



KORSARSKIE RAJDY





ANDRZEJ PEREPECZKO

KORSARSKIE RAJDY



WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1960

MINIATURY MORSKIE

Seria: „Epizody z drugiej wojny światowej na morzu”

Zeszyt 13: *Korsarskie rajdy*

Okladka i rysunki: ADAM WERKA



Redaktor

Henryk Kabat

Redaktor techniczny

Kazimierz Kołodziej

WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYŃIA 1960

Wydanie pierwsze. Nakład 50 000 + 253 egz. Format B6. Ark. druk. 2. Ark. wyd. 2,6. Papier druk. sat. IV kl. 70 g. Oddano do składania 4. IV. 1960 r. Podpisano do druku i druk ukończono w maju 1960. Nr zam. 60 — M-4. Cena zł 4.—

Gdańskie Zakł. Graf., Gdańsk, ul. Świętojańska 19/23

Dobiegał końca piąty dzień procesu. Na ławie oskarżonych zasiadał starszy, siwiejący już mężczyzna. Jego twarz o żółtawej cerze — widoczny skutek przebywania przez dłuższy czas w zamkniętym pomieszczeniu — robiła odpychające wrażenie.

Od ciemnego tła biegnącej wokół sali boazerii odbijały się jaskrawą bielą hełmy, pasy i spinacze nieruchomych dryblasów z *Military Police*¹, obojętnie wpatrzonych w więźnia. Z drugiej strony, przed stołem, za którym zasiadał komplet sędziowski, zeznawali świadkowie.

Przez te pięć dni 1947 roku przewinęło się ich tu wielu. Zeznawali doprowadzeni przez żandarmów wojskowych byli wysocy oficerowie hitlerowskiej *Kriegsmarine*², marynarze niemieccy z obozów jenieckich, wygalowani oficerowie *Royal Navy*³ z szeregiem baretek orderowych na mundurach, członkowie załóg statków handlowych niemal wszystkich bander świata.

¹ Policja Wojskowa — odpowiednik naszych jednostek WSW.

² Marynarka Wojenna.

³ Brytyjska Królewska Marynarka Wojenna.

Z zeznań świadków, ze składanych załamującym się głosem wykrętnych odpowiedzi głównego oskarżonego i współwinnych, z cytowanych suchych dokumentów i płomiennych oskarżeń najbardziej poszkodowanych rosła historia korsarskiego rajdu, którego dowódcą był *Korvettenkapitän*¹ Helmut von Ruckteschell.

Odkrywała się karta po karcie jedna z zakulisowych tajemnic II wojny światowej.

TAJEMNICZE PRZYGOTOWANIA

Do jednej ze stoczni niemieckich na Bałtyku, pracującej pełną parą dla potrzeb *Kriegsmarine*, latem 1939 roku holowniki wprowadziły trzy statki handlowe. Były to: „Goldenfels” z D.D.G. Hansa, „Kurmark” i „Neumark” z Hamburg-Amerika Linie². Wśród zgrabnych sylwetek krążowników i niszczycieli dziwny zdawał się widok tych przybyszów kontrastujących bielą nadbudówek z szarą, bojową powłoką swych sąsiadów. Wkrótce na zacumowanych przy nabrzeżu wyposażeniowym jednostkach zawrzała gorączkowa praca. Brygady robotników zrywały pokłady, montowały nowe ścianki i usztywnienia. Noc nawet nie przerywała postępujących szybko, tajemniczych robót.

¹ Stopień w marynarce niemieckiej — odpowiednik komandora podporucznika.

² „Goldenfels” — 7 862 BRT, r. bud. 1937; „Kurmark” — 7 021 BRT, r. bud. 1930; „Neumark” — 7 851 BRT, r. bud. 1930. D.D.G. Hansa oraz Hamburg-Amerika Linie — HAPAG — nazwy niemieckich towarzystw żeglugowych.



Pewnego dnia przed bramą szarego gmachu *See-kriegsleitung*¹ wysiadł z samochodu szpakowaty oficer marynarki. Wartownik przed bramą sprezentował broń; oficer dyżurny zaprowadził nowo przybyłego do gabinetu szefa sztabu SKL, admirała Schniewind.

— *Korvettenkapitän der Reserve*, Helmut von Ruckteschell, melduje się na rozkaz, *Herr Admiral* — wyrecytował przybyły.

Admirał wolno uniósł wzrok znad rozłożonych na biurku papierów. Z dokumentów wiedział, że Ruckteschell jest oficerem rezerwy *Kriegsmarine*,

¹ W skrócie — SKL — Kierownictwo Wojny Morskiej, podległe Naczelnemu Dowództwu Marynarki Wojennej (OKM *Oberkommando der Kriegsmarine*).

powołanym przed paroma miesiącami do służby. Z opinii leżących w aktach wynikało, że odznaczał się on ślepym posłuszeństwem w stosunku do przełożonych, a podwładnych umiał utrzymać w rygorze typowo pruskiej dyscypliny. Bezwzględność i upór, z jakim dążył do wyznaczonych celów zdawały się przemawiać za przydzieleniem mu specjalnych zadań do wykonania.

— Komandorze Ruckteschell — rozpoczął admirał — przypuszczam, że będzie pan zadowolony: *Grossadmiral* Reader mianował pana dowódcą krążownika pomocniczego „Schiff 21”¹. Jak panu zapewne wiadomo, jednostki tego typu będą operowały samodzielnie, z dala od macierzystych baz, i dlatego przed dowódcami stoją trudne zadania. Za parę dni przejmie pan swój okręt, stojący obecnie w stoczni i dopilnuje jego przebudowy. Sądzę, że nie zawiedzie pan nadziei pokładanych w panu przez *führera* i naród...

Podobne przemówienia usłyszeli również: *Kapitän zur See*² Rogge i *Fregattenkapitän*³ K. Weyher, którzy mieli objąć dowództwo na innych jednostkach tego samego typu, oznaczonych kryptonimami: „Schiff 16”⁴ i „Schiff 36”⁵.

¹ Niemcy oznaczali swoje krążowniki pomocnicze — oprócz nazwy — także kryptonimami: „Schiff” — okręt lub HSK — *Handels Stör-Kreuzer* czyli krążownik do zwalczania żeglugi handlowej.

² Komandor.

³ Komandor-porucznik.

⁴ Ex „Goldenfels”.

⁵ Ex „Kurmark”.

Od pamiętnej dla komandora Ruckteschella rozmowy minęło parę miesięcy. Prace przy przebudowywanych jednostkach posuwały się żwawo, nie dość jednak szybko, by wybuch wojny z Anglią zastał je na dalekich morzach, gdzie zgodnie ze swym przeznaczeniem miały zagrażać alianckim liniom komunikacyjnym.

Wreszcie nadszedł dzień przekazania statku przez stocznię. W bladym świetle listopadowego poranka Ruckteschell spoglądał na wyrównane szeregi załogi swego krążownika pomocniczego, oznaczonego w tajnych aktach jako „Schiff 21” lub „HSK 3”. Oficjalnie na dziobie czerniła się nazwa „Widder”¹. Z zewnątrz „Widder” niczym nie różnił się od przeciętnego statku handlowego, których setki i tysiące przemierzały co dzień wody mórz i oceanów i nawet najbardziej bystry obserwator nie odkryłby w nich



„Widder” — „Schiff 21”, ex „Neumark”

z odległości kilkuset metrów nic podejrzanego. Jednak załoga, zgromadzona na pokładzie w dniu 30 listopada 1939 roku do uroczystego podniesienia wojennej bandery wiedziała, że w dwie minuty po

¹ Widder znaczy „taran”.

ogłoszeniu alarmu „Widder” mógł otworzyć ogień z 6 dział 150 mm, nie licząc działek mniejszych kalibrów. Wystarczyło również odsłonić fałszywe ścianki, aby na świat wyjrzały lufy armat, a skryte pod pokładem 4 wyrzutnie torpedowe wysłały swój śmiertcionośny ładunek. Oprócz tej broni w ładowniach korsarza drzemała „utajona śmierć” w postaci 60 min; ich zadaniem było paraliżowanie żeglugi w najmniej spodziewanych dla Anglików rejonach.

Ruckteschell z satysfakcją myślał o swoim okręcie. Uzbrojenie jego dorównywało bowiem niemal uzbrojeniu lekkich krążowników brytyjskich, dla których niespodziewane spotkanie z rajderem mogło okazać się niebezpieczne.

Przy dźwiękach hymnu bandera *Kriegsmarine*, przekreślona drapieżnym znakiem swastyki, powoli wpłynęła na flagsztok.

W służbę hitlerowskiej marynarki wojennej wszedł pierwszy korsarski okręt, przystosowany do zadawania podstępnych ciosów na dalekich akwenach morskich.

* * *

Koncepcja użycia do walki na morzu uzbrojonych statków handlowych nie była w tym okresie nowością. Odkąd bowiem istnieje żegluga i wojny morskie, dowódcy walczących stron wzmacniali swe eskadry przebudowywanymi naprędce statkami kupieckimi. Im bardziej jednak rozwijała się technika

walk na morzu, tym trudniej było tego rodzaju jednostkom, z reguły pozbawionym opancerzenia, stawiać czoło okrętom wojennym. Posiadane braki starały się one nadrobić albo szybkością, albo odpowiednim zamaskowaniem.

W tym sposobie działań celowali szczególnie Niemcy. Już w latach I wojny światowej przystosowali oni do takich zadań szereg statków pasażerskich; „Cap Trafalgar” (18 710 BRT), „Kronprinz Wilhelm” (14 908 BRT), „Prinz Eitel Friedrich” (8 787 BRT) i inne otrzymały wówczas uzbrojenie i jako krążowniki pomocnicze, gdyż tak nazwano tego rodzaju statki handlowe, popłynęły na morza. Jednakże z uwagi na duże wymiary i trudną do zamaskowania sylwetkę nie odniosły one żadnych prawie sukcesów. Wówczas dowództwo *Kriegsmarine* przystosowało do działań na dalekich szlakach morskich frachtowce, którym łatwo było zmieniać sylwetkę do tego stopnia, że wprowadzała w błąd nawet wyszkolone oko oficerów Brytyjskiej Marynarki.

Z najślawniejszych korsarzy tego okresu można wyliczyć — „Möwe”, przebudowaną z bananowca; w latach 1915—1917 odbyła ona dwa korsarskie rajdy zatapiając szereg statków o łącznym tonażu 185 190 BRT; drugi rajder — „Wolf” — operował na morzu przez 445 dni, od listopada 1916 roku do lutego 1918 roku; prócz tych było szereg innych o podobnej sławie okrętów, takich jak na przykład „Greif”, „Leopard”, „Seeadler” i inne.

W chwili wybuchu II wojny światowej Niemcy znalazły się znów w sytuacji sprzed 25 lat. Podobnie jak wtedy i teraz wyposażono cały szereg statków handlowych w zamaskowane uzbrojenie i fałszywe nadbudówki, wysłano je na odległe morza, gdzie czujność Aliantów była znacznie mniejsza. Zatapiały one tam samotnie płynące statki, stawiały zagrody minowe na podejściach do portów, a czasami niszczyły nawet urządzenia przeładunkowe na odległych wyspach Pacyfiku.

SKL wyznaczyło do działań rajderów trzy duże obszary morskie, każdy oznaczony innym kryptonimem. I tak na przykład obszar operacyjny „Andalusia” rozciągał się na południowym Atlantyku, „Siberia” znajdowała się w południowej części Oceanu Indyjskiego, a „Romulus” — na południowym Pacyfiku.

Kolejno wychodziły w morze następujące rajdery niemieckie: „Atlantis” — „Schiff 16”; „Orion” — „Schiff 36”; „Widder” — Schiff 21”; „Thor” — „Schiff 10” (3 144 BRT, r. bud. 1938); „Pinguin” — „Schiff 33” (7 766 BRT, r. bud. 1936); „Komet” — „Schiff 45” (3 287 BRT, r. bud. 1937); „Kormoran” — „Schiff 41” (9 400 BRT, r. bud. 1938); „Michel” — „Schiff 28” (4 700 BRT, r. bud. 1941); „Stier” — „Schiff 23” (4 778 BRT, r. bud. 1936).

Trzy dalsze: „Togo” — „Schiff 14” (5 600 BRT); „Hansa” — „Schiff 45” (7 100 BRT, r. bud. 1939); i „Coburg” — „Schiff 49” (7 400 BRT, r. bud. 1928)

nie zdążyły wejść do walki, bowiem Anglicy zdołali już opanować sytuację na morzach i oceanach.

Wszystkie te rajdery odniosły w pierwszej fazie wojny dość znaczne sukcesy. Ofiarą ich padło 129 statków alianckich lub neutralnych; w drugiej jednak fazie działań wojennych prawie wszystkie z nich zostały zniszczone.

„Atlantis” zatonął pod ogniem dział HMS „Devonshire” w dniu 22 listopada 1941 roku, „Pinguina” zatopił 8 maja 1941 HMS „Cornwall”, „Kormoran” zginął w samobójczym pojedynku z HMAS „Sydney” 19 listopada 1941, „Stier” spłonął 27 września 1942 po walce z amerykańskim frachtowcem s/s „Stephen Hopkins”. W tym samym miesiącu brytyjskie niszczyciele zatopiły w kanale La Manche rajdera „Komet”; w rok później, 17 października 1943, amerykański okręt podwodny storpedował „Michela”, a „Thor” wyleciał w powietrze podczas postoju w porcie Jokohama, w listopadzie 1942, „Orion”, już jako „Hektor”, po zbombardowaniu zatonął w Świnoujściu, 4 maja 1945 roku, a jedynie „Widder” przetrwał do końca wojny.

* * *

Zima w 1939/40 roku pokryła lodem i śniegiem całą środkową Europę i unieruchomiła w niemieckich portach na Bałtyku trzy korsarskie okręty; były to: „Schiff 21” — „Widder”, „Schiff 16” — „Atlantis” i „Schiff 36” — „Orion”. Dopiero w lu-

tym 1940 roku zdołały one wyruszyć w kierunku baz wypadowych *Kriegsmarine* na Morzu Północnym, jednak pokrywa lodowa w zachodniej części



Bałtyku była jeszcze tak gruba, że aby je przeprowadzić, musiano użyć w charakterze lodołamacza starego pancernika „Hessen”, służącego już jako okręt-cel. „Hessen” wyłamywał swym potężnym dziobem wąską rynnę w lodzie, a za nim sunęły powoli trzy krążowniki pomocnicze.

Ostatecznie, w końcu marca 1940 roku, pierwsi niemieccy korsarze II wojny światowej byli gotowi do drogi.

Po gorączkowej krzątaninie ostatnich dni przed wyjściem w morze zapanowała na pokładzie „Widdera” cisza przerywana jedynie miarowym rytmem pracującej maszyny. Komandor Ruckteschell zamknął dziennik pokładowy, gdzie pod datą 6 maja 1940 widniało skreślone zamaszystym gotykiem:

Wyjście z Wilhelmshaven, godz. 13,20.

„Widder”, w towarzystwie paru mniejszych jednostek, ruszył przez Morze Północne ku brzegom Norwegii.

Nagle ciszę przerwał gwałtowny okrzyk obserwatora na skrzydle:

— Ślad torpedy z prawej burty!

Ruckteschell jednym susem dopadł telegrafu maszynowego, podał komendę sternikowi; statek, drżąc od maksymalnych obrotów maszyny, ciężko pochylił się na burtę w gwałtownym uniku.

— Przejdzie? — to jedno pytanie cisnęło się na usta wszystkich. Ruckteschell zaciskał ręce na lornetce, przez którą obserwował zbliżającą się pienistą smugę i ciemny, wrzecionowaty kadłub stalowego cygara.

— Uff! Udało się! — westchnienie ulgi wyrwało się z piersi I oficera, gdy torpeda w odległości kilkunastu metrów minęła prawą burtę okrętu i pomknęła dalej.

— Przekłęci Anglicy — krzyknął Ruckteschell — już od pierwszego dnia rejsu dają znać o sobie.

— Zasygnalizować do osłony — tu zwrócił się do mata sygnalisty — „Nieprzyjacielski okręt podwodny z prawej burty konwoju”.

Nim „Widder” dotarł do Bergen, obserwator zauważył jeszcze peryskop drugiej łodzi podwodnej, która jednak nie mogła przystąpić do ataku z powodu manewrów towarzyszącej rajderowi eskorty. Oba te wydarzenia sprawiły jednak, że Ruckteschell nabrał respektu dla floty brytyjskiej i odtąd starannie już wykreślał drogę poprzez najmniej uczęszczane połacie morza.

* * *

W Bergen marynarze byli niezadowoleni; Ruckteschell nie pozwolił nikomu zejść na ląd, a na domiar złego wieczorem wydano im farbę i pędzle, i rozkaz malowania statku.

— Zwariował stary, czy co — żalił się mat Weyerdorf do swoich kolegów. — Idziemy w morze, a kapitanowi zachciewa się odświeżyć statek, tak jak na paradę.

Ruckteschell dobrze jednak wiedział co robi, bo nie na darmo przed wyjściem z Wilhelmshaven studiował meldunki o sposobie malowania statków neutralnych. Teraz pod barwą jednego z tych państw postanowił ukryć swą korsarską jednostkę. Rańek zastał więc na wodach odludnego fiordu zamiast „Widdera” — frachtowiec szwedzki „Narvik”; o jego „neutralności” świadczyły olbrzymie, niebieskie



bandery z żółtym krzyżem wymalowane na obu burtach — owoc całonocnej pracy bosmana okrętowego.

Po opuszczeniu Bergen płynęli przez stosunkowo ruchliwe wody. Walki, toczone przez Aliantów w okolicy Narwiku spowodowały bardziej ożywioną działalność jednostek floty brytyjskiej w pobliżu brzegów norweskich; nie więc dziwnego, że pogorszenie się pogody przywitał Ruckteschell z prawdziwą radością. Już następnego dnia słaba widoczność i gwałtowne szkwały pozwoliły mu uniknąć niepożądanego spotkania z brytyjskim patrolowcem.

Poprzez wzburzone wody Morza Norweskiego „Widder” uparcie parł na północ. Co dzień rano rozjaśniało się coraz wcześniej, aż w końcu noc ograniczyła się jedynie do paru godzin na dobę, zbliżał się bowiem okres wielkiego dnia polarnego, a rajder minął już koło podbiegunowe. Pogoda w dalszym ciągu była deszczowa i pochmurna.

Mat Weyerdorf, stojący na bocznym skrzydle pomostu, gdzie pełnił służbę obserwatora-sygnalisty, owinał się nieprzemakalnym płaszczem. Przenikliwa wilgoć wciskała się wszędzie, a szczególnie dotkliwie dokuczała marynarzom pełniącym służbę na otwartym pokładzie. Nagle w pobliżu wyłoniła się z fali deszczu szara sylwetka.

— Statek z dziobu. Odległość trzy tysiące metrów — zameldował Weyerdorf. Ruckteschell z oficerem wachtowym wybiegli na pomost.

— To „Nordmark”. Poznaję go po sylwetce — zawołał oficer wachtowy.

W istocie zbliżającym się statkiem okazał się niemiecki zbiornikowiec, z którego „Widder” miał pobrać paliwo. Rozpoczęła się żmudna operacja. Silne przechyły obu statków utrudniały zadania i mimo wprawy uzyskanej w wyniku przeprowadzanych w okresie szkolenia ćwiczeń dopiero po dwunastu godzinach ciężkiej pracy napełniono całkowicie zbiorniki rajdera.

Pogoda pogorszyła się. Gwałtowny, porywisty wiatr znosił wierzchołki fal i niósł bryzgi w powietrzu, siekąc gradem ostrych kropli zmarznęte twarze obserwatorów. Na domiar złego zaczęły pojawiać się kry i góry lodowe.

Ruckteschell cały niemal czas spędzał w sterówce, a obserwatorom oczy zachodziły łzami od ciągłego penetrowania wzburzonego morza. Wreszcie 24 maja, po prawej burcie, zabieliły się niegościnnie lodowce przylądka Farewell¹.

Droga na Atlantyk stała przed korsarzem otworem.

PIERWSZA ZDOBYCZ

Na dużej mapie oceanu Atlantyckiego rozłożonej na stole nawigacyjnym „Widdera” komandor Ruckteschell oznaczył czerwonym ołówkiem rozległy obszar. Na północy ograniczała go linia 40° szerokości

¹ Przylądek Farewell — najbardziej na południe wysunięty cypel Grenlandii.

północnej, a na wschodzie linia 30° długości zachodniej. Południową i zachodnią granicą tego obszaru była strefa panamerykańskich wód neutralnych, których, przynajmniej na razie, nie wolno było Ruckteschellowi naruszać.

Od paru już dni „Widder” krążył po swoim obszarze operacyjnym. Żadnego walki i zaszczytów komandora denerwował brak sukcesów. Nic też dziwnego, że kiedy 13 czerwca o godzinie 09.35 rano rozległ się okrzyk marynarza na „bocianim gnieździe”:

— Dym na horyzoncie! — Ruckteschell poderwał się gwałtownie z miejsca.

Rozdzwoniły się sygnały. Załoga wyćwiczona w dziesiątkach próbnych alarmów sprawnie zajęła miejsca na posterunkach bojowych. Maszyna zwiększyła obroty i „Widder” zaczął szybko zbliżać się do płynącego wolno samotnego statku. Odległość malała, dalmierzysta meldował kolejno:

— 10 000 metrów. 8 000 metrów. 5 000 metrów.

— *Feuer!* — zakomenderował Ruckteschell.

Z luf dział ukrytych wśród nadbudówek trysnęły płomienie wyrzutków. Śmiercionośne pociski poszybowały ku bezbronnemu statkowi. W chwilę później fontanny wybuchów pierwszej salwy zakryły jego sylwetkę przed obserwatorem niemieckim.

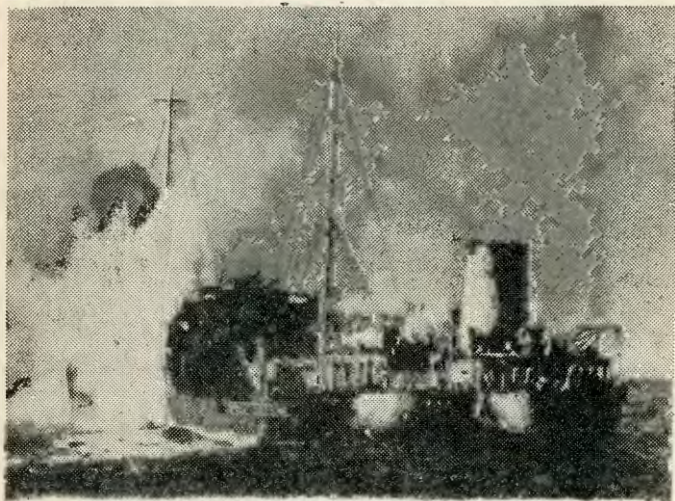
— Za krótka! — zameldował oficer.

Drugą salwę przeniosło. Trzecia trafiła w cel.

Z pokładu korsarza widać było, jak na zaatakowanym zbiornikowcu buchnęły słupy ognia. Tra-

fiony statek ostro skreślił w prawo i stanął wśród kłębow dymu i pary. Załoga w popłochu opuszczała na morze szalupy i odbijała od burty wiosłując w kierunku rajdera.

Ruckteschell z wyraźną satysfakcją spoglądał na swą pierwszą ofiarę.



Trafiony pociskami zbiornikowiec zatrzymał się

— Poruczniku Sieber — zwrócił się do oficera wachtowego — proszę odszukać w rejestrze Lloyda zbiornikowiec „British Petrol”¹,

— Rozkaz — porucznik podał otwartą księgę dowódcy. Komandor ujął czerwony ołówek i staranną, grubą, prostą krechę wykreślił z kart rejestru tonący statek.

¹ 6 891 BRT, r. bud. 1925.

— Jak nasłuch? — zapytał wchodzącego radio-oficera.

— Nie zdążyli nadać SOS, kapitanie — odparł zapytany.

— Wobec tego przyjąć na pokład jeńców — zdecydował Ruckteschell.

KRWAWY ŁOWY

Mijały monotonne dni. „Widder” krążył po oceanie szukając dalszych ofiar. 26 czerwca łupem korsarza stał się norweski zbiornikowiec „Krossfon”¹, który nieuszkodzony wpadł w ręce hitlerowskie.

Na pierwszy sygnał: *Zatrzymać się natychmiast* załoga opuściła pokład i w szalupach odpłynęła od burty. Do kołyszącego się na łagodnej fali statku podeszła motorówka z „Widdera”. Załogę stanowiła specjalna grupa przyzowa pod dowództwem porucznika Siebera. Po zwisających nad wodą taliach szalup paru marynarzy zręcznie wdrapało się na pokład. Okazało się, że zbiornikowiec nadaje się do dalszej eksploatacji. Komandor Ruckteschell rozkazał obsadzić przy załogą niemiecką i odprowadzić do Brestu.

Po paru godzinach „Krossfon”, w dalszym ciągu pod banderą norweską, podążył w kierunku brzegów Francji, a „Widder” powrócił do patrolowania oceanu.

¹ 9 323 BRT, r. bud. 1935.

10 lipca obserwator zameldował: — Statek handlowy na horyzoncie.

Po zbliżeniu się na odpowiedni dystans Ruckteschell bez ostrzeżenia kazał otworzyć ogień.

Zaatakowany statek, którym był angielski „Davisian”¹, nie zatrzymał się po pierwszej salwie, mimo że ścięła ona antenę uniemożliwiając nadanie sygnału QQQ, oznaczającego: *Jestem atakowany przez uzbrojony statek handlowy*. Jedyne działo kalibru 102 mm umieszczone na rufie zajadło odpowiadało na ogień niemiecki. Wysoki, barczysty marynarz B. U. Walker, artylerzysta „Davisian”, spokojnie, jak na ćwiczeniach ładował pociski. Gdy jednak salwa korsarza spowodowała pożar na statku, a trzech członków załogi poniosło śmierć, kapitan „Davisian” polecił:

— Wstrzymać ogień. Wywiesić białą flagę.

Obserwator na „Widderze” zameldował Ruckteschellowi:

— Nieprzyjaciół przerwał ogień, poddaje się.

— Strzelać dalej do tych głupich, bezczelnych Anglików — krzyknął w odpowiedzi komandor, rozłoszczony początkowym oporem.

Na opuszczającym statek marynarzy angielskich posypał się znów grad pocisków. Drugi oficer „Davisian”, John H. Jolly, daremnie wymachiwał białą flagą. Tuż przy nim zginął sternik Wright i starszy marynarz Hampstead. Paru innych, ciężko rannych, leżało obok w szalupie.

¹ 6 433 BRT, r. bud. 1923.



Wreszcie rajder przerwał ogień. Skrwawieni marynarze z przerażeniem w oczach opuszczali potrzasane łodzie, wspinając się na „Widdera” po wyrzuconym na burtę sztormpapie. Jaki los czekał ich w rękach tak bezwzględnego wroga?

Po krótkim przesłuchaniu, którego głównym celem było zdobycie wiadomości o płynących w tych obszarach statkach, wszyscy zostali zamknięci w ciemnych pomieszczeniach na dziobie.



Łódź pełna rozbitków przybiła do burty rajdera

Gdy w parę dni później wyprowadzono ich po raz pierwszy na pokład dla odetchnięcia świeżym powietrzem, zauważyli ze zdumieniem, że korsarz zmienił swój wygląd. Przemalowany, z dodatkowymi nadbudówkami i masztem, nosił teraz nazwę „El

Neptuno", a czerwono-żółto-czerwona bandera wymalowana na burcie miała świadczyć o jego przynależności do neutralnej Hiszpanii.

Drapieżnik czaił się do następnego ataku.

* * *

Kapitan F. C. Rollins ze statku angielskiego „King John”¹ z niepokojem patrzył na rojących się na pokładzie rozbitków ze storpedowanego przez U-Boot panamczyka. Dziwne jakieś przeczucia dręczyły go ciągle i zatruwały każdą spokojną chwilę. Denerwował go i rozkaz tej samotnej podróży przez Atlantyk z Londynu do Vancouver, i trasa rejsu, a nawet i uratowani rozbitkowie. Toteż gdy wachtowy marynarz oznajmił mu o zbliżaniu się nierozpoznanego statku — kapitan od razu kazał przygotować się do walki.

Otwarcie ognia przez rajdera było dla radiotelegrafisty znakiem do rozpoczęcia nadawania sygnałów SOS i QQQ. W zdenerwowaniu podał on jednak mylną pozycję statku, co ucieszyło Ruckteschella, gdyż wprowadzało w błąd Anglików.

Już po kilku minutach celne salwy pocisków „Widdera” zamieniły „King Johna” w jedno morze ognia. Stłoczeni w szalupach rozbitkowie kołysali się bezradnie na wzburzonym morzu. Z pokładu rajdera padł przez tubę rozkaz w języku angielskim:

¹ 5 228 BRT, r. bud. 1928.

— Kapitan i starszy mechanik z kasą i dziennikiem okrętowym na pokład. Reszta załogi może swobodnie odpłynąć w dowolnym kierunku.

Do szalup „King Johna” komandor Ruckteschell kazał jeszcze zejść pozostałym przy życiu członkom załogi „Davisian”. Dwie łodzie, jakże nagle na tym ogromie wód, skierowały się na zachód. Od najbliższego lądu dzieliło ich 240 mil.

Znów mijały dni. Czerwony ołówek komandora Ruckteschella wykreślał z grubego rocznika Lloyda coraz to nowe nazwy zniszczonych statków. Norweski „Beaulieu”¹, holenderski „Oostplein”², a nawet neutralny fiński „Killoran”³ — stały się ofiarami korsarza.

Nie same jednak powodzenia notował w swym dzienniku wojennym komandor Ruckteschell. Maszyny „Widdera” domagały się już natychmiastowego, gruntownego remontu; szybkość malała z dnia na dzień.

21 sierpnia w nocy korsarz natknął się na statek angielski „Anglo-Saxon”⁴ i natychmiast otworzył ogień. Tym razem Ruckteschell wypróbował inny rodzaj broni; wysłana przez Niemców torpeda olbrzymią eksplozją zakończyła żywot statku. Na wodzie zamigotało światło ręcznych latarek sygnałem SOS.

¹ 6 114 BRT, r. bud. 1930.

² 5 059 BRT, r. bud. 1921.

³ 1 817 BRT, żaglowiec.

⁴ 5 596 BRT, r. bud. 1929.

Gdy dyżurny obserwator niemiecki zameldował o tym swemu dowódcy, ten rozkazał:

— Zgasić natychmiast te przekłete światła. Nie jesteśmy, do diabła, statkiem ratowniczym czy szpitalnym.

Po pierwszych salwach karabinów maszynowych zgasyły latarki i noc pochłonęła tragedię rozbitek z „Anglo-Saxon”; jej epilog rozegrał się wiele lat później.

POSZUKIWANIA BRYTYJSKIE

18 lipca dowódca bazy *Royal Navy* na najbardziej na północ wysuniętej wysepce Małych Antyli — Anquilla — został zelektryzowany wiadomością przyniesioną mu przez oficera dyżurnego. *Commander* R.F. Carris zorientował się w jednej chwili, jak ważną dla Admiralicji nowinę melduje mu porucznik. Natychmiast też udał się do szpitaliku, gdzie — według słów oficera — umieszczono wylowionych rozbitek.

Na powitanie wchodzącego podniósł się ogorzały młody mężczyzna z dawno niegolonym zarostem na wynędzniałej twarzy.

— Drugi oficer s/s „Davisian”, John H. Jolly — przedstawił się chory. Przybyliśmy tu wraz z marynarzami z „King Johna”, razem 41 ludzi. Statki nasze zostały zatopione przez niemiecki rajder, ukrywający się pod banderą hiszpańską i nazwą „El

Neptuno". Zresztą dawno już chyba przemalowany został na jakiś inny statek, gdyż zmienia wciąż wygląd i sylwetkę.

Opowiadania rozbiteków były dla Anglików pierwszymi wiadomościami o „Widderze”. Zatopione przez niego statki zapisywano dotychczas na konto okrętów podwodnych, grasujących w tym obszarze.

Z wielu stacji popłynęły w eter meldunki ostrzegawcze. Do poszukiwania rajdera skierowano krążowniki „Dorsetshire” i „Canberra”¹ oraz krążowniki pomocnicze „Alcantara”, „Pretoria Castle”, „Asturias” i „Bulolo”². Jednocześnie brytyjskie stacje namiarowe otrzymały polecenie stałego nasłuchu radiowego w danym obszarze. Zdawało się, że pętla wokół korsarza zwolna zaciska się.

Szczęście jednak w dalszym ciągu sprzyjało Ruckteschellowi. Admirał prowadzący całość akcji przeciw niemieckim krążownikom pomocniczym codziennie odbierał komunikaty i meldunki o braku rezultatów w poszukiwaniu korsarza, oznaczonego w tajnych aktach Admiralicji kryptonimem „Rajder D”. Dotychczas bowiem wywiad angielski ustalił na morzach obecność czterech uzbrojonych niemieckich

¹ „Dorsetshire” — 9 975 t wyp., 8 dział kal. 203 mm, 8 × 102 mm.

„Canberra” — 9 850 t wyp., 8 dział kal. 203 mm, 8 × 102 mm.

² „Alcantara” — 22 209 BRT (ex pasażer), r. bud. 1926
„Pretoria Castle” — 17 392 BRT (ex pasażer), r. bud. 1939.

„Asturias” — 22 048 BRT (ex pasażer), r. bud. 1925

„Bulolo” — 6 267 BRT, r. bud. 1938.

handlowych statków, uprawiających korsarstwo na komunikacyjnych liniach angielskich.

— „Rajder D” w dalszym ciągu nie wykryty — donosiły meldunki z poszczególnych okrętów patrolujących podejrzany obszar.

13 sierpnia oficer prowadzący sprawę rajderów dołożył do teczki opatrzonej napisem „Rajder D”, depeszę angielskiego statku „Cymbeline”, który donosił:

Uratowano 40 członków załogi zbiornikowca norweskiego „Beaulieu”, idącego z Wysp Azorskich do Aruby, którego zaatakował niemiecki rajder w nocy 4 sierpnia. Rozbitkowie po zatopieniu statku zostali porzuceni na wzburzonym morzu. Kapitan i czterech członków załogi zmarło z wyczerpania.

Sposób postępowania z rozbitkami i miejsce ataku kazały przypuszczać, że sprawcą tego czynu był „Rajder D”. Do rejestru zbrodni komandora Ruckteschella przybyła jeszcze jedna.

POWRÓT

Korsarz wyczerpał jednak już swe siły. Maszyny coraz częściej ulegały awariom. Po ostatnim spotkaniu z zaopatrzeniowcami „Eurofels” i „Rekum” Ruckteschell przekazał do SKL obszerny meldunek o rajdzie.

Pod koniec września, gdy „Widder” zdążał już do portu, pogoda w tej części Atlantyku zepsuła się

całkowicie. Ciągłe mgły, sztormy i gwałtowne szkwały chroniły korsarza przed wykryciem przez patrolujące samoloty czy okręty brytyjskie.

27 września rano maszyna „Widdera” odmówiła posłuszeństwa. Mechanicy w pocie czoła remontowali uszkodzone części. Rajder bezradnie kołysał się na martwej fali. W takim momencie okrzyk marynarza wachtowego:

— Statek w odległości pięciu mil! — dosłownie zelektryzował załogę.

Ruckteschell pilnie obserwował zbliżającą się jednostkę. Z daleka już można było rozpoznać, że nie jest to okręt wojenny. Jeżeli był to jednak brytyjski krążownik pomocniczy, uprzedzony o obecności korsarza w tym rejonie, to i tak takie spotkanie oznaczało dla nich koniec rajdu.

„Widder” z zastopowanymi maszynami, niezdolny do żadnego manewru, stanowił doskonały cel. Pozostawało im jedno — zmylić nieprzyjaciela swym niewinnym wyglądem. Na flagsztoku podniesiono banderę norweską, a na maszcie sygnałowym dwie czarne kule; oznaczało to według międzynarodowego kodu: *Not under control*¹. Pomimo tych ostrożności obsady dział podchodziły do stanowisk w przebraaniu kucharzy i marynarzy floty handlowej, aby nie zdradzić przed czasem właściwego charakteru okrętu.

Korsarz jednak i tym razem miał szczęście. Zbliżającym się statkiem okazał się „Capitaine Paul

¹ „Nie odpowiadam za swoje ruchy, nie mogę manewrować”.

Lemerle”¹ pod banderą rządu Vichy, a „Widder” w eskorcie okrętów podwodnych zawinął 31 października 1940 roku do Brestu, gdzie oczekiwał na Ruckteschella *Ritterkreuz* ofiarowany mu przez samego führera.

W tym samym czasie dziesiątki rodzin marynarzy alianckich daremnie czekało na powrót swych najbliższych; ich ciała, dzięki aktywności Ruckteschella, spoczęły wraz z wrakami statków na dnie oceanu...

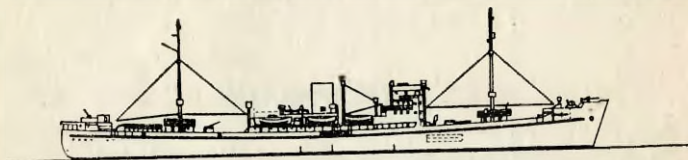
NOWE DOWÓDZTWO

Sukcesy odnoszone przez rajdery niemieckie na morzach świata, a przede wszystkim liście dębowe do Krzyża Rycerskiego nadane przez Hitlera komendantom krążowników pomocniczych „Atlantis” i „Pinguin”, nie dawały spokoju żadnemu nowych walk korsarzowi, jakim stał się Helmut von Ruckteschell. Nieograniczony pan życia i śmierci swych podwładnych, niosący zagładę i zniszczenie innym, źle czuł się w gabinetach SKL, dokąd skierowano go w uznaniu dotychczasowych zasług. Skoro więc dowiedział się, że w stoczni *Danziger Werft* w Gdańsku ma być przebudowywana na statek korsarski nowa jednostka — z miejsca poprosił o jej dowództwo, które mu też wkrótce przydzielono.

Gdy Ruckteschell przybył do stoczni, aby osobiście nadzorować budowę, z zadowoleniem stwierdził,

¹ 4 945 BRT, r. bud. 1921.

że jest to statek nowy i nawet nie wykończony, jeden z dwóch frachtowców zamówionych w tej stoczni przez polskiego armatora Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe. Miały one otrzymać nazwy „Łódź” i „Bielsko”, lecz w tej chwili ten ostatni zmieniał swój charakter i pod okiem komandora Ruckteschella przeobrażał się ze statku do przewozu bawełny w groźny, zamaskowany krążownik pomocniczy.



„Michel” — „Schiff 28”, ex „Bielsko”

Ruckteschell zwracał pilną uwagę na każdy szczegół wyposażenia. Uzbroił swój nowy statek, który miał otrzymać nazwę „Michel” i kryptonim „Schiff 28” lub „HSK 9” w artylerię składającą się z 4 dział kalibru 150 mm i 3 dział kalibru 105 mm, uzupełnił ją lekkimi działkami obrony przeciwlotniczej i wyrzutniami torped. Poza wodnosamolotem, startującym z katapulty, „Michel” krył w swoim wnętrzu dwa szybkie kutry, z których każdy posiadał po dwie wyrzutnie torped.

Część masztów i urządzeń przeładunkowych było tak skonstruowanych, że można było je przesuwąć i zmieniać sylwetkę rajdera. Można było również dobudować mu szerszy komin oraz część nadbudówek, które dopełniały charakterystyki i kryły uzbrojenie przed niepowołanym wzrokiem.

Długo ciągnęła się praca nad przebudową i wreszcie w marcu 1942 roku, po uroczystym podniesieniu bandery, „Michel” ruszył w swój korsarski rejs.

Stary pirat — komandor Ruckteschell — znów wychodził w morze, aby w podstępnej walce siać śmierć i zgrozę. Tym razem droga jego na Atlantyk prowadziła przez kanał La Manche.

WALKA W KANALE LA MANCHE

13 marca 1942 roku „Michel” opuścił port Vlis-singen w okupowanej Holandii, eskortowany przez 5 kutrów torpedowych i 9 trałowców.

Cały ten zespół skradał się przez kanał La Manche pod osłoną ciemności nocnych, aby niepostrzeżenie przemknąć pod okiem Brytyjczyków. Ci jednak czuwali pilnie, pamiętni przedarcia się przed miesiącem pancерnej eskadry w składzie „Scharnhorst”, „Gneisenau” i „Prinz Eugen”¹.

Tuż przed północą, z prawej strony, dał się słyszeć stłumiony odległością huk silników angielskich kutrów, uzbrojonych w torpedy bądź szybkostrzelne działka.

Ruckteschell, jako dowódca konwoju, rozkazał wystrzelić rakietę, aby oświetlić najbliższy obszar.

¹ 12 lutego 1942 r. eskadra niemiecka opuściła Brest i doszła prawie nieuszkodzona do portów zachodnio-niemieckich. Akcję tę nazywano „Klęską dumy brytyjskiej w kanale La Manche”.



—— Trasa Widdera
 - - - - Trasa Michela

Nazwa statku i data jego zatopienia lub zdobycia

- (A) 19.4.42 „Patella”
- (B) 22.4.42 „Connecticut”
- (X) 1.5.42 spotkanie z „Manelausem”
- (C) 20.5.42 „Kattegat”
- (D) 7.6.42 „George Clymer”
- (E) 11.6.42 „Lylepark”
- (F) 15.7.42 „Gloucester Castle”
- (G) 16.7.42 „William F. Humphrey”
- (H) 17.7.42 „Aramis”
- (I) 14.8.42 „Arabistan”
- (K) 10.9.42 „American Leader”
- (L) 11.9.42 „Empire Dawn”
- (M) 30.11.42 „Sawokla”
- (N) 2.12.42 „Eugenia Livanos”
- (O) 11.12.42 „Reynolds”
- (P) 3.1.43 „Empire March”
- (R) 14.6.43 „Hoegh Silverdawn”
- (S) 17.6.43 „Berncastlo”



W upiornym świetle flar komandor dojrzał bojowo wzniesione dzioby brytyjskich ścigaczy, ozdobione dwiema fontannami rozcinanej w szalonym pędzie wody.

— Ognia ze wszystkich dział! — nadał rozkaz do okrętów eskorty. Sam, aby nie zdradzić przed nieprzyjacielem uzbrojenia „Michela”, polecił strzelać jedynie z działka na rufie.

Rozgorzała gwałtowna walka w ciemnościach. Grzmot wybuchów i błyski salw zamieniły spokojne przed chwilą wody kanału w szalejące piekło. Po paru minutach walka zakończyła się równie szybko jak i rozpoczęła. Na kilku niemieckich trałowcach wybuchały pożary, a jeden z kutrów angielskich uchodził w noc wlokąc za sobą pióropusz ognia i dymu.

Komandor Ruckteschell był jednak zbyt doświadczonym marynarzem, aby przypuszczać, że Anglicy poprzestaną na tym. I nie omylił się. Po kilkunastu minutach z jaszgotem silników pojawiła się nowa grupa atakujących kutrów wsparta w dodatku czterema niszczycielami.

Do ataku ruszyły teraz niemieckie ścigacze torpedowe. W szalonym pędzie wyskoczyły poza linię konwoju, na całej szybkości zbliżyły się do brytyjskich niszczycieli i uchodząc w gwałtownym wirażu chciały wystrzelić torpedy. Jednak prawie połowa stalowych cygar nie opuściła wyrzutni. Czyżby to był sabotaż robotników z holenderskiej stoczni we Vlissingen?



Po tym nieudanym ataku torpedowym brytyjskie niszczyciele skryły się za zasłoną dymną. Konwój parł dalej przez stalowoszare wody kanału. Tymczasem z portu angielskiego Dover wyszedł zaalarmowany przez ścigacze pościgowy zespół niszczycieli w składzie: „Blencathra”, „Fernie”, „Calpe”, „Windsor” i „Walpole”¹. Miały one rozkaz zaatakować i zniszczyć przedzierający się zespół niemiecki.

Niestety pech prześladował tego dnia jednostki *Royal Navy*. Zaraz bowiem po wyjściu z portu zespół niszczycieli dostał się pod ogień ciężkich nadbrzeżnych baterii niemieckich, w wyniku którego aż trzy okręty zostały mocno uszkodzone.

Mimo to pozostałe dwa — „Windsor” i „Fernie” — zgodnie z rozkazem — poszły w ślad za Ruckteschellem. 30 mil na południe od przylądka Dungeness² dogoniły one „Michela” wraz z jego osłoną i natychmiast otworzyły ogień, trafiając już pierwszymi pociskami.

Teraz jednak odezwały się główne działa korsarza, którego ogień uszkodził niszczyciele tak, że musiały one zaniechać dalszych ataków.

„Michel” po walkach w kanale skierował się do portu Le Havre, gdzie przeprowadzono drobny remont uszkodzonych pociskami brytyjskimi nadbu-

¹ „Blencathra” — 1 000 t. wyp., uzbr. 4×102 mm; „Fernie” — 1 000 t. wyp., uzbr. 4×102 mm; „Calpe” — 1 050 t. wyp., uzbr. 6×102 mm; „Windsor” — 1 100 t. wyp., uzbr. 4×102 mm; „Walpole” — 1 100 t. wyp. uzbr., 4×102 mm, 6 wyrz. torp. 533 mm.

² Przylądek w Anglii poniżej portu Dover.

dówek. Następnie przeszedł wzdłuż wybrzeży francuskich do ujścia Gironde, skąd już droga na ocean stała przed nim otworem.

NIEDOSZŁA ZDOBYCZ

„Michel” spieszy do swego obszaru operacyjnego na południowym Atlantyku, określonego w dowództwie *Kriegsmarine* kryptonimem „Andalusia”, ściśle uzgodnioną uprzednio trasą. Zachodziła bowiem obawa, że operujące na Atlantyku hitlerowskie *U-Booty* mogą wziąć go za okręt aliancki i przez pomyłkę — storpedować.

Ruckteschell rozpoczął ponownie swą korsarską działalność od zatopienia w dniu 19 kwietnia angielskiego zbiornikowca „Patella”¹. Jak zwykle na nie spodziewający się napaści statek spadły błyskawice pocisków i po chwili płomienie ogarnęły już całą jednostkę. Nie było nawet kogo ratować, ponieważ ropa rozlała się wokół kryjąc płonącym dywanem ołowiano szare fale.

Gdy rajder oddalał się pośpiesznie od miejsca swej nowej zbrodni, widać było jeszcze z odległości wielu mil słup czarnego, gęstego dymu, który zdawał się daremnie wzywać pomocy.

W dwa dni potem obserwator na „bocianim gnieździe” zameldował komandorowi:

¹ 7 468 BRT, r. bud. 1927.

— Na horyzoncie przed nami załadowany zbior-
nikowiec.

Dowódca rajdera postanowił teraz wypróbować nową metodę ataku. W tym celu dał sygnał do maszyny:

— Pół naprzód! — Silniki „Michela” zwolniły swój bieg. Zdziwionym tą komendą oficerom wyjaśnił: — Zaczekamy na granicy horyzontu do zapadnięcia zmroku i wtedy zaatakujemy.

Wieczorem porucznik Otto Krinke wraz z obsadą kutra torpedowego „Esau” przygotował swój pojazd do akcji. Mała, zgrabna jednostka została opuszczona za burtę. Załoga w pasach ratunkowych zajęła swe miejsca.

Silniki zaskoczyły i „Esau” ruszył do przodu z miejsca rozwijając olbrzymią szybkość 40 węzłów. Po obu burtach czerniły się otwory wyrzutni torpedowych. Dogonienie powolnego tankowca było kwestią minut. Porucznik Krinke zajął dogodne stanowisko do ataku.

— *Torpedo los!* — padła ostra komenda.

Dwa stalowe cygara plusnęły o wodę i pomknęły ku nowej ofierze, którą był amerykański statek „Connecticut”¹.

Krinke zdenerwowany patrzył na ciemniejącą sylwetkę przeciwnika. Sekundy mijały powoli jedna za drugą.

— Jest! — krzyknęli na kutrze. Potężny, pomarańczowy płomień rozdarł na chwilę granatowe

¹ 8 684 BRT, r. bud. 1938.

ciemności nocy, a tankowiec, jak pchnięty brutalną pięścią, przechylił się ciężko na prawą burtę. Z rozdartego wybuchem zbiornika buchnęły jęzory ognia, oświetlając drgającym światłem ginący statek.

W szklach nocnej lornetki porucznika Krinke widoczne były wyraźnie drobne figurki ludzkie miotające się bezradnie na tle coraz bardziej potężniejszego pożaru.

„Esau” zbliżył się, by zanotować nazwę statku i jego port macierzysty, po czym szybko zawrócił do „Michela”.

Za rufą rajdera długo w noc świeciła ponurym blaskiem pochodnia płonącego tankowca.

Zachęcony powodzeniem komandor Ruckteschell postanowił wypróbować ścigacz w czasie dziennej akcji. Okazja nadarzyła się szybko; 1 maja ujrzano wynurzające się zza horyzontu wysokie maszty dużego statku.

Porucznik Krinke szykował się do ponownego ataku.

* * *

Kapitan J. H. Blyth, stojąc na pomoście nawigacyjnym „Menelausa”¹ z „Blue Funnel Line”², również zauważył zbliżający się z kierunku wschodniego samotny statek. Reflektor zamrugał sygnałem:

*What ship is that?*³

¹ 10 307 BRT, bud. w r. 1923.

² „Blue Funnel Line” — potoczna nazwa ang. tow. żeglugowego Holt A Co. Liverpool.

³ Jaki statek?

Radiooficer liniowca, R. J. Seaman, odsygnalizował na polecenie kapitana, podając jednocześnie swój sygnał wywoławczy:

— „Menelaus”, GFXC.

— WBA¹ — nadbiegło z nierozpoznanej jednostki.

— Co za diabeł? — rzucił kapitan Blyth pytanie w kierunku drugiego oficera Perkinsa. — Spytaj go pan o nazwę.

— Co chcecie? Kim jesteście? — błysnął reflektor „Menelausa” znakami Morsego.

— *Naval pattrol service* — brzmiała odpowiedź.

— Coś tu nie w porządku — zauważył Perkins. — I wygląd jednostki nie taki, jak naszych krążowników pomocniczych i to „patrol” podane przez podwójne „t”. Brytyjscy sygnaliści z *Royal Navy* chyba dość dobrze znają angielski.

— Ma pan rację — przytaknął kapitan Blyth. — Na wszelki wypadek proszę polecić starszemu mechanikowi, aby podniósł ciśnienie pary w kotłach do maximum. Trzeba być przygotowanym na najgorsze.

Wtem... na pokładzie napastnika błysnął ogień wystrzału. Olbrzymi gejzer wody wykwitł za rufą „Menelausa”.

— Maksymalną szybkością naprzód! — krzyknął kapitan przez rurę głosową do maszynowni.

¹ WBA — sygnał oznaczający: „Zatrzymać się natychmiast. Nie używać radia. W przeciwnym razie strzelam”.

— Nadawaj pan natychmiast sygnał QQQ i naszą pozycję! — odwrócił się do radiooperatora.

Palacze dobywali z siebie wszystkich sił rzucając w zachłanne paleniska kotłów coraz to nowe porcje węgla. Szalony i tak upał w kotłowni wzmagął się do granic wytrzymałości. Spieczone i popękane wargi łapczywie chwyciły nagrzane aż do żaru powietrze. Sam starszy mechanik, szczupły, siwiejący Szkot dokręcił zawory bezpieczeństwa. Strzałka manometru wskazującego ciśnienie pary dawno już przekroczyła czerwoną kreskę i pięła się dalej wwyż.

Stara maszyna parowa kręciła się jak szalona. Nigdy jeszcze dotychczas nie pracowała na takich obrotach. Zdawało się, że korby wysadzą lada moment z karteru, tłoki wysadzą pokrywę, że wszystko popęka i rozleci się na kawałki. Maszynownia dygotała, statek trząsł się i trzeszczał ale na przekaźniku logu wyskoczyła cyfra 15,5. Z taką szybkością jeszcze nigdy nie płynął wysłużony „Menelaus”, który na próbach wyciągał zaledwie 14 węzłów.

— Przeciwnik zatrzymał się i opuszcza na wodę motorówkę — meldował Perkins — nie, to nie motorówka, to chyba ścigacz. Popatrzcie jak pruje — dodał po chwili.

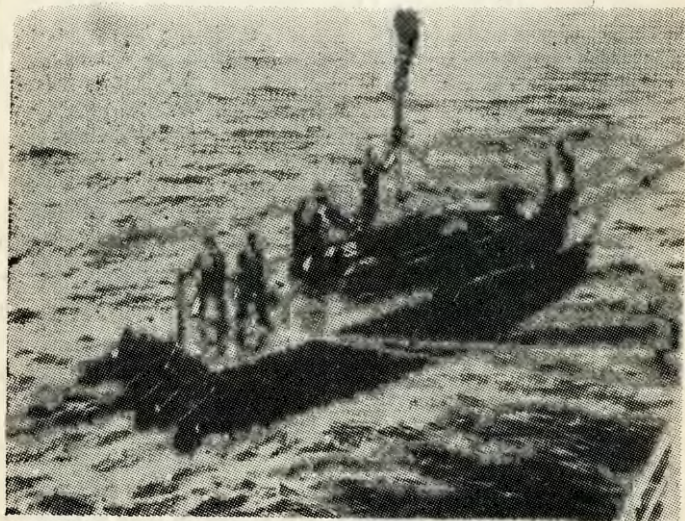
Od ciemnego kadłuba napastnika oderwał się mały punkt i szybko zaczął rosnać w oczach.

— Ciągnie ze czterdzieści węzłów — z podziwem zauważył kapitan Blyth widząc dwa potężne bryzgi wody odkładające się od dziobu ścigacza.

Z kabiny radiowej wybiegł zdyszany Seaman.

— To rajder! — krzyknął w stronę kapitana. — Zagłusza mój sygnał na fali sześćset metrów. Przeszedłem na krótkie, ale i tam mnie złapał.

Kapitan zapakował do skrzynki, obciążonej ołowiem dziennik okrętowy, rozkazy oraz książkę sygnałów, aby w razie konieczności opuszczenia statku wyrzucić to wszystko za burtę.



Jeden z kutrów torpedowych „Michela”

Tymczasem ścigacz zbliżał się na pełnej szybkości; na pokładzie wyraźnie już było widać marynarzy, a na rufie brytyjską banderę wojenną.

— To na pewno Niemcy — skonstatował kapitan — spójrzcie tylko, taki upał, a oni mają *duffle-*

coaty¹ na sobie, a poza tym ich pasy ratunkowe, to sprzęt używany w marynarce handlowej, a nie w *Royal Navy*.

„Menelaus” mknął dalej, ścigacz jednak dogonił go łatwo i z odległości kilkuset metrów zasygnalizował:

— Nowe przepisy wymagają waszego zatrzymania się.

Kapitan Blyth przestawił rączkę telegrafu na „małą naprzód”. „Menelaus” zwolnił bieg.

Na tę chwilę widocznie czekał tylko napastnik; w tym samym momencie, kiedy statek zwolnił, porucznik Perkins zauważył, jak dwa podłużne kształty wypadły za burłę ścigacza.

— Torpedy! — krzyknął.

Kapitan dał znów „całą naprzód” i „prawo na burłę”. Statek ruszył do przodu robiąc jednocześnie gwałtowny zwrot. Torpedy przeszły bokiem.

Bezbronny już w tej chwili „Esau”, gdyż on był tym ścigaczem, zawrócił w kierunku „Michela”.

Komandor Ruckteschell wściekał się ze złości. Na głowę porucznika Krinke posypały się gromy. Na domiar złego właśnie wczoraj wysłana została do SKL depesza z wnioskiem o nadanie porucznikowi Krzyża Żelaznego, a dziś taka kompromitacja.

Nic jednak nie można było poradzić. Sygnały wysłane z „Menelausa” mógł usłyszeć jakiś patrolujący krążownik brytyjski i trzeba było zmykać.

¹ *Duffle-coat* — ubiór zimowy marynarzy brytyjskich w czasie II wojny światowej.

Dzielny kapitan Blyth doprowadził cało swój statek do portu przeznaczenia.

ZASADZKA

Niepowodzenie w walce z „Menelausem” Ruckteschell odbił sobie niedługo; 20 maja zatopił norweski frachtowiec „Kattegat”¹.

Późnym wieczorem, w dniu 6 czerwca, w odległości 600 mil na południowy-zachód od wyspy Ascension, „Michel” spotkał na swym szlaku nową ofiarę; amerykański statek „George Clymer”² leżał w dryfie z uszkodzoną maszyną. Wprawdzie gdy rajder zbliżył się na odległość dogodną do strzału, „George Clymer” usunął już awarię i ruszył z miejsca, jednak ścigacz niemiecki dogonił go w ciemnościach nocy i trafił dwiema torpedami. Uszkodzony statek nie utonął; radiooperator niemiecki, *Oberleutnant zur See*³, G. Lübke, odebrał sygnały frachtowca, w których prosił on pomocy, podając jako przyczynę uszkodzenia atak okrętu podwodnego.

Korzystając z takiego obrotu sprawy Ruckteschell zabronił zagłuszania sygnałów „Clymera” i nakazał Lübkeму dalszy nasłuch.

Po kilkunastu minutach radiooficer meldował dowódcy:

¹ 6 031 BRT, r. bud. 1928.

² 7 176 BRT, statek budowy wojennej typu „Liberty”.

³ Porucznik.

— Przechwyciłem angielską depeszę z Capetown następującej treści: „Trzymajcie się, krążownik idzie na ratunek”.

Ponieważ kilka dni temu nadeszła do „Michela” wiadomość z Berlina, że w pobliżu obszaru operacyjnego „Andalusia” znajdują się jedynie przestarzałe krążowniki klasy „C”, lub krążowniki pomocnicze, Ruckteschell postanowił zaczekać na awizowaną przez Capetown jednostkę.

„Michel” krążył za linią horyzontu, niewidoczny z pływającego wraka. Załoga amerykańskiego statku wypatrywała uporczywie nadejścia rychłego ratunku nie wiedząc, że stanowi okrutną przynętę.

Szykując się do walki Ruckteschell rozkazał załodze „ucharakteryzować” swój statek na aliancki handlowiec; zamierzał bowiem stworzyć pozory zbliżania się na ratunek tonącemu „Clymerowi”. Pozwoliłoby mu to na podejście do zajętego akcją ratowniczą krążownika i otwarcie ognia z małej odległości, gdy chybiecie jest niemożliwe.

Torpedyści niemieccy już od rana załadowali wszystkie wyrzutnie na „Michelu” i czekali tylko rozkazu — „ognia”.

Szatański plan nie doczekał się jednak realizacji. Kiedy „Michel” zbliżył się do wraka uznając, że nadeszła odpowiednia chwila do ataku, okazało się, że załoga opuściła już tonący statek. Sygnalista z bocianiego gniazda dojrzał jedynie wierzchołki masztów szybko oddalającego się krążownika.

Był to, jak się później okazało, angielski krążownik pomocniczy, którego uzbrojenie było o wiele słabsze od „Michela”.

TRAGEDIA „GLOUCESTER CASTLE”

Stary liniowiec — „Gloucester Castle”¹ — ze znanego przedsiębiorstwa żeglugowego „Union Castle Mail” z Londynu opuścił w dniu 21 czerwca port w Birkenhead. Celem rejsu był Capetown.

Nie pierwszy już raz przemierzali tę trasę. Jak dotychczas droga zawsze mijała bez przygód; „Gloucester Castle” miał wśród marynarzy opinię „szczęśliwego statku”. W tej podróży jednak znajdowało się na jego pokładzie dwunastu pasażerów. Były to żony i dzieci pracowników stoczni marynarki wojennej w Simonstown w Południowej Afryce, które po ciężkich przeżyciach w bombardowanym Londynie jechały połączyć się ze swymi mężami i ojcami.

Początkowo „Gloucester Castle” odbywał rejs w licznym konwoju, gdy jednak minięto strefę działania niemieckich okrętów podwodnych, konwój skreślił do Freetown, a nasz staruszek podążył sam przez ostatni odcinek drogi.

Coraz bliżej był upragniony Capetown. Pasażerowie cieszyli się, że już niedługo połączą się ze swymi

¹ 8 006 BRT, r. bud. 1919.



najbliższymi, a marynarze, że choć parę dni spędzą na lądzie w nie zaciemnionym i nie zniszczonym mieście.

Dzień 15 lipca był duszny i bezwietrzny. Lepki upał wpelzał do kabin, męczył i niepokoił. Noc nie przyniosła ulgi, a szeroko otwarte drzwi i iluminatory oraz cicho brzęczące wentylatory dawały jedynie złudzenie chłodu. Oprócz wachty wszyscy spali niespokojnym, wyczerpującym snem.

Oficer nawigacyjny nakreślił właśnie pozycję statku, który znajdował się w odległości około 1 300 mil na południowy-wschód od Freetown, gdy nagle okropny błysk i huk poderwał go na nogi.

Mina? Torpeda? Gorączkowe myśli jak oszalałe

tlukły się w ogłuszonej głowie. Po chwili nastąpiły nowe uderzenia — huk! Błysk! Huk! Błysk!

Rozpętało się piekło. Grad pocisków zwałił się na płynący statek. Kabiny pasażerów po prawej burcie w mgnieniu oka zamienione zostały w rumowisko blach i sprzętów. Doszczętnie zniszczona kabina radiowa uniemożliwiła nawet wysłanie sygnału o ratunek. Na jej progu konali dwaj radiooficerowie, którzy przed chwilą byli jeszcze na nasłuchu.

Wśród płonących mebli, pogietych blach, prętów i porozdzieranych wybuchami stalowych ścianek biegali przerażeni i pokrwawieni marynarze, krzyczały oszalałe ze strachu kobiety, płakały dzieci.

Pokład usuwał się spod nóg; statek kładł się ciężko na lewą burzę. Szalupy płonęły jasnym ogniem; rzucono się do łodzi na prawej burcie.

„Gloucester Castle” — „szczęśliwy statek” — kładł się coraz bardziej na wodzie. Raptem — wyprostował się nagle, drgnął cały i zwałił się na przeciwną stronę grzebiąc dwie szalupy z ludźmi, którzy nie zdążyli jeszcze odbić od burty. Przerażający krzyk zagłuszyła eksplozja kotłów i „Gloucester Castle” znikł pod wodą.

Na powierzchnię zaczęły wypływać wśród bulgotu powietrza uchodzącego z wraka drewniane szczątki statku, puste beczki, oliwa i smary rozlewając się tłustymi plamami na falach.

Dopiero teraz zamilkł ogień dział okrutnego napastnika. Łodzie ratunkowe podeszły do jego burty.

Z góry patrzył na rozbitków tłum zarośniętych, brodatych marynarzy w mundurach *Kriegsmarine*.

Rajder.

Powoli wchodzili jeńcy na pokład „Michela”. Ze 154 członków załogi i pasażerów „Gloucester Castle” jedynie 61 zostało uratowanych. Z jadących do Simonstown rodzin pozostała przy życiu jedynie 18-letnia Mary i dwaj młodzi chłopcy.

Wszystkich zapędzono do pomieszczenia pod pokładem, gdzie w mdłym świetle żarówek rozróżnić można było szereg prycz, na których leżeli ludzie. Byli to jeńcy z dawniej zatopionych jednostek. Opuszczali oni z rzadka swe pomieszczenia, wyprowadzani małymi grupkami na pokład. Dzień i noc nadśluchiwali odgłosów walk, pogoni i sukcesów rajdera. Nie wiedzieli już nawet czy życzyć korsarzowi zwycięstwa, czy klęski, choć ta mogła pociągnąć w głąb oceanu i jeńców.

Minęły już trzy tygodnie od zatopienia „Gloucester Castle”; więźniów nie wyprowadzano na spacer. W tym czasie dwa razy doszły ich odgłosy strzałów i dwa razy wprowadzono nowe grupy marynarzy. Były to załogi zbiornikowca amerykańskiego „Wiliam F. Humphrey”¹ i norweskiego „Aramis”².

Wreszcie pewnego dnia ustał łoskot silników, a niezwykle ruch na pokładzie kazał się domyślać jakiejś odmiany.

Serca jeńców zabiły nadzieją. Może to rewizja

¹ 7 983 BRT, r. bud. 1921.

² 7 984 BRT, r. bud. 1931.

brytyjską? Niestety... szczęknęła sztaba, zamykająca drzwi i czterech uzbrojonych marynarzy niemieckich wtargnęło do wnętrza.

— *Raus!*

Okazało się, że nastąpiło spotkanie z zaopatrzeniowcem rajdera, statkiem „Charlotte Schliemann”¹, na który miano przenieść jeńców.

Wychodząc na pokład po raz pierwszy od dłuższego czasu więźniowie zachłystywali się świeżym powietrzem i ciekawie rozglądali się dokoła. Brutalne uderzenia kolbami przypominały im jednak natychmiast ponurą rzeczywistość.

Pomieszczenie, do którego wpędzono trzystu jeńców z „Michela”, okazało się jeszcze gorsze niż na rajderze. Wilgotne, pełne obrzydliwych szczurów, duszne i ciemne, stwarzało w tropikalnym klimacie warunki niemożliwe do zniesienia. Do tego dochodziło podłe jedzenie i niepewność jutra.

„Charlotte Schliemann”, po zaopatrzeniu rajdera, udała się okreśną drogą do Japonii. Już w parę dni po rozstaniu z „Michelem” jeńcy poczęli dla odmiany marznąć w surowym klimacie południowych krańców oceanu Atlantyckiego.

Wśród stłoczonych pod pokładem rozbitków wybuchały raz po raz epidemie różnych chorób. W czasie długich tygodni samotnego rejsu niejedno ciało obciążone kawałkiem stali spadało z pluskiem za burtę statku.

W końcu września skośnoocy wartownicy w Jo-

¹ 7 747 BRT, r. bud. 1928.

kohamie odprowadzili wszystkich jeńców do obozów, w których ciężko pracowali oni do końca wojny. Na pewno żaden z marynarzy wyruszając w rejs z Londynu czy Nowego Jorku nie przypuszczał, że zakończy go w japońskich kopalniach czy kamieniołomach.

NIESPODZIEWANY ROZKAZ

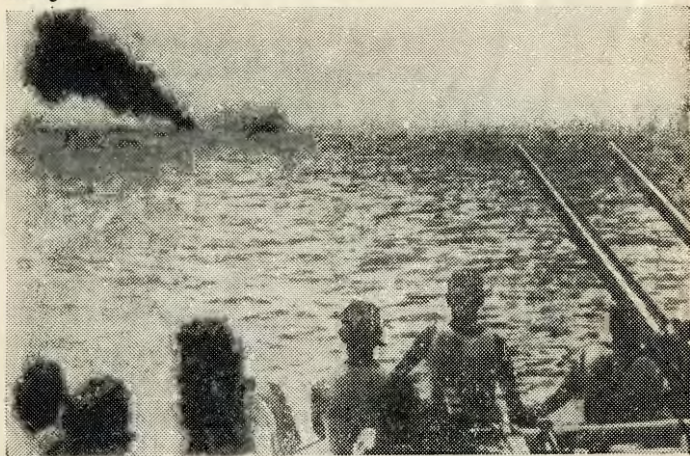
W ciągłych walkach, zasadzkach i unikach mijał szósty miesiąc korsarskiego rajdu. Załoga „Michela” wyczerpana już była nerwowo i fizycznie. We znaki dawał im się brak świeżych jarzyn i owoców, powodując przewlekły, szkorbut. Mimo więc uzupełnienia zapasów ze statku „Uckermarck” Ruckteschell postanowił zwrócić się do SKL o pozwolenie powrotu, a oczekując na nie — w dalszym ciągu polował na samotne statki idące bez konwoju przez ocean. Czerwony ołówek komandora wykreślił z grubej książki Lloyda amerykański frachtowiec „American Leader”¹ oraz brytyjskie „Arabistan”² i „Empire Dawn”³. Tego Ruckteschell na próżno szukał w rejestrze, był to bowiem statek nowy, wojennej produkcji; dopisał go więc na końcu książki, a następnie „uroczyście” skreślił. Ze statkiem tym powtórzyła się historia sprzed paru tygodni. Gdy bowiem „Empire Dawn” zastopował, a załoga po wywieszeniu białej flagi w popłochu opuszczała sta-

¹ 6 778 BRT.

² 5 874 BRT, r. bud. 1929.

³ 7 241 BRT.

tek — Ruckteschell kazał nadal utrzymywać ogień. Ba, sam doskoczył do stanowiska ciężkich karabinów maszynowych, ustawionych na górnym pokładzie, i z mściwym wyrazem twarzy śledził efekt strzelaniny.



Jedna z wielu scen w korsarskim życiu „Michela”.

Połowa 44-osobowej załogi straciła życie nim zamilkł ogień rajdera. Dokoła rozbitych szalup pływali w pasach ratunkowych martwi marynarze. Szeroko otwartymi, niewidzącymi oczami zdawali się patrzeć na mijający ich rajder. Zastygły na ustach wyraz bólu lub gniewu wykrzywił ich twarze w okropnym grymasie.

Rajder już dawno zniknął za horyzontem, a oni wciąż jeszcze płynęli do ostatniego ze swych portów...

Po kilkunastu dniach, które minęły od tej po-

nurej akcji, porucznik Lübke odebrał depeszę z SKL, nakazującą „Michelowi” udanie się na Ocean Indyjski i przejęcie obszaru operacyjnego, oznaczonego kryptonimem „Siberia”. Tam krążyć miał przez dwa miesiące i dopiero potem powrócić do kraju.

Korsarzowi w dalszym ciągu sprzyjało szczęście. Jak w upiornym filmie powtarzały się wciąż podobne sceny. Wykrycie, otwarcie ognia bez ostrzeżenia, czasem dobijający „cios łaski” zadany torpedą i nowy statek ginął w bezmiarach oceanu. Brytyjski „Reynolds”¹, amerykański „Sawokla”² i grecki „Eugenia Livanos”³ dopełniły tej tragicznej listy.

Nadchodził nowy rok 1943. Ruckteschell całą siłą maszyn „Michela” zdązał na północ, aby jak najprędzej znaleźć się w bezpiecznym porcie okupowanej Francji. Rajder przedzierał się mało uczęszczanymi szlakami, aby zmniejszyć możliwość spotkania z ewentualnym pościgiem, który najprawdopodobniej zorganizowała za nim Admiralicja Brytyjska.

Pogoda dopisywała rajderowi. Ciągłe deszcze i mgły oraz nisko nad wodą leżące chmury czyniły sylwetkę korsarza prawie niewidoczną. Właśnie osiągnięto wysokość Wyspy Świętej Heleny⁴, gdy do kabiny Ruckteschella zameldował się oficer szyfrowy ze świeżo otrzymanym rozkazem z SKL.

Komandor rzucił okiem na treść.

¹ 5 113 BRT, r. bud. 1927.

² 5 882 BRT, r. bud. 1920.

³ 4 816 BRT, r. bud. 1936.

⁴ Na południowym Atlantyku.

— SKŁ poleca przerwać nam natychmiast rejs powrotny i udać się na odpoczynek i remont do baz japońskich — oświadczył w chwilę później zebranym na odprawie oficerom.

Lakoniczna depesza nie wyjaśniała nic więcej.

„Michel” zatoczył więc koło, a zrozpaczeni marynarze zauważyli, że idą znów na południe.

W dzienniku okrętowym rajdera zanotowano 324 dzień podróży, gdy oczom załogi licznie zgromadzonej na pokładzie ukazały się w dniu 7 lutego 1943 roku górzyste brzegi Jawy, porośnięte gęstą, dziewiczą dżunglą.

Minęło jeszcze parę godzin i do burty stojącego w pełnej gali banderowej „Michela” podpłynęła motorówka z pilotem. Na jej rufie czerwieniła się bandera wschodzącego krwawo słońca. Mały, skośnooki pilot wdrapał się zwinnie po wyrzuconym na burtę sztormtrapie i kanałem pełnym wraków zatopionych statków wprowadził rajdera do Batawii¹.

Po raz pierwszy od przeszło dziesięciu miesięcy marynarze „Michela” zeszli na ląd. Ruszyli też zaraz do miasta gwarną, załobną gromadą, zapelnili portowe knajpy i domy publiczne. Okupacyjne wojska japońskie z rezerwą i bez entuzjazmu odnosiły się do swych „sojuszników”, czego odzwierciedlenie znaleźć można było w raportach Ruckteschella wysłanych do SKŁ w Berlinie.

Po krótkim postoju „Michel” ruszył dalej. Droga wiodła teraz poprzez obszar kontrolowany przez Japończyków i minęła bez specjalnych przygód.

¹ Dzisiejsza nazwa — Dżakarta.

Przy nabrzeżu w Kobe oczekiwał rajdera admirał Wenecker, morski attaché III Rzeszy przy rządzie Mikada oraz komandor Gumprich, były komendant „Thora” — rajdera, który przed dwoma miesiącami wyleciał w powietrze w Jokohamie w wyniku tajemniczej eksplozji.

Po paru dniach „Michela” odholowano na remont do stoczni Mitsubishi, a ciężko chory Ruckteschell odstawiony został do szpitala wojskowego w Pekinie, gdzie przebywał aż do zakończenia działań wojennych.

Po odbiciu Pekinu władze chińskie przekazały komandora Ruckteschella Amerykanom, a ci z kolei oddali go w ręce brytyjskiej Komisji do Badania Przestępstw Wojennych.

KONIEC RAJDERA

Nowym komendantem „Michela” został komandor Gumprich, który okazał się jeszcze sroższym przełożonym niż jego poprzednik. Skierował on wyremontowany statek na Ocean Indyjski z zamiarem grasowania u zachodnich wybrzeży Australii.

14 czerwca w nocy kurs „Michela” przeciął norweski zbiornikowiec: „Hoegh Silverdawn”¹, idący z Freemantle do Abadanu. I znów ocean był widownią krwawej tragedii. Przy świetle rakiet i płonącego statku artylerzyści niemieccy z pruską pędanterią „wykańczali” pływające po morzu szalupy.

¹ 7 715 BRT.

Tylko jednej, silnie uszkodzonej, udało się zniknąć wśród wzburzonych fal. Dzięki nadzwyczaj bohater-skiej postawie kapitana tego zbiornikowca 13 wy-nędniałych rozbitków ucałowało z wdzięcznością po 31 dniach zmagania z żywiołem płaski, piaszczysty brzeg plaży koło Madras w Indiach.

Inny statek norweski — „Ferneastle”¹ — padł ofiarą torped ścigacza „Esau”. Tak jak i poprzednio posypał się na rozbitków grad pocisków. Komandor Gumprich działał z premedytacją. Nie chciał pozostawiać za sobą żadnych śladów. Pragnął, by morze pochłoneło wszelkich świadków jego okrucieństwa i aby Admiralicja Brytyjska nie otrzymała żadnych relacji. Nieuchwytny grasował po morzu wyczekując rozkazów z Berlina dotyczących dalszego działania. Tymczasem w OKM i SKL wiele się już zmieniło. *Grossadmiral* Raeder, długoletni dowódca *Kriegsmarine* i gorący entuzjasta wojny korsarskiej popadł w niełaskę Hitlera i zmuszony był podać się do dymisji, a jego miejsce zajął dotychczasowy dowódca *U-Boot Waffe* — admirał Dönitz.

Na innych stanowiskach zaszły również radykalne zmiany i wydawało się, że wszyscy zapomnieli o samotnym rajderze czekającym rozkazów na Oceanie Indyjskim. Wreszcie Gumprich zdeorientowany brakiem jakichkolwiek wiadomości postanowił udać się z powrotem do Japonii.

* * *

¹ 9 940 BRT, r. bud. 1936.

*Commander*¹ T.L. Wogan US.N.², dowódca okrętu podwodnego SS 175 „Tarpon”³, oddychał świeżym powietrzem morskim na pokładzie wynurzonej jednostki.

Smuga księżyca kładła się srebrem na spokojnej powierzchni Pacyfiku. „Tarpon” znajdował się w odległości 60 mil od Jokohamy, patrolując podległy mu akwen.

Nagle stojący obok obserwator zameldował:

— Statek lewo 15, sir.

Komandor spojrział w tym kierunku. W świetle poświaty księżycowej wyraźnie rysowały się kontury samotnego statku, idącego pełną szybkością w kierunku Jokohamy.

— Zanurzenie alarmowe. Zająć stanowiska bojowe! — zawołał zsuwając się w głąb okrętu podwodnego. Woda z szumem wdarła się do otwieranych zbiorników i „Tarpon” zniknął pod wodą. Po chwili nad powierzchnią wynurzył się smukły kształt peryskopu.

Załoga z napięciem tkwiła na swych stanowiskach. *Commander* Wogan uważnie naprowadził swój okręt na cel:

— Ognia! — zakomenderował.

Okręt drgnął pchnięty siłą odrzutu. Olbrzymie stalowe cygara pomknęły ku przeciwnikowi. Po

¹ Komandor podporucznik.

² Skrót oznaczający przynależność do zawodowego korpusu oficerów marynarki USA.

³ 1315 t. wyp., r. bud. 1935, uzbr. 1 × 76 mm, 6 wyrzutni torped. kal. 533 mm.

chwili dwie fontanny ognia wykwitły na burcie, statek skręcił w miejscu i stanął.

— W celu — skonstatował z zadowoleniem *commander*.

„Tarpon” zanurzył się głębiej, zmienił pozycję i z małej odległości wystrzelił jeszcze jedną torpedę. Trafiła ona widocznie w komorę amunicyjną lub zbiorniki paliwa, gdyż nad statkiem wybuchł na moment ogromny gejzer ognia i dymu, a po chwili jedynie szczątki pływające na powierzchni wskazywały miejsce, gdzie rozegrała się walka.

Pod datą 18 października 1943 roku dowódca amerykańskiego okrętu podwodnego zapisał w dzienniku bojowym:

Godz. 02.30. Trzema torpedami zatopiono idący samotnie nieprzyjacielski statek. Prawdopodobnie był to japoński krążownik pomocniczy, wracający do baz macierzystych.

W tym ostatnim zdaniu *commander* Wogan omylił się; zapis dokonany przez niego był bowiem epitafium niemieckiego rajdera — „HSK-9” — „Michela”.

EPILOG

Wprowadzić na salę świadka oskarżenia, starszego marynarza R. G. Tapscotta — rozległ się głos prokuratora.

Barczysty sierżant z *Military Police* otworzył drzwi i na salę rozpraw, w której toczył się proces przeciwko byłemu dowódcy rajderów — Helmutowi

von Ruckteschell — wszedł siwy, choć młody wiekiem, szczupły mężczyzna.

— W dniu 21 sierpnia 1940 roku byłem członkiem załogi s/s „Anglo-Saxon” — rozpoczął swą opowieść przybyły. — Szliśmy z ładunkiem węgla do jednego z portów południowo-amerykańskich. Statek szedł sam, bez konwoju, bo kapitan nasz uważał, że w tej części oceanu nic nam nie grozi. Zbliżał się akurat wieczór i stałem właśnie przy sterze, gdy II oficer zauważył idący kontrkursem statek. Zapadł zmrok i sylwetka zbliżającej się jednostki zacierała się coraz bardziej w ciemnościach.

Była godzina 08,00, bo akurat usłyszałem cztery „szklanki”¹. Na sterza zastąpił mnie Dick — przezywaliśmy go Ginger, bo miał włosy jak marchew — a ja zszedłem do mesy na herbatę.

I wtedy właśnie spadło na nas to piekło. Ten diabeł — tu wskazał ruchem głowy na Ruckteschella, siedzącego z pochyloną głową na ławie oskarżonych — zbliżył się do nas i wygarnął z wszystkich luf.

Wyskoczyłem na pokład — miałem stanowisko bojowe przy działku na dziobie — ale tam już nie było co robić.

„Nazi” strzelali do nas jak na ćwiczeniach. Jeszcze przyświecali sobie reflektorem. Na to wszystko uderzyła torpeda. Trafiła w dziobową ładownię. Rzuciliśmy się do szalup. Udało się nam spuścić

¹ Na zmianę wachty na niektórych statkach handlowych wydzwania się na gongu lub dzwonie 4 podwójne uderzenia zwane popularnie „szklankami”.

tylko dwie i skoczyliśmy do wody, bo statek leciał już dziobem w dół. A ten piekielnik podszedł bliżej i świecił tym przeklętym reflektorem. Pewno chciał przeczytać nazwę, bo zachodził od rufy.

W szalupie było nas ośmiu, oprócz mnie był tam „radio”, bosman Higgins, dwóch palaczy, którzy spali na rufie — bo cała wachta maszynowa zginęła chyba od razu po wybuchu torpedy — kucharz, „Gruby Luis”, Dick „Ginger” i jeden mesboy. Dick miał pewnie złamaną rękę w czasie ataku, bo spu-chła mu i bolała jak diabli.

„Radio” miał latarkę i zaczął nadawać SOS. Niemiec jednak zgasił reflektor i pokazał nam rufę.

Obok nas gdzieś szła druga szalupa. Był tam pierwszy oficer. Ten jeszcze krzyknął do nas, żeby trzymać się razem i iść na zachód.

Rano, jak wzeszło słońce okazało się, że zgubiliśmy drugą łódź. Nic dziwnego, bo wiatr był silny i fala nieliha.

Najgorsze było jednak to, że byliśmy daleko od normalnych linii komunikacyjnych i mało było nadziei na spotkanie jakiegoś statku.

Do wieczora szliśmy na żaglu. Mieliśmy trochę jedzenia i wody w zbiornikach. Liczyliśmy, że za jakieś 10—12 dni dojdziemy do brzegu.

Dick czuł się coraz gorzej. Brała go gorączka, miał dreszcze. Na drugi dzień już majaczył i nie było go czym leczyć. „Radio” dawał mu od czasu do czasu pociągnąć whisky z butelki, która znalazła się w szalupie.

Potem przysłała ta diabelska cisza. Ocean był jak lustro, ani wiaterek, żagiel wisiał jak szmata. Słońce piekło, że aż w głowie huczało. Co chwila zdawało się, że widać jakiś statek, a to tylko latały nam przed oczami czerwone koła. W tym czasie umarł Dick. „Radio” się rozchorował; nie był już zresztą taki młody.

Dicka wyrzuciliśmy za burtę. Nie było go nawet w co zaszyć, ani czym obciążyć. Zdjęliśmy mu tylko pas ratunkowy, żeby biedak po śmierci nie pływał po tym przeklętym morzu.

Wiosłowaliśmy. Ale czy daleko ujedzie się na wiosłach? Sił nie było, „Gruby Luis” — to tylko miał sadło, a nie mięśni. Mesboy był jeszcze dzieckiem — miał chyba 15 lat.

Gdzieś tak po dwóch tygodniach bosman zobaczył maszty na horyzoncie. Darliśmy się jak opętani, machaliśmy koszulami, wystrzeliliśmy dwie jedyne rakiety. Na nic. Poszedł dalej i tylko dym został po nim na wodzie.

Na drugi dzień jeden z palaczy, John, zaczął krzyczeć, że widzi statek. Stał i krzyczał jak szalony, a dookoła było całkiem pusto. Bosman już chciał go zdzielić wiosłem, bo nie można było słuchać tego wrzasku ale ten sam wyskoczył do wody i płynął. Nawet żeśmy go nie gonili. Upłynął ze sto metrów od szalupy i utonął. Mesboya trzeba było związać, bo też chciał skakać do wody. Potem umarł „radio”. Straciliśmy już rachubę dni. Kiedyś rano nie było już w szalupie drugiego palacza i kucharza.

Może wyskoczyli w nocy, albo zmiotła ich fala, bo ta cholerna cisza już się właśnie skończyła, a wiatr był dość silny.

Potem to już nie bardzo pamiętam, co było. Chyba traciłem na całe dni przytomność, bo zdawało mi się nieraz, że jakiś statek przechodzi koło nas. Jak przez mgłę pamiętam, że nas wreszcie podniósł z wody jakiś holownik. Później okazało się, iż był to holownik z wyspy Eleuthera w archipelagu Bahama¹. Od załogi dowiedzieliśmy się, że byliśmy w szalupie 70 dni. Tylko bosman i ja wyżyliśmy. Mesboy musiał gdzieś wypaść po drodze.

Bosman potem zginął na morzu, bo poszedł do *Navy*, żeby się zemścić i zatonął wraz z fregatą w konwoju na Murmańsk, a ja leżałem chyba sześć miesięcy w szpitalu nim wróciłem do zdrowia.

Tapscott skończył swe zeznania. Sędzia kazał odczytać tłumaczowi wyciąg z dziennika okrętowego Ruckteschella, opisujący pozostawienie szalup z „Anglo-Saxon” na morzu.

Okazało się, że korsarz skwitował tę tragedię słowami:

Łodzie z rozbitkami zostawiłem na morzu, ponieważ znajdowaliśmy się z a l e d w i e 800 mil od lądu i wiatr był pomyślny.

* * *

Zeznawali dalsi świadkowie. Przed oczami słuchających ożywały dramatyczne sceny na oceanie,

¹ Archipelag wysp należących do W. Brytanii, w pobliżu Kuby.

tragedie samotnych pełnych udręki dni w szalupach, epizody walki z przemożnym żywiołem.

Z rąk krwawego korsarza ginęli ludzie i ginęły statki.

Trzeci oficer ze statku bandery greckiej — „Eugenie Livanos” — tak opowiadał o ostatnich chwilach swej jednostki:

— Gdy rajder otworzył ogień znajdowałem się właśnie na rufie. Skoczyłem do działka ale po chwili stało się jasne, że nie mamy żadnych szans. Odbiliśmy od ciężko rannego statku i wymachiwaliśmy białą flagą. Załoga mocno naciskała na wiosła, a ja siedząc przy sterze co chwila oglądałem się na „Eugenie”. Na pozór wyglądała zupełnie dobrze, może tylko była bardziej zanurzona niż normalnie. Już myślałem, że za wcześnie opuściliśmy ją, gdy nagle pękła dosłownie na pół, dziób i rufa złożyły się jak książka i tak złamana poszła na dno.

* * *

Przewód sądowy zakończył się... Zebrani dziennikarze z niecierpliwością oczekiwali na wyrok.

Wreszcie na salę popłynęły słowa sędziego:

Międzynarodowy Trybunał do Badania Zbrodni Wojennych uznaje byłego komandora Helmuta von Ruckteschell winnym zarzuconych mu w akcie oskarżenia zbrodni i skazuje go na dziesięć lat więzienia. Sąd wziął pod uwagę zły stan zdrowia oskarżonego.

Na ławie dziennikarskiej zawrzało. Jakiś bardziej

krewni Anglik podniósł się i krzyknął: — Hańba, taki mały wyrok za tyle przestępstw! Wstyd!

Powstał gwar i zamieszanie. Słysząc było coraz głośniejsze okrzyki, tak że aż *Military Police* musiała interweniować.

Dwóch żandarmów ujęło Ruckteschella pod ręce i wyprowadziło z sali. Korsarz szedł z nisko pochyloną głową. Co myślał? Czy żałował swych czynów?

* * *

Tak wyglądał ostatni rozdział krwawej kariery jednego z korsarzy II wojny światowej. Wyrok Międzynarodowego Trybunału okazał się dla Ruckteschella jednoznaczny z karą dożywotniego więzienia, zmarł on bowiem po kilku latach nie doczekawszy wolności.

Inni dowódcy rajderów, którzy przeżyli wojnę, nie ponieśli żadnych kar za swe krwawe wyczyny i pędzą spokojny żywot otrzymując wysokie emerytury lub zajmują poważne stanowiska w odradzającej się *Bundesmarine*¹.

Niejednokrotnie na wspólnych odprawach w ramach sztabów NATO spotykają się ze swymi niedoszłymi ofiarami lub przeciwnikami w mundurach *Royal Navy*.

Widocznie rządy krajów zachodnich nie wyciągnęły należytych wniosków z wydarzeń ostatniej wojny.

¹ Marynarka wojenna NRF.

Poznanie morza i statków ułatwi każdemu
książka

M. Krynickiego:

WSPÓŁCZESNE STATKI MORSKIE

Autor w sposób popularny przedstawia całość zagadnień związanych ze statkiem, podaje charakterystyki szlaków żeglugowych, wyjaśnia wpływ warunków nawigacyjnych na konstrukcję statku, omawia zagadnienia związane z budową i eksploatacją statku. Zasadniczym tematem są morskie statki handlowe, ale obok tych scharakteryzowane są również i statki rybackie oraz statki wielorybnicze i statki pomocnicze. Książka obok licznych fotografii i rysunków, zawiera 10 kolorowych wklejek i sylwetki jednostek PMH.

WSPÓŁCZESNE STATKI MORSKIE zostały zatwierdzone dla bibliotek szkół licealnych pi-smem Min. Oświaty nr PO 3—1291/58.

Książka liczy 342 strony, kosztuje 26,10 zł.

60
BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

[10.355]

Koncepcja użycia do walki na morzu uzbrojonych statków handlowych nie jest zdobyczą ostatnich lat. Odkąd bowiem istnieje żegluga, zawsze była konieczność ochrony zbrojnej kupieckich szlaków. Początkowo służyły tym celom zwykłe, uzbrojone tylko silnie statki handlowe. Im bardziej jednak doskonaliła się technika walk, tym trudniej było tego rodzaju statkom sprostać w boju okrętom wojennym. Toteż w czasie kolejnych wojen morskich korsarskie okręty zmieniać musiały taktykę, działać zaskoczeniem, górować nad przeciwnikiem szybkością, siłą ognia i zdolnością maskowania się.

W tym sposobie walki wyróżnili się w czasie obu wojen światowych Niemcy; wysyłali oni na dalekie morza specjalnego typu statki handlowe, tzw. krążowniki pomocnicze, przystosowane do napaści, stawiania zagród minowych i — ucieczki. Działały one na oceanach. „Korsarskie rajdy” są opowiadaniem o dwóch takich, szczególnie krwawych korsarzach.