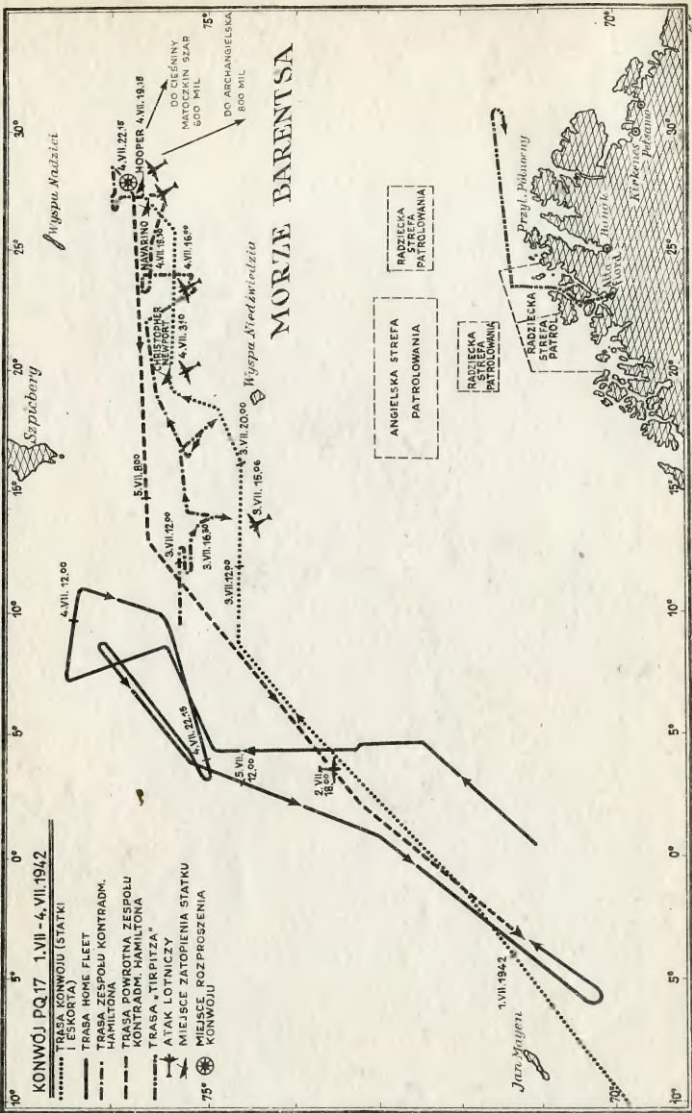




TRAGEDIA KONWOJU PQ-17





ANDRZEJ PEREPECZKO

**TRAGEDIA
KONWOJU PQ-17**

WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1962

MINIATURY MORSKIE

Seria: „Epizody z drugiej wojny światowej na morzu”

Zeszyt 21: Tragedia konwoju PQ-17

Okładkę projektował: ADAM WERKA



I 15.349

Redaktor
Krystyna Buczkowska

Redaktor techniczny
Danuta Potocka

WYDAWNICTWO MORSKIE ● GDYNIA 1962
Wydanie pierwsze. Nakład 70 000 + 250 egz. Format
B 6. Papier druk. sat. kl. V 60 g. Ark. druk. 2.
Ark. wyd. 3,5. Oddano do składania 8. V. 62 r. Pod-
pisano do druku i druk ukończono w czerwcu 1962 r.
Nr zam. 1060 R-3 Cena zł 4.—
GDAŃSKIE ZAKŁADY GRAFICZNE
Gdańsk, ul. Świętojańska 19/23

Okrutna jest wojna, okrutne morze i okrutna jest Północ, a konwój PQ 17 miał przeciw sobie wszystkie te potężne moce naraz. Konwój PQ 17 — kilkadziesiąt statków handlowych, okręty eskorty, kilka tysięcy ludzi, których wojna oderwała od matek, żon i dzieci, rzuciła na morze i zostawiła samych, twarzą w twarz z okrucieństwem. Okrucieństwem wojny, morza i Północy.

DWIE NARADY

W olbrzymim gmachu w Londynie — jednym z kompleksu budynków rządowych — odbywała się narada. W sali konferencyjnej zgromadziło się kierownictwo Admiralicji z jej pierwszym lordem, admirałem Poundem, na czele, wyżsi urzędnicy Ministerstwa Transportu Wojennego, przedstawiciele Rządu Jego Królewskiej Mości. Omawiano sprawę arktycznych konwojów. Na ścianie wisiała olbrzymia mapa północnego Atlantyku i Oceanu Lodowatego Północnego. Gruba, czerwona, zygzakowata linia wyznaczała kurs letnich konwojów. Przebiegała ona daleko na północ, nie opodał brzegów wyspy Jan Mayen, Szpicbergu i Wyspy Niedźwiedziej — tuż pod letnią granicą zasięgu lodów polarnych. Czarne koła, których środki stanowiły punkty, oznaczające niemieckie lotniska w okupowanej Norwegii, to zasięg *Luftwaffe*. Niestety, większa część trasy konwoju przebiegała wewnątrz groźnych kół. Dopiero przy końcu podróży czerwona linia wchodziła w obszar kół przyjaznych, oznaczonych zielonym kolorem. Ich środki — to lotniska Murmańska i Archangielska.

— Rząd Jego Królewskiej Mości wydał polecenie wysłania kolejnego konwoju do portów północnej Rosji — rozpoczął admirał Pound. — Wobec tego pozwolę sobie zaznaczyć Pańów z sytuacją na froncie wojny morskiej w interesującym nas obszarze oraz ze zdaniem Admiralicji na ten temat... Wysyłanie konwojów północną trasą napotyka na znaczne trudności. Sytuacja strategiczna obszaru Morza Norweskiego i Morza Barentsa przedstawia się bardziej korzystnie dla nieprzyjaciela niż dla nas. Niemcy dysponują w Norwegii całym szeregiem baz, w których stacjonują ciężkie okręty wojenne i okręty podwodne. Liczne lotniska, wysunięte częstokroć aż na sam północny kraniec Europy, jak Banak, Petsamo czy Kirkenes, pozwalają nieprzyjacielowi na ciągłe patrolowanie obszaru powietrznego w rejonie ewentualnej trasy konwojów,

których wykrycie nie nastrecza na pewno stronie niemieckiej specjalnych trudności. Nie należy przy tym zapominać — kontynuował admirał — że obecnie jest lato i ten konwój nie może niestety korzystać z osłony ciemności nocnych w obszarach za kołem polarnym. Na statki konwoju będą więc czyhały cztery rodzaje niebezpieczeństw: rajdy ciężkich zespołów pancernych, wypadki niszczycieli, ataki stad okrętów podwodnych i wreszcie naloty lotnictwa. Nie jest wcale wykluczone, że mogą zająć kombinacje dwóch, trzech, a nawet wszystkich czterech niebezpieczeństw jednocześnie. Obrona tego konwoju przeciwko lotnictwu i okrętom podwodnym nie wykroczy poza ramy stosowanej dotychczas taktyki. A więc statki handlowe zostaną wyposażone, jak zwykle, w broń przeciwlotniczą. Ze względu na niebywałe nasilenie nalotów należy pamiętać o zwiększeniu ilości amunicji do działek. Poza tym konwojowi powinny towarzyszyć dwa lub trzy pomocnicze krążowniki obrony przeciwlotniczej oraz niszczyciele, korwety i trawlerzy, wyposażone w urządzenia hydrolokacyjne. Jako ewentualną osłonę przeciwko wypadom lżejszych sił niemieckich — ciągnął dalej pierwszy lord morski — proponuję wysłanie wzdłuż trasy konwoju czterech lub pięciu krążowników. Towarzyszyć one będą konwojowi aż do wysokości Wyspy Niedźwiedziej, a najdalej do 25° długości wschodniej. Następnie zespół krążowników powinien zawrócić. Osłonę stanowić też będą ciężkie okręty *Home Fleet* pod dowództwem admirała Toveya. Zespół ten będzie miał za zadanie krążenie na wodach między Szpicbergiem i wyspą Jan Mayen. Sama jego obecność zmusi może Niemców do zaniechania wysłania swych ciężkich okrętów w morze. Drugim zadaniem okrętów zespołu admirała Toveya będzie ochrona konwoju powracającego z Rosji, któremu trzeba będzie wyznaczyć taką datę powrotu, aby z konwojem zmierzającym do Rosji minął się gdzieś w połowie drogi. Bliższe szczegóły planowanej operacji omówię osobiście z dowódcą *Home Fleet*, który w chwili obecnej przebywa w bazie Scapa Flow.

Długo w noc ciągnęła się narada. Admirał Pound był pełen najgorszych przeczuć i gdyby to tylko od niego zależało, nie wysyłałby w tym okresie konwoju na wody polarne. Racja stanu jednak i podjęte przez Anglików i Amerykanów zobowiązania sojusznicze, a przede wszystkim własny interes mocarstw zachodnich — wymagały kontynuowania dostaw do portów północnej Rosji. Konwoje musiały iść wciąż, mimo nieustannych ataków ze strony *Luftwaffe* i *Kriegsmarine*.

W tym samym mniej więcej czasie, dnia 15 czerwca 1942 roku, o kilkaset kilometrów na wschód od gmachu Admiralicji angielskiej odbywała się inna narada. I tam zgromadzeni byli oficerowie w marynarskich mundurach. I tam na ścianie była rozpięta duża mapa północnych morskich rejonów Europy. W głównej kwaterze niemieckiej toczyła się kolejna konferencja Hitlera na temat spraw morskich. Admirał Schniewind otrzymał jeszcze w maju rozkaz przygotowania planu skoncentrowanego ataku wodno-powietrzno-podwodnego na kolejny konwój do Rosji i teraz właśnie admirał Raeder przedkładał ten plan do zatwierdzenia führerowi.

Dowództwo *Kriegsmarine* w ostatnich miesiącach przerzuciło do Norwegii szereg ciężkich okrętów nawodnych i obecnie w Trondheim znajdowały się „Tirpitz” i „Hipper” oraz cztery niszczyciele, w Narviku natomiast bazowały „Scheer” i „Lützow” w asyście sześciu niszczycieli. Grossadmiral Raeder postanowił jako główny atut włączyć do najbliższej akcji przeciwkonwojowej okręt liniowy „Tirpitz”. Dowódca *Kriegsmarine* wiedział doskonale, że Anglicy — pamiętając tragiczny pojedynek tirpitzowego bliźniaka, „Bismarcka”, z dumą floty angielskiej, „Hoodem” — odczuwają po prostu lęk na samo brzmienie nazwy flagowego okrętu niemieckiego. Poza tym Raeder chciał wykazać przydatność okrętów liniowych w prowadzonej obecnie wojnie morskiej; jak dotąd bowiem „Tirpitz” stał prawie beczynnie w głębi fiordów norweskich.

Hitler był nieco innego zdania niż admirał Raeder. Na wojnie morskiej znał się stosunkowo niewiele, a ponieważ symbol potęgi III Rzeszy widział w ciężkich okrętach wojennych, panicznie więc obawiał się utraty któregośkolwiek z nich.

Admirał Raeder przedstawiał Hitlerowi plan operacji, którą ochrzczono w jego sztabie kryptonimem „Operacja Gambit Skoczka”.

— Nasze siły pancerne — tłumaczył Raeder — składać się będą z dwóch zespołów. Zespół pierwszy, to grupa Trondheim, czyli „Tirpitz” i „Hipper” z niszczycielami. Zespół drugi stanowić będą pozostałe dwa ciężkie okręty wojenne z osłoną, bazujące obecnie w Narviku. Oba zespoły wyjdą w morze, kiedy konwój aliancki przekroczy 5° długości wschodniej. Atak nastąpi w rejonie 20° długości wschodniej i będzie polegał na tym, że zespół Trondheim, jako silniejszy, podejmie zadanie rozbicia eskorty względnie osłony krążowników, zaś zespół Narvik zniszczy w tym czasie całkowicie statki handlowe konwoju. Po udanej akcji wszystkie okręty

zawrócą natychmiast do swych portów wyjściowych, należy się bowiem spodziewać, że Anglicy będą chcieli doprowadzić do jakiegoś decydującego spotkania swoich sił *Home Fleet* z naszą eskadrą pancerną. Naturalnie wyjście w morze naszych sił będzie poprzedzone dokładnym rekonesansem lotniczym i podwodnym. Jednocześnie, niezależnie od planowanej akcji, konwój należy aż do momentu spotkania nękać ciągłymi nalotami lotniczymi. Jeżeli nawet nie osiągną one zamierzonych sukcesów, to w każdym bądź razie zmęczą załogi i osłabiają ich ducha. Całkowite zniszczenie konwoju dążącego do Rosji powinno mieć kapitalne znaczenie dla losów dalszej wojny. Po takiej bowiem klęsce Anglicy nie odważą się wysłać następnych transportów na front wschodni, co z kolei powinno doprowadzić do rozdzwiewku między sprzymierzonymi. A każde takie nieporozumienie działa na naszą korzyść.

Mapa Morza Barentsa pokryta została grubymi, czarnymi strzałkami. Raeder roztaczał przed Hitlerem wizję nowych, łatwych sukcesów.

„Operacja Gambit Skoczka” została zatwierdzona.

KONWÓJ RUSZA W REJS

Już od wczesnego ranka 27 czerwca 1942 roku rozpoczął się ożywiony ruch na obszernym kotwicowisku Hval fjörðhur w pobliżu Reykjavíku na Islandii. Od stojących na redzie statków odbijały szalupy i motorówki przewożąc na brzeg kapitanów, spieszących na odprawę. Formował się kolejny konwój do portów Morza Białego. Konwój oznaczono kryptonimem PQ 17. Na redę Hval fjörðhur przybyły statki z dalekich portów kanadyjskich, ruchliwego Nowego Jorku, Bostonu, Filadelfii, portów północnej Szkocji. Głęboko zanurzone w zimnej wodzie północnego fiordu kryły w swych brzuchatych wnętrzach wiele tysięcy ton materiałów wojennych — czołgi, samochody, samoloty, pociski, żywność, lekarstwa.

Mimo trwającej już od wielu lat wojny, Niemcy prowadzili obecnie walki lądowe jedynie na Pustyni Libijskiej oraz na szerokich połaciach Związku Radzieckiego. Każdy z mężów stanu kierujących mocarstwami koalicji

antyhitlerowskiej zdawał sobie doskonale sprawę, że losy Wolnego Świata rozstrzygają się właśnie przede wszystkim na długim, liczącym kilka tysięcy kilometrów froncie od Murmańska po Morze Czarne. Nie zwyciężone dotychczas i nie powstrzymane w swym marszu pancerne dywizje spod znaku swastyki wykrywawiały się teraz na stepach rosyjskich, kruszyły w atakach na wciąż nowe miasta i rzeki, rozbijały o bohatersko walczące oddziały Armii Czerwonej.

Zgromadzeni na odprawie w niskim, drewnianym baraku kapitanowie statków handlowych i dowódcy okrętów eskorty dowiedzieli się, że konwój PQ 17 składać się będzie z trzydziestu pięciu statków handlowych, trzech statków ratowniczych i jednego zbiornikowca zaopatrzeniowego floty. Eskortę stanowić ma sześć niszczycieli, cztery korwety, trzy trałowce, dwa krążowniki obrony przeciwlotniczej, cztery trawlerzy przystosowane do walki z okrętami podwodnymi i dwa okręty podwodne. Komodorem konwoju został J.C.K. Dowding, wysłużony oficer, rezerwista *Royal Navy*. Na dowódcę eskorty wyznaczono komandora J.E. Broome'a, R.N. Ustalono szyk konwoju i sygnały, przewidziano manewry w wypadku różnych okoliczności.

— W pobliżu trasy waszego konwoju — dodał komandor prowadzący odprawę — operować będą siły krążownicze, płynące pod dowództwem kontradmirała Hamiltona. W skład jego zespołu wchodzi dwa krążowniki brytyjskie: HMS „London” i HMS „Norfolk” oraz dwa krążowniki amerykańskie: USS „Tuscaloosa”, USS „Wichita” i trzy niszczyciele. Życzę panom powodzenia. Mam podstawę przypuszczać, że oprócz wyżej wymienionych zespołów Admiralicja chowa jeszcze w zanadrzu odpowiednie siły, które będą mogły w razie potrzeby stawić czoła ewentualnej wyprawie „Tirpitz”. Pomyślnych wiatrów — zakończył komandor.

Zgromadzeni kapitanowie poczęli tłumnie opuszczać salę odpraw.

— Powodzenia komandorze — prowadzący odprawę zwrócił się do komandora Broome'a — mam nadzieję, że doprowadzi pan konwój w całości do portu przeznaczenia.

— Postaram się — komandor Broome uśmiechnął się wesoło — nie płynę pierwszy raz tą trasą. Może jakoś uda mi się prześliznąć. Teraz lato, trasa prowadzi aż prawie pod samym biegunem — zażartował. — Sądzę, że gorszym niebezpieczeństwem będą dla nas pływające lody niż Niemcy.

Na obszernej redzie raz po raz rozlegał się jazgot podnoszonych kotwic i statki jeden za drugim zaczęły płynąć wzdłuż wysokich, górzystych, porośniętych skąpą roślinnością brzegów fiordu kierując się na zachód ku otwartym wodom oceanu. Za rufami pozostawał ostatni gościnny, choć na pozór nieprzytulny skrawek lądu, ostatniego lądu przed decydującym skokiem, liczącym przeszło dwa tysiące mil. W letnim słońcu lśniły jaskrawą bielą śniegi na Lang jökull*. Niedaleko wioski Olafsvik, przy półwyspie ozdobionym samotnie sterczącym wierzchołkiem górskim, bezładna na pozór masa s'atków sformowała się w karny, posłuszny woli komodora konwój.

Na flagowy sygnał dany z „River Afton” — jednostki, na której podniósł swój proporzec dowódca konwoju — ponumerowane już uprzednio statki zajęły swe miejsca w kolumnach i szeregach. Konwój PQ 17 był konwojem szerokim, składał się z dziewięciu kolumn, po cztery statki w każdej. Na czele środkowej, piątej kolumny, szedł statek komodora Dowdinga, w pobliżu niego miały swe miejsca dwa pomocnicze krążowniki przeciwlotnicze: „Polomares” i „Pozarica”, przebudowane z szybkich frachtowców. Między kolumnami i na zewnątrz kon-

* Jeden z lodowców na Islandii.



Widok ogólny konwoju. Pierwszy lord morski —
 admirał sir Dudley Pound. Komandor Jack Broome —
 dowódca eskorty PQ 17. Admirał sir John Tovey —
 dowódca Home Fleet

woju uwijały się inne okręty eskorty, pozostające pod dowództwem komandora Broome'a. Były to cztery niszczyciele brytyjskie: „Offa”, „Laemington”, „Fury” i flagowy „Keppel” oraz dwa niszczyciele amerykańskie, ponadto trzy trałowce: „Salamander”, „Halcyon” i „Britomart”, cztery trawlerzy posiadające urządzenia do wykrywania okrętów podwodnych: „Ayrshire”, „Lord Middleton”, „Lord Austin” i „Northern Gem”, wreszcie dwa okręty podwodne P-614 i P-615. Cztery korwety pływające pod banderą angielską i Wolnych Francuzów stanowiły dalsze siły, pozostające w dyspozycji dowódcy eskorty. Za jedną z kolumn podążał zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty, „Aldersdale”, wiozący zapasy paliwa dla okrętów wojennych. W tylnych szeregach płynęły trzy statki ratownicze: „Rathlin”, „Zaafaran” i „Zamalek”. Ich obecność przypominała już od samego początku o groźbie czyhającej na konwój płynący przez odległe, arktyczne obszary.

Trasa konwoju PQ 17 prowadziła początkowo wzdłuż zachodnich wybrzeży Islandii. Późnym wieczorem zespół przekroczył koło podbiegunowe północne i na maszcie statku komodorskiego zatrzepotał sygnał, nakazujący zmianę kursu na wschodni. Późny wieczór! W tym wypadku pojęcie to było zupełnie umowne, słońce bowiem świeciło jasno nad zamglonym horyzontem. Panowało przecież lato i trwał długi, polarny dzień.

Na drodze konwoju pojawiły się pierwsze swobodnie płynące kry, zjawisko często spotykane na wodach Cieśniny Duńskiej. Po prawej stronie konwoju majaczyły z dala poszarpane brzegi Islandii, po lewej, gdzieś daleko za horyzontem leżała mroźna Grenlandia, pokryta grubą skorupą wiecznych lodów.

Ze swego pomostu komodor konwoju J. C. K. Dowding widział wszystkie statki idące w zwartych kolumnach. Jedne z nich nosiły banderę amerykańską czy angielską, inne panamską lub holenderską. W środkowej kolum-

nie odcinały się swą charakterystyczną sylwetką dwa zbiornikowce radzieckie: „Azerbejdżan” i „Donbass”.

Starszy marynarz-sygnalista, Charles Webb, stojący na pomoście niszczyciela „Offa” idącego przed konwojem, oderwał oczy od lornety.

— Sir, zbliża się ściana gęstej mgły — zameldował oficerowi wachtowemu.

— Do diabła! Trudno będzie zachować nakazany szyk — zmartwił się młody porucznik.

Webb pomyślał, że może nadejść taka chwila, że wszyscy będą się modlić o mgłę, która by skryła ich przed wzrokiem nieprzyjaciela. Szczególnie tu na Dalekiej Północy, latem, kiedy trwa nieprzerwany dzień. Webb miał za sobą dwanaście lat nienagannej służby w *Royal Navy*. Od samego początku wojny pływał na niszczycielach w eskortach konwojów i niejedno już widział w tym czasie, nie powiedział jednak ani słowa ze względu na szacunek dla stopnia. Porucznik był młody, zapalony do walki. Przyszedł niedawno na „Offa” odkomenderowany z jakiegoś liniowego okrętu. Eskortowanie konwoju PQ 17 było jego pierwszym zadaniem bojowym na niszczycielu.

Konwój tymczasem zbliżał się do ławicy mgły. Na maszcie statku komodorskiego załopotały flagi sygnału przypominającego o konieczności utrzymania szyku we mgle. Starszy marynarz Webb widział jak powoli zacieśniają się kontury najbliższych jednostek. Biała, wilgotna wata otuliła konwój PQ 17. Rozległy się ostre porykiwania syren, o burty z chrzęstem rozbiły się ciężkie lodowe kry. Napierały jedna na drugą, atakowały stalowe blachy poszycia. Spychane ciężkimi dziobami pod wodę, kruszone i rozbijane piętrzyły się wciąż nowymi zwałami, tworząc fantastyczne księżycowe krajobrazy.

Przez długie godziny konwój PQ 17 brodził we mgle. Gdy wreszcie znów zajaśniało słońce, okazało się, że brak jest dwóch statków handlowych. Wysłana na poszukiwanie korweta stwierdziła, że jeden z nich zboczył we

mgłę z kursu wskutek zacięcia się maszynki sterowej i wpadł na pobliskie skały. Wszelkie próby samodzielnego zejścia na głęboką wodę spełzły na niczym. Nie pomogła pomoc korwety. Drugi ze statków został znacznie w tyle. Miał on silnie uszkodzoną śrubę. To dały o sobie znać lody Północy. Widocznie grubsza od innych okazała się silniejsza od metalowej śruby i teraz okaleczony parowiec ledwo posuwał się naprzód, zostając coraz bardziej w tyle. Komodor rozkazał mu zawrócić do Reykjavíku i zawiadomić holowniki, aby przyszyły ściągnąć ze skał drugiego pechowca.

Tak więc szły już teraz w konwoju trzydzieści trzy statki handlowe.

— Niewesoło rozpoczyna się ten rejs — myślał komodor. — Jeszcze nie było ani sztormu, ani wróg się nie pokazał, a tu już dwa statki musiały zawrócić z drogi. Ciekawe, kiedy pojawi się *Charlie* — komodor rozglądnął się po bezchmurnym niebie. Lada chwila spodziewał się widoku niemieckiego samolotu zwiadowczego, przewanego przez marynarzy *Charlie*. Przypuszczał, że Niemcy mający na pewno swych szpiegów wśród mieszkańców Islandii wiedzą już o wyjściu w morze konwoju PQ 17 i że teraz starają się usilnie namierzyć jego pozycję.

Wieczorem 30 czerwca na południowej stronie nieba obserwatorzy zauważyli mały czarny punkcik.

— Nierozpoznany samolot po prawej burcie konwoju, *sir* — komandor Broome usłyszał natychmiastowy meldunek.

— Prowadzić nasłuch radiowy — rozkazał.

— To *Charlie, sir* — zameldował po chwili radiotelegrafista. — Nadaje coś szyfrem.

Na innych jednostkach też zauważono samolot zwiadowczy. Wszystkie lornetki zwróciły się ku krążącej poza zasięgiem dział przeciwlotniczych maszynie.

— To Blohm Voss 138 — podporucznik Morton E. Wolfson, dowódca oddziału artylerzystów, zaokrętowanych na

amerykańskim statku „Daniel Morgan”, objaśniał swoim podwładnym sposób na rozpoznawanie sylwetek nieprzyjacielskich samolotów.

— Ze też nie możemy tego drania ściągnąć na dół. Za wysoko idzie — żałował celowniczy dziobowego dział, Benjamin Baxter.

— I tak by to wiele nie pomogło — skrzywił się jego pomocnik, młody chłopak ze stanu Nevada, zwany „kowbojem”. — Zdążył już na pewno zawiadomić wszystkie stacje w całej Norwegii o naszym kursie.

— Masz rację — wtrącił stojący z boku członek załogi, olbrzymi blondyn, Olaf Svendsen z Nowego Jorku. — Teraz już nam nie popuszczą aż do samego Murmańska. Tak jak ostatnim razem.

— Byłeś już w Murmańsku? — zapytał „kowboj”.

— Nie wiedziałeś? Byłem. Jeszcze w grudniu ubiegłego roku, na „Larranga”. Szliśmy z Bostonu do Islandii z atlantyckim konwojem, a potem dołączyliśmy do konwoju PQ 8, który wyszedł z Reykjavíku w pierwszej połowie stycznia.

— No i co, idziesz jeszcze raz? — zdziwił się Baxter.

— A gdzie tyle zarobię, co tutaj? — roześmiał się Olaf.

Rzeczywiście, przeciętnie marynarz z konwoju północnego otrzymywał sto dolarów miesięcznego wynagrodzenia podstawowego, drugie tyle jako dodatek wojenny, ponadto nadgodziny za soboty i niedziele w morzu i po pięć dolarów za każdy dzień pobytu w portach północnej Rosji oraz siedemnaście procent dodatku w razie przewożenia amunicji i materiałów wybuchowych, wreszcie za każdy udany rejs stodolarową premię z kasy rządu Związku Radzieckiego. Nic też dziwnego, że załogi statków pływających w arktycznych konwojach stanowiły swego rodzaju plutokrację wśród marynarskiej braci. Dla sprawiedliwości dodać należy, że pieniądze i korzyści natury materialnej nie były jedynym powodem, dla którego marynarze zaciągali się na statki, idące na Daleką

Północ. Wielu z nich szło na morze z nienawiści do faszystów i z poczucia obowiązku; „no, bo przecież ktoś musi pływać na statkach, a kto ma pływać jak nie ja...”

Sytuacja, w jakiej znajdował się konwój PQ 17, była pełna napięcia i nerwowego oczekiwania. Minęli już wyspę Jan Mayen i coraz bliższy był groźny brzeg norweski, gdzie wśród skał i fiordów czekały na lotniskach setki samolotów bombowo-torpedowych; gdzie czatowały ciężkie okręty wojenne z groźnym „Tirpitzem” na czele. Ponieważ Niemcy spostrzegli i namierzyli już konwój należało w każdej godzinie spodziewać się ataku. Zdwojono czujność. Załogi stały w pogotowiu na pomostach. Oczy obserwatorów uzbrojonych w potężne lornetki lustrowały bez przerwy niebo i morze dookoła konwoju.

Przeszedł spokojnie dzień 1 lipca. W południe następnego dnia konwój PQ 17 minął się z konwojem QP 13, idącym z Murmańska. Równocześnie komodor Dowding na „River Afton” otrzymał z Rosji — od bawiącego tam amerykańskiego attaché morskiego — wiadomość, że w wyniku ciągłych nalotów niemieckich z pobliskich lotnisk w Kirkenes i Petsamo jedna trzecia Murmańska i jego portu uległa spaleni i leży w gruzach.

— To było do przewidzenia — komodor zwrócił się do kapitana statku. — Niemcy doskonale wiedzą, jak ważnym portem stał się w obecnej sytuacji nie zamarzający przez cały rok Murmańsk. Teraz lato. Możemy iść do Archangielska. Nawet lepiej, bo dalej od frontu.

Tego samego dnia urządzenia hydrolokacyjne okrętów eskorty wykryły zbliżające się do konwoju obce okręty podwodne. Niszczyciele komandora Broome’a ruszyły do ataku. Z ruf stoczyły się w morze szare beczki bomb głębinowych. Buchnęły w górę zbałwanione gejzery wybuchów. Zdecydowana akcja sił eskorty odstraszyła widocznie niemieckie U-Booty, gdyż tego dnia żadna torpeda nie została wystrzelona, żaden statek nie został zaatakowany.

Wieczorem pogoda nieco się pogorszyła. Od północy nadeszły niskie, ciemne chmury. Sprzyjało to planom niemieckim, gdyż samoloty mogły teraz wyskakiwać niespodziewanie w niewielkiej i dogodnej do rzucenia torped czy bomb odległości. Artylerzyści konwoju PQ 17 czekali cały czas przy działach, gotowi w każdej chwili otworzyć morderczy ogień do niemieckich samolotów. Marzli na swych stanowiskach, gdyż mimo lipca od północy wiał przenikliwy wiatr, niosący zimno lodowych gór. Około godziny 18.00 pułap chmur podniósł się nieco i w tej właśnie chwili nad konwojem ukazało się osiem niemieckich samolotów torpedowych. W jednym momencie nad spokojnie dotychczas płynącymi statkami rozszalało się morze ognia. Wszystkie działa i ciężkie karabiny maszynowe okrętów eskorty i statków handlowych strzelały do rosnących w oczach sylwetek. Smugi pocisków świetlnych krzyżowały się we wszystkich kierunkach. Już jeden z napastników ciągnie za sobą warokocz ciemnego dymu. Po chwili zwinął się w gwałtownym skręcie i runął bezwładnie do morza. W ostatnim momencie pilot niemiecki usiłował wyskoczyć, ale widocznie zaczepił o jakąś część samolotu, bo mimo iż spadochron począł się już rozwijać, spadająca maszyna pociągnęła go za sobą w głąb lodowatej wody oceanu. Pozostałym samolotom również nie udało się sforsować gwałtownej zapory ogniowej dział konwoju, na skutek tego nie mogły podejść na odległość dogodną do przeprowadzenia ataku torpedowego, zawróciły więc w ciasnym skręcie i schowały się w chmurach.

Pierwszy atak był odparty.

Znów minął dzień. Słońce okręciło się dookoła horyzontu, nie znikając nigdy z pola widzenia. Polarny dzień trwał w lipcu na tych szerokościach nieprzerwanie.

Artylerzyści i marynarze nie mieli chwili wytchnienia. Wciąż musieli czuwać na swych stanowiskach bojowych, bo w każdym momencie mogły ponownie wypaść zza

zdradliwych chmur niemieckie samoloty i obrzucić bombami czy torpedami płynące w konwoju statki. Nawet wolni od służby nie mogli zasnąć. Nie pozwalała świadomość, że na zewnątrz panuje wciąż nieprzerwany, jasny dzień, wdzierający się do kabin przez zasłony zaciągane na iluminatory.

Kolejny atak nastąpił 3 lipca o godzinie 15.06. Tym razem zza chmur wyskoczyło dwadzieścia sześć samolotów bombowych. Zeszły falami nisko nad wodę idąc pełną szybkością na niewielkiej wysokości. Doświadczeni w poprzednich resjach marynarze wiedzieli, że Niemcy szykują się do tak zwanego *Horizontal-Tiefangriff* — ataku bombowego, dokonywanego z wysokości około trzydziestu metrów nad powierzchnią wody.

Znów rozszalało się morze ognia. Szczęśliwie dla konwoju samoloty rozpoczęły atak od strony, gdzie akurat znajdowały się trzy niszczyciele eskorty i krążowniki obrony przeciwlotniczej. Ściana ognia zaporowego pomieszała szyki atakującym. Wśród nieustannej lawiny pocisków piloci nie mogli dobrze obliczyć momentu zrzućenia bomb. Kilka samolotów skręciło w bok jeszcze przed dojściem do pierwszych statków i zamiatając nieomal skrzydłami szarą wodę oceanu zmykało na południe. Inne rzuciły bomby przed pierwszą kolumną statków, lecz na szczęście żadna z nich nie trafiła do celu.

— To spotkanie zakończyło się wynikiem bezbramkowym — zasygnalizował żartobliwie komandor Broome do komodora konwoju.

Półtorej godziny po ataku obserwatorzy okrętów idących po lewej stronie konwoju zameldowali widoczne w kierunku północnym maszty eskadry dużych okrętów wojennych.

— Pogotowie bojowe! — zarządził na wszelki wypadek komandor Broome, mimo iż spodziewał się, że są to krążowniki kontradmirała Hamiltona. Mogła to być jednak

również eskadra niemiecka, która obeszła dużym łukiem konwój i teraz atakuje od strony północnej. Na szczęście obawy były płonne. Już po chwili reflektor zamrugał z dala sygnałem rozpoznawczym.

Swoi!

Eskadra kontradmirała Hamiltona, która wyszła w dniu 1 lipca z Seydis fjörður, dogoniła teraz konwój PQ 17. Składała się ona z ciężkich krążowników brytyjskich „London” i „Norfolk” oraz amerykańskich: „Wichita”, którym dowodził komandor H. W. Hill, i „Tuscaloosa” pod dowództwem komandora N. C. Gillette. W asyście krążowników uwijały się zygzakując smukłe niszczyciele.

— No, w porządku — komandor Broome poczuł się bezpiecznie. — Stary *Turtle** zdążył na czas.

— Na „Tirpitz” to trochę za mało — zauważył jego zastępca.

— Mam nadzieję, że Tovey ze swoją eskadrą pancerną krąży też gdzieś w pobliżu. Już oni tam z *Home Fleet* dobrze pilnują „Tirpitz” i spółki — uśmiechnął się Broome.

Po wymianie sygnałów zespół kontradmirała Hamiltona odszedł na północ, aby znów o godzinie 20.15 nawiązać z konwojem kontakt optyczny.

DZIEŃ NIEPODLEGŁOŚCI

Nadszedł dzień 4 lipca — Dzień Niepodległości — narodowe święto Stanów Zjednoczonych. W konwoju PQ 17 olbrzymia większość statków płynęła pod gwiazdzistą banderą, nic też dziwnego, że o północy z 3 na 4 lipca, w pełnym świetle polarnego dnia, między masztami amerykańskich statków zatrzepotały flagi kodu sygnałowego w gali banderowej. Kucharze jeszcze poprzedniego dnia przy-

* *Turtle* (ang). — żółw morski, żartobliwe przezwisko dane przez marynarzy admirałowi Hamiltonowi.

gotowali tradycyjną potrawę Dnia Niepodległości — indyki.

Konwój tymczasem szedł kursem północno-wschodnim omijając dalekim łukiem samotną Wyspę Niedźwiedzią i oddalając się od lotnisk i baz norweskich. Na północ od konwoju błyskały w promieniach słońca poważne, majestatyczne w swej grozie i wielkości góry lodowe, oderwane gdzieś od szpicbergeńskich lodowców.

Idąca w pobliżu eskadra krążowników dodawała otuchy i nadziei, że może tym razem uda się jakoś prześliznąć. Znowu nadeszły chmury, wyglądały jak postrzępione kłęby białej waty zawieszzone nisko nad wodą. Morze było gładkie i spokojne. Konwój płynął w równych szeregach i kolumnach, błyskając wesołymi barwami flag bandergali. Krótco przed godziną trzecią rano zmieniono kurs na wschodni. Konwój PQ 17 wkraczał na najbardziej niebezpieczny odcinek trasy, najbardziej zbliżony do lotnisk północnej Norwegii.

„Christoper Newport” szedł w ósmej kolumnie, blisko prawego skraju konwoju. Po lewej burcie miał cały szereg statków, po prawej jedynie cztery z zewnętrznej, dziewiątej kolumny. Pierwszym w tej kolumnie był amerykański liberciak, „Samuel Chase”, jako drugi szedł — również pod gwiazdzistą banderą — stary frachtowiec „Carlton”. Na pomoście statku „Christoper Newport” po prawej burcie przy ciężkim karabinie maszynowym miał służbę starszy marynarz Hugh P. Wright. Oczy kleiły mu się, głowa opadała na uchwyty karabinu. Nic dziwnego, od kilkunastu godzin prawie bez przerwy trwało pogotowie przeciwlotnicze. Nie pomagały termosy pełne gorącej, czarnej jak smoła, aromatycznej kawy. Zmęczenie było silniejsze. A najgorsze jeszcze czekało. Monotonny szum rozcinanej dziobem wody usypiał, łagodne kołysanie statku osłabiało czujność. Nikt właściwie w całym konwoju nie wiedział później, skąd wziął się samotny Heinkel 115. Wyskoczył z nisko idącej chmury, tuż koło pra-

wej strony konwoju i od razu znalazł się w pozycji dogodnej do ataku torpedowego. Podłużny kształt plusnął o wodę, Heinkel poderwał się i nim ktokolwiek zdążył otworzyć skuteczny ogień, było już po ataku. Rozszczękały się spóźnionymi, daremnymi salwami działka statków konwoju. Samolot znikł w chmurach, a w przejrzystej wodzie rwała pełną szybkością śmiercionośna torpeda. Przeszła luką między „Samuelem Chase” i „Carltonem” i mknęła prosto ku idącemu w następnej kolumnie „Christopherowi Newport”. Chorąży Market, dowódca oddziału artylerzystów, zeskoczył z pomostu i podbiegł do stanowiska starszego marynarza Wrighta.

— Strzelaj do torpedy! Szybko!

Wright skierował lufę swojego ciężkiego karabinu maszynowego w kierunku wyraźnej smugi pędzącej torpedy. Wziął poprawkę na szybkość i nacisnął spust. Rozległ się suchy trzask strzałów. Na wodzie, w pobliżu jasnej smugi śladu torowego torpedy wykwitły małe fontanny.

— Dobrze! Wal tak dalej! — krzyczał chorąży.

Stojący na pomoście marynarze z załogi statku w pośpiechu rzucili się na przeciwną burtę. Widać było wyrażenie, że nie pomoże już gwałtowny zwrot, jaki chciał wykonać kapitan. Torpeda musi trafić w statek! Chyba że zostanie przedtem rozstrzelana. Fontanny, wzbijane pociskami Wrighta układały się równym ściegiem coraz bliżej statku.

— Trafiona! — ucieszył się chorąży, widząc jak sznur pocisków przeszył widoczny już dokładnie ciemny kadłub.

Niestety. Torpeda mknęła wciąż dalej i nie zboczyła ani na stopień z wytkniętego kursu. Wright, widząc daremność swoich wysiłków przerzucił ogień jeszcze bliżej statku. Chciał postawić zaporę ogniową przed mknącą nieubłaganie torpedą. Małymi, powolnymi ruchami sięł na wodę grad pocisków. Daremnie! Stalowe cygaro przeszło i tę przeszkodę. Wright opuścił lufę jeszcze niżej,

aż do oporu ograniczającego dolny, dopuszczalny kąt ostrzału. Torpeda była już prawie u jego stóp. Przestał strzelać. Teraz nie miało już to żadnego sensu. Odruchowo zasłonił ręką oczy.

Gwałtowny wstrząs! Huk! Wyrzucony ze swego stanowiska Wright poczuł, że leci gdzieś w powietrzu. Huraganowy podmuch rzucił go na niższy pokład. Uderzył głową o ściankę nadbudówki i stracił przytomność. Gdy otworzył oczy, ujrzał nad sobą nachylone twarze zatroskanych kolegów.

— *Okay!* Żyje! Odzyskał przytomność! — usłyszał głos chorążego Marketa.

Wright rozejrzał się dokoła. Był w szalupie. W odległości kilkuset metrów płonął „Christoper Newport”. Gęsty, czarny dym walił pod chmury z nadbudówek. Ogromna wyrwa czerniała po prawej burcie na wysokości maszynowni.

— Trafili w samą maszynę — objaśniał rannego chorąży. — Z wachty nikt nie wyszedł żywy. Stary kazał opuścić statek.

Do krążących szalup podchodził statek ratowniczy „Zamalek”. Po wyrzuconych na burtę sztormtrapach rozbitkowie wdrapali się na zbawczy pokład. Podniesiono rannych. „Zamalek” zrobił zgrabny zwrot i pospieszył za konwojem.

Za rufą bił w niebo słup dymu płonącego statku.

Na niszczycielu flagowym eskorty zamigotał reflektor: „Do okrętu podwodnego P-614. Zatopić torpedą płonący statek”.

Idący na prawym skrzydle konwoju okręt podwodny zawrócił, podszedł do palącego się wraka. Stał naprzeciw lewej burty nieruchomego celu. Torpeda trafiła również w maszynownię. Statek przełamał się na pół i po paru minutach znikł w głębinach oceanu.

Komodor Dowding wykreślił „Christopera” ze spisu konwoju z krótką adnotacją: „4. VII. 1942, 3.10, GMT.

Pozycja 19°48'E — 75°12'N. Uszkodzony przez torpedę samotnego samolotu He 115, zatopiony torpedą P-614".

— No, zaczęło się na dobre — mruknął do siebie George J. Salvesen, kapitan statku s.s. „Troubadour”, idącego pod banderą panamską.

— Zobacz pan — zwrócił się do chorążego Carrawaya, mającego pod swoją opieką obronę przeciwlotniczą statku — że zanim skończy się ten świąteczny dzień, pańscy chłopcy będą jeszcze mieli pełne ręce roboty, gwarantuję to panu.

— Mam nadzieję, że nasza czterocalówka znajdzie sobie jakiś cel — uśmiechnął się młody oficer.

— Żeby tylko tych celów nie było za dużo naraz. Trudno się wtedy zdecydować, który z nich wybrać — zauważył sceptycznie kapitan.

Komandor D. P. Moon, dowódca sił eskortowych zespołu krążowników kontradmirała Hamiltona, zaokrętowany na amerykańskim niszczycielu USS „Wainwright”, otrzymał przed chwilą meldunek od dowódcy niszczyciela, kapitana R. H. Gibbsa, że zapasy paliwa się kończą i nadszedł czas ich uzupełnienia. W związku z tym odpowiedni sygnał świetlny pomknął na okręt flagowy Hamiltona: „Odchodzę do konwoju w celu pobrania paliwa”.

Konwój PQ 17 szedł w odległości osiemnastu mil od sił krążowniczych. Idąc w jego kierunku komandor Moon zastanawiał się, dlaczego kontradmirał Hamilton krąży stale po północnej stronie konwoju, gdy tymczasem wszelkich ataków, zarówno lotniczych, jak i ewentualnie eskadry pancерnej, należałoby spodziewać się raczej od strony południowej.

— Może *Turtle* otrzymał takie rozkazy z Admiralicji — zdecydował wreszcie.

Dochodzili do konwoju. Była godzina 16.47. Nad widocznymi już dokładnie statkami ukazały się nagle ciemne obłoczki wybuchających pocisków przeciwlotniczych.



Do uszu komandora doszedł huk strzałów.

— Całą mocą naprzód! — poszedł rozkaz do maszynowni.

Niszczyciel skoczył do przodu.

Głośny tupot marynarskich butów na trapach i pokładach zlał się nieomal z przenikliwym sygnałem alarmu bojowego. Po chwili wszystkie działka przeciwlotnicze „Wainwrighta” rozszczękały się krótkimi seriami. Konwój atakowała grupa sześciu samolotów torpedowych. Mknęły nisko nad wodą. Niespodziewany ogień z „Wainwrighta” uderzył na nie z boku, pomieszał szyki, zmusił do zmiany kursu. Kolejny niemiecki atak został odparty.

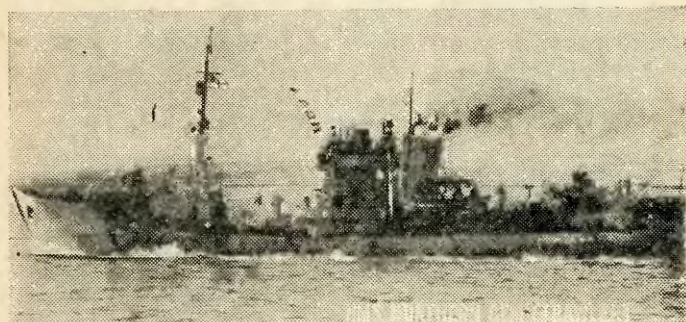
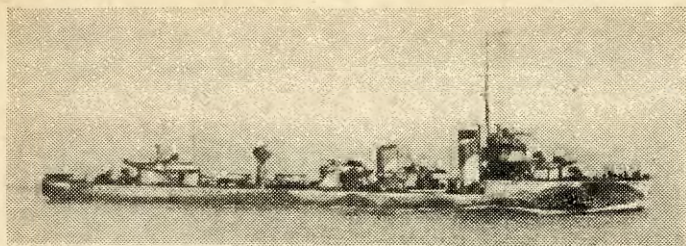
„Wainwright”, korzystając z chwili spokoju spieszył do zbiornikowca „Aldersdale”, skąd miał pobrać paliwo. Niestety, cisza trwała bardzo krótko. Już w dziesięć minut po odparciu ataku samolotów torpedowych ukazały się słynne niemieckie bombowce nurkujące. Te wzięły na cel okręty eskorty. Jeden po drugim kładły się na skrzydło, by w narastającym ryku silnika walić się w dół, prosto na plujące ogniem okręty. W oczach stojącego na pomoście bojowym komandora Moona gwałtownie rosła ciemna, rozkraczona sylwetka napastnika. Niszczyciel pędził pełną mocą swych maszyn. Cały kadłub dygotał i drgał od gwałtownych obrotów śrub. Okręt szarpał się, pochylał w nagłych skrętach i zygzakach. Jedyne ratunek w szybkości! Atakujące samoloty nadlatywały jednocześnie z trzech stron. Już są blisko. Za moment rzuca bomby!

Już!

Od kadłuba samolotu oderwał się ciemny kształt. W tym samym momencie komandor podał na ster:

— Prawo na burt!

„Wainwright” pochylił się w rozpaczliwym zwrocie. Zamiótł burtą połać oceanu, wygładził pomarszczoną falami wodę po wewnętrznej stronie ciasnego łuku. Trzy



Okrety eskorty konwoju PQ 17: niszczyciel „Kestrel” (flagowy), trałowiec „Halcyon”, trawler „Northern Gem”

bomby, jedna po drugiej chlusnęły ciężko w morze, wzbijając w górę pióropusze fontann. Opadający pył wodny zmoczył stojących na pomostach marynarzy. Uciekające z rykiem przeciążanych silników samoloty gonił zjadły ogień wszystkich działek. Po odparciu ataku „Wainwright” podszedł wreszcie do zbiornikowca, aby pobrać paliwo. Załoga przez cały czas tkwiła nieprzerwanie na stanowiskach pilnie obserwując horyzont. Marynarze przy węzłach podających paliwo czekali tylko na rozkaz, aby je rozłączyć. W maszynowniach i kotłowniach wszystko gotowe było do manewrów. Przygotowania nie były daremne. O godzinie 18.30 od prawego skrzydła konwoju ukazały się ciemne punkciki dwudziestu pięciu samolotów. Szły w dwóch grupach. Jedna zeszła na wysokość trzydziestu — czterdziestu metrów i nadlatywała zwartą ławą od prawej strony konwoju, druga łukiem ominęła statki i zbliżała się od strony północno-wschodniej, chcąc zaatakować konwój od czoła.

„Wainwright” ruszył z miejsca maksymalną szybkością. Szedł na spotkanie nadlatującej od czoła grupy samolotów. Chciał je zatrzymać lub zawrócić ogniem swych dział i nie dopuścić do podejścia na odpowiednią dla ataku torpedowego odległość. Obok szedł również pełną szybkością niszczyciel brytyjski „Offa”. Strumień pocisków witał nadlatujących napastników. Na niszczycielach zaobserwowano trafienie. Prawoskrzydłowy samolot zakłócał się jakoś dziwnie, buchnął ogniem i dymem z silnika i rzucając po drodze torpedy skręcił w ciasnej pętli odlatując na południe. Za nim podążył drugi i trzeci. Inne zmuszone były rzucić torpedy w odległości tysiąc — tysiąc pięćset metrów od pierwszych statków. Obserwatorzy na handlowcach widzieli wyraźne ślady torowe chaotycznie płynących torped. Natychmiastowe zwroty pozwoliły szczęśliwie uniknąć trafień.

Nie wszędzie jednak poszło tak dobrze.

Kilka samolotów drugiej fali, atakującej od prawego,

rurowego sektora konwoju zdołało przedrzeć się przez zaporowy ogień artylerii przeciwlotniczej. Zrzuciły one torpedy, z których jedna trafiła w statek bandery angielskiej. Płynący w następnej kolumnie amerykański frachtowiec, „Washington”, trafił, co prawda, w podrywający się po przeprowadzeniu ataku samolot i po chwili Heinkel 111 ciągnąc za sobą smugę gęstniejącego dymu zwałił się do wody, ale torpedy zostały już rzucone. Nie pomogły próby uników.

Znów tonął jeden statek.

Bilans spotkania — jeden zatopiony statek i trzy zestrzelone samoloty — przedstawiał się niekorzystnie dla konwoju, nie należy bowiem zapominać, że prawie każdy ze statków wioził w swych ładowniach po kilkanaście samolotów lub czołgów.

O godzinie 19.15 nastąpił kolejny atak dwudziestu pięciu samolotów typu Focke-Wulf, uzbrojonych w torpedy. Tym razem Niemcy atakowali w czterech grupach, z różnych kierunków jednocześnie. Kilka samolotów brało na cel jeden statek. Szczególnie zajadłe atakowane były płynące w konwoju zbiornikowce. Tym razem torpedy były rzucone celnie. Trafiony został amerykański frachtowiec typu Liberty: „Wiliam Hooper”, zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty: „Aldersdale” i zbiornikowiec radziecki: „Azerbejdżan”. Na statku amerykańskim wybuchła panika. Załoga nie czekając nawet na rozkaz kapitana opuściła statek, który był tylko stosunkowo nieznacznie uszkodzony. Pozostawiony na łasce losu „Hooper” stał się pastwą płomienia niegaszonego pożaru i w konsekwencji musiał być zatopiony przez własną eskortę. „Aldersdale” otrzymał na szczęście lżejsze uszkodzenia i mógł o własnych siłach kontynuować dalszą podróż. Na „Azerbejdżanie” również wybuchł pożar. W momencie pierwszego zamieszania kapitan kazał załodze opuścić statek. Z ciężkim sercem odbijali od palącego się zbior-

nikowca. Tak długo służył im za dom, był kawałkiem Ojczyzny.

— Towarzyszu kapitanie! A może by tak spróbować jeszcze ugasić ten pożar? — trzeci oficer, komsomolec Iwan Małyszkin, zwrócił się do kapitana. — Pamiętacie, jak dwa lata temu załoga uratowała płonący na Atlantyku zbiornikowiec „San Demetrio”.

— Dobrze. Popróbujemy — zgodził się kapitan, który przyszedł już do siebie po odniesionej w czasie nalotu kontuzji.

Wdrapali się z powrotem na pokład. Ruszyli do walki z szalejącym, groźnym żywiołem. Pod burtę płynącego zbiornikowca podpłynął angielski okręt podwodny.

— Kiedy opuszczacie statek? — zamrugał reflektor. — Mamy rozkaz zatopić was torpedą.

— A idźże do diabła z twoimi torpedami! — zdenerwował się kapitan. — Odpowiedzcie im — zwrócił się do starszego oficera — żeby sobie poszli precz. Damy sobie sami radę. Jeszcze nie toniemy. Ugasimy pożar i dogonimy konwój.

Rzeczywiście. Ogień powoli zaczął przygasać. Jeszcze tu i ówdzie pokazywały się jego jaskrawe języki, ale zawzięcie tłumione przez dzielną załogę stawały się coraz mniejsze. Po godzinie ruszono dalej w ślad za znikającym za horyzontem konwojem.

Tymczasem między zespołem krążowników kontradmirała Hamiltona a Admiralicją wywiązała się ożywiona wymiana depesz. Już o godzinie 18.30 kontradmirał Hamilton sygnalizował do Londynu, że zgodnie z uprzednio otrzymanymi instrukcjami ma zamiar odejść od konwoju o godzinie 22.00 dnia 4 lipca. Na ten sygnał Admiralicja odpowiedziała o godzinie 19.30: „Pozostać przy konwoju w oczekiwaniu dalszych instrukcji”. Rozkaz ten specjalnie nie zdziwił kontradmirała. Przypuszczał on, że Admiralicja, posiadając lepsze wiadomości o istniejącej sytuacji, rozkazuje zostać zespołowi krążowników

w celu związania sił niemieckich do czasu nadejścia ciężkich okrętów *Home Fleet*. O godzinie 21.00 nadeszły oczekiwane dalsze instrukcje. Depesza głosiła: „Bardzo pilne! Do zespołu krążowników. Przygotować się do wycofania zespołu na zachód pełną szybkością”.

— A więc zaczyna się — pomyślał Hamilton. Sądził, że nowy rozkaz przekazuje mu kurs bojowy. Skierował swój zespół w kierunku widniejących statków konwoju, aby przekazać rozkazy komandorowi Broome'owi.

— Radiogram z Admiralicji, sir! — zameldował ponownie oficer szyfrowy. — Nadany o godzinie 21.23.

„Do kontradmirała Hamiltona. Pilne! Ze względu na zagrożenie ze strony nieprzyjacielskich okrętów nawodnych należy rozwiązać szyk konwoju i podążać indywidualnie do portów rosyjskich”.

— Rozwiązać szyk konwoju! — kontradmirał nie wierzył własnym oczom. — Przecież niewzruszona zasada taktyki konwojowej nakazywała utrzymanie szyku za wszelką cenę. Rozproszenie dozwolone było do stosowania jedynie jako krok ostateczny i to w wypadku bezpośredniego zagrożenia przez ciężkie okręty nieprzyjaciela. W dodatku taki rozkaz mógł wydać jedynie dowódca eskorty konwoju, będący na miejscu i mogący bezpośrednio ocenić zaistniałą sytuację, a tymczasem rozkaz nadchodzi z Londynu, oddalonego o tysiąc mil od pola rozgrywającej się walki. Rozkaz jednak był aż nadto wyraźny.

— Przekazać sygnał Admiralicji do komandora Broome'a — powiedział głośno. — Widocznie niemiecka eskadra jest gdzieś bardzo blisko w kierunku zachodnim od nas — rozumował — i moje krążowniki mają stawić im czoło. — Alarm bojowy! — zarządził. — Obserwować pilnie sektor zachodni i otwierać ogień natychmiast po spostrzeżeniu jakichkolwiek jednostek wojennych.

— Nowy sygnał z Admiralicji, sir! Z godziny 21.36.

— Co znowu?

Tym razem rozkaz był jeszcze bardziej lakoniczny:

BARDZO PILNE! ROZPROSZYĆ KONWÓJ!

— Nadać na „Keppela” i „River Afton” — rozkazał kontradmirał Hamilton. — „Rozproszyc konwój. Statki podążają indywidualnie do dowolnych portów rosyjskich. Niszczyciele eskorty dołączą do zespołu krążowników. Okręty podwodne odesłać do przewidzianych instrukcją sektorów patrolowych”. — Zaraz chyba dojdzie do bitwy — rozumował w dalszym ciągu. — Niszczyciele komandora Broome’a przydadzą się w walce z niemieckimi pancernikami.

Komandor Broome osłupiał otrzymawszy taki rozkaz.

— Jak to? Rozpraszać konwój i zaniechać jego eskortowania właśnie tu, w najbardziej narażonym na ataki sektorze Oceanu Lodowatego? Niemożliwe!!! Przecież na samotne statki, praktycznie zupełnie bezbronne, spadnie wkrótce cała lawina samolotów. Wyluskają je po jednym, jak ziarnka słonecznika. I do tego ten przeklęty, diabelski dzień polarny. Przez dwadzieścia cztery godziny na dobę jasno i jasno. Żadnej szansy na niespostrzeżoną zmianę pozycji, na oderwanie się z pola obserwacji hitlerowskiej *Luftwaffe*.

Komodor Dowding odsygnalizował z pokładu „River Afton” do kontradmirała Hamiltona: „Powtórzyć rozkaz”. Nie mógł uwierzyć, że właśnie to najgorsze miało spotkać jego konwój. — Widocznie „Tirpitz” ruszył ze swego legowiska — snuł najgorsze domysły.

Z krążownika flagowego nadeszło potwierdzenie straszego rozkazu. Komodor Dowding z ciężkim sercem rozkazał sygnaliście wywiesić rozkaz dla statków konwoju PQ 17.

Do wszystkich statków! Rozproszyc konwój. Podążać indywidualnie do portów rosyjskich. Niech Bóg ma was w swojej opiece.

Niszczyciel „Keppel” zawiadomił inne okręty eskorty. Okręt podwodny P-615 potwierdzając sygnał odpowiedział: „Odchodzę pełną szybkością do sektora patrolowego. Będę starał się iść jak najdłużej na powierzchni”.

Komandor Broome nawet w tak tragicznej sytuacji nie stracił humoru. Kazał odsygnalizować: „Ja także. Powodzenia!”

Na maszcie sygnałowym „River Afton” trzepotały flagi tragicznego rozkazu:

CONVOY IS TO SCATTER*

DECYZJA

Mroczną salę konferencyjną w gmachu Admiralicji w Londynie rozświetlały krwawe błyski zachodzącego słońca odbite w szybach stojącego naprzeciw budynku. Przy ciężkim dębowym stole zajmowali miejsca wyżsi oficerowie *Royal Navy*. Od ciemnego tła granatowych mundurów, ożywionych rzędami kolorowych baretek orderowych, odbijała niepokalana biel kołnierzyków i złoto galonów.

— Panowie! — rozpoczął pierwszy lord morski, *sir Dudley Pound*. — Zebrałem was tu w celu podjęcia decyzji w sprawie konwoju PQ 17. Złe przeczucia nie zawiadły mnie niestety — mówił dalej admirał cichym, zmęczonym głosem. — Jak już panowie zapewne wiecie, w dniu wczorajszym samoloty dalekiego zwiadu zameldowały o przegrupowaniu ciężkich okrętów niemieckich w kierunku północnym. I tak oba pancerniki kieszonkowe: „Scheer” i „Lützow” opuściły bazę w Narviku i przeszły do Alta fiordu, natomiast „Tirpitz” i „Hipper” przeznaczone zostały z Trondheimu do Narviku. Doniesienia naszego wywiadu z terenu Norwegii potwierdziły już te dane. Z drugiej strony wiemy również dokładnie, że nieprzyjaciół wykrył i zlokalizował konwój PQ 17. Przed pół godziną otrzymałem ważną wiadomość, co prawda, jeszcze nie sprawdzoną, że w tej chwili „Tirpitz”, „Scheer” i eskorta niszczycieli są na wyjściu w morze.

* Rozproszyć konwój.

Cel może być tylko jeden: konwój PQ 17! Przed wyruszeniem konwoju ostrzegałem Rząd Jego Królewskiej Mości — kontynuował *sir* Dudley Pound — przed trudnościami, jakie mogą wyniknąć w trakcie kontynuowania rejsu i przewidziałem w takim wypadku jedyne wyjście, rozproszenie konwoju.

— A siły kontradmirała Hamiltona i admirała Toveya? — odezwał się jeden z obecnych.

Admirał Pound podszedł do dużej mapy północnego Atlantyku i Morza Barentsa.

— Konwój PQ 17 znajduje się w tej chwili tu — wskazał kijkiem punkt oddalony o około dwieście czterdzieści mil od Przylądka Północnego, na północny wschód od Wyspy Niedźwiedziej. — Wraz z konwojem jest też zespół krążowników kontradmirała Hamiltona. Niestety, zdajecie sobie panowie sprawę, że wysyłanie tego zespołu przeciw spółce „Tirpitz” i „Scheer” byłoby równoznaczne z jednoczesnym skazaniem go na pewną zgubę. A na to, szczególnie po stracie krążowników „Edinburgh” i „Trinidad”^{*} nie możemy sobie w żadnym wypadku pozwolić. Zespół admirała Toveya, jedyny zespół na tych wodach, który mógłby próbować stawić czoła niemieckiej eskadrze, znajduje się w tej chwili tu — admirał wskazał punkt leżący na linii łączącej Szpicberg z wyspą Jan Mayen — i oddalony jest od konwoju PQ 17 o większą ilość mil niż zespół niemiecki. Nie należy przy tym zapominać, że konwój PQ 17, idący w kierunku wschodnim, oddala się z każdą godziną od zespołu admirała Toveya, a jednocześnie kurs jego jest zbieżny z ewentualnym kursem „Tirpitz” i „Scheera”.

— Czy nie można byłoby — zabrał głos jeden z obecnych — kazać konwojowi zawrócić z drogi, co zmyli Niemców, a siłom kontradmirała Hamiltona polecić osłonę

^{*} Krążownik „Trinidad” został storpedowany w dniu 30. IV. 42 r. na Oceanie Lodowatym Północnym. Krążownik „Edinburgh” zatonał w dniu 2. V. 42 r. w wyniku walki o konwój PQ 15.

konwoju aż do nadejścia *Home Fleet*? Mamy przecież piękne przykłady walki z silniejszymi przeciwnikami. Bitwa komandora Harwooda przy ujściu Rio de la Plata, akcja komandora Fegen z „Jervis Baya”, czy wreszcie bitwa koło Syrty prowadzona przez zespół admirała Viana.

— Przykłady! Przykłady! — zachnął się admirał Pound. — Ja też dam panu, admirale, przykład. Walka „Bismarcka” z „Hoodem”, a następnie pościg prawie całej naszej floty za niemieckim okrętem liniowym. Zresztą od czasu bitwy w pobliżu Rio de la Plata Niemcy też nabrali dużo doświadczenia i teraz już nie można liczyć na szczęśliwy traf czy przypadek. Biorąc pod uwagę grozę i powagę sytuacji postanowiłem wydać rozkaz rozproszenia konwoju i odejścia eskadry kontradmirała Hamiltona do zespołu admirała Toveya. Mam nadzieję, że po pierwsze „Tirpitz” i „Scheer” nie będzie uganiał się po morzu za pojedynczymi statkami, po drugie, że odejście sił krążowniczych na zachód zostanie zauważone przez lotnictwo niemieckie i odciągnie zespół nieprzyjacielski w kierunku *Home Fleet*. Jednocześnie wszystkie nasze okręty podwodne patrolujące sektory na północ od Przylądka Północnego należy przerzucić na przypuszczalną trasę niemieckiego zespołu.

— Rozproszyć konwój? Ależ to jest sprzeczne z podstawowym założeniem Admiralicji — wypowiedział głośno swój pogląd jeden z zebranych.

— Admiralicja to my, panowie — zauważył admirał Pound. — Wobec zaistniałej sytuacji nie widzę innego wyjścia. Mamy przecież przykłady, że samotnie płynące, nie konwojowane statki docierały często szczęśliwie z Islandii do portów północnej Rosji. Dlaczegożby teraz nie miały się przedrzeć! Do Murmańska zostało jeszcze dwie doby drogi, a tam statki mogą już wejść pod ochronę lotnictwa radzieckiego.

— Tak, ale tamte statki przeszły nie wykryte, a tutaj Niemcy znają doskonale położenie konwoju — odezwał się młody jeszcze komandor.

Admirał Pound albo nie dosłyszał tej uwagi, albo ją zlekceważył.

— Czy są jeszcze jakieś propozycje? Nie ma. Wobec tego dziękuję panom.

Do zespołu krążowników, znajdujących się o dwa tysiące mil od sali konferencyjnej, daleko, w pobliżu granicy polarnych lodów został wysłany z pławiącej się w ciepłe słonecznego lipca Wyspy Ostatniej Nadziei — jak nazywano Anglię w czasie wojny — znany nam już rozkaz.

W niecałą godzinę później, gdy na Oceanie Lodowatym Północnym konwój PQ 17 stał się już bezładną kupą samotnych statków, do gabinetu pierwszego lorda morskiego zapukał kontradmirał Clayton, szef operacyjnego ośrodka wywiadowczego floty.

— Co nowego? — admirał Pound uniósł głowę znad biurka. Przed nim leżała rozłożona mapa Morza Barentsa.

— *Sir*, otrzymałem przed chwilą ważną wiadomość z Norwegii. Okazuje się, że ostatni raport był mylny. „Tirpitz” i „Scheer” stoją na kotwicach w Alta fiordzie.

— Nie wyszły w morze? — zdumiał się admirał Pound. — Czy to pewna wiadomość?

— Z inną nie przychodziłbym teraz, *sir*.

Pierwszy lord zamyślił się głęboko.

— Niemcy nie wyszli z portu. Dlaczego? Przecież wszystko wskazywało na to, że mają zamiar uderzyć na konwój PQ 17. Ale w takim razie rozkaz rozproszenia konwoju był wydany za wcześnie i rację mieli ci, którzy odradzali jego wysłanie.

— Czy będą jakieś rozkazy, *sir*? — głos admirała Clayтона przerwał ciszę, panującą w gabinecie.

Sir Dudley Pound uniósł głowę. Ujrzał poważną, skupioną twarz kontradmirała.

— Nie — powiedział powoli — nie będzie żadnych dodatkowych rozkazów. Żadnych rozkazów — powtórzył.

— Dobranoc, *sir* — kontradmirał skierował się ku drzwiom.

— Proszę natychmiast meldować mi każdą wiadomość, otrzymaną od Hamiltona lub od statków konwoju PQ 17. Bez względu na porę. Będę tu nocował. Dobranoc Clayton.

Drzwi zamknęły się cicho za wychodzącym.

Admirał *sir* Alfred Dudley Pound, pierwszy lord morski, został sam. Nigdy dotychczas jeszcze nie czuł się tak zmęczony, nigdy nie ciążyło na nim takim brzemieniem sześćdziesiąt pięć lat energicznego życia — z tego pół wieku w *Royal Navy*. W zadumie spoglądał na wiszącą na ścianie portret admirała lorda Johna Jellicoe. Admirał przymknął oczy. Wspominał najpiękniejszy okres swego życia, gdy jako młody czterdziestoletni komandor dowodził okrętem liniowym HMS „Colossus” w słynnej bitwie jutlandzkiej, bitwie, w której na czele zwycięskiej floty brytyjskiej stał admirał lord Jellicoe, pierwszy lord morski w roku 1916.

Jak historia — która zaliczyła lorda Jellicoe do bohaterów godnych Nelsona — oceni postępowanie jego, admirała Pounda, pierwszego lorda morskiego w krytycznym dla Anglii okresie II wojny światowej?

POGROM

Rozkaz rozproszenia spadł na statki konwoju PQ 17 jak grom z jasnego nieba. Hiobowa wieść rozeszła się lotem błyskawicy wśród załóg. Na pokłady wybiegli wszyscy wolni od służby. Statki konwoju po odebraniu rozkazu łamały szyki i w kilkanaście minut później z karnego ordynku pozostała tylko bezładna gromada.

HMS „Keppel” mijał jeden po drugim rozpraszające się statki. Komandor Broome, stojąc na pomoście niszczy-

ciela widział przez lornetkę zebrane na każdym pokładzie załogi. Widział zaciśnięte pięści wygrażające jego okrętom, słyszał nawet niesione przez wiatr okrzyki. Ze ściśniętym gardłem patrzył na ludzi, których oddano jego opiece. Czuł się odpowiedzialny przed rodzinami marynarzy za ich zdrowie i życie, odpowiedzialny za cenne statki i jeszcze cenniejszy ich ładunek. I oto odchodzi. Odchodzi w chwili, kiedy konwojowi może grozić niebezpieczeństwo. Idzie, co prawda, przeciwko okrętom wroga, ale któż może zaręczyć, że nie jest to zasadzka ze strony nieprzyjaciela, aby odciągnąć od konwoju siły eskorty i tym łatwiej zniszczyć pozostawione bez ochrony, bezbronne i powolne statki.

— Jak można wydawać takie rozkazy z odległości dwóch tysięcy mil od terenu działania? — zżymał się w duchu. — Przecież instrukcja konwojowania wyraźnie stwierdza, iż rozproszenie można stosować dopiero w momencie bezpośredniego zagrożenia przez przeważające siły nieprzyjaciela. A przecież w polu widzenia nie ma jeszcze wroga i kto wie, kiedy się ukaże. Wobec tego — dochodził do wniosku — czy rozkaz rozproszenia konwoju i odwołania jego zespołu jest słuszny? Czy nie powinienem pozostać na swym stanowisku, jak długo będzie to tylko możliwe, a gdy ukaże się wróg walczyć do końca, do ostatniego pocisku w lufie działa, do ostatniej torpedy w wyrzutni?

Wśród załóg konwoju widok odchodzących pełną szybkością w kierunku zachodnim krążowników kontradmirała Hamiltona i niszczycieli eskorty budził uzasadnioną obawę i rozpacz.

— Zostaliśmy sami na najgorszym odcinku całej trasy — komodor rozpraszającego się konwoju dzielił się swymi ponurymi myślami z kapitanem statku „River Afton”.

Konwój PQ 17 przestał istnieć jako zwarta, sprawna jednostka, dzieląca wspólnie losy niebezpiecznej podróży,

broniąca się przeciwko nadlatującym samolotom, ratująca rozbitków zatopionych statków. Zostały tylko małe grupy, których dalsze losy zależęć miały od energii i umiejętności poszczególnych kapitanów, od ich doświadczenia i... od ślepego trafu. Każdy prawie statek stał się małym, odrębnym światem, odgrodzonym od współtowarzyszy niedoli powiększającym się z każdą chwilą pustkowiem nieprzyjaznego polarnego morza.

Konwój został rozproszony!

Skończył się tragiczny Dzień Niepodległości. Zegary wskazywały północ. Rozpoczął się kolejny dzień gehenny, 5 lipca 1942 roku. Kapitanowie i załogi rozproszonych statków z głuchą nienawiścią patrzyli na widniejące wciąż nad horyzontem blade, polarne słońce. Ani nawet godziny zmierzchu, ani chwili opiekuńczych ciemności, w których można by było skryć się przed groźącym wciąż wrogiem. Bez przerwy jasno i jasno. Nie można zmrużyć oczu, nie można odpocząć, odejść od działek, bo w każdej chwili niesamowicie długiego, ciągłego dnia mogą nadlecieć złowieszcze maszyny.

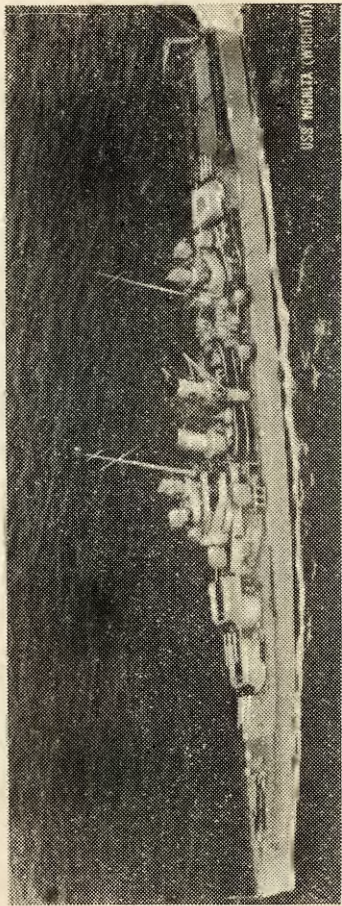
Od chwili rozproszenia konwoju minęło niecałe pięć godzin, kiedy nagle wszyscy radiotelegrafiści rozrzuconych na Morzu Barentsa, samotnie płynących statków usłyszeli w eterze rozpaczliwy, bliski sygnał, nadany otwartym tekstem.

— Tu „Empire Byron”. Jestem torpeda...

W słuchawkach zadźwięczała głucha cisza. Tragiczny sygnał został przerwany w pół słowa. Dlaczego? Odpowiedź nasuwała się sama. Była prosta. Tragicznie prosta.

Po kilkadziesiąt minutach w słuchawkach zabrzmiało nowe rozpaczliwe wołanie:

— Tu „Earlston”, tu „Earlston”, jestem atakowany przez bombowce nurkujące. Otrzymałem trafienia w część dziobową. Potrzebuję pomocy!



Okręty zespołu admirała Hamiltona: krążownik brytyjski „London” i krążownik amerykański „Wichita”.

Sygnały te odebrała też radiostacja na HMS „Keppel”. Komandor Broome nadał z miejsca sygnał do kontradmirała Hamiltona:

— Jestem w każdej chwili gotów do powrotu.

Kontradmirał jednak nie pozwolił na odłączenie zespołu niszczycieli komandora Broome’a. Wciąż liczył się z możliwością spotkania silnego zespołu niemieckiego, choć właściwie było to obecnie mało prawdopodobne. Idąc kilka godzin z dużą szybkością odeszli już tak daleko na zachód, że trudno było przypuszczać, iż Niemcy aż tu się zapędzili.

Kapitan statku amerykańskiego „Washington” — po odebraniu sygnałów o pierwszych atakach na rozproszone statki — zdecydował się skierować swój frachtowiec w kierunku północnym. Po kilku godzinach dotarł do 77° szerokości północnej i dalszą drogę zagrodziły mu potężne kry lodowe. Statek, uszkodzony już w poprzednich atakach lotniczych, posiadał liczne przecieki w swej dziobowej części i kapitan nie mógł ryzykować poruszania się w lodach. Zawrócono na południowy wschód. Koło godziny dwunastej dostrzeżono maszty dwóch, płynących obok siebie statków. Były to: angielski „Bolton Castle” i holenderski „Paulus Potter”. Wszystkie trzy statki szły odtąd razem. „Bolton Castle” torował drogę przez płynące luźno kry. Jako ostatni szedł „Washington”, na którym wrzała gorączkowa krzątania. Cała załoga pracowała w pocie czoła. Zostali tylko artylerzyści przy działkach i wachty na stanowiskach. Wszyscy pozostali zajęci byli w ładowni przenosząc ciężkie, drewniane skrzynie na lewą burtę. W skrzyniach tych było trzysta pięćdziesiąt ton trójtrotoluenu-trotylu, silnego materiału wybuchowego. Ponieważ spodziewany był atak raczej z prawej burty, więc przeniesienie tego niebezpiecznego ładunku na przeciwną stronę może w wypadku trafienia uratować chociaż ludzi, może pozwolić im na opuszczenie statku w szalupach. Wśród pracujących wyróżnia się olbrzymią siłą

palacz Irlandczyk O'Neil. Milcząc podnosi ciężkie skrzynie i taszczy je na drugą stronę ładowni. W świetle lamp elektrycznych lśni jego spocony tors gladiatora. Zawinięte rękawy rozpiętej na piersiach koszuli odsłaniają potężne bicepsy. Czerwieni się wspaniała, ruda grzywa włosów. Obok niego drugi olbrzym, czarny jak heban mieszkaniec Nowego Orleanu, też palacz. Błyszczą olśniewająco białe zęby w wiecznym uśmiechu. Po tym człowieku też nie znać zmęczenia. Nosi ciężkie skrzynie stąpając tanecznym niemal krokiem. Kołysze się w biodrach w takt pogwiżdzywanej melodii.

— E, Jimmy, nie gwiżdż! Sprowadzisz jeszcze pecha na statek — ostrzega go mały, szczupły człowieczek, zgarbiony pod ciężarem skrzynki, kucharz tego statku.

— Jimmy zna zaklęcia, które odgonią zły pech — śmieje się Murzyn. — Zobaczysz, że wrócimy do domu z pełnym workiem dolarów.

Jakby na zaprzeczenie tych słów z pokładu doszedł miarowy łoskot pom-pomów.

— Nalot! — wrzasnął kucharz. Wymiotło go z ładowni.

Reszta pracujących wypadła na pokład w ślad za kucharzem. Od południa pikował na statek samolot. Spadał jak jastrząb plując po pokładzie ogniem swych działek. Wyrzucił bomby i po sekundzie, zerwany gwałtownym szarpnięciem drążka, wyskoczył w niebo pionową świecą. Blisko prawej burty „Washingtona” buchnęły w górę dwa gejzery wodne. Cały statek zatrzęsł się od potężnego pchnięcia.

— Mówiłem, że Jimmy zna zaklęcia — jeszcze szary z przestachu Murzyn zwrócił się do skulonego przy nawiewniku kucharza. — Czego nic nie mówisz? Zatkąło cię z przerażenia? — szarpnął kucharza za ramię. Drobnie ciało upadło bezwładnie na pokład. Między rzadkimi siwiejącymi włosami wiła się cienka strużka krwi. Oczy Murzyna zrobiły się okrągłe z przerażenia. Przeżegnał się. Lewą ręką ściągnął z głowy przepocony, niegdyś po-

pielaty kapelusz z obciętym rondem, który zawsze wkładał do roboty.

O godzinie 15.45 zza chmur wyskoczyło nagle dziewięć Junkersów. Spadły na trzy statki ze wszystkich stron naraz. Nie pomógł rozpaczliwy ogień nielicznych działek obrony przeciwlotniczej. Runęły bomby! Prawie wszystkie trafiły w cel! Równocześnie w południowej stronie pojawił się peryskop zanurzonego okrętu podwodnego. Spieniony ślad zmarszczył wodę. Huk wybuchu torpedy, rozrywającej kadłub „Paulusa Pottera”, złączył się z eksplozjami bomb, trafiających w pokłady.

Wszystkie trzy statki tonęły.

Radiotelegrafista „Washingtona” zdążył jeszcze nadać wołanie o pomoc:

— Tu KIRF, KIRF!* Tonujemy!

— Opuścić statek! — krzyknął przez tubę kapitan „Washingtona”.

Rzucono na wodę dwie szalupy. Po chwili czterdziestu sześciu członków załogi kołysało się na krótkiej fali, bezsilnie patrząc na agonię statku. „Washington” przechylał się coraz bardziej ku dziobowi. Już woda wdarła się na przedni pokład. Rufa, wysoko uniesiona w górę, obnażyła w jakimś żenującym geście bezradności pokaleczoną lodami śrubę. Przy flagsztoku trzepotała nie zdjęta flaga, ślad wczorajszej gali świątecznej. Na pokładzie, przykryte gwiazdzistym sztandarem leżały zwłoki kucharza, którego jeszcze nie zdążono pochować. Teraz szedł na dno razem ze swym statkiem. Obecni w szalupach marynarze milczeli. Patrzyli szeroko otwartymi oczami, jak ginie ich statek. Kapitan salutował. Pozostali zdjęli czapki. Byli przecież na pogrzebie, pogrzebie ich statku.

Niemieckie samoloty na szczęście odleciały. Nierzadkie bowiem były wypadki, że „bohaterscy” lotnicy spod zna-

* KIRF — sygnał wywoławczy s.s. „Washington”.

ku swastyki strzelali do szalup, pełnych rozbitków z zatopionych statków.

— Do wiosł, chłopcy — zachęcał podporucznik Ulrich.
— Nie ma na co czekać. Trzeba wykorzystać jaką taką pogodę i ciągnąć do Nowej Ziemi.

Po kilku godzinach w pobliżu dwóch szalup ukazał się amerykański parowiec „Olopana”. Z pokładu zauważono rozbitków. Statek podszedł do szalup. Zatrzymał się. Z mostku przechylił się kapitan. Przyłożył tubę do ust.

— Wchodźcie na pokład! Może jakoś doczłapiemy się do lądu! — wołał.

— Mamy dość statku! — zbuntowali się nagle marynarze z „Washingtona”. — Dajcie nam tylko trochę kocy i amunicji. Idziemy sami do Nowej Ziemi!

— Wy się też długo nie utrzymacie na wodzie! — krzyknął bosman. — Niemcy wszystkich wyłapią jak ryby z saka!

Pod wpływem takich nastrojów kapitan „Washingtona” postanowił również zostać w szalupie. Parowiec „Olopana” przekazał część zapasów rozbitkom i po godzinie znikł w oddaleniu. Marynarze z „Washingtona” znów pozostali sami na mroźnym, nieprzyjemnym, obcym morzu.

* * *

Komodor rozproszonego konwoju tkwił bez przerwy na mostku nawigacyjnym statku „River Afton”. Dręczyła go bezsilność i bezczynność. Nie miał już komu wydawać rozkazów, nie miał już kogo pilnować. „River Afton” samotnie płynął w kierunku Nowej Ziemi.

Radiotelegrafista przynosił mu wciąż tragiczne sygnały. Zatonął już „Empire Byron”, „Earlston” i „Washington”, „Bolton Castle”, „Paulus Potter” „Pan-Kraft”. Komodor z przyzwyczajenia bardziej niż z istotnej potrzeby wykreślał je kolejno z wykazu nie istniejącego, dziesiątkowanego konwoju PQ 17.

Sygnalista, stojący na prawym skrzydle ujrzał nagle na wodzie jaśniejszy ślad.

— Torpeda z prawej burty! — krzyknął.

Na jakikolwiek manewr było za późno. Po chwili potężny wybuch rozdarł nieomal na pół komodorski statek. Komodor, kapitan statku i pozostali przy życiu marynarze ledwo zdążyli wskoczyć do zrzuconych na wodę tratw. Na opuszczenie szalup nie było już czasu.

„River Afton” zapadł się pod wodę w ciągu kilku minut. Przemoczeni, zmarznięci, zalewani przez fale rozbitkowie tracili gwałtownie siły. Kulili się na małych, chybotałych tratwach. Blade, polarne słońce, świecące przez okrągłą dobę nie dawało wcale ciepła. Od północy wiał zimny wiatr. Przenikał przez przemoczone swetry i dufflecoaty*, wstrząsał dreszczem zmarznięte ciała, odbierał czucie w zgrabiących kończynach. Minęła jedna godzina, druga, trzecia. Ludzie na tratwach powoli zapadali w odrętwienie. Nie reagowali na pytania, przestali nawet czynić próby rozgrzewki. Nagle od zachodniej strony ukazały się maszty jakiegoś statku. Pierwszy dojrzał je obdarzony nieomal sokolim wzrokiem bosman, szczupły, żylasty Szkot. Jego okrzyk poderwał apatycznych rozbitków.

Istotnie, od zachodu zbliżał się statek. Już po kilkunastu minutach można było dokładnie rozpoznać jego sylwetkę.

— To „Ocean Freedom”! To nasz statek! — buchnął krzyk na tratwach.

Wzleciała w górę czerwona rakietka. Na statku zauważono już tratwę i po kilkunastu minutach mocne ręce kolegów wciągały na pokład przemarzniętych, skostniałych rozbitków. Gorąca herbata, mocno zakrapiana rumem paliła gardła, rozgrzewała wnętrza. Krew zaczęła żywiej krążyć.

Uratowani! Na jak długo?

* *Dufflecoat* (ang.) — ciepła kurtka z wielbłądziej wełny.

Ciche pukanie do drzwi obudziło drzemiącego w wygodnym fotelu pierwszego lorda morskiego, admirała *sir* Dudley Pounda.

— Wejść! — admirał spojrział na zegarek. Było kilka minut po godzinie 3.00 rano dnia 5 lipca 1942 roku.

W drzwiach ukazał się dyżurny oficer łączności. Podał admirałowi kartkę papieru.

— Odebraliśmy przed chwilą, *sir*. Nadane otwartym tekstem.

Admirał przeczytał: Tu „*Empire Byron*”. Jestem torpedo... — depesza urywała się wpół słowa.

— Dziękuję. Może pan odejść — admirał gestem ręki odprawił oficera.

Wstał ciężko z fotela. Podeszedł do wiszącej na ścianie mapy. Własnoręcznie nakreślił ołówkiem gruby czarny krzyż i napisał obok wyraźnym równym pismem: S.S. „*Empire Byron*”.

Wiedział, że w tej chwili w sali wydziału operacyjnego jedna z pracujących tam dziewcząt z pomocniczego korpusu kobiecego uczyniła to samo. Nie chciał jednak teraz wchodzić do „operacyjnego”. Wolał być sam w swoim gabinecie, sam z portretem admirała Jellicoe.

Admirał zamyślony patrzył na mapę.

Znów rozległo się dyskretne pukanie. Oficer łączności przyniósł drugą kartkę. Widniało na niej:

Tu „*Earlston*”, tu „*Earlston*”! Jestem atakowany przez bombowce nurkujące. Otrzymałem trafienie w część dziobową.

Drugi krzyż zaczernił się w pobliżu pierwszego. Znów admirał wykaligrafował nazwę statku.

Po południu tego dnia na mapie admirała widniało już sześć czarnych krzyży, gdy radio przyniosło kolejną depeszę. Zawierała ona tylko sygnał wywoławczy statku komodorskiego i dalej urywała się.

Admirał Pound patrzył na zaznaczoną krzyżami drogę.
— Droga krzyżowa — pomyślał — VIA DOLOROSA.

CZTERODNIOWA WACHTA

Amerykański statek typu Liberty, „Daniel Morgan”, płynął od momentu rozproszenia w towarzystwie swego bliźniaka, „Samuela Chase”. Koło północy z 4 na 5 lipca wytropił ich niemiecki samolot patrolowy, który — jak nietrudno się było domyśleć — przekazał do swej bazy aktualną pozycję, kurs i szybkość obu statków. Sytuacja była niewesoła. Na domiar złego brytyjski krążownik „Pozarica” przechodząc w pobliżu dał znać przy pomocy reflektora, że otrzymał wiadomość o wyjściu w morze zespołu ciężkich okrętów niemieckich z „Tirpitzem” na czele.

— Proponuję szukać schronienia przy Półwyspie Admiralicji na Nowej Ziemi — dodał od siebie komandor Lawford, dowódca „Pozaricy”. — Powodzenia! — zasygnalizował odchodząc pełną szybkością w kierunku wschodnim.

— Powodzenia — kazał odpowiedzieć kapitan „Morgana”. Wszedł do kabiny nawigacyjnej i wykreślił najprostszy kurs na Półwysep Admiralicji.

— Będziemy zygzakować — zdecydował. — Co pięć minut zwrot o 120°.

Kapitan „Samuela Chase” wolał jednak iść samotnie. Wziął więc kurs bardziej na południe. Oba statki rozeszły się.

Rankiem 5 lipca „Morgan” dołączył do trzech innych statków, idących tym samym kursem.

— W gromadzie zawsze raźniej, prawda? — kapitan zagadnął podporucznika artylerzystę Wolfsona. — I ogień silniejszy w razie nalotu i załogę ma kto podnieść z szalup.

Od wschodu zbliżała się ławica mgły. Nagle wysoko w górze zabrzączał natrętną nutą silnik samolotu.

— Jest znowu nasz *Charlie* — Wolfson spojrział w niebo. Hen, wysoko czerniła się złowroga sylwetka. — Pozwoli pan, kapitanie, że puknę do niego z mojej czterocalówki?

Działo huknęło raz, drugi, trzeci. Koło krążącego samolotu wykwitły białe chmurki eksplozji. *Charlie* zmienił kierunek zataczanych kręgów. Znów huknęły strzały. Teraz obłoczki były bliżej celu. Samolot położył się na skrzydło w gwałtownym uniku i odleciał na południe.

— Jeszcze trochę, a mielibyśmy go na dole — przechwalał się Wolfson.

Weszli w mgłę. Mleczna, biała wata otuliła statek.

Kiedy wreszcie po paru godzinach opadła, wokoło — jak okiem sięgnąć — rozciągało się puste morze. „Daniel Morgan” pruł znowu samotnie spokojną, gładką jak lustro toń. Radio przynosiło wciąż nowe wołania o pomoc, płynące z bombardowanych, torpedowanych i płonących statków.

— Jeszcze nie nasza kolej. Jeszcze nie teraz! — pocieszał się kapitan.

Przeszło południe. Około godziny czternastej z prawej burty ujrano statek. Miał on kurs zbieżny do kursu „Morgana” i po godzinie obie jednostki szły w niewielkiej odległości jedna od drugiej. Był to „Fairfield City” — statek płynący również pod gwiazdzistą banderą.

— Znowu mamy kolegę — ucieszył się towarzyski kapitan „Morgana”.

Ledwo wyrzekł te słowa, gdy nagle do uszu jego dotarł wzmagający się ryk silnika nurkującego samolotu. Od strony słońca spadały na „Fairfield City” trzy bombowce nurkowe.

— Ognia ze wszystkich dział! — krzyknął Wolfson.

Artylerzystów z „Morgana” nie trzeba było zachęcać. Ze wszystkich luf posypał się grad pocisków. Niestety

strzały były niecelne, bo wszystkie trzy nurkowce zeszły na wysokość korzystną do ataku, zrzucały bomby i już rwały w bok, ile mocy w silnikach. Dwie bomby trafiły! „Fairfield City” z paskudnie poszarpaną burtą przy trzeciej ładowni przechylał się gwałtownie. Druga bomba trafiła w rufę i zniszczyła całkowicie urządzenia sterowe. Statek był nie do uratowania. Załoga opuszczała pospiesznie pokład i przesiadała się na „Morgana”. Ledwie jednak rozbitkowie rozlokowali się w mesach i korytarzach, gdy znowu rozległ się ryk silników. To atakowała następna trójka. Znowu rozszczękały się pom-pomy, zagrzmiały działka. Znowu poleciały bomby na walczący statek, lecz na szczęście wszystkie były niecelne. Przyjęci silnym ogniem napastnicy odlecieli nisko nad wodą. Spokój, niestety, nie trwał długo. Już po piętnastu minutach nadleciała nowa fala atakujących Ju 88. Pięć maszyn zatoczyło duży łuk, wyszło od strony słońca i runęło w dół. Pierwszy z atakujących samolotów po niecelnym rzuceniu bomb został trafiony pociskiem z siedemdziesiątkipiątki i ostro dymiąc odleciał na południe. Na radość jednak nie było czasu. Już nadlatywał drugi samolot. Rzucił bombę, która upadła o dobre trzydzieści metrów od burty i po sekundzie rwał na pełnym gazie stromo do góry. Tymczasem od strony słońca spadał na statek trzeci napastnik. I jego bomby chybiły, w czasie jednak wyprowadzania z lotu nurkowego otrzymał bezpośrednie trafienie z działka dziobowego. Zatoczył się gwałtownie jak ciężko ranny zwierz i roztrzaskał o wodę nie opodal broniącego się zaciekle statku. Czwarty również chybił i zawracał teraz do ponownego ataku. Piąty spadał tuż za czwartym. Jego bomba wybuchła przy samej burcie między czwartą i piątą ładownią. Ponowne ataki pozostałych samolotów przeszły również bez sukcesów dla nieprzyjaciela, gęsty i celny ogień obrońców nie pozwalał na zajęcie dogodnej pozycji do rzucaenia bomb.

Samoloty odleciały, „Morgan” jednak szybko nabierał wody przez pęknięte od bliskiego wybuchu bomby poszy-cie ładowni.

— Nadaj otwartym tekstem — kapitan zwrócił się do radiotelegrafisty — „Daniel Morgan”, pozycja 75°08'N i 45°06'E, zbombardowany przez samoloty Ju 88. Załoga opuszcza tonący statek.

Przepelnione podwójną załogą szalupy zjechały na wodę. Poczęto oddalać się od zanurzającego się coraz bardziej statku. Nagle w pobliżu wynurzył się niemiecki okręt podwodny. Plusnęła torpeda z dziobowych wyrzutni, olbrzymi wybuch targnął kadłubem tonącego „Morgana”, który już teraz szybko zapadł się pod wodę. Okręt podwodny podszedł do płynących szalup. Jeden z oficerów U-Bootu filmował przemoczonych, zmarzniętych rozbitków. Dowódca zadał poprawną angielszczyzną parę pytań. Nie otrzymawszy odpowiedzi, machnął ręką.

— Tu macie kurs na najbliższy ląd! — rzucił im z góry kartkę papieru wsuniętą w pustą łuskę po pocisku. — Pomyślnych wiatrów! — zawołał z uśmiechem. Zasalutował. Okręt podwodny począł się zanurzać.

— Jakiś porządny człowiek, choć Niemiec — zdziwił się kapitan „Morgana”.

Chwycili za wiosła. Naparli, ruszyli na wschód. Płynęli tak parę godzin. Po północy, dnia 6 lipca ujrzeli idący prosto na nich zbiornikowiec radziecki „Donbass”. Uradowani zaczęli machać swetrami, krzyczeć. Na zbliżającym się statku zauważono ich chyba już wcześniej, bowiem po obu burtach wisiały wyrzucone sztormtrapy. Akcja ratunkową przebiegała sprawnie i energicznie. Gorąca herbata, pół na pół z wódką, rozgrzała skostniałych rozbitków. Na zbiornikowcu widać było ślady przebytych nalotów. Nadbudówki postrzelane ogniem działek, w mesie leżeli ranni artylerzyści z obsługi dziobowego działka, uszkodzonego w czasie ostatniego ataku.

Podporucznik Wolfson zgłosił się natychmiast ze swoimi ludźmi do pomocy artylerzystom radzieckim. Wspólnymi siłami doprowadzili uszkodzone działko do stanu używalności. Działko to obsadzili Amerykanie, luzując tym samym niewykwalifikowanych członków załogi zbiornikowca, którzy zastępowali rannych artylerzystów radzieckich. „Donbass” całą mocą silników spieszył do najbliższego portu radzieckiego, Jokanka, na Półwyspie Kolskim.

Jeszcze tego samego dnia zbiornikowiec został zaatakowany przez trzy Junkersy. Atak został odparty, a dwa z nieprzyjacielskich samolotów zostały uszkodzone. Dnia 7 lipca po południu odparto jeszcze dwa naloty. Wreszcie późnym wieczorem w kierunku południowym ujrzało zarysy lądu. Marynarze odetchnęli. Oto znów widzą znajome, ukochane brzegi Matki-Rosji. Oto udało się doprowadzić cało statek powierzony ich opiece, pełny cenniejszego teraz niż złoto paliwa do samolotów, walczących w obronie ich rodzin, miast i wsi z nieubłaganim najeźdźcą.

Dnia 8 lipca 1942 roku o godzinie 1.30 „Donbass” stanął na kotwicy w porcie Jokanka, kończąc długą, nieprzerwaną, czterodobową wachłę radzieckich i amerykańskich artylerzystów. Po sześciu godzinach postoju „Donbass” i przybyły również do tego portu amerykański statek „Bellingham” odeszły pod eskortą radzieckich okrętów wojennych do pobliskiego Mołotowska.

Pierwsi naoczni świadkowie tragedii konwoju PQ 17 przybyli do portu przeznaczenia.

DWIE TORPEDY KAPITANA ŁUNINA

Dlaczego niemiecka eskadra nie wyszła w morze, tak jak tego oczekiwał i przewidywał admirał Pound?

Meldunki niemieckiego dalekiego zwiadu lotniczego, do-

chodzące do dowództwa obszaru taktycznego Nord były mało konkretne, chaotyczne, a nawet częstokroć sprzeczne z sobą. Zlokalizowano, co prawda, na ich podstawie zupełnie dokładnie konwój PQ 17, zgadzała się również liczba płynących statków handlowych, rodzaj i ilość okrętów eskorty, kurs i szybkość. Odnosnie jednak operującej nieco na północ od trasy konwoju grupy krążowników docierały sprzeczne meldunki. Jeden z samolotów donosił o obecności w tym zespole czterech ciężkich krążowników, inny natomiast meldował o jednym okręcie liniowym, jednym lotniskowcu i dwóch krążownikach. Niemieckie dowództwo, pomne na ostre rozkazy Hitlera obawiało się wobec takiej sytuacji wysłać w morze pancerną eskadrę i narazić ją na ataki ze strony samolotów. Brak lotniskowców uniemożliwiał im danie własnym okrętom osłony z myśliwców. Do końca wojny Niemcy bali się — zupełnie zresztą słusznie — samolotów brytyjskich, startujących z lotniskowców i mogących zatopić najcięższe nawet okręty wojenne. Wobec niepewnych wiadomości rozkaz wyruszenia w morze na przygotowywaną od dawna „Operację Gambit Skoczka” nie został wydany w momencie przewidzianym programem.

Tymczasem z morza nadeszły dziwne i niespodziewane wiadomości. Wszystko wskazywało na to, że Anglicy z niewiadomych przyczyn opuścili płynący w pobliżu Wyspy Niedźwiedziej konwój i kazali statkom rozproszyć się. Meldunki operujących nad Morzem Barentsa samolotów donosiły o kolejnych sukcesach, o topionych, samotnych statkach. Wyglądało to trochę na zasadzkę, kiedy jednak nie wykryto w pobliżu żadnych poważniejszych zespołów alianckich, eskadra niemiecka wyszła w morze po południu dnia 5 lipca 1942 roku.

Dowódca radzieckiego okrętu podwodnego K-21, kapitan drugiej rangi, Mikołaj Łunin już od kilku dni krążył w swym sektorze patrolowym u północnych wybrzeży Norwegii. Otrzymał on zadanie pilnowania przejścia na

północ i niedopuszczania, o ile to możliwe, do niespostrzeżonego przedarcia się niemieckich okrętów na Morze Barentsa. Zadanie było w zasadzie nudne. Polegało na utrzymywaniu się na niewielkiej głębokości i lustrowaniu raz po raz morza przez peryskop. Wiecznie trwający dzień pozwalał jedynie na krótkie okresy wynurzeń dla odświeżenia powietrza w pomieszczeniach. Okręt Łunina krążył w pobliżu wyjścia z Alta fiordu, gdzie — jak donosiły depesze z dowództwa — bazowały obecnie ciężkie niemieckie jednostki. Patrol upływał monotonnie i jednostajnie. Wachty następowały jedna po drugiej, wszystkie bliźniaczo do siebie podobne. Czasami wysoko w górze przeleciał samolot zwiadowczy, czasami na horyzoncie majaczyły sylwetki norweskich kutrów rybackich.

Nadszedł dzień 5 lipca. Odebrane przez radiostację sygnały świadczyły, że gdzieś daleko na północ od zanurzonego okrętu podwodnego rozgrywał się jeszcze jeden dramat wielkiej krwawej wojny. Kapitan Łunin chciałby pospieszyć na ratunek ginącym kolegom-marynarzom, twardy rozkaz trzymał go jednak na miejscu. Znów wysuwa na powierzchnię wody oko peryskopu, lustruje szary, pusty bezkres wód. O godzinie 17.30, w czasie kolejnego przeglądu patrolowanego obszaru w szkłe peryskopu ujrzał nagle niewyraźne jeszcze i dalekie zarysy sylwetek nierozpoznanych okrętów wojennych. Szły kursem prostopadłym do kursu K-21.

Niespodziewany widok zelektryzował Łunina. Na tych wodach nie mogły iść inne okręty jak tylko niemieckie. Czyżby to były te okręty, na które tyle dni już tu czekał daremnie.

— Alarm bojowy! Przygotować dziobowe wyrzutnie do ataku! Szybkość 8 węzłów. Kurs 112° — kapitan drugiej rangi Mikołaj Łunin wydawał błyskawicznie jeden rozkaz po drugim.

Okręt podwodny szykował się do walki.

Łunin ostrożnie wysunął peryskop, ustawiony w kierunku przypuszczalnego położenia obcych okrętów. Spojrzał. Dookoła widział tylko puste, szare morze.

— Gdzie znikły sylwetki? — pomyślał zdumiony.

Obrócił peryskop na prawą burtę. W niewielkiej odległości ujrzał nagle zupełnie wyraźnie potężny kadłub okrętu liniowego idącego w tej chwili równolegle do kursu K-21.

— To „Tirpitz”! — poznał podniecony.

Istotnie. Łunin miał przed oczami postrach całej floty brytyjskiej. Obok „Tirpitz” wyraźnie widać było uwiijające się niszczyciele osłony.

— Zrobili zwrot przed paroma minutami — rozumował. — Zygzakują... że też akurat w takim momencie. Teraz umkną mi, choroba! Za późno już na zmianę stanowiska.

Zrezygnowany opuścił peryskop. Nie można było ryzykować w pobliżu tak groźnego napastnika. Znów minęło parę minut. Łunin nie wytrzymał. Ostrożnie wysunął peryskop nad wodę. Oniemiał. Na wprost okularu wyraźnie rysował się potężny „Tirpitz”. Szedł znowu kursem prostopadłym do K-21 i za chwilę znajdzie się w idealnej pozycji do przeprowadzenia ataku.

— Wyrzutnie nr 1 i 2 przygotować do odpalenia torped!

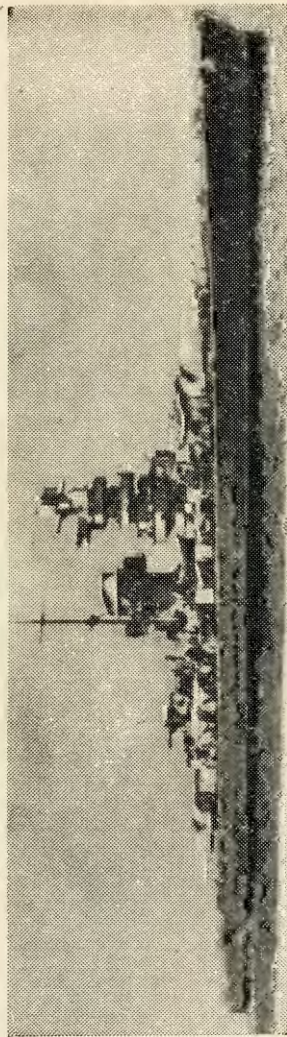
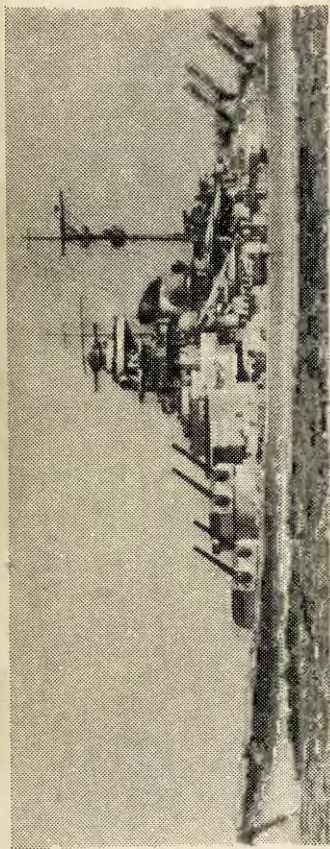
Ustalił kąt kursowy celu i odległość. Bosman zanotował dane. Zastępca dowódcy naniósł je na kalkulator. Jeszcze jedno szybkie spojrzenie przez peryskop.

— Uwaga na aparatach! Ognia!

K-21 szarpnął się do tyłu raz i drugi. Wewnątrz okrętu zwiększyło się ciśnienie. Ogłuszyło na moment załogę. Torpedy poszły!

— Zanurzenie 80 metrów! — rozkazał kapitan Łunin. — Oba motory cała naprzód. Kurs 90°.

Łunin wiedział, że teraz nie ma na co czekać. Zaraz posypią się bomby głębinowe. Schodząc głęboko pod wo-



Okręty liniowe Kriegsmarine — postrach floty aliantów: „Tirpitz” i „Scheer”

dę załoga K-21 usłyszała głuchoe stuknięcie. Po chwili drugie, jak dalekie, przytłumione echo.

— Pierwsza torpeda na pewno w celu! — meldował zastępca dowódcy. — Druga prawdopodobnie.

Nie było jak sprawdzić skuteczności ataku, niszczyciele eskorty przystąpiły bowiem niezwłocznie do akcji. Posypały się bomby. K-21 kluczył jak ścigany zając, przystawał, opadał w głębsze rejony wodne, to znów unosił się bliżej powierzchni, zmieniał kurs i szybkość. Przeszło godzinę trwała ucieczka i pogoń. Ostatecznie jednak wybuchy bomb głębinowych zaczęły się coraz bardziej oddalać, aż wreszcie zamilkły zupełnie. Dużo jednak czasu minęło nim kapitan drugiej rangi Łunin zdecydował się na wysunięcie peryskopu. Dokoła znowu było czyste morze. W dzienniku bojowym widniał zapis:

„Godzina 18.02. Pozycja $71^{\circ}25'N$ — $23^{\circ}40'E$. Przeprowadzono atak torpedowy dwoma torpedami na „Tirpitz”. Jedna torpeda na pewno w celu. Druga prawdopodobnie”.

Zakończyła się Wielka Przygoda. K-21 kontynuował dalej szarą i nudną służbę patrolową.

A „Tirpitz”?

„Tirpitz” trafiony radziecką torpedą musiał zawrócić do portu. „Operacja Gambit Skoczka” tak starannie przygotowywana przez dowództwo *Kriegsmarine* musiała zostać przerwana.

ŁODOWA EPOPEJA

Gdy nadszedł niespodziewany rozkaz rozproszenia, statek płynący pod banderą panamską, „Troubadour”, znajdował się blisko lewego skrzydła konwoju PQ 17. Obok niego szły: „Ironclad” i „Silver Sword”. Kapitanem „Troubadoura” był George J. Salvesen. W czasie swej długoletniej kariery marynarskiej nieraz zdarzało mu się pływać po morzach północnych. Znał Arktykę i umiał

z nią walczyć. Rozkaz rozproszenia zastał go w kabinie nawigacyjnej. Spojrzał na mapę. Daleko na południowym wschodzie znajdowały się porty docelowe nieszczęsnego konwoju, nieco bliżej leżały niegościnne, surowe wybrzeża Nowej Ziemi. Kapitan Salvesen zamyślił się.

— Trasę do portów północnej Rosji możemy sobie wybrać dowolnie, zgodnie zresztą z instrukcjami na wypadek rozproszenia — powiedział do stojącego obok pierwszego oficera. — Trzeba się zastanowić, któredy będzie najlepiej iść... Niemcy będą czatować na statki raczej wzdłuż linii, łączącej punkt, w którym znajdujemy się obecnie, z wybrzeżami Nowej Ziemi lub z Murmańskiem czy Archangielskiem. Skoro tylko zorientują się, że konwój został rozproszony, wyślą nad morze dziesiątki samolotów, które będą przeczesywały podejrzane obszary. Zachodzi teraz pytanie, gdzie Niemcy będą najmniej szukać? Uważam — kapitan kontynuował swoje rozumowanie — że istnieje parę takich sektorów. Pierwszy, to obszar na zachód od punktu rozproszenia, ale tam nie możemy iść ze względu na rozkaz Admiralicji. Drugi, to obszar w kierunku na bazy niemieckie w Norwegii, ale tam też nie mamy czego szukać. Pozostaje jeszcze trzeci i ostatni obszar — ołówek kapitana zakreslił trójkąt na północ od punktu rozproszenia. — W tym kierunku musimy iść. Mamy mało szans na powodzenie, jednak jeżeli pójdziemy na północ, to wydaje mi się, że będziemy ich mieli więcej niż w wypadku, gdybyśmy się udali w jakimkolwiek innym kierunku... Podejdziemy na odległość głosu do „Ironclada” i „Silver Sword”. Może pójdą z nami — zdecydował.

Kapitanowie obu statków zgodzili się chętnie na propozycje Salvesena. Znali jego doświadczenie i praktykę w rejonach północnych.

Po drodze przyłączył się do nich uzbrojony trawler HMS „Ayrshire”. Dowódcą jego był porucznik Leo Anthony Gradwell z ochotniczej rezerwy *Royal Navy*. Z za-

wodu wzięty adwokat, od dziecinnych już lat interesował się morzem i każdą wolną chwilę spędzał pod żaglami sportowych jachtów. W czasie jednego z ostatnich przedwojennych urlopów pływał prawie miesiąc na pokładzie trawlera rybackiego z Grimsby. Byli wtedy na połowach właśnie w okolicy Wyspy Niedźwiedziej i Gradwell doskonale pamiętał, jak przedzierali się przez niesione prądem i gnane wiatrem pola dryfującej kry. On także uważał, iż jedyny ratunek, to kierunek jak najbardziej północny. Ucieszył się więc, gdy usłyszał, że kapitan Salvesen sądzi podobnie.

Mała kawalkada ruszyła na północny zachód. Po paru godzinach minęli widniejącą z dala Wyspę Nadziei i tu dotarli do nich pierwsze radiowe sygnały wołających o pomoc.

Cztery statki szły całą szybkością wciąż w tym samym kierunku. Kra stawała się coraz gęstsza. Na czoło wysunął się „Troubadour”, który posiadał wzmocnienia przeciwlodowe i począł torować drogę. Po dojściu do granicy stałego lodu statki skrzyły nieco na wschód. Porucznik Gradwell, stojący na pomoście idącego tuż za „Troubadourem” trawlera, myślał nad czymś uporczywie patrząc na stalowoszare kadłuby statków małego konwoju, odcinające się wyraźnie od białego tła lodów.

Słuchaj, John — zwrócił się do swego zastępcy, w cywilu aplikanta sądowego — gdzieś w magazynie powinno być trochę białej farby. Poślij bosmana, niech sprawdzi... Dajcie znać na wszystkie statki — zwrócił się do sygnalisty — żeby sprawdzili i zameldowali ilość posiadanych zapasów białej farby.

Po chwili nadpłynęły meldunki.

— Osiem puszek, *sir* — zgłosił bosman.

— Dwanaście puszek — nadszedł sygnał z „Troubadoura”.

— Czternaście puszek. Dziesięć puszek — meldowały pozostałe statki.

— *Okay!* — ucieszył się Gradwell. — Wysłać rozkaz natychmiastowego pomalowania prawej burty, pokładów i nadbudówek białą farbą. Jeżeli nie starczy na wszystko, pokryć pokłady białymi prześcieradłami, obrusami, czy ja wiem zresztą, czym jeszcze...

Zawrzała gorączkowa praca. Część załogi malowała z zapalem prawe burty statków na biało. Zawieszeni nad zwalami lodu żartowali i dowcipkowali.

— Nasz nowy komodor to klawy facet — cieszył się cieśla z „Ironclada”. — Już on nas przeprowadzi cało, choćbyśmy mieli dotrzeć do samego bieguna.

Inni marynarze szyli pod okiem bosmanów z wyciągniętych zapasów prześcieradeł duże płachty, mocowali je na pokrywach luków, okręcali bomby i maszty. Po kilku godzinach praca była ukończona. Cztery jednostki stały się prawie niewidoczne wśród otaczających lodów, gubiły się w oślepiającej bieli rozświetlonej ostrymi promieniami słońca.

Mały konwój był już dwadzieścia mil w głębi lodowego pola. Szybkość spadła do 3,5 węzła. Nagle do uszu porucznika Gradwella dobiegło ciche, natrętne brzęczenie.

— Samolot! — pomyślał.

— Natychmiast sygnał do statków! — krzyknął. — Zatrzymać maszyny! Nie palić w kotłowniach! Nie kręcić się po pokładach!

Cztery statki znieruchomiały. Pozornie zamarło na nich życie. Cztery kadłuby stały spokojnie wśród pól lodowych, okryte dodatkowo naturalnym kamuflażem. Przed godziną bowiem szalała nagle śnieżycą, która pokryła białą warstwę świeżego puchu pokłady i nadbudówki. Daleko, daleko na południu, na tle niebieskiego nieba rysował się czarny krzyżyk samolotu zwiadowczego. Krążył na dużej wysokości i teraz zapewne obserwator omiatał lornetą leżącą w dole pustać oceanu w poszukiwaniu dalszych celów i łatwego łupu.

— Czy zauważy? — myślał porucznik Gradwell.

— Czy zauważy? — zastanawiał się kapitan Salvesen.

— Czy zauważy? — takie pytanie cisnęło się na usta każdemu z zaczajonych, nieruchomo stojących marynarzy na pokładach czterech uwięzionych w lodach statków. Na płaszcze i kożuchy wszyscy mieli narzucone białe pokrowce uszyte z prześcieradeł. Nawet lornetki pomalowane były na białą.

Mijały długie minuty oczekiwania.

Każdy z marynarzy stał bez ruchu, rozkazy wydawał no przyciszonym głosem, jakby w obawie, że każde głośniejsze słowo mógł usłyszeć hen, w górze nieprzyjacielski lotnik. Słaby pomruk silnika niósł się daleko przez czyste, mroźne powietrze. Wreszcie punkcik zmałał, począł niknąć i po chwili roztopił się w błękitnej dali. Operatorzy radiowi tkwili na nasłuchu. W eterze trwała jednak cisza.

— Może nie spostrzegł? Może tym razem udało się? — nadzieja powoli wracała do serc.

Po odejściu samolotu porucznik Gradwell postanowił czekać jakiś czas. Bał się, że może jednak lotnik wróci jeszcze i nie chciał wyzywać losu po raz drugi. Po kilku godzinach, gdy nic nie zmąciło spokoju polarnego pustkowie, mały konwój ruszył dalej. Znowu na czele szedł „Troubadour”. Dziobem swym rozbijał białe tafle lodowe, rozpychał je na boki, wciskał się w wyżłobiony przez siebie kanał oczyszczonej od lodu wody. Nieraz grzązał w grubszej od innych płycie kry. Kapitan Salvesen dawał wtedy telegrafem sygnał do maszynowni. „Troubadour” cofał się, woda wściekle kotłowała się wzdłuż burt. Znów dźwięczał dzwonek telegrafu. Statek stawał, rozpędzał się do przodu i jak olbrzymi nosorożec taranował ciężkim, wzmocnionym dziobem kolejną płytę. Rozlegał się trzask i pęknięty lód usuwał się na boki. Na przednim maszcie, w bocianim gnieździe siedział marynarz. Przez lornetę pilnie wypatrywał przerw w bia-

łej skorupie lodowej i kierował tam statki. „Ayrshire”, „Ironclad” i „Silver Sword” płynęły powoli utorowanym przez przewodnika kanałem.

Nasłuch radiowy przez pierwsze dwa dni przechwytywał rozpaczliwe wołania o pomoc. W dniu 5 lipca zatęnęło aż trzynaście statków, 6 lipca — dwa dalsze, 8 lipca znów trzy wezwania o pomoc przyniosły fale eteru. Przez cały ten czas zespół pod dowództwem porucznika Gradwella tkwił w lodach. Wszyscy kapitanowie zgodnie uważali, że tu nie grozi im prawie żadne niebezpieczeństwo, tym bardziej, że pogoda na szczęście popsuka się i nisko płynące chmury oraz częste ławice mgieł utrudniały Niemcom ewentualną obserwację.

Wreszcie zdecydowano się wyjść z pola lodowego. Zadanie to jednak łatwo było zaplanować, ale o wiele trudniej wykonać. Rozpoczęła się znów uciążliwa walka z potężnymi masami lodu. Kilkakrotnie trzeba było uciekać się do pomocy materiałów wybuchowych, których — na szczęście — nie brakowało na statkach. Ekipy artylerzystów schodziły na spiętrzony lód, wykuwały otwory w lodzie, zakładały ładunki. Po chwili seria wybuchów przerywała ciszę polarnego dnia, wysoko w górę tryskały odłamki lodu. Popękane, naruszone wybuchami płyty lodowe łatwiej ulegały naciskowi „Troubadoura”. Przez cały czas na czterech statkach obowiązywała bezwzględna cisza radiowa. Należało przypuszczać, że po tylu dniach ani Admiralicja, ani Niemcy nie podejrzewali, że w lodowej pustyni utrzymują się jeszcze cztery jednostki z rozbitego konwoju.

Czas pobytu w lodach chorąży Carraway, oficer artylerii zaokrętowany na „Troubadourze”, wykorzystywał w celu przeszkolenia części załogi w obsłudze działek przeciwlotniczych. Stanowisk artyleryjskich przybyło bowiem w czasie rejsu. Na pokładzie „Troubadoura” stały zamocowane czołgi typu M-3. Posiadały one działka kalibru 37 mm. Zdjęto pokrowce z czołgów, które ustawiono

tak, aby miały największy kąt ostrzału. Przeszkolono obsługę i oto „Troubadour” w razie nalotu mógł otworzyć silny, nawet bardzo silny ogień. Tak przygotowani wyszli wreszcie z uścisku lodów. Wzięli kurs na północno-zachodni kraniec Nowej Ziemi. Mimo zupełnego spokoju obserwatorzy bez przerwy lustrowali horyzont. Wolno miały godziny rejsu. Wreszcie na wschodzie zamajaczyły zarysy poszarpanych, nagich gór.

— Ziemia! — rozległy się radosne okrzyki załogi.

Wszyscy cieszyli się tak, jakby sam widok lądu dawał już wystarczającą ochronę. A tymczasem kłopoty wcale się nie skończyły. Najtrudniejszy odcinek drogi — od Nowej Ziemi do portów rosyjskich — był jeszcze przed nimi. Powoli posuwano się na południe. Cztery statki szły przy samym brzegu, starając się płynąć tylko rankami, gdy świecące od wschodu słońce rzucało na wodę głęboki cień skalistych brzegów. Resztę dnia spędzano bez ruchu, rzucając kotwicę w ustronnych zatoczkach, tuż przy brzegach pokrytych białymi płatami śniegu.

Wreszcie statki dotarły do cieśniny Matoczkin Szarego, dzielącej obie wyspy Nowej Ziemi. Tu postanowiono zatrzymać się na dłuższy postój i przygotować do ostatniego skoku ku rosyjskim brzegom.

W KIERUNKU NOWEJ ZIEMI

Pozostałe jeszcze na powierzchni morza statki, niedobitki konwoju PQ 17, ciągnęły ku wyspom Nowej Ziemi jak do prawdziwej Ziemi Obiecanej. Jednym z okrętów eskorty był pomocniczy krążownik przeciwlotniczy „Po-zarica”. Jego dowódca, komandor Lawford, mimo wyraźnego rozkazu rozproszenia nie uważał za wskazane odmawiać statkom chcącym płynąć z nim razem osłony licznych dział przeciwlotniczych, w jakie uzbrojony był krążownik. Płynęły więc wraz z nim korwety „Lotus” „Poppy”, „La Malouine”, statek ratowniczy „Rathlin” z sześćdzie-

sięcioma rozbitkami na pokładzie oraz dwa statki handlowe „Hoosier” i „Ocean Freedom”.

W nocy z 5 na 6 lipca korweta „Lotus”, płynąca pod dowództwem porucznika H. J. Halla, odłączyła się od małego konwoju i poszła po rozbitków z zatopionych przez samoloty statków. Po kilku godzinach korweta powróciła wioząc na pokładzie osiemdziesięciu dwu wyłowionych ludzi. Nad ranem 6 lipca na „Pozaricy” zabrzmiały buczki alarmowe. Od południowego zachodu ukazały się maszty jakiegoś nierozpoznanego statku.

Swój czy nieprzyjaciel?

Na szczęście okazało się, że jest to „Samuel Chase”, który w ciągu ostatnich godzin był atakowany przez wynurzony okręt podwodny. Dzięki ławicy gęstej mgły „Chase” zdołał umknąć nieprzyjacielowi i teraz trafił przypadkowo na „Pozaricę” i towarzyszy. Nie niepokojony już więcej przez samoloty mały konwój ujrzał wieczorem zarysy Nowej Ziemi. Prosto przed statkami znajdowała się cieśnina Matoczkin Szar. Gdy podeszły one bliżej brzegu ujrzały stojący w cieniu skał krążownik pomocniczy „Polomares”, trałowce „Halcyon”, „Salamander” i „Britomart” oraz frachtowce „Benjamin Harrison” i „El Capitan”. Następnego dnia doszły jeszcze do cieśniny Matoczkin Szarego trawler „Lord Austin”, „Lord Middleton” i „Northern Gem”.

W cieśninie zebrały się niedobitki tragicznego konwoju.

Nie wszystkie jednak statki, które zmierzały ku Nowej Ziemi, dotarły do cieśniny Matoczkin Szarego, bowiem niemieckie U-Booty czyhały i tutaj, w pobliżu brzegów Nowej Ziemi na swe ofiary. Dnia 6 lipca storpedowane zostały jeszcze „Pan Atlantic” i „Hartlebury”, a 8 lipca „Olopana”, „John Witherspoon” i „Alcoa Ranger”. Poniżej cieśniny Matoczkin Szarego, w ustronnej zatoczce stał samotnie na kotwicy „Empire Tide”, a nieco dalej ugrzązł na przybrzeżnych skałach „Winston Salem”.

Do Nowej Ziemi do dnia 8 lipca dotarły — oprócz uwięzionej w lodach grupy — wszystkie statki uratowane z pogromu. Wszystkie statki, ale nie wszyscy ludzie. Daleko na morzu zostały szalupy z załogą „Washingtona”. Dnia 8 lipca rozbitkowie wiosłując i żeglując na przemian dostali się w rejon pływającej kry. Jakże wątle wydawały się burty szalup w stosunku do potężnych odłamów grubego lodu, oderwanego od potężnej skorupy, pokrywającej północną część globu ziemskiego. Na domiar złego zerwał się silny wiatr i sypnęło śniegiem. Skulonym na szalupach rozbitkom wydawało się, że wybiła ich ostatnia godzina. Przemarznięci, zmoczeni bryzgami słonej wody nie mieli sił wiosłować, nie mieli nawet ochoty pilnować żagli. Dnia 9 lipca ponownie rozszalała się śnieżycą i przysypała białym całunem leżących, przykrytych kocami, wyczerpanych walką z żywiołem ludzi.

Znów minął dzień. Wokoło, jak okiem sięgnąć, toczyło swe ołowianoszare fale groźne, północne morze. Nadszedł 11 lipca. Prowadzący dziennik tragicznego rejsu kapitan „Washingtona” zanotował: „Siódmy dzień w szalupie. Żywności i wody na razie nie brakuje. Najbardziej dokuczają zimno. Ciekawe, jak smakuje szklanka gorącej herbaty?”

Wieczorem na wschodniej stronie zamajaczyły strome brzegi Nowej Ziemi. Osłabieni rozbitkowie chwycili za wiosła. Szalupy poczęły zbliżać się do zbawczego lądu. Następnego dnia wczesnym rankiem — po prawie ośmiu dniach polarnej żeglugi w odkrytych szalupach — załoga „Washingtona” dotknęła stopami ziemi. Najsilniejsi ruszyli na polowanie. Po godzinie chorąży Urlich przyniósł zabite mewy i jakieś ptaki zbliżone wyglądem do dzikich kaczek. Z zebranych mchów i krzewów rozpalono ognisko. Zapach gotującej się zupy, okraszonej upolowanymi ptakami mile lechtał powonienie. Nareszcie gorący posiłek! Po tylu dniach bezustannego uczucia zimna. Nareszcie można ogrzać się i wysuszyć ubrania. Pokrze-

pieni ruszyli na południe. Płynęli wzdłuż brzegów wychodząc na ląd na czas snu i gotowania posiłków.

Znów minęły dwa dni. 14 lipca w jednej z zatok ujrzało cztery szalupy. Były to łodzie ratunkowe z „Paulusa Pottera”. Kapitan zarządził całodzienny odpoczynek. Zdrowsi, ponownie ruszyli na polowanie. Wrócili obładowani dzikim ptactwem. Żywności było teraz w bród. Trzeba jednak było się śpieszyć, ponieważ znaczna część załóg miała odmrożone kończyny i wymagała opieki lekarskiej.

Dnia 15 lipca napotkano stojący na skałach statek „Winston Salem”. Tam nareszcie ranni i chorzy zostali opatrzeni, a wszyscy zjedli pierwszy od dziesięciu dni normalny posiłek. Stojący obok radziecki wielorybniczy statek łowczy przewiózł rozbitków na „Empire Tide”, na którego pokładzie byli już rozbitkowie z innych statków. Teraz znalazło się tam razem aż dwustu czterdziestu marynarzy. Zapasy żywności kurczyły się gwałtownie i trzeba je było uzupełniać polowaniem.

Mesy, korytarze, kabiny statku „Empire Tide” załoczone do ostatnich granic, ale wszyscy są zadowoleni i szczęśliwi, że mogą się ogrzać, że mogą spać pod dachem. Odpoczywają i nabierają sił przed ostatnim odcinkiem „Krzyżowej Drogi”.

U CELU

Dnia 9 lipca 1942 roku z cieśniny Matoczkin Szarego wyruszył konwój złożony z siedemnastu jednostek. Pięć z nich były to niedobitki frachtowców: „Ocean Freedom”, na którym płynął teraz komodor Dowding, „Hoosier”, „El Capitan”, „Benjamin Harrison” i „Samuel Chase”. Razem z nimi płynęły: statek ratowniczy „Zamalek” pod dowództwem kapitana Morrisa, dwa krążowniki obrony

przeciwlotniczej, trzy korwety, trzy trałowce i trzy trawlery. Pech prześladował dalej tragiczny konwój. W gęstej mgłę gubią się statki, mylą trasę. „Benjamin Harrison” decyduje się zawrócić z powrotem do cieśniny Matoczkin Szarego. Stracił kontakt z konwojem i boi się sam kontynuować dalej rejs, tym bardziej, że Niemcy nie dali jeszcze za wygraną. Na mały konwój runęły znów eskadry bombowców nurkujących i torpedowych. Znów rozgorzały zacięte walki. Znów padały bomby, ginęły samoloty. Na domiar złego drogę zagroziło rozległe pole lodowe. Trzeba je było ominąć idąc w kierunku zachodnim i tym samym zbliżyć się do niemieckich lotnisk w Norwegii. Z tyłu zostaje uszkodzony bombą lotniczą „Samuel Chase”. Następnego dnia, już niedaleko brzegów radzieckich toną „Hoosier” i „El Capitan”. Zdziiesiątkowane niedobitki docierają wreszcie 11 lipca do Archangielska. Komodor Dowding liczy ocalałe statki: „Donbass”, „Bellingham”, „Ocean Freedom”, „Samuel Chase”, który szczęśliwie dotarł o własnych siłach do portu, dwa statki ratownicze „Zamalek” i „Rathlin”. Prócz tego „Winston Salem” stojący na skałach koło Nowej Ziemi. To wszystko, co zostało z potężnego konwoju.

W kilka dni potem dochodzi z Murmańska wiadomość, że w cieśninie Matoczkin Szarego pojawiły się jakieś statki handlowe. Może to niedobitki z konwoju PQ 17? Komodor Dowding decyduje się szybko. Dnia 16 lipca odpływa na korwecie znowu na północ. Odnajduje stojące stosunkowo blisko siebie statki: „Winston Salem” i „Empire Tide”. W cieśninie Matoczkin Szarego — nie wierząc własnym oczom — widzi bohaterów lodowej epopeji: „Troubadoura”, „Silver Sworda” „Ironclada” i „Ayrshire”, statki, które miał już dawno za stracone. Obok stoi wypalony częściowo „Azerbejdżan” i pechowy „Benjamin Harrison”. Komodor organizuje nowy konwój. Przychodzą radzieckie okręty wojenne i wreszcie dnia

20 lipca ostatnia część rozproszonego konwoju PQ 17 opuszcza skaliste brzegi Nowej Ziemi.

Końcowy odcinek trasy mija względnie spokojnie i dnia 24 lipca siedem ocalałych niemal cudem statków cumuje w Archangielsku. Chorych i wyczerpanych przeżyciami i walką z naturą marynarzy czeka serdeczne przyjęcie i fachowa opieka w szpitalach radzieckich. Ostatni akt tragedii konwoju PQ 17 zakończył się 28 lipca, kiedy dochodzi do Mołotowska „Winston Salem”, ściągnięty ze skał przez radzieckie holowniki.

EPILOG

Echa tragedii konwoju PQ 17 zatoczyły szerokie kręgi. Dnia 1 sierpnia na posiedzeniu parlamentu admirał Pound musiał odpowiadać na stawiane mu pytania i zarzuty. Tłumaczył się, że Admiralicja posiadała wiadomości upoważniające do wydania tragicznego w skutkach rozkazu. W czasie przeprowadzonego dochodzenia i po przeanalizowaniu przyczyn tak tragicznej klęski wyszła na jaw mylna ocena sytuacji ze strony admirała Hamiltona, który odwołał niszczyciele eskorty od konwoju. Fakt ten, mimo że spowodowany najlepszymi intencjami admirała, w znacznej mierze przyczynił się do rozmiarów klęski, pozbawiając statki silnej osłony przeciwlotniczej. Interpelowany w kilka lat potem admirał Tovey wyraził przekonanie, że rozkaz rozproszenia wydany był przedwcześnie i pochopnie. Uważał on, że należało zostawić większą swobodę działania admirałowi Hamiltonowi, który na miejscu mógł lepiej ocenić zaistniałą sytuację. Churchill w swych pamiętnikach stwierdza, że tragedia konwoju PQ 17 była jednym z najsmutniejszych epizodów z całego okresu wojny.

Jakie były dalsze dzieje statków z konwoju PQ 17?

Dopiero dnia 13 września 1942 roku wyruszył z Murmańska konwój do Anglii oznaczony kryptonimem QP 14. Komodorem jego został znów niestrudzony J. C. Dowding.

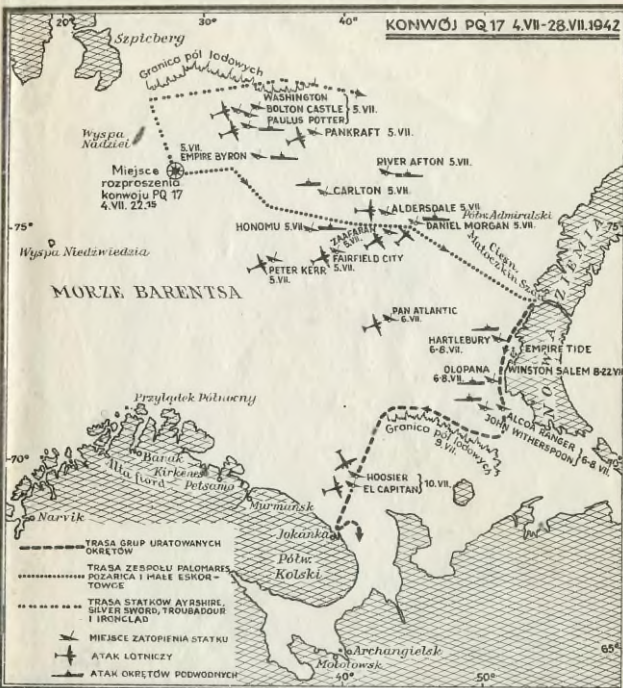
I ten konwój doznał poważnych strat.

Dnia 20 września tonie „Silver Sword”, jeden z bohaterów lodowej epopeji, natomiast 22 września „Bellingham” i statek komodorski. Komodor Dowding musiał znowu opuścić tonącą jednostkę i zakosztować raz jeszcze losu rozbitka.

W konwoju PQ 17 zatonięły dwadzieścia dwa statki handlowe, jeden zbiornikowiec floty: „Aldersdale” i jeden okręt ratowniczy: „Zaafaran”. Razem z nimi poszło na dno trzy tysiące trzysta pięćdziesiąt pojazdów mechanicznych, czterysta trzydzieści czołgów, dwieście dziesięć samolotów i przeszło sto tysięcy ton różnych materiałów wojennych. W atakach na konwój brało udział łącznie sto trzydzieści Junkersów 88s, czterdzieści trzy Heinkle 111s i 119s, dwadzieścia dziewięć Heinkli 115s oraz osiem U-Bootów. W wyniku ognia obrony przeciwlotniczej strącono piętnaście niemieckich maszyn.

Z jednej strony dwadzieścia dwa statki, pełne wojennego sprzętu, z drugiej zaledwie piętnaście samolotów. Bilans naprawdę tragiczny.







I 15.349

