

**ANDRZEJ PEREPECZKO**

# **OPERACJA «DYNAMO»**



**WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1966**

## **MINIATURY MORSKIE**

**Seria: Epizody z II wojny światowej na morzu**

**Zeszyt 33: Operacja „Dynamo”**

**Okladkę projektował  
HENRYK BARANOWSKI**



**Redaktor  
Ewa Kaniewska**

**Redaktor techniczny  
Władysław Kawecki**

**WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1966**

Wydanie pierwsze. Nakład 120 000 + 250 egz. Format B6.  
Ark. wyd. 3,5. Ark. druk. 2. Papier rotograviurowy  
w rolach kl. V, 70 g, szer. 70 cm z Fabryki Papieru  
w Szczecinie-Skolwinie. Cddano do składania 3 IX 1966  
roku. Podpisano do druku i druk ukończono w listo-  
padzie 1966 r.

Nr zam. 1817/66 — W-3

Cena zł 4,—

Zakłady Graficzne im. M. Kasprzaka, Poznań,  
ul. Wawrzyniaka 39

## NIEDZIELA

**W** niedzielę, dnia 26 maja 1940 roku, w jednej z sal budynku Admiralicji Brytyjskiej w Londynie o godzinie 18.57 zapadła ważna decyzja. Starszy, siwy mężczyzna, admirał sir Dudley Pound, pierwszy lord Admiralicji podniósł się z rzeźbionego bogato fotela i oparł ręce na olbrzymiej płachcie mapy odcinającej się bielą od ciemnego tła dębowego stołu. Admirał stał tyłem do okna, z którego padało światło wiosennego popołudnia. Na rękawach munduru połyskiwało złoto galonów.

— Panowie — admirał powiódł wzrokiem po zgromadzonych wokół stołu — proszę wydać odpowiednie rozkazy rozpoczęcia operacji „Dynamo”. To wszystko. Dziękuję panom.

Zebrani wstali od stołu. Ruszyli teraz do



*General Gort*

drzwi, aby jak najszybciej przekazać decyzję admirała, decyzję, która była wynikiem wiadomości napływających z drugiej strony kanału La Manche, z pół walczącej Francji.

Na stole została mapa. Przedstawiała ona największe miejsce kanału La Manche, w którym ląd europejski zbliżał się na odległość kilkunastu zaledwie mil do wysokich, białych skał angielskiej wyspy. Wyspy, która teraz stawała się „wyspą ostatniej nadziei“ dla cofającego się pod naporem niemieckich dywizji pancernych angielskiego korpusu ekspedycyjnego pod dowództwem generała lorda Gorta.

Wąski przesmyk Cieśniny Kaletańskiej, który oddzielał brzeg francuski od Anglii, najeżony był z obu stron piaszczystymi mieliznami. Od angielskiej strony, między Dover i Ramsgate, rozpościerały się zdradliwe piaski Goodwin Sands; wzdłuż brzegu francuskiego natomiast ciągnęły się od Calais poprzez Dunkierkę aż do Ostendy piaszczyste łachy, wynurzające się z wody w czasie każdego odpływu. Po francuskiej stronie zakreślone czerwoną kredką kółko, po angielskiej drugie: Dover i Dunkierka. Oba kółka połączone trzema czarnymi liniami.

Trzy czarne linie. Trasa X, trasa Y i trasa Z\*. Ostatnie drogi odwrotu z Francji, ostatnia szansa dla przeszło dwustutysięcznej armii lorda Gorta.

Trasa Z — najkrótsza droga łącząca Dunkierkę z Dover. 39 mil morskich. W pierwszej swej części biegnie wzdłuż francuskiego brzegu, przeciska się między płyciznami przybrzeżnych mielizn, mija schowany nieco w głąb lądu Gravelines, by potem koło Calais skrócić prosto do widocznego po drugiej stronie cieśniny Dover.

Najkrótsza droga dla statków i okrętów mających ewakuować Anglików z kontynentu europejskiego. Najkrótsza, ale czy najlepsza, czy najbezpieczniejsza?

Przecież niemiecki korpus pancerny Guderiana już 20 maja, a więc sześć dni przed decyzją wykonania opera-

---

\* Patrz mapka na trzeciej stronie okładki.



cji „Dynamo“, dotarł w swym, zda się, niepowstrzymanym marszu na zachód do morza koło Abbeville, odcinając tym samym zgromadzone na północnym skrzydle frontu z Niemcami oddziały 1 armii francuskiej oraz armię belgijską i ekspedycyjny korpus angielski. I teraz trasa Z jest już pod ostrzałem artylerii niemieckiej. Są jeszcze trasy Y i X, ale znacznie dłuższe i równie niebezpieczne.

Jakiż będzie los angielskiego korpusu ekspedycyjnego walczącego jeszcze we Francji? Czy uda się operacja „Dynamo“?

Początkowy plan przebicia się oddziałów alianckich przez niemiecki zagon pancerny i tym samym wzięcia w kocioł nad morzem dywizji generałów: Guderiana, Hotha i Reinhardta okazał się po kilku dniach niemożliwy do wykonania i wojska alianckie znalazły się tym samym w gigantycznym worku. Jedyne z niego wyjście prowadziło w kierunku morza, do francuskich portów: Boulogne, Calais, Dunkierki czy belgijskiej Ostendy.

Niemcy jednak parli niepowstrzymanie dalej. Pancerne dywizje ruszyły w górę wzdłuż brzegów kanału La Manche. 22 maja Niemcy przystąpili do zajmowania Boulogne oraz otoczyli Calais. Z tego ostatniego portu trwała pośpieszna ewakuacja oddziałów. W akcji osłaniającej ogniem artyleryjskim obronę aliantów przeciwko niemieckim kolumnom czołgów brały udział alianckie, a wśród nich i niszczyciel ORP „Burza“. Dnia 24 maja niemieckie bomby lotnicze poważnie uszkodziły polski okręt, który zmuszony był wycofać się z akcji.

Z tą chwilą, gdy niemieckie wojska otoczyły Calais, aliancom został do dyspozycji praktycznie jeden pełnomorski port do ewentualnej ewakuacji — Dunkierka. Początkowo dowództwo francuskie miało zamiar utrzymać porty nad kanałem jedynie w celu zaopatrywania odciętych we flamandryjskim „worku“ armii od strony morza, Anglicy jednak nie chcieli zbyt długo nadstawiać głowy za swych francuskich sojuszników.

Już na kilka dni przed niedzielną decyzją Admiralicji — 19 maja 1940 roku — generał Gort przekazał do ministra wojny, Sir Anthony Edena, propozycje dotyczące planu ewakuacji angielskiego korpusu ekspedycyjnego z Francji do Wielkiej Brytanii. Już 19 maja, a więc jeszcze w czasie, kiedy niemieckie dywizje pancerne nie dotarły do morza, kiedy jeszcze nie zamknęły się hitlerowskie stalowe kleszcze. I od tego właściwie dnia dowódca angielskiego korpusu ekspedycyjnego czynił wszystko, aby wycofać z francuskich pól bitewnych jak najwięcej swoich żołnierzy. Sprawa walki z Niemcami stała się ważna tylko o tyle, o ile pozwalała na osłonę prowadzonego intensywnie odwrotu.

Tymczasem Niemcy doskonale zdawali sobie sprawę z faktu, że jedyna angielska droga odwrotu prowadzi przez Dunkierkę. W nocy z 22 na 23 maja generał von Kleist przekazał do dyspozycji generała Guderiana jeszcze jedną dywizję pancerną. Ten skierował ją pod Calais, skąd wycofał walczącą tam uprzednio inną, silniejszą dywizję. Uważał bowiem, że sprawa zdobycia Calais nie jest teraz najważniejsza. Odcięty całkowicie od zaplecza port nie przedstawiał już dla wojsk alianckich żadnej wartości i Niemcy zupełnie słusznie zdecydowali, że mogą jeszcze poczekać z jego zdobyciem.

Ważna stała się od tego momentu Dunkierka i tylko Dunkierka. Dla generała Guderiana było jasne, że po zdobyciu tego portu wojska alianckie znajdą się w pułapce bez wyjścia. Droga na południe Francji, jeszcze możliwa parę dni temu, kiedy zagony niemieckie wyrwały się daleko na zachód, obecnie jest już nie do sforsowania dla otaczanych coraz bardziej wojsk alianckich.

A więc kierunek Dunkierka!

23 maja 1940 roku o godzinie 10.00 prawie 300 czołgów i niemieckiej dywizji pancernej skrzyło od Calais na wschód i rozpoczęło marsz w kierunku Dunkierki dwoma drogami: na Gravelines i Bourbourgville. Jeszcze tego sa-



megu dnia wieczorem czołówka dotarła do kanału Aa. Tym samym tak zwana „linia kanałów“, na której armia angielsko-francuska postanowiła bronić dostępu do Dunkierki, została osiągnięta przez nieprzyjaciela!

Zwiadowcy niemieccy widzieli już tej nocy ognie pożarów, wznieconych w Dunkierce przez hitlerowskie lotnictwo, a następnego dnia rano czarny dym wskazywał kierunek natarcia.

Drogowskazy przydrożne informowały, że *Dunkerque* oddalona jest zaledwie o 25 kilometrów. Jeszcze tylko te dwadzieścia parę kilometrów! Cóż to znaczy dla czołgów, które przebyły tak daleką drogę od granicy niemiecko-francuskiej nad wody kanału La Manche.

Z drugiej strony sinoniebieskiego pasa wody widoczne wyraźnie przez lornetkę białe skały Dover.

— Boże, ukarż Anglię! *Gott, strafe England!* — zerwał się okrzyk na zakurzonych maszynach pancernych. Z zachrypniętych gardeł wydzierał się głośny, zwycięski śpiew.

*Denn wir fahren, denn wir fahren gegen England!...*

24 maja wczesnym rankiem 1 niemiecka dywizja pancerna zdobyła cztery przyczółki na wschodnim brzegu kanału Aa — ostatniej zaporze przed Dunkierką. Z prawego skrzydła dywizję pancerną wspierał wyborowy pułk SS *Leibstandarte Adolf Hitler*. Miał on atakować „linię kanałów“ na wysokości miejscowości Watten. Spod Boulogne, którego zdobycie było już dla Niemców tylko kwestią czasu, gen. Guderian odwołał wszystkie rezerwy 2 dywizji pancernej.

— Wszystkie siły na Dunkierkę! — oznajmił oficerom swego sztabu.

Mapa okolic Dunkierki pocięta gęstą szachownicą kanałów przekreślona była grubymi krechami strzałek. To kierunki uderzeń niemieckich. Wszystkie ostrza skierowane w jeden punkt. Na Dunkierkę! Od samego morza aż po Saint Omer i Aire, dokąd rankiem 24 maja dotarł pancerny korpus Reinhardta, czerniły się kółka z wpisanymi nazwami dywizji, pułków, batalionów.

Z pozostawionego na zapleczu idących naprzód dywizji niemieckich Boulogne 20 brygada gwardii brytyjskiej wycofała się 23 maja na pokładach niszczycieli „Whitshed“, „Vimiera“, „Wild Swan“, „Venomous“ i „Venetia“. Francuska załoga portu została sama i 24 maja, po silnym szturmie grenadierów 2 niemieckiej dywizji pancernej, Boulogne skapitulowało.

Generał Guderian przygotowywał tymczasem starannie uderzenie na Dunkierkę, które miało zniszczyć i wykluczyć z dalszej walki prawie 400 000 armię aliancką, nie licząc 20 dywizji belgijskich.

— Ten cały olbrzymi worek flandryjski przetniemy u samej podstawy — generał wskazywał na mapie niziny ograniczone kanałem Aa od zachodu, Skaldą od południa oraz rzeką Lys i kanałami Bruges od wschodu — zaciągniemy go naszą pancerną pętlą i nie dopuścimy Anglików do kanału La Manche. Ani jednego! Wygarniemy całą północną armię aliancką jak ryby z saka.

Generał Guderian widział już oczyma duszy ostateczny pogrom i klęskę angielskiego korpusu ekspedycyjnego we Francji. Wiedział, że jest to większość zdolnych w tej chwili do walki jednostek angielskich. Zniszczenie tych wojsk osłabi znacznie potencjał wojenny Anglii. Francja pada już pod ciosami jego pancernych dywizji. Idą w rozsypkę jej pułki, dywizje, armie. Niedługo upadnie cała. A potem?

Potem kolej na Anglię.

Z kwatery generała widać odległe, białe skały po drugiej stronie kanału La Manche. To już Anglia.

I w tej chwili, na kilka dosłownie godzin przed ostatnim uderzeniem, z głównej kwatery Wehrmachtu nadchodzi osobisty rozkaz Hitlera polecający natychmiast wstrzymać niemiecką ofensywę pancerną na Dunkierkę.

Generałowie von Kleist, Guderian i Reinhardt nie chcą uwierzyć. Może to zaszła jakaś pomyłka, jakieś fatalne nieporozumienie? Próbuje protestować, dzwonią telefony.



Krzyżują się szyfrowane depesze radiowe. Rozkaz naczelnego dowództwa wojsk lądowych jest jednak aż nadto wyraźny:

*Dywizje pancerne mają się zatrzymać w odległości strzału armatniego od Dunkierki. Dozwolone są tylko ruchy w celu rozpoznania i ubezpieczenia.*

Rozkaz ten, wydany na osobiste żądanie Hitlera, zawierał jeszcze słowa, które do pewnego stopnia motywowały niespodziewaną decyzję:

*Dunkierkę należy pozostawić Luftwaffe...*

W powojennych zeznaniach kilku generałów i marszałków niemieckich stwierdziło, że Hitler podobno miał oświadczyć, iż Göring przy pomocy Luftwaffe udaremni wszelką próbę załadowania wojsk alianckich na statki i zatopi każdy statek, któremu w wyjątkowym wypadku uda się odbić od brzegu francuskiego.

Czyżby przerost ambicji marszałka Rzeszy Hermana Göringa był jedynym powodem, dla których Hitler wstrzymał ofensywę niemieckich dywizji pancernych na Dunkierkę? A może liczył na to, że uda mu się jeszcze zawrzeć pokój z Anglią, że ta uzna panowanie Niemców w całej prawie Europie, od Bugu po Atlantyk. A pokój taki nie byłby na pewno możliwy do zawarcia po wybiciu lub wzięciu do niewoli 250 000 żołnierzy armii angielskiej, bo wtedy Anglia mogłaby się obudzić do desperackiej walki.

Dziś trudne są do odgadnięcia ówczesne plany Hitlera, wówczas jednak — wieczorem 24 maja 1940 roku — liczyły się tylko bezpośrednie fakty. A faktem było zatrzymanie ofensywy niemieckiej na przedpolach Dunkierki.

Zaistniałą sytuację wykorzystali prawie natychmiast Anglicy. Pośpiesznie ściągali oni swe jednostki z głębi flandryjskiego worka, umacniali pozycje wokół Dunkierki, obsadzali je swymi wojskami i dywizjami Francuzów. Miały one tak długo bronić dostępu do portu, jak długo miała trwać operacja „Dynamo“.

Operacja ta, jak już wspomniano, miała na celu ewakua-

cję z Francji przede wszystkim doborowych oddziałów angielskiego korpusu ekspedycyjnego. Admirał Ramsay, który osobiście rozpatrywał plany ewakuacji, sądził, że — dzięki niespodziewanemu wstrzymaniu ofensywy niemieckiej — uda się wygrać wyścig do morza z czołgami Guderiana i że w ciągu 2—3 dni będzie można zaokrętować i przerzucić na drugą stronę kanału La Manche 40—45 tysięcy żołnierzy angielskich. Naturalnie, cała reszta korpusu ekspedycyjnego liczącego około 250 tysięcy żołnierzy musiałaby się poddać i iść w niewolę. Wobec takiego stanu rzeczy w pierwszym rzędzie mieli podlegać ewakuacji specjaliści wojskowi, oficerowie i żołnierze wojsk technicznych. Piechota miała bronić przyczółka tak długo, jak długo możliwa była ewakuacja z portu, a następnie poddać się.

O kontynuowaniu walki z Niemcami we Flandrii nie było już mowy. Generał Gort prowadził zresztą taką politykę już od kilku dni. Miał do tego oficjalne prawo.

Tej samej niedzieli, kiedy Admiralicja podjęła decyzję o rozpoczęciu operacji „Dynamo“, angielski minister wojny Anthony Eden depeszował do dowódcy brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego:

*Premier (Churchill) spotkał się dziś po południu z Paul Reynaud (premier francuski). Francuzi nie zdołają przeprowadzić natarcia w kierunku południowym. Cofajcie się ku wybrzeżu...*

Generałowi Gortowi nie był właściwie potrzebny taki rozkaz, bo i tak już od kilku dni przesuwał swoje wojska na zachód, wciąż bliżej zbawczej Dunkierki.

Tymczasem na rozkaz rozpoczęcia operacji „Dynamo“ z portów angielskich położonych nad wodami kanału La Manche ruszyły do Dunkierki statki po mające podlegać ewakuacji oddziały. Popłynęły więc na drugą stronę Cieśniny Kaletańskiej statki pasażerskie służące w czasach pokoju do przerzucania przez kanał licznych wycieczkowiczów. Płynęły statki szpitalne po chorych i rannych, statki



przybrzeżnej żeglugi, trawlerzy rybackie. Cała ta grupa pod ochroną zwrotnych niszczycieli wypłynęła późnym wieczorem z Dover, by pod osłoną nocnych ciemności osiągnąć francuski brzeg.

W tym samym czasie do kwatery admirała Ramsaya w Dover został wezwany komandor William Tennant.

— Panie komandorze — admirał Ramsay dopiero przed chwilą wrócił z Londynu — został pan wyznaczony na morską dowódcę operacji „Dynamo“, czyli ewakuacji z Dunkierki wojsk korpusu ekspedycyjnego generała Gorta.

— Ewakuacja korpusu? — komandor Tennant był wyraźnie zaskoczony. — Ależ we Flandrii znajduje się w tej chwili kilkaset tysięcy naszych żołnierzy, nie licząc dywizji francuskich i belgijskich.

— Tamci nic pana nie obchodzą komandorze — przerwał sucho admirał Ramsay — mówiłem wyraźnie o ewakuacji naszych wojsk. Ale nie traćmy czasu na zbędne dyskusje. Niemieckie czołgi stoją już na przedpolach Dunkierki. Czasu mamy mało, diabelnie mało. Dostanie pan do dyspozycji kilkanaście niszczycieli, wszystkie promy pasażerskie, jakie aktualnie posiadamy, statki szpitalne, jednostki przybrzeżne. Zresztą wszystko, co nam się uda zebrać. Pan, komandorze, ze swoim sztabem uda się do Dunkierki i tam zorganizuje ewakuację. Brać na pokłady w pierwszej kolejności fachowców z wojsk technicznych, oficerów, żołnierzy zawodowych. Cały ciężki sprzęt zostawić na brzegu po uprzednim zniszczeniu. Żadnych zapasów. Tylko osobiste wyposażenie każdego żołnierza i ręczna broń. Zwrócić uwagę na to, żeby żołnierze mieli karabiny. Może już niedługo, za parę dni, przyda się nam tu w Anglii każda zdolna do strzału lufa.

— Czyżby pan admirał przewidywał... — komandor Tennant spojrzał pytająco na Ramsaya.

— Przewidywał, przewidywał — odburknął admirał — teraz można spodziewać się najgorszego. Sytuacja na froncie we Francji zmienia się z dnia na dzień. Belgowie tracą



już oddech, a Francuzi są w odwrocie. Tylko patrzeć, jak zostaniemy sami na placu boju, jak to się szumnie mówi.

Niech pan pamięta, komandorze, że każdy żołnierz uratowany przez pana i pańskie okręty, każdy karabin, potrzebne są do obrony Wielkiej Brytanii. Niestety, nie są to tylko patetyczne słowa, to okrutna rzeczywistość.

Przeszli do mapy zawieszanej na ścianie.

— Ma pan trzy trasy ewakuacyjne, komandorze. Trasa Z — najkrótsza trasa z Dunkierki do Dover. Ale.... tak, jest ale i to bardzo poważne. Prawie połowa tej trasy prowadzi tuż pod brzegiem francuskim, a tam — admirał zakreślił koło sięgające aż po Gravelines — już siedzą Niemcy. Będą mogli razić pańskie okręty nawet z karabinów maszynowych, nie mówiąc już o działkach czołgów i artylerii.

Jeżeli ta trasa okaże się niemożliwa do przebycia, ma pan drugą trasę — trasę Y. Bardziej może bezpieczna, bo wykręca na północ wzdłuż brzegu zajętego jeszcze przez nasze i belgijskie wojska, ale za to najdłuższa — 87 mil. To dla powolnych *coasterów* \* dziesięć godzin w morzu. Dziesięć długich godzin, w czasie których *Luftwaffe* i niemieckie ścigacze na pewno nie będą próżnować.

Jest jeszcze trzecia trasa: trasa X. Środkowa — między trasą Y i Z. Na razie jednak nie jest ona jeszcze ani dokładnie zbadana, ani oznaczona, ani przetrąlowana. Zresztą, co do trałowania, to należy cały czas mieć się na baczności, bo na pewno Niemcy będą chcieli minować nasze trasy ewakuacyjne zarówno przy pomocy samolotów jak i jednostek nawodnych już w czasie trwania operacji.

— Jak długo utrzyma się Dunkierka? — komandor Tennant chciał znać choć przybliżony termin zakończenia operacji „Dynamo”. — I czy port nadaje się do przyjęcia statków?

— Jak długo? — admirał wzruszył ramionami. — A któż to może wiedzieć. Przecież my stamtąd nie mamy praktycz-

---

\* *Coaster* (ang.) — statek żeglugi przybrzeżnej.

nie żadnych pewnych informacji. A port? Dlatego przecież wysyłamy pana, żeby sprawdzić tam na miejscu... oddziały generała Gorta są jeszcze rozciągnięte na przestrzeni przeszło 100 mil w głąb kraju. A cofać się muszą pod ogniem, w walkach z nadciągającymi Niemcami. Tymczasem czołgi nacierają z boku, wzdłuż morza. Nikt nie wie, kiedy padnie Dunkierka, ale w Londynie sądzą, że dwa dni jeszcze się utrzyma. I jeżeli przez te dwa dni uda się panu ewakuować 40—45 tysięcy żołnierzy, należy to uważać za sukces dużej klasy.

— 45 tysięcy, to bardzo dużo jak na dwa dni ewakuacji, a jednocześnie diabelnie mało w stosunku do ilości żołnierzy korpusu ekspedycyjnego. A co z resztą?

— Trudno. Nie mamy wyboru. Uratować jak najszybciej co się da. Generał Gort otrzymuje chyba właśnie w tej chwili odpowiednie rozkazy.

## PONIEDZIAŁEK

**K**omandor Tennant stał oparty o wiatrochron pomostu bojowego niszczyciela „Wolfhound”. Okręt stał przycumowany do wąskiego nabrzeża w bazie marynarki wojennej w Dover. Na pokładzie widać było krzątanie, towarzyszącą zazwyczaj wyjściom z portu.

— Gdzież oni są, do diabła? — komandor Tennant zwrócił się zniecierpliwiony do stojącego obok dowódcy niszczyciela. — Jeżeli w ciągu najbliższych 15 minut nie zameldują się na pokładzie, odbijamy bez nich! — zdecydował.

Od chwili, gdy poprzedniego dnia po południu został wezwany do admirała Ramsaya, komandor nie zmrużył oka. Przez całą noc wraz ze swym naprędce zmontowanym sztabem opracowywał szczegóły operacji ewakuacyjnej w świetle wciąż zmieniającej się sytuacji na froncie. Odbierał meldunki nadchodzące z Dunkierki, analizował je, starał



się na ich podstawie wyrobić sobie sąd o przebiegu zdarzeń po drugiej stronie kanału La Manche.

Przez całą noc Dover opuszczały, jeden po drugim, niszczyciele, statki przybrzeżne, trałowce. Trzeba było o wszystkim pamiętać. Trasy łączące Dunkierkę z Dover czekały na rozminowanie, płynące w poprzek Cieśniny Kaletańskiej statki żądały ochrony przeciwlotniczej przed atakującymi z powietrza eskadrami *Luftwaffe*, wojska brońące „linii kanałów“ na przedpolach Dunkierki prosiły o wsparcie obrony ogniem dział okrętowych. A trzeba było jeszcze przecież pomyśleć o ścigaczach i U-Bootach niemieckich, krążących w ciemnościach na podejściach do angielskiego i francuskiego brzegu.

Komandor Tennant rozdzielił zadania między poszczególnych oficerów swego sztabu. Komandor porucznik Jack Clouston zajmować się miał odprawą odpływających z Francji i kontrolą wchodzących do Dunkierki statków, komandor porucznik Renfrew Gotto trzymał w swym ręku sprawy dotyczące załadunku oddziałów w porcie, a komandor porucznik Harold Conway został komendantem ewakuacji z plaż.

Z Dunkierki wracały już pierwsze statki z ewakuowanymi. Wiadomości jednak, jakie przynosiły załogi powracających jednostek, były tak sprzeczne, że opuszczając Dover komandor Tennant miał jedynie dość mgliste pojęcie o tym, co się naprawdę działo w Dunkierce.

W tej właśnie chwili niszczyciel, mający go zawieźć na drugą stronę kanału La Manche, czekał tylko na kilku oficerów sztabu komandora Tennanta, którzy mieli dołączyć w ostatniej chwili. Łącznie komandor miał do swej dyspozycji 12 oficerów i 150 marynarzy. Prawie wszyscy z nich byli już zaokrętowani na niszczycielu.

— Idziemy pod prąd, Bob — powiedział jeden z nich, tegi starszy marynarz, John McKelly, do opartego o reling kolegi — Spójrz tylko na tych tam. Musieli nieźle obe-  
rwać.





*Zołnierze brytyjscy na pokładzie uzbrojonego statku rybackiego*

Do portu wchodził właśnie niewielki statek spacerowy. Jego postrzelane, okopcone dymem, ongiś białe nadbudówki, świadczyły o niedawnych przejściach.

— Ale ich poupychali. Jak śledzie w beczce — Bob pokiwał ze zdziwieniem głową.

Na pokładzie stateczku mijającego burtę niszczyciela ciemniał zbity tłum wojska. Zielone mundury i hełmy przetykane były gdzieniegdzie biało-rdzawymi bandażami.

Na nabrzeżu ukazał się samochód ciężarowy. Zahamował ostro przed podnoszonym w górę trapez niszczyciela. Spod brezentowej budy wyskoczyli czterej oficerowie marynarki. Wbiegli na pokład.

— Nareszcie są — komandor Tennant odetchnął z ulgą. — Odbijać!

Niszczyciel wykręcił zgrabnie ku wyjściu z portu. Tuż za falochronem stalowy kadłub wpadł w takt szerokich roz-

kołysów. Z południa, od kanału, szła niewysoka, ale dość długa fala. Lekki wiatr gnał po niebie białe obłoki.

— Dobrze, że taka pogoda — komandor Tennant przeglądał w kabinie nawigacyjnej prognozy meteorologiczne. — Aż strach pomyśleć, co by to było w czasie sztormu. A z tych prognoz zapowiada się niezła pogoda na najbliższe dwa-trzy dni. Wystarczy.

W jednostajny hałas idącego z szybkością 20 węzłów niszczyciela wdarły się naraz przeraźliwe sygnały.



*Wraki transportowców alianckich pod Dunkierką*

— Alarm przeciwlotniczy!

Od południowej strony, skryte w blaskach majowego słońca, spadały z góry drapieżne kształty niemieckich samolotów.

Rozszczękały się salwami działka i maszynowa broń przeciwlotnicza. „Wolfhound” podskoczył do przodu pchnięty zwiększonymi obrotami turbin. Na morzu wyrosły nagle jasne fontanny niecelnych bomb.

— Ładna zapowiedź — mruknął pod nosem komandor porucznik Gotto. — Jeżeli tak wesoło już tu, w kanale, to co czeka nas w Dunkierce?

„Wolfhound” zbliżył się do francuskiego brzegu około godziny 18. Już z daleka widoczna była wisząca nad miastem ciemna chmura ciężkiego dymu. W chmurze tej raz po raz błyskały jaskrawe ognie wybuchów, przeświecały luny pożarów.

Podjęcie do portu utkane wrakami jednostek. Jedne z nich, rozdarte gwałtownymi wybuchami niemieckich bomb, szczyrzyły do idącego wolno niszczyciela poszarpane blachy kadłubów i nadbudówek. Innym wystawały z wody tylko wierzchołki masztów i kominów. A ile jeszcze leżało schowanych pod brudną, pokrytą tłustymi plamami zacieków wodą?

Dowódca niszczyciela wolno i ostrożnie podchodził do brzegu. Owiewane dymami zbliżały się główki oznaczające krańce dwóch wysuniętych w morze ramion. U wejścia do portu leżał wrak jakiejś jednostki. Skrzywiony wybuchem maszt opierał się o drewniane pale mola.

— Dalej nie możemy ryzykować, panie komandorze — meldował dowódca niszczyciela — port wygląda na całkowicie zatłoczony. Zresztą inne statki też nie wchodzi.

— Opuścić motorówkę — zdecydował Tennant.

Jasny kadłub łodzi uderzył o brudną wodę. Komandor i jego najbliższy sztab zeszli w dół.

— Welcome to Dunkirk. Witajcie w Dunkierce! — komandor porucznik Gotto przypomniał sobie wymalowany,



chyba na przystani statków pasażerskich, w tym właśnie porcie napis. Był tu dwa lata temu, w sierpniu trzydziestego ósmego, na urlopie.

Dobili do brzegu. Jakże inaczej tu teraz wszystko wyglądało. Wysokie, strome wrota śluzu rozbite uderzeniem bomby; z betonowego nabrzeża sterczą metalowe pręty jak kikuty połamanych drzew. A dalej, przewrócone, rozkrczone dźwigi portowe, podziurawione kraterami bombowymi szerokie nabrzeża. Śmierdząca woda basenów, pełna czarnych plam rozlanej ropy. Rozbite, płonące magazyny.

— I ja mam w tym całym cholernym bałaganie służyć za pilota masowej wycieczki do Anglii? — zapytał komandor Gotto — przecież tu nie ma ani kawałka całego nabrzeża. A zresztą i tak żaden statek nie wpłynie do portu przez zatkanie wrakiem wejście, nie przecisnie się przez rozwaloną śluzę.

— Zobaczymy — komandor Tennant zawrócił w kierunku morza. Dalej nie ma się rzeczywiście co pchać. Wszędzie to samo.

Wrócili nad brzeg. Wejście do portu od strony wschodniej zamykała długa na kilkaset metrów drewniana ostroga.

Weszli na nią. Po prawej mieli teraz szerokie plaże Malo-les-Bains, na piaskach której czerniały grupy żołnierzy.

W odległości około kilometra od brzegu stało na kotwicach kilkanaście niedużych statków. Od ciemnych kadłubów odbijały łodzie ratunkowe. Z wyrzuconych za burtę żurawików zwisały w dół obciążone blokami liny.

Łodzie pracowitymi uderzeniami wiosel pchały się ku plaży, ku kamiennej obmurówce brzegu. Zbliżały się do czekających żołnierzy, którzy — zanurzeni po pas w wodzie — wdrapywali się, przewalali przez wysokie burty. Po chwili wypełnione nabitym, żywym ładunkiem, powoli ciągnęły z powrotem. Wiosła bezradnie uderzały o wodę, łodzie raz po raz skręcały w lewo lub prawo szarpane nierównymi pociągnięciami mało zgranych załóg.

— Pewno wielu z nich po raz pierwszy ma wiosło w rękę — kapitan Christian Maud krytycznym wzrokiem patrzył na wysiłki załogi najbliższej płynącej łodzi. — Przy takim tempie załadunku to przez tydzień nie zabierzemy tych, co w tej chwili czekają na plaży. A gdzie reszta?

Komandor Tennant podniósł lornetkę do oczu. Dojrzał wyraźnie w odległości zdawałoby się kilku zaledwie metrów twarze siedzących w łodzi żołnierzy. Kilku z nich szarpało się z ciężkimi, nieporęcznymi drzewcami. Pięciu czy sześciu leżało na dziobie. Zamknięte oczy, rozrzucone bezwładnie ręce.

— Ranni! — pomyślał komandor — czy pomoc zdąży na czas?

Przesunął szkła lornetki w lewo. Dość daleko od brzegu majaczyła we mgle i resztkach rozwiewanego wiatrem dymu sylwetka dwukominowego statku. Pod jego burtą kołysała się właśnie łódź ratunkowa. Załoga statku wciągała na pokład jej pasażerów. Z burt zwisały trapy sztormowe i siatki wyrzucone widocznie dla ułatwienia wejścia na statek rozbitkom z flandryjskiego pogromu.

— Jeszcze mają ładny kaławek — komandor wzrokiem zmierzył odległość dzielącą wolno płynącą łódź od zbawczej burty czekającego statku.

Nagle komandor zobaczył, jak wszystkie twarze obserwowanych obracają się gwałtownie w jedną stronę. Wszystkie zwrócone ku górze. Wszystkie oczy patrzą gdzieś w niebo nad nimi i nad grupą stojących na wschodnim molo oficerów.

Komandor Tennant obraca się też. Na tle jasnego w tej chwili nieba spadające w dół, ciemne, rozkrzyżowane kształty. Ze stojących nieopodal niszczycieli wali w górę salwa za salwą. W powietrzu rozrywają się białe, pękate obłoczki wybuchów.

Samoloty niemieckie zniżają się nad samą wodę. Siekają jej powierzchnię deszczem karabinowych serii. Spod kadłubów odrywają się podłużne cienie. To bomby!



Komandor Tennant łapie ponownie w szkła lornetki najbliższą mola łódź. Widzi wyraźnie, jak siedzący w niej żołnierze zasłaniają w bezbronnym geście głowy przed zbliżającym się ścięgiem lotniczej serii znaczącym ślad małymi fontannami wody. Dwóch wioślarzy rzuca nagle trzymane w rękę drzewce i skacze do wody. Jednego wynosi na wierzchołek fali jasny, korkowy pas ratunkowy. Drugi chowa się wraz z hełmem pod wodę. W tym samym momencie seria haftująca powierzchnię morza przecina łódź.

Lecą drzazgi. Komandor widzi usta otwarte w przeraźliwym krzyku trwogi i bólu.

Sternik wyrzuca ręce w górę w jakimś nienaturalnym, teatralnym niemal geście i wali się na wznak za rufę postrzelanej łodzi. Ktoś wygraża bezsilnie pięścią znikającemu już nad plażą samolotowi. Łódź zanurza się coraz bardziej w wodzie. Teraz już wyskakują z niej prawie wszyscy. Ręce gorączkowo biją o wodę. Tylko na dziobie leży kilka nieruchomych postaci. Jeden z żołnierzy klęczy przy burcie. Głowę ma zwieszoną nad wodą, jakby wypatrywał czegoś tam w głębi.

— Nie, to niemożliwe — komandor Tennant ocknął się już — w taki sposób nie przeprowadzimy ewakuacji. Statki muszą spróbować wejść do portu.

— Zablokowany — wtrącił komandor porucznik Conway. — Już nadaliśmy depeszę do Dover, że ewakuacja z portu jest niemożliwa. Zostały nam tylko plaże.

— Niemożliwa? A może by spróbować dobić do tego mola, gdzie stoimy.

— Wraki, panie komandorze — jeden z towarzyszących oficerów wskazał maszt zatopionego statku. — I głębokość może tu być za mała.

— Panowie, jesteśmy tu po to, żeby ewakuować maksymalną liczbę żołnierzy. Trzeba próbować. Między tym wrakiem a główką wejściową jest dość miejsca na podejsie. A głębokość?

— Skoczcie no który po jakąś sondę. Albo tyczkę. Żeby



zmierzyć głębokość, o tu, w połowie tego mola — krzyknął do stojących z tyłu kilku marynarzy.

Przynieśli po chwili dwie cienkie rurki — jakieś resztki wyrwanego wybuchem bomby rurociągu. Związali je mocno drutem.

— Będzie ze cztery metry — ocenił komandor.

Jeden z marynarzy rozebrał się, zsunął w dół po ośliżłych, pokrytych wodorostami palach. Wskoczył do wody. Drugi podał mu związaną rurkę. Schowała się cała.

— W porządku. Jest więcej niż cztery metry — ucieszył się komandor. — Jaki to statek tam stoi? — wskazał ręką na dwukominową sylwetkę.

— To prom pasażerski „Queen of the Channel“ — rozpoznał któryś z oficerów.

— Ile ma zanurzenia?

— Dwa, najwyżej dwa i pół metra.

— Sygnalizować, żeby natychmiast podeszli do wschodniego mola. Tylko niech idą powoli i ostrożnie, bo diabli wiedzą, co tu może leżeć na dnie po drodze.

Przenośny reflektor zamrugał szybkim rytmem sygnału. Po chwili z „Queen of the Channel“ błysnął czujny odzew.

— Zrozumiałem rozkaz. Mam podejść do wschodniego mola — nadbiegło potwierdzenie rozkazu.

W szklach lornetki biegnące na dziób małe figurki marynarzy.

— Podnoszę kotwicę!

— O, teraz ruszyli — stojący obok komandora Tennanta oficerowie obserwowali ruchy dwukominowego statku.

Jego ciemna sylwetka poczęła przybliżać się, rosnąć. Prosty dziób ostrożnie rozcina wodę, odrzuca na boki pływające na powierzchni belki, resztki szalup, połamane wiosła, porzucone pasy ratunkowe. Powolutku wślizguje się pomiędzy wrak i molo. Sunie metr po metr, jak ślepiec badający po omacku drogę. Stojący na dziobie marynarz sonduje bez przerwy. Oficer przez tubę przekazuje zmieniające się wyniki pomiarów na mostek.

Komandor Tennant śledzi z napięciem ostrożne ruchy statku.

— Uda się? Przejdzie? Nie zawadzi o nic na dnie? Dobija do mola?

Już tylko kilkanaście metrów dzieli burty „Queen of the Channel” od drewnianych pali mola. Z dziobu leci ostrym łukiem rzutka. Chwyta ją natychmiast kilka niecierpliwych rąk. Ciągną do siebie. Za rzutką wysuwa się grube ramię cumy.

Już dziób połączony z lądem. Grzechocze winda nawijając cumę na bęben. Jeszcze tylko rufa. Leci druga rzutka. Znowu mija kilka minut i „Queen of the Channel” dobija łagodnie do drewnianej ostrogi wschodniego mola.

Na molo czeka już długi sznur przywołanych z plaży żołnierzy.

— Teraz szybko na statek! — komenderuje Tennant, uradowany osiągniętym sukcesem.

Kilka trapów łączy „Queen of the Channel” z wschodnim mołem. Po chybotliwych, zawieszonych nad wodą deskach wchodzi na statek żołnierze. Dziesiątki, setki żołnierzy. Rozlewają się zieloną rzeką po pokładach, niektórzy siadają

*Uratowani żołnierze brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego*





zmęczeniu i natychmiast zapadają w kamienny sen. Nie spali już tak długo. Ciągłe w marszu, w bitwie, pod ogniem samolotów i artylerii.

Idą jeszcze i jeszcze. Tkwią na otwartym powietrzu, nie chcą schodzić pod pokłady, do pomieszczeń. Boją się, instynktownie boją się zamkniętej, ograniczonej blachami kadłuba przestrzeni. Nic dziwnego. Przecież na ich oczach, na oczach tysięcy czekających, już niejeden statek rozerwany bombą szedł na dno. Ci co byli na górze wyskoczyli chociaż do wody i część z nich uratowała się. Ale reszta, ale ci z zalanych wodą dolnych pomieszczeń? Jaki był ich los? Jakie ostatnie chwile życia?

— Biegiem, biegiem! — komandor Tennant pogania okrętujących się żołnierzy. Dbą o to, by każdy z nich miał karabin. Zgodnie z rozkazem Admiralicji.

Oficerowie z „Queen of the Channel“ liczą wchodzących. Już dawno przekroczone zostały dopuszczalne ilości pasażerów. Jeszcze nigdy w ciągu swej dwudziestoletniej już służby pocziwa „Queen of the Channel“ nie miała takiego „kompletu“. Już nie ma dosłownie ani jednego metra kwadratowego wolnej przestrzeni na pokładach ani w pomieszczeniach.

— Odbijać, jak najszybciej odbijać! Żeby zrobić miejsce dla innych statków. — Tennant zapomniał o śnie, o posiłkach. Zbliży się noc, trzeba wykorzystać ciemności, chroniące choć przez kilka godzin przed wszędybylską *Luftwaffe*.

„Queen of the Channel“ przepelniona wojskiem odbija od wschodniego mola. Statek rusza w krótką, ale niebezpieczną drogę do Dover leżącego po drugiej stronie wąskiej, lecz najeżonej mieliznami i zagrodami minowymi cieśniny.

W połowie drogi po lewej burcie zaciemniony statek mija dwa szare, niewidoczne prawie w mroku cienie. To niszczyciele idące kontrkursem. Płyną do Dunkierki.

Admirał Ramsay, zaniepokojony sprzecznymi meldunkami o całkowitym zablokowaniu portu i o konieczności ewa-



kuacji jedynie z plaży, poleciał skierować się do portu dwóm niszczycielom patrolującym akurat wody Cieśniny Kaletańskiej. Jednym z nich był polski niszczyciel „Błyskawica”.

Okręt prowadził oficer wachtowy porucznik Wieńczysław Kon. Przed dziobem niszczyciela majaczyła na morzu jasna plama za rufą prowadzącego okrętu. Porucznik Kon aż do bólu wyteżał wzrok, żeby nie stracić jej z oczu.

Wreszcie po kilkudziesięciu minutach po prawej burcie ukazał się falochron, o który z szumem rozbijały się fale. Jeszcze kilkadziesiąt metrów i prowadzący niszczyciel zatrzymał się. Zastopowała też „Błyskawica”.

Przed dziobem niszczyciela płonęła Dunkierka. Jak na dłoni widać było palące się domy, magazyny. Gdzieś z boku stały zbiorniki paliwa. I one płonęły kładąc ciężki, duszący welon dymu nad całym portem i ginącym miastem. Oba okręty wykręciły się z trudem ku wyjściu i zaczęły spuszczać łodzie, bo o dobieciu do nabrzeża nie mogło być mowy.

W tym samym momencie rozpoczął się nalot lotniczy. Ku stojącym niszczycielom sypnęły z góry serie pocisków.

Przerwano spuszczenie łodzi. Przez kilkanaście minut oba okręty tkwiły bez ruchu, jakby nasłuchując. Po tym czasie angielski niszczyciel ruszył ku wyjściu, a „Błyskawica” posłusznie podążyła za nim, kontynuując przerwany patrol.

Kończył się poniedziałek 27 maja 1940 roku. Na godzinę przed północą generał Gort otrzymał pilną wiadomość.

— Do diabła! To ostatnie świństwo! — wyrwało się opawanemu zazwyczaj generałowi.

— Co się stało, generale? — pułkownik Gordon-Lenox podniósł głowę znad mapy.

— Król Leopold wraz z całą armią belgijską podpisał kapitulację!

Teraz pułkownik poderwał się z krzesła.

— O, do licha! — To rzeczywiście poważna sprawa — rzucił okiem na mapę. — Całe lewe skrzydło nie istnieje. Trze-

ba szybko przerzucać nasze albo francuskie oddziały, żeby zatrzymać Niemców idących z tej strony.

— Tacy sojusznicy — generał Gort z wściekłością patrzył na mapę, której całą górną połac zajmowały kółka symbolizujące belgijskie dywizje. Generał zapomniał, że o decyzji ewakuacji angielskiego korpusu ekspedycyjnego z Dunkierki nie powiadomił nikogo ze swych aliantów. Ani dowódcy francuskich oddziałów zamkniętych z nim razem we flandryjskim worku, ani króla Leopolda belgijskiego.

Na swoje usprawiedliwienie miał jednak depeszę od angielskiego ministra wojny Sir Anthony Edena, która między innymi polecała:

*Ścisłe precyzuję, że jedynym Pana zadaniem jest obecnie ewakuacja do Anglii jak największej części Pańskich oddziałów.*

Interes Anglii zatem wymagał, aby ewakuować z Francji jedynie angielski korpus ekspedycyjny. A gdzie w grę wchodził interes Anglii, tam nie mogło być miejsca na żadne wahania i sentymenty.

## WTOREK

Następny dzień, wtorek 28 maja 1940 roku, wstał słoneczny i prawie bezwietrzny. Komandor Tennant i oficerowie jego sztabu — po krótkiej drzemce w jednym z napół wypalonych budynków portowych — już od samego prawie świtu krążyli między pomostem wschodniego mola, skąd w dalszym ciągu odbywała się główna część ewakuacji, a plażami ciągnącymi się na północny wschód od płonącej wciąż Dunkierki.

Ponieważ do wschodniego mola mogło dobiegać zaledwie kilka niewielkich jednostek jednorazowo i to tylko przy wysokiej wodzie, a ewakuacja łodziami z plaż wlokła się zbyt powoli, komandor Tennant wysłał jednego ze swych



oficerów, komandora Busha, do admirała Ramsaya, do Dover.

— Panie admirale — meldował Bush w kilka godzin później — ewakuacja Dunkierki następuje zbyt wolno. Z powodu zablokowania kanałów portowych odbywać się może jedynie z niewielkiego, drewnianego pomostu, przy którym głębokość zmienia się wraz z pływami. Mając na uwadze wczorajsze wyniki, planowaną liczbę ewakuowanych 40 tysięcy żołnierzy będzie można zaokrętować do-tychczas stosowanymi metodami dopiero za 5—6 dni. A cała operacja „Dynamo“ miała trwać przecież tylko dwa dni.

— Operacja „Dynamo“ będzie trwała tak długo, jak długo będzie to możliwe — przerwał admirał. — Mam mel-dunki, że Niemcy posuwają się bardzo wolno.

— Istotnie panie admirale, proszę jednak wziąć pod uwagę kapitulację wojsk króla Leopolda, która znakomicie ułatwia sytuację Niemców. W dniu dzisiejszym należy liczyć się z zajęciem przez nieprzyjaciela całego wschod-niego skrzydła flandryjskiego worka. Generał Gort przez całą noc przerzucał nasze oddziały na swe lewe skrzydło, aby bronić od wschodu dróg odwrotu do Dunkierki, jed-nakże tym samym osłabiał siły na innych odcinkach frontu.

— Wiem o tym wszystkim równie dobrze, komandorze — admirał znowu przerwał — naszym zadaniem jest jednak najlepsze wykonanie rozkazu operacyjnego. Co, pańskim zdaniem, może przyspieszyć ewakuację korpusu ekspedy-cyjnego z Francji?

— Potrzeba nam małych jednostek, które by mogły po-dejść blisko do plaży. Jednostek o takim zanurzeniu, aby można było wsiadać na nie wprost z wody, to znaczy — metr, półtora. Wtedy ewakuacja z plaży poszłaby znacznie szybciej niż dotychczas.

Na alarm podniesiony przez komandora Busha rozdzwoniły się telefony wzdłuż całego południowo-wschodniego wybrzeża. Do wszystkich portów, przystani, klubów spor-



towych położonych nad brzegiem morza, w głębi zatok, nad rzekami, płynęły rozkazy o natychmiastowej mobilizacji wszystkich jednostek zdolnych do utrzymania się na wodzie i mających szansę dotarcia na drugą stronę kanału.

\* \* \*

Kapitan Rose z królewskiego pułku *Cameron's Highlanders* prowadził swój pluton przez ulice Dunkierki. Zgodnie z rozkazem otrzymanym poprzedniego popołudnia oderwał się w nocy od nieprzyjaciela, nacierającego wzdłuż boczego kanału pod Wormhoudt, by szybkim marszem przebyć przestrzeń dzielącą ich dotychczasową pozycję od brzegu morskiego, gdzie mieli być — jak opiewał rozkaz — załadowani na statki i przewiezieni do Anglii.

Nagle nad głowami żołnierzy idących długim szeregiem po obu stronach ulicy rozległ się głośny warkot nisko nad ziemią lecącego samolotu.

— Alarm przeciwlotniczy! — kapitan Rose dostrzegł czarne krzyże na skrzydłach nadlatującej maszyny.

Żołnierze rozbiegli się pod ściany. Kilku wskoczyło do pobliskiej bramy na pół spalonego domu. Szeregowiec Yard przywarł do płyty chodnika. Czołgał się rozplaszczony pod pryzmę kostki granitowej, przygotowanej widocznie do wyłożenia ulicy.

— Tam będzie bezpieczniej — myślał.

O uszy uderzyły przenikliwe wysokie gwizdy pocisków, szybkie uderzenia i warczące furkotanie rykoszetów odbitych od jezdnii. Gdzieś z przodu kolumny rozległ się przerażliwy krzyk.

— Sanitariusza! Sanitariusza! Trafili mnie!

Yard podniósł ostrożnie głowę do góry. Spod ronda szerokiego, płaskiego hełmu rzucił okiem na ulicę. Od szarej kostki odbijały kolorowe spodniczki leżących żołnierzy szkockiej gwardii. Obok latarni, zza wyrwanej wybuchem pocisku płyty chodnikowej, wystawał beret z pomponem.



### *Płonąca Dunkierka*

To kapitan Rose, który wyraźnie lekceważył swój własny rozkaz noszenia helmów.

Znowu szybki stukot pocisków o bruk. Yard przywarł całym ciałem do chodnika. Gdyby mógł, wydrapałby pazurami w twardym betonie jakiś schron. Dla siebie, dla kulącego się ze strachu swego ciała.

Przelecieli. Jeszcze uszy pełne gwałtownego warkotu, zwielokrotnionego echem odbitym od ścian domów. Pomknęli w kierunku morza siejąc przerażenie i śmierć.

Szkoccy gwardziści leżeli dalej bez ruchu, tylko od przodu niosło się przeciągle zawodzenie rannego. Pierwszy poderwał się kapitan Rose.

— Sanitariusze! Opatrzyć rannych! Całość powstań! Skokami do przodu! Biec pod ścianami!



Pobiegli dalej, cali ubieleni kurzem francuskiej ulicy.

Mijali zburzone, wymarłe prawie miasto. Co kilka kroków na bruku ulicy rozwalony trup koński, spalony szkielet samochodu. Ciężki, śmierdzący dym włókł się zaułkami wypalonego miasta.

Łomotali podkutymi butami po opustoszałych chodnikach. Zgrzytało miażdżone szkło wywalonych podmuchami szyb. Dobiegli do końca skręcającej łukiem ulicy. Przed nimi otwarta przestrzeń placu. Kilkadziesiąt metrów bez tej problematycznej osłony, jaką dawały ściany domów.

— Naprzód! — poganiał kapitan Rose.

Biegiem przecięli wyglądający jak pobojuwisko plac, wpadli w skręcającą w prawo ulicę. Jeszcze kilkaset metrów i przez dymy płonącego magazynu dojrzelili wodę basenu.

— Gdzie mamy okrętować? — kapitan Rose podszedł do stojącego obok wysokiej wieży oficera marynarki.

— Jaki oddział?

— *Queens Own Camerons Highlanders* — kapitan Rose spojrział na oficera marynarki z dezaprobatą. — Jak można nie odróżnić tartanów naszego pułku — pomyślał oburzony.

— Na molo już nie ma miejsca. Wszystkie nadchodzące jednostki mają meldować się na plaży w Malo-les-Bains.

— Którędy to? — kapitan Rose pytał wyraźnie już zniecierpliwiony. — Szkoda każdej minuty. Przecież mamy rozkaz zaokrętować się o godzinie jedenastej. A już po dziesiątej.

— Nie ma co się spieszyć. Poczekacie jeszcze sobie — oficer marynarki zaczął upychać tytoń w fajce. — A do Malo na prawo — wskazał ręką kierunek.

Skręcili. Przeszli przez na pół zwalony most. Miasto skończyło się ustępując miejsca piaszczystem, porośniętym rzadką roślinnością wydmom. Wszędzie dokoła, jak okiem sięgnąć, masy opuszczonego, bezpańskiego sprzętu wojkowego. Wozy zwalone w przydrożne rowy, samochody, mo-

tocykle. Wśród tego rumowiska sterczała w górę skrzywiona lufa uszkodzonego działu przeciwlotniczego.

Za wydmami — morze. Bliżej — zryty pociskami asfalt promenady. Przy niej, jeden obok drugiego, lekkie, pomalowane na wesołe kolory pensjonaty. Pretensjonalne, typowe dla miejscowości kąpieliskowych nazwy domów, ozdobione girlandami drewnianych płaskorzeźb. Przed nimi rozciągała się szeroka płaszczyzna plaży. Od piaszczystych wydm, od rozwalonych, poprzewracanych drewnianych domków plażowych i kabin aż po samą wodę ciągnęły się kręte szeregi czekających. Siedzieli na piasku zmęczeni, otepiali. Prowizoryczne daszki z brezentów rozciągniętych na ustawionych sztorcem karabinach dawały trochę cienia i złudzenie chłodu leżącym tu i ówdzie rannym.

— Rany boskie! Tyle ludzi — przeraził się Yard. — Kiedy nadejdzie nasza kolejka.

— Wstawać, wstawać, ustawić się w szeregu — głos kapitana Rose poderwał siedzących. Trzymaną w ręku trzcinką wskazywał miejsce żołnierzom swego plutonu.

*Opuszczone działo na piaskach Malo-les-Bains*







### *W oczekiwaniu na załadunek*

Zeszli na piasek. Zajęli wyznaczone miejsce. Nad samym brzegiem — kilkanaście metrów przed nimi — kręcili się jacyś marynarze. Odliczali żołnierzy, którzy zanurzeni po pas, po piersi, po szyję, wchodzili do wody i wdrapywali się na tańczące na fali łódzie.

Nagle dał się słyszeć narastający ryk silników lotniczych. Tłumy żołnierskie na plaży padły na piasek. Samoloty przekreślone czarnymi krzyżami spadały na stojące przed plażą statki. Poleciały bomby. Buchnęły w górę fontanny wody, błysnęły ognie celnych trafień. Już kilka sylwetek okryło się dymem.

Przełamana nieomal na pół wybuchem bomby lotniczej „Queen of the Channel“ — bohaterka wczorajszej ewakuacji ze wschodniego mola — zanurzała się szybko w wodzie. Z pokładu skakali do morza marynarze z załogi statku i uratowani dopiero co z plaży żołnierze. Część z nich, bez pasów ratunkowych, które oddali na łódzie dowożące uciekinierów z plaży, szła szybko na dno, wciągana wirami wytworzonymi przez tonący szybko kadłub.

Żołnierze plutonu kapitana Rose dopiero w nocy doczekali się swej kolejki. Pod osłoną ciemności brnęli przez wodę do podchodzących na płycizny łodzi, wiosłowali pod burty czekających statków, odpływali z westchnieniem ulgi od płonącego francuskiego brzegu.

Tej doby punkty odbioru uratowanych z dunkierskiego przyczółka w Dover zanotowały 17 804 żołnierzy. Znaczna większość z nich, bo aż 11 874 została zaokrętowana przy wschodnim moło. Reszta wsiadała na statki z plaż w Malo-les-Bains, Bray-Dunes i La Panne.

## ŚRODA

**K**omandor Ralf Fisher, dowódca niszczyciela „Wakeful”, stał na mostku swego okrętu już ósmą godzinę bez przerwy. Niszczyciel od wczorajszego dnia brał udział w akcji ewakuacyjnej. 28 maja zrobił jeden rejs przewożąc do Dover 600 żołnierzy z Dunkierki. Żeby można było zabrać taką liczbę pasażerów na okręt, a jednocześnie nie naruszyć stateczności niszczyciela, komandor Fisher zdecydował się wyrzucić w morze wszystkie posiadane torpedy z sześciu wyrzutni ustawionych na pokładzie między drugim kominem a rufowymi działami. Usunięto też za burtę cały zapas bomb głębinowych, tak że w tej chwili niszczyciel posiadał jedynie uzbrojenie artyleryjskie.

Do Dunkierki weszli już w czasie nocnych ciemności. Z trudem wymanewrowali na wolne miejsce przy wschodnim moło. Załadunek odbył się szybko i sprawnie. Na pokład weszło 640 żołnierzy z brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego. Komandor Fisher zdecydował się na zabranie tak dużej liczby żołnierzy — razem bowiem z załogą miał obecnie 774 ludzi na pokładzie — ponieważ w czasie przejścia z Dover morze było spokojne, a pogoda prawie bezwietrzna.

Z portu ostrzeliwanego przez niemiecką artylerię wyszli parę minut po północy. Rozpoczynał się następny dzień — środa 29 maja 1940 roku. Komandor z trudem rozróżniał w panujących ciemnościach — niebo bowiem było silnie zachmurzone — kłębiący się na pokładzie tłum żołnierzy.

— Nadać rozkaz o opróżnieniu pokładów — zdecydował.  
— Niech wszyscy zejdą do dolnych pomieszczeń.



Dochodziła godzina 00.30, gdy nagle komandor Fisher dojrzał dwie jasne smugi piany zbliżające się prosto w kierunku niszczyciela.

— Ścigacze! — przemknęło mu przez myśl.

— Lewo na burt! — krzyknął do sternika.

— Aye, aye Sir, lewo na burt — powtórzył jak echo marynarz. Zaczął szybko przekładać szprychy koła.

Było już jednak za późno! W kilkanaście sekund później w pędzącą masę stali uderzyła torpeda. Komandor poczuł, jak jakaś olbrzymia siła rozrywa jego okręt na dwie części, jak cały pomost ucieka mu spod nóg w dół. Chciał złapać się czegoś, lecz podmuch rzucił go z całym impetem na poręcz, przerzucił przez nią i cisnął w ciemną przestrzeń.

Komandor stracił przytomność.

Ocuciło go zimno wody. Otworzył oczy. W odległości kilkunastu metrów, w jaskrawym świetle wystrzelonej przez któryś z okrętów rakiety, sterczały w górę w jakimś nie naturalnym geście wysoko podniesione rufa i dziób. Środek nie istniał, zapadł się gdzieś w dół, znikł pod skotłowaną wodną topielą.

— Co z ludźmi pod pokładem? — pomyślał przerażony komandor — przecież tam zamknięci są jak w stalowej trumnie. Wszystkie przejścia na pewno zaryglowane i zakleszczone wybuchem!

Rakieta zgasła a wraz z nią znikł sprzed oczu komandora tragiczny widok. Pas ratunkowy unosił go na wodzie, a wiatr i prąd spychały w kierunku błyskającego ogniami wybuchów brzegu.

Po godzinie dopiero komandor — dobrze już odrętwiały z zimna — dojrzał w pobliżu ciemną sylwetkę jakiegoś statku.

Błysnęło światło reflektora, prześliznęło się po wodzie, wyłowiło swym snopem głowę komandora.

— Żeby tylko zauważyli — podniósł w górę rękę.

Obcy statek zbliżał się coraz bardziej. Na wyrzuconej za niską burtę sieci przyczepione dwie sylwetki. Pomocne

ręce wyciągają osłabionego komandora z wody. Jest uratowany!

Gorący łyk herbaty parzy usta. Teraz szybko zdjąć przemoczone, ziębiące ubranie.

— O. K. komandorze — pociesza dowódca zmobilizowanego do patrolowej służby na morzu trawlera szkockiego „Comfort” — Teraz jest pan już bezpieczny.

— A co z moimi ludźmi? Co z okrętem?

— Wyłowiliśmy kilkunastu. Część podjął też trawowiec „Gossamer”, który siedł z nami. A okrętu nie spotkaliśmy. Chyba zatonął.

— Zatonął — komandor Fisher opuścił głowę — tylu ludzi poszło razem z nim na dno. A dokąd my idziemy?

— Do Dover, zgodnie z rozkazem. Nad ranem będą wysłane jeszcze jednostki do poszukiwania rozbitków. Teraz w nocy to daremny trud takie szukanie. Za ciemno. Z reflektorem też trzeba ostrożnie, bo Niemcy — jak pan się przekonał — nie śpią. Pełno tu chyba dokoła U-bootów i ścigaczy. Taka masa statków to łakomy kąsek dla nich.

Po pół godzinie „Comfort” i „Gossamer” dołączyły do niszczyciela „Grafton” i trawlowca „Lydd”. Komandor Fisher, osłabiony przeżyciami i przeszło godzinną kąpielą w wodzie, zasnął w mesie trawlera. Nagle grzmot bliskiej eksplozji poderwał go na nogi. Tak jak stał, w piżamie pożyczonej mu przez dowódcę trawlera — za krótkiej i za ciasnej dla potężnie zbudowanego komandora — wyskoczył na pokład.

Druga eksplozja o mało nie zwała go z nóg.

— Co się stało? — rzucił dowódca „Comforta”.

— Chyba storpedowali „Graftona”.

— Znowu? — Czyż ta koszmarna noc nigdy się nie skończy?

Najgorsze jednak miało dopiero nadejść. Oto komandor Fisher i stojący obok niego marynarze dostrzegli, jak ranny niszczyciel, przechylony mocno na lewą burtę, skręca i otwiera ogień.



— Do kogo oni strzelają? — komandor dostrzegł błyski salw na wprost trawlera „Comfort“. W pobliżu jego burty podniosły się fontanny wybuchów.

— Przecież oni wyraźnie do nas celują! — zrozumiał nagle przerażony.

Wyskoczył na górny pokład. Jak oszalały zaczął wymachiwać zdartą z ramion bluzą pidżamy.

— Na Boga, przestańcie strzelać! Jesteśmy Anglikami!

Nikt go jednak nie słyszał. Pociski rozrywały nadbudówki nieszczęsnego „Comforta“, szarpały ciała zrozpaczonych rozbitków, którzy uratowani z jednego piekła wpadli w drugie.

Do strzelającego „Graftona“ dołączył się trałowiec „Lydd“. Pokład „Comforta“ spływał krwią. Pozbawiony steru, rozstrzeliwany przez własne okręty trawler zaczął tonąć. Jakby nie dość na tym, dowódca „Lydda“ sądząc, że mści się za uszkodzenie „Graftona“, skierował swój okręt na kadłub tonącego trawlera. Rozległ się zgrzyt dartych blach i ostry dziób przeciął nieomal na pół „Comforta“. Z pokładu „Lydda“ poczęli skakać w dół marynarze chcąc wziąć do niewoli niemiecką — jak mniemali — załogę. Jakie jednakże było ich zdumienie i przerażenie, gdy leżący na pokładzie, prawie nagi, ciężko ranny człowiek odezwał się po angielsku.

— Coście na Boga, zrobili? Przecież my jesteśmy rozbitkami z „Wakefula“. A to angielski trawler „Comfort“.

Tymczasem kilka mil od miejsca tragicznej pomyłki rozgrywał się ostatni akt dramatu „Wakefula“. Wbrew opinii wyrażonej przez dowódcę „Comforta“ obie połówki rozdartego niszczyciela nie zatонуły i jakimś cudem trzymały się jeszcze, stercząc w górę nad powierzchnią wody. Nad ranem na wrak niszczyciela natknął się stary i węglem jeszcze opalany trałowiec „Ross“. Bosman Walkers dostrzegł nagle wyłaniające się z porannej mgły pływające szczątki.

— To „Wakeful“ — poznał tonący okręt.

„Ross“ zbliżył się do wraka niszczyciela. „Wakeful“ wy-

rażnie tonął. Powoli pogrążał się coraz głębiej w wodzie. Nagle bosman dosłyszał dobiegające z „Wakefula” wołanie o pomoc.

— Tam są ludzie! — dowódca „Rossa”, komandor podporucznik James Apps, przytknął lornetkę do oczu.

Przez małe — za małe żeby się przez nie przecisnąć — iluminatory wystawały ręce uwieczonych we wnętrzu tonącego stalowego pudła ludzi.

— Nie możemy im nic pomóc — stwierdził komandor Apps. — Jeszcze parę minut i utonie całkowicie. Ani podejść bliżej, ani wziąć na hol.

W tym momencie cała rufa nagle obsunęła się w głąb wody. Już tylko zadarte w górę stery i obnażone śruby polyskiwały we mgle.

— Oni toną — stwierdził bosman Walkers.

— Toną — przytaknął komandor podporucznik. — Co za straszna, powolna śmierć. Jedyne, co możemy dla nich zrobić, to skrócić im męki. Nie daję wam tego rozkazu. Nie mogę go dać — odwrócił się do artylerzysty — ale jeżeli działa odpalą, nie wyciągnę z tego żadnych konsekwencji.

Zapadło milczenie. Wszyscy na pokładzie „Rossa” patrzyli ze ściśniętymi gardłami na powolną agonię kolegów.

Nagle za plecami ich rozległ się huk strzału. Jeden, drugi, trzeci. Tonący powoli wrak niszczyciela drgnął i począł gwałtowniej zapadać się pod wodę. Jeszcze jeden celny strzał i otoczony pękającymi na powierzchni bąblami powietrza nieszczęsny „Wakeful” znikł na zawsze z powierzchni morza zabierając ze sobą w głąb przeszło 600 ludzi.

Komandor podporucznik Apps podniósł dłoń do hełmu. Wszyscy stojący obok uczynili to samo. Stali chwilę nieruchomo, wpatrzeni w to miejsce, gdzie przed chwilą znikł okręt.

— 120 obrotów, kierunek Dunkierka — komandor przerwał milczenie. — Załoga na stanowiska.

„Ross” wykręcił i ruszył ku wynurzającym się z mgieł, z daleka widocznym dymom płonącego miasta.



Komandor Bush wracał do Dunkierki na pokładzie trałowca „Hebe“ po załatwieniu swej misji polegającej na zmobilizowaniu małych jednostek w celu ułatwienia ewakuacji z plaży. Okręt ostrożnie szedł świeżo wytrałowanym i oznaczonym torem wodnym prowadzącym do plaży La Panne, gdzie generał Gort założył swą główną kwaterę. Przez lornetkę widać było już tylko jasne piaski plaży i szereg niewielkich domków ciągnących się wzdłuż nadbrzeżnej alei.

— Co to za cień na plaży? — komandor Bush zauważył na żółtym piasku ciemne plamy. Spojrzał w górę. Niebo było jednak bezchmurne.

— Co to może być? — zastanawiał się również kapitan Temple, dowódca trałowca.

Okręt podszedł bliżej do plaży. Cień na piaskach nie zniknął. Ciemna plama tkwiła nieruchomo, ogromniała w szklach lornetki, stawała się coraz bardziej wyraźna.

— To żołnierze! — komandor Bush wyraźnie rozpoznał w ciemnej plamie zalegającej piasek plaży sylwetki pojedynczych ludzi. — Przecież dla tej olbrzymiej masy ludzkiej potrzeba potężnej floty na przetransportowanie na drugą stronę kanału. A tu nie ma nawet jak okrętować. Wszyscy muszą wsiadać wprost z wody.

Żołnierskie tłumy zalegały nie tylko plażę w La Panne. Tak samo było wzdłuż kilkunastokilometrowego przyczółka „brzegu ostatniej szansy“ dla setek żołnierzy, Anglików i Francuzów spychanych coraz bardziej pancernymi kolumnami do morza.

Niemcy bowiem ruszyli. Hitler odwołał swój niezrozumiały rozkaz wstrzymujący czołgi Guderiana na przedpolach Dunkierki. Teraz jednakże opór anglo-francuski stężał. Atakujące maszyny witane były celnymi strzałami obrońców, ukrytych za wzniesionymi naprędce barykadami. Walczyli Francuzi, broniąc ostatniego skrawka północnej

Francji, walczyli Anglicy osłaniając swoich kolegów okrętujących się na statki, trawlerzy rybackie, okręty wojenne, na każdą pływającą jednostkę, która dotarła z Anglii do płonącego brzegu.

\* \* \*

Sroda 29 maja była czarnym dniem dla angielskich okrętów ładujących w Dunkierce rozbite, cofające się oddziały brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego. Dość silny wiatr utrudniał zaokrętowanie żołnierzy prosto z plaży, a prąd przyływu zmuszał kapitanów dobijających do wschodniego mola jednostek do dokonywania nieomal cudów zręczności przy manewrowaniu wśród wraków coraz gęściej zalegających przybrzeżne wody.

Po południu tego pechowego dnia przy wschodnim molo stało jednocześnie 11 statków. Oficerowie ze sztabu komandora Tennenta poganiali okrętujące się oddziały.

— Wymarzona pogoda dla ataku lotniczego — komandor porucznik Jack Clouston z niepokojem patrzył na niebo.

— Znowu jeden statek odszedł — westchnął z ulgą, kiedy przeładowany do ostatnich granic trawler rybacki odbił od drewnianego mola.

W tym samym momencie od strony jaskrawo świecącego, popołudniowego słońca rozległ się przeraźliwy, narastający jęk syren.

— Stukasy!

Na zatłoczony statkami port zaczęły spadać ciemne maszyny z drapieżnie podgiętymi w górę skrzydłami. Rosły błyskawicznie w oczach, włączane pod skrzydłami syreny rozdzierały uszy olbrzymiejącym hałasem.

Na plaży obok mola czekający żołnierze rozbiegali się w popłochu szukając schronienia na piaszczystym pustkowiu. Komandor Clouston uskoczył pod ruiny muru. Samoloty spadały coraz niżej i niżej. Tymczasem na molo sze-



regi żołnierzy bez przerwy wchodziły na strome trapy, rozlewały się po zatłoczonych pokładach.

Pierwsze bomby spadły na dół wzbijając fontanny wody, wyrzucając w górę tony piasku i żwiru. Jedna z nich trafiła w molo, rozrzucając dokoła szczątki belek, deski, kamienie.

Ewakuacja jednak trwała nieprzerwanie. Wśród huku bomb, jęku pikujących w dół samolotów, salw artylerii przeciwlotniczej na okrętach osłony odbijały od mola kolejne jednostki.

Idący wolno w kierunku wyjścia niszczyciel „Grenade“ został trafiony równocześnie trzema bombami. Jedna z nich rozdarła komin na całej długości, druga uderzyła w pomost, trzecia rozerwała się na rufie okrętu. Płonący od dziobu po tylne działo, przechylający się coraz bardziej na burtę niszczyciel zataczał łagodny łuk celując prosto w jedyne wyjście z Dunkierki.

— Zatonie w samym wejściu — zorientował się momentalnie komandor Clouston.

Na decyzję zostały mu dosłownie sekundy. Przytknął mosiężną tubę do ust. Krzyknął do przechodzącego obok mola trawlera starając się przekrzyczeć panujący hałas.

— Brać natychmiast „Grenade“ na hol i odciągnąć poza farwater!

Rybacki trawler, pełen ewakuowanych żołnierzy, podszedł odważnie do płonącej burty niszczyciela. Któryś z marynarzy przyjął grubą, manilową cumę, obłożył na pachołkach okrętu.

— Czy wytrzyma? — komandor Clouston patrzył z niepokojem na naprężoną jak struna cumę.

Powoli jednak dziób niszczyciela zaczął obracać się w prawo i płonący okręt zaczął oddalać się od wejścia.

Komandor odetchnął. Niebezpieczeństwo zablokowania Dunkierki zostało oddalone. Jednak na jak długo?

Tymczasem cały port płonął. Płonęło drewniane molo, ostatni pomost, do którego mogły dobijać statki, palił się prom „Canterbury“ trafiony bombą lotniczą, płonął od



*Francuski niszczyciel zatopiony u wybrzeży Dunkierki*

dziobu do rufy stary, dzielny bocznokołowiec „Crested Eagle”. Palący się, przeraźliwie krzyczący z bólu ludzie skakali do wody, gdzie zalewała ich płonąca na powierzchni, rozlana ze zbiorników ropa.

Piekło szalało w Dunkierce. Żołnierze angielscy i francuscy ginęli rozszarpywani pociskami samolotów generała von Richthofena, startujących z odległego zaledwie o 90 kilometrów lotniska w St. Pol. Paliły się nadbrzeżne magazyny, pękały z hukiem pociski. Odciągnięty na mieliznę, płonący niszczyciel „Grenade” został rozerwany gwałtownym wybuchem. To pożar dotarł do komory amunicji.

Nagle przez hałas szalejących płomieni, przez krzyk tonących, palonych żywcem ludzi przedarł się srebrny, donośny dźwięk. To na uszkodzonym statku przybrzeżnym „Bullfinch” jeden z żołnierzy wyjął zabitemu trębaczowi trąbkę i zaczął grać starą, szkocką kościelną melodię.



Na pobliskiej plaży w Malo-les-Bains również prawie bez przerwy trwał załadunek wojsk.

Tuż przy brzegu, na mieliźnie odsłoniętej nieomal przez cofające się wody odpływu, stał niewielki łopatkowiec. To „Oriole“; dowódca tego statku, porucznik Edwin Lacey Davies, zdecydował się osadzić go na mieliźnie, aby w ten sposób stworzyć rodzaj pomostu, z którego ewakuowani żołnierze mogliby wygodniej i — co najważniejsze — szybciej wsiadać do szalup. To zaimprovizowane moło sterczało tuż przy brzegu przez cały prawie dzień, wystawione na wszystkie ataki lotnicze. Lotnicy niemieccy jednakże widocznie żałowali bomb na statek, który — jak sądzili — został uszkodzony i wyrzucony na brzeg, gdyż ani jeden z nich nie zaatakował starego łopatkowca. Przez pokłady „Oriola“ szły bez przerwy długie szeregi uciekinierów i wchodziły do podpływających łodzi, które odbijały do czekających na redzie okrętów. Nie trzeba było już teraz brnąć po szyję w wodzie, nie trzeba było spychać wpędzanych wiatrem na plażę, ciężkich łodzi ratunkowych.

Po południu tego dnia na francuski brzeg przybył kontradmirał Wake-Walker jako dowódca ewakuacji z plaż La Panne i Bray-Duaes. Komandor Tennant i jego sztab mogli teraz choć przez kilka godzin na dobę odpocząć, przespać się gdziekolwiek.

Krwawa środa dobiegała końca. W kwaterze admirała Ramsaya robiono bilans dnia. Po stronie zysków nanieść można było 47 310 uratowanych żołnierzy. 33 558 z nich zostało zaokrętowanych w porcie, 13 752 natomiast z plaży. Po stronie strat widniały zatopione niszczyciele „Wakeful“, „Grafton“ (który zatonął w czasie próby dojścia o własnych siłach do Anglii), „Montrose“ i „Mackay“ (osadzone na mieliźnie po zderzeniu) oraz „Grenade“, a także statki pasażerskie: „Mona's Queen“, „Normania“, „Lorina“, „Fenella“, „King Orry“, „Crested Eagle“ oraz statek handlowy „Clan Macalister“. Szereg dalszych niszczycieli, jak „Gallant“, „Jaguar“, „Intrepid“, „Saladin“ i „Greyhound“, zostało

uszkodzonych. Ten ostatni był przez pewien czas holowany przez polski niszczyciel „Błyskawica“, krążący po wodach kanału w przeciwpodwodnym patrolu.

Straty były poważne. W ciągu jednego dnia z akcji zostało wycofanych 10 niszczycieli i to w większości nowszych typów. W związku z tym admirał Ramsay wydał wieczorem 29 maja rozkaz odwołujący do Dover wszystkie angielskie niszczyciele typu „H“, „I“ oraz „J“.

Tego samego wieczoru do Dover doszła jeszcze jedna niepokojąca wiadomość. Donosiła ona o całkowitym zablokowaniu Dunkierki przez zatopiony statek. Admirał Ramsay starał się bezskutecznie porozumieć z komandorem

*Niszczyciel brytyjski z ewakuowanymi oddziałami na pokładzie cumuje w Dover.*





Tennantem, jednakże łączność została chwilowo przerwana. W takiej sytuacji admirał zdecydował się na wydanie rozkazu zabraniającego prób podchodzenia do wschodniego mola. Wszystkie jednostki miały udawać się po żołnierzy na plażę.

W rezultacie tego może zbyt pochopnego rozkazu w ciągu całej nocy dobiło do mola zaledwie 5 jednostek, do których nie dotarła decyzja admirała z Dover. Wiadomość o zablokowaniu portu okazała się całkowicie nieprawdziwa i tysiące żołnierzy daremnie czekało całą — dość spokojną pod względem nalotów — noc na drewnianym, częściowo zniszczonym pomoście. Statki, pomne rozkazów i przestróg z Dover, omijały wschodnie molo i rzucały kotwice na przeciw plaż.

## CZWARTEK

Od dwóch już dni, poderwane rozkazem mobilizacyjnym, ścigały do Ramsgate dziesiątki małych łodzi, motorówki, prywatne jachty, przybrzeżne statki wycieczkowe. Pływały przez wody kanału wzdłuż wysokich, białych brzegów Bornemouth, Southampton, Portsmouth, z małych porci-ków wyspy Wight, z portów rozsianych wzdłuż południowego wybrzeża Anglii, z rozlewisk Tamizy, z ujść małych rzeczek, z Margate; ciągnęły ku Ramsgate, aby wspomóc operację „Dynamo“.

Nadpływające łodzie i stateczki zapelniały niewielki basen portowy w Ramsgate. Cumowały jeden obok drugiego, po stłoczonych pokładach można było nieomal przejść z jednego brzegu portu na drugi.

Była to zbieranina najróżniejszych typów jednostek. Na jednym ze sportowych jachtów lśniących od mosiężnych, starannie wyczyszczonych okuć kręcił się zakonnik w brązowym, długim habicie. Obok, przy sterze dużej motorówki, siedział mężczyzna jakby żywcem przeniesiony z jednego

z wielu urzędów w londyńskim City. Ciemny, starannie zaprasowany garnitur, melonik, przewieszony przez rękę czarny parasol. Znany automobilista rajdowy — lord of Craven — pracował jako mechanik na statku ratowniczym „St. Olave“.

Zapadał zmierzch. Między stłoczone w basenach portowych jednostki wciskał się wysmukły kształt niszczyciela. Z jego pokładu rozległ się zwiłokrotniony megafonami głos oficera kierującego tą armadą morskich drobnoustrojów.

— Uwaga na wszystkich jednostkach! Uwaga na wszystkich jednostkach! Wychodźcie z portu w kierunku na Dunkierkę. Trzymać się podanych uprzednio tras. Starać się sterować na sylwetki prowadzących trałowców. W razie zagubienia trasy płynąć prosto na łunę nad Dunkierką i na odgłosy strzałów. Tam podchodzić do plaży, brać na pokład maksymalną ilość żołnierzy i wracać jak najszybciej do najbliższego angielskiego portu.

Głos oficera niósł się nad stłoczonymi pokładami. Wszystkie załogi w milczeniu słuchały ostatnich poleceń.

— Przypominamy, że akcja jest dobrowolna. Kto nie czuje się na siłach, może zrezygnować z wyjścia w morze. Uwaga wszystkie jednostki! Uwaga!

Od wyjścia z portu narastał odgłos startujących silników. Jedna za drugą wysuwały się małe łodzie, motorówki, jednostki ratownicze. Dym spalin snuł się mgiełką w szarzyźnie majowej nocy. Olbrzymiejąca armada ratownicza wylewała się przez wąskie gardło wyjścia portowego i szeroką rzeką płynęła w kierunku płonącej Dunkierki.

Tymczasem na flandryjskich plażach ewakuacja odbywała się w dalszym ciągu. Lotnictwo RAF-u zdołało już na tyle opanować sytuację, że samoloty niemieckie nie mogły bezkarnie grasować nad zatłoczonymi plażami. Przyspieszyło to w znacznym stopniu ewakuację zarówno z portu jak i z plaż. W czwartek 30 maja zeszło na ląd angielski 53 823 żołnierzy. Aż 29 512 z nich zostało zaokrętowanych bezpośrednio z plaży. Technika przyjmowania żołnierzy na



pokłady była już coraz bardziej sprawna, coraz szybciej odbywał się transport z plaży na statki. Jednostki ratownicze, małe motorówki, portowe holowniki ciągnęły w jedną i drugą stronę całe pociągi łodzi ratunkowych. Kursowały tam i z powrotem podrzucając na pokłady czekających statków i okrętów wojennych wciąż nowe fale uciekinierów.

Kontradmirał Wake-Walker krążył przez cały dzień od plaży do plaży na trałowcu „Hebe”. Wszędzie ten sam widok. Wszędzie, od La Panne do Dunkierki długie, kręte szeregi czekających. Wzdłuż lin przeciągniętych od brzegu do zakotwiczonych bliżej lądu jednostek przesuwali się rzędem żołnierze. Zanurzali się po pas, po piersi, po szyję, zachłystywali się falami gnanyymi północnym wiatrem.

Wielu z nich tonęło w tej tragicznej pielgrzymce do wybawienia z piekła Dunkierki. Niekiedy brakowało dosłownie kilku metrów do wyciągniętych pomocnie dłoni ratowników.

W operacji „Dynamo” brały również udział okręty francuskie. 29 maja trzy niszczyciele — „Cyclone”, „Sirocco” i „Mistral” — oraz pięć mniejszych jednostek wysłanych zostało z Dover do Dunkierki.

„Cyclone” dowiózł do Dover tego dnia 733 żołnierzy łącznie z 158 rozbitkami z angielskiego trawlera wyłowionymi z morza, „Sirocco” zabrał z Dunkierki 509 osób, a „Mistral” zaatakowany przez samoloty niemieckie wycofał się z portu z uszkodzonymi nadbudówkami i nie zdążył zaokrętować żadnego z czekających na molo.

Następny dzień jednak przyniósł poważne straty. Na trasie Y, koło Nieuwpoort, tonie na minie niszczyciel „Bourrasque”. Idące obok, niewielkie torpedowce francuskie „Branlebas” i „Bouclier” — mimo że przeładowane do ostatnich, zdawałoby się granic — przystępują do akcji ratunkowej. W rezultacie „Branlebas” dowozi do Anglii 520 ludzi, a taki sam „Bouclier” aż 767. Jak na tak mały, bo zaledwie 72-metrowej długości okręt, przewiezienie tylu ludzi stało się rekordem w czasie operacji „Dynamo”.



*Trafiony bombą lotniczą niszczyciel „Bourrasque”*



Polski niszczyciel ORP „Błyskawica“ pełnił w dalszym ciągu służbę patrolową na wodach kanału La Manche, strzegąc wyznaczonych do ewakuacji tras przed atakami z morza, spod wody czy z powietrza. W nocy z 30 na 31 maja szedł zgodnie z rozkazem w szyku torowym za angielskim niszczycielem. W czasie zmiany wacht, o północy między okręt prowadzący i „Błyskawicę“ wszedł francuski niszczyciel „Cyclone“ i „Błyskawica“ skrzyżowała z nim.

Wkrótce po tej niefortunnej pomyłce stojący na stanowiskach bojowych polscy marynarze dostrzegli błysk eksplozji na idącym w przodzie niszczycielu.

— Dostali ich!

— Alarm! — uzbrojeni w lornetki obserwatorzy przeszukali ciemność rozciągającą się wokół okrętów. Gdzieś tam, ukryty w mroku, czekał niewidoczny wróg. Może właśnie w tej chwili odpala torpedy, może właśnie celuje, może za moment gwałtowna eksplozja targnie „Błyskawicę“, tak samo, jak przed chwilą idącym w przodzie „Cyclone“.

Ale wokoło cisza. Najpewniej niemiecki ścigacz zaatakował i błyskawicznie odskoczył do tyłu, bojąc się salw pościgu.

— Czy możecie iść o własnych siłach — zamrugał sygnał do storpedowanego „Cyclone“.

— Mam rozdarty dziób, ale grodzie trzymają. Jeżeli możecie, idźcie w asyście — odpowiedział dowódca francuskiego niszczyciela, komandor Porzamparc.

„Cyclone“ ruszył powoli i skrzyżował do Dover. „Błyskawica“ towarzyszyła mu przez godzinę, po czym — widząc, że „Cyclone“ daje sobie radę sam, porzuciła go i poszła na poszukiwanie rozbitków dopiero co storpedowanego przez niemieckie ścigacze innego niszczyciela francuskiego, „Sirocco“. Dostał on dwie torpedy i nieomal natychmiast zaczął tonąć. Na miejsce wypadku pierwszy pod-



### *Plaża pod Dunkierką po ewakuacji*

szedł angielski trawler, wyłowił jednak po kilkugodzinnych poszukiwaniach zaledwie dwudziestu kilku ludzi. „Błyskawica“ wyciągnęła z wody piętnastu. Reszta załogi dzielnego okrętu zatонуła lub zginęła w czasie eksplozji torped.

W kwaterze admirała Ramsaya w Dover podsumowywano wyniki trwającej już piąty dzień operacji „Dynamo“. Dzięki zmobilizowaniu olbrzymiej ilości jednostek ratowniczych, dzięki ofiarności i poświęceniu załóg i ewakuowanych żołnierzy akcja operacji „Dynamo“ przekroczyła planowane początkowo rozmiary. Do północy z czwartku na piątek na ziemi angielskiej wylądowało przeszło 126 000 żołnierzy — w większości Anglików.

Admirał Ramsay proponował, aby ewakuację angielskiego korpusu ekspedycyjnego zakończyć w ciągu 31 maja, a we wczesnych godzinach rannych 1 czerwca zabrać straż tylną, która powinna wynosić nie więcej niż 4000 żołnierzy. O wojskach francuskich, których na dunkierskim przyczółku było jeszcze kilkadziesiąt tysięcy, nie było mowy na tej naradzie.

Pogoda jednak pokrzyżowała plany. Już od wczesnego rana wiejący dość ostry wiatr w godzinach przedpołudniowych zwiększył się jeszcze bardziej. Dobijające do plaży łodzie wywracały się na wysokiej przybojowej fali; żołnierze idący z plaży zalewani byli co chwila tonami



wody, przewracani i topieni. Statki nie mogły podejść bliżej lądu ze względu na obawę wyrzucenia na mieliznę.

O godzinie 10.30 kontradmirał Wake-Walker przesłał do admirała Ramsaya depeszę zawiadamiającą, że niemożliwe jest okrętowanie z plaż. Akcja ewakuacyjna musiała ulec zahamowaniu. Jedynie nieliczne jednostki podchodziły do mola i przyjmowały żołnierzy, odpływając natychmiast. Dowódcy obawiali się przeciążyć swe statki, ponieważ wiatr był dość silny i trzeba było zwracać dużą uwagę na stateczność.



*Rozbitkowie z Dunkierki na dworcu w Dover*

W południe komandor Tennant zameldował z Dunkierki, że nieprzyjacielski ogień artyleryjski jest tak gęsty i ciężki, iż przebywanie jakichkolwiek statków przy moło przez kilka chociażby minut staje się coraz bardziej ryzykownym przedsięwzięciem.

Komandor Tennant stał nad brzegiem kanału prowadzącego w głąb zniszczonego portu, u stóp cudem jakimś jeszcze trzymającej się, białej latarni morskiej. Przed sobą widział wejście do portu, dostępne już w tej chwili, wskutek leżących wszędzie wraków, jedynie dla małych jednostek. Od strony morza nadbiegały — jedna po drugiej — wysokie fale i uderzały z impetem w porozbijane bombami i pociskami artylerii moło. W górę wylatywały jasne bryzgi pian.

Nagle u samego wejścia pojawiła się niewielka, ciemna plama motorówki. Za motorówką ukazały się dalsze jednostki. Małe spacerowe łodzie, kutry rybackie.

— To armada ratownicza z Ramsgate — poznał komandor. — Jakim cudem te maleństwa przeszły przez sztormowy kanał?

Pierwsze jednostki już wchodziły do basenu. Zbliżały się do rozbitych nabrzeży, cumowały na kilka minut z pracującym silnikiem. Na malutkie pokłady wskakiwali czekający wszędzie żołnierze.

W wąskie gardło wejścia do Dunkierki wpadał teraz piękny, regatowy jacht. Szedł pod zrefowanymi prawie do połowy żaglami, ostro pochylony pod naporem wiatru. Na środku wąskiego basenu zgrabnie wykonał zwrot. Jasne płótna żagli opadły w dół i smukły, drewniany kadłub dotknął poszarpanego pociskami betonu nabrzeża.

Na wszystkich łodziach stojących w porcie zarówno załogi jak i ewakuowani żołnierze patrzyli urzeczeni na piękne sportowe widowisko.

— Witam, komandorze — kapitan przybyłego jachtu znał komandora Tennanta z klubu żeglarskiego — wpadłem zobaczyć jak wygląda pańskie gospodarstwo.



— Niewesoło, teraz jeszcze ta pogoda.

— Pogoda? Doskonały wiatr — stary żeglarz na wszystkie zjawiska patrzył pod kątem jachtingu. — Poczciwy „Endeavour“ ciągnie nawet na zrefowanych żaglach jak na regatach w trzydziestym szóstym roku koło Wight. No, ale czas na mnie, komandorze. Już drugi raz obracam do Dunkierki, mam nadzieję jeszcze tu nieraz wpaść. Dużo nie mogę brać od razu, bo jacht za wąski, regatowy, ale co się da upchać — to biorę. Tylko w tę stronę trochę trudno manewrować, bo dwóch nas tylko na pokładzie, a tu tyle płótna. Z powrotem łatwiej. Wśród żońnierzy zawsze znajdzie się jakiś żeglarz, to pomoże.

Dopiero pod wieczór wiatr ucichł na tyle, że można było ponownie przystąpić do zaokrętownia z plaży.

Późnym wieczorem z plaży La Panne został ewakuowany na osobisty rozkaz Churchilla generał Gort. Po nim dowództwo nad resztą brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego przejął generał Alexander. Tuż przed północą plaża La Panne została opuszczona przez ostatnie oddziały brytyjsko-francuskie broniące dotychczas tego odcinka frontu. Obszar kontrolowany przez aliantów wokół Dunkierki kurczył się gwałtownie. Już z każdego odcinka zbliżającego się do portu frontu sięgały artyleryjskie pociski. Nadchodził finał dramatycznego odwrotu.

## SOBOTA

**P**orucznik Otto Kreishagen — pilot bombowca nurkowego — wystartował o godzinie 17.30 już do trzeciego lotu bojowego tego pracowitego dnia 1 czerwca 1940 roku. Od samego prawie ranka eskadry niemieckich maszyn startowały z lotnisk położonych w północnej Francji, ażeby po zaledwie kilkunastominutowym locie wykonać butną obietnicę marszałka Rzeszy Hermana Göringa, który przyrzekał Führerowi, że nie wypuści ani jednego statku z Anglikami z oblężonej Dunkierki. Statki tymczasem od-

chodziły jeden po drugim, choć trzeba przyznać, że znaczna ich ilość leżała już na dnie, na tak krótkim odcinku od Dunkierki do Dover.

Porucznik Otto Kreishagen pilotował swą maszynę prosto na bijący w niebo słup dymu. To płonęły od kilku dni zbiorniki ropy na skraju portu w Dunkierce. Obok samolotu porucznika lecieli w zwartym szyku jego koledzy. Razem z nimi zatopił dzisiejszego ranka dwa niszczyciele angielskie klasy „B”. Po sprawdzeniu wywołanych zdjęć filmowych okazało się, że były to niszczyciele „Keith” i „Basilisk”. Wraz z tymi dwoma okrętami zatopiony też został trałowiec „Skipjack”. Porucznik Kreishagen widział dokładnie w czarnej siatce celownika ciężkich karabinów maszynowych ciemne sylwetki żołnierzy angielskich, niezgrabnie wpadających do skotłowanej wybuchami jego pocisków wody. Przeleciał potem jeszcze raz nad tonącym okrętem, tuż nad głowami kłębiących się w wodzie rozbitków. Z mściwą satysfakcją naciskał spusty karabinów, siekł długimi seriami wynurzone nad wodę głowy.

— Musiało ich tam wtedy dużo zginąć — myśli teraz chępliwie.

Ale dość wspomnień. Trzeba uważać na przeciągające bokiem chmury, bo spoza nich mogą w każdej chwili wyskoczyć szybkie myśliwce RAF-u. Dzisiejszego ranka zestrzelono w ten sposób trzy maszyny z ich eskadry. Trzech dobrych kolegów, z którymi porucznik Otto Kreishagen odbył kampanię polską, z którymi niemal zupełnie bezkarnie siał popłoch na zatłoczonych szosach polskiego września, zakończyło swój udział w wielkiej wojnie o panowanie Niemców nad światem w chłodnych wodach kanału La Manche.

Samoloty niemieckie szerokim łukiem ominęły plaże pokryte płamami żołnierskich tłumów. Porucznik przez chwilę chciał skrócić, runąć w dół, spaść niby jastrzęb na bezbronne kurczęta, siać śmierć i przerażenie, ale rozkazy otrzymane przed startem wskazywały im wyraźnie za-



danie. Mieli atakować płynące do Anglii okręty i statki. W ten sposób osiągnano od razu dwa cele. Niszczono sprzęt i ludzi; większość bowiem rozbitków z tonącej na kanale jednostki musiała utonąć. Nie było komu podejmować z wody rozbitków, brakowało miejsc na przepelnionych pokładach. Zresztą obowiązywały nawet wyraźne rozkazy o niezatrzymywaniu się na morzu, gdyż w ten sposób stwarzało się dogodną sytuację do ataku niemieckim samolotom, ścigaczom i okrętom podwodnym.

Porucznik Kreishagen dojrzał nisko w dole kilka statków płynących w kierunku Anglii.

— Atakujemy — zasygnalizował do kolegów.

Przechylił maszynę na skrzydło. Rzucił ją do lotu nurkowego. Jako cel wybrał sobie idący w środku, dwukominowy, ciemno malowany statek.

— Pewnie prom kanałowy — pomyślał.

Włączył syreny podwieszone pod skrzydłami. Cały zamienił się teraz w przyrząd do celowania. Walił z coraz większą prędkością prosto w dwukominową sylwetkę rosnącą szybko w oczach. Pokład zatłoczony do ostatnich granic wojskiem. Hełm koło hełmu. Wszyscy stali prawie bez ruchu. Było tak ciasno, że nie mieli gdzie uciekać. Czekali na uderzenie, na niosącą śmierć bombę, która zaraz... za moment... już... odrywa się od pikującej w dół maszyny.

Porucznik Otto Kreishagen dużo by dał w tej chwili, żeby móc z bliska zobaczyć przerażenie w oczach stłoczonych tam w dole żołnierzy. Przerażenie, którego źródłem jest on — porucznik niemieckiego lotnictwa, pilot bojowej maszyny Otto Kreishagen, urodzony na dalekich przedmieściach Bremy.

Automatycznym nieomal ruchem wyprowadził maszynę z lotu nurkowego. To samo co zawsze uderzenie krwi do głowy w momencie, kiedy ogromna siła wdusza go w głęb fotela. Już silnik wyje na pełnych obrotach ciągnąc w górę samolot lżejszy o śmiercionośny ładunek. Porucz-

nik wyprostowuje samolot i ogląda się do tyłu w dół. Z atakowanego przed chwilą statku bije w górę słup dymu. Ciemne punkty jakby rozsypanego maku za rufą idącego jeszcze do przodu statku. Porucznik wie, że to głowy rozbitków, którzy wyskoczyli w popłochu za burtę widząc nurkującą w dół bombę lub których wyrzucił w morze wybuch. Zawsze jest tak samo, kiedy atakuje on, porucznik Kreishagen.

Skręca do ponownego ataku. Ma przecież jeszcze pełny zapas amunicji. W tym samym jednak momencie czuje, jak jego maszyna zadrżała i słyszy jakby uderzenie garści grochu o szybę.

Szarpnął drążkiem w gwałtownym ruchu.

— Uciekać! — jak najszybciej uciekać i wywinąć się nieprzyjacielowi, który zaskoczył go w chwili, gdy sprawdzał efekty swego ataku, a którego maszyna teraz siedzi jak przylepiona za ogonem maszyny porucznika.

— Co to! Stery nie działają? — porucznik czuje jak lodowaty strumień potu spływa mu po karku.

Szarpnął jeszcze mocniej za drążek.

Udało się! Samolot skrzył gwałtownie. W tym samym jednak momencie pilot kątem oka dostrzegł dochodzącego go z prawej strony nieprzyjaciela. Jasne błyski szybkiej serii na wprost oszklonej kabiny porucznika. Szarpiący ból prawego ramienia.

*Wraki samochodów nad brzegiem kanału La Manche*





— Dostał mnie — myśli przerażony.

Wzrokiem szuka lądu. Ale gdzie ląd? Gdzie niebo? Gdzie morze? Dlaczego wszystko tak wiruje? Dlaczego tyle słońc nagle świeci prosto w oczy?

— To nie słońce, to ogień! Samolot pali się!

— Skakać! Natychmiast skakać!

Wyciąga rękę, ale nie może sobie poradzić z odsunięciem owiewki. Jakaś potworna siła wciska go w głąb kabiny, szarpiący ból spływa od ręki wzdłuż całego ciała, oczy zalewa krew, otwarte usta zachłystują się dymem.

— To koniec! To koniec! Koniec! — jedna tylko oszalała myśl tłucze mu się po głowie.

Zamyka oczy. Żeby nic nie widzieć, żeby nie widzieć, żeby nie czuć.

Płonąca maszyna wzbija fontanny wody tuż obok ciężko uszkodzonego promu pasażerskiego „Prague“, który w chwili ataku wioził na swym pokładzie 3000 żołnierzy francuskich. Bomby Kreishagena i jego kolegów rozrywały ich na strzępy, wyrzucały za burtę, miażdżyły.

\* \* \*

Mimo ciągłych, nieomal nieprzerwanie trwających ataków lotnictwa niemieckiego ewakuacja trwała przez cały dzień 1 czerwca.

Na statki i okręty wsiadali pośpiesznie ściągani z linii frontu żołnierze angielscy. Okrętowali się też Francuzi. Na tym tle doszło zresztą rankiem 1 czerwca do poważnego zatargu między generałem Alexandrem a admirałem Abrialem, dowódcą obrony Dunkierki.

Admirał Abrial zwrócił się do angielskiego generała z propozycją, aby część brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego pozostała na stanowiskach bojowych aż do całkowitego zakończenia ewakuacji. Podniosłoby to morale resztek francuskich dywizji, które nie czułyby się tak bardzo



### *Porzucony sprzęt na plaży w Dunkierce*

osamotnione w tej właściwie już zupełnie beznadziejnej walce.

W pierwszym momencie generał Alexander odpowiedział odmownie na francuskie propozycje, później jednak zwrócił się o instrukcje do swego rządu.

Po kilku godzinach nadeszła odpowiedź z Londynu. Zawierała ona, między innymi, takie zdanie:

*Oddziały brytyjskie powinny być jak najszybciej ewakuowane, z tym że dalsza ewakuacja ma się odbywać według zasady: 1 żołnierz brytyjski — 1 żołnierz francuski.*

Na pozór wszystko wyglądało w porządku. Ewakuacja na równych prawach. Ale trzeba pamiętać, że liczba żołnierzy francuskich na przyczółku w Dunkierce w dniu 1 czerwca była przeszło sześciokrotnie większa niż liczba żołnierzy angielskich.



O godzinie 18.00 komandor Tennant nadał sygnał do Dover, że jego zdaniem dalsza dzienna ewakuacja Dunkierki jest połączona ze zbyt dużymi stratami statków i ludzi. Proponował więc prowadzenie akcji ewakuacyjnej jedynie w nocy.

Alianci utrzymywali w swych rękach w dniu 1 czerwca na wybrzeżu francuskim bardzo skromny odcinek wybrzeża. Transport żołnierzy na statki mógł się odbywać już tylko ze wschodniego mola i z plaży w Malo-les-Bains. A mimo to w dniu tym, pod ciągłym ogniem lotnictwa i artylerii niemieckiej, udało się przetransportować do Anglii aż 64 429 żołnierzy, z czego 47 081 zaokrętowano z rozbitego portu.

## NIEDZIELA

Niedziela. Minał dopiero tydzień od podjęcia decyzji rozpoczęcia operacji „Dynamo“. W ciągu tego tygodnia przeszło ćwierć miliona ludzi znalazło schronienie po drugiej stronie kanału La Manche. Operacja „Dynamo“ dawno już przekroczyła nakreślone pierwotne rozmiary.

A więc sukces? Jeżeli sukces, to jedynie organizacyjny, a nie militarny, bo czyż sukcesem można nazwać udaną ucieczkę? A w dodatku jeszcze ta niezrozumiała wówczas i nierozszyfrowana do końca, do dziś, decyzja Hitlera wstrzymująca uderzenie na Dunkierkę w ostatniej dekadzie maja.

Rankiem 2 czerwca — według wiadomości posiadanych przez sztab admirała Ramsaya w Dover — na przyczółku flandryjskim pozostawało 6 000 żołnierzy brytyjskich, a admirał Abrial, dowódca francuskich wojsk obrony Dunkierki, zgłaszał jeszcze około 65 000 żołnierzy francuskich.

Zgodnie z meldunkiem komandora Tennanta przez całą niedzielę wstrzymano akcję ewakuacyjną. Żołnierze czekający na zaokrętowanie otrzymali rozkaz schronienia się

wśród dogasających już ruin. Plaże i port przez cały dzień stały puste.

Dopiero o godzinie 17.00 ruszyły jednostki ewakuacyjne z Dover do Dunkierki. Cały plan nocnej akcji był dokładnie opracowany. Z dokładnością nieomal co do minuty ustalono czas dobicia poszczególnych jednostek do mola, czas załadunku i liczbę załadowanych każdorazowo żołnierzy. Walka toczyła się teraz przede wszystkim o cenny czas, o to, by jak najefektywniej wykorzystać krótkie godziny nocnej ciemności.

Do akcji przystąpiło 11 niszczycieli, 13 promów pasażerskich, trałowce, statki rybackie i cała masa małych jednostek, które miały zabierać oddziały z plaż.

Ponieważ plaże w La Panne i Bray-Dunes znajdowały się już w rękach niemieckich, kontradmirał Wake-Walker przeszedł do kierowania organizacją ewakuacji w Dunkierce. Krążąc w motorówce na podejściu do portu osobiście doglądał, by wszystko przebiegało zgodnie z planem. Przy pomocy sygnałów świetlnych kierował nadpływające statki i okręty na właściwe miejsce postoju. Kontrolował czas wykonania poszczególnych punktów programu.

Komandor Tennant dozorował na brzegu akcję załadunkową. Pilnował, aby na odpowiednie okręty wchodziły uprzednio wyznaczone grupy ewakuowanych żołnierzy. On też wydawał kapitanom statków rozkaz odbicia od mola.

Wraz z zapadnięciem zmroku do drewnianego pomostu zaczęły podchodzić niszczyciele i promy pasażerskie. Szybko i sprawnie dobijano — załoga była już zaprawiona w tego rodzaju manewrach — w biegu nieomal zrzucono z pokładów szerokie trapy, po których wbiegali ewakuowani.

— Szybciej, szybciej! — poganiali ich bez przerwy komandor Tennant i oficerowie z jego sztabu. Nawet sanitariusze niosący nosze biegli drobnym truchtem.



Kolejna jednostka odbijała od mola, ustępowała miejsca następnej. Ewakuacja toczyła się nieprzerwanie.

Po północy jednak sprawnie dotąd działająca machina ewakuacyjna zatrzymała się. Precyzyjnie obliczane projekty nie mogły zostać zrealizowane.

Okazało się, że zabrakło... ludzi do załadowania. Oddziały, które miały z nadejściem zmroku oderwać się od nieprzyjaciela i wycofać z portu, uwikłały się w walkach i nie mogły przeprowadzić odwrotu o planowanej godzinie.

Ostatnie statki odchodziły od mola z wolnymi miejscami. Nie można było jednak dłużej czekać ze względu na spodziewane zagrożenie ze strony *Luftwaffe*. Później dopiero okazało się, że — jak dla ironii — lotnictwo niemieckie zaniechało w ostatnich dniach bombardowania Dunkierki, a od poniedziałku większość samolotów została skierowana do niszczenia lotnisk dokoła Paryża.

2 czerwca z plaż Malo-les-Bains zaokrętowano tylko 6 695 żołnierzy, z portu natomiast 19 561.

## PONIEDZIAŁEK

Rankiem 3 czerwca na przyczółku flandryjskim nie ma już żadnych oddziałów angielskich. Jeszcze tylko w porcie urzęduje komandor Tennant ze swym sztabem i marynarzami przydzielonymi do obsługi akcji ewakuacyjnej.

Konradmirał Wake-Walker odpłynął o świcie do Dover. W kwaterze admirała Ramsaya kolejna, ostatnia już narada dotycząca operacji „Dynamo“.

— Ostatniej nocy ewakuacja została przeprowadzona zgodnie z planem. Gdyby nie to fatalne opóźnienie oddziałów z frontu... — admirał Ramsay analizował otrzymane w ostatniej chwili meldunki i raporty.

Trzeba powtórzyć raz jeszcze taką nocną akcję — zaproponował konradmirał Wake-Walker.

— Czy ma szanse powodzenia?

— Pod warunkiem, że Francuzi będą trzymać punkty oporu na przedmieściach Dunkierki.

— Tam zostali już tylko Francuzi — przypomniał kontradmirał.

— Istotnie.

Ostatecznie ustalono, że w nocy z poniedziałku na wtorek, z 3 na 4 czerwca, do Dunkierki uda się grupa kilkudziesięciu jednostek, które zabiorą około 30 000 ludzi.

— Akcję zakończyć nad ranem we wtorek — zdecydował admirał Ramsay. — Nie wydaje się możliwe, aby ewakuację można było kontynuować jeszcze przez jedną dobę.

Wieczorem redę Dover pokrywała mgła. Jednostki przeznaczone do nocnej ewakuacji powoli opuszczały port, po omacku prawie wyszukując drogę wśród mlecznych oparów.

— Jak trafimy w tej mgle przez wąski tor wodny do Dunkierki — martwił się kontradmirał Wake-Walker płynący na czołowej jednostce.

Na szczęście mgła leżała tylko u brzegów Anglii. O 22.15 do Dunkierki wszedł jako pierwszy niszczyciel „Whitshed”. Komandor podporucznik Edward Conder stał na głównym stanowisku dowodzenia i starał się wzrokiem przebić zalegający mrok.

Niszczyciel zręcznie podszedł do mola.

Od zniszczonych dzielnic Dunkierki niósł się aż tu, do portu głośny terkot salw karabinów maszynowych. To atakowali Niemcy. Odpowiadały im krótkie, pojedyncze strzały i głośnie eksplozje granatów.

Do portu ściągaly z miasta grupy zakurzonych, obdartyh, zakrwawionych żołnierzy francuskich.

— Co za śmieszne hełmy — komandor podporucznik Conder stwierdzał zawsze to samo, ilekroć zobaczył francuskie hełmy z małymi daszkami nad czołem i karkiem.



Zawsze wydawało mu się, że najlepsze i najładniejsze są płaskie hełmy angielskie.

Za niszczycielem „Whitshed” szły inne niszczyciele: „Sabre”, „Venomous”, „Malcolm”, „Vanguisher”, „Express”. Dalej dobijały ostrożnie do mola promy pasażerskie i mniejsze jednostki.

I znów, jak już tylokrotnie w ciągu ubiegłych dni i nocy, na pokłady okrętów i statków wlewa się tłum zmęczonych ludzi. Tym razem są to już sami Francuzi. Walczyli do końca, do ostatka osłaniali odwrót, początkowo sprzymierzeńców, potem swych kolegów.

Niszczyciel „Venomous” ładuje aż 1 200 żołnierzy, prom „Princess Maud” — 1 270, „Lady of Man” — 1 244, „Royal Sovereign” — 1 350.

## WTOREK

Mijała noc. Na wschodniej stronie nieba pojawił się już jaśniejszy pasek — zapowiedź brzasku. Trzeba było kończyć ewakuację.

5 minut po trzeciej od wschodniego mola w Dunkierce odbił statek „Tynwald” z 3 000 ludzi na pokładzie. Była to ostatnia jednostka, jaka odeszła z tego miejsca w czasie operacji „Dynamo”. Do niedawna tak gwarne i pełne nerwowego ruchu stało teraz molo ciche i opuszczone.

O 03.30 odezwały się działa niemieckiej artylerii. Na port zaczęły znów padać ciężkie pociski. Walki toczyły się już na uliczkach miasta.

Niszczyciel angielski „Shikari”, który przyprowadził w nocy trzy statki przeznaczone do zablokowania portu, kończył swe zadanie. Oddziały saperów zapalały lonty na ustawionych w wejściu statkach i wycofywały się łodziami na pokład niszczyciela. Podobne ładunki zostały założone na drewnianym molo wschodnim.

Niszczyciel obracał się ku morzu Wioząc 383 żołnierzy

na pokładzie, ostatnich, jacy zdołali opuścić Dunkierkę, wyszedł z portu o 03.40 dnia 4 czerwca 1940 roku.

W dniach 3 i 4 czerwca na brzegu angielskim wylądowało ogółem 52 921 ludzi.

Operacja „Dynamo“ została zakończona.

A oto bilans tej niespotykanej dotychczas w czasie żadnej wojny operacji ewakuacyjnej na tak olbrzymią skalę.

W ewakuacji Dunkierki brało udział, według danych brytyjskiej Admiralicji, 848 jednostek różnego typu. W tym znajdowało się 56 niszczycieli i torpedowców, 38 trawlerów, 230 jednostek rybackich, 45 promów pasażerskich, 8 statków szpitalnych oraz 203 prywatne motorówki i jachty.

Straty wyniosły 235 jednostek, w tym aż 9 niszczycieli, 27 jednostek rybackich, 9 promów pasażerskich i przeszło

*Żołnierze francuscy i brytyjscy w porcie angielskim*







*Francuskie hełmy na wybrzeżu pod Dunkierką*

100 prywatnych motorówek. Do tego doliczyć trzeba jeszcze 106 angielskich samolotów myśliwskich strąconych w walkach nad Dunkierką.

Uratowano 338 226 żołnierzy. Większość z nich — 198 315 — to Anglicy, reszta — Francuzi i Belgowie.

4 czerwca 1940 roku o godzinie 10.30 dowódca 68 francuskiej dywizji piechoty, generał Beaufreere, uzgadnia

z Niemcami warunki kapitulacji. Około 30 000 Francuzów — tych najlepszych, którzy do końca bronili odwrotu swych sprzymierzeńców i kolegów, dostaje się do niewoli.

Niemcy wkraczają do zniszczonej niemal doszczętnie Dunkierki. Po drugiej stronie kanału La Manche tego samego popołudnia premier brytyjski zagrzewa swój naród do dalszej walki z hitlerowskimi Niemcami:

*Będziemy walczyć na morzach i oceanach. Będziemy bronić naszej Wyspy wszelkimi siłami. Będziemy walczyć na plażach, na polach, na ulicach i pagórkach. Nigdy się nie poddamy!*



#### BIBLIOGRAFIA

1. Collier R. *The Sands of Dunkirk*. London 1961.
2. Goutard A. *1940 wojna straconych okazji*. Warszawa 1959 MON.
3. Leliwa R. *Zagadka Dunkierki*. Warszawa 1961 MON.
4. Mordal J. *Franch Navy at Dunkirk*. U.S. Naval Inst. Proc. II 1959.
5. Pertek J. *Wielkie dni malej floty*. Poznań 1958. Wydawnictwo Poznańskie.
6. Roskill W. *The War at Sea*. London 1954.



BIBLIOTEKA  
Centralnego  
Muzeum  
Morskiego  
w Gdańsku

I 10.339