

12. POLSKIE OKRĘTY PODWODNE W WIELKIEJ BRYTANII (1945–1946)

12.1. *WILK* W RĘKACH BRYTYJSKICH

8 marca 1946 roku o godz. 15.00 ORP *Wilk* został odholowany z Devon-portu do Harwich. Dwa dni później stanął na „cementarzysku okrętów” na rzece Stour. Kilka dni wcześniej, 28 lutego, zakończono nadzór nad konserwacją okrętu przez Bazę Zaopatrzenia. Owego dnia został dokonany ostatni wpis w Dzienniku Zdarzeń ORP *Wilk*. Podwodny stawiacz min w czasie czynnej kampanii patrolowej przepłynął 9978 Mm, przebywając w morzu 3168 godzin, z czego w zanurzeniu 1326 godzin.

19 marca komandor podporucznik Feliks Jasłowski, oficer mechanik Grupy Okrętów Podwodnych, przygotował raport, w którym napisał, że odebrał książki inwentarzowe, wykaz depozytów wraz z kluczami od szafki narzędziowej na *Wilku*. I dalej wspomina:

Według danych bosmana Nowaka wszystkie mechanizmy łącznie z głównymi [silnikami] są zakonserwowane w porządku. Aparaty torpedowe i minowe w porządku zakonserwowane. Żadnego inwentarza [torped i min głębinowych] nie ma. W kabinie dowódcy okrętu są umieszczone wszystkie rysunki okrętowe. W kabinach są materace – dla załogi jest około 7 sztuk.

Okręt nie był dokowany przez kilka ostatnich lat. Wewnątrz konserwowany. Utrzymany jest czysto i w porządku. Balasty podobno są w dobrym stanie. Kuchnia jest zdemontowana. Zbiorniki wodne w stanie używalności. Kadłub nie cieknie, osuszanie ręczne. Benzyny nie ma na okręcie. Ropy jest około 4 galony [około 20 litrów] w przedziale minowym. Jest trochę paku. W przedziale minowym znajduje się butla z kwasem akumulatorowym.

Okręt przed wyjściem z portu był sprawdzony przez bosmana Nowaka – w porządku.¹

¹ Raport kmdra ppor. Feliksa Jasłowskiego z 19 marca 1946 r. w sprawie ORP *Wilk*, IPMS, sygn. MAR.A.V.27/9.

Oddział do Prac Remontowych ORP *Wilk* skasowany został Zarządzeniem Kierownictwa Marynarki Wojennej nr 12 z 11 kwietnia 1946 roku.

27 sierpnia 1946 roku akta okrętu *Wilk* oraz informację dotyczącą stanu okrętu komandor podporucznik Jasłowski przekazał porucznikowi marynarki Eugeniuszowi Miodońskiemu z rozkazu dowódcy Grupy Okrętów Podwodnych. Ten drugi oficer od 28 marca służył jako I oficer mechanik na niszczycielu *Burza* (wówczas jako baza okrętów podwodnych w Harwich). Ponadto porucznik odebrał: dziennik historyczny, dziennik maszynowy, tabele wyposażenia (polskie) i teczkę ze schematami okrętu.

We wrześniu opuszczono na *Wilku* polską banderę i zdjęto załogę. Najstarszy z trzech polskich okrętów podwodnych pozostających w Wielkiej Brytanii – ORP *Wilk* – 28 września 1946 roku został oddany pod opiekę Brytyjczyków (w tym dniu zwrócono okręty: niszczyciele eskortowe OORP *Krakowiak*, *Ślązak*, niszczyciel ORP *Piorun* i krążownik ORP *Conrad*), co miało ułatwić Anglikom przekazanie go komunistycznym władzom w Warszawie. Akcja miała początek pod koniec maja za sprawą pisma wiceadmirala E.L.S. Kinga z Admiralicji brytyjskiej, który zawiadomił szefa KMW, że:

[...] *polski rząd tymczasowy* [Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej – przyp. M.B.] *zaządał zwrotu Błyskawicy, Burzy i Wilka. Chociaż odpowiedź nie została jeszcze udzielona, jasne jest, że Admiralicja musi przyjąć to żądanie. Dlatego jestem zmuszony prosić o formalną zgodę Pana na przekazanie okrętów brytyjskim załogom opiekuńczym, w terminach, które będą konieczne. Zarząd Admiralicji polecił mi wyrazić jego zachwyt nad polskimi okrętami wojennymi w czasie kiedy służyły one pod brytyjskim dowództwem operacyjnym i pod Pana energicznym kierownictwem.*²

W odpowiedzi na pismo Kinga szef Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie odpowiedział pismem z 25 maja:

Okręty te są własnością Państwa i Narodu Polskiego, ale nie są własnością Polskiego Rządu Tymczasowego Jedności Narodowej, który nie może reprezentować RP, gdyż jest wbrew woli Narodu Polskiego narzucony mu z zewnątrz. Żądanie Admiralicji jest nie tylko sprzeczne z istotą sytuacji polityczno-prawnej, tak jak ją rozumie cały Naród Polski, ale jest również w sprzeczności z postanowieniami i duchem Angielsko-Polskiego Układu Morskiego z dnia 18. XI. 1939 r. Przeciwnie temu żądaniu władzy brytyjskich zakładam stanowczy protest.

² S.M. Piaskowski, *op. cit.*, t. 3, s. 235.

[...] *Będąc przeto zmuszonym do ustąpienia przed czymś co uważam za force majeure, jestem gotów zastosować się do żądania władz brytyjskich i wydam odpowiednie rozkazy...*³

Zarówno protest Świrskiego, jak i zgoda były formalnością. Admirał musiał ją wyrazić. W innym wypadku pozostawało mu jedynie wydanie rozkazu o samozatopieniu okrętów. Jak wiemy, takiej decyzji nie podjął. Być może nie mógł pogodzić się z myślą, że okręty budowane przed wojną z takim trudem i poświęceniem miałyby spocząć na dnie – pisze Marcin Graczyk w biografii długoletniego szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.⁴

Punktem zwrotnym dla Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie jest 5 lipca 1945 roku. Tego dnia Stany Zjednoczone i Wielka Brytania cofnęły uznanie rządowi polskiemu w Londynie (Związek Sowiecki zerwał stosunki dyplomatyczne z rządem polskim na obczyźnie jeszcze w kwietniu 1943 roku w związku z tzw. sprawą katyńską). Cofnięcie dzień później uznania i poparcia dla legalnych władz RP w Londynie musiało pociągnąć za sobą likwidację sił zbrojnych podlegających tym władzom. Brytyjczycy przestali uznawać władze, którym PSZ czuły się podległe. Naczelne władze wojskowe – jak wspominał w połowie lat 70. komandor Bohdan Wroński (w latach 1968–1973 dyrektor Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie) – stały na stanowisku, że tę likwidację należy jak najdłużej odwlekać (rozwiązanie PSZ zostało ogłoszone w specjalnym oświadczeniu przez ministra spraw zagranicznych Ernesta Bevina 22 maja 1946 roku) ze względu na to, że PSZ na obczyźnie są czynnikiem, który przez sam fakt ich istnienia działa politycznie jeśli nie na wyeliminowanie, to na ograniczenie presji sowieckiej oraz na korzyść wolności przyszłych wyborów w kraju. Ponadto siły te stanowią bazę dla obecnej i przyszłej akcji niepodległościowej na wychodźstwie. Na okrętach kazano opuścić polską banderę, załogom zaś zejść z okrętów.

12.2. INTENSYWNE ĆWICZENIA I SZKOLENIA NA *SOKOLE* I *DZIKU*

Zgodnie z tym co napisano, okręty podwodne OORP *Sokół* i *Dzik* na początku 1945 roku wzięły udział w ćwiczeniach na morzu. Na obu naszych jednostkach odmłodzono załogi. *Sokół*, zakończywszy szkolenie z samolotami, pod koniec drugiego tygodnia stycznia udał się do Methill w zatoce Firth of Forth. Od 14 stycznia przez kolejne trzy dni dowódca okrętu porucznik marynarki Tadeusz Bernas (praktycznie zaczął pełnić obowiązki dopiero 7 lutego 1945 roku)

³ *Ibidem*, s. 236.

⁴ M. Graczyk. *Admirał Świrski*, Gdańsk 2007, s. 288.

przeprowadzał ćwiczenia radarowe w sektorze ćwiczebnym Tantalon. Okręt powrócił potem do Dundee.

Tymczasem *Dzik* 8 lutego 1945 roku pod dowództwem porucznika marynarki Kłopotowskiego rozpoczął – podobnie jak jego starszy bliźniak – wielotygodniowe ćwiczenia na morzu. Zajęcia dobiegły końca 16 kwietnia. Ze względu na szerzące się pogłoski na temat koncentracji sił Kriegsmarine w Kilonii *Dzik* został postawiony w stan gotowości bojowej. Po odwołaniu alarmu okręt powrócił do swojej macierzystej bazy. Był to praktycznie kres wojennej (bojowej) epopei dwójki naszych stalowych drapieżników.

W okresie od 17 czerwca do 29 września 1945 roku funkcję dowódcy ORP *Sokół* objął tymczasowo dowódca polskiej Grupy Okrętów Podwodnych komandor podporucznik Romanowski, zastępując kapitana marynarki (awans 3 maja 1945 roku) Bernasa, który na skutek wypadku samochodowego musiał poddać się długiemu leczeniu.

Rozwiązanie międzynarodowej flotyli okrętów podwodnych z bazą w Dundee nastąpiło dopiero na początku stycznia 1946 roku. 10 stycznia *Dzik* i *Sokół* zostały wysłane do West Hartlepool, dołączając tym samym do stojącej tam, przesuniętej do rezerwy, *Burzy*. Niszczyciel miał być okrętem-bazą dla polskiej grupy okrętów podwodnych. Trudne warunki bytowe w Hartlepool spowodowały, że na wiosnę *Burza* przeszła do Harwich. Do burty niszczyciela przyholowano *Wilka*; dobiły do niej też *Dzik* i *Sokół*.

13. POLSKIE ZAŁOGI I OKRETY PODWODNE NA OBCYZNIE (1945–1947)

13.1. KONIEC WOJENNEJ EPOPEI STAŁOWYCH DRAPIEŻNIKÓW

1 sierpnia 1946 roku *Dzik*, zgodnie z rozkazem szefa KMW, został zwrócony władzom brytyjskim w Portsmouth.¹ Dwa dni później *Sokoła* przekazano flocie brytyjskiej w Londonderry, gdzie powrócił do pierwotnej nazwy *Urchin* i w 1949 roku został pocięty na złom. Inaczej potoczyły się losy drugiego z naszych bliźniaków. W 1946 roku okręt wydzierżawili Duńczycy; otrzymał on oznaczenie *U 1*. W 1950 roku po wejściu Danii do NATO zmieniono mu nazwę na *Springeren*. W 1957 roku został zwrócony Brytyjczykom, a w kwietniu roku następnego okręt pocięto na złom.²

31 marca 1947 roku Polska Marynarka Wojenna w Wielkiej Brytanii została rozwiązana. Jej personel zaczął już w marcu wstępować do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (PKPR), organizacji skupiającej żołnierzy, którzy nie chcieli wrócić do kraju w jego obecnym położeniu. Ponadto ludzie wierzyli, że gdy Amerykanie przystąpią do wojny przeciwko Związkowi Sowieckiemu (bo Brytyjczycy walkami byli już wyczerpani), cały PKPR zostanie włączony do tych działań. Niemniej podporządkowanie PMW władzom PKPR przyjęto o wiele boleśniej niż zejście z okrętów. Uważano, że Royal Navy zdradziła niedawnych towarzyszy broni.

Już w 1946 roku władze Polski Ludowej podjęły zabiegi o powrót polskich okrętów do kraju. Rozmowy z władzami brytyjskimi, jakie na ten temat prowadził attaché morski w Londynie komandor dyplomowany Jerzy Kłossowski, nie dały jednak na razie żadnego rezultatu. Niepowodzeniem zakończyła się także próba sprowadzenia do „wyzwolonej” Polski dużej grupy oficerów i marynarzy, którzy służyli dotychczas na okrętach wojennych pod skrzydłami królewskiej marynarki wojennej – na czym bardzo zależało, ze względów politycznych

¹ Rozkaz dzienny szefa KMW nr 41 z 25 lipca 1946 roku.

² A. Fleks, „*Dzik*” w *duńskiej flocie*, „Okręty Wojenne”, 1995, nr 13, s. 52–54.

i propagandowych, warstwie rządzącej w powojennej Polsce. To dzięki załogom żyjącym w nieświadomości i zdeorientowaniu nową sytuacją zamierzano odtworzyć Marynarkę Wojenną w kraju. Była to o tyle skomplikowana sprawa, że powojenna flota wojenna miała funkcjonować na wzór radziecki. To oficerowie przedwojennej kadry, przebywający już w kraju (wszystkie wysokie stanowiska w Sztabie Głównym MW w Polsce obsadzone były oficerami radzieckiej misji morskiej), poddali krytycznej ocenie takie praktyki i wyrazili swoje niezadowolenie, co znalazło oddźwięk w środowisku emigracyjnym. Nie może więc dziwić późniejsza postawa wielu oficerów Marynarki Wojennej, którzy nie mieli zamiaru wracać do takiej Polski. Niepowodzeniem zakończyła się działalność „trójki powrotowej” (w jej składzie był m.in. komandor podporucznik Borys Karnicki), która przygotowywała odpowiednie dokumenty nakreślające szczegóły związane z decyzją powrotu do Polski, o czym napisałem szerzej w innym miejscu.³

Starania w sprawie *Wilka* Warszawa podjęła dopiero w początkach 1947 roku, ale komisja Polskiej Misji Morskiej, na której czele stanął komandor porucznik Stefan de Walden, były dowódca niszczyciela ORP *Wicher*, która po 9 marca tegoż roku dokonała oględzin okrętu w Harwich, nie widziała celu sprowadzania go do kraju z powodu braku wartości bojowej (podobnie członkowie Misji wypowiedzieli się na temat stanu technicznego *Burzy* oraz dwóch ścigaczy). Okazało się, że koszt sprowadzenia *Wilka* do Polski i ewentualnej odbudowy jako okrętu szkolnego byłby niewspółmiernie wysoki. Nie był on w stanie iść o własnym napędzie. W razie podjęcia decyzji holowania należałoby zamontować przynajmniej 50 akumulatorów, ażeby umożliwić uruchomienie pomp odwadniających i urządzeń sterowych. Wniosek Polskiej Misji Morskiej zatwierdził marszałek Michał Rola-Żymierski. W konsekwencji sprawę odbioru odłożono na później.

Po porozumieniu się z przełożonymi komandor de Walden wysunął propozycję wpięrw zamiany *Wilka* na podobną jednostkę w dobrym stanie technicznym i bojowym, a potem zamianę *Wilka* i *Burzy* na stosunkowo nowoczesne (miały po kilka lat) niszczyciele eskortowe *Ślązak* i *Krakowiak*. Biorąc pod uwagę, że w latach powojennych wiele podobnych eskortowców typu „*Hunt*” zostało przez Royal Navy wycofanych ze służby i przeznaczonych na złom, propozycja mogłaby być korzystna dla obu stron. Obie oferty zostały przez Anglików szybko odrzucone (Brytyjczyków nie skusiła możliwość otrzymania nieco większej ilości złomu z *Burzy* i *Wilka* niż z dwu eskortowców). Niestety, zaważyły względy natury politycznej.

W tym stanie rzeczy szef Polskiej Misji Morskiej zaniechał dalszych starań o powrót wspomnianych okrętów, a oficerowie, którzy mieli odbierać *Burzę* i *Wilka*, dołączyli do reszty członków Misji MW i potem na *Błyskawicy* powrócili do kraju 4 lipca 1947 roku.

³ M. Borowiak, *Mała flota bez mitów...* (wyd. 2010), s. 345–355.

Tak przeszły kolejne lata, w ciągu których w odniesieniu do obu pozostawionych w Wielkiej Brytanii okrętów nic się nie zmieniło. W końcu, 2 maja 1950 roku, Admiralicja zażądała od naszej ambasady w Londynie zabrania znajdujących się w Wielkiej Brytanii niszczyciela *Burza*, okrętu podwodnego *Wilka* oraz ścigaczy *S-1* i *S-2* (nie wróciły do Gdyni). W pierwszym okresie Sztab Generalny WP był przeciwny sprowadzeniu tych okrętów do kraju z powodu ich złego stanu technicznego. Kilkanaście miesięcy później, prawdopodobnie bardziej ze względów politycznych aniżeli militarnych, decyzje zostały zmienione. W drugiej połowie lipca 1951 roku *Burza* po 12 latach została przyprowadzona do kraju na holu przez holownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO).

Dopiero w październiku 1952 roku jeden z najnowszych i największych wówczas naszych holowników *Swarożyc*, który należał do PRO, powrócił z *Wilkiem* na holu do Gdyni. Beznadziejny stan techniczny podwodnego stawiacza min wykluczał możliwość rychłego jego uruchomienia dla przejścia o własnych siłach do kraju. Była to już nienadająca się do remontu ruina okrętu, którą w oksywskim porcie postawiono koło tarczowni. W listopadzie jednostka podwodna została udostępniona zwiedzającym. *Wilka* nie przypominał wyglądem pierwszego polskiego okrętu wojennego, który przyniósł rozgłos Polskiej Marynarce Wojennej na Zachodzie.

W 1953 roku Komisja Marynarki Wojennej uznała okręt za niezdalny do dalszej eksploatacji, a odbudowę z przeznaczeniem na okręt szkolny za nieopłacalną. Zbliżał się nieuchronnie koniec długiej historii *Wilka*. Wiele się wydarzyło od czasu, gdy 31 października 1931 roku jeden z trzech podwodnych stawiaczy min zbudowanych we Francji przybył do Gdyni. Zła passa nie opuściła okrętu aż do końca – nie było mu dane wrócić do czynnej służby jak rówieśnikom *Rysiovi* i *Żbikowi*.

W styczniu 1954 roku rozpoczęły się kilkumiesięczne prace związane z pocięciem *Wilka* na złom. Pracami kierował były oficer-mechanik *Wilka* – wówczas dyrektor Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni – Zygmunt Jasiński. Część jego wyposażenia – o co zadbał były komandor porucznik Jasiński – można do dziś oglądać w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

13.2. POHARATANE OKRĘTY PODWODNE I ICH ZAŁOGI W SZWECJI

Oficjalny koniec internowania trzech polskich okrętów podwodnych w Szwecji nastąpił dopiero 1 sierpnia 1945 roku. Losy naszych jednostek bojowych i ich załóg dobiegły końca na jesieni, kiedy po przybyciu z kraju Polskiej Misji Morskiej Szwedzi wyrazili zgodę na ich powrót do Gdyni. Z szesnastu oficerów internowanych w Szwecji wyłącznie komandor podporucznik Władysław Salamon oświadczył komandorowi porucznikowi Marianowi Wolbekowi, który do 11 lipca 1945 roku był oficjalnie attaché morskim w Sztokholmie

(pozostawał na tym stanowisku do czasu zamknięcia Poselstwa RP⁴), że wraca do kraju. Wolbek opiekował się internowanymi okrętami i załogami. Od sierpnia do września aktywnie przeciwdziałał on powrotowi trzech okrętów podwodnych do kraju, wchodząc w konflikt z przewodniczącym Polskiej Misji Morskiej komandorem dyplomowanym Jerzym Kłossowskim. Marynarzom, którzy zdecydowali się powrócić do kraju, obiecano awans o dwa stopnie.

Od 28 sierpnia 1945 roku Salamon rozpoczął współpracę z Polską Misją Morską. 5 września został podpisany akt przejścia okrętów podwodnych. Pod koniec października 1945 roku Salamon – jako dowódca ORP *Sęp*, po przygotowaniu załogi i okrętu – przyprowadził jednostkę podwodną do Polski.⁵ 71 (według innych relacji 75) członków dawnych załóg podwodnych drapieżników *Ryś*, *Żbik* i *Sęp* postanowiło pozostać w Szwecji, reszta wybrała wolność w Wielkiej Brytanii. W miejscu, gdzie stał obóz dla internowanych polskich marynarzy, dziś jest pole.

25 października 1945 roku wróciły do Gdyni także *Ryś* i *Żbik*, razem z kuterem pościgowym *Batory* i żaglowcem Państwowej Szkoły Morskiej *Darem Pomorza*. Nasi marynarze zrobili wszystko, aby okręty mogły wrócić do kraju o własnych siłach. Trzy dni później zorganizowano oficjalne powitanie w Gdyni przez generała Mariana Spychalskiego i wręczenie odznaczeń.

Dzięki temu, że internowanym załogom jednak udało się utrzymać w dobrym stanie technicznym okręty i gotowość bojową, po powrocie do Polski 30 listopada 1945 roku *Sęp*, *Ryś* i *Żbik* weszły w skład ludowej Marynarki Wojennej (15 grudnia 1945 roku formalnie odtworzono Dywizjon Okrętów Podwodnych), którego dowódcą został ponownie komandor porucznik Aleksander Mohuczy. Po sześciu latach od dnia wybuchu wojny do ojczyzny wróciło z internowania raptem 52 ze 171 oficerów, podoficerów i marynarzy z floty podwodnej.⁶ Do Polski wrócili właściwie tylko żonaci.

⁴ W październiku 1945 r. kmr por. Wolbek był w KMW w Londynie. W następnych miesiącach pełnił obowiązki kierownika Pomocniczego Urzędu ds. Oficerów. 1 września 1946 r. awansował na stopień kmr z uwagą „niepływający”. Po wojnie został w Londynie. Zmarł w kwietniu 1967 r. w Sidcup, pochowany na cmentarzu North Sheen w Londynie.

⁵ Kmr ppor. W. Salamon był dowódcą *Sępa* od 21 do 24 października 1945 r. podczas przejścia ze Szwecji do Gdyni. W PRL-owskiej MW był dowódcą *Sępa* od października 1945 r. do października 1947 roku. Od 22 lutego 1947 do sierpnia 1948 r. pełnił jednocześnie obowiązki dowódcy Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Po awansie na stopień kmr por., od sierpnia 1948 do grudnia 1949 r., był komendantem Portu Wojennego Gdynia Oksywie. Następnie został zwolniony do rezerwy. W sierpniu 1986 r. pochowano go na cmentarzu na Oksywiu.

⁶ 21 października 1945 r. po uroczystym podniesieniu bandery na wszystkich trzech okrętach podwodnych nastąpiło oficjalne pożegnanie z przedstawicielami miejscowych władz oraz poselstwa polskiego. Do kraju odeszły: OORP *Sęp* (kmr ppor. Salamon), *Ryś*

Jak potoczyły się dalsze losy naszych podwodniaków, którzy postanowili zostać w Szwecji? Nie chcieli oni wracać do „wolnej” ojczyzny okupowanej i zdominowanej przez Sowietów. „Nie chcieliśmy jechać z więzienia do więzienia” – te słowa wypowiedział mat (później awansowany na stopień bosmanmata) Władysław Słoma.⁷ Dla wielu z nich, którzy postanowili żyć na emigracji, podjęcie decyzji o pobycie w Szwecji – obcym kraju, który przez całą wojnę był neutralny, okazało się bardzo ciężkim przeżyciem. Oddajmy jeszcze raz głos byłemu członkowi okrętu ORP *Rys*:

Opuściłem obóz, byłem bezrobotny i bezdomny. Miałem dwa koce, walizkę z rzeczami i stary rower oraz 12 koron. Gdy mnie wypuścili, stałem 15 minut za bramą obozu i zastanawiałem się, co robić. Szwedzi powiedzieli, że jeśli chcemy, możemy zostać w ich kraju. Nie powiedzieli nam jednak, jak zdobyć jedzenie na następny dzień albo pracę. Kupiłem za 12 koron jakieś keksy, bo były bez kartek. Potem spałem w lesie i jadłem jagody. W końcu znalazłem pracę u jednego Szweda, który potrzebował kogoś na budowie. Znalazłem dziewczynę, która bardzo mi pomogła. Szwedka, bardzo miła. Jej rodzice byli mi przychylni. Pobraliśmy się [w 1946 roku – przyp. M.B.] i mieliśmy dwójkę dzieci – syna i córkę.⁸

Tak w wielkim skrócie wyglądały w większości – według wspomnień Słomy – początki życia pozostałych kilkudziesięciu polskich marynarzy w Szwecji po wojnie. Byli wolni, ale nie mieli gdzie mieszkać i nie mieli pracy. Zaczęli życie od zera, a jedynym dobytkiem było, co zmieściło się w... worku marynarskim. Chwyтали się każdej pracy, aby się zaczepić. Pracowali w różnych zawodach – jako spawacze, tokarze, w odlewni do walców papierniczych itd. Czterech byłych marynarzy po ukończeniu kursów korespondencyjnych uzyskało dyplom inżyniera. Siedmiu z nich osiedliło się w idyllicznym niewielkim mieście Mariefred przepięknie położonym nad jeziorem Mälaren, ożenili się ze Szwedkami i założyli rodziny. Pracowali w pobliskiej odlewni. Część emigrantów, którzy założyli rodziny, wyjechała do Sztokholmu. Nieżonaci, a była ich większość, rozjechali się po Szwecji...

Marynarze, którzy postanowili wracać do Polski, podczas pożegnania z kolegami obiecywali pisać. Pierwsze listy dotarły do Szwecji dopiero w 1956 roku. Zostały odświeżone kontakty, nastąpiły pierwsze spotkania.

(dowódca kmdr. por. Aleksander Mohuczy, d-ca zespołu wracającego ze Szwecji) i *Żbik* (kpt. mar. rez. Bohdan Mańkowski).

⁷ R. Nawrot, *op. cit.*, s. 17.

⁸ *Ibidem*, s. 17.

31 sierpnia 1942 roku mat Antoni Mańka z *Sępa* był pierwszym z naszych podwodniaków, który zmarł w Szwecji. Podczas wojny odeszli na ostatnią wachtę mimo młodego wieku także bosman Marian Majewski (5 maja 1945 roku na udar mózgu) oraz starszy marynarz Franciszek Kardacz (22 maja 1945 roku) z *Rysia*. Dla tych członków załogi, którzy zmarli podczas internowania, ich koledzy sami wykonali płyty nagrobne. Koszty pochówku i postawienia nagrobków pokryto z pieniędzy zarobionych przez marynarzy, którzy pracowali przy wyrębie lasu. Do poniesionych wydatków dołożyli się też niektórzy mieszkańcy Mariefredu. Szwedzi lubili Polaków i starali się im pomóc.

Do najbardziej aktywnych społecznie podwodniaków emigrantów w Szwecji należał Władysław Słoma (zmarł w październiku 2008 roku). Starł się poprzez spotkania, wywiady prasowe, organizację imprez, wystaw, upamiętnianie miejsc itp. utrwać losy internowanych okrętów i ich załóg. W 1999 roku otrzymał Medal za Zasługi dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast w maju 2008 roku udekorowano go Krzyżem Komandorskim Orderu Zasługi Rzeczypospolitej Polskiej. Oba odznaczenia przyznano mu za popularyzację wśród społeczeństwa szwedzkiego wiedzy o udziale Polskiej Marynarki Wojennej u boku aliantów w II wojnie światowej. Dzięki niemu np. w 1980 roku otwarto w Muzeum Twierdzy Vaxholm stałą wystawę poświęconą tej tematyce oraz losom polskich okrętów podwodnych w Szwecji. Słoma dostarczył tej popularnej w kraju placówce muzealnej własne pamiątki oraz pamiątki zebrane wśród byłych podwodniaków.

Na niewielkim cmentarzu w Mariefred, w wydzielonej polskiej kwaterze jest pochowanych 23 byłych marynarzy i podoficerów (są tam groby także innych naszych rodaków m.in. Kazimierza Matuszaka – prezesa Polskiego Komitetu Pomocy w Szwecji) z *Sępa*, *Żbika* i *Rysia*. Tablice i orły na płytach nagrobnych pierwszych pogrzebanych podwodniaków zostały zaprojektowane przez uzdolnionych plastycznie kolegów marynarzy; wpierw wykonano modele w drzewie, potem formę oddano do znajdującej się w mieście odlewni mosiądzu.

W 1989 roku umieszczono, ufundowaną przez Marynarkę Wojenną i przywiezioną na pokładzie niszczyciela ORP *Warszawa*, specjalną tablicę pamiątkową poświęconą pamięci zmarłych członków załóg OORP *Sęp*, *Rys* i *Żbik*. Na tymże cmentarzu jest także kolejna tablica pamiątkowa poświęcona naszym marynarzom, a napis głosi: „Marynarzom Floty Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej spoczywającym w Szwecji, którzy podczas agresji hitlerowskiej w 1939 r. z honorem bronili ojczyzny i pozostali jej wierni do końca życia. Rzeczpospolita Polska. Warszawa–Sztokholm 2004”.

Ponadto tablica pamiątkowa znajduje się na małej wyspie Förskär, w dawnym budynku stacji kolejowej Marielund, gdzie urządzono małe muzeum poświęcone historii Polaków internowanych w Szwecji. W pobliżu jest obelisk z tablicą pamiątkową odsłoniętą w 1996 roku.