

Dariusz Nawrot
Akademia Marynarki Wojennej

DRAMAT ORP „JASTRZĄB”

STRESZCZENIE

Wśród stosunkowo licznych już opracowań naukowych i popularnonaukowych dotyczących udziału Polskiej Marynarki Wojennej w działaniach sojuszniczych z baz Wielkiej Brytanii nadal niestety brak jest pełnej monografii na temat wojennych losów okrętów spod biało-czerwonej bandery. Jednym z tych okrętów, który nadal nie doczekał się należnego mu miejsca w polskiej historiografii jest ORP „Jastrząb”. Ten były amerykański okręt podwodny wpisał się bardzo mocno w dzieje Polskiej Marynarki Wojennej. Jego tragiczne dzieje stanowią treść artykułu. Powstał on głównie na podstawie dokumentów znajdujących się w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. Generała W. Sikorskiego w Londynie.

Słowa kluczowe:

Polska Marynarka Wojenna, ORP „Jastrząb”, działania sojusznicze.

Polsko-brytyjska umowa międzypaństwowa z 18 listopada 1939 roku i w jej konsekwencji przeniesienie Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) z Paryża do Londynu w istotny sposób przyczyniły się do zdynamizowania podejmowanych już wcześniej zabiegów na rzecz rozbudowy na terenie Wielkiej Brytanii instytucji i oddziałów polskich sił morskich. Umowa nie tylko jednoznacznie potwierdziła sojuszniczy charakter Polskiej Marynarki Wojennej (PMW) wobec Królewskich Sił Morskich Wielkiej Brytanii, ale zapewniła stronie polskiej po podpisaniu dodatkowego, tajnego protokołu stały dopływ nowych okrętów i niezbędnych do ich obsadzenia załóg.

Protokół z 3 grudnia 1940 roku dotyczył warunków dzierżawy okrętów brytyjskich dla Polskiej Marynarki Wojennej. Stwierdzono w nim, że obie strony uzgodnią, jakie okręty będą przekazane polskiej marynarce. Okręty te miały być w dobrym stanie (nowe lub wyremontowane), z kompletnym uzbrojeniem, z pełnymi zapasami amunicji, żywności, leków i paliwa. Koszty ich utrzymania planowano pokryć z polskich

funduszy. Wypożyczone PMW jednostki pozostawały nadal własnością Wielkiej Brytanii i po zakończeniu współpracy polsko-brytyjskiej miały zostać zwrócone Royal Navy¹.

Umowa polsko-brytyjska i uzupełniający ją protokół odpowiadały interesom zarówno strony polskiej, jak i brytyjskiej. Pierwsza zachowywała okręty pod swym nominalnym zwierzchnictwem, z polskimi załogami i wszystkimi odznakami polskiej przynależności państwowej. Strona brytyjska zyskiwała natomiast pełnowartościowe okręty wraz z wyszkolonym personelem, nie ponosząc przy tym żadnych wysiłków ani kosztów.

W rezultacie już 3 maja 1940 roku w porcie La Valetta na Malcie podniesiono biało-czerwoną banderę na pierwszym wydzierżawionym przez Admiralicję niszczycielu „Garland”². Sześć miesięcy później, 5 listopada 1940 roku, w Greenock, polską banderę podniesiono na przekazanym przez Brytyjczyków niszczycielu „Nerissa”. Okręt ten otrzymał nazwę „Piorun”³.

Potwierdzeniem pomyślnie rozwijającej się współpracy Kierownictwa Marynarki Wojennej z Admiralicją był również kolejny rok. W pierwszej połowie 1941 roku polska flota wojenna wzbogaciła się o nowy okręt podwodny „Sokół” (19 stycznia 1941 r.) i dwa nowoczesne niszczyciele eskortowe: „Krakowiak” (20 maja 1941 r.) i „Kujawiak” (30 maja 1941 r.). Kolejnym nabytkiem już w drugiej połowie 1941 roku był ORP „Jastrząb” — jeden z dwóch okrętów podwodnych przekazanych Wielkiej Brytanii przez USA w ramach umowy Lend-Lease (ustawa z 11 marca 1941 r. zezwalająca prezydentowi USA na udostępnianie innym rządów produktów ze sfery obronności)⁴.

Przejęciem jednego z tych dwóch okrętów podwodnych było żywo zainteresowane Kierownictwo Marynarki Wojennej. Polska Marynarka Wojenna dysponowała w tym czasie tylko dwoma okrętami podwodnymi: ORP „Sokół”, który chodził na patrole bojowe z Portsmouth głównie do Zatoki Biskajskiej, i ORP „Wilk”, który stał na niekończącym się remoncie w Dundee i wiadomo było, że już nigdy nie pójdzie na bojowe patrole. Pomimo skierowania części załogi „Wilka” do obsadzenia „Sokoła” na okręcie nadal pozostawały znaczne nadwyżki kadrowe, co przysparzało

¹ Szerzej: D. Nawrot, *Korpus oficerski Polskiej Marynarki Wojennej*, Warszawa 2002, s. 231–254.

² Brytyjski niszczyciel eskortowy zbudowany przez stocznnię Fairfield S.B. & Engin Co. Ltd. w Glasgow w latach 1934–1936. Przekazany PMW 3 maja 1940 r. na Malcie, zwrócony 24 września 1946 r. Por. AIPiMS, MAR.A.V.20, *Dziennik działań bojowych ORP „Garland”*.

³ AIPiMS, R.115a, L.ew. 5/23, *Dziennik Zarządzeń szefa KMW*, tajne nr 20, Londyn, 13 listopada 1940 r.

⁴ J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w II wojnie światowej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1996, nr 2, s. 29–30.

przełożonym wiele różnego rodzaju problemów, w tym również natury dyscyplinarnej. Rozwiązaniem mogło być skierowanie części załogi na inny okręt bojowy. Taką szansą był amerykański okręt podwodny S-25. Na jego przekazanie stronie polskiej w sierpniu 1941 roku wyraziła zgodę Admiralicja.

Zadanie skompletowania załogi do przejęcia amerykańskiego okrętu powierzono pełniącemu w tym czasie obowiązki dowódcy ORP „Wilk” kpt. mar. Jerzemu Koziolkowskiemu. Kapitan w przekonaniu, że to on zostanie dowódcą nowego okrętu, wybrał do jego obsadzenia najlepszych marynarzy z załogi „Wilka”. Ostatecznie jednak, zgodnie z rozkazem szefa KMW, na dowódcę nowego okrętu wyznaczono kpt. mar. Bolesława Romanowskiego, dotychczasowego z.d.o. „Sokoła”.

W podróż po odbiór okrętu z Wielkiej Brytanii do USA 29 września 1941 roku udało się łącznie pięćdziesięciu marynarzy. Wśród nich było sześciu oficerów: dowódca okrętu kpt. mar. Bolesław Romanowski, zastępca dowódcy okrętu ppor. mar. Józef Anczykowski, oficer broni podwodnej ppor. mar. Andrzej Guzowski, oficer mechanik por. mar. Franciszek Rydzewski, oficer nawigacyjny ppor. mar. Stanisław Olszowski i ppor. mar. Grocholski Kazimierz bez przydziału etatowego.



Fot. 1. Kpt. mar. Bolesław Romanowski

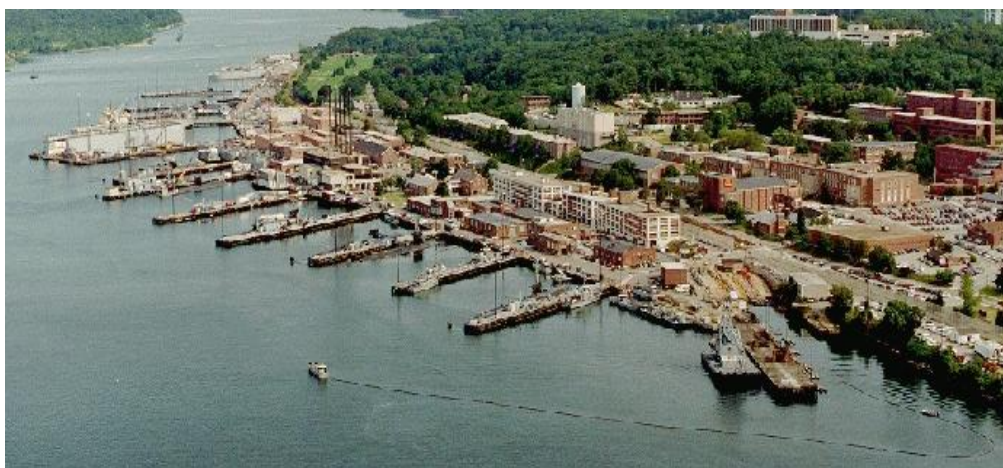
Źródło: www.graptolite.net/FactaNautica/romanowski.html.

Podróż przez Atlantyk polscy marynarze odbyli na pokładzie angielskiego krążownika pomocniczego H.M.S. „Cathay”. Wraz z nimi na pokładzie byłego luksusowego statku pasażerskiego do USA płynęło około dwustu angielskich marynarzy i lotników⁵.

⁵ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. OPR „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Przejście do Stanów Zjednoczonych*.

Dwutygodniowa podróż przez Atlantyk wszystkim pasażerom HMS „Cathay” upłynęła bardzo spokojnie, a podwładnym kpt. mar. B. Romanowskiego także bardzo pracowicie. Polscy marynarze korzystając z możliwości, jakie dawał im pobyt na krążowniku, z wielkim oddaniem doskonalili swoje specjalistyczne umiejętności oraz kontynuowali intensywną naukę języka angielskiego. Czas wolny wypełniali im zajęcia sportowe i kulturalno-oświatowe. Swoją żołnierską postawą i wysoką kulturą osobistą, co podkreślali zgodnie zarówno dowódca HMS „Cathay” Cpt (N) C. M. Merewether, jak i jeden z pasażerów angielski dyplomata Mr Gage, korzystnie wyróżniali się na tle innych pasażerów. Te pochlebne opinie to rezultat nie tylko wysokiej dyscypliny polskich marynarzy prezentowanej w codziennej pracy i służbie, ale także sposób spędzania czasu wolnego, między innymi niedzielne nabożeństwa połączone z występami marynarskiego chóru pod kierownictwem ppor. mar. Kazimierza Grocholskiego.

Po dotarciu do Nowego Jorku, 14 października 1941 roku, kpt. mar. B. Romanowski wraz z podległymi mu marynarzami wsiedli w oczekujące na nich autokary, którymi udali się do amerykańskiej bazy okrętów podwodnych w New London w stanie Connecticut (Naval Submarine Base New London). Tam już następnego dnia włączeni zostali do realizacji zajęć wynikających z programu przejmowania przez polską załogę amerykańskiego okrętu podwodnego⁶.



Fot. 2. Port w New London. Widok obecny

Źródło: www.globalsecurity.org/new_london.htm.

⁶ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. OPR „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Szkolenie*.

Zgodnie z przyjętymi 15 października 1941 roku podczas spotkania kpt. mar. B. Romanowskiego z dowódcą amerykańskiej bazy admirałem Richardem S. Edwardsem ustaleniami cały proces przejmowania okrętu miał trwać około dwóch miesięcy. W tym czasie, pod nadzorem amerykańskich instruktorów, polscy marynarze mieli poznać wszelkie arkana S-25 i praktycznie opanować umiejętności związane z jego pełną obsługą. Przyjęte w toku spotkania ustalenia były podstawą do dalszych szczegółowych już uzgodnień Romanowskiego z dotychczasowym dowódcą okrętu S-25 lieut. Peterem Angelo.

Niestety przyjęty w trakcie rozmów program przeszkolenia polskiej załogi pod nadzorem amerykańskich instruktorów wkrótce uległ znacznej korekcie. Zgodnie z przesyłanymi dyrektywami Kierownictwa Marynarki Wojennej datę przejęcia okrętu kilkakrotnie zmieniano. W rezultacie czas przewidziany na przygotowanie marynarzy do przejęcia pełnej odpowiedzialności za powierzoną im jednostkę skrócono właściwie do dwóch tygodni. Koniecznym zatem stało się zintensyfikowanie procesu szkolenia. W praktyce oznaczało to, iż zajęcia na okręcie prowadzone były niemal przez całą dobę. W pierwszym tygodniu cała załoga przeszła szkolenie teoretyczne i praktyczne z zakresu ogólnej znajomości instalacji okrętowej, a w drugim marynarze, podzieleni na grupy, zgłębiali niezbędne tajniki wiedzy z zakresu swoich specjalności⁷.

W ciągu dwóch tygodni każda wachta co najmniej pięciokrotnie o różnych porach dnia i nocy poddana została surowym sprawdzianom: dwukrotnie w roli dublerów załogi amerykańskiej i trzykrotnie podczas ćwiczeń na morzu przeprowadzanych już tylko pod nadzorem amerykańskich instruktorów. Do niezwykle absorbujących w tym czasie całą załogę intensywnych zajęć służbowych dochodziły codzienne spotkania z okoliczną Polonią, która na wiadomość o przybyciu do New London rodaków w granatowych mundurach licznie przybywała każdego wieczora pod okręt. Pomimo napiętych terminów i ogromu zadań wyniki szkolenia, jak się wyraził kpt. mar. B. Romanowski, „były więcej niż zadowolające”. Polscy marynarze zasłużyli sobie na prawdziwy „podziw — amerykańskich instruktorów — szybkim opanowaniem sprzętu”. Sukces ten to w dużej mierze zasługa amerykańskich gospodarzy, którzy w jego opinii robili „więcej, niż do nich należało”⁸.

Wysokie kwalifikacje polskich marynarzy potwierdził ich udział w ćwiczeniach 7. Flotyli Okrętów Podwodnych w dniach od 27 do 31 października 1941 roku. Pomyślne zdanie tego poważnego egzaminu pozwoliło Polakom na przejście do realizacji kolejnego punktu programu związanego z przejmowaniem okrętu. 31 października

⁷ Tamże.

⁸ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. OPR „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Stosunki z marynarką amerykańską*.

rozpoczęło się formalne przekazywanie inwentarza okrętowego. Związane było ono z przeliczeniem ogromnej ilości detali. Zakończono je 4 listopada o godzinie 16.15. Ten znamienny w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej fakt potwierdził swym podpisem kpt. mar. Bolesław Romanowski⁹.

Radość kpt. mar. B. Romanowskiego i jego podwładnych z przejścia *S-25* przyćmiewała wiedza na temat mocno już ograniczonych możliwości bojowych okrętu. Niestety, jednostka należąca do pierwszej grupy łodzi podwodnych klasy *S* lata swej świetności miała już za sobą.

Stępkę pod budowę okrętu położono na pochylni stoczni Fore River w Quincy w stanie Massachusetts 26 października 1918 roku. Zwodowany został 29 maja 1922 roku. Służbę pod banderą amerykańską rozpoczął 9 lipca 1923 roku.



Fot. 3. USS *S-25* (późniejszy ORP „Jastrząb”) w stoczni marynarki USA w Bostonie, 22 października 1923 r.

Źródło: *NavSource Online: Submarine Photo Archive, S-25.*

Dane taktyczno-techniczne okrętu podwodnego *S-25*:

- wyporność: nawodna 868 ton, podwodna 1079 ton;
- wymiary: długość 66,82 m, szerokość 6,30 m, zanurzenie 4,85 m;
- maksymalne zanurzenie 90 m, zanurzenie peryskopowe 10–12 m;

⁹ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. OPR „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Stosunki z marynarką amerykańską.*

- napęd: dwa silniki wysokoprężne o łącznej mocy 1200 KM, dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 1500 KM;
- prędkość: nawodna 14,5 węzła, podwodna 11,5 węzła;
- zasięg pływania: 5000 Mm przy prędkości 10 węzłów;
- czas zanurzenia około 2 min (po remoncie w Anglii do 45 sek.);
- uzbrojenie: jedno działo kalibru 102 mm, cztery wyrzutnie torped kalibru 533 mm;
- załoga 42 osoby¹⁰.

Pierwszym dowódcą *S-25* został Lieutenant Commander George H. Fort. Pod jego dowództwem *S-25* po przejściu wielu prób szkoleniowo-bojowych w rejonie Karaibów i Panamy (styczeń — grudzień 1923) został skierowany do bazy okrętów podwodnych w New London.



Fot. 4. *S-25* na tle portu w New London, 1923 lub 1924 r.

Źródło: *NavSource Online: Submarine Photo Archive, S-25.*

W 1926 roku jednostkę przebazowano do US Navy w Panamie. *S-25* działał w rejonie Morza Karaibskiego. Rok później, w czerwcu 1927, wszedł w skład Floty Pacyfiku. Przez dwanaście lata działał, bazując w Honolulu, San Diego i Pearl Harbour. W lutym 1930 roku został przeniesiony do bazy San Diego na Oceanie Spokojnym. Podczas ćwiczeń na Pacyfiku okręt nawodny uszkodził mu kiosk, niszcząc całkowicie pomost. W czasie remontu wstawiono inny kiosk pochodzący z okrętu podwodnego ustawionego na pomniku w Honolulu.

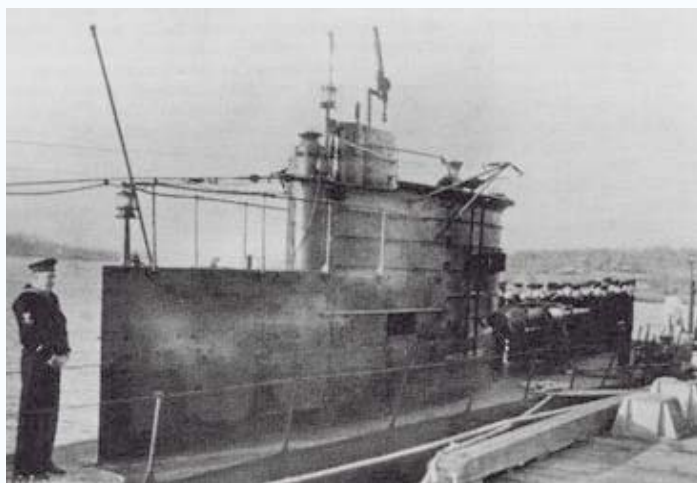
¹⁰ Por. *USS S-25 (SS-130)*, Wikipedia. The Free Encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/USS_S-25_\(SS-130\)](http://en.wikipedia.org/wiki/USS_S-25_(SS-130)), ostatni dostęp: 13.03.2009.



Fot. 5. Certyfikat potwierdzający osiągnięcie przez *S-25* głębokości 213 stóp (64,92 m), 28 lutego 1935 r.

Źródło: pigboats.com/subs/s-boats2.html.

25 sierpnia 1939 roku, po piętnastu latach nieobecności, *S-25* powrócił do bazy w New London, gdzie poddany został gruntownemu remontowi. W grudniu 1940 roku, będąc już jednym z najstarszych amerykańskich okrętów podwodnych średniej wielkości, przydzielono go jako okręt szkolny do VII Flotylli Okrętów Podwodnych US Navy w Key West na Florydzie. W maju 1941 roku ponownie wrócił do New London, gdzie został poddany remontowi w związku z planowanym przekazaniem go Wielkiej Brytanii w ramach umowy o Lend-Lease¹¹. Pół roku później przekazano go Polakom.



Fot. 6. Oficjalne przyjęcie *S-25* przez polską załogę, New London 4 listopada 1941 r.

Źródło: pigboats.com/subs/s-boats2.html.

¹¹ Por. *USS S-25 (SS-130)*, Wikipedia. The Free Encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/USS_S-25_\(SS-130\)](http://en.wikipedia.org/wiki/USS_S-25_(SS-130)), ostatni dostęp: 13.03.2009.

Już pod dowództwem kpt. mar. Bolesława Romanowskiego w dniach od 7 do 8 listopada 1941 roku S-25 poddany został jeszcze jednemu poważnemu sprawdzianowi, jakim były ćwiczenia na morzu z udziałem okrętów 7. Flotylli Okrętów Podwodnych. Potwierdziły one sprawność bojową obsadzonego przez polską załogę okrętu. S-25 zdobywając sobie uznanie amerykańskich rozjemców, przeprowadził „dwa ataki pozorowane, udane, oraz jeden atak rzeczywisty, b. dobry”¹².



Fot. 7. Kpt. mar. Bolesław Romanowski na pokładzie ORP „Jastrząb” (dawny S-25) w rozmowie z amerykańskim marynarzem, New London 1941 r.

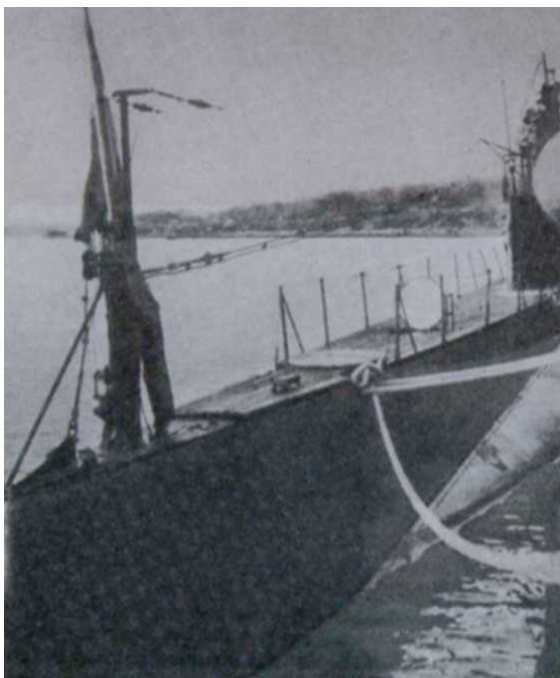
Źródło: pigboats.com/subs/s-boats2.html.

Tym sympatycznym akcentem polscy marynarze pomyślnie zakończyli cały cykl szkoleniowy w USA. Po powrocie do bazy w New London rozpoczęli przygotowania do powrotu do Wielkiej Brytanii. W pracach (pobieranie ropy, wody i zapasów prowiantu) — podobnie jak w toku całego pobytu w USA — dużą pomoc okazywał angielski oficer łącznikowy przy dowództwie US Navy Commander Richard Garwood. Bardzo dobre relacje między nim a Romanowskim ułatwiły również pokonanie trudności, jakie pojawiły się 11 listopada 1941 roku w przeddzień podniesienia na S-25 polskiej bandery. W tym bowiem dniu dowódca amerykańskiej bazy powiadomił, że zgodnie z przekazaną mu instrukcją na S-25 ma być podniesiona angielska bandera. W odpowiedzi kpt. Romanowski stanowczo zaprotestował, oświadczając, że jako Polak nie może tego zrobić. Rozbieżności w tej materii doprowadziły do znacznej polaryzacji stanowisk zainteresowanych stron. Oficerowie angielscy

¹² AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. OPR „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Szkolenie*.

wywierali nacisk na Romanowskiego, domagając się podniesienia na *S-25* bandery angielskiej, względnie dwóch bander — angielskiej i polskiej. Sprawa ostatecznie wyjaśniła się na dwie godziny przed uroczystością, po przybyciu do New London R. Garwooda. Niewątpliwie to jego interwencja w Admiralicji sprawiła, że 12 listopada 1941 roku przy dźwiękach *Mazurka Dąbrowskiego* na byłym amerykańskim okręcie podwodnym bez żadnych problemów podniesiona została biało-czerwona bandera. *S-25* otrzymał nowe imię „Jastrząb” oraz nowy znak taktyczny „P-551”. Ta podniosła uroczystość rozpoczęła się punktualnie o godzinie 13.00 złożeniem meldunku przez kpt. mar. Bolesława Romanowskiego przedstawicielowi rządu polskiego konsulowi generalnemu w Nowym Yorku panu Sylwinowi Strakaczowi.

Po przemówieniu konsula nastąpił kulminacyjny moment uroczystości, w którym rodzice chrzestni — córka konsula Helena Strakacz i admirał Richard S. Edwards — po wymówieniu słów „I name this ship Jastrząb. Good Bless Her and All that sail with Her” rozbili o burtę okrętu butelkę szampana. Skromna lampka wina i wspólny marynarski obiad zakończyły te uroczystości¹³.



Fot. 8. Podniesienie polskiej bandery na ORP „Jastrząb”, New London 12 listopada 1941 r.

Źródło: pigboats.com/subs/s-boats2.html.

¹³ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, *Program uroczystości nadania nazwy ORP „Jastrząb” w New London dnia 12 listopada 1941 r.*

Dwa dni później, niemal dokładnie miesiąc od złożenia pierwszej wizyty kurtuazyjnej przez B. Romanowskiego dowódcy bazy okrętów podwodnych marynarki wojennej USA w New London, doszło do kolejnego spotkania oficerów. Tym razem była to wizyta pożegnalna. W tym samym dniu, 14 listopada 1941 roku o godzinie 13.00 ORP „Jastrząb” rzucił cumy, żegnając gościnną ziemię amerykańską, by zgodnie z rozkazem przejść do St. John’s w Nowej Funlandii¹⁴.

Droga okazała się nie lada wyzwaniem dla okrętu i jego załogi. Pod wpływem sztormu doszło do wielu awarii różnego rodzaju mechanizmów okrętowych. Pomimo tych utrudnień „Jastrząb” przybył punktualnie 18 listopada 1941 roku na wyznaczone mu wcześniej miejsce spotkania z brytyjskim okrętem. Fakt ten niewątpliwie należy uznać za duże osiągnięcie załogi „Jastrzębia”, w tym młodziutkiego nawigatora ppor. Stanisława Olszowskiego, zważywszy, że drugi z przejętych od Amerykanów okrętów podwodnych *P-511* spóźnił się 23 godziny¹⁵.

21 listopada o 17.00, zgodnie z rozkazem brytyjskiej Admiralicji, obydwa okręty wyruszyły w dalszą drogę do Szkocji. Niemal natychmiast po wyjściu z St. John’s rozpuścił się sztorm. Problemy załogi „Jastrzębia” związane z gwałtownymi atakami rozszalałego oceanu potęgowały kłopoty powodowane niedoborem słodkiej wody. Z powodu, jak się okazało, zanieczyszczonych zbiorników od pierwszego dnia konieczne było racjonowanie wody. Przez wiele dni, z uwagi na wysokie fale, niemożliwe było również przygotowanie gorącej strawy. Pomimo tych uciążliwości „nastrój załogi był bardzo dobry”. Doskonale spisał się również okręt. Do bazy 3. Flotylli Okrętów Podwodnych w Holy Loch w Szkocji ORP „Jastrząb” z zerwaną częścią pokładu oraz rozbitym kioskiem dotarł 1 grudnia 1941 roku o godzinie 10.00. Miał zaledwie godzinę opóźnienia. Towarzyszący mu w tej podróży angielski okręt podwodny dotarł na miejsce dopiero 6 grudnia¹⁶. Gratulacje za ten wyczyn załoga „Jastrzębia” usłyszała z ust samego Prezydenta RP Władysława Raczkiewicza wizytującego okręt 4 grudnia 1941 roku.

Od 5 do 22 grudnia „Jastrząb” poddany był szczegółowym oględzinom stanu technicznego. W zgodnej opinii badających go ekspertów z powodu doznanych w czasie sztormu uszkodzeń został skierowany do remontu. Przez miesiąc przebywał w stoczni w Rothesay, a od stycznia w Blyth. Przez cztery miesiące wymieniano uszkodzone elementy oraz dokonano niezbędnych przeróbek — zamontowano nową radiostację

¹⁴ AIPiMS, MAR.A.V.30/1, Sprawozdanie d.o. ORP „Jastrząb” B. Romanowskiego, 14 II 1942 r. *Przejście do Stanów Zjednoczonych*.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Tamże.

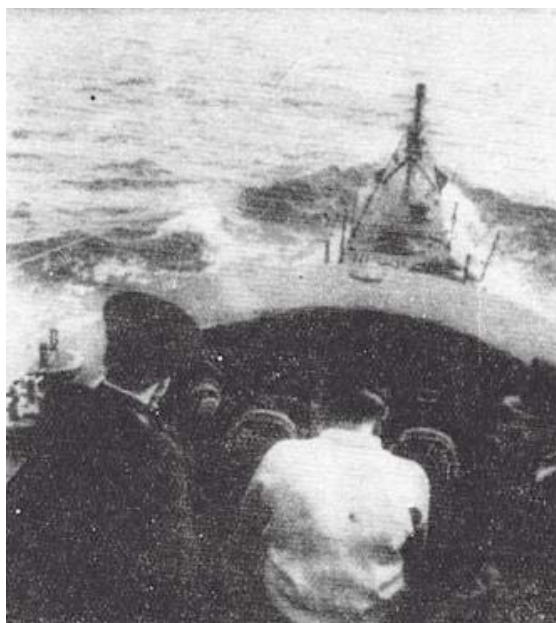
i aparaturę hydroakustyczną. W wyniku przeprowadzonych prac modernizacyjnych udało się również zmniejszyć czas zanurzenia okrętu z 2 minut do 45 sekund, co wydatnie podnosiło szansę na uniknięcie skutecznego ataku wroga.

Po zakończeniu prac remontowych, 22 kwietnia 1942 roku, „Jastrząb” został skierowany do portu Lerwick na Wyspach Szetlandzkich, gdzie wszedł w skład brytyjskiej 4. Flotylli Okrętów Podwodnych. Trzy dni później (24 kwietnia) o godzinie 7.00 wyszedł w swój pierwszy patrol bojowy w rejon północnej trasy konwojów płynących ze sprzętem wojennym z Wielkiej Brytanii do ZSRR. Wśród czterdziestu dwóch członków załogi ORP „Jastrząb” było pięciu oficerów oraz trzydziestu siedmiu podoficerów i marynarzy, w tym trzydziestu dziewięciu Polaków i trzech Anglików¹⁷. Byli to: oficerowie — kpt. mar. Bolesław Romanowski, por. mar. Józef Anczykowski, ppor. mar. Andrzej Guzowski, ppor. mar. Stanisław Olszowski i S. lieut. R.N.V.R. Maurice Hanbury; podoficerowie — st. bosm. Mieczysław Czub, bosmat Jan Budka, bosmat Józef Sójka, bosmat Eugeniusz Stulka, bosmat Józef Ziajka, mat Stefan Kozioł, mat Józef Choduń, mat Jan Jarema, mat Czesław Kędziora i mat Franciszek Sękowski; marynarze — st. mar. Stanisław Ambroszczak, st. mar. Rudolf Buschman, st. mar. Tadeusz Bruszewski, st. mar. Jerzy Christ, st. mar. Tadeusz Czerwiński, st. mar. Józef Jurczak, st. mar. Franciszek Kmieciak, st. mar. Tadeusz Kosiba, st. mar. Jan Krawczyk, st. mar. Stanisław Krukowski, st. mar. Antoni Kuciński, st. mar. Marian Łysakowski, st. mar. Antoni Olesiński, st. mar. Jan Pawlak, st. mar. Zdzisław Pudo, st. mar. Jerzy Pochopień, st. mar. Alfons Sneliński, st. mar. Włodzimierz Strzelecki, st. mar. Mieczysław Tarnawski, mar. Sylwester Cerolewicz, mar. Zbigniew Głowa, mar. Witold Kuncewicz, mar. Józef Michałowski, mar. Władysław Niedzielski, mar. Stefan Stapiński, lg. telegr. Martin Dowd i lg. signal. Thomas Beard.

Wyjściu „Jastrzębia” towarzyszyła nadzwyczaj piękna wiosenna pogoda. Bardzo dobrze w tych warunkach przebiegł pierwszy treningowy manewr zanurzenia okrętu, jednak w miarę oddalania się jednostki od lądu poczucie bezpieczeństwa załogi systematycznie malało. Coraz częściej spotykane „zerwane miny” brutalnie przypominały o zagrożeniach związanych z toczącą się wojną. Aby uniknąć groźnego w skutkach spotkania z taką miną, okręt nieustannie „zygzakował”, a pojawiające się raz po raz nieprzyjacielskie samoloty zmuszały go do alarmowego zanurzenia¹⁸.

¹⁷ AIPiMS, MAR.A.V.30/2, *Załoga ORP „Jastrząb”*.

¹⁸ AIPiMS, MAR.A.V.30/2, *A co się stało opowiem*.



Fot. 9. Widok z pomostu ORP „Jastrząb”

Źródło: pigboats.com/subs/s-boats2.html.

W czasie jednego z takich zanurzeń, 27 kwietnia o godzinie 10.25, doszło do awarii dziobowych sterów głębokości, w konsekwencji czego „Jastrząb” — okręt o dopuszczalnym zanurzeniu 200 stóp — „spadł” na głębokość 240 stóp. Po opanowaniu sytuacji i wyrównaniu okrętu 28 kwietnia dotarł on w rejon wyznaczonego sektora, gdzie podjął zlecone wcześniej zadanie. Wkrótce po tym nastąpiło gwałtowne pogorszenie pogody. Na morzu rozszalał się sztorm. W następstwie uderzenia fal złamany został jeden z odwietrzników. Awarii uległ również lewy silnik. Uszkodzenie udało się usunąć dopiero po kilku godzinach.

Kolejny dzień przyniósł nowe problemy. Fale uszkodziły lewy ster dziobowy, co znacznie utrudniło zanurzanie okrętu. Podobnie pechowy był 30 kwietnia, kiedy to szalejący sztorm zerwał część pokładu, złamał trzeci odwietrznik i uszkodził lewy silnik. Następne awarie — złamanie steru głębokości, poważne uszkodzenie prawego silnika oraz przecieki w wentylacji — stawały pod znakiem zapytania celowość dalszego udziału „Jastrzębia” w realizacji powierzonego mu zadania. Okręty ze znacznie mniejszymi awariami opuszczały sektory patrolowania i wracały do bazy. Kapitan Romanowski po naradzie ze swym zastępcą ppor. mar. Józefem Anczykowskim i oficerem broni podwodnej ppor. mar. Andrzejem Guzowskim,

demonstrując iście „polską brawurę”, zdecydował o kontynuowaniu patrolu. Pragnąc jednak uniknąć kolejnych zniszczeń, polecił zanurzyć okręt na głębokość 30 m. Płynąc na tej głębokości, „Jastrząb” co pół godziny wychodził na głębokość peryskopową i patrolował wyznaczony mu sektor¹⁹.

2 maja około godziny 14.00 podczas wachty ppor. mar. Józefa Anczykowskiego podsłuch zarejestrował szum pracujących śrub. Przez peryskop w odległości około 350 m zauważono niemiecki okręt podwodny. Była to niemal idealna okazja do przypuszczenia przez ORP „Jastrząb” skutecznego ataku. Niestety zanim przygotowano torpedy do odpalenia, U-boot odszedł na bezpieczną odległość. Tego samego dnia około godziny 19.40 podsłuch zameldował o nawiązaniu kolejnego kontaktu z nieznanymi jednostkami.

Po wynurzeniu okrętu na głębokość peryskopową kapitan Romanowski dostrzegł w odległości około dwóch kilometrów dwa okręty. Pomimo padającego śniegu i wysokiej fali w jednym z nich rozpoznał amerykański niszczyciel. Dalszą obserwację uniemożliwiło nagłe opadnięcie „Jastrzębia”. Po ponownym wynurzeniu na głębokość peryskopową Romanowski ze zdumieniem stwierdził, że aliancki niszczyciel w pełnej gotowości bojowej zmierza do ataku na „Jastrzębia”²⁰. Chcąc go powstrzymać, rozkazał zapalić żółtą świecę dymną (znak rozpoznawczy alianckich okrętów). W odpowiedzi na „Jastrzębia” posypała się seria bomb głębinowych. Z podobną reakcją spotkało się wystrzelenie przez polską załogę drugiej świecy dymnej. Skutki ataków bombowych okazały się dla polskiego okrętu dramatycznie groźne. Przez włazy do wewnątrz zaczęła wdzierać się woda. Przestały pracować silniki, pogasły światła, a z uszkodzonych baterii ulatniał się chlor. Kapitan Romanowski podjął decyzję o wynurzeniu okrętu i nadaniu aldisem sygnałów rozpoznawczych. Jako jeden z pierwszych wyskoczył na pomost, skąd gołym okiem upewnił się co do tożsamości atakujących okrętów. Były to: znajdujący się w odległości około 200 metrów od „Jastrzębia” norweski niszczyciel „St. Albans” i znajdujący się nieco dalej, w odległości około 800 metrów, brytyjski trałowiec „Seagull”²¹. Z obu tych okrętów na wynurzonego „Jastrzębia” posypał się grad pocisków z broni maszynowej.

¹⁹ AIPiMS, Mar.A.V.30/7. Sprawozdanie d.o. ORP „Jastrząb” z 12 VI 1942 r. *Przebieg Akcji*.

²⁰ Tamże.

²¹ Tamże.



Fot. 10. Norweski niszczyciel „St. Albans” (dawny USS „Thomas”)

Źródło: USS Thomas (DD-182), Wikipedia, the free encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_St_Albans_\(I15\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_St_Albans_(I15)).



Fot. 11. Brytyjski trałowiec HMS „Seagull”

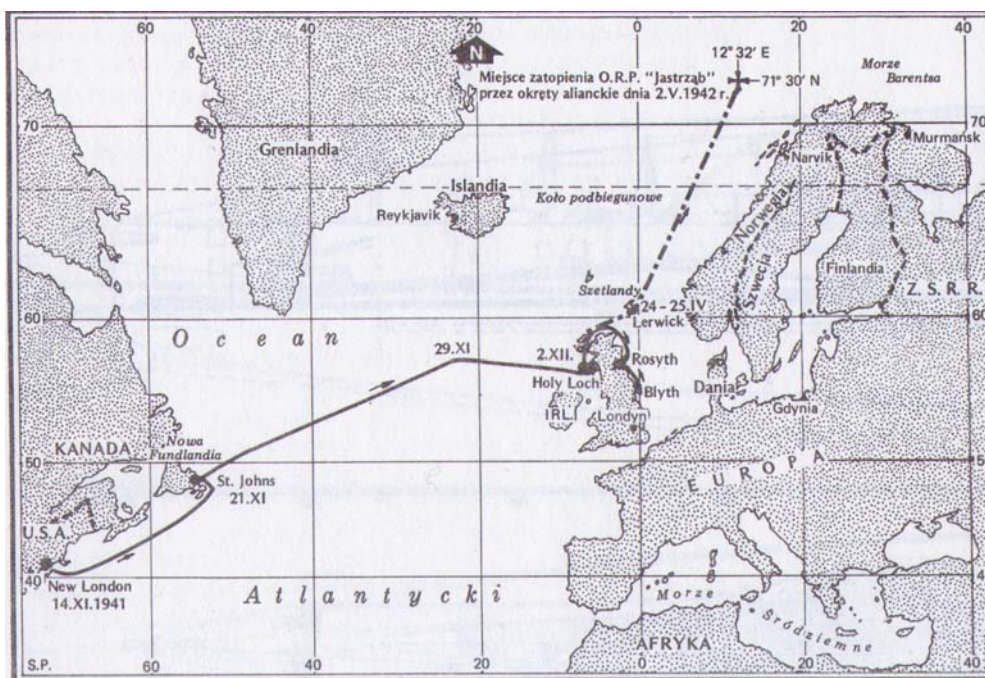
Źródło: HMS Seagull, http://www.halcyon-class.co.uk/seagull/hms_seagull.htm.

Jako jeden z pierwszych od kul alianckich został ciężko ranny nadający sygnały rozpoznawcze angielski marynarz. Drugi z angielskich radiotelegrafistów, który przejął od ранego kolegi lampę Aldis, został zabity na miejscu. Cztery pociski trafiły również w nogi kapitana B. Romanowskiego. Dowódca „Jastrzębia” chcąc przerwać ten tragiczny incydent, mimo doznanych ran, siedział na pomoście i wymachiwał podaną mu przez marynarza polską banderą.

Dopiero na ten widok ustał ogień, a z pomostu angielskiego niszczyciela padło pytanie: „Are you German?”. W odpowiedzi kapitan Romanowski powiedział: „We are Polish submarine «Jastrząb». Can't you see P-551, bloody fool?”.

Wkrótce po tych słowach atakujące okręty wysłały swe łodzie na pomoc załodze „Jastrzębia”. Było to konieczne, bowiem — jak zanotował w swoich wspomnieniach B. Romanowski — na pomoście „Jastrzębia” znajdowała się „Kupa krwawego mięsa. Jedenastu ludzi leżących jeden na drugim — krwawa masa — białe swetry przesiąknięte czerwoną krwią. Anczykowski, Hambury, Kędziora, Czub, Olszowski, Dowd, Beard i inni”²².

Sprawiły to załogi okrętów wchodzących w skład eskorty konwoju PQ 15. Płynąc z Islandii do Murmańska, po napotkaniu na drodze gór lodowych alianckie okręty eskortowe zmieniły kurs o około 70 mil w kierunku południowym. W następstwie tego manewru doszło do tragicznej pomyłki, jaką było zaatakowanie polskiego okrętu podwodnego „Jastrząb”.



Mapa 1. Przejście przez Atlantyk i tragiczny patrol ORP „Jastrząb”

Źródło: S. M. Piaskowski, *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej 1920–1946*, Albany, N.Y. 1984, s. 105.

²² AIPiMS, MAR.A.V.30/2, *A co się stało opowiem*.

W rezultacie tego nieporozumienia życie straciło pięciu marynarzy. Trzech z nich było Polakami (st. bosm. Mieczysław Czub, mat Czesław Kędziora i mar. Władysław Niedzielski), a dwóch Anglikami (lg. signal. Thomas J. Beard i lg. telegr. Martin Down). Rany odniosło czterech oficerów (kpt. mar. Bolesław Romanowski, por. mar. Józef Anczykowski, ppor. mar. Stanisław Olszowski i S. lieut. Hanbury Maurice) oraz dwunastu marynarzy²³.

Ponieważ wśród rannych znaleźli się dowódca „Jastrzębia”, a także jego zastępca, dowództwo na okręcie przejął ppor. mar. Andrzej Guzowski. Niestety poważne uszkodzenia jednostki (płonąca bateria rufowa, zalane pomieszczenie silników spalinowych i rufowe pomieszczenie mechanizmów pomocniczych, pęknięty i skręcony kadłub) uniemożliwiły jej powrót do bazy. Zapadła decyzja o zatopieniu okrętu przez otwarcie odwietrzników. Wcześniej pochowano w morzu st. mar. Władysława Niedzielskiego²⁴. ORP „Jastrząb” zatonął 2 maja 1942 roku o godzinie 22.00 na przybliżonej pozycji 72° 14' N i 14° 34' E.

Przyczynami zatopienia „Jastrzębia” zajęła się specjalna komisja powołana przez Admiralicję. W jej skład wchodził między innymi polski attache morski kmrdr por. dypl. Tadeusz Stoklasa. W wyniku drobiazgowego śledztwa komisja stwierdziła, że „Jastrząb” został zatopiony na skutek zbiegu fatalnych okoliczności, pod którymi rozumiano nieprzewidzianą zmianę trasy konwoju PQ 15, o czym nie został powiadomiony kapitan Romanowski, oraz niedomogi techniczne „Jastrzębia” i bardzo złą widoczność, przez co „pozycja okrętu zliczona w krytycznym dniu różniła się znacznie od pozycji rzeczywistej”²⁵. Uwzględniając te okoliczności, komisja uznała fakt zaatakowania ORP „Jastrząb” przez alianckie okręty za usprawiedliwiony²⁶.

W raporcie komisji znalazł się także zapis: „dowódca ORP «Jastrząb» natychmiast po zauważeniu ataku będąc jeszcze pod wodą, nadał właściwe znaki rozpoznawcze, mianowicie żółty dym wskazujący na obecność własnego okrętu podwodnego. Jak się okazało z dochodzenia, oficerowie okrętów atakujących nie byli dostatecznie obznajomieni z tym środkiem rozpoznawczym — część z nich nigdy boi z żółtym dymem nie widziała w czacie akcji lub ćwiczeń, część uważała widziany dym za powstały z własnej boi dymnej wskazującej miejsce zrzucenia bomb głębinowych. // Wobec nie zaprzestania ataku dowódca ORP «Jastrząb» po

²³ AIPiMS, MAR.A.V.30/2, *Zaloga ORP „Jastrząb”*.

²⁴ AIPiMS, Mar.A.V.30/7. Sprawozdanie d.o. ORP „Jastrząb” z 12 VI 1942 r. *Przebieg Akcji*.

²⁵ AIPiMS, MAR.A.V.30, *ORP „Jastrząb” — powody zatopienia. Pismo przewodniczącego komisji dochodzeniowej do Pana Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych. Wrzesień 1942 r.*

²⁶ Tamże.

wynurzeniu użył ostatecznego środka rozpoznania i pomimo gwałtownego ognia skierowanego na pomost okrętu, gdzie cała obsługa została wybita lub zraniona, osobiście rozwinął nad pomostem polską banderę, co również nie zostało w porę zauważone. Oba okręty zaprzestały ognia dopiero po znacznym zbliżeniu się do ORP «Jastrząb», kiedy narodowość okrętu została bezpośrednio rozpoznana. W tym momencie jednak ORP «Jastrząb» był już tak uszkodzony, że o uratowaniu jego nie mogło być mowy²⁷.

Werdykt polsko-brytyjskiej komisji w swojej konkluzji jednoznacznie potwierdził, iż mimo tragicznego finału pierwszego patrolu bojowego „Jastrzębia” wszystkim członkom jego załogi należą się słowa najwyższego uznania²⁸. Szczególnym potwierdzeniem tej opinii są słowa ciężko rannego S. lieut. Hanbury’ego, który w czasie odwiedzin w szpitalu rosyjskim w Murmańsku ze łzami w oczach opowiadał kmdr. ppor. Romualdowi Tymińskiemu o „dzielnym zachowaniu się całej załogi, która do ostatniej chwili była na swoich stacjach: podsłuchowiec dawał meldunki o atakujących okrętach bez przerwy, elektrotechnik w sytuacji beznadziejnej okrętu — zreperował oświetlenie. Kpt. mar. Romanowski cały czas swoim spokojem i pewnością siebie wpływał uspokajająco na załogę, wśród której nie było śladu paniki”²⁹.

Podobnie zachowanie swoich podwładnych ocenił dowódca ORP „Jastrząb”, który w swoim raporcie skierowanym do szefa KMW napisał: „Wszyscy oficerowie stali na wysokości zadania. Spokojem i opanowaniem dając przykład załodze. Miałem z ich strony bardzo dużą pomoc i całkowite zaufanie w słuszność i skuteczność wydawanych zarządzeń. Zachowanie załogi było wzorowe. Wszystkie rozkazy były wykonywane sprawnie bez gorączkowego pośpiechu. Przekaznictwo funkcjonowało bez zarzutu. // Ludzie samorzutnie naprawiali dające się usunąć awarie. Bosmanmat STUŁKA podof. dyż. centrali wykazywał dużo zimnej krwi i przytomności umysłu. Mat zaw. KOZIOŁ po strzeleniu świec dymnych usiadł na sterze gł. rufowym bardzo dobrze sterując przy tak trudnych warunkach (ster dziobowy nieczynny i duża szybkość). Gdy ster przestał działać natychmiast przełączył na ster ręczny. Mar. KUNCEWICZ mając wachnię na podsłuchu podawał przez cały czas namiary, co pozwoliło mi wywijać się atakującym i orientować cały czas w sytuacji. Mar. TARNAWSKI sam znajdował się w przedziale motorów z dała od ludzi. Mimo potwornego zniszczenia w przedziale wytrwał na stanowisku usiłując dać znać do centrali o awariach. Mar. PAWLAK mający wachnię na manewrach mot. elektr. okazał dużą odwagę i przytomność w usuwaniu

²⁷ Tamże.

²⁸ Tamże.

²⁹ AIPiMS, MAR.A.V.30/7, Sprawozdanie dowódcy ORP „Ślązak” kmdr. ppor. R. Tymińskiego. 2 czerwca 1942 r.

i meldowaniu uszkodzeń. L/G signal. BEARD będąc śmiertelnie rannym nadawał sygnały. Bosmanmat BUDKA nie przestał nadawania sygnałów mimo mocnego ostrzeliwania. // To są ci, których sam osobiście widziałem. O duchu jaki panował najlepiej świadczy fakt, że w pomieszczeniu załogi nie przestano obierania ziemniaków³⁰.

ORP „Jastrząb”, który pod polską banderą służył niespełna sześć miesięcy (w tym czasie przebył 3000 Mm), w pełni zasłużył sobie na poczesne miejsce w pantenie okrętów Polskiej Marynarki Wojennej.

DRAMA OF ORP ‘JASTRZĄB’

ABSTRACT

Among relatively numerous science and popular-science publications related to contribution of the Polish Navy to allied operations carried out from bases in Great Britain there is unfortunately an absence of exhaustive monographic publications on fates of ship flying the white and red flag. One of the ships which has not received the proper place in Polish historiography is the ORP ‘Jastrząb’. This ex-American submarine distinguished herself in the history of the Polish Navy. The paper deals with her tragic history. It is based on documents from the Archives of the Polish Institute and Museum in London.

Keywords:

Polish Navy, the ORP ‘Jastrząb’, allied operations.

Recenzent prof. dr hab. Józef Dyskant

³⁰ AIPiMS, Mar.A.V.30/7. Sprawozdanie d.o. ORP „Jastrząb” z 12 VI 1942 r. *Przebieg Akcji*.