

Adam Staniszewski

**Na bocznym torze wojny,
czyli sześć lat internowania
polskich okrętów podwodnych w Szwecji**

W 2004 roku w położonej niedaleko Sztokholmu malowniczej miejscowości o nazwie Mariefred odsłonięto pamiątkową tablicę. Widnieje na niej tekst następującej treści: „Marynarzom Floty Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej spoczywającym w Szwecji, którzy podczas agresji hitlerowskiej w 1939 roku z honorem bronili ojczyzny i pozostali jej wierni do końca życia”. Jest to pamiątka wystawiona ku czci polskich marynarzy, załóg trzech polskich okrętów podwodnych „Sępa”, „Rysia” i „Żbika”, które we wrześniu 1939 r. zostały internowane na ziemi szwedzkiej.

W historiografii polskiej poruszającej temat polskiej marynarki wojennej w czasie II wojny światowej, zagadnienie internowania polskich okrętów w Szwecji było przedstawiane w minimalnym zakresie¹. Tym-

¹ Temat internowanych marynarzy został poruszony dotychczas w pozycjach: Jerzy Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1987; Teresa Skinder-Suchcitz, *Próby uwolnienia okrętów podwodnych z internowania w Szwecji wrzesień 1939 – czerwiec 1940*, *Zeszyty Historyczne*, Paryż 1996, z. 115, s. 59–72; Andrzej Nils Ugglå: *Polacy w Szwecji w latach II wojny światowej*, Gdańsk 1997, oraz nowszej, szwedzkiej wersji tej samej pracy *I nordlig hamn. Polacker i Sverige under andra världskriget*, Uppsala 1997, a także Mariusz Borowiak, *Stalowe drapieżniki: polskie okręty podwodne w wojnie*, Gdańsk 2005. Powyższe prace opierają się przede wszystkim na źródłach znajdujących się w archiwaliach Instytutu Sikorskiego w Londynie i stanowią bardzo cenne uzupełnienie dla autora artykułu, który nie miał możliwości wyjazdu do Londynu. Warto również wspomnieć pracę Czesława Rudzkiego *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985, który w swojej książce wykorzystał m. in. zasoby Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni. Autor powyższego artykułu pragnie również serdecznie

czasem warto jest ono szerszego przytoczenia czytelnikowi przynajmniej z trzech powodów. Po pierwsze okres internowania w neutralnym kraju bynajmniej nie był spokojnym oczekiwaniem na koniec wojny z dala od zgiełku wojennego. Wręcz przeciwnie, w ciągu sześciu lat internowania polscy marynarze wielokrotnie stawali w obliczu ciężkich doświadczeń. Po drugie, śledząc losy internowanych załóg zobaczymy rozbieżności priorytetów angielskich i polskich, które niejednokrotnie uwidoczniły się w czasie II wojny światowej. Wreszcie, historia internowanych może posłużyć jako epizod rzucający światło na politykę neutralnej Szwecji wobec stron walczących.

30 sierpnia 1939 roku zorganizowano w bazie na Helu taktyczną odprawę, w czasie której zapoznano dowódców jednostek podwodnych z planami operacyjnymi wykorzystania ich okrętów w razie ewentualnej kampanii. Autor planu „Worek”, kmdr por. Aleksander Mohuczy zakładał przeprowadzenie ataków torpedowych na większe okręty nieprzyjaciela, które mogłyby ostrzeliwać Hel lub dokonywać prób desantu². Jednak wobec ogromnej przewagi *Kriegsmarine* polskie jednostki musiały ograniczyć się niemal wyłącznie do unikania wroga. Zastosowanie powyższej taktyki nie uchroniło jednak okrętów podwodnych od poważnych uszkodzeń, które odniesione już w pierwszych dniach września zaważyły na dalszych działaniach bojowych.

Pierwszym polskim okrętem internowanym w Szwecji był ORP „Sęp”³. Dowodzony przez kmdr ppor. Władysława Salamona okręt miał działać w sektorze na północ od Jastarnii. To właśnie załoga „Sępa” wystrzeliła pierwszą polską torpedę w kierunku nieprzyjaciela. 2 września o godzinie 12.38 kmdr Salamon wydał rozkaz wystrzelenia pojedynczej torpedy w kierunku niemieckiego kontrtorpedowca „Friedrich Ihn”. Potencjalny cel uniknął jednak trafienia dzięki wykryciu śladu torowego torpedy i wykonaniu manewru uniku. W odpowiedzi nastąpił kontratak niemieckiego okrętu bombami głębinowymi, których eksplozje spowodowały

podziękować Panu Władysławowi Słomie, byłemu podoficerowi na „Rysiu” (mieszkającemu obecnie w szwedzkiej miejscowości Mariefred), za udzielenie szczegółowego wywiadu, a także udostępnienie zdjęć przedstawiających życie internowanych marynarzy oraz kopii szczegółowego raportu komandora Salamona znajdującego się w londyńskich archiwaliach.

² Z. Wojciechowski, *Internowanie polskich okrętów podwodnych w Szwecji*, Przegląd Morski, 1991, nr 11, s. 4.

³ „Sęp” został zbudowany w holenderskiej stoczni w Rotterdamie, banderę podniesiono 16. 04. 1939 r. Więcej o parametrach „Sępa”: J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1981, s. 580.

poważne uszkodzenie kadłuba⁴. Uszkodzenia odniesione przez „Sępa” w czasie nieudanego ataku poważnie ograniczyły możliwości bojowe okrętu. Zdzisław Pieniowski, jeden z marynarzy służących na „Sępie”, tak wspomina kolejne dni: „17 dni pływaliliśmy po Bałtyku. Mieliśmy trudności z wdzierającą się wodą. Klapy od balastów były tak powykręcane, że zamiast zanurzać się w ciągu 1,5 min., potrzebowaliśmy na to 15 min.”⁵. Tymczasem dowództwo floty 14 września nadało z Helu do wszystkich jednostek podwodnych dwa radiogramy. Pierwszy informował o zajęciu Gdyni przez wojska niemieckie, drugi natomiast zawierał bezpośrednie wytyczne dla okrętów: „Szkodzić jak najwięcej nieprzyjacielowi. Po wyczerpaniu wszystkich środków udać się do Anglii [...] Jeżeli to niemożliwe, działać tak długo, jak tylko można na Bałtyku, a następnie internować się w Szwecji”⁶. Komandor Salamon postanowił udać się w rejon południowego Bałtyku i tam wyczekać okrętów niemieckich. Jednak fatalne warunki atmosferyczne zmusiły okręt do zanurzenia przynajmniej na głębokości 25 metrów, co przy uszkodzonych balastach powodowało stopniowy napływ wody do wnętrza okrętu. Wobec niemożliwości całkowitej naprawy uszkodzeń oraz podjęcia dalszej walki z nieprzyjacielem dowódca okrętu postanowił wypłynąć na szwedzkie wody terytorialne. Oto jak motywował swoją decyzję: „Jak zwykle ze świtem zanurzenie już na Bałtyku, jednak woda tak się przedostaje przez wewnętrzną klapę prawego tłumika do pomieszczenia diesli, że trzeba prawie stale pompować [...] O utrzymaniu okrętu, w jakim takim zanurzeniu mowy nie ma [...] przejście z Bałtyku do Anglii stało się niewykonalne. Od czasu bombardowania okrętu rozgrywała się walka nie z nieprzyjacielem, lecz z własnym okrętem [...] dalsza akcja niemożliwa. Idę Sztokholm”⁷.

„Sęp” został zauważony przez szwedzką straż przybrzeżną 17 września o godzinie 5 rano w okolicach Landsort na archipelagu sztokholmskim. Po uprzednim zidentyfikowaniu polskiej flagi obrona wybrzeża wysłała łódź patrolową „V 74”, która nadała w kierunku polskiego okrętu sygnał: „Stop, zakotwiczyć, nasze działa są wycelowane w waszym kierunku”. Komandor Salamon dostosował się do rozkazu oraz zapytał o pozwolenie wpłynięcia do szwedzkiego portu w celu naprawienia

⁴ Z. Wojciechowski, *Pierwszy wojenny atak torpedowy (niezwykły dokument ORP „Sęp”)*, Przegląd Morski, 1994, nr 1, s. 89–90.

⁵ *Spotkanie w Mariefred*, Życie Warszawy, 1981, nr 218, s. 6.

⁶ E. Kosiarski, *ORP Sęp w akcji bojowej*, Przegląd Morski, 1958, nr 9, s. 70.

⁷ J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1987, s. 120.

uszkodzeń okrętu. Po blisko godzinnym oczekiwaniu „Sep” otrzymał pozwolenie na wejście do Nynashamn. O godzinie 10.50 strona szwedzka przekazała polskiemu dowódcy informację, że wobec niemożliwości naprawy uszkodzeń w ciągu 24 godzin okręt zostanie internowany. Następnie za pośrednictwem okrętów wchodzących w skład Ålandshavseskadern „Sep” został odeskortowany do bazy floty szwedzkiej w Stafsnäs⁸. Okręt zakotwiczone przy szwedzkim pancerniku „Åran”, a jego dowódca komandor Öberg, wykazując dużą życzliwość wobec polskich marynarzy, osobiście powiadomił postą RP w Sztokholmie Gustawa Potworowskiego o fakcie internowania. Chcąc zachować środki ostrożności strona szwedzka rozbroiła okręt⁹.

Tymczasem 18 września o 4.45 rano szwedzka obrona wybrzeża odebrała sygnał od ORP „Rys”¹⁰, który przebywał już wówczas na szwedzkich wodach terytorialnych w okolicach latarni Revengegrundet¹¹. Dowódca „Rysia” kmr ppor. Aleksander Grochowski podjął decyzję o internowaniu w obliczu złego stanu okrętu i niewielkich zapasów paliwa, które wykluczały skuteczną próbę przedarcia do Anglii. ORP „Rys” zgodnie z założeniami planu „Worek” miał prowadzić działania w sektorze na południe od Helu. Jednak już w nocy z 3 na 4 września okręt znalazł się w bardzo niebezpiecznej sytuacji. Cztery jednostki niemieckie utworzyły nad polską łodzią pierścień, zrzucając seryjnie w jej kierunku bomby głębinowe. Ostatecznie komandor Grochowski, pod osłoną nocy, skutecznie wyprowadził okręt poza zasięg radarów nieprzyjaciela. Jednak w konsekwencji niemieckiego ataku został uszkodzony zbiornik przechowujący ropę, w wyniku, czego okręt pozostawiał na powierzchni wody tłuste plamy¹². Wobec niebezpieczeństwa łatwego namierzenia przez samoloty *Luftwaffe* kmr Grochowski postanowił zawinąć do portu Hel w celu naprawy uszkodzeń. Dopiero 5 września, kilka minut po północy, dokonując drugiego podejścia „Rys” zacumował przy nabrzeżu,

⁸ E. Jarneberg, *Internering av polska u – båtar med besättningar i Vaxholms fästning* [w:] Vaxholms fästnings museum. Föreningen Vaxholms fästnings musei vänner, 1981, Z. XXI, s. 42 (Zeszyty znajdują się w zasobach Krigsarkivet, Facksignum – SSVp.)

⁹ A. N. Uggla, *Polacy w Szwecji w latach II wojny światowej*, Gdańsk 1997, s. 51.

¹⁰ „Rys” został zbudowany w francuskiej stoczni w Nantes, banderę podniesiono 02. 08. 1931 r. Więcej o parametrach „Rysia”: J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1981, s. 580.

¹¹ E. Jarneberg, op. cit., s. 43.

¹² J. Joachimczak, *Dywizjon nie wrócił do bazy*, Czata, 1987, nr 18/19, s. 9.

gdzie przepompowano zbiorniki paliwowe, po czym o godzinie 22.00 w asyście uzbrojonego kutra pościgowego „Batory” opuścił basen portowy¹³. Ostatnie dni przed internowaniem „Ryś” spędził u wybrzeży szwedzkich, na trasie uczęszczanej przez statki niemieckie. Komandor Grochowski tak wspomina ten okres: „dnia 14 IX o 20.00 nadałem do dowódcy floty – „Czy mogę torpedować statki nieprzyjacielskie bez uprzedzenia?” – Byłem w rejonie intensywnego ruchu statków niemieckich idących bez konwoju. O godzinie 22.15 otrzymałem odpowiedź – ‘atakować te statki handlowe, które są konwojowane lub uzbrojone. Inne wg prawa międzynarodowego’. Powyższy rozkaz uniemożliwił, postępując w myśl prawa międzynarodowego, niszczenie statków, a konwojowanych lub uzbrojonych nie spotkałem. Sytuacja stawała się rozpaczliwa, gdyż nie mogłem szkodzić nieprzyjacielowi”¹⁴. Tymczasem 18 września po zidentyfikowaniu polskiego okrętu strona szwedzka wydała natychmiastową decyzję o internowaniu. „Rysia” początkowo odesłano do Stavnsås, gdzie przebywał już „Sęp”, następnie pod eskortą łodzi patrolowej „Pollux” oba okręty odesłano do Vaxholmu¹⁵, fortecy zamykającej dostęp do Sztokholmu¹⁶. W tym samym czasie z Tallina napłynęły informacje o brawurowej ucieczce „Orła”¹⁷.

¹³ Cz. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985, s. 116.

¹⁴ J. Pertek, op. cit., s. 121–122.

¹⁵ E. Jarneberg, op. cit., s. 44.

¹⁶ Fortecę rozpoczęto budować w połowie XVI wieku, stopniowo rozbudowywana zastąpiła fortyfikacje w centrum stolicy na Riddalholmen i stała się podstawowym elementem systemu obrony dróg wodnych prowadzących do Sztokholmu. W XVII i XVIII wieku skutecznie odpierała ataki Duńczyków i Rosjan. Obecnie na terenie fortecy mieści się wojskowe muzeum. W budynku głównym, w kilkunastu salach znajdują się ekspozycje poświęcone historii fortecy. W jednej z sal zwiedzający mogą podziwiać eksponaty związane z pobytom polskich marynarzy na terenie fortecy. Dzięki staraniom Władysława Słomy zbiory muzealne powiększyły się o oryginalne mundury internowanych, zdjęcia, a nawet modele okrętów, Z. Wojciechowski, *Szlakiem internowanych podwodniaków*, Przegląd Morski, 1994, nr 1, s. 79–87.

¹⁷ „Orzeł” operując w wyznaczonym dla niego sektorze już w pierwszych dniach września odniósł poważne uszkodzenia. Ponadto rozchorował się jego dowódca komandor Henryk Kłoczkowski. Tak więc z konieczności 14 września wieczorem okręt zawinął do Tallina, gdzie chorego Kłoczkowskiego przetransportowano do szpitala. Tymczasem władze estońskie, prawdopodobnie pod naciskiem posła niemieckiego internowały okręt. 16 września rozpoczęto rozbrajanie „Orła”, demontując z jego pokładu amunicję artyleryjską i torpedy. Wywołało to wielkie oburzenie wśród załogi z nowym dowódcą kpt. Janem Grudzińskim

Obawiając się podobnej historii strona szwedzka podjęła szczególne środki ostrożności. Z okrętów wymontowano niemal cały sprzęt umożliwiający ewentualną próbę ucieczki oraz zażądano, aby załogi „Sępa” i „Rysia” w komplecie opuściły okręty. Wywołało to ostry sprzeciw ze strony polskich oficerów. Ostatecznie na okrętach pozostały sześćoosobowe wachty, natomiast reszta załogi przeniosła się do koszar¹⁸.

Po ucieczce „Orła” z Tallina w Szwecji panowała powszechna opinia, iż jest to ostatni polski okręt podwodny na Bałtyku. Uważano również za wielce prawdopodobne, że „Orzeł” będzie chciał iść w ślady „Sępa” i „Rysia” i poprosi o internowanie¹⁹. 25 września o 5.45 w pobliżu Revenggrundet zlokalizowano niezidentyfikowany okręt. Dopiero meldunek z wysłanej 30 min. później łodzi patrolowej „V 74” precyzował, iż jest to polski okręt podwodny „Żbik”²⁰. Tak więc trzecim okrętem podwodnym, który pojawił się na szwedzkich wodach terytorialnych nie był powszechnie oczekiwany „Orzeł”, tylko „Żbik”²¹ pod dowództwem kmdr ppor. Michała Żebrowskiego. „Żbik” w pierwszej dekadzie września wykonywał zadania bojowe w wyznaczonym dla niego sektorze na północny wschód od Helu, jednak zatrucie części załogi i uszkodzenia okrętu uniemożliwiły kontynuowanie zadania. Komandor Żebrowski postanowił zawinąć do portu szwedzkiego w celu naprawienia uszkodzeń przed ewentualną próbą przebicia do Anglii. Po zbadaniu uszkodzeń przez szwedzkich specjalistów okazało się, że naprawa okrętu w ciągu 24

na czele. W nocy z 17 na 18 IX po spowodowaniu awarii instalacji elektrycznej i obezwładnieniu dwóch strażników marynarze skutecznie wyprowadzili okręt na pełne morze. Pozbawiony amunicji i przyrządów nawigacyjnych „Orzeł” sforsował cieśninę Sundu, a następnie 14 października nawiązał kontakt z admiralacją brytyjską. Więcej o losach „Orła” J. Samment, *Historia Orła – znana czy nieznaną?*, Przegląd Morski, 1997, nr 1, s. 65–75 oraz M. Sarapuu, *Lot Orła*, Przegląd Morski, 1997, nr 1, s. 76–93.

¹⁸ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1939. W. Salamon. PISM. MAR. A.V. 31.

¹⁹ A. N. Uggla *I nordliga hamn. Polacker i Sverige under andra världskriget*, Uppsala 1997, s. 43.

²⁰ E. Jarneberg, op. cit., s. 44.

²¹ „Żbik” został zbudowany w stoczni w Caen, banderę podniesiono 20. 02. 1932 r. Więcej o parametrach „Żbika” J. Pertek, *Wielkie dni malej floty*, Poznań 1981, s. 580.

godzin²² jest niemożliwa. Zmusiło to dowódcę „Żbika” do decyzji o pozostaniu w Szwecji. Trzeci polski okręt, podobnie jak dwa poprzednie, został odeskortowany najpierw do Stavsnäs, a później do Vaxholmu, gdzie dołączył do stacjonujących tam „Sępa” i „Rysia”²³.

Na terytorium obozu w Vaxholmie przebywało 169 marynarzy z trzech łodzi podwodnych: 5 oficerów i 49 marynarzy z „Rysia”, taka sama liczba ze „Żbika” oraz 6 oficerów i 55 marynarzy z „Sępa”²⁴. Ostateczna liczba internowanych wynosiła jednak 180, ponieważ w X 1939 roku do internowanych marynarzy dołączyła grupa 7 oficerów i 4 marynarzy, którzy uciekli do Szwecji na kutrze pościgowym „Batory” wkrótce po kapitulacji Helu²⁵.

Pierwsze tygodnie (a nawet miesiące) internowania cechowały się wieloma konfliktami i dużym napięciem na linii polscy oficerowie – strona szwedzka. Już pierwsze godziny internowania załogi ORP „Sęp” wzbudziły wiele kontrowersji. Strona szwedzka nakazała wszystkim członkom załogi bezpośrednio po przybyciu do Nyneshamn składać długie i szczegółowe raporty, nie zważając na ogromne wyczerpanie marynarzy, którzy wobec niebezpieczeństwa niemieckiego musieli utrzymywać gotowość bojową przez kilka kolejnych dni. Dopiero liczne przypadki omdlenia wśród marynarzy sprawiły, że Szwedzi zaprzestali owej

²² Zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego okręty stron walczących mogły przebywać na wodach terytorialnych lub w portach neutralnego kraju nie dłużej niż 24 godziny, M. Sarapu, *Lot Orła*, Przegląd Morski, 1997, nr 1, s. 78.

²³ E. Jarneberg, op. cit., s. 44.

²⁴ Riksarkivet (dalej: RA), Utrikesdepartamentet arkiv (dalej: UD: arkiv), Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug., HP 22 I/Polen, Pismo Sekretarza Generalnego Szwedzkiego Czerwonego Krzyża do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Sztokholmie z 26 września 1939 roku.

²⁵ Dopłynęli oni 2 października 1939 roku do wybrzeży Gotlandii, gdzie zostali internowani. Wśród nich był 6 oficerów, którzy popisali się brawurową ucieczką z niewoli niemieckiej. Otóż po kapitulacji na swoim odcinku obrony, oficerów jako jeńców wojennych załadowano na ciężarówkę w celu przewiezienia na tyły frontu. Jednak w trakcie jazdy obezwładnili oni eskortę, porwali samochód i dojechali do wybrzeża. Tam uprowadzili łódź rybacką i wypłynęli w kierunku północnym. Po kilkunastu godzinach spotkali kuter pościgowy „Batory” z uciekinierami na pokładzie, RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1940 sep – 1943 jan, HP 22 I/Polen. Zeznania polskich oficerów w sprawie przedostania się z niewoli niemieckiej na terytorium Szwecji w roku 1939 z 4 stycznia 1943 roku.

formalności i udzielili pomocy medycznej oraz rozdali ciepłe posiłki²⁶. Takie zachowanie strony szwedzkiej można tłumaczyć tylko brakiem doświadczenia w podobnych przypadkach. Konsekwentnie prowadzona przez Szwecję polityka neutralności, brak praktyki wojennej (przede wszystkim absencja w czasie I wojny światowej) znalazły odzwierciedlenie w niedostatecznej znajomości obowiązujących w dziedzinie internowania konwencji i przepisów międzynarodowych.

Najwięcej nieporozumień w pierwszym okresie internowania wyrosło wokół kwestii wychodzenia poza obszar koszar. Obawa przed ewentualną próbą ucieczki ze strony polskich marynarzy (która mogłaby spowodować reakcję strony niemieckiej), ukształtowała szwedzką politykę wobec internowanych załóg. Polscy marynarze mogli wychodzić poza teren obozu tylko w zwartym szyku i pod odpowiednią eskortą. Takie postanowienia, ograniczające swobodę internowanych do minimum szybko wywołały protesty wśród zainteresowanych. Dopiero stanowcza akcja poselstwa RP przyspieszyła zniesienie powyższych ograniczeń. Począwszy od 20 grudnia 1939 roku jedynym utrudnieniem w swobodnym spacerowaniu poza terenem obozu był przymus złożenia przyrzeczenia o nie podejmowaniu prób ucieczki w czasie spaceru. Powyższa decyzja nie zażegnała jednak napięcia w obozie. Otóż dowódca straży wartowniczej kapitan Ragnar Erfass²⁷ zażądał również, aby obowiązkowi udzielania powyżej obietnicy (i to na piśmie!) podlegali polscy oficerowie. Takie warunki były nie do zaakceptowania przez stronę polską. Oficerowie powołując się na paragraf 24 konwencji haskiej podkreślali, iż jedynym warunkiem stawianym oficerowi w podobnej sytuacji może być wyłącznie słowo honoru²⁸. Ostatecznie podpisano przyrzeczenie na okres dwóch miesięcy, dzięki czemu uzyskano zgodę na swobodne poruszanie się poza obozem oraz wyjazdy do Sztokholmu²⁹.

Brak odpowiedniego doświadczenia w kwestii internowania był główną przyczyną opóźnienia wydania dokładnej instrukcji regulującej

²⁶ Rozmowa autora z bosmanem mat. Władysławem Słomą przeprowadzona 21 czerwca 2005 roku w Mariefredzie (sprawozdanie w posiadaniu autora).

²⁷ Erfass był postrzegany przez polskich marynarzy za wielkiego germanofila. Niejednokrotnie okazywał swoją ignorancję wobec sprawy polskiej. W pamięci internowanych zapadły szczególnie często organizowane przez Erfassa nagłe kontrole w środku nocy, rozmowa z Władysławem Słomą.

²⁸ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug., HP 22 I/Polen, Pismo H. Becka-Friisa do dowódcy szwedzkiej marynarki wojennej z 7 lutego 1940 roku.

²⁹ J. Pertek, op. cit., s. 451.

sprawy związane z internowaniem polskich marynarzy. Dopiero 1 kwietnia 1940 roku zaczął funkcjonować powyższy dokument. Ostatecznie rozstrzygnięto kwestie dotyczące wyznaczonego terenu i pomieszczeń dla internowanych, bezpieczeństwa i ochrony okrętów, zasad przechowywania broni, uprawnień internowanych, możliwości ich kontaktów osobistych itp. Ponadto sprecyzowano tryb postępowania komendanta obozu w przypadku wykroczeń polskich marynarzy, a także zapewniono internowanym możliwość składania skarg u tegoż komendanta³⁰.

Znacznie szybciej, bowiem już w listopadzie 1939 roku uregulowano sprawy finansowe związane z pobytem polskich marynarzy na terenie Szwecji. Stronę polską w rozmowach z szwedzkim ministerstwem spraw zagranicznych reprezentowało poselstwo RP w Sztokholmie. Po skrupulatnej wymianie not ustalono, że wobec trudnej sytuacji rządu polskiego wszelkie koszty związane z utrzymaniem polskich marynarzy będzie ponosić strona szwedzka³¹. Ostateczny rachunek miał zostać przedstawiony poselstwu polskiemu po wojnie. Wówczas to zamierzano również uregulować całą kwotę zadłużenia.

Tymczasem internowanych marynarzy umieszczono w koszarach broniącej dostępu do Sztokholmu twierdzy Vaxholm, gdzie oddano do ich dyspozycji piętrowy budynek. Drugie piętro i poddasze zajęli oficerowie mający do dyspozycji pojedyncze i kilkuosobowe pokoje, natomiast

³⁰ Ibidem, s. 451.

³¹ Strona szwedzka zobowiązała się do pokrycia wydatków związanych z podstawowymi potrzebami internowanych jak: żywność, ubranie oraz opieka medyczna. Ponadto zobowiązano się wypłacać trzy razy w miesiącu (1, 11 i 21) żołd przeznaczony na zaspokojenie tzw. wydatków osobistych drugiej potrzeby. Stawka żołdu była adekwatna do stopnia: kapitan 50 SEK, porucznik i podporucznik 35 SEK, sierżant 20 SEK, kapral 15 SEK, wice kapral 10 SEK i członek załogi bez wyższego stopnia 5 SEK. Wobec rosnących kosztów utrzymania i na specjalną prośbę Poselstwa RP z początkiem 1943 roku stawki zwiększono: kapitan 50 SEK, porucznik i podporucznik 35 SEK, sierżant 30 SEK, kapral 18,75 SEK, wice kapral 12,50 SEK i członek załogi bez wyższego stopnia 6,25 SEK. Dodatkowo wypłacono specjalne zapomogi dla żonatych marynarzy, RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug, Pismo szwedzkiego ministerstwa spraw zagranicznych do Poselstwa RP w Sztokholmie z 5 grudnia 1939 roku oraz RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1940 sep – 1943 jan, HP 22 I/Polen. Pismo szwedzkiego ministerstwa spraw zagranicznych do Poselstwa RP w Sztokholmie z 19 stycznia 1943 roku.

podoficerowie i marynarze rozlokowani zostali w pokojach szesnasto- i dwudziestoduosobowych na pierwszym piętrze i parterze³². Wokół koszar wzniesiono trzymetrowe ogrodzenie z drutu kolczastego, a okręty zakotwiczone około 150 m od koszar³³. Obóz był pilnowany przez dwudziestosześcioosobowy oddział, wystawiający w dzień 4, a w nocy 8 posterunków. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że strona szwedzka wszelkie niedogodności tłumaczyła brakiem wystarczającej ilości czasu dla komendanta obozu mjr G. H. Engbloma³⁴ i jego szefa sztabu mjr R. Kolmodina na przygotowanie odpowiednich warunków zakwaterowania. Niemniej uważano zarówno wyposażenie budynku, jak i stan higieniczny za godny do zaakceptowania³⁵. Najważniejsze decyzje związane z sytuacją w obozie zapadały w trzyosobowym gronie, w skład którego wchodził: wspomniani już komendant obozu G. H. Engblom, jego szef sztabu R. Kolmodin oraz dowódca straży R. Erfass. Władze szwedzkie mianowały również polskiego komendanta obozu do spraw wewnętrznych. Został nim najstarszy wiekiem i stażem, dowódca „Sępa” komandor Władysław Salamon³⁶.

Natomiast na terenie poselstwa oficjalną opiekę nad marynarzami sprawował major Feliks Brzeskwiński, który uprzednio pełnił podobną funkcję w Rydze³⁷. W rzeczywistości jednak, aż do przybycia pierwszego

³² *Morze nasze morze cz. III*, Rzeczpospolita Podchorążacka, 2003, nr 1, s. 12.

³³ Rozmowa autora z Władysławem Słomą.

³⁴ Major Engblom był powszechnie lubiany przez polskich marynarzy. Niestety, tego samego nie można powiedzieć o jego następcy kpt. C. A. Laurellu, który został pierwszym komendantem obozu internowanych po przeprowadzeniu okrętów na jezioro Mälaren. Szacunek internowanych zyskał dopiero następca Laurella kpt. Gunnar von der Burg, rozmowa autora z Władysławem Słomą.

³⁵ E. Jarneberg, op. cit., s. 48–49.

³⁶ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1939. W. Salamon. PISM. MAR. A. V. 31.

³⁷ Szwecja, pragnąc czerpać z doświadczeń młodej armii polskiej, miała kilku oficerów na stażu w naszych pułkach oraz stałego *attache* wojskowego w Warszawie, którym przez kilka lat, aż do wybuchu wojny był płk. Eryk de Laval. Był on autorem dwóch książek o Polsce, w drugiej *Polens drama* opisał bez osłonek, po raz pierwszy po szwedzku stosunki pod obiema okupacjami oraz szczegóły deportacji sowieckich. Polski *attache* wojskowy bywał w Szwecji tylko dwa razy do roku, z czego raz na jesiennych manewrach. Polska nie interesowała się wówczas tak bardzo, prawie rozbrojoną, neutralną Szwecją i trzeba przyznać, że ta oszczędność była uzasadniona, RA, Polske ministern Wiesław Pateks samling, vol. 51, kopia artykułu napisana przez Patka dla „Wiadomości”, Londyn 1977, nr 1643/1644 z 2 października 1977 roku.

attache morskiego kmdr Tadeusza Podjazda-Morgensterna, jedynym „człowiekiem morza” na placówce dyplomatycznej był kpt. Mieczysław Cedro. To on zajmował się wszelkimi sprawami związanymi z internowanymi marynarzami. A oto jak go wspominał ówczesny pracownik poselstwa Wiesław Patek: „przed wojną był armatorem w Gdyni. Poza znajomością problemów żeglugowych, cechowało go opanowanie, uprzejmość i szczerą chęć pomocy każdemu. Wobec nawału zajęć Cedro przez kilka tygodni opłacał np. z własnych funduszy sekretarkę dla załatwiania listów od osób prywatnych, zwracających się doń o pomoc. Nie chciał nikogo zostawić bez odpowiedzi i przyjacielskiej pomocy”³⁸. Sytuacja zmieniła się z chwilą przybycia do Sztokholmu kmdr Tadeusza Podjazda-Morgensterna³⁹, który miał pełnić obowiązki *attache* morskiego.

Od samego początku władze Polskiej Marynarki Wojennej nie zapomniały o internowanych. Zdawano sobie sprawę, że w przypadku wydośtania się z internowania i doprowadzenia okrętów do portów brytyjskich, stan floty polskiej działającej pod dowództwem brytyjskim wzrośnie o 75%⁴⁰. Dowództwo polskiej marynarki z kontradmirałem Jerzym Świrskim na czele było świadome wagi utrzymania odpowiedniej dyscypliny i morale internowanych załóg. Toteż kontradmirał Świrski w bezpośredniej rozmowie z premierem Władysławem Sikorskim wysunął kandydaturę Tadeusza Podjazda-Morgensterna na stanowisko *attache* morskiego w Sztokholmie. Głównodowodzący Polską Marynarką Wojenną podkre-

³⁸ RA, Polske ministern Wiesław Pateks samling, vol. 51, kopia artykułu napisana przez Patka dla „Wiadomości”, Londyn 1977, nr 1643/1644 z 2 października 1977 roku.

³⁹ Morgenstern pełnił funkcję *attache* do IX 1941, kiedy to został zastąpiony przez kmdr Eugeniusza Pławskiego. Ostatnim *attache* morskim od IV 1943 roku do likwidacji obozu był kmdr Marian Wolbek, A. N. Uggla, *Polacy w Szwecji w latach II wojny światowej*, Gdańsk 1997, s. 55.

⁴⁰ Według umowy zawartej pomiędzy Rządem RP a Rządem Zjednoczonego Królestwa w dniu 18 listopada 1939 roku, Oddział Polskiej Marynarki Wojennej miał tworzyć część floty brytyjskiej i podlegać operacyjnym rozkazom Admiralicji Brytyjskiej. Miał on współdziałać z Marynarką Brytyjską pod rozkazami brytyjskich dowódców zespołów, do których miały być przydzielone polskie okręty. Jednocześnie polski *attache* morski w Londynie otrzymał instrukcje ścisłej współpracy z Admiralicją. Wewnętrzna administracja Polskiego Oddziału Marynarki Wojennej oraz jego personelu podlegała kompetencjom polskich władz, AAN, Ambasada RP w Londynie, sygn. 1365, Kopia układu zawartego między rządami RP i Zjednoczonego Królestwa w sprawie stworzenia Oddziału Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii.

ślał wielki autorytet, którym cieszył się Morgenstern wśród personelu, ułatwiający mu dbanie nie tylko o zachowanie odpowiedniej gotowości bojowej, ale również kontrolę sytuacji politycznej w celu wykorzystania nadarzającej się możliwości ucieczki⁴¹.

Tymczasem wobec nadsyłanych informacji przez mjr Brzeskwińskiego do Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) o niemieckich zamiarach zagarnięcia polskich okrętów podwodnych, przygotowania do ewentualnej ucieczki „Sępa”, „Rysia” i „Żbika” stały się potrzebą chwili. W tym celu 18 grudnia 1939 roku do Sztokholmu przybył Tadeusz Podjazd-Morgenstern. Początkowo władzom szwedzkim nie ujawniono prawdziwej przyczyny przybycia komandora. Kontradmiral Świrski w piśmie do posła RP w Sztokholmie G. Potworowskiego pisał: „Według instrukcji mojej wydanej komandorowi Morgensternowi, ma on w czasie nieoficjalnej obecności w Szwecji, w sposób na zewnątrz niewidoczny, kierować przez *attache* wojskowego sprawami okrętów podwodnych w Szwecji – za co, w granicach kompetencji władz wojskowych, jest on odpowiedzialny przede mną”⁴². Oczekując na nominację kmndr Morgenstern występował oficjalnie jako kurier czekający na pocztę dyplomatyczną⁴³.

Tymczasem wysiłki KMW nie spotkały się z powszechną aprobatą ze strony *Foreign Office*. Strona angielska podkreślała, iż należy powstrzymać się od wszelkich akcji, które dałyby Niemcom pretekst do zaatakowania Szwecji⁴⁴.

Kwestia uwolnienia internowanych okrętów uwidoczniła rozbieżności i przekładanie interesów angielskich nad polskimi. Strona polska przekonała się, nie po raz pierwszy i bynajmniej nie ostatni w czasie II wojny światowej, że jest tylko pionkiem w rozgrywce wielkich mocarstw. Trzeba jednak obiektywnie przyznać, że w tej kwestii to strona angielska miała rację. Oczywiście nie można negować argumentów dowództwa polskiej marynarki. Wydostanie trzech nowoczesnych okrętów i wykorzystanie ich w walce z przeciwnikiem byłoby olbrzymim wzmocnieniem polskich sił zbrojnych walczących u boku aliantów. Nie można

⁴¹ T. Skinder-Suchcitz, *Próby uwolnienia okrętów podwodnych z internowania w Szwecji IX 1939 – VI 1940*, Zeszyty Historyczne, Paryż 1996, Z. 115, s. 60–61.

⁴² A. N. Uggla, *I nordlig hamn. Polacker i Sverige under andra världskriget*, Uppsala 1997, s. 47.

⁴³ Ibidem, s. 47.

⁴⁴ T. Skinder-Suchcitz, op. cit., s. 63.

jednak zapominać, że ucieczka nawet jednego z okrętów (z pomocą Szwedów lub bez niej), byłaby Niemcom od razu znana i stałaby się doskonałym pretekstem dla Rzeszy do zakwestionowania szwedzkiej neutralności, a w dalszej kolejności zbrojnego ataku⁴⁵. Konsekwencje takiego obrotu sprawy, przede wszystkim uzyskanie kompletnej kontroli nad wydobywaniem wysokowartościowej rudy żelaza byłyby nieporównywalnie bardziej niebezpieczne dla aliantów aniżeli bezczynność trzech polskich łodzi podwodnych, internowanych na terenie Szwecji.

Tymczasem wkrótce po zapoznaniu się z sytuacją w obozie kmdr Morgenstern, oceniając stan kondycyjny i psychiczny marynarzy, raportował do KMW: „Z dowódców kmdr ppor. Salamon [dowódca „Sępa” – A. S.] i kmdr ppor. Grochowski [dowódca „Rysia”] robią wrażenie nerwowo wyczerpanych. Nie odniosłem tego samego wrażenia w stosunku do kmdr ppor. Żebrowskiego [dowódca „Żbika”], jednak sądzę, że młodszy dowódca z większą inicjatywą i temperamentem dawałby większą rękojmę powodzenia w czasie akcji. W razie projektowanego tylko przejścia do Anglii trzeba by moim zdaniem zmienić 2 dowódców, a w wypadku ewentualnej operacji dodać 2 do 3 młodszych oficerów. Jeśli chodzi o szeregowych, to na ogół zmiany nie będą potrzebne”⁴⁶.

Tymczasem niemiecka inwazja na Danię i Norwegię w kwietniu 1940 roku uczyniła plany KMW realniejszymi. Przede wszystkim zmienił się stosunek władz szwedzkich oraz angielskiej admiralicji. Szwedzi w obawie o swoje bezpieczeństwo zgodzili się na przesunięcie polskich okrętów podwodnych do basenu Arsenału w Sztokholmie (bazy szwedzkiej marynarki wojennej). Rozpoczęto również przygotowania do odpowiedniego uzbrojenia i wyposażenia okrętów w razie konieczności akcji bojowej⁴⁷. Jednocześnie internowani marynarze zostali zakwaterowani na stacjonującym już uprzednio w sztokholmskim arsenale „Darze Pomorza”⁴⁸. Niestety, warunki mieszkaniowe dalece odbiegały od minimum

⁴⁵ Dzisiaj powszechnie wiadomo, że Hitler bardzo poważnie myślał o zajęciu Szwecji. Szef sztabu wojsk niemieckich w Norwegii gen. Bamler na rozkaz gen. Jodla z naczelnego dowództwa *Wehrmachtu* na przełomie 1942/1943 roku opracował plan ataku na Szwecję. Więcej o niemieckich planach względem Szwecji T. Konecki, *Skandynawia w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 2003.

⁴⁶ T. Skinder-Suchcitz, op. cit., s. 66.

⁴⁷ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1940. W. Salamon. PISM. MAR. A.V. 31.

⁴⁸ „Dar Pomorza” w ostatnich dniach sierpnia przebywał na wodach terytorialnych Szwecji. Kapitan szkolnego żaglowca Konstanty Kowalski w obliczu wybuchu wojny i niemożności powrotu do Gdyni, postanowił pozostać

socjalnego i charakteryzowały się przede wszystkim brakiem odpowiedniego ogrzewania i ciasnotą.

W tym samym czasie do Sztokholmu, z polecenia kontradmirała Świrskiego, wysłany został kmdr ppor. Bogusław Krawczyk⁴⁹ w celu objęcia dowództwa nad ORP „Sęp”⁵⁰. Jednocześnie kmdr Morgenstern sporządził listę oficerów na poszczególnych okrętach, którzy mieli objąć dowództwo w razie konieczności akcji⁵¹. Oczywiście próżno było na niej szukać nazwisk Salamona i Grochowskiego⁵².

Niestety, przebieg działań w Norwegii zupełnie pokrzyżował plany KMW. Wobec niemieckich sukcesów i deklaracji o respektowaniu szwedzkiej neutralności, nastawienie Szwedów wobec aliantów zmieniło się ponownie na niekorzyść internowanych. Tym samym zostały rozwiane wszelkie nadzieje na wydostanie polskich jednostek. Stan pogoto-

w Szwecji (statek jako jednostka niewojkowa nie został internowany). Jednak szybko, przy pomocy posła RP w Sztokholmie G. Potworowskiego, uzyskał zgodę od władz szwedzkich na zaokrętowanie załogi na statkach handlowych płynących do Londynu. Ostatecznie na żaglowcu, który przycumowano w kanale sztokholmskim, pozostało czterech członków załogi odpowiedzialnych za konserwację statku. Więcej o losach „Daru Pomorza” J. Miłobędzki, *Ze szkoły morskiej do marynarki wojennej*, *Morze*, 1986, nr 4, s. 20–21.

⁴⁹ Komandor Krawczyk jeszcze jako kapitan zasłynął przede wszystkim skutecznym przeprowadzeniem we wrześniu ORP „Wilka” przez cieśniny duńskie, J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1981, s. 109–117.

⁵⁰ B. Romanowski, *Torpeda w celu!*, Warszawa 1960, s. 91.

⁵¹ Według nowych wytycznych dowództwo nad ORP „Sęp” miał objąć kmdr Krawczyk, ORP „Rys” kpt. Rekner, ORP „Żbik” kmdr Żebrowski. T. Skinder-Suchcitz, op. cit., s. 68.

⁵² Warto w tym miejscu zaznaczyć, że KMW w stosunku do internowanych dowódców podjęło dochodzenie, czy podjęli oni słuszną decyzję o internowaniu. Szef KMW zdecydował, że dowódcy powinni podlegać postępowaniu rehabilitacyjnemu, ponieważ istniało podejrzenie, że mając polecenie dotarcia do Anglii nie podjęli próby, a po zawinięciu do portu neutralnego nie zrobili nic, aby uniknąć internowania. Ostatecznie 12 grudnia 1944 roku Morski Sąd Wojenny uznał oficerów za niewinnych, jednak Komisja Rehabilitacyjna stwierdziła, że tylko kmdr Salomon z „Sępa” zachował się prawidłowo, ponieważ jego okręt nie miał najmniejszych szans na przedarcie się do Anglii. Pozostali oskarżeni złożyli odwołania, jednak trudno ocenić, czy zostały one pozytywnie rozpatrzone. Więcej o kontrowersyjnym dochodzeniu: *Morze nasze morze cz. III*, Rzeczpospolita Podchorążacka, 2003, nr 1, s. 11–13, a także M. Borowiak, *Stalowe drapieżniki: polskie okręty wojenne w wojnie*, Gdańsk 2005.

wia na okrętach został odwołany 10 czerwca, a z końcem lipca kmdr ppor. Krawczyk powrócił do Wielkiej Brytanii⁵³. Marynarze ponownie zostali zmuszeni do zdania amunicji, a wśród żołnierzy, którzy przez ostatnie miesiące żyli nadzieją wyrwania się z ziemi szwedzkiej i ponownym udziale w kampanii wojennej u boku kolegów, panowało powszechne przygnębienie⁵⁴. Wiadomości o stanie ducha marynarzy zostały szybko dostarczone do Londynu przez kmdr Morgensterna. W odpowiedzi KMW wydało odpowiedni rozkaz, którego głównym celem było poprawienie niskiego morale internowanych: „Wasze okręty nie mogą być w tej chwili użyte do walki, ale w terażniejszej wojnie mogą się stać najbardziej nieoczekiwane zdarzenia, dlatego też obowiązkiem waszym jest trzymać wasze okręty w stanie całkowitego pogotowia, o ile w warunkach, w których one się znajdują, jest to możliwe. Wy sami musicie być zdrowi duchem i ciałem, żeby w każdej chwili być gotowym do ciężkich walk, których w wypadku zmienionych okoliczności może nagle zażądać od was ojczyzna. Dlatego nie patrzcie na siebie jak na stojących poza wojną i w niej niepotrzebnych”⁵⁵.

Tymczasem na początku lipca 1940 roku okręty przeholowano na Jezioro Mälaren. Początkowo zakotwiczyły one przy wyspie Högholmen. Oficerów ulokowano na statku pasażerskim „Drottning Sofia”, dla reszty internowanych przeznaczono starą krypę mieszkalną z czasów I wojny światowej „Johannes”. Druga krypa o nazwie „Cerberus” przeznaczona była dla wartowników⁵⁶. Skalisty charakter wyspy sprawił jednak, że po dwóch tygodniach okręty przesunięto do pobliskiej wysepki Fällskär, znajdującej się w pobliżu stacji kolejowej Taxinge-Näsby. Życie na niewielkiej wyspie było bardzo monotonne. Sytuację dodatkowo komplikowały problemy z zaopatrzeniem w wodę pitną i mleko, po które trzeba było wiosłować do położonej niedaleko miejscowości Taxingsby⁵⁷.

⁵³ Komandor Krawczyk 19 lipca 1941 roku popełnił samobójstwo. Więcej o przyczynach śmierci komandora Krawczyka W. Pater, *Dlaczego kmdr ppor. Bogusław Krawczyk popełnił samobójstwo?*, Przegląd Morski, 1993, nr 11, s. 64–72.

⁵⁴ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1940. W. Salamon. PISM, MAR, A.V. 31.

⁵⁵ A. N. Uggla, *Polacy w Szwecji w latach II wojny światowej*, Gdańsk 1996, s. 66.

⁵⁶ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1941. W. Salamon. PISM, MAR, A.V. 31.

⁵⁷ Rozmowa autora z Władysławem Słomą.

W tym czasie KMW, począwszy od 1 września 1940 r. zreorganizowało strukturę polskiego dowództwa dla internowanych, tworząc jeden oddział dla wszystkich załóg. Dowódcą oddziału, jako komendant obozu, został kmdr ppor. Salamon, który reprezentował internowanych wobec szwedzkich władz i sprawował ogólny nadzór nad całością obozowych spraw. Podlegał mu dowódca załóg w osobie kmdr ppor. Żebrowskiego i jego zastępca kmdr ppor. Grochowski⁵⁸.

Wobec nieuchronnie zbliżającej się zimy nastąpiła nowa zmiana miejsca postoju okrętów. Zostały one przeholowane do miasteczka Mariefred, gdzie – jak się później okazało – miały pozostać do końca wojny. Oficerów umieszczono w cechującej się bardzo dobrymi warunkami willi Ekbacken. Każdy mieszkaniec miał własny pokój, a wspólne były salon, jadalnia, pokój stołowy, kuchnia oraz łazienka⁵⁹. Z czasem dla starszych oficerów wynajęto mieszkania prywatne w centrum miasteczka, dzięki czemu mogli sprowadzić do Szwecji swoje rodziny⁶⁰. Pozostałej części załogi przypadły krypy mieszkalne „Johannes” i „Cerberus”. Niestety, w obliczu zbliżającej się zimy krypy okazały się kompletnie nieprzystosowane do zamieszkania. Cienkie blachy, pozbawione izolacji powodowały, że przy ostrej, szwedzkiej zimie (temperatura spadała nawet do -38°C) zamarzały kaloryfery wewnątrz pomieszczeń! Kwestią czasu były pierwsze ofiary śmiertelne. Atmosferę tamtych dni najlepiej oddaje w swoich wspomnieniach, służący na „Rysiu” podoficer bosman mat. Władysław Słoma: „pierwszym z chłopaków, który zmarł na zapalenie płuc był Mańka [Antoni – przyp. aut.]. Warunki na krypach, gdzie początkowo mieszkaliśmy, były straszne. W czasie silnych mrozów dochodzących do -35°C , wewnątrz nie było cieplej niż minus kilka stopni. Ja marzłem nawet mając na sobie ciepłe ubranie i pięć koców, które przymarzały do blachy krypy. Inni, którzy nie doczekali końca wojny to [Józef] Lelito, [Franciszek] Kardacz, [Marian] Majewski i [Franciszek] Kaszuba. Dla tych, którzy zmarli w czasie internowania, sami wystawiliśmy nagrobki”⁶¹.

Różnice w standardzie życia między oficerami a resztą załogi bardzo szybko zaogniły sytuację w obozie. Jeden z internowanych, starszy marynarz Marian Kubiszyn w swojej pisemnej relacji wspominał, że już na terenie Vaxholmu dochodziło do napięć w tej kwestii: „oficerowie odizolowali się od społeczeństwa. Mając własnych kucharzy i ‘pomoc domo-

⁵⁸ J. Pertek, op. cit., s. 456.

⁵⁹ *Morze nasze morze cz. III*, Rzeczpospolita Podchorążacka, 2003, nr 1, s. 13.

⁶⁰ *Na internowaniu*, Polska Walcząca, 1943, nr 5, s. 5.

⁶¹ Rozmowa z Władysławem Słomą.

wą' prowadzili własną gospodarkę. Żyjąc spokojnie, a nawet beztrąsko we własnym świecie, nie przejmowali się za bardzo tragiczną i ciężką sytuacją obozową, a już najmniej załogami [...] Starsi marynarze i marynarze byli siłą roboczą na okrętach i obsługą obozu [...] nie mogli się tylko pogodzić z funkcją stołowych dla podoficerów. To był tragiczny rozdział życia obozowego"⁶². Tymczasem kontrast przywilejów, który uwidocznił się jeszcze bardziej po przeprowadzeniu okrętów na Jezioro Mälaren, zaognił i tak napiętą już sytuację. Wśród marynarzy coraz częściej zadawano sobie pytanie, co stało się ze złotem, które każda z łodzi w kwocie kilku tysięcy dolarów posiadała na pokładzie? Powszechnie utożsamiano zniknięcie okrętowego złota z rosnącymi przywilejami oficerów⁶³. Niestety dzisiaj, z racji upływającego czasu mało realne jest odkrycie prawdy, a sprawa złota wydaje się być jedną z nierozwiązywalnych zagadek tamtego okresu.

Sytuacja mieszkaniowa internowanych uległa poprawie na przełomie 1942/1943 roku. Wówczas to władze szwedzkie wyraziły zgodę na budowę trzech drewnianych baraków, które miały pełnić funkcję nowych kwater mieszkalnych. Zainstalowano w nich piece, światło elektryczne oraz bieżącą wodę. Natomiast na dotychczasowej krypie „Johannes” zorganizowano świetlicę, sklepik, kuchnię oraz kancelarię. Wkrótce powstało także prowizoryczne boisko do piłki nożnej oraz siatkówki. Wykopano również studnię, z której korzystają do dzisiaj okoliczni mieszkańcy. Wszystkie prace przeprowadzili polscy marynarze⁶⁴. Załogi cały czas pełniły służbę na okrętach, gdzie konserwowano mechanizmy i urządzenia, utrzymując je w pełnej gotowości. Trudno jednak było przezwyciężyć monotonię dnia powszedniego. Powszechnie stawało się uczucie złości wyrażane z powodu braku możliwości pomocy kolegom walczącym z nieprzyjacielem. Jeden z internowanych marynarzy, udzielając wywiadu korespondentowi wydawanych w Londynie „Wiadomości Polskich”, wspominał: „Nigdy nie czuliśmy się tak zapomniani i opuszczeni przez Boga i ludzi, jak wówczas. Prawie wszyscy tu jesteśmy specjalistami, z marynarki i z lotnictwa, wiemy, że przydalibyśmy się, że nie ma w tej wojnie nadmiaru ludzi właśnie w marynarce i w lotnictwie – ale cóż na to poradzić?”⁶⁵. Wielu marynarzy (głównie oficerów), chcąc zapomnieć o bezbarwnych dniach internowania już od 1940 roku, starało się,

⁶² A. N. Uggla, op. cit., s. 68–69.

⁶³ Rozmowa z Władysławem Słomą.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ *O internowanych w Szwecji*, Wiadomości Polskie, Londyn 1942, nr 49, s. 4.

za pośrednictwem hr. Folke Bernadotte, uzyskać zgodę na stały pobyt w Sztokholmie. Swoje prośby motywowano przede wszystkim chęcią uczestnictwa w wykładach miejscowego uniwersytetu (jako wolny słuchacz), korzystaniem z miejskiej biblioteki, ale przede wszystkim chęcią znalezienia dobrze płatnej pracy⁶⁶. Już od sierpnia 1940 roku marynarze mogli pracować przy ścinaniu i rąbaniu drzew w lesie w Högholmen. Roboty ziemne i leśne wykonywano zarówno na rachunek lasów państwowych jak i dla prywatnych właścicieli⁶⁷. Polscy marynarze byli również cenieni jako wysokiej klasy mechanicy. Nic więc dziwnego, że otrzymywali wiele pochwał od swoich pracodawców⁶⁸. Niestety, praca za minimalną stawkę nie mogła zaspokoić często podstawowych potrzeb. Bardzo szybko polscy marynarze zyskali sympatię wśród mieszkańców Mariefredu. Dla małego miasteczka pobyt internowanych był dużym wydarzeniem. Jednak poza powszechnie okazywaną życzliwością, można było spotkać również słowa krytyki. Przodował w nich organ szwedzkich narodowych socjalistów „Dagens Eko”, który wielokrotnie podkreślał destrukcyjny wpływ, jaki wywierają Polacy na życie pobliskiego miasteczka, a przede wszystkim miejscowych kobiet⁶⁹.

Osobny rozdział życia obozowego stanowiła działalność kulturalna. Internowani marynarze wykazali szereg inicjatyw, które pozwoliły zapomnieć o codzienności obozowej. W ten sposób zaczął funkcjonować chór (pomysłodawcą był por. Józef Minkiewicz) oraz orkiestra (ppor. Jerzy Hedinger), grywająca nawet na publicznych dancjach w pobliskim Mariefredzie⁷⁰. Jednak prawdziwy sukces odniósł dopiero zespół teatralny (ppor. Kazimierz Sadowski), specjalizujący się w odgrywaniu jasełek. Doskonała gra aktorska oraz barwne stroje zrobione osobiście przez marynarzy zwróciły uwagę nie tylko mieszkańców obozu, ale także Szwedów z pobliskiego miasteczka. Wkrótce jasełka w wykonaniu polskich marynarzy stały się obowiązującym punktem repertuaru kina w Ma-

⁶⁶ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug, HP 22 I/Polen, Pismo T. Nowackiego do hr. F. Bernadotte z 5 września 1940 roku oraz pismo K. Duczyńskiego do hr. F. Bernadotte z 5 września 1940 roku.

⁶⁷ *Na internowaniu*, Polska Walcząca, 1943, nr 5, s. 5.

⁶⁸ Pozytywny obraz internowanych w artykule pt. *För 20 år sedan* przedstawili ostatni komendant obozu dla internowanych marynarzy kpt. Gunnar von der Burg, *För 20 år sedan*, Svenska Dagbladet z 19. 09. 1959 r.

⁶⁹ *Polacker härjar bland Sörmlands flickor. Vämjeliga förhållanden i Mariefredstrakten*, Dagens Eko z 27. 05. 1941 roku.

⁷⁰ Rozmowa z Władysławem Słomą.

riefredzie. Stałym gościem na przedstawieniach bożonarodzeniowych był m. in. poseł RP w Sztokholmie Gustaw Potworowski, który nie zapominał o internowanych, wspierając ich często dobrym słowem w czasie swoich odwiedzin w obozie⁷¹. Jednak o wiele bardziej pomocny dla marynarzy okazał się reaktywowany we wrześniu 1939 roku Polski Komitet Pomocy⁷². Poza wsparciem moralnym członkowie komitetu zbierali składki przeznaczone na pomoc materialną dla internowanych. W ten sposób do obozu trafiały artykuły sanitarne, paczki żywnościowe, ubrania oraz książki⁷³. Wsparcie oferowane marynarzom przez PKP okazało się zbawienne wobec ostrej kontroli i cenzury, jakiej były poddawane przesyłki (głównie od rodziny) przeznaczone dla internowanych. Nagminnie były przypadki, że do rąk marynarzy trafiały niepełne paczki i zatuszowane fragmenty listów⁷⁴.

Próby zorganizowania życia kulturalnego i nielicznych rozrywek dla marynarzy nie mogły jednak zastąpić rozgoryczenia wśród wielu członków załogi. Monotonia życia obozowego i nieustanne konflikty na linii oficerowie – marynarze powodowały, że coraz trudniej było utrzymać dyscyplinę wśród załogi. Przede wszystkim otwarcie swoje niezadowolenie wobec zwierzchnictwa dowódców okrętowych wykazywała grupa marynarzy z kutra pościgowego „Batory”, którzy zostali dołączeni do internowanych w październiku 1939 roku. W liście do jednego z kendantów obozu tak uzasadniali swój stosunek do oficerów: „nie mamy zaufania do oficerów polskich, którzy nie mają prawa być naszymi szefami i którzy zamiast nam pomóc, robią wszystko, aby przeszkodzić w wykorzystywaniu praw i możliwości, które jeszcze mamy”⁷⁵. Chcac

⁷¹ Archiwum Akt Nowych, Poselstwo RP w Sztokholmie, MIKR. B 22802, S. 6526, List posła RP w Sztokholmie G. Potworowskiego do internowanych z 21 XII 1941 roku.

⁷² Polski Komitet Pomocy został reaktywowany 8 września 1939 roku z inicjatywy posła Potworowskiego i był kontynuacją działającego od jesieni 1915 roku do 1920 roku Polskiego Komitetu Ratunkowego. Głównym celem komitetu było niesienie pomocy Polakom masowo przybywającym po 1 września do Szwecji, K. Matuszak, *Polski Komitet Pomocy w Szwecji* [w:] *Polacy w Szwecji po II wojnie światowej*, Sztokholm 1992, s. 13–21.

⁷³ Polska Hjälpkommittén i Sverige arkiv, Protokoły z zebrań Komitetu z lat 1939–1945.

⁷⁴ Rozmowa z Władysławem Słomą.

⁷⁵ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug., HP 22 I/Polen, List oficerów polskich do kamentanta obozu w Falun z 30 lipca 1940 roku.

rozwiązać kłopotliwą sytuację polscy dowódcy obozu w porozumieniu z władzami szwedzkimi wysłali już w czerwcu 1940 r. dwudziestosześcioletnią grupę do obozu w odległej miejscowości Rommehed koło Falunu, nazywanego potocznie obozem w Falun⁷⁶. Bardzo szybko stał się on miejscem zesłania dla marynarzy oskarżonych o niesubordynację czy bójkę.

W czasie pobytu polskich marynarzy w obozie koło Mariefredu, doszło do dwóch poważnych incydentów. Pierwszym z nich było bezprawne zagarnięcie przez wojsko szwedzkie polskich okrętów. 26 czerwca 1941 roku o 8.15 rano, oficer marynarki szwedzkiej w asyście uzbrojonych żołnierzy wszedł na pokład internowanych okrętów z pisemnym rozkazem natychmiastowego opuszczenia pokładu przez polskich wartowników. Po opuszczeniu okrętów zostały one zajęte przez dwudziestoosobowe oddziały szwedzkie. Jednocześnie polskim marynarzom zabroniono, pod groźbą użycia broni, wchodzić na pokład. Tylko dowódca „Sępa” kmr ppor. Salamon odważył przedostać się na pokład swojego statku gdzie został ulokowany pod strażą. O godzinie 9 przyplłynęły cztery holowniki, które odholowały łodzie do Sztokholmu⁷⁷. Na miejscu komandora Salamona powiadomiono, że oczekuje go Dowódca Obrony Bałtyku kontradmirał C. Lindsström. Szybko okazało się, że był to podstęp. Kontradmiral Salamona nie przyjął, a na okręt już go nie wpuszczono⁷⁸. Do dzisiaj pozostaje niewyjaśnione pytanie, dlaczego strona szwedzka zarekwirowała okręty? Kontrowersyjności całej sprawie dodaje fakt, iż strona szwedzka nie zajęła jednolitej postawy w tej sprawie. Sekretarz Generalny Utrikesdepartamentet (szwedzkie ministerstwo spraw zagranicznych), Erik Boheman, który już 27 czerwca przyjął posła Gustawa Potworowskiego upierał się, że chodziło wyłącznie o podejrzenie sabotażu (do szwedzkiego MSZ miały trafić informacje o zainstalowaniu bomb na okrętach)⁷⁹. Tymczasem kontradmirał C. Lindsström, który rozmawiał z Potworowskim 1 lipca, jako oficjalną przyczynę odholowania okrętów do Sztokhol-

⁷⁶ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1939–1940 aug., HP 22 I/Polen, List hr. F. Bernadotte do szwedzkiego MSZ z 23 czerwca 1940 roku.

⁷⁷ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1940 sep – 1943 jan, HP 22 I/Polen. Sprawozdanie G. von der Burga z 30 czerwca 1941 roku.

⁷⁸ RA, Polske ministern Wiesław Pateks samling, vol. 51, kopia artykułu napisana przez Patka dla „Wiadomości”, Londyn 1977, nr 1643/1644 z 2 października 1977 roku.

⁷⁹ A. N. Uggla, *I nordlig hamn*, Uppsala 1997, s. 53.

mu podawał konieczność zabezpieczenia łodzi przed atakiem lotniczym i potrzebę przeprowadzenia niezbędnych remontów⁸⁰. Gdy przeszukiwanie okrętów nie przyniosło żadnych rezultatów, łodzie po wcześniejszych przeprosinach zwrócono polskim marynarzom, którzy przetransportowali je ponownie do obozu. Jakie więc były prawdziwe motywy tej jedynej zbrojnej szwedzko-polskiej akcji w czasie II wojny światowej? Profesor Uggla w swojej pracy przytacza raport *attache* Morgensterna, który utożsamiał uprowadzenie polskich okrętów z chęcią zapewnienia strony niemieckiej o swojej bezwzględnej neutralności. Takie rozwiązanie przyjmowano dotychczas za bardzo prawdopodobne. Jednak w świetle dokumentów Utrikesdepartamentet (UD) oraz Säkerhetspolisen (szwedzkie służby wywiadowcze) można wyraźnie stwierdzić, że główną przyczyną akcji z 26 czerwca było podejrzenie sabotażu. Kontradmiral Lindsström w raporcie do Dowódcy Marynarki Wojennej, 2 lipca 1941 r., opisując przebieg akcji nadmienił, że już na początku czerwca otrzymał wiadomość z wydziału informacji UD, iż jeden z pracowników polskiej placówki doniósł o przygotowywanym sabotażu na polskich okrętach⁸¹. O możliwości sabotażu wiedział również szwedzki agent umieszczony w Poselstwie RP w Sztokholmie. Osoba o pseudonimie „Kalle” 9 czerwca 1941 r. przekazała informację, że *attache* Morgenstern zakupił 10 litrów benzyny, które zamierzano wykorzystać do spalenia polskich okrętów⁸². Z powyższych dokumentów wynika, że przeprowadzenie sabotażu musiało być szczegółowo planowane w dowództwie polskim. Aby zrozumieć sens tej decyzji musimy pamiętać, że 22 czerwca 1941 roku Hitler zaatakował Związek Radziecki. KMW w Londynie musiało obawiać się scenariusza, w którym Szwecja może opowiedzieć się po stronie Rzeszy. Wówczas to, wobec braku możliwości ucieczki, zniszczenie okrętów było jedynym logicznym rozwiązaniem. W ten sposób uniemożliwiono by przejście polskich łodzi przez Rzeszę⁸³. Warto w tym miejscu zastanowić się, dlaczego strona szwedzka zareagowała w sposób tak zdecydowany? Dokładną kontrolę łodzi równie dobrze można było przepro-

⁸⁰ Ibidem, s. 53.

⁸¹ RA, UD: arkiv, Neutralitet bestämmelser och avtal. Internerade under krig 1940 sep – 1943 jan, HP 22 I/Polen, Pismo C. Lindsströma do Dowódcy Marynarki Wojennej z 2 lipca 1941 roku.

⁸² J. Lewandowski, *Węzeł sztokholmski. Szwedzkie koneksje polskiego podziemia, IX 1939 – VII 1942*, Acta Sueco – Polonica, Uppsala 1999, nr 4, s. 114.

⁸³ Polecenie zniszczenia okrętów w przypadku opowiedzenia się Szwecji po stronie Rzeszy zostało wydane mjr Brzeskwińskiemu już pod koniec 1939 roku, T. Skinder-Suchcitz, op. cit., s. 64.

wadzić w Mariefredzie. Dlaczego zatem postanowiono okręty odholować do Sztokholmu? Aby odpowiedzieć na powyższe pytanie musimy pamiętać, że Rzesza wywierała nieustanne naciski na władze szwedzkie. Już w tydzień po kapitulacji Francji, szefa wydziału politycznego w Utrikesdepartamentet Staffana Söderbloma odwiedził radca poselstwa niemieckiego Carl von Below, który zakomunikował zaniepokojenie za strony niemieckiej, iż Szwecja nadal utrzymuje stosunki z władzami polskimi na emigracji i zezwala na oficjalną działalność polskiej placówki⁸⁴. Natomiast pod koniec maja 1941 roku poseł Potworowski raportował do Londynu, że odbył rozmowę z sekretarzem Bohemanem, w trakcie której dowiedział się o niemieckich żądaniach zamknięcia polskiej placówki na terenie Szwecji⁸⁵. Jako główną przyczynę strona niemiecka podawała fakt, iż placówka polska w Sztokholmie stanowi centrum szpiegowskiej działalności wymierzonej przeciwko Rzeszy. Rząd szwedzki obawiał się dostarczyć Hitlerowi jakiegokolwiek pretekstu, pozwalającego uzasadnić Niemcom ewentualne wypowiedzenie wojny. Tymczasem zniszczenie polskich okrętów, zaledwie kilka dni po niemieckim ataku na Związek Radziecki, mogłoby stanowić kolejny dowód dla Hitlera, że rząd szwedzki nie kontroluje działalności Polaków na terenie Szwecji. Dlatego informacje o planowanym sabotażu postanowiono wykorzystać jako doskonały pretekst, aby pokazać, że strona szwedzka w pełni kontroluje internowanych Polaków i zamierza w dalszym ciągu przestrzegać swojej neutralności. Temu prawdopodobnie miała służyć akcja przeprowadzona 26 czerwca.

Drugim, wartym odnotowania epizodem, jaki wydarzył się w obozie, było wejście na jego teren 24 maja 1943 roku tajnej policji szwedzkiej i aresztowanie ppor. Kazimierza Sadowskiego i bosmana Franciszka Graczyka⁸⁶. Wspomniana dwójka należała do grupy marynarzy, którzy prowadzili radiowy podsłuch zakodowanych depešz niemieckich. Zapisywane na małym, bibułkowym papierze depešze dostarczano *attache* morskemu przy Poselstwie, które za jego pośrednictwem przesyłano do Londynu. Początkowo podsłuch prowadzono na krypie „Johannes”, a później na terenie willi oficerskiej Ekbacken. To właśnie tam aresztowano Sadowskiego

⁸⁴ O. Österberg, *Det problematiska erkännandet. Sverige och ett Central-europa i förändring* [w:] *Polen & Sverige 1919–1999* pod red. H. Runblom, A. N. Uggla, Uppsala 2005, s. 190.

⁸⁵ T. Potworowski, *The Polish Legation's undiplomatic activities, Stockholm September 1939 – July 1942*, *Acta Sueco-Polonica*, 2003, nr 10/11, s. 20.

⁸⁶ Grupa okrętów podwodnych internowanych w Szwecji. Sprawozdanie za rok 1943. W. Salamon. PISM. MAR. A.V. 31.

i Graczyka⁸⁷, których skazano odpowiednio na 15 i 9 miesięcy więzienia. Cała sprawa przeszła jednak bez większych konsekwencji, co należało wiązać zapewne ze stopniową zmianą sytuacji militarnej na froncie wschodnim na niekorzyść Rzeszy.

Tymczasem w najcięższym politycznie dla Szwecji okresie wojny, kiedy była ona otoczona przez siły niemieckie z trzech stron, Rzesza wymogła na Szwecji zgodę na natychmiastowe zwalnianie internowanych lotników „obu stron wojujących”. W praktyce korzystała wówczas z tego przywileju tylko strona niemiecka, ponieważ alianckie lotnictwo nad Szwecją praktycznie nie przelatywało. Jednak w obliczu zmieniającej się sytuacji na froncie, lotniska szwedzkie coraz częściej były wykorzystywane przez amerykańskie bombowce, które wobec uszkodzeń poniesionych w czasie akcji zaczepnych nie chciały ryzykować powrotu do Anglii. Wkrótce powyższy przepis rozszerzono również na marynarzy⁸⁸. Umożliwiło to opuszczenie Szwecji przez pierwszych polskich oficerów. Jednak zanim to się stało, już latem 1943 roku uzyskano zgodę na wyjazd do Anglii 5 oficerów i 3 marynarzy, którzy przyплыли do Szwecji na pokładzie kutra pościgowego „Batory”⁸⁹. Kolejną grupę w liczbie 3 oficerów oraz 17 podoficerów i marynarzy zwolniono jako ochotników do Londynu w dniu 5 grudnia 1944 roku⁹⁰. Ostateczne zakończenie internowania nastąpiło 1 sierpnia 1945 roku. „Ryś”, „Sęp” i „Żbik” przeszły pod tymczasowy nadzór władz szwedzkich, które odprowadziły okręty do Sztokholmu. Większość z internowanych pozostało w Szwecji do jesieni. Wielu marynarzy, licząc na najnowsze wieści z kraju, oczekiwało niecierpliwie przybycia komisji z Warszawy. Przybyła ona pod przewodnictwem kmdr Jerzego Kłossowskiego 23 sierpnia 1945 roku. Już pierwszy kontakt z polską delegacją rozwiął ostatnie wątpliwości wśród marynarzy. Oto jak go wspomina bosman mat. Władysław Słoma: „polska komisja zachęcała nas do powrotu na okrętach w nasze rodzinne strony. Ja jednak nie miałem wątpliwości. Nieudolna polszczyzna, którą posługiwał się jeden z admirałów wszystko wyjaśniała”⁹¹. Polskie okręty opu-

⁸⁷ Rozmowa z Władysławem Słomą.

⁸⁸ RA, Polske ministern Wiesław Pateks samling, vol. 51, kopia artykułu napisana przez Patka dla „Wiadomości”, Londyn 1977, nr 1643/1644 z 2 października 1977 roku.

⁸⁹ A. N. Uggla, *Polacy w Szwecji w latach II wojny światowej*, Gdańsk 1996, s. 62.

⁹⁰ M. Borowiak, *Stalowe drapieżniki: polskie okręty podwodne w wojnie*, Gdańsk 2005, s. 133.

⁹¹ Rozmowa z Władysławem Słomą.

ściły Sztokholm 21 października 1945 roku, a wraz z nimi „Dar Pomorza” i kuter „Batory”. Pożegnanie było bardzo uroczyste. Delegacja polska odznaczyła orderem „Polonia Restituta” 11 oficerów i 3 podoficerów odpowiedzialnych za opiekę nad polskimi marynarzami w trakcie internowania. Natomiast strona szwedzka zwróciła całą amunicję i broń oraz zaopatrzyła okręty w mapy i mechanizmy, a nawet dokompletowała materace dla załóg⁹². Ostatecznie spośród 16 oficerów, którzy przyплыли do Szwecji w 1939 roku, do powrotu zgłosił się tylko jeden – komandor Salamon. W drodze do kraju towarzyszyło mu 50 marynarzy (głównie tych, na których czekały w Polsce rodziny), 75 członków dawnych załóg postanowiło pozostać w Szwecji⁹³, reszta wybrała Anglię.

Powyższe fakty dowodzą, że blisko sześćdziesięcioletni okres internowania trzech polskich okrętów podwodnych na terenie Szwecji jest ważnym elementem historii polskich sił morskich w czasie II wojny światowej. Zatrzymani na terytorium Szwecji już we wrześniu 1939 roku, wydawać by się mogło, zostali zepchnięci na boczny tor działań wojennych. Tymczasem pobyt w neutralnym kraju okazał się dla wielu marynarzy bardzo ciężkim przeżyciem. Wobec braku doświadczenia ze strony władz szwedzkich, jak postępować z internowanymi, polscy marynarze musieli sprostać niejednokrotnie bardzo ciężkim warunkom internowania. Udało im się w tych warunkach utrzymać stan techniczny okrętów i gotowość bojową. Dzięki temu powracająca do kraju eskadra była gotowa do czynnej służby⁹⁴.

⁹² Więcej informacji o powrocie okrętów do Polski, *Szwedzkie refleksje i polska rzeczywistość naszych 'podwodniaków'*, *Marynarz Polski*, 1946, R. 1, nr 3, s. 6 oraz *Sep, Rys, Żbik i Dar Pomorza przed powrotem do macierzystych portów*, Rzeczpospolita, 1945, R. II, nr 286, s. 7.

⁹³ W latach 50-tych grupa byłych marynarzy założyła organizację o nazwie „Bratnia Pomoc”, której celem było pomaganie sobie w trudnych sytuacjach, a także kultywowanie polskości. Zaczęli sprowadzać z czasem polskie książki i czasopisma oraz organizować wspólne obiady, uroczystości świąteczne, zabawy czy imprezy kulturalne, z których dochód nierzadko przysyłałi do Polski na cele społeczne np. budowę Centrum Zdrowia Dziecka czy fundusz Komitetu Olimpijskiego, rozmowa autora z Władysławem Słomą.

⁹⁴ 30 listopada 1945 roku „Sep”, „Rys” i „Żbik” wcielone zostały w skład ludowej Marynarki Wojennej i pod względem organizacyjnym utworzyły dywizjon okrętów podwodnych, który został sformowany 15 grudnia jako samodzielna jednostka, Cz. Rudzki, op. cit, Warszawa 1985.

Sześćoletni pobyt polskich marynarzy w Szwecji jest również epizodem naświetlającym stosunek angielskiego sojusznika do polskiego rządu emigracyjnego. Kwestia uwolnienia polskich okrętów podwodnych była kolejnym przykładem przekładania angielskich interesów (choć w tym przypadku słusznych) ponad polskimi. Nie po raz pierwszy w tej wojnie i bynajmniej nie ostatni strona polska mogła przekonać się, że pomiędzy słownymi deklaracjami współpracy a praktyką istniała duża przepaść.

Wreszcie, polityka szwedzka wobec internowanych rzuca światło na prawdziwe oblicze szwedzkiej neutralności. Stosunek władz szwedzkich do polskich jednostek morskich ulegał zmianie w zależności od sytuacji na frontach II wojny światowej. W kwietniu 1940 roku po niemieckiej napaści na Danię i Norwegię, władze szwedzkie w obawie o własne bezpieczeństwo wyraziły zgodę na przemieszczenie polskich okrętów do Sztokholmu i przygotowanie ich do wyjścia w morze. Jednak po zażegnaniu niebezpieczeństwa okręty bez skrupułów rozbrojono i przemieszczono w głąb lądu. Kolejny dowód „obrony szwedzkiej neutralności” przyniósł czerwiec 1941 roku, kiedy to obawiając się żądań niemieckich, wykorzystując informacje o planowanym sabotażu władze szwedzkie, grożąc bronią, zagamęły polskie okręty. Miał to być wyraźny sygnał, że strona szwedzka w pełni kontroluje sytuację.

Obecnie w miejscu, gdzie był obóz dziś jest puste pole, na którym można dostrzec duży kamień z pamiątkową tablicą upamiętniającą lata internowania. Każdego roku wciągane są tu flagi polska i szwedzka. Nie ma miejsca w całej Szwecji, gdzie by powiewała polska flaga przez całe lato – tylko tu.

Aneksy:**Aneks 1****Załoga ORP „Sęp” internowana w Szwecji**

Kmdr ppor. Władysław Salamon, kpt. mar. Justyn Karpiński, por. mar. Konrad Duczyński, por. mar. Bronisław Hackbeil, por. mar. Józef Minkiewicz, ppor. Mar. Adam Górnicki, st. Bosman Władysław Kiecol, st. bosman Waclaw Pietrzak, bosman Teodor Farbisz, bosman Michał Strąg, bosman Piotr Szkolnicki, bosman Tadeusz Wojtowicz, bosman Witold Bielachowicz, bosmat Karol Kałuża, bosmat Józef Keller, bosmat Klemens Prauze, bosmat Paweł Puzik, bosmat Franciszek Rejman, bosmat Leon Sokół, bosmat Waclaw Strzelecki, bosmat Stanisław Zajaczkowski, mat Edmund Dietman, mat Teofil Gronowski, mat Brunon Jakubowski, mat Franciszek Józefiak, mat Franciszek Kaszuba, mat Karol Kowalik, mat Stanisław Kuś, mat Paweł Lipnicki, mat Tadeusz Malczewski, mat Antoni Mańka, mat Michał Milanowicz, mat Józef Mrowiec, mat Kazimierz Nędza, mat Bernard Osiński, mat Jarosław Pizuński, mat Mikołaj Podkowiak, mat Michał Roj, mat Kazimierz Ruszkowski, mat Michał Sawańczuk, mat Roman Swacha, mat Jan Tkaczyk, st. mar. Lech Bartczak, st. mar. Paweł Dominik, st. mar. Alfred Fritzkowski, st. mar. Stanisław Głuch, st. mar. Stanisław Gołębiowski, st. mar. Jerzy Kolański, st. mar. Tadeusz Koziół, st. mar. Stanisław Kwasecki, st. mar. Jan Lutecki, st. mar. Władysław Mordarski, st. mar. Zdzisław Pieniowski, st. mar. Hubert Potrać, st. mar. Stefan Pranschke, st. mar. Artur Rausch, st. mar. Wiktor Samsonowicz, st. mar. Mieczysław Sęk, st. mar. Jan Surmacewicz, st. mar. Walerian Szymański, st. mar. Jan Wysocki.

Aneks 2**Załoga ORP „Ryś” internowana w Szwecji**

Kmdr ppor. Aleksander Grochowski, kpt. mar. Jerzy Rekner, por. mar. Jerzy Hedinger, por. mar. Henryk Pachociński, por. mar. Cezary Tomaszewicz, bosman Stanisław Buczek, bosmat Henryk Ćwiklak, bosmat Feliks Januszewski, bosmat Jan Jastrzębski, bosmat Leon Juszcak, bosman Aleksander Kneczka, bosman Marian Majewski, bosmat Józef Pastuszuk, bosmat Zygfryd Schneider, bosman Ignacy Skiba, bosman

Tadeusz Wejman, mat Stanisław Czerwiec, mat Józef Cześnik, mat Władysław Jabłonowski, mat Stanisław Książkiewicz, mat Bohdan Kuciej, mat Józef Lelito, mat Mieczysław Lewko, mat Władysław Maltański, mat Henryk Pawlak, mat. Stanisław Pluciński, mat Antoni Posierbski, mat Maksymilian Simiński, mat Władysław Słoma, mat Rudolf Wanke, mat Kazimierz Zarzecki, mat Jan Zdrojewski, st. mar. Stanisław Bernadyniewicz, st. mar. Franciszek Dziewior, st. mar. Franciszek Kardacz, st. mar. Franciszek Kościelski, st. mar. Waclaw Kośmider, st. mar. Zdzisław Kraszewski, st. mar. Ignacy Łaski, st. mar. Stanisław Łukasiewicz, st. mar. Józef Malta, st. mar. Eugeniusz Szczygieł, st. mar. Jan Szuprzyński, st. mar. Stanisław Terlecki, st. mar. Zygmunt Żukowski, mar. Tadeusz Jankowski, mar. Jan Karbanik, mar. Władysław Mazur, mar. Andrzej Multan, mar. Henryk Plichta, mar. Józef Sekowski, mar. Aleksander Walentyłowicz, mar. Wiktor Wersocki, mar. Jan Gieryluk.

Aneks 3

Załoga ORP „Żbik” internowana w Szwecji

Kmdr ppor. Michał Żebrowski, kpt. mar. Wilhelm Komuda, por. mar. Roman Jankisz, por. mar. Henryk Zdzienicki, ppor. Mar. Kazimierz Sadowski, bosman Jarosław Dubiński, bosman Bolesław Małek, bosman Stanisław Pilarczyk, bosmat Jerzy Frohlke, bosmat Zenon Przybylski, bosmat Bolesław Sabramowicz, bosmat Izydor Skorupski, bosmat Władysław Wierzbicki, mat Zdzisław Bednarz, mat Waclaw Komorowski, mat Antoni Kopeć, mat Kazimierz Kuśmider, mat Zygmunt Lisiak, mat Edward Lutomirski, mat Karol Maćkow, mat Czesław Marcinkowski, mat Mieczysław Parszyk, mat Stefan Skolimowski, mat Henryk Skotarczyk, mat Zygmunt Sokołowski, mat Alfons Stefański, mat Bolesław Taracznik, mat Tadeusz Wodyk, mat Jan Wojda, mat Lucjan Wojciechowski, mat Władysław Wypych, st. mar. Józef Czajkowski, st. mar. Stanisław Józwiak, st. mar. Konrad Kalina, st. mar. Piotr Kraszewski, st. mar. Kazimierz Kubiak, st. mar. Marian Kubiszyn, st. mar. Kazimierz Kujawa, st. mar. Jan Paprocki, st. mar. Zdzisław Piechocki, mar. Tadeusz Altman, mar. Florian Bukowski, mar. Bronisław Kamienicki, mar. Brunon Nierzwicki, mar. Jan Oelberg, mar. Karol Posocki, mar. Leon Pośpiech, mar. Norbert Radowski, mar. Edward Tomczak, mar. Stefan Toruński, mar. Roman Trociński, mar. Czesław Wrotek.

Aneksy:**Aneks 1****Załoga ORP „Sęp” internowana w Szwecji**

Kmdr ppor. Władysław Salamon, kpt. mar. Justyn Karpiński, por. mar. Konrad Duczyński, por. mar. Bronisław Hackbeil, por. mar. Józef Minkiewicz, ppor. Mar. Adam Górnicki, st. Bosman Władysław Kiecol, st. bosman Waclaw Pietrzak, bosman Teodor Farbisz, bosman Michał Strąg, bosman Piotr Szkolnicki, bosman Tadeusz Wojtowicz, bosman Witold Bielachowicz, bosmat Karol Kałuża, bosmat Józef Keller, bosmat Klemens Prauze, bosmat Paweł Puzik, bosmat Franciszek Rejman, bosmat Leon Sokół, bosmat Waclaw Strzelecki, bosmat Stanisław Zajązkowski, mat Edmund Dietman, mat Teofil Gronowski, mat Brunon Jakubowski, mat Franciszek Józefiak, mat Franciszek Kaszuba, mat Karol Kowalik, mat Stanisław Kuś, mat Paweł Lipnicki, mat Tadeusz Malczewski, mat Antoni Mańka, mat Michał Milanowicz, mat Józef Mrowiec, mat Kazimierz Nędza, mat Bernard Osiński, mat Jarosław Pizuński, mat Mikołaj Podkowiak, mat Michał Roj, mat Kazimierz Ruszkowski, mat Michał Sawańczuk, mat Roman Swacha, mat Jan Tkaczyk, st. mar. Lech Bartczak, st. mar. Paweł Dominik, st. mar. Alfred Fritzkowski, st. mar. Stanisław Głuch, st. mar. Stanisław Gołębiowski, st. mar. Jerzy Kolański, st. mar. Tadeusz Koziół, st. mar. Stanisław Kwasecki, st. mar. Jan Lutecki, st. mar. Władysław Mordarski, st. mar. Zdzisław Pieniowski, st. mar. Hubert Potrać, st. mar. Stefan Pranschke, st. mar. Artur Rausch, st. mar. Wiktor Samsonowicz, st. mar. Mieczysław Sek, st. mar. Jan Surmacewicz, st. mar. Walerian Szymański, st. mar. Jan Wysocki.

Aneks 2**Załoga ORP „Ryś” internowana w Szwecji**

Kmdr ppor. Aleksander Grochowski, kpt. mar. Jerzy Rekner, por. mar. Jerzy Hedinger, por. mar. Henryk Pachociński, por. mar. Cezary Tomaszewicz, bosman Stanisław Buczek, bosmat Henryk Ćwiklak, bosmat Feliks Januszewski, bosmat Jan Jastrzębski, bosmat Leon Juszcak, bosman Aleksander Kneczka, bosman Marian Majewski, bosmat Józef Pastuszuk, bosmat Zygfryd Schneider, bosman Ignacy Skiba, bosman

Tadeusz Wejman, mat Stanisław Czerwiec, mat Józef Cześnik, mat Władysław Jabłonowski, mat Stanisław Książkiewicz, mat Bohdan Kuciej, mat Józef Lelito, mat Mieczysław Lewko, mat Władysław Maltański, mat Henryk Pawlak, mat. Stanisław Pluciński, mat Antoni Posierbski, mat Maksymilian Simiński, mat Władysław Słoma, mat Rudolf Wanke, mat Kazimierz Zarzecki, mat Jan Zdrojewski, st. mar. Stanisław Bernadyniewicz, st. mar. Franciszek Dziewior, st. mar. Franciszek Kardacz, st. mar. Franciszek Kościelski, st. mar. Wacław Kośmider, st. mar. Zdzisław Kraszewski, st. mar. Ignacy Łaski, st. mar. Stanisław Łukasiewicz, st. mar. Józef Malta, st. mar. Eugeniusz Szczygieł, st. mar. Jan Szupryczyński, st. mar. Stanisław Terlecki, st. mar. Zygmunt Żukowski, mar. Tadeusz Jankowski, mar. Jan Karbanik, mar. Władysław Mazur, mar. Andrzej Multan, mar. Henryk Plichta, mar. Józef Sekowski, mar. Aleksander Walentynowicz, mar. Wiktor Wersocki, mar. Jan Gieryluk.

Aneks 3

Załoga ORP „Żbik” internowana w Szwecji

Kmdr ppor. Michał Żebrowski, kpt. mar. Wilhelm Komuda, por. mar. Roman Jankisz, por. mar. Henryk Zdzienicki, ppor. Mar. Kazimierz Sadowski, bosman Jarosław Dubiński, bosman Bolesław Małek, bosman Stanisław Pilarczyk, bosmat Jerzy Frohlke, bosmat Zenon Przybylski, bosmat Bolesław Sabramowicz, bosmat Iżydor Skorupski, bosmat Władysław Wierzbicki, mat Zdzisław Bednarz, mat Wacław Komorowski, mat Antoni Kopeć, mat Kazimierz Kuśmider, mat Zygmunt Lisiak, mat Edward Lutomirski, mat Karol Maćkow, mat Czesław Marcinkowski, mat Mieczysław Parszyk, mat Stefan Skolimowski, mat Henryk Skotarczyk, mat Zygmunt Sokołowski, mat Alfons Stefański, mat Bolesław Taracznik, mat Tadeusz Wodyk, mat Jan Wojda, mat Lucjan Wojciechowski, mat Władysław Wypych, st. mar. Józef Czajkowski, st. mar. Stanisław Józwiak, st. mar. Konrad Kalina, st. mar. Piotr Kraszewski, st. mar. Kazimierz Kubiak, st. mar. Marian Kubiszyn, st. mar. Kazimierz Kujawa, st. mar. Jan Paprocki, st. mar. Zdzisław Piechocki, mar. Tadeusz Altman, mar. Florian Bukowski, mar. Bronisław Kamienicki, mar. Brunon Nierzwicki, mar. Jan Oelberg, mar. Karol Posocki, mar. Leon Pośpiech, mar. Norbert Radowski, mar. Edward Tomczak, mar. Stefan Toruński, mar. Roman Trociński, mar. Czesław Wrotek.