nadbudówkami, tak że postronny obserwator widział jedynie nieuzbrojony statek, należący, według nazwy i portu macierzystego, najczęściej do neutralnego państwa.

„Atlantis” wypłynął z portu w swą korsarską podróż w dniu 31 marca 1940 roku ucharakteryzowany początkowo na pomocniczą jednostkę neutralnej jeszcze podówczas floty radzieckiej i nosił nazwę „Krim”. Po przedarciu się na Atlantyk drogą wokół Irlandii zmienił swą sylwetkę i upodobnił się do japońskiego statku „Kasii Maru”.

Już 3 maja 1940 roku „Atlantis” napotkał swą pierwszą ofiarę — brytyjski statek „Scientist”. Potem przyszły inne, napadane podstępnie przez samotnie płynący neutralny lub sojuszniczy na pozór statek. „Atlantis” zmieniał bandery, sylwetkę i nazwy, zawsze jednak celem jego było podejście do idącego bez eskorty alianckiego statku i otwarcie ognia bez ostrzeżenia, aby w jak najszybszym czasie unieszkodliwić radiostację i uniemożliwić wołanie o pomoc.

W tych nagłych pojedynkach statki handlowe — albo zupełnie bez-



bronne, szczególnie w pierwszych miesiącach wojny, albo uzbrojone tylko w jedno, najczęściej mocno przestarzałe i właściwie jedynie symboliczne działko — miały najmniejszych szans w walce z silnie uzbrojonym rajderem, który dodatkowo atakował z zaskoczenia.

Przez sześć miesięcy „Atlantis” krążył po wodach Oceanu Indyjskiego, topiąc dwanaście statków, aby wreszcie w grudniu 1940 roku zawinąć w celu odpoczynku i przeprowadzenia remontu do niegościnnych, niezamieszkałych brzegów wyspy Kerguelen.

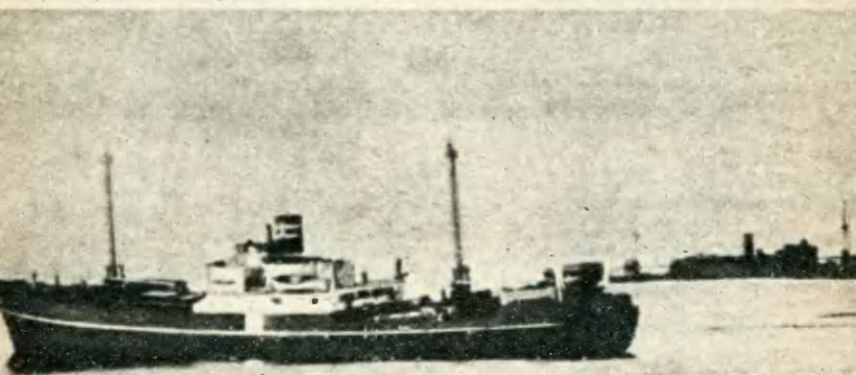
Po dalszym polowaniu na wodach Oceanu Indyjskiego i Atlantyckiego „Atlantis” ruszył na Pacyfik, gdzie udało mu się zdobyć podstępnie jeszcze jeden statek. Był to norweski frachtowiec „Silvaplane”, wśród załogi którego znalazło się również dwóch marynarzy Polaków.

Po spotkaniu „Atlantisa” z innym niemieckim rajderem „Komet” w pobliżu wysp Pitcairn komandor Rogge otrzymał rozkaz powrotu do Niemiec drogą dookoła przylądka Horn.

Dnia 13 listopada „Atlantis” spotkał się na Atlantyku z hitlerowskim okrętem podwodnym „U 68”, który zaopatrzył w paliwo, papierosy i żywność.

W dniu 21 listopada samolot rozpoznawczy, znajdujący się na pokładzie niemieckiego rajdera, uległ poważnemu uszkodzeniu w czasie ciężkiej pogody, a drugiej zapasowej maszyny nie zdołano przygotować do lotu w ciągu najbliższego dnia. Tym samym „Atlantis” stracił moż-

*Niemiecki rajder „Komet” po spotkaniu z „Atlantisem”*





liwość przeprowadzania dalekiego zwiadu i zdany był jedynie na obserwację optyczną o bardzo ograniczonym zasięgu.

Rankiem 22 listopada 1941 roku „Atlantis” spotkał się z „U 126” w odległości 350 mil na północny zachód od Wyspy Wniebowstąpienia. Na wodach Południowego Atlantyku spotkały się dwie jednostki hitlerowskiej Kriegsmarine — okręt podwodny, który wyszedł z bazy we Francji we wrześniu 1941 roku i rajder, obchodzący 31 października tegoż roku sześćsetny dzień pobytu na morzu.

Komandor Rogge z „Atlantisa” przyjął serdecznie i gościnnie dowódcę U-boota i kilku członków jego załogi. Jako doświadczony marynarz wiedział doskonale, co oznacza przeszło dwumiesięczne przebywanie w ciasnym, niewygodnym wnętrzu okrętu podwodnego, gdzie każdy skrawek przestrzeni wykorzystany jest do granic możliwości.

— Zapowiada się ładny dzień, kapitanie. Sądzę, że w ciągu paru godzin zakończymy przeladunek zaopatrzenia. Przez ten czas moi mechanicy wymienią tłok w lewym silniku, a pan, kapitanie, odpocznie trochę u nas po trudach podwodnego rejsu. Czy ma pan jakieś specjalne życzenia?

— Jeżeli można, panie komandorze, prosiłbym o kąpiel. Gorącą kąpiel w słodkiej wodzie.

— Proszę bardzo. Moja łazienka jest do pańskiej dyspozycji. Waszymi ludźmi zajmie się bosman i zaprowadzi ich do łaźni załogi.

Gorącą kąpiel! Marzenie podwodniaków w dalekim rejsie — kapitan Bauer na samą myśl o tym doznał uczucia rozkoszy.

— A po kąpieeli proszę na śniadanie.

Gdy kapitan Bauer, odświeżony, w białym tropikalnym mundurze, wchodził po pół godzinie do salonu komandora Rogge, na przykrytym śnieżnym obrusem stole czekało typowe śniadanie podawane codziennie w tysiącach mes na tysiącach statków na świecie. Jajka na szynce, świeże bułki, aromatyczna kawa ze śmietanką z puszki, ser, rozmaite dżemy. W rogu salonu stał steward z muszką czerniejącą na wykrochmalonym gorsie koszuli.

— Jak na pasażerach Norddeutscher Lloyd — zauważył kapitan Bauer.

— Jesteśmy przecież na statku handlowym „Polyphemus” — komandor Rogge roześmiał się głośno.

— Rzeczywiście, komandorze — zawtórował mu Bauer — na „Polyphemusie” z Amsterdamu.

Obaj oficerowie usiedli przy stole. Milczący, układowy steward napelił filiżanki.

— Jaka wspaniała kawa — zachwycił się Bauer — dawno takiej nie piłem.

— Co słyhać w ojczyźnie, kapitanie? — komandor Rogge pomyślał, że z powodu blokady kontynentu przez aliantów mogą być w Niemczech kłopoty z kawą.

— W ojczyźnie... — kapitan Bauer rozpromienił się. — Gdy odpływaliśmy ze „słodkiej Francji”, wojska nasze zbliżały się już do Moskwy. Łada dzień powinna paść. Francja nasza, Dania i Norwegia też. Całe Balkany są już pod flagą ze swastyką, a teraz kolej na Rosję. Czego nie dokonał Napoleon, dokona nasz Führer. Nie na darmo obiecał nam zwycięstwo.

— Brawo, kapitanie, widzę, że z pana prawdziwy i szczerzy narodowy socjalista — komandor Rogge rozsmarowywał na chrupiącej bułeczce masło, australijskie masło zdobyte na „Silvaplanie”.

Wtem z głośnika umieszczonego w rogu salonu rozległ się najwyraźniej podniecony głos.

— Widoczne dwa maszty. Dwa maszty!

Równocześnie rozległy się dzwönki alarmowe.

Komandor Rogge i kapitan Bauer poderwali się i wybiegli na pokład. Sprawna załoga niemieckiego rajdera usunęła już zeń wszystko, co mogłoby postronnemu obserwatorowi nasunąć myśl o rzeczywistym charakterze statku. Bez rozkazu rzucono cumę łączącą „Atlantisa” z „U126”. Okręt podwodny rozpoczął manewr zanurzania, na wąski pokład wdzierała się już woda oceanu.

Kapitan Bauer zdetonowany patrzył na swój niknący pod powierzchnią okręt. Był wściekły na samego siebie. Że też dał się tak zaskoczyć, iż nie może być w tym momencie na swoim stanowisku bojowym. Nie będzie mógł za chwilę patrzeć przez szkła peryskopu ku zbliżającemu się — na razie jeszcze nie rozpoznanemu — statkowi.

Jedno było już teraz pewne. Zbliżający się statek nie mógł być w żadnym wypadku ani niemiecki, ani włoski. Na tych obszarach Atlantyku



znajdował się tylko „Atlantis”, a hitlerowski statek zaopatrzeniowy „Pythou” krążył daleko na południu.

A więc przeciwnik! Kapitan Bauer zazdrościł w tym momencie komandorowi Rogge, który szykował swój okręt do kolejnej walki.

— *Donnerwetter* — kłął tymczasem Rogge, wbiegając na mostek. — Akurat w takim momencie, kiedy silnik jest całkowicie unieruchomiony. Tak dać się zaskoczyć. A to wszystko przez brak samolotu, który codziennie rano startował na loty zwiadowcze. Gdyby wyleciał dzisiaj, wiedzieliby już dawno o zbliżającym się statku i można by było wykonać jakiś manewr.

Komandor przyłożył lornetkę do oczu. W kierunku północno-zachodnim, na tle jasnoblękitnego nieba rysowały się dwie cieniutkie kreski masztów.

— Alarm bojowy! — rozkazał. — Jak tam z maszyną? — nachylił się nad tubą głosową do siłowni.

— Tylko jeden silnik gotowy do ruchu — zameldował szef działu maszynowego.

— Kiedy będzie drugi?

— Najwcześniej za dwie godziny. Akurat mamy wyciągnięty tłok.

— Do diabła — znowu zaklął Rogge. — Startujcie tym jednym! Wyduś z silnika, ile się tylko da!

— *Jawohl* — usłyszał w odpowiedzi.

Rogge znowu przyłożył lornetkę do oczu.

Obcy statek zbliżał się szybko. Po kilku minutach zmienił przypuszczalnie kurs, bo sylwetka jego wydłużyła się, między dwoma masztami Rogge dojrzał trzy wysmukłe kominy.

To koniec — pomyślał. Zdał sobie w jednej chwili sprawę, że widzi okręt wojenny.

— Trzy kominy, kapitanie — zwrócił się do stojącego obok Bauera. — To może być tylko angielski krążownik. I to ciężki krążownik typu „London”. Byłem na jednym z nich w 1936 roku w Hongkongu, kiedy razem z załogą „Karlsruhe” wizytowaliśmy krążownik tego typu — „Dorsetshire”. Może to ten sam?

— Ciężki krążownik? — kapitan Bauer zaciskał pięści w bezsilnej złości.

Taki cholerny kąsek dla torped jego „U 126”. Taki wspaniały cel!



Dobre są statki handlowe, stosunkowo łatwa zdobycz, ale tak naprawdę to wśród podwodniaków liczą się okręty wojenne. A tu samotny krążownik, bez eskorty niszczycieli! Wymarzona, wprost idealna sytuacja. A tymczasem on, dowódca sprawnego i gotowego do akcji U-boota, jest tutaj, na pokładzie prawie unieruchomionego teraz handlowego pudła, jakim w istocie nie przestał być „Atlantis”, mimo całego swego uzbrojenia.

— Osiem dział kalibru 203 mm, 9850 ton, prędkość maksymalna 32 węzły — meldował na mostek oficer sygnałowy.

— A więc? — kapitan Bauer zwrócił pytający wzrok na komandora.

— Coś mi się wydaje, kapitanie, że ma pan cholernego pecha, bo chyba nasza podróż dookoła świata dobiegła końca. Nie będziemy na Boże Narodzenie w Vaterlandzie. Nie mamy właściwie żadnych szans. Sześć naszych dział kalibru 130 mm przeciwko ośmiu 203 mm. No i prędkość tamtego okrętu! Chyba, że...

— Zapomniał pan o moim okręcie, komandorze.

— Właśnie. Chyba, że „U 126” wkroczy w odpowiednim momencie do akcji.

Czy mój zastępca da sobie radę — przeleciało przez myśl kapitanowi Bauerowi.

— A więc? — powtórzył głośno raz jeszcze.

— Zobaczymy, jak się rozwinie akcja. Ale tak między nami, to nie wróżę nic dobrego naszemu „Atlantisowi”. Wątpię, żeby Anglicy dali się nabrać.

Komandor Rogge znowu przyłożył lornetkę do oczu.

— Krążownik wypuścił samolot w powietrze — oznajmił.

— Klar na pokładzie! — rozkazał.

Załoga rajdera momentalnie znikła w pomieszczeniach. Pokład „Atlantisa” nie różnił się teraz niczym od pokładu tysięcy podobnych mu wielkością statków handlowych. Postronny a niedoświadczony obserwator nie mógł wykryć nic podejrzanego.

Na rajderze jednak w tym momencie wszyscy, od dowódcy aż do prostego marynarza, zdawali sobie sprawę, że zbliżają się decydujące chwile. To nie zwykle spotkanie ze słabo uzbrojonym statkiem handlowym, których tyle już miał „Atlantis” na swoim koncie. Tym razem przeciwnikiem był szybki, dobrze uzbrojony okręt wojenny.

Jak potoczą się wypadki w ciągu najbliższych minut?

— *Donnerwetter!* — kłął cicho przez zaciśnięte zęby kapitan Bauer.

— Być teraz na swym stanowisku dowodzenia, ścisnąć w dłoniach uchwyty peryskopu, wyznaczać dane ataku torpedowego, łapać w siatkę okularu szarą sylwetkę nieprzyjaciela.

— Czy porucznik, który został na pokładzie „U 126”, postępuje w tym momencie tak, jak ja bym postępował? Czy potrafi przeprowadzić samodzielnie atak na silnego, doświadczonego przeciwnika? Czy potrafi przejąć dowództwo! Czy nie zleknie się odpowiedzialności?

\*

\*

\*

Komandor Richard D. Oliver, dowódca HMS „Devonshire”, od kilkunastu już dni krążył po wodach Południowego Atlantyku. Głównym jego zadaniem było wykrycie i zniszczenie niemieckich zakamuflowanych pirackich krążowników pomocniczych, tak zwanych rajderów, oraz statków handlowych — łamaczy blokady — utrzymujących mimo usilnych dotychczasowych starań brytyjskiej admiralicji, kontakt między okupowanymi przez Niemców portami europejskimi a odległą, na razie neutralną, lecz w praktyce profaszystowską Japonią.

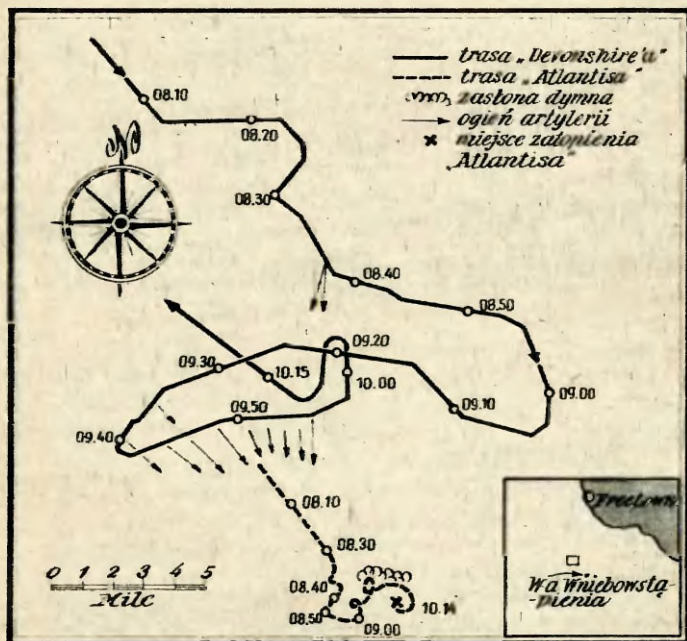
Admiralicja miała wiadomości, że w rejonach Południowego Atlantyku — na olbrzymim, leżącym z dala od uczęszczanych tras morskich obszarze — znajdują się jakieś nieprzyjacielskie okręty. Mogły to być zarówno niemieckie łamacze blokady, jak i statki zaopatrzeniowe, służące jako bazy dla operujących w tych rejonach hitlerowskich okrętów podwodnych lub wreszcie — tak bardzo poszukiwane — silnie uzbrojone, podstępne rajdery, zmieniające co kilka dni swą nazwę, banderę i wygląd.

HMS „Devonshire” był okrętem stosunkowo nowoczesnym, bo zbudowano go dziesięć lat przed wybuchem wojny w stoczni w Devonport i w zasadzie na całym patrolowanym obszarze nie powinna znajdować się żadna jednostka Kriegsmarine o uzbrojeniu silniejszym lub choćby równorzędnym. Teoretycznie groźne mogły być dla krążownika tylko niemieckie okręty podwodne.

Komandor Oliver zachowywał jednak dużą ostrożność w patrolowaniu pustego na pozór bezmiar oceanu. Ostrożność jego wzrosła szcze-



gólnie od 20 listopada, kiedy to otrzymał szyfrową depeszę z tragiczną wiadomością o stracie na wodach Oceanu Indyjskiego krążownika „Sydney” wraz z całą załogą. Okręt ten, według ostatnich meldunków radiowych wysyłanych już w czasie walki z jego pokładu, zginął w pojedynku właśnie z niemieckim rajderem, operującym w tamtych rejonach.



*Zatopienie niemieckiego rajdera „Atlantis”*

Taktyka intensywnych poszukiwań została opracowana na podstawie wielomiesięcznych doświadczeń. Codziennie o świcie, jeżeli tylko pozwalała na to pogoda, z pokładu krążownika startował wodnosamolot. Penetrował on duży obszar oceanu i po dwugodzinnym mniej więcej

locie wracał na pokład krążownika, by w jakiś czas potem — po uzupełnieniu paliwa i zmianie pilota — startować do dalszego przeczesywania oceanu.

Dnia 22 listopada 1941 roku o godzinie 5.20 porucznik Bradley wystartował w powietrze na swoim wysłużonym już nieco wodnosamolocie typu „Walrus”. Z wysokości tysiąca metrów powierzchnia Atlantyku wydawała się gładka jak stół. Nawet niewielkie fale były niewidoczne z samolotu.

Po przeszło godzinie patrolowania na południowym krańcu szarej i pustej płaszczyzny oceanu porucznik Bradley dostrzegł niezbyt wyraźny w porannej mgielce zarys jakiegoś obiektu, pozostającego, jak mógł się zorientować, bez ruchu. Nie przerywając ściśle przestrzeganej ciszy radiowej, zawrócił natychmiast w tym kierunku i o godzinie 7.05 wodował w pobliżu burty krążownika „Devonshire”.

— W odległości około 35 mil nierozpoznany statek. Najprawdopodobniej handlowy. Kierunek: południowy wschód — zameldował pilot po powrocie komandorowi Oliverowi.

— Najprawdopodobniej? — spytał komandor.

— Nie chciałem zanadto zbliżać się do wykrytego obiektu, żeby ich nie spłoszyć — porucznikowi wydało się, że w zapytaniu komandora wyczuł nutę zniecierpliwienia czy niezadowolenia — a przy dość słabej widoczności...

— W porządku, poruczniku — przerwał mu komandor. — Proszę być w każdej chwili przygotowanym do ponownego startu, gdy tylko dostrzeżemy z naszego okrętu wykryty przez pana statek.

HMS „Devonshire” ruszył z prędkością 25 węzłów w kierunku południowo-wschodnim.

Powinniśmy go dojrzeć za godzinę — komandor od chwili otrzymania meldunku myślał o nie rozpoznanym dotąd statku jako o przeciwniku. Nic zresztą dziwnego. Przez te obszary Południowego Atlantyku nie przebiegała żadna z zatwierdzonych przez admiralicję tras. Mógł to być jednak również jakiś neutralny statek samotnie przemierzający niebezpieczne szlaki, ufny w ochronę, jaką teoretycznie stwarzała mu przynależność do państwa nie biorącego udziału w światowym konflikcie wojennym.



— Maszty na horyzoncie! — zameldowano na pomost dowodzenia krążownika.

— Pozycja  $4^{\circ}12'S$ ,  $18^{\circ}42'W$ , godzina 8.09 — zanotował oficer wachtowy.

Na krążowniku ogłoszono alarm bojowy.

„Devonshire” jeszcze przez kilka minut zbliżał się do coraz lepiej widocznego statku, po czym komandor Oliver polecił skrócić na wschód. O godzinie 8.20 wystartował wodnosamolot.

Nieruchomy dotąd, wciąż jeszcze nie rozpoznany, statek ruszył wolno w kierunku południowo-wschodnim.

Komandor Oliver czekał na meldunek od porucznika Bradleya z „Walrusa”, wzbijającego się w górę i zbliżającego się do oddalonego o około 10 mil statku. Wraz z komandorem czekała też na stanowiskach bojowych cała załoga krążownika. Czekali dalmierzyści przy przyrządach celowniczych w centrali artyleryjskiej, czekały obsługi dział wszystkich kalibrów oraz radiotelegrafiści przy aparatach nadawczych i odbiorczych. Głęboko pod stalowym pokładem czekali w pogotowiu palacze przy ośmiu kotłach, mechanicy przy zaworach turbin, rozmieszczonych w czterech oddzielnych siłowniach.

Krążownik gotowy był do boju.

O godzinie 8.36 porucznik Bradley, zataczający już od kilku minut swym samolotem koła nad wolno płynącym w dole statkiem, zameldował, że co prawda na pokładzie nie widać nic podejrzanego, jednakże w miejscu niedawnego postoju statku widoczna jest porzucona na powierzchni wody duża motorówka, a wyraźny jeszcze wodny wir i tłuste plamy jakiegoś oleju nasuwają przypuszczenie, że przed chwilą zanurzył się tu okręt podwodny.

— Odpalić salwę ostrzegawczą! — rozkazał komandor.

O 8.37 dwa pociski z działa średniego kalibru wbiły dwie fontanny wody przed i za płynącym wolno obcym statkiem.

W chwilę później z radiostacji krążownika zameldowano, że m.s. „Polyphemus” nadaje sygnał „RRR” oznaczający zaatakowanie statku przez nieprzyjacielski okręt wojenny.

— „Polyphemus”? — zdziwił się komandor — sprawdzić natychmiast banderę.

— Holenderska. Port macierzysty Amsterdam — zameldował po chwili oficer służbowy.

— I nadaje „RRR”? — pytał dalej Oliver.

— Tak, komandorze — potwierdzono z radiostacji — „RRR” w grupach po trzy litery, jak obowiązywało dawniej, a nie jak obecnie — w grupach po cztery litery — „RRRR”.

— Gdzie tu prawda? — zastanawiał się komandor. — Bo albo to Niemiec i nie zna obowiązującego szyfru, albo rzeczywiście ten cholerny holender idzie samodzielnie bez konwoju z Afryki do Ameryki Południowej, a jego radiotelegrafista nadaje przez pomyłkę ze zdenerwowania sygnał według dawniej obowiązujących norm.

Najprościej byłoby zbliżyć się do obcego statku i wysłać motorówkę do sprawdzenia podejrzanego. W takim wypadku jednak można było narazić się na nagły ogień z dział ewentualnego rajdera. Komandor Oliver był niemal przekonany, że ma do czynienia z niemieckim rajderem o nazwie „Atlantis”, ponieważ zarówno wielkość napotkanego statku, jak i miejsce spotkania, a wreszcie zachowanie się obcego wskazywało na to. Dodatkowo trzeba było pamiętać o ewentualnej obecności w pobliżu okrętu podwodnego.

Z drugiej strony spotkaniem statkiem mógł być istotnie holenderski, a więc sojuszniczy „Polyphemus”.

— Krążyć w zasięgu 8 mil od podejrzanego statku! — rozkazał komandor. — Wysłać depeszę do dowództwa obszaru morskiego Południowego Atlantyku z zapytaniem, czy możliwy jest pobyt statku „Polyphemus” na tych wodach.

Wobec zaistniałej sytuacji komandor uznał, że upoważniony jest do przerwania ciszy radiowej.

W oczekiwaniu na odpowiedź obserwatorzy krążownika notowali każdy szczegół obcego statku, który mógłby pomóc do jego identyfikacji, na krążowniku bowiem znajdowały się plansze z sylwetkami wszystkich statków handlowych państw sojuszniczych.

Nadbudówki, maszty i komin można łatwo zmienić — zastanawiał się komandor. Miał już meldunki admiralicji o sposobach kamuflażu niemieckich rajderów. Jednak „Polyphemus”, ten prawdziwy „Polyphe-mus”, ma — według katalogu — zupełnie inny kształt rufy aniżeli raportowany przez wywiad admiralicji rajder niemiecki.



— Sprawdzić kształt rufy podejrzanego statku — pomknęło otwartym tekstem radiowym do pilota „Walrusa”.

Samolot zniżył się do wysokości kilkudziesięciu zaledwie metrów nad wodę i zaczął zbliżać się do rzekomego „Polyphemusa”.

Jeżeli to rajder — myślał porucznik Bradley — i jeśli w tym momencie zdecyduje się na otwarcie ognia do samolotu, to nie ma takiej siły, która by mnie uratowała.

Na pokładzie obserwowanego statku panował pozorny spokój. Porucznik wyraźnie widział kilka ludzkich sylwetek na mostku. Ubrani w z daleka widoczne kamizelki ratunkowe błyskali szklami lornetek, śledząc lot samolotu.

Normalne zachowanie w takich wypadkach. Każdy kapitan na każdym statku w tych obszarach i podobnej sytuacji zachowywałby się identycznie. Jak jednak przeniknąć wzrokiem pod stalowy pokład, jak dostrzec, co kryje wewnątrz statku?

Porucznik przypomniał sobie polecenie komandora Olivera.

Rufa, kształt rufy — notował w pamięci, przelatując w odległości zaledwie kilkunastu metrów od nierozpoznanego statku.

Krążowniczka — stwierdził. Odpowiedni meldunek przekazał na „Devonshire’a”.

— Rufa krążowniczka? — komandor Oliver był już teraz prawie pewny, że spotkany statek nie był holenderskim „Polyphemusem”. Tamten na pewno nie miał takiego kształtu rufy.

— Przygotować się do otwarcia ognia! — rozkazał.

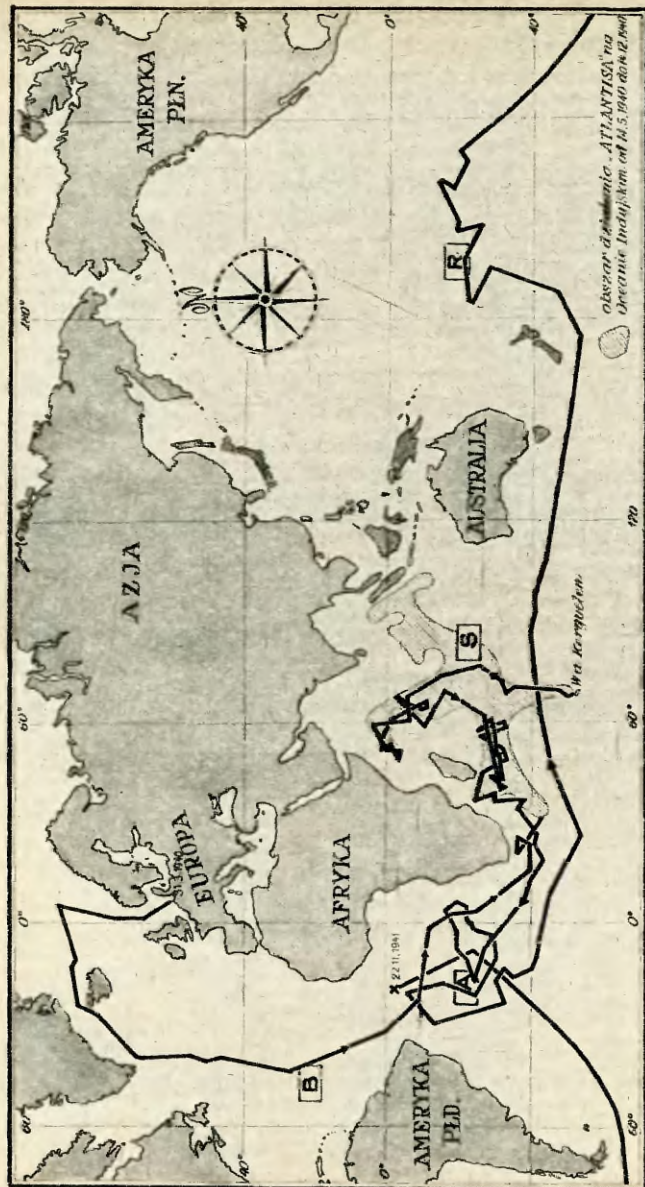
W tym samym momencie nadeszła odpowiedź z dowództwa obszaru morskiego Południowego Atlantyku, że jest rzeczą niemożliwą, aby w podawanym przez „Devonshire’a” rejonie znajdował się statek bandery holenderskiej „Polyphemus”.

— Ognia! — rozkazał natychmiast komandor Oliver.

O godzinie 9.35 odezwały się działa głównej artylerii krążownika. Ciężkie pociski kalibru 203 mm raz po raz trafiały w odległego o 8 mil, bardzo wolno idącego, na jednym tylko silniku rajdera.

\* \* \*

Teraz to już koniec — stwierdził z rezygnacją komandor Rogge, gdy dojrzał pomarańczowy błysk salwy na widocznym w oddali krążowniku.



Trasa rejsu niemieckiego rajdiera „Atlantis”



— Nasze działa są bezsilne na tę odległość, a ewentualna salwa torpedowa...

Nie dokończył myśli. Pierwsze ciężkie pociski uderzyły w rajdera.

— Zniszczone wyrzutnie torpedowe!

— Pożar pomieszczeń rufo-  
wych!

Na pomost z całego prawie statku dobiegały meldunki o zniszczeniach.

— Postawić zasłonę dymną! —  
rozkazał Rogge.



*Komandor Bernard Rogge, do-  
wódca „Atlantisa”*

Nastąpiła mała przerwa w ostrzale artyleryjskim.

— A więc i nasze torpedy są już nie do użytku. Jesteśmy, praktycznie rzecz biorąc, bezbronni — komandor zwrócił się z pozornym spokojem do stojącego wciąż beczynn timerobok niego kapitana Bauera.

— Dlaczego pan nie kazał strzelać do samolotu, komandorze? Przynajmniej jednego byłoby mniej — w oczach dowódcy okrętu podwodnego widać było wściekłość na Anglików.

— Po co? — zastopował go Rogge. — Jeden więcej, jeden mniej. A tak, jeżeli się nie odezwiemy, mogą myśleć, że zatopili nieuzbrojony statek zaopatrzeniowy. Przynajmniej dzięki temu co najmniej kilka takich okrętów jak nasz pogromca będzie w dalszym ciągu zajętych szukaniem „Atlantisa” na wodach Południowego Atlantyku. A tych kilku okrętów może zabraknąć w innym miejscu, gdzie będą operowały okręty naszej marynarki wojennej. Tak więc wygląda ostatni fortel komandora Rogge z „Atlantisa”.

— Podać rozkaz opuszczenia okrętu! Grupa minerska przygotowuje wysadzenie statku w powietrze!

„Atlantis” płonął już od dziobu do rufy. Anglicy ponownie otworzyli ogień w palący się statek raz po raz biły pociski artyleryjskie ciężkiego kalibru.

Po kilkunastu minutach jednostronnego ognia było po wszystkim. O godzinie 9.56 „Devonshire” zaprzestał ostrzeliwania, a o 10.14 obcym statkiem wstrząsnęła silna eksplozja.

„Atlantis” — kolejny niemiecki rajder — zatonął na pozycji 18°33'W i 4°29'S po 622 dniach przebywania na oceanie i przebycia 102000 mil morskich. W czasie swej korsarskiej działalności aż dziesięciokrotnie zmieniał wygląd i banderę, podszywając się kolejno pod rozmaite statki neutralne bądź sojusznicze. W czasie swego rejsu udało mu się podstępnie napaść i zatopić lub wziąć w niewolę 22 statki alianckie o łącznej pojemności brutto 145 698 RT.

Po zatopieniu rajdera „Devonshire” szybko oddalił się z miejsca bitwy, nie usiłując nawet podnosić rozbitków, porucznik Bradley bowiem przez cały czas raportował obecność w pobliżu najprawdopodobniej niemieckiego okrętu podwodnego. Istotnie, w czasie trwania walki



*HMS „Devonshire” wchodzi do portu Freetown wkrótce po zatopieniu „Atlantisa”*



„U 126” starał się bezskutecznie zająć miejsce dogodnie do ataku torpedowego na angielski krążownik.

Korsarska działalność „Atlantisa” zakończyła się w dniu 22 listopada 1941 roku, nie zakończyły się jednakże z tym dniem przygody jego załogi.



*Transport rozbitków z „Atlantisa”*

Wkrótce po odejściu angielskiego krążownika „U 126” wyszedł na powierzchnię i zbliżył się do rozbitków z rajdera, pływających w kilku łodziach ratunkowych wypełnionych po brzegi. Po sprawdzeniu obecnych okazało się, że w czasie akcji zginęło jedynie 7 marynarzy z rajdera, w łodziach bowiem znajdowało się aż 308 rozbitków.

Kapitan Bauer wrócił na swój okręt. Role zmieniły się błyskawicznie. Teraz on przejął dowództwo i komandor Rogge stał się jego gościem, w jakże jednak odmiennych okolicznościach.

Aż 55 rozbitków, w tym kilkunastu rannych, przyjęto do wnętrza U-boota. Ciasne i tak pomieszczenia zagęściły się do niemożliwości. Dalszych 52 oblepiło dosłownie pokład okrętu podwodnego. Musieli oni być gotowi w każdej chwili do skoczenia do wody na pierwszy sygnał



*Na mostku „Pythona” przed spotkaniem z krążownikiem angielskim „Dorsetshire”*

zanurzania się okrętu podwodnego. Reszta rozbitków siedziała w czterech szalupach ciągnionych na długim holu przez „U 126”.

Powolna kawalkada ruszyła przez spokojne na razie wody Oceanu Atlantyckiego w kierunku odległego brzegu Brazylii, dokąd w pierwszej wersji miał zamiar odstawić rozbitków kapitan Bauer.

Odległość od wybrzeży Południowej Ameryki była jednak znaczna, a na okręcie podwodnym brakowało żywności dla takiej masy ludzi. Dowództwo Kriegsmarine zatem podjęło decyzję przetransportowania rozbitków na niemiecki statek zaopatrzeniowy „Python”, który znajdował się w pobliżu miejsca zatopienia rajdera.

Kapitan Bauer zmienił natychmiast kurs i 24 listopada była załoga „Atlantisa” została przejęta przez niemiecki zaopatrzeniowiec. Rozbitków natychmiast nakarmiono i napojono, rozdano ubrania, a rannych opatrzyli lekarze.



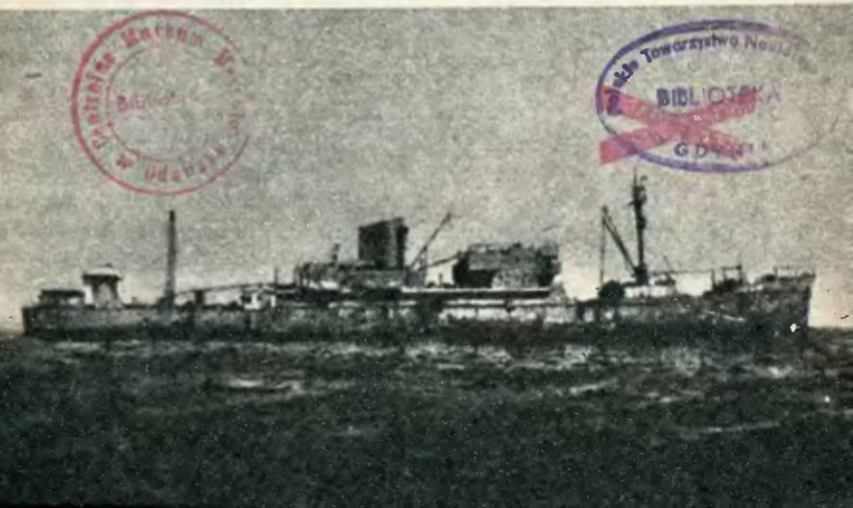
Dnia 30 listopada doszło do spotkania statku zaopatrzeniowego z „U 68” w odległości 720 mil na południe od Wyspy Św. Heleny, a następnego dnia rano dobił do burty „Pythona” drugi niemiecki okręt podwodny „UA”.

Po południu tego samego dnia trzy jednostki niemieckie zostały dostrzeżone przez krążownik brytyjski „Dorsetshire”. Oba okręty podwodne natychmiast zanurzyły się, jednakże tylko „UA” był gotowy do walki, „U 68” bowiem nadejście angielskiego krążownika zastało w trakcie operacji ładowania torped.

O godzinie 17.31 komandor Agar z krążownika „Dorsetshire” rozkazał oddać dwa ostrzegawcze strzały w kierunku „Pythona”, który natychmiast zastopował. Jego załoga powiększona o 308 rozbitków z „Atlantisa” zaczęła opuszczać okręt. Komandor Rogge wraz z dowódcą „Pythona” starali się w ten sposób uniknąć ostrzeliwania statku przez Anglików, licząc jednocześnie na udany atak chociażby jednego z zanurzonych okrętów podwodnych.

„UA” istotnie zaatakował, strzelając salwę aż pięciu torped. Wszystkie jednak chybiły. Po kilkudziesięciu minutach obaj niemieccy dowódcy doszli do wniosku, że zagłada zaopatrzeniowca wobec nieudanego

*Niemiecki statek zaopatrzeniowy „Python”, na pokład którego przetransportowano rozbitków*



ataku torpedowego jest nieuchronna, wobec czego ekipy minerskie zniszczyły statek.

Rozbitkowie z „Atlantisa” z rozpaczą w oczach patrzyli na drugi już statek ginący w ich oczach w ciągu kilku dni. Może niejeden z załogi niemieckiej dopiero w tej chwili zdał sobie sprawę z przeżyć, jakich doznawać musieli członkowie załóg statków topionych tak bezlitośnie przez rajdery.

Po zniszczeniu zaopatrzeniowca „Dorsetshire” odszedł szybko na południowy wschód. Na wodzie pozostało 414 rozbitków z dwóch już teraz okrętów na jednej motorówce, dziesięciu szalupach i siedmiu tratwach pneumatycznych.

Pierwszej pomocy rozbitkom udzieliły — po odejściu Anglików — „U 68” i „UA”. Następnego dnia doszła jeszcze „U 129”, a 5 grudnia operująca dotychczas koło Wyspy Św. Heleny „U 124”.

Jednakże cztery U-booty nie wystarczyły na przeszło 400 rozbitków, wobec czego dowództwo Kriegsmarine zażądało pomocy znajdujących się w okolicach Wysp Zielonego Przylądka włoskich okrętów podwodnych. Na spotkanie płynącym na północ rozbitkom pospieszyły cztery z nich: „Tazzoli”, „Finzi”, „Calvi” i „Torelli”. Osiągnęły one niemieckie okręty w dniach od 13 do 17 grudnia. Od tego czasu już wszyscy rozbitkowie mogli znaleźć pomieszczenie we wnętrzu.

Osiem okrętów podwodnych dotarło bez przygód do St. Nazaire w dniach od 23 do 29 grudnia. Tylko jeden z włosków był atakowany i lekko uszkodzony przez eskortę konwoju alianckiego, płynącego do Gibraltaru.

## **DZIAŁALNOŚĆ KORSARSKICH RAJDERÓW W DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ**

Zniszczony w dniu 22 listopada 1941 roku niemiecki krążownik pomocniczy „Atlantis” nie był jedynym przedstawicielem tego rodzaju okrętów hitlerowskiej marynarki wojennej działającym pod różnymi banderami i zmieniającym sylwetki w zależności od okoliczności.

Idea wykorzystania statków handlowych do korsarskiej wojny na morzach i oceanach całego świata powstała w cesarskich jeszcze wów-



czas Niemczech w latach pierwszej wojny światowej. Trzy niemieckie jednostki: „Möwe”, „Wolf” i żaglowiec „Seeadler” — będące w istocie zakamuflowanymi, silnie uzbrojonymi krążownikami pomocniczymi — prowadziły przez wiele miesięcy swój piracki proceder.

Zasada walki była zawsze ta sama. Do upatrzonej ofiary zbliżał się niewinnie wyglądający statek handlowy. Gdy odległość między dwoma statkami była wystarczająca do otwarcia celnego i skutecznego ognia przez rajder, na tym ostatnim opadały zasłony maskujące działa czy wyrzutnie torped.

Wynik spotkania był z góry przesądzony. Pomijając już całkowite zaskoczenie, dysproporcja sił między wyposażonym w silną artylerię i broń torpedową rajderem a zupełnie bezbronnym albo — co najwyżej — uzbrojonym w jakieś przestarzałe jedno działko statkiem była tak duża, że o jakiegokolwiek obronie nie można było nawet marzyć.

Niemieckie rajdery krążyły w czasie pierwszej wojny światowej nieuchwytnie dla poszukujących je Anglików, trzeba bowiem pamiętać, że łączność radiowa była jeszcze wówczas na bardzo słabym poziomie i nie wszystkie statki miały radiostacje, mogące nadać meldunek o ataku czy wołanie o pomoc lub też odebrać ostrzeżenie o działaniu w pobliżu groźnego, podstępnego wroga.

Przygotowując się do drugiej wojny światowej Niemcy hitlerowskie zawczasu sięgnęły do sposobów wypróbowanych przez poprzedników i nauczycieli hitlerowskich admirałów. Jeszcze przed wybuchem wojny posłano na południowe wody Atlantyku tzw. pancerniki „kieszonkowe”: „Admiral Graf Spee” i „Deutschland”. Pierwszy z nich działał do grudnia 1939 roku, topiąc dziewięć statków handlowych o łącznej pojemności brutto 50089 RT, aż wreszcie sam został zniszczony w doskonale rozegranej bitwie u ujścia La Platy, drugi natomiast powrócił po przeszło dwumiesięcznym rajdzie, mając na swym koncie zaledwie dwa statki o łącznej pojemności brutto 6962 RT.

Wczesną wiosną 1940 roku z niemieckich portów wyszły dwa zamaskowane rajdery tzw. pierwszej fali. Były to „Atlantis” i „Orion”. Pierwszy z nich — jak już mówiliśmy — przybrał na początek postać radzieckiego statku pomocniczego „Krim”, drugi zaś holenderskiego — „Beemsterdijk”. Oba przeszły niedostrzeżone przez brytyjską marynarkę wojenną Cieśniną Duńską między Islandią i Grenlandią i po wydostaniu się na

Atlantyk rozpoczęły korsarską działalność, zmieniając co pewien czas zarówno nazwę, jak i banderę, a nawet sylwetkę, dostawiając lub zdejmując kominy, maszty czy fragmenty nadbudówek.

W miesiąc później w ślad za dwoma pierwszymi rajderami ruszył „Widder”, którego dowódcą był komandor Helmuth von Ruckteschell. Po wojnie za swe „wyczyny” w korsarskiej wojnie odpowiadał on przed międzynarodowym trybunałem i został skazany na dziesięć lat więzienia.

Wkrótce po „Widderze”, w krótkich odstępach czasu wyszły w morze na piracką wojnę dalsze rajdery „pierwszej fali”: „Thor”, „Pinguin” i „Komet”. Wszystkie przedzierały się na Atlantyk utartym północnym szlakiem, łatwym do osiągnięcia po upadku Norwegii i zajęciu jej przez Niemców. Jeden tylko „Komet” podążył na Pacyfik drogą północną, nad wówczas jeszcze neutralnym Związkiem Radzieckim.

Latem 1940 roku admiralicja brytyjska była raz po raz alarmowana wiadomościami o niespodziewanych zatopieniach i to w rejonach, które dotychczas wolne były od grozy ataków hitlerowskich okrętów podwodnych.

Początkowo statki tonęły na Środkowym i Południowym Atlantyku, u wybrzeży Południowej Afryki i Brazylii. Potem nagle i niestety skuteczne ataki przeniosły się na obszar Oceanu Indyjskiego, gdzie od połowy maja aż do końca roku krążył nieuchwytny „Atlantis”, wsparty na przełomie lat 1940/41 pancernikiem „kieszonkowym” o nazwie „Admiral Scheer”.

Także i Pacyfik nie był wolny od grozy rajderów. Początkowo, latem 1940 roku, grasował tam po rejsie dookoła przylądka Horn rajder „Orion”, potem dołączył do niego przybyły z północy „Komet”. Oba stały się postrachem statków bezpiecznie dotychczas płynących przez nie objęty jeszcze wojną Pacyfik, pogromcą statków oddalonych od alianckich baz wojenno-morskich, portów i urzędzeń przeładunkowych. Stawiały zapory minowe na podejściach do ruchliwych portów Australii, Tasmanii i Nowej Zelandii.

W ustalonych uprzednio obszarach (obszar „Bayern” na Środkowym Atlantyku, „Andalusien” na wodach Południowego Atlantyku w pobliżu wyspy Tristan da Cunha, obszar „Sibirien” w centrum Oceanu Indyjskiego i obszar „Romulus” w pobliżu wysp Fidżi — (por. mapa



na str. 16) następowały spotkania rajderów między sobą lub też ze statkami zaopatrzeniowymi, które całymi miesiącami przebywały na najbardziej pustych połaciach oceanów.

Samotna, zagubiona w lodowatym bezmiarze Południowego Oceanu Indyjskiego wyspa Kerguelen, niegościnna i niezamieszkała, stała się przez kilka miesięcy bazą rajdera „Atlantis”. Nawet zapomniane — zdawałoby się — przez Boga i ludzi wybrzeża Antarktydy były przez pewien czas terenem działalności rajdera „Pinguin”, który jakby zgodnie ze swoją nazwą ruszył aż na tak odległe morze w pogoni za zdobyczą, którą stała się norweska flotylla wielorybnicza. Również „Komet”, zaprawiony w polarnych rejsach, przedostał się z Pacyfiku na Ocean Indyjski wzdłuż lodowej bariery szóstego kontynentu.

W ciągu roku 1940 niemieckie rajdery grasowały niemal zupełnie bezkarnie po dalekich morzach, podejmując nawet pojedynki z silnie uzbrojonymi brytyjskimi krążownikami pomocniczymi<sup>1</sup>. We wszystkich tych zbrojnych spotkaniach Niemcy z reguły zaskakiwali przeciwnika nagłością ataku, co dawało im z miejsca znaczne szanse, nawet wobec silnie uzbrojonych okrętów brytyjskich.

Dowódcy rajderów mieli w swych korsarskich walkach na morzu niewątpliwą, wielką przewagę. Wynikała ona przede wszystkim z faktu, że w wypadku napotkania jakiegokolwiek statku w morzu dowódca rajdera stawiał swoją załogę w stan pogotowia bojowego, wiedząc od razu, że ma do czynienia ze statkiem nieprzyjacielskim lub ewentualnie neutralnym. Atakowany natomiast najczęściej do ostatniej chwili, do momentu otwarcia ognia, nie zdawał sobie sprawy, że pod płaszczykiem sojuszniczej lub neutralnej bandery zbliża się silnie uzbrojony niemiecki krążownik pomocniczy. Poza tym na rajdery Niemcy wybierali statki rozwijające znaczną prędkość, większą niż przeciętną dla statków handlowych i wyposażali je w wodnosamoloty, które pozwalały uniknąć akwenu, gdzie ewentualnie znajdował się jakiś brytyjski lub aliancki okręt wojenny.

Dodatkową przyczyną początkowych sukcesów rajderów, które

<sup>1</sup> Rajder „Thor” spotkał się 28 lipca 1940 roku z krążownikiem pomocniczym „Alcantara” (walka nierozstrzygnięta), 1 grudnia 1940 roku walczył z brytyjskim krążownikiem pomocniczym „Carnarvon Castle” (walka nierozstrzygnięta) i 4 kwietnia 1941 roku zatopił brytyjski krążownik pomocniczy „Voltaire”.

w okresie od listopada 1940 do marca 1941 roku zatapiały miesięcznie statki o łącznej pojemności brutto około 100000 RT, była ciężka sytuacja, w jakiej znajdowała się flota brytyjska w tym okresie. Anglikom, niezbyt dobrze przygotowanym do wojny morskiej prowadzonej z takim rozmachem i na tak olbrzymich akwenach, brakowało cięższych okrętów, które mogłyby prowadzić skuteczne poszukiwania jednocześnie na Środkowym i Południowym Atlantyku, na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim.

Znana jest zresztą prawda, że jeden statek może umknąć na morzu kilku poszukującym. Tym samym Anglicy, chcąc wykryć i zniszczyć rajdery niemieckie, musieliby dysponować kilkunastoma przynajmniej krążownikami, a krążowników tych brakowało po ciężkich walkach w Norwegii, na Morzu Śródziemnym, po akcjach konwojowych na Północnym Atlantyku.

W jesieni 1940 roku w szczytowym okresie niemieckich sukcesów działało jednocześnie na morzu aż sześć niemieckich rajderów. W lutym zaś 1941 roku, gdy „Widder” powrócił do kraju<sup>2</sup>, a w morze wyszły: pierwszy rajder „drugiej fali” „Kormoran” oraz pancerne rajdery „Admiral Scheer”, „Admiral Hipper”, „Scharnhorst” i „Gneisenau”, alianckiej żegludze na dalekich szlakach oceanicznych zagrażało jednocześnie aż dziesięć okrętów.

Tym wszystkim warunkom należy przypisać chyba fakt, że aż cztery rajdery „pierwszej fali”: „Orion”, „Komet”, „Widder” i „Thor” powróciły do swych baz po wielomiesięcznych rajdach.

Pierwszy sukces w walce z korsarzami mogła zanotować brytyjska marynarka wojenna dopiero 8 maja 1941 roku, kiedy to krążownik „Cornwall” zatopił rajdery „Pinguin” na pozycji 3°27'N i 56°38'E. Po zaciętej walce, w której i krążownik doznał poważnych uszkodzeń, „Pinguin” poszedł na dno. Wraz z nim zginęło przeszło 200 więzionych w ładowni Brytyjczyków i Hindusów z zatopionych statków. Marynarze z krążownika uratowali jedynie 60 Niemców, 15 Hindusów i 9 angielskich jeńców.

Dnia 19 listopada tego samego roku na Oceanie Indyjskim w pobliżu zachodnich wybrzeży Australii krążownik „Sydney” wytropił innego

<sup>2</sup> A. Perepeczko: *Korsarskie rajdy*. Gdynia 1960



rajdera. Był nim „Kormoran”. Wynik krótkiej lecz niezwykle zaciętej walki był dla obu stron tragiczny. Obie jednostki zatoneły, w tym „Sydney” wraz z całą swą załogą. Rozbitkowie z „Kormorana” osiągnęli po kilku dniach brzeg australijski<sup>3</sup>.



Trasa rozbitków z „Atlantisa” od 22. 11. 1941 do 1. 12. 1941

W trzy dni po walce „Kormoran” kontra „Sydney” zatopiony został kolejny rajder — „Atlantis”, a 1 grudnia 1941 roku — statek zaopatrzeniowy „Python”.

Pod koniec roku 1941 i na początku 1942 wydawało się, że z mórz znikła zmara rajderów, w akcji bowiem znajdował się jedynie „Thor”, który już po raz drugi wyszedł w korsarski rejs.

Przez kilka tygodni „Thor” był jedynym rajderem niemieckim,

<sup>3</sup> J. Piwowski: *Samobójcze pojedynki*. Gdynia 1959.

operującym na morzu i dopiero w połowie marca opuścił europejskie wody kolejny rajder „drugiej fali” — „Michel” pod dowództwem komandora Ruckteschella, który przejął ten statek po „Widderze”.

Wkrótce też straty w alianckiej żegludze z powodu zakamuflowanych rajderów wzrosły gwałtownie i w kwietniu 1942 roku na dno poszło wiele statków o łącznej pojemności brutto prawie 130 000 RT.

Zachęcone osiągniętymi sukcesami kierownictwo Kriegsmarine postanowiło wysłać w morze trzeci rajder „drugiej fali”.

Rajderem tym był „Stier”.

## START DO KORSARSKIEJ WYPRAWY

Do jednego z nabrzeży rotterdamskiego portu dobił w dniu 11 maja 1942 roku statek handlowy oznaczony na dziobie i rufie numerem 171. Cały pokryty szarą, bojową, doskonale maskującą na morzu farbą niczym na pozór nie różnił się od wielu statków, które mimo wojny stały w zawsze ruchliwym porcie. Podobnie jak pozostałe, nosił na dziobie, tuż przed przednim masztem i na pokładzie rufowej nadbudówki, niewielkie działka, które mogły być użyte zarówno dla obrony przeciwlotniczej, jak i przeciwko celom nawodnym. W podobne działka uzbrojone były w trzecim roku wielkiej wojny wszystkie statki handlowe obu walczących stron. Również dwa ciężkie karabiny maszynowe zamocowane na obrotowych podstawach na obu skrzydłach mostku stanowiły typowe uzbrojenie statków handlowych czasu wojny.

I tym statkiem, podobnie jak innymi, które odwiedzały port w Rotterdamie, natychmiast zainteresował się wywiad brytyjski. Poprzez swych agentów, rekrutujących się głównie z członków holenderskiego ruchu oporu, dowiedziano się wkrótce, że świeżo przybyły statek to jedna z wielu uzbrojonych jednostek handlowych wykorzystywanych do poszukiwania i niszczenia min magnetycznych oraz do osłony niewielkich przybrzeżnych konwojów, zaopatrujących poszczególne punkty strategiczne rozsiane wzdłuż Wału Atlantyckiego.

11 maja przybył do Rotterdamu — najprawdopodobniej z Hamburga — Speerbrecher 171, eks „Cairo”. Pojemność brutto 4418 RT. Poprzedni armator: Deutsche Levant Linien. Przypuszczalne uzbrojenie: dwa działka kalibru 100 lub 120 mm.



Meldunek powyższej treści poszedł odpowiednimi kanałami do centrali w Londynie. Tam został prawie całkowicie zignorowany i, jak setki podobnych, ugrzązł gdzieś w przepastnym archiwum wywiadu.

Gdyby jednak obserwatorowi z holenderskiego ruchu oporu udało się zajrzeć do wnętrza statku oznaczonego symbolem „Speerbrecher 171”, to należy przypuszczać, że jego meldunek zostałby natychmiast przekazany do admiralicji, gdzie niewątpliwie wzbudziłby bardzo duże zainteresowanie.

Wnętrze „Speerbrechera 171” nie przypominało bowiem w niczym typowego statku handlowego. Już po otwarciu dobrze zamaskowanej furty w burcie statku ukazałyby się czterolufowe wyrzutnie torped. Falszywe nadbudówki kryły dalsze działa, a w licznych magazynach schowanych w głębi statku znajdowały się zapasy żywności i amunicji na wiele miesięcy rejsu. Pod mostkiem, w silnie opancerzonej kabinie, umieszczona była nowoczesna centrala kierowania ogniem artyleryjskim.

Załogę rzekomego statku pomocniczego stanowiło 120 marynarzy i oficerów, wybranych wśród licznych ochotników z różnych formacji Kriegsmarine. W olbrzymiej większości byli to zaprawieni już w walkach i służbie morskiej ludzie, którzy przybyli do marynarki wojennej ze statków handlowych. Zнали oni zatem doskonale te akweny wodne, po których miał pływać ich statek, krążownik pomocniczy, rajder „Stier”. Byli też przyzwyczajeni do warunków pływania w tropikach i w lodowatych sztormach.

W Rotterdamie postój „Stiera” nie trwał długo. Ze względu na konieczność zachowania ścisłej tajemnicy o prawdziwym przeznaczeniu statku i celu jego rejsu, komendant rajdera, komandor Hans Gerlach nie zezwolił na wyjście żadnego członka załogi na miasto. Zakaz ten dotyczył również i oficerów zaokrętowanych na „Stierze”.

Załoga rajdera siedziała więc na statku przez cały czas postoju w porcie, a Rotterdam, choć z prawie całkowicie zniszczonym przez barbarzyńskie naloty centrum, stanowił nadal bardzo atrakcyjny port dla marynarzy, którzy już od przeszło miesiąca nie mieli kontaktu z lądem. Również w wojskowej bazie hitlerowskiej Kriegsmarine w Kilonii nie wolno było przez ostatnie kilka tygodni przed wyjściem w morze schodzić na ląd. Zakaz ten nie dotyczył co prawda w Niemczech oficerów,

w stosunku jednak do podoficerów i szeregowych marynarzy egzekwowany był z całą surowością.

Wieczorem dnia 12 maja pod burtę „Stiera” podeszły holowniki portowe i szary kadłub poczał oddalać się od nabrzeża. Na rzece statek minął częściowo zniszczone, nieczynne w czasie wojny rafinerie ropy naftowej i wkrótce wyszedł na morze. Przy Hoek van Holland czekały na „Stiera” cztery eskortowce: „Kondor”, „Falke”, „Iltis” i „Seeadler”, jednostki o wyporności po 800 ton i uzbrojone w działa o kalibrze 105 mm. Marynarze z eskortowców zdziwili się, widząc nadchodzący z Rotterdamu tylko jeden statek, przekonani byli bowiem, że wyciągnięto ich z Brestu, gdzie eskortowce bazowały od kilku już miesięcy, dla ochrony jakiegoś dużego konwoju przez kanał La Manche.

Przejście kanałem, mimo że trwające zaledwie kilkanaście godzin, nie było obecnie — wiosną 1942 roku — zadaniem prostym. Anglicy bowiem, po pamiętnym przejściu tą trasą z zachodu na wschód niemieckiej eskadry pancernej w składzie: „Scharnhorst”, „Gneisenau” i „Prinz Eugen” w dniu 12 lutego 1942 roku<sup>4</sup>, wzmogli znacznie swą czujność. Przedarcie się przez stosunkowo wąski kanał silnego zespołu nieprzyjacielskiego tuż pod lufami dalekosiężnej artylerii nadbrzeżnej stało się taką kompromitacją brytyjskiej Navy, że wywołało to interpelacje poselskie w Izbie Gmin. Od tego czasu wody kanału La Manche były bez przerwy obserwowane i istniała bardzo nikła szansa niezauważonego przedarcia się na drugą stronę.

Po zapadnięciu nocy zespół torpedowców ze „Stierem” został dopędzony przez 16 szybkich poławiaczy min, które wysforowały się na czoło, trałując drogę przed małym konwojem. Niezależnie od oczyszczania trasy, poławiacze min — wyposażone również w artylerię — stanowiły dodatkową ochronę dla prowadzonego statku.

— Tyle zachodu dla jednej łajby, Hans — dziwił się marynarz z obsługi działa na „Seeadlerze”. — I my, i jeszcze te małe łajby. Coś czuję, że zaraz się zacznie.

— Co ma się zacząć? Przelecieliśmy spokojnie w tę stronę, to może i z powrotem się uda.

— W tę to szliśmy tylko we czwórkę i dużą prędkością. Anglicy nie

<sup>4</sup> A. Perepeczko: *Ucieczka z Brestu*. Gdynia 1966.



są przecież głupi. Po co mają wysyłać swoje ścigacze albo samoloty tylko dla czterech małych okrętów. Ale teraz co innego. Już na pewno wywiadowcy w Rotterdamie zwąchali, że to jakaś ważna sztuka ciągnie przez kanał i zaraz ich tu będziemy mieli. Wspomnisz moje słowa.

— Kraczesz, Kurt — Hans obejrzał się ostrożnie, czy ich rozmowy nie słyszy podoficer, znany z surowości, były zajadły działacz Hitlerjugend. Za takie gadanie można było w najlepszym wypadku oberwać parę dni aresztu lub karnych prac, a w najgorszym można było zostać odkomenderowanym na front wschodni, skąd już tylu kolegów nie wróciło.

— Niech ci będzie, że kraczę. Ja jednak coś czuję w powietrzu.

Konwój tymczasem szedł z prędkością przeszło 13 węzłów przez spokojne wody kanału La Manche. W odległości mili przed „Stierem” podążało sześć poławiaczy min, dalej — w odległości około pół mili szły rozsypane wachlarzem pozostałe. Na końcu wreszcie — otoczony przez cztery eskortowce — spieszył całkowicie zaciemniony „Stier”.

Marynarze na rajderze — podobnie jak i na wszystkich okrętach eskorty — znajdowali się na stanowiskach bojowych.

Komandor Gerlach w ciepłym, sukiennym płaszczu — ponieważ noc była wyjątkowo chłodna — przechadzał się szybkim krokiem z jednego skrzydła pomostu na drugie. W marszu tym zatrzymywał się co kilka minut na prawym skrzydle, starając się przebić wzrokiem ciemność. W tej stronie bowiem, w coraz bardziej zmniejszającej się odległości leżała Anglia.

Konwój zbliżał się już do Cieśniny Kaletańskiej. Komandor Gerlach nie widział co prawda w panujących ciemnościach brzegu wyspy, doskonale pamiętał jednak — wielu przedwojennych rejsów białe skały pokryte czapą intensywnej zieleni, wynurzające się z szarych wód kanału.

— Panie komandorze — na mostku zjawił się radiotelegrafista. — Odebraliśmy przed chwilą ostrzeżenie z naszych nadbrzeżnych stacji radiolokacyjnych o możliwości zaatakowania przez brytyjskie ścigacze.

— W porządku — komandor sztucznie opanowanym głosem potwierdził meldunek, którego zresztą należało się lada moment spodziewać. Hans Gerlach — oficer o długoletniej praktyce i nienagannej wieloletniej służbie początkowo w cesarskiej, a potem w hitlerowskiej marynarce wojennej — nie przyznawał się nawet sam przed sobą do zdenerwowania, które go opanovało.

Czyżby to skutek wieku? — myślał rozdrażniony. — A może jakieś złe przeczucie?

Na zewnątrz jednak dowódca rajdera był w dalszym ciągu lodowato spokojny i nikt z podwładnych nie domyślał się nawet, jakie uczucia targają komandorem.

— Ogłosić alarm bojowy! — rozkazał.

Obserwatorzy z jeszcze większą uwagą poczęli wpatrywać się w nocne ciemności i zamienili się w słuch.

— Po prawej burcie słychać pracujące silniki — zameldował jeden z nich około godziny drugiej w nocy.

Zaczyna się — pomyślał Gerlach.

Odgłos obcych silników był już teraz dobrze słyszalny przez wszystkich znajdujących się na pokładzie rajdera. Dobiegał jakby jednocześnie ze wszystkich stron.

— Wystrzelić flarę świetlną w kierunku prawej burty! — rozkazał wreszcie komandor. Chciał zobaczyć przeciwnika zanim ten zdąży wystrzelić swe torpedy.

W świetle flary jednakże nie można było niczego dostrzec. Jak daleko sięgał wzrok widać było jedynie puste morze z lekkimi białawymi grzywami pian.

Widocznie jest dziś wyjątkowo dobra słyszalność i głos niesie daleko — pomyślał Gerlach.

Okryty ciemnościami nocy konwój szedł na południowy zachód wodami kanału. Około godziny trzeciej nad ranem okręty weszły w największe zwężenie cieśniny i tym samym znalazły się w zasięgu olbrzymich dział kalibru 360 mm, umieszczonych w pobliżu angielskiego portu Dover.

Czyżby nas nie zauważyli? — przemknęło przez myśl komandorowi Gerlachowi.

W tym momencie niebo na horyzoncie zostało rozświetlone jaskrawym błyskiem i po chwili do uszu niemieckich marynarzy dobiegło głuche stęknienie salwy.

— Teraz to już naprawdę się zaczyna — komandor Gerlach dopiero po chwili zorientował się, że wypowiedział swą myśl na głos.

Po prawej burcie „Stiera”, w odległości około 300 metrów wzbily się jasne gejzery piany i wody.



— Za krótka — skrytykował w zawodowym odruchu Gerlach i natychmiast przyłapał się na tym, że przecież to całe jego szczęście, że właśnie za krótka. Całe szczęście: jego, załogi i statku. Bo gdyby inaczej... Gdyby właśnie nie za krótka...

Znowu jaskrawy błysk salwy rozdarł ciemności, odbił się na nisko idących chmurach i zgasł, pozostawiając po sobie jeszcze bardzo nieprzeniknioną ciemność. Znowu potoczył się grzmot wybuchu i z wody wyrosły gejzery od padających pocisków.

Teraz już bliżej — z niepokojem zauważył Gerlach.

— Z prawej burty i z rufy słychać silniki. Chyba to znów angielskie ścigacze — zameldował komandorowi oficer wachtowy, kapitan Wentzel.

— Przygotować się do odparcia ataku jednostek nawodnych! — rozkazał natychmiast komandor.

Na pewno będą chcieli przeprowadzić atak bezpośrednio po zakończeniu ostrzału artyleryjskiego — pomyślał. — Inaczej dostaliby się w ogień własnych dział.

Bateria spod Dover jeszcze raz rozświetliła noc blaskiem swej potężnej salwy i w ciszy, jaka potem zapadła, wyraźnie narastać począł huk silników pracujących całą mocą.

Anglicy idą do ataku — komandor spojrzał na zegarek. Fosforyzowane wskazówki wskazywały 3.25.

Jeszcze do świtu trochę czasu — pomyślał Gerlach.

W tym samym momencie z idących na czele konwoju trałowców wystrzeliły rakiety oświetlające. Równocześnie zagrały 20 mm szybkostrzelne działka. Kolorowe paciorki mknęły w lewo, w kierunku niedalekiego francuskiego, okupowanego przecież przez Niemców, brzegu.

— Będą atakować z obu stron, komandorze! — krzyknął kapitan Wentzel.

— I ja tak sądzę. Zresztą zrobiłbym to samo na ich miejscu.

Po chwili, będące w odległości pół mili od „Stiera”, trałowce otworzyły ogień do niewidocznych jeszcze na rajderze celów, znajdujących się po prawej burcie.

— Oświetlić okolicę! — rozkazał komandor.

Nad konwojem zawisła jaskrawa flara. W jej świetle komandor Ger-

lach oraz obsady dział rajdera i otaczającej go eskorty dojrzały ciemne, niskie sylwetki okrętów atakujących z obu stron konwój.

— Ognia ze wszystkich dział! — rozkazał komandor.

Nad cichym i pogrążonym do niedawna w ciemności morzem rozszalała się gwałtowna bitwa. Ze strony niemieckiej strzelały wszystkie działa rajdera i eskorty, z angielskiej odpowiadały im równie gęstym ogniem działa kutrów artyleryjskich, które zaatakowały konwój od strony angielskiego brzegu.

Po kilkunastu minutach wymiany ognia brytyjskie kutry zmniejszyły dystans. W dalszym ciągu ich działa strzelały jedną salwą za drugą.

— „Falke” trafiony — meldował obserwator na „Stierze”. — Znowu dwa trafienia „Falke”.

— Jeden z nieprzyjacielskich okrętów nakryty salwą. Płomienie. Załoga opuszcza jednostkę.

Na tle ciemnego morza jaskrawą, drgającą plamą odbijał się płonący brytyjski ścigacz. Małe figurki marynarzy skaczących do wody wyglądały z daleka jak lalki w teatrze cieni.

— Atak ścigaczy z lewej burty! — zameldował kapitan Wentzel.

Nie trzeba było zresztą jego meldunku. Komandor doskonale słyszał narastający huk pracujących silników. Znowu odezwały się działa, jednakże ogień niemiecki musiał być teraz rozdzielony na dwie strony.

— Trafiony! *Sieg heil!* — rozległy się okrzyki na niemieckich okrętach, gdy na jednym z atakujących ścigaczy błysnęło pomarańczowe światło eksplozji. Okręt zwolnił, przechylił się i po chwili stanął.

— Dokończyć go! — rozkazał Gerlach.

Jaskrawa smuga reflektora przecięła jak nożem czerni nocy. To „Seedler” oświetlił tonącego anglika. W blasku widać było pochylony mocno na jedną burtę niski okręcik. Lewa strona rozdarta była wybuchem pocisku. Na dziobie stało, przechylone w nienaturalnej pozycji, uszkodzone widocznie działko. Przed chwilą jeszcze tak zwrotny i zwinny, stał teraz w strudze elektrycznego światła bezbronny jak zając złapany na szosie w samochodowe reflektory.

— Jak do tarczy — zatarł ręce komandor Gerlach.

Odezwały się działa eskortowców. Już pierwsze pociski dosięgły unieruchomionego celu. „MTB 200” stanął w płomieniach.



— Brawo „Secadler”! — rozległ się okrzyk obsługi jednego z dział rajdera.

Idący po prawej burcie „Stiera” drugi z eskortowców „Iltis” — nie chcąc zderzyć się z rozstrzeliwującym anglika „Secadlerem” — musiał gwałtownie zmniejszyć prędkość i ostro skręcić w lewo.

— Torpeda! Z lewej torpeda! — rozległ się okrzyk obserwatora na rajderze.

Komandor Gerlach przebiegł na lewą burtę pomostu.

W świetle płonącego ścigacza, na którego tle rysowały się wyraźnie kontury niemieckich jednostek, widział wyraźnie jasną smugę piany, pozostawioną przez mknącą torpedę. Wystrzeloną gdzieś w ciemnościach, minęła tuż za rufą płynący nieco w lewo od dziobu rajdera eskortowiec „Kondor” i zmierzała prawie dokładnie w kierunku „Stiera”.

— Maszyna stop! — krzyknął Gerlach.

— Cała wstecz! Natychmiast cała wstecz! — zdecydował, każąc jednocześnie wykonać ostry manewr sterem.

To była jedyna szansa „Stiera”.

Torpeda była już coraz bliżej drgającego wskutek pracy silnika całą wstecz rajdera.

Trafi czy minie?

Powoli jednak dziób „Stiera” zaczął odpadać od kursu, a wściekła praca śruby hamowała statek, dążący dotychczas do przecięcia z linią toru torpedy.

Przeszła — odetchnął z ulgą Gerlach, gdy ujrzał jasną smugę już po prawej burcie.

— „Iltis”! — krzyknął nagle z najwyższym przerażeniem.

Rzeczywiście. Dziób idącego bardzo wolno eskortowca wchodził akurat na prostą, wyznaczającą drogę torpedy. Dowódca eskortowca nie widział dotychczas grożącego mu niebezpieczeństwa, mknącą bowiem torpedę zasłaniała mu wysoka burta rajdera.

Na jakiegokolwiek działanie było już za późno.

Olbrzymia eksplozja rozdarła dosłownie okręt na pół. W jaskrawym płomieniu wybuchu zniknęło to wszystko, co jeszcze przed chwilą było walczącym okrętem Kriegsmarine.

Błysk zgasł równie szybko, jak powstał. Nienawykłe do światła oczy

przerażonych i zaskoczonych marynarzy z innych okrętów starały się przebić powstałe ciemności. Gdzieś z boku błysnął reflektor.

Na wodzie tonęły szybko dwie części rozdartego okrętu. W tłustej plamie rozlanego paliwa i smarów unosiły się jakieś ciemne punkty.

— Zgasić reflektor! — rozkazał komandor.

Nie czas teraz na litość i współczucie. Trzeba bez przerwy pamiętać, że w pobliżu czai się wróg.

W kilkanaście minut później druga torpeda trafiła „Seeadlera” w prawą burtę, tuż za kominem. Ten też pękł na połowę i zatonął w ciągu kilku dosłownie minut.

Nocną bitwa była skończona. Na wschodzie pojawiła się jaśniejsza smuga świtu. Trałowce i dwa pozostałe jeszcze eskortowce odprowadziły rajdera do bliskiego już Boulogne, same zaś wróciły na pole walki po rozbitków. Wyłowiono 88 Niemców i 3 Anglików z „MTB 200”. Reszta załóg, zarówno obu eskortowców, jak i ścigacza, utonęła w wodach kanału.

Wysoka była cena, jaką zapłacono za przejście rajdera z Rotterdamu do Boulogne, stąd jednak już droga na ocean stała prawie otworem.

## PIERWSZE OFIARY

„Stier” opuścił Boulogne jeszcze tego samego dnia o zmierzchu. Pod osłoną nocy udało mu się niepostrzeżenie przejść do Hawru. Stąd skokami od portu do portu dostał się 19 maja do Bordeaux, leżącego u ujścia Żyromy.

Port Bordeaux, schowany w głębi Zatoki Biskajskiej, niezbyt oddalony od pseudoneutralnej, a prohitlerowsko w rzeczywistości nastawionej Hiszpanii, nadawał się doskonale na port wypadowy do rajdów na dalekie wody oceanu. Stąd też raz po raz wychodziły w morze statki z zaopatrzeniem dla działających na Południowym Atlantyku, a nawet na Oceanie Indyjskim, hitlerowskich okrętów podwodnych, stąd też wypływały i tu wracały „łamacze blokady”, które, idąc samotnie przez nieuczęszczane szlaki, przywoziły z Japonii i terenów zajętych przez Japończyków surowce niezbędne dla hitlerowskiego przemysłu zbrojeniowego.



Burzliwe zazwyczaj wody Zatoki Biskajskiej stwarzały dodatkowe zabezpieczenie dla działania Kriegsmarine, a położony głęboko w leju Żyromy port był stosunkowo łatwy do obrony przed ewentualną akcją sabotażową.

W końcu maja 1942 roku „Stier” opuścił ujście Żyromy w czasie jednej z ciemnych, deszczowych i wietrznych nocy. Idąc pełną prędkością wzdłuż brzegów hiszpańskich o świcie rajder znalazł się już poza wodami Zatoki Biskajskiej.

Teraz miał nastąpić znowu dość ryzykowny moment. Mianowicie idący kursem zachodnim rajder przecinał trasy alianckich konwojów wiodących z południowych portów Wielkiej Brytanii do Gibraltaru bądź też do Freetown.

Przez trzy dni zarówno komandor Gerlach, jak i cała załoga rajdera żyła w podnieceniu. „Stier” rozpoczynał samodzielnie bardzo ryzykowną grę.

Przeciwko sobie miał całą flotę brytyjską, co prawda zaangażowaną w wielu punktach świata jednocześnie, liczyć zaś mógł tylko na olbrzymie, puste przestrzenie oceanu i na swoje szczęście.

Dnia 26 maja, gdy „Stier” osiągnął już — niedostrzeżony jak dotąd przez nikogo — wody Środkowego Atlantyku, komandor Gerlach zdecydował się na zmianę kursu na południowy.

Pierwszym rejonem operacyjnym rajdera były okolice wyspy Fernando de Noronha. Kierownictwo Kriegsmarine liczyło, że w pobliżu wybrzeży brazylijskich stosunkowo łatwo można było napotkać samotnie idące statki alianckie, tędy bowiem wiodła najkrótsza droga łącząca Południową Afrykę z portami Morza Karaibskiego. Tu krzyżowała się ona z drogą wiodącą z portów neutralnej Południowej Ameryki do Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Żałoga rajdera z rozkoszą zażywała słonecznych kąpiei, pogoda bowiem sprzyjała temu. Jak daleko okiem sięgnąć z pokładu „Stiera”, wszędzie było widać tylko roziskrzoną tropikalnym słońcem gładką powierzchnię wody.

„Stier” płynął jak po lustrzanej tafli, zostawiając za sobą aż po horyzont widoczny tor wodny. Żałoga — wyczerpana wielogodzinnym ostrym pogotowiem podczas przemykania się wzdłuż europejskich brzegów i przedzierania się na ocean — prała bieliznę, opalała się,

korzystała ze słonej kąpeli w brezentowym basenie zamontowanym na pokładzie.

Nadszedł ranek 4 czerwca. Poprzedniego dnia wieczorem na pokładzie odbyła się uroczystość przejścia równika i z tej racji komandor rozkazał wydać całej załodze po porcji rumu, skrętnie chowanego na specjalne okazje.

Dzień wstał jak zwykle słoneczny. Olbrzymia złota kula szybko wznosiła się ku górze, lejąc na spokojny ocean potoki żaru i światła.

— Widoczne maszty statku! — meldunek obserwatora umieszczonego w specjalnie zamontowanym na przednim maszcie niewielkim bocianim gnieździe zelektryzował komandora Gerlacha, który opalał się na pokładzie pelengowym. Tego dnia wyjątkowo nie wysłano wodnopłatowca na zwiad z powodu konieczności remontu silnika.

— Alarm bojowy! — zarządził komandor. Zeskoczył z leżaka i po chwili zjawił się na mostku w białym, tropikalnym mundurze komandora Kriegsmarine.

— Stary w gali — zauważył jeden z marynarzy. — Brakuje mu tylko orderów.

— Pierwsza nasza akcja, chłopie. Co chcesz. Dla naszego Starego to gratka. On za każdy zatopiony statek ma chyba obiecany order.

— E tam. Order. Co mu po orderach? Ma już ich tyle. Pewno płacą mu jakąś forszę za każdą tonę, którą pošlemy na dno.

— Tak mówisz? Może. Jedno jest pewne, że my nadstawiamy lba, a on zgarnie potem sam miód.

— Już tak jest, Max. Ale stul pysk, bo jak bosman usłyszy o czym gadamy, nie wyleziesz do końca cholernego rejsu z ciupy. A w Cuxhaven już będą na ciebie czekali panowie w kapeluszach, z podniesionymi kołnierzami płaszczy. Zresztą zgłosiłeś się na ochotnika, to nie narzekaj.

— A bo to ja wiedziałem, na co się zgłaszam? A co do powrotu do domu, to kiedy my tam wrócimy?

Komandor Gerlach tymczasem zaznaczył na mapie położenie zauważonego statku i jego przypuszczalny kurs.

— Zwiększyć prędkość! — rozkazał.

„Stier” zaczął doganiać statek idący w kierunku północno-zachodnim.

— Trzymać się ze słońcem — zdecydował Gerlach — to nas nie



zauważy. Za mocno świeci. Znikniemy mu z oczu w najjaśniejszym miejscu całego oceanu.

Istotnie. W potokach słonecznego światła zbliżający się do nierozpoznanego statku „Stier” stał się zupełnie niewidoczny, sam natomiast widział swą przyszłą ofiarę jak na dłoni.

Rajder był coraz bliżej.

— Odległość 15 000 metrów — meldował dalmierzysta.

Obsługa czuwała przy załadowanych działach i nabitych wyrzutniach torpedowych. W centrali artyleryjskiej co kilka minut podawano zmieniające się parametry celu. Lufy dział obracały się lub zmieniały kąt podniesienia zgodnie z obliczonymi danymi. „Stier” w każdym momencie skrytego podchodzenia gotów był do rozpoczęcia walki, do zadania niespodziewanego a śmiertelnego ciosu.

— Odległość 12 000 metrów.

— Jak paśluch radiowy? — Gerlach zwrócił się do oficera wachtowego.

— Cisza, panie komandorze, nie widzą nas.

— Odległość 10 000.

— Przy 7500 zaczniemy — zdecydował dowódca rajdera.

— 8000 — meldował monotonnym głosem dalmierzysta.

Doganiany statek było już teraz widać zupełnie wyraźnie. Typowa sylwetka parowca o pojemności brutto około 5000 RT.

— Przygotować się do otwarcia ognia! — rozkazał Gerlach.

— Artyleria gotowa, panie komandorze.

Gerlach przez moment pomyślał o tych ludziach, płynących przez pusty i spokojny ocean. Tylko sekundy dzielą ich statek oraz ich samych od zagłady i zniszczenia, od śmierci, która nadleci wraz z pociskami z dział „Stiera”.

Przecież to nie Niemcy — uspokoił przelotną myśl.

— Ognia! — rozkazał spokojnym, opanowanym głosem.

Głośna salwa przerwała sielankową ciszę tropikalnego poranku.

— Ognia! — ponownie rozkazał Gerlach. Chciał jak najprędzej uzyskać takie trafienia, które uniemożliwiłyby atakowanemu — jeszcze nie rozpoznanemu statkowi — nadanie radiowego wezwania pomocy. Komandor Gerlach nie wiedział jeszcze dokładnie, jaki statek jest ostrzeliwany przez jego artylerię, nie był to jednak na pewno żaden

ze statków neutralnych, te bowiem posiadały z daleka widoczne, wymalowane na burtach flagi swoich krajów.

— To angielski „Gemstone” — zameldował niemiecki radiooperator. — Nadają sygnał „QQQ” i swój sygnał wywoławczy.

— Ognia! — Gerlach był zły na artylerzystów za mało skuteczną, jak dotychczas, akcję.

— W celu! — zameldował obserwator.

Nawet nieuzbrojonym okiem można było zaobserwować jaskrawą plamę wybuchu i chmurę ciemnego dymu, który na chwilę zasłonił ostrzeliwany statek.

— Załoga opuszcza statek — zameldował znów obserwator.

— Przerwać ogień. Przygotować załogę przyzową z motorówką. — Gerlach liczył na jakiś atrakcyjny ładunek, który można było przeladować choć w części na „Stiera”.

Od „Gemstone’a” odbiły szalupy z załogą. „Stier” powoli zbliżył się do płynących rozbitków. Z łodzi spoglądały ku górze, ku niemieckim marynarzom zgromadzonym wzdłuż relingów przerażone, często-kroć poranione twarze.

Brytyjska załoga składała się z białych oficerów i ciemnoskórych marynarzy, przeważnie Murzynów. Wśród nich widać było kilku Hindusów w zawojach.

— Kolorowe bydło — mruknął, stojący obok Gerlacha, kapitan Otto Wentzel.

— Przyjąć rozbitków na pokład. Kapitana przyprowadzić do mojej kabiny — zdecydował Gerlach.

— A tamten statek? — Wentzel ruchem głowy wskazał na przechylony na prawą burtę, palący się „Gemstone”.

— Za parę minut zdecyduję. Na razie poczekać — komandor zszedł do swojej kabiny.

Po chwili oficer służbowy zapukał do drzwi.

— Wejść — komandor Gerlach odwrócony tyłem do wejścia otwierał butelkę koniaku.

— Panie komandorze — zameldował porucznik — kapitan David Fairweather z s.s. „Gemstone”.

— Wprowadzić.

Do kabiny wszedł wysoki, starszy już mężczyzna. Jego biały mundur,



rozdarty w kilku miejscach, był mokry i poplamiony. Jedynie czapka miała śnieżnobiały pokrowiec, a złote liście lśniły w słońcu wpadającym przez szeroko otwarte okno.

— Witam pana na naszym statku — odezwał się komandor, z wyraźnie dającą się odczuć przesadą w prawie bezbłędnej, choć z niemiecka twardej, angielszczyźnie. Podszedł do kapitana z wyciągniętą dłonią, trzymając w drugiej ręce kieliszek koniaku.

— Ma pan dość oryginalny sposób zapraszania na swój statek — wycedził powoli kapitan Fairweather. Spojrzał przez okno na wyraźnie stąd widoczny „Gemstone”.

Gerlach roześmiał się hałaśliwie.

— Kapitałne, panie kapitanie. Typowy angielski humor. Pozwoli pan lampkę koniaku.

— Jeśli można wybierać, wolałbym herbatę.

— Oh, przepraszam, zapomniałem, że w Anglii herbata jest dobra na każdą okazję. Steward, mocną herbatę dla pana kapitana. Proszę, niech pan siada — wskazał ruchem dłoni fotel.

Kapitan usiadł. Zdjął czapkę. Dopiero teraz widać było zakrwawione włosy.

— Pan ranny? — zainteresował się Gerlach.

— Drobiazg. Zwykle draśnięcie rozbitą szybą. Gorzej z kilkoma moimi ludźmi.

— Zaopiekujemy się nimi — komandor uspokoił kapitana. — Pan jest kapitanem statku „Gemstone”? — zmienił temat.

— Byłem — poprawił Fairweather.

— No tak, istotnie — roześmiał się Gerlach. — Skąd szliście i dokąd?

— To już i tak nie ma żadnego znaczenia — kapitan wzruszył ramionami.

— Jeżeli pan odmówi udzielenia informacji, pańscy ludzie nie będą opatrzeni — Gerlach zmienił ton.

Kapitan Fairweather milczał przez chwilę. Patrzył prosto w twarz siedzącego naprzeciw niego niemieckiego komandora. Jeszcze przed pół godziną był panem na swoim statku, miał pod sobą oficerów i posłuszną każdemu jego rozkazowi liczną załogę, miał swój statek, a na nim wygodną, elegancko urządzonej kabinę. A teraz...

— Czekam na odpowiedź — powtórzył jeszcze ostrzejszym tonem Gerlach.

— Z Durbanu i Kapsztadu do Baltimore — kapitan Fairweather odsunął od siebie, stojący na stole, pełny kieliszek koniaku.

— Ładunek? — Gerlach udawał, że nie zauważył kapitańskiego gestu.

— Ruda żelaza.

— Ruda? — z wyraźnym zawodem w głosie zapytał komandor.

— Może pan przecież sprawdzić — kapitan wzruszył ramionami. Komandor podniósł słuchawkę telefonu.

— Mostek, kapitan Wentzel — usłyszał.

— Zatopić „Gemstone’a” torpedą — powiedział Gerlach po angielsku, przymrużonymi oczami obserwując Anglika.

— *Jawohl, Herr Kapitän.*

Kapitan Fairweather spojrzął przez szeroko otwarte okno kabiny. W odległości niecałej mili kołysał się do niedawna jego statek.

Rajderem wstrząsnął dreszcz. To odpalono torpedę z wyrzutni. Na wodzie wyraźnie było widać jasną smugę śladu torowego. Celowała prosto w unieruchomiony statek.

Jak na strzelnicy — pomyślał z żalem Fairweather. Wstał. Nałożył czapkę na głowę. Z trudem podniósł stłuczoną, obolałą dłoń do daszka. Salutował rozstrzeliwany statek.

Strzał był celny. „Gemstone” nagle poderwany został w górę, by w chwilę potem zapaść z powrotem, chłonąc rozdartą burtą wodę oceanu.

Trafili w maszynownię — pomyślał Fairweather.

Kiedy padły pierwsze strzały, rozmawiał ze starszym mechanikiem. W pierwszej chwili obaj nie wiedzieli zupełnie, co się stało, nigdzie bowiem nie było widać atakującego statku, który zupełnie niknął w słonecznej poświacie.

Statek tonął szybko. Po kilku minutach na wodzie kołysały się już tylko jakieś drewniane szczątki. I jedynie plama wydobywającego się z maszynowni oleju wskazywała miejsce kolejnej morskiej tragedii.

Rajder „Stier” rozpoczął swą korsarską działalność. Pierwszą jego ofiarę pokryły wody Środkowego Atlantyku.



W nocy na rajderze usłyszano odgłos pracy silników lotniczych. Gdzieś w pobliżu leciały samoloty.

— Chyba trzy, panie komandorze! — meldował oficer służbowy, gdy zbudzony dowódca rajdera wyszedł na mostek.

Gerlach rozejrzał się dookoła. Noc była na jego szczęście bezksiężycowa, jedynie odbłask gwiazd dawał lekko srebrzystą poświatę.

Istnieją dwie możliwości — rozważał w myślach komandor. — Albo to jest normalny, zaplanowany lot rejsowy, na przykład z Freetown gdzieś do Brazylii i wtedy nawet zauważenie przez pilotów statku na dole, na oceanie, nie będzie podstawą do alarmu, albo też to reakcja którejś z brzegowych stacji RAF-u<sup>5</sup> na wysłany przez zaatakowany „Gemstone” sygnał „QQQ” i wtedy można tylko liczyć na szczęście, że „Stier” jest niewidoczny na tle ciemnej powierzchni wody.

Rajder siedział całkowicie zaciemniony i komandor Gerlach zdawał sobie sprawę, że jedynym jaśniejszym, a więc zdradliwym elementem może być piana od fali dziobowej lub fosforyzujący ślad śruby.

— Maszyna stop! — rozkazał.

„Stier” zwinął i po chwili dryfował zaciemniony jak wrak opuszczony przez załogę.

Monotonne buczenie silników narastało z wolna.

— Zbliżają się — szepnął porucznik Otto Ginter, który stał oparty o skrzydło pomostu. Złapał się na tym, że nie ośmielił się przerwać głośniejszym słowem głuchej ciszy, jaka panowała na całym statku. Tylko głęboko z maszynowni dochodził na mostek jednostajny odgłos pracującego agregatu prądotwórczego.

Mijały sekundy i minuty. Buczenie zaczęło się oddalać, aż wreszcie nad oceanem zapanowała znowu niczym nie zmanowana cisza.

— Maszyna wolno naprzód — zakomenderował Gerlach.

Niebezpieczeństwo wykrycia rajdera minęło.

Dnia 5 czerwca „Stier” osiągnął trawers wyspy Fernando de Noronha i wszedł w rejon deszczowych szkwałów. Marynarze rajdera, którym racjonowano słodką wodę bardzo oszczędnie, tłumnie wylegli na pokład, zażywając ożywczej kąpieli i łapiąc deszczówkę w wiadra, miednice

<sup>5</sup> RAF — *Royal Air Force* — wojska lotnicze Wielkiej Brytanii

i miski. Pozwolono również wyjść na powietrze umieszczonym w głębi ładowni jeńcom — rozbitkom z zatopionego „Gemstone’a”.

Rano 6 czerwca o godzinie 9.15 obserwator ze „Stiera” dostrzegł, częściowo przesłonięty deszczowym szkwale, zarys jakiegoś statku. Natychmiast ogłoszono na rajderze alarm bojowy.

Tym razem zdradziecko napadniętym statkiem okazał się panamski zbiornikowiec „Stanvac Calcutta” o pojemności brutto 10 170 RT.

Podobnie jak poprzednio, tak i teraz Gerlach rozkazał otworzyć ogień bez ostrzeżenia z odległości zaledwie kilku tysięcy metrów. Już pierwsza salwa była celna i, jak się potem okazało, pociski trafiły w mostek, zabijając kapitana i radiooficera oraz niszcząc doszczętnie radiostację. Mimo to zbiornikowiec odwrócił się rufą do atakującego rajdera i, uciekając pełną prędkością, otworzył do napastnika ogień z dwóch dział.

Bohaterska walka skazana była z miejsca na tragiczny finał, mimo to rajder musiał wystrzelić aż 148 pocisków kalibru 125 mm, a na koniec odpalić torpedę, aby zbiornikowiec zatrzymał się ostatecznie i żeby załoga opuściła dymiący i tonący statek.

— Cholernie mocny żywot mają te tankowce — kłął komandor Gerlach, widząc, jak rozrywany celnymi salwami statek nie tonie ani nawet nie zanurza się czy przechyla. — Szkoda tyle amunicji na jedno pudło.

Gdy łódzie ratunkowe z pozostałymi przy życiu rozbitkami podeszły do burty rajdera, okazało się, że z 52 ludzi załogi zostało po walce zaledwie 37 żywych, z tego większość rannych, statek zaś szedł pod balastem z Montevideo do Aruby na Morzu Karaibskim.

Komandor Gerlach zawiesił w swojej kabinie na szocie drugą sylwetkę statku.

Jeszcze dużo miejsca na tej ścianie — myślał z entuzjazmem myśliwego lub wędkarza przystępującego do łowów.

Dnia 8 czerwca pilot wodnopłatowca zwiadowczego dojrzał znowu sylwetkę jakiejś obcej jednostki, uznał jednak, że jest to okręt wojenny. Komandor Gerlach rozkazał natychmiast zmienić kurs tak, aby jak najszybciej zniknąć z pola możliwej obserwacji.

W dwa dni później wyznaczone było w określonym miejscu oceanu rendez-vous ze zbiornikowcem zaopatrzeniowym „Charlotte Schlie-



mann". W trakcie bunkrowania paliwa okazało się, że zbiornikowiec podaje rurociągiem prawie samą wodę, co było wynikiem pomyłki pierwszego oficera z zaopatrzeniowca.

Komandor Gerlach, wściekły z powodu zanieczyszczenia zbiorników rajdera słoną wodą, którą później trzeba było żmudnie odwirowywać, zagroził pechowemu oficerowi sądem polowym i przygotował odpowiedni meldunek do kierownictwa Kriegsmarine, jednakże z przeprowadzeniem rozprawy i wyznaczeniem kary należało poczekać, aż oba statki wrócą do portu.

Przez cały prawie miesiąc „Stier” krążył po wodach Południowego Atlantyku na trasie od Buenos Aires do Rio de Janeiro, jednak przez wszystkie te dni ocean był niezmiennie pusty i żaden statek nie ukazał się w zasięgu dział rajdera. Zimowa pogoda i panujące sztormy ograniczały dodatkowo możliwość prowadzenia obserwacji i wysyłanie wodnosamolotu na zwiad.

Dnia 7 lipca dostrzeżono co prawda sylwetkę jakiegoś statku, jednak szybkość jego była tak duża, że „Stier” nie miał nawet co marzyć o dogonieniu swej trzeciej, niedoszłej ofiary.

W dwa dni później radiotelegrafista przechwycił sygnał wysłany z brytyjskiego frachtowca „Tordene”. Z depeszy wynikało, że statek idzie kursem, który powinien przeciąć się z trasą „Stiera”.

Komandor Gerlach leżał zatem ze swym okrętem na czatach, gdy jednak po całej dobie oczekiwania nie doszło do spotkania, dał za wygraną i rozkazał ruszyć w kierunku Afryki.

Bezowocne krążenie po Atlantyku na pewno nie nastrajało komandora Gerlacha pogodnie i marynarzy z rajdera, a nawet oficerów raz po raz dosięgał wybuch gniewu ich dowódcy.

Zły humor Gerlacha i przedłużający się bojowy rejs odbijał się najbardziej na trzymanyh w ładowni jeńcach. Ich racje żywnościowe zostały zmniejszone do prawie głodowych. Wśród rozbitków zaczęły się szerzyć choroby, szalał szkorbut, brak było wody, a nawet świeżego powietrza, Gerlach bowiem zezwalał jedynie na wypuszczanie na pokład wyłącznie w nocy i to tylko w grupach pięciosobowych. Każdy taki „spacer” trwał zaledwie 15 minut.

Dnia 18 lipca „Stier” ponownie spotkał zbiornikowiec zaopatrzeniowy „Charlotte Schliemann”. W dniu tym była w rejonie spotkania

bardzo złą pogodą, tak że pobieranie paliwa trwało tym razem aż półtorej doby.

Zbiornikowiec zaopatrzeniowy miał kontakt radiowy z kierownictwem Kriegsmarine poprzez odwiedzające go okręty podwodne, podczas gdy rajdera obowiązywała bezwzględna cisza radiowa ze względu na możliwość namierzenia statku przez brytyjskie stacje radiogoniometryczne zarówno nabrzeżne, jak i umieszczone na jednostkach pływających. Komandor Gerlach, wykorzystując spotkanie ze zbiornikowcem, postanowił zwrócić się do swych przełożonych z propozycją przejścia dookoła przylądka Horn na wody oblewające zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej. Sądził, że na terenach tych — nie niepokoionych, jak dotychczas, zarówno przez niemieckie jak i japońskie okręty podwodne — łatwiej będzie można spotkać jakiś słabo uzbrojony, samotnie płynący statek, który będzie mógł się stać kolejną, łatwą ofiarą rajdera.

Jednocześnie — zaraz po ustaleniu się pogody — rozkazał przemalować „Stiera”, który od tego dnia stał się jasnoszarym statkiem z trzema koronami na żółtym kominie. Olbrzymia bandera szwedzka wymalowana po obu burtach miała przekonać ewentualnego obserwatora, że ma do czynienia ze statkiem neutralnym. Zmieniona też została nieco sylwetka zewnętrzna statku przez dodanie dwóch kolumn przed pierwszą ładownią statku, poszerzenie komina, zlikwidowanie kolumn oraz bomów przy trzeciej ładowni, wreszcie przez podniesienie i przedłużenie nadbudówek aż po ładownię piątą. Tak przeobrażony „Stier” prezentował się jako elegancki półpasażer, który mógł chodzić w czarterze pomiędzy portami Południowej Ameryki.

Dnia 28 lipca nastąpiło spotkanie na morzu dwóch rajderów, „Stiera” i „Michela”<sup>6</sup>. Na pokład „Stiera” przybył dowódca „Michela” — komandor Ruckteschell. Obaj komandorzy postanowili działać wspólnie przez kilka najbliższych dni i 31 lipca oba statki ruszyły na północ, idąc w odległości 12—14 mil jeden od drugiego. Jedno-

---

<sup>6</sup> Rajder „Michel” był dawniej polskim statkiem „Bielsko”, zbudowanym w 1939 roku w Kopenhadze jako siostrzany statek późniejszego „Generała Waltera”. Jego uzbrojenie w czasie korsarskiej wyprawy stanowiły 4 działa kalibru 150 mm, 3 kalibru 105 mm, wyrzutnie torpedowe i 12 karabinów maszynowych. Oprócz tego miał na pokładzie wodnosamolot i dwa kutry torpedowe, wyposażone każdy w dwie wyrzutnie torped i rozwijające prędkość do 40 węzłów.



częśnie, korzystając ze spotkania, przeprowadzono wspólne ćwiczenia, a nawet zawody w strzelaniu.

Zła pogoda utrzymywała się w dalszym ciągu i poszukiwania, prowadzone teraz już przez dwa rajdery, okazały się bezowocne. Do kierownictwa Kriegsmarine popłynął meldunek, w którym Gerlach donosił, że w patrolowanym obszarze nie ma żadnego ruchu nieeskortowanych statków, mogących stać się łupem rajdera.

Komandor Gerlach w swoim sprawozdaniu dodał:

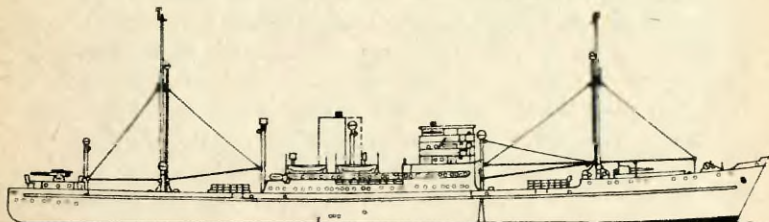
Najprawdopodobniej na oczekiwanych trasach kursują samodzielnie jedynie duże i szybkie jednostki, które zawsze mogą umknąć dość powolnemu rajderowi. Wydaje się niezwykle trudnym zadaniem zaskoczenie takiego statku w morzu.

Wspólne polowanie nie przyniosło sukcesu żadnemu z korsarzy i 9 sierpnia o godzinie 2.00 nad ranem dwa rajdery rozłączyły się, ich dowódcy bowiem doszli do wniosku, że operując oddzielnie zwiększają szanse na ewentualną zdobycz.

Komandor Gerlach siadał akurat do śniadania, gdy zameldowano mu o pojawieniu się statku o jednym kominie i trzech masztach, idącego równoległym kursem.

— Zwiększyć prędkość, tak aby go wyprzedzić, trzymając się cały czas poza zasięgiem widoczności z mostku przeciwnika — rozkazał Gerlach.

*Sylwetka niemieckiego rajdery „Stier”*



„Stier” ruszył ostro do przodu, aby wejść po godzinie na kurs przeciwny do kursu atakowanej jednostki, bo decyzję o ataku dowódca rajdera podjął natychmiast, bez względu na banderę zauważonego statku. Przedłużający się okres niepowodzeń rozdrażnił Gerlacha do tego stopnia, że gotów był zatopić nawet jakiś neutralny statek, aby tylko móc zawiesić kolejną sylwetkę w swej kabinie.

Przez cały czas wyprzedzania obcego statku marynarz w bocianim gnieździe obserwował komin i maszty przyszłej ofiary. W ten sposób „Stier” wiedział o każdej zmianie kursu tropionego, sam nie będąc przez niego widzianym.

Wreszcie rajder przeszedł na kurs przeciwny do obcego statku i zaczął zbliżać się do niego z maksymalną prędkością, jaką mechanicy mogli wydusić z silników.

Ogień otwarto, gdy oba statki dzieliła odległość około 8 mil. Natychmiastową odpowiedzią na pierwszą salwę był sygnał „QQQ” wysłany przez radiostację zaatakowanego wraz z podaniem swojej pozycji i sygnału rozpoznawczego.

Okazało się, że kolejną ofiarą rajdera jest statek „Dalhousie” bandery kanadyjskiej o nośności 7250 ton. Szedł on pod balastem z Kapsztadu do Trinidad.

Już po drugiej salwie rajdera „Dalhousie” odpowiedział strzałem z jedyne go działu ustawionego na rufie, odległość od rajdera była jednak zbyt duża jak na niewielki kaliber i pocisk wystrzelony do niemieckiego korsarza wzbil jedynie fontannę wody w połowie odległości dzielącej oba statki.

„Stier” zatrzymał się i dalsza walka była już tylko artyleryjskimi ćwiczeniami załogi rajdera. Mimo to „Dalhousie” nie zatrzymywał się i uparcie, lecz beznadziejnie starał się zmniejszyć dystans.

Pociski rajdera padały celnie, wznecając pożary i siejąc zniszczenie i śmierć. Po dwudziestej salwie maszyny dzielnego statku odmówiły posłuszeństwa i załoga poczęła w popłochu opuszczać „Dalhousie”. Ledwo szalupy zdążyły odbić od płonącego wraka, gdy rozbitkowie dojrzel i ślad torpedy wystrzelonej z rajdera, jako ostatni cios dla pokonanego — praktycznie bezbronnego — przeciwnika.

Silny wybuch rozdarł płonący statek, a powstała fala przewróciła jedną z szalup pełną rozbitków.



Gerlach spieszył się z wykończeniem pokonanego statku, ponieważ obserwatorzy donieśli mu o zbliżaniu się od północy nie zidentyfikowanego na razie statku i komandor mógł spodziewać się jakiegoś okrętu wojennego, spieszącego na odsiecz na odgłos salw artyleryjskich.

Niepokój jego rozwiął się, gdy okazało się, że to nadpływa „Michel”, który usłyszał odgłosy walki i spieszył teraz jak kruk na pobojuwisko.

Komandor Gerlach z triumfem zawiesił nową sylwetkę w swojej kabinie. Dwunastu zabitych członków załogi „Dalhousie” poszło na dno ze swoim statkiem, pozostali zamknięci zostali w ładowni rajdera, pogarszając i tak już bardzo ciężką sytuację siedzących tam jeńców.

Po kolejnym korsarskim sukcesie „Stier” i „Michel” ponownie rozdzieliły się<sup>7</sup>, by przeszukać morski obszar na trasie Kapsztad — ujście La Platy.

Dnia 14 sierpnia „Stier” otrzymał szyfrowaną depeszę z Niemiec, w której donoszono, że w amerykańskiej gazecie „New York Times” ukazała się notatka o wystąpieniu krążownika w poszukiwaniu niemieckiego rajdera, grasującego w okolicach wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Wiadomość ta zmobilizowała komandora Gerlacha do ponownego wystąpienia do kierownictwa Kriegsmarine z wnioskiem o zezwolenie przejścia na Ocean Spokojny, jednak w odpowiedzi otrzymał on rozkaz natychmiastowego udania się w pobliże samotnej wyspy Gough. Wysepka ta, zagubiona w bezmiarach Południowego Atlantyku, nie zamieszкана i nie odwiedzana przez ludzi, miała w planach niemieckich stanowić bazę dla rajderów i okrętów podwodnych operujących w tych rejonach, podobnie jak wyspa Kerguelen dla jednostek operujących na Oceanie Indyjskim.

Wyspa Gough nie nadawała się do planowanych celów i jedynie w jej pobliżu odbyło się czwarte już od opuszczenia Europy bunkrowanie paliwa w morzu. I tym razem dostarczył je krążący niestrudzenie po najbardziej odludnych akwenach oceanu zbiornikowiec „Charlotte Schliemann”.

Paliwo było jednym z najpoważniejszych problemów stojących przed dowódcą rajdera, ponieważ silniki „Stiera” zużywały aż 15 ton

<sup>7</sup> A. Perepeczko: *Korsarskie rajdy*. Gdynia 1960.

paliwa na dobę przy prędkości 15 węzłów, 10 ton przy prędkości 13 węzłów i tylko 6 ton przy prędkości 10 węzłów. Innymi słowy, zużycie jego na jedną milę morską było najmniejsze przy prędkości 10 węzłów i wynosiło zaledwie 25 kg w stosunku do prawie 42 kg przy 15 węzłach. Nic więc też dziwnego, że „Stier” krążył po oceanie właśnie z tą niewielką, ale za to ekonomiczną prędkością.

Drugim ważnym problemem była sprawa wyżywienia załogi i zwiększającej się wciąż, w miarę kolejnych zatopień, liczby więźniów. W stosunku do tych ostatnich Gerlach co prawda był niezwykle surowy i bezlitosny, jednak nawet ograniczenie porcji żywnościowych dla rozbitków do minimum nie rozwiązywało tej kwestii.

Komandor Gerlach był zwolennikiem surowej i bezwzględnej wojny na morzu i w jego dzienniku bojowym można było przeczytać pod datą 20 sierpnia, kiedy dowiedział się przez radio o uratowaniu przez statek aliancki rozbitków z zatopionego przez „Michela” statku „Arabistan”:

Krażownik pomocniczy musi mieć pewność, że żaden z członków załogi zatopionego statku nie dostanie się na terytorium nieprzyjaciela. W innym razie przeciwnik będzie otrzymywał dokładne dane o szczegółach wyglądu i uzbrojenia rajdera.

Pod pojęciem „mieć pewność” Gerlach rozumiał jedynie dwie możliwości. Jedna to zabranie wszystkich żyjących rozbitków na pokład rajdera, a druga to... całkowite zlikwidowanie wszystkich członków załogi atakowanego statku.

Od czasu do czasu komandor Gerlach otrzymywał przez radio wiadomości o wyjściu poszczególnych statków alianckich z Kapsztadu do rozmaitych portów, leżących po drugiej stronie Atlantyku. To działała niemiecka „piąta kolumna” w Unii Południowoafrykańskiej.

Wczesnym rankiem, 4 września, obserwator w bocieniu gnieździe zameldował statek w zasięgu widoczności. Statek znajdował się pod słońce od rajdera i początkowo trudny był do zidentyfikowania.

— Maksymalną prędkością naprzód! — Gerlach poderwał całą załogę na stanowiska manewrowe.

— Kurs 140° — rozkazał sternikowi. Miał nadzieję tym kursem przeciąć trasę wykrytego statku.



— Dwa maszty i jeden komin — meldował po kilkunastu minutach obserwator.

Silniki „Stiera” pracowały na maksymalnych obrotach, mimo to Gerlachowi było wciąż za mało.

— Nie możecie wycisnąć jeszcze parę obrotów z silnika? — zadzwonił do maszynowni.

— I tak już mamy przeciążenie. Najdalej za pół godziny będę musiał zwolnić, jeżeli nie chcemy stanąć na dobre — odpowiedział z dołu szef siłowni, kapitan Krüger.

— Do diabła! — zaklął komandor, w tym bowiem momencie obserwator z bocianiego gniazda doniósł, że odległość od gonionego statku nie zmniejsza się, a nawet jakby się zwiększała.

— To musi być pasażer — stwierdził komandor.

W kilka minut później wzajemne położenie obu statków umożliwiło dokonanie lepszej obserwacji. Oficer specjalnie wysłany do bocianiego gniazda przez niecierpliwącego się Gerlacha stwierdził, że obcy statek to istotnie pasażer.

— Najpewniej jest to francuski „Pasteur”, pływający pod aliancką kontrolą. Pojemność brutto 29 000 RT, prędkość dwadzieścia parę węzłów.

Co za gratka, co za wspaniały kąsek dla naszej artylerii — komandor Gerlach chodził zdenerwowany po mostku.

Takim statkiem wpisałbym się od razu na pierwsze miejsce w Kriegsmarine. Awans, krzyż, uścisk dłoni samego Führera po powrocie do kraju — myślał gorączkowo.

— Zmniejszyć prędkość do 10 — zdecydował z żalem. W tym wyścigu „Stier” nie miał najmniejszych szans.

A szkoda — myślał w dalszym ciągu Gerlach. — Sylwetka „Pasteura” pięknie ozdabiałaby szot jego kabiny.

Długie krążenie po oceanie wyczerpywało wszystkie zapasy rajdera. Zaczynało brakować węgla, którego zużywano 20 ton na tydzień do produkcji słodkiej wody z wody morskiej i do napędu rozmaitych mechanizmów pomocniczych statku. W celu jego uzupełnienia Gerlach planował na początek października spotkanie ze statkiem zaopatrzeniowym „Brake”.

Dnia 20 września „Stier” spotkał się ponownie z „Michelem”. Równocześnie nadszedł łamacz blokady „Tannenfels”, który płynął z portów japońskich do Bordeaux.

W dwa dni później „Michel” odszedł w celu pobrania paliwa ze zbiornikowca „Uckermark”, a komandor Gerlach, korzystając z dobrej pogody, zdecydował się na pozostanie przez kilka dni w pobliżu dryfującego „Tannenfelsa”. Czas ten załoga rajdera wykorzystywała na malowanie burt „Stiera”, mechanicy zaś przeprowadzili przegląd i remonty silnika głównego i mechanizmów pomocniczych. Jednocześnie usiłowano uruchomić prezent dla rajdera przywieziony przez łamacz blokady. Był nim japoński hydroplan, który jednak w czasie transportu został nieco uszkodzony i na razie nie nadawał się do użytku.

## OSTATNIA WALKA

Walter Nyberg, trzeci oficer statku bandery amerykańskiej s.s. „Stephen Hopkins” objął wachtę o godzinie 8.00.

— Jeszcze parę dni i będziemy po drugiej stronie Atlantyku — odezwał się do sternika, olbrzymiego ciemnowłosego Greka, George’a Papasa.

— Teraz postoiśmy chyba dłużej, panie trzeci, zanim załadują nas do pełna tymi boksytami w Gujanie. A potem nareszcie do Nowego Jorku — uśmiechnął się na samą myśl o tym porcie.

— Tak lubisz Nowy Jork?

— Urodziłem się tam, panie trzeci. I mam tam trzy dziewczyny.

— Trzy?

— Jedną na Brooklynie, drugą na Manhattanie, a trzecią aż w Bronx. W każdej dzielnicy po jednej.

— A wiedzą o sobie?

— Skądże, panie trzeci. Nowy Jork nieleche miasteczko, to człowiek zginie w tłumie. Ale miałbym się z pyszna, gdyby się tak dowiedziały i zeszły gdzie razem.

— To uważaj.

— Sie wie, panie trzeci. Jak mam wolne w czasie postoju, to dwóm mówię, że mam służbę i idę do trzeciej. I tak co dzień zmiana.



Parowiec „Stephen Hopkins” wyszedł w dniu 19 września z Kapsztadu pusty. Zapelnione miał tylko wszystkie zbiorniki balastowe. Już od ośmiu dni przemierzał samotnie wody Południowego Atlantyku. Admiralicja zdawała sobie co prawda sprawę, że w tych rejonach grasuje kilka niemieckich okrętów podwodnych, nie było jednak tylu okrętów wojennych, by zapewnić ochronę ewentualnym konwojom. Eskortowano tylko statki płynące wzdłuż wybrzeży Afryki do Freetown lub Sierra Leone i dalej do Wielkiej Brytanii. Na drugą stronę Atlantyku, do portów Południowej lub Środkowej Ameryki płynęły najczęściej same.

„Stephen Hopkins” był jednym z wielu setek statków wojennej produkcji typu „Liberty” i ujrzał światło dzienne na stoczni w Filadelfii. Załoga, składająca się z 42 ludzi, była dość słabo wyszkolona, w czasie wojny bowiem było bardzo trudno o ochotników do niebezpiecznej pracy na morzu i patrzono przez palce na brak kwalifikacji. Jedynie oficerowie, bosman i cieśla mieli jaki taki staż pływania.

W celu ewentualnej obrony przed nieprzyjacielskim okrętem lub samolotem zamontowano na parowcu „Stephen Hopkins” po jednym dziale kalibru 100 mm na dziobie i rufie oraz dwa sprzężone czterolufowe przeciwlotnicze karabiny maszynowe na pomoście. Obsługę uzbrojenia stanowiło 12 artylerzystów pod dowództwem młodego chorążego Kennetha Willetta, przydzielonych z marynarki wojennej.

Trzeci oficer wypełnił o godzinie 9.00 dziennik okrętowy. Rejs przebiegał spokojnie. Pogoda była dość dobra, morze spokojne, temperatura powietrza umiarkowana. Jedynie widoczność była dość słaba z powodu lekkiej mgiełki, unoszącej się nad wodą i przelotnych szkwałów deszczowych.

Cholernie pusty ten Atlantyk — pomyślał Nyberg, opierając się o wiatrochron. — Ani wyspy, ani statku.

— Dwa statki po prawej burcie! Trzy rumby od dziobu! — rozmyślania trzeciego oficera przerwał nagle podniecony głos asystenta pokładowego, Charlesa Fitzgeralda, który odbywał na statku pierwszy swój rejs po ukończeniu przyspieszonych kursów oficerskich.

Nyberg przebiegł gwałtownie na prawe skrzydło mostku. Przytknął lornetkę do oczu i spojrzał we wskazanym przez asystenta kierunku.

Istotnie. W zasięgu widoczności, rozmażaną nieco przez mgiełkę widniały dwa statki, stojące chyba bez ruchu obok siebie. Widok ten był

zupełnie niespodziewany i nieomal absurdalny, kto bowiem w środku oceanu urządza sobie postój, w dodatku w tak niebezpiecznym czasie i akwenie.

— Obudzić natychmiast Starego! — rozkazał.

Asystent dmuchnął w mosiężną tubę, której gwizdek znajdował się o jeden pokład niżej, tuż nad kapitańską kaję.

— Słucham, kapitan — usłyszał niemal natychmiastową odpowiedź.

— Panie kapitanie, dwa dryfujące statki w odległości kilku mil po prawej burcie.

— Zaraz będę na mostku.

Kapitan Paul Buck, czterdziestoletni mężczyzna, od kilkunastu lat pływający na statkach marynarki handlowej, widocznie spał w mundurze, natychmiast bowiem zjawił się kompletnie ubrany w kabinie nawigacyjnej. Wybiegł na skrzydło, przykładając lornetkę do oczu.

— Wywiesili sygnał: „Zatrzymać się natychmiast” — odczytał.

— Ogłosić alarm bojowy! Zawołać pierwszego oficera na mostek! Wywiesić naszą banderę! Panie trzeci, wysunąć szalupy nad wodę i sprawdzić zamocowanie tratw! — rozkazy kapitana padały jeden za drugim.

Załoga, poderwana przeraźliwymi buczkami, błyskawicznie znalazła się na pokładzie. W biegu, nakładając helmy i zapinając pasy ratunkowe, zajmowano stanowiska przy dwóch działach, przy karabinach maszynowych. Bosman Allyn Phelps wraz z kilkoma marynarzami przygotowywał szalupy do opuszczenia na wodę.

Kapitan Buck w dalszym ciągu obserwował pilnie oba widoczne już coraz lepiej statki. Jeden z nich — większy — znajdował się bliżej „Hopkinsa”, drugi — mniejszy — wydawał się być mocno uzbrojonym statkiem handlowym.

— Krążowniki pomocnicze — stwierdził kapitan.

Ale jakiej bandery? — jeszcze w myślach łudził się, że mogą to być jakieś statki bandery alianckiej. Nie chciał dopuścić możliwości, że widoczne w szklach lornetek statki to niemieckie rajdery, o których działalności i możliwości napotkania uprzedzono go przed wyjściem z Kapsztadu.

— Mniejszy ze statków podnosi flagę na tylnym maszcie! — krzyknął asystent stojący z lornetką obok kapitana.



Kapitan Buck poczuł nagle jakby jakaś obręcz zaciśkała mu się na szyi. Podnoszona na maszcie obcego statku flaga była banderą hitlerowskiej marynarki wojennej. W tym samym momencie nad mniejszym ze statków wzbił się obłok ciemnego dymu i błysnął pomarańczowy blask wystrzału.

Kapitan wpadł do kabiny nawigacyjnej.

— Nadać sygnał „QQQ”! Natychmiast! — krzyknął do radiooficera.

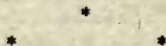
Statek wstrząsnął się, jakby napotkał jakąś podwodną przeszkodę. W odległości niecałych 30 metrów przed dziobem wyrosła nagle wysoka fontanna wody, której kaskady spadły, niesione wiatrem, na dziób „Stephena Hopkinsa”.

— Lewo na burtę! — rozkazał kapitan. Chciał obrócić się rufą do napastnika, by zmniejszyć pole ostrzału, a jednocześnie by umożliwić użycie w walce tylnego działła, które artylerzyści szykowali już do walki.

W przechylający się w zwrocie statek uderzyły dwa ciężkie pociski następnej salwy. Wszystko zadrżało od nagłego ciosu. Kapitan Buck dojrzał, jak w błysku eksplozji znikli mu z oczu: przebiegający przez pokład do dziobowego działła smarownik Gus Tsiforos, który pływał już z kapitanem na trzecim z kolei statku i asystent Charles Fitzgerald. Gdy rozwiął się dym wybuchu, w miejscu, gdzie przed chwilą stali jeszcze obaj członkowie załogi, była tylko olbrzymia dziura w pokładzie.

Radiooficer Hudson Hervey siedział ze słuchawkami na uszach i nadawał bez przerwy sygnał „QQQ”, podając pozycję oraz sygnał kodowy statku. Słyszał jednak w pobliżu jakąś silną stację, której ostry sygnał tłumił zupełnie jego wołanie o ratunek.

Zagłuszają — domyślił się.



Rankiem, 27 września, komandor Gerlach opuścił mostek „Stiera”, dokładnie o godzinie 9.00 zszedł do swej kabiny, aby oddać się swemu ulubionemu zajęciu, studiowaniu obszernej monografii dotyczącej pierwszej wojny światowej na morzu. W tej tematyce komandor Gerlach czuł się doskonale i z pamięci mógł odtwarzać przebieg najróżniejszych bitew i potyczek morskich w latach od 1914 do 1918. Znal też wszelkie

dane dotyczące okrętów obu wojujących stron, a największą radość sprawiało mu odtwarzanie na dokładnych mapach przebiegu bitew morskich i zastanawianie się, jaki mógłby być ich przebieg, gdyby dany okręt postąpił tak lub inaczej.

Ledwo jednak komandor otworzył książkę, by zagłębić się w lekturze, zaterkotał telefon.

— Widoczny statek z prawej burty! — usłyszał głos swego zastępcy.

— Ogłosić alarm bojowy! Podnieść szalupę z marynarzami malującymi burtę! — komandor Gerlach szykował swój okręt do kolejnego sukcesu.

Gdy wbiegł na pomost, szalupę już podciągano do góry, a obsada dział zajmowała swoje stanowiska bojowe.

— Cała naprzód! — dał sygnał do maszynowni.

Widoczność była słaba. Przelotne szkwały przesłaniały raz po raz horyzont. Idący w odległości kilku mil duży statek handlowy to ukazywał się w przerwach między ścianami deszczu, to niknął i rozmywał się za wodną kurtyną.

— Statek typu „Liberty” — komandor Gerlach rozpoznał bez trudu charakterystyczną sylwetkę.

— Artyleria gotowa do otwarcia ognia! — zameldowano na mostek.

— Ognia! — rozkazał Gerlach.

„Stierem” wstrząsnęła salwa dział głównego kalibru. Obserwator z lornetką przy oczach śledził efekt wystrzelonych pocisków.

— Za krótka — szepnął, gdy fontanny wzbitej w górę wody przesłoniły płynący statek.

Do centrali artyleryjskiej popłynęły nowe dane.

— Nieprzyjacieli robi zwrot — meldował obserwator.

— Ognia!

Ta salwa była celna. Śródokręcie ostrzeliwanego statku zniknęło w jaskrawym płomieniu, by w chwilę potem okryć się dymem.

— Ognia!

\*  
\*  
\*

Chorąży Kenneth Willett — dowódca artylerzystów zaokrętowanych na okręcie „Stephen Hopkins” — przebiegał akurat przez pokład do



rufowego działu, gdy w statek uderzył pierwszy celny pocisk niemiecki. Podmucha eksplozji rzucił chorążego pod windę ładunkową. Biegący za nim artylerzysta dopadł do leżącego.

— Żyje pan, panie chorąży? — potrząsnął go za ramię.

Willett syknął z bólu.

— Trafili mnie chyba — na rękawie podartego munduru występowała coraz większa plama krwi.

— Opatrunek!

— Do diabła z opatrunkiem! — chorąży poderwał się na nogi.

Przewiązał krwawiące ramię chustką i podbiegł do rufowego działu, które szykowano już do strzału.

Sam ustawił celownik.

— Walimy w ten mniejszy. Na przedni — wyjaśniał obsłudze działu.

— Ognia! — Podniósł lornetkę do oczu.

— Za krótka — stwierdził z żalem.

— Ognia! — rozkazał znów.

— Do licha, za długa! — zdenerwował się. Postanowił, że teraz, za trzecim razem już na pewno trafi.

— Ognia! — rozkazał, zagryzając w przejęciu wargi.

Na bliższym ze statków nieprzyjacielskich wykwitł pióropusz ognia i dymu.

— Trafiony! — krzyknął Willett. — Mamy go. Hurra!

— Hurra! — podjęli marynarze z obsługi działu.

I następny pocisk „liberciaka” siedział w celu. „Stier” spowity był teraz chmurą gęstego dymu, przez który przebijały jaskrawopomarańczowe błyski ognia.

— Znowu jest! Chłopcy, zobaczycie, że go pošlemy do diabła. — Chorąży Willett zapomniał całkowicie o swojej ranie.

Przeciwnik jednak, mimo że trafiony już kilkakrotnie przez dzielnych artylerzystów „liberciaka” i dymiący wnieconym pożarem, nie osłabiał ognia. W walczący frachtowiec raz po raz uderzały ciężkie pociski rajdera, rozrywając burty i pokłady, niszcząc nadbudówki, raniąc i zabijając ludzi załogi.

Jeden z pocisków rozerwał się blisko rufowego działu. Większość obsługi poległa na miejscu, kilku rannych wilo się na zakrwawionym pokładzie. Chorąży Willett, w poszarpanym mundurze, bez czapki,

z oczyma zalanymi krwią płynącą ze zranionej głowy, podniósł się i na kolanach doczołgał do opuszczonego działu samotnie sterczącego na rufie. Obok, na poszarpanej odłamkami platformie, leżał pocisk, którego już ładowniczy nie zdołał wsunąć do komory zamkowej.

Chorąży ujął pocisk w ręce i usiłował go podnieść, był jednak zbyt osłabiony wpływem krwi i upadł na platformę, uderzając zranioną głowę o podstawę działu.

Przenikliwy ból otrzeźwił Willetta. Oparł się na łokciu, podciągnął do samego działu i ponownie spróbował unieść śliski, ciężki kształt.

— Nie dam rady — zamruczał. — Cholerny świat — płakał z bezsilnej złości.

Wtem poczuł, jak ktoś podnosi go za ramiona.

— Żyje pan, panie chorąży — nad Willettem nachylił się młodziutki praktykant maszynowy, Edwin O'Hara. Był to jego pierwszy rejs.

— Żyje. Pomóż mi... Ten pocisk... — wystękał Willett.

— Uciekajmy, panie chorąży. Statek tonie.

— Jeszcze tylko... jeszcze choć jeden pocisk w tego łotra.

Wepchnęli pocisk do komory. Willett nastawił działo. Odpalili.

— Jeszcze jeden — zamamrotał chorąży.

Z przechylonego już ostro na burtę, płonącego, rozszarpywanego ciężkimi salwami statku jeszcze raz po raz mknęły pociski ku zbliżającemu się, pewnemu już zwycięstwa, rajderowi. „Stephen Hopkins”, wbrew przewidywaniom komandora Gerlacha, wbrew rozsądkowi, jakby na przekór rozgrywającej się tragedii, bronił się, walczył i zadawał ciosy. Z pięciu ostatnich, wystrzelonych przez chorążego i praktykanta pocisków, aż trzy utkwily w celu, podsycając i tak już szalejący na rajderze pożar.

\*

\*

\*

— Rozstrzelać ten cholerny statek! — komandor Gerlach wściekał się na mostku „Stiera”. Nie dość, że napadnięty frachtowiec nie poddał się, nie dość, że trzeba było zużyć tyle amunicji, jeszcze na domiar złego jego pierwsze celne pociski trafiły w maszynownię, rozrywając zbiorniki paliwa.



Na „Stierze” szalał pożar, podsycany płonąą ropą. Maszynownia została wyłączona z ruchu i rajder kołysał się bezwładnie, stanowiąc doskonały cel dla desperackich obrońców amerykańskiego frachtowca. Cała niemiecka załoga, poza artylerzystami, zajęta była gaszeniem ognia, jednak pożaru nie można było opanować. Ogień przerzucal się na coraz to nowe pomieszczenia.

Jeżeli dojdzie do drugiej ładowni, trzeba natychmiast opuszczać statek — zdawał sobie sprawę komandor Gerlach. W ładowni tej bowiem znajdował się magazyn torped; 19 stalowych pojemników, wypełnionych ładunkiem wybuchowym, z których każdy oddzielnie mógł zniszczyć cały statek.

— Rozstrzelać to pudło! — zrywał się Gerlach.

Zatopić, zniszczyć sprawcę niespotykanej, nieprzewidzianej porażki dumnego rajdera. Komandor zdawał sobie sprawę, że nawet jeżeli zdoła się zatrzymać ogień i ugasić pożar, siłownia najprawdopodobniej nie będzie już nadawała się do użytku.

Koniec projektowanej, błyskotliwej, korsarskiej kariery! Diabli wzięli ambitne, zbrodnicze plany komandora.

\*

\*

\*

„Stephen Hopkins” płał już nieomal od dziobu do rufy, gdy kapitan Paul Buck wydał rozkaz opuszczenia statku. Nieliczni ocalali z pogromu członkowie załogi rzucili się do dwóch nie zniszczonych dotychczas szalup i poczęli je opuszczać na wodę. W tym momencie kolejna salwa rajdera trafiła w mostek i nikt już nie ujrzał więcej ani kapitana, ani radiooficera, który do ostatniej chwili usiłował posługując się awaryjną radiostacją wezwać pomocy.

Pod pokładem rozrywanego wciąż pociskami statku, na samym jego dnie, w maszynowni pracowali jeszcze ludzie. Wachtę miał trzeci mechanik — Kenneth Vaughan, smarownik — Andy Tsigonis i palacz — Mike Fitzpatrick. Odcięci od świata pokładem i burtami, zamknięci w stalowym pudle, zdani byli jedynie na wiadomości przekazywane im przez telefon z mostku. Słyszeli strzały własnego działu, czuli potworne uderzenia obcych pocisków w ich statek, w dalszym ciągu wykonywali

jednak wszystkie polecenia, przekazywane im z góry telegrafem maszynowym.

Maszyna główna pracowała, śruba się kręciła i „Stephen Hopkins” manewrował wokół unieruchomionego już rajdera.

Przewaga artylerii napastnika była jednak zbyt duża. W piętnastej minucie nierównej walki celne pociski niemieckie rozdarły pokład nad siłownią, zamieniając ją w jednym ułamku sekundy w piekło.

„Stephen Hopkins” stał się wrakiem.

Biegnących do szalup Amerykanów kosił teraz ogień niemieckich karabinów maszynowych i działek lekkiego kalibru.

Cieśla — Hugh Kuhle i dzielny chorąży — Kenneth Willett dopadli do prawoburtowej tratwy ratunkowej, zaczepionej na sztagach przy tylnym maszcie. Wystarczyło jedno uderzenie młotkiem, by zwolnić zaczep i by tratwa z głośnym pluskiem spadła na wodę.

— Jeszcze jedną, cieśla! — Willett zauważył, że marynarz szykuje się do skoku za burtę. — Jeszcze tę po drugiej burcie.

Przejście przez pokład było utrudnione przez olbrzymią wyrwę w rogu czwartej ładowni. Trzeba było przecisnąć się przy samym maszcie, wśród sterty porwanych brezentów i potrzaskanych desek lukowych.

Obaj marynarze dobiegali już zdyszani do lewoburtowej tratwy, gdy po burcie i pokładzie przemknęła gwałtowna seria z ciężkiego karabinu maszynowego. Cieśla wyrzucił obie ręce do góry w rozpaczliwym geście bólu i przerażenia, chorąży Willett natomiast skulił się i padł na pokład.

— Panie chorąży! Panie chorąży! — praktykant O'Hara przedzierał się przez rumowisko pokładu do leżącego Willetta. W tym momencie seria z niemieckiej broni maszynowej dosłownie przecięła na pół młodego chłopca.

Drugi mechanik George Cronk szarpał się wraz z kilkoma marynarzami z zakleszczoną w żurawikach szalupą. Nie daliby sobie rady, gdyby nie nadbiegl palacz Demetrades z ciężkim młotem. Był to człowiek o postawie i sile niedźwiedzia; wystarczyło kilka jego ciosów, żeby szalupa opuściła wreszcie tonący statek.

Skakali do niej z przechylonego pokładu, wdrapywali się z wody półprzytomni z ran i przerażenia. Niemcy strzelali bez przerwy. W ostatniej jeszcze chwili eksplodujący pocisk mniejszego kalibru zabił dwóch



marynarzy, Andy Yanza i Billa Adriana, i ciężko ranił czterech marynarzy znajdujących się w szalupie.

Odbili wreszcie od pływającego wraka, odpychając się od burty potrzaskanym bosakiem i wiosłami. Odpływali w pośpiechu od pudła, które jeszcze przed godziną było ich statkiem, ich schronieniem, ich domem na morzu. Starali się tak wymanewrować, aby znaleźć się po przeciwnej stronie wraka, aby w ten sposób zyskać jakąś osłonę przed strzelającym wciąż do rozbitków piratem.

W szalupie było ich tylko 19, z tego aż 5 ciężiej lub lżej rannych. Dowództwo przejął najstarszy stopniem — drugi mechanik — George Cronk.

— Odpływamy od tonącego statku — zdecydował.

Ujęli ciężkie wiosła. Ruszyli.

— Dokąd płyniemy, panie drugi? — zapytał jeden z rannych, strzelec Wallace Breck.

— Jeśli nas Niemcy nie wezmą do niewoli albo nie rozstrzelają w szalupie, to na zachód, do Brazylii.

— A daleko do tej Brazylii, drugi?

— Daleko, cholernie daleko, ale damy sobie radę, chłopie.

Niemcom tymczasem nie w głowie było podnoszenie rozbitków amerykańskich z wody i branie ich do niewoli. Pożar w maszynowni „Stiera” został co prawda ugaszony dzięki wysiłkom teraz już całej załogi i o godzinie 10.14 uruchomiono nawet jeden z agregatów prądotwórczych, ale w pozostałych pomieszczeniach statku pożar szalał w dalszym ciągu, zagrażając magazynowi amunicyjnemu, a zwłaszcza składowi torped. Zawory zatapiania tej komory odmówiły posłuszeństwa i, mimo że szef broni torpedowej rajdera — porucznik Krancke ze swoimi ludźmi usiłował z narażeniem życia zatopić przedział, ich wysiłki nie zostały uwieńczone sukcesem.

Nie działała maszynka sterowa, kompletnie zniszczona jednym z ostatnich celnych pocisków wystrzelonych z amerykańskiego statku. Nie

powiodły się też próby włączenia awaryjnego urządzenia, wybuch pociśku pogiął bowiem trzon steru.

— W ładowni numer dwa widoczny ogień! — zameldowano komandorowi o godzinie 10.30.

Kilkanaście minut przedtem Gerlach obserwował przez lornetkę zatonięcie statku amerykańskiego. Szedł on dziobem w głębinę, zanurzał się powoli i jeszcze długo nad powierzchnią wody powiewała gwiazdzista bandera w białoczerwone pasy.

— Opuścić okręt! — zdecydował z ciężkim sercem Gerlach.

Była to już ostatnia chwila, ogień objął już bowiem magazyn torped, a pokład nad nim rozgrzał się do czerwoności. Lada moment można się było spodziewać wybuchu. Spuszczono w popłochu łódzie i tratwy, skakano do wody wprost z pokładu. Towarzyszący na uboczu walce „Tannenfels” również opuścił swoje szalupy, by podnieść pływających rozbitków z rajdera.

Po osiągnięciu pokładu zaopatrzeniowca okazało się, że w czasie akcji zginęło 8 członków załogi „Stiera”, a 33 zostało rannych. W kilkanaście minut później komandor Gerlach na czele swoich pozostałych przy życiu podkomendnych salutował tonącego „Stiera”, który po wybuchu torped, rozerwany dosłownie na części, zanurzył się błyskawicznie w nurtach Oceanu Atlantyckiego.

„Tannenfels” z uratowanymi członkami załogi rajdera ruszył w swą dalszą drogą do Bordeaux, gdzie doszedł, niezauważony przez okręty czy samoloty alianckie, w dniu 8 listopada. Dosięgły go tam dopiero miny założone przez oddział komandosów, którzy wdarli się w brawurowym rajdzie na kajakach do Bordeaux.

Na oceanie pozostali rozbitkowie okrętu „Stephen Hopkins”, zdani wyłącznie na własne siły w odległości wieluset mil od najbliższego brzegu.

## TRAGICZNA ODYSEJA

W szalupie ratunkowej „Stephena Hopkinsa” znajdowało się w chwili opuszczenia statku 19 członków załogi. Przez dłuższy czas rozbitkowie krążyli jeszcze w okolicy rozegranej bitwy, drugi mechanik bowiem spodziewał się, że uda mu się odnaleźć jeszcze kogoś pływającego na trat-



wie lub w pasie ratunkowym. Na nieszczęście widoczność była zdecydowanie zła, a przelotne silne szkwały pogarszały coraz bardziej sytuację.

Gdy rozbitkowie przyszedli nieco do siebie po doznanym szoku, zaczęto sobie przypominać przebieg walki i roztrząsać, co mogło stać się z resztą towarzyszy. Starszego mechanika na przykład widziano, jak wciągał do nadbudówki rannego chłopca okrętowego na kilka minut przed uderzeniem pocisku niemieckiego. Jeden z uratowanych widział, jak w czasie obsługiwanego działka zginął drugi oficer — Joseph Layman i chłopak pokładowy — Herbert Love. Bosman Allyn Phelps został zastrzelony w czasie bezskutecznej próby naprawy zerwanej anteny, radiooficer zginął na posterunku, kiedy jeden z ostatnich niemieckich pocisków rozniósł mostek i radiostację. Podobnie zginął kapitan statku.

Po południu tego tragicznego dnia zauważono w dość dużej odległości od szalupy dryfującej tratwę, na której widać było 6 rozbitków, dających jakieś znaki. Niestety wszystkie próby podejścia do tratwy okazały się bezskuteczne i rozbitkowie zniknęli bezpowrotnie w nadchodzącej ścianie mgły.

Po kilku godzinach w podobnych okolicznościach dostrzeżono podobną, ledwo trzymającą się na wodzie, szalupę, w której rozpoznano trzeciego oficera — Waltera Nyberga. I znowu próba podejścia do szalupy zakończyła się fiaskiem.

— Płyniemy na zachód do brzegów Brazylii — zdecydował wieczorem drugi mechanik.

Był dzień 27 września 1942 roku. Rozpoczęła się wielodniowa, męcząca, tragiczna odyseja rozbitków z dzielnego statku. Dowódca szalupy zaczął prowadzić dziennik pokładowy:

- |             |                                                                                                                                  |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wrzesień 28 | W pobliżu widoczne dwie opuszczone dryfujące tratwy. Bez nazwy statku. Zabraliśmy zapasy żywności i wody. W nocy silny wiatr SW. |
| Wrzesień 29 | Racjonowana woda i żywność. Ranni w stanie bardzo ciężkim. W dalszym ciągu silny wiatr.                                          |
| Wrzesień 30 | Wiatr zelżał. Morze trochę spokojniejsze. Słońce. Próbowaliśmy ulżyć rannym przez namoczenie bandażi w słonej wodzie.            |

- Październik 1 Ograniczono racje żywnościowe do 6 uncji dziennie, aby mieć więcej dla rannych.
- Październik 6 O 6.30 zmarł drugi kucharz — Eugene McDaniels. O 10.30 zatrzymaliśmy szalupę i pochowaliśmy go w morzu. Pozycja nieznana.
- Październik 8 O 11.30 zmarł młodszy steward — Leonard Romero. Pochowany o zachodzie słońca. Przed pochowaniem zdjęliśmy jego jedyną własność — pierścionek.
- Październik 9 Operowaliśmy ciężko rannego strzelca — Wallace'a Brecka. Brak środków znieczulających. Wyjęliśmy z jego ramienia odłamek granatu.
- Październik 11 O 3.15 zielone rakiety z jakiegoś niewidocznego statku przed nami. Możliwe, że to niemiecki okręt podwodny. Odpowiedzieliśmy rakietami. Żadnego skutku.
- Październik 15 Umarli palacze — Demetrades i Galagates.

Dnia 27 października 1942 roku wylądowała na wybrzeżu brazylijskim, w odległości 22 mil na północ od Rio de Janeiro, prawie całkiem zniszczona szalupa z 15 ledwo żywymi ludźmi na pokładzie. Na jej burcie widniał niemal nieczytelny napis:

STEPHEN HOPKINS  
BALTIMORE







Trasa rejsu niemieckiego rajdera „Stier”





I 15,621

