Członkowie „Wypraw wrakowych” odnaleźli niszczyciel eskortowy ORP *Kujawiak* po 72 latach!

Piotr Wytykowski

 Od feralnej wiosennej nocy w czerwcu 1942 roku minęło 72 lata! Na decyzję o poszukiwaniu wraku polskiego okrętu miał wpływ splot przypadkowych wydarzeń. Zimą 2014 r. biorąc udział w warsztatach z archeologii podwodnej w Toledo w Ohio, USA poznałem Chrisa Kraskę, który opowiadając o sobie wspomniał, że jego ojciec marynarz Jan Kraska (odznaczony Medalem Morskim za rzetelną służbę na morzu) służył na niszczycielu eskortowym *ORP Kujawiak* i tej nocy kiedy okręt tonął był na pokładzie, a po potem przez długich sześć godzin pozostawał w wodzie i czekał na ratunek. Wtedy przyszła mi do głowy myśl o odnalezieniu wraku polskiego okrętu. Zadzwoniłem do przyjaciela Romana Zajdera, z którym od lat organizujemy ekspedycje wrakowe. Projekt wszedł w życie…

 Ale, od czego zacząć, wiedząc, że wielu przed nami szukało wrak okrętu bez powodzenia? Słowo się rzekło. Do dzieła…, trzeba było zebrać wszystkie dostępne dokumenty archiwalne i książki na temat historii i udziału *Kujawiaka* w działaniach bojowych na morzu. Niestety. W języku polskim zachowało się niewiele materiałów i relacji świadków (członków załogi) z katastrofy. W tych okolicznościach pozostały nam źródła angielskie. Bardzo pomocny w poszukiwaniach dokumentów okazał się Vincent O’Hara, autor wielu publikacji dotyczących operacji morskich podczas II wojny światowej. Jedna z jego wcześniejszych książek jest poświęcona Operacji „Harpoon” - ostatniej akcji bojowej w której wziął udział ORP *Kujawiak*, jeden z dwóch niszczycieli eskortowych z pod biało-czerwonej bandery (oraz ORP *Krakowiak*; w 1942 r. PMW otrzymała trzeci okręt klasy „Hunt” - *Ślązak*), które od 1941 r. pozostawały pod skrzydłami Royal Navy.

 Nawiązaliśmy kontakt także z The Nationale Archives w Kew, Instytutem Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, Brytyjskim Urzędem Hydrograficznym i Bundesarchiv-Militärarchiv we Freiburgu. Dzięki wspomnianym instytucjom zebraliśmy wiele cennych dokumentów. Swoją pomoc udzielił również włoski policjant Luca Quaglia – który na naszą prośbę - spenetrował archiwa włoskie i uzyskał dla poszukiwaczy wraków dokumenty mówiące o udziale Kujawiaka w Operacji „Harpoon”. W pewnym momencie na etapie naszych poszukiwań okazało się, że dysponujemy tak wielką liczbą fotografii, notatek, raportów, map sytuacyjnych i innych dokumentów, że ciężko było ogarnąć. Musieliśmy na spokojnie zapoznać się i przeanalizować wartość posiadanych materiałów. Śledztwo historyczne jest mozolne i monotonne, ale bardzo fascynujące.

 Po wielomiesięcznych i wyczerpujących oraz nerwowych przygotowaniach przyszedł wreszcie czas żeby się przekonać, czy rzeczywiście rzetelnie podeszliśmy do odnalezienia wraku *Kujawiaka*. Na Maltę wyruszyliśmy z Gdańska 15 września 2014 r. Przed wylotem członkowie ekspedycji wzięli jeszcze udział we mszy świętej za dusze kilkunastu poległych marynarzy na *Kujawiaku* w kościele pod wezwaniem Św. Michała Archanioła i odwiedzili grób komandora porucznika Ludwika Lichodziejewskiego (zm. 27 kwietnia 1974 r. w Chicago, następnie zabalsamowane zwłoki przywieziono do Polski) znajdujący się na przykościelnym cmentarzu. **(foto1)** Podróż do tego państwa wyspiarskiego nie obyła się bez przygód, a węgierskie tanie linie lotnicze WizzAir podniosły nam znacznie ciśnienie przy przyjmowaniu do odprawy specjalistycznego sprzętu ważącego ponad ćwierć tony. Szkoda, że ludzkie podejście do pasażera nie jest dewizą firmy.

 Malta, to piękna wyspa z niesamowicie bogatą historią i zabytkami, jednak tym razem nie przyjechaliśmy podziwiać jej walorów, czekała nas do wykonania praca. Pierwszy dzień trwania ekspedycji minął na przygotowaniu sprzętu specjalistycznego, który miał nam pomóc w poszukiwania wraku. W plątaninie kabli i przewodów do przetworników tylko nasz inżynier Bartłomiej Grynda mógł się w tym odnaleźć. Po uporaniu się z montażem i wyregulowaniu sprzętu wyruszyliśmy na pozycję, na której znajduje się wrak angielskiego Hunt’a II HMS *Southwold* (35º53'N i 14º35'E), który zatonął na minie 24 marca 1942 r. Musieliśmy mieć stuprocentową pewność, że działanie dopiero, co złożonych urządzeń, nie zawiedzie podczas kolejnych dni poszukiwania okrętu. Wszystko działało, na szczęście, bez zarzutu!

 Wczesnym rankiem, 17 września, zaczęły się dla nas właściwe „łowy”. Byliśmy bardzo spokojni, chociaż każdy z członków wyprawy na swój sposób przeżywał dzień rozpoczęcia poszukiwań. Mieliśmy cel i zadanie do wykonania. Przed nami gdzieś tam na głębokości kilkudziesięciu metrów leżał roztrzaskany wrak *Kujawiaka.*

 Dla osób niezorientowanych w temacie nasza praca wydaje się nudna i monotonna. Po analizie dokumentów archiwalnych wyznaczyliśmy kwadrat w którym powinien znajdować się wrak naszego okrętu. Oczywiście kwadrat ten odpowiednio powiększyliśmy, aby dać sobie odpowiedni zapas na wypadek popełnienia błędu przy analizie. Sonary w wodzie ciągnęły się za łodzią kilkadziesiąt metrów, a ta posuwała się z prędkością nie większą niż 2 węzły. Nic tylko się opalać, niestety oprócz sternika jeden z nas musiał pełnić dyżur przy monitorze, aby nie przegapić tego po co tu przyjechaliśmy.

 Zmienialiśmy się średnio co 45 minut, bo monotonia morskiego dna przekładała się na taką samą nudę obrazu monitora wywołującą senność. Pierwsze dni były najtrudniejsze, ponieważ wszyscy zdawaliśmy sobie sprawę z faktu, że nie jesteśmy w rejonie w którym powinien znajdować się wrak, więc tylko przypadek, bądź inny ciekawy obiekt mógłby podnieść nam adrenalinę.

 W niedzielę 21-go, gdy zbliżyliśmy się do strefy podwyższonego prawdopodobieństwa, gdzie wiele lat temu doszło do tragedii *Kujawiaka*, uwaga nasza była już niezwykle wyczulona. Oczy kolegów, którzy w tym czasie nie mieli innych obowiązków, skupione były na ekranie monitora. Każdy chciał wtedy usiąść przed monitorem. Rytm uderzeń bijącego serca każdego z poszukiwaczy był daleki od stanu wyciszenia. Jednak to jeszcze nie był ten dzień…

|  |
| --- |
|  **Lista poległych 16 czerwca 1942 r. członków załogi ORP *Kujawiak***  |
|  1. bosmanmat Stanisław Dąbrowski 2. bosmanmat Andrzej Hołowacz 3. bosmanmat Aleksy Kozakow 4. bosmanmat Mieczysław Kubik 5. bosmanmat Stanisław Szwartz 6. bosmanmat Michał Zajączkowski 7. mat Stanisław Sadowski 8. starszy marynarz Józef Biernacki 9. starszy marynarz Józef Jankowski  10. starszy marynarz Edward Jasionowski 11. starszy marynarz Edward Zych 12. marynarz Edward Olsztyn 13. marynarz Edward Zysk  |

 Jest 22 września 2014 r. Poniedziałek. Na ten dzień, według wcześniej opracowanego planu, mieliśmy przeprowadzić przeszukiwanie strefy zero. Wszyscy byli bardzo podekscytowani, a wykonywane czynności każdy z nas starał się robić z największą dokładnością, aby tylko czegoś nie przeoczyć. Wszystkie urządzenia pracowały sprawnie, nam pozostało „tylko” wpatrywać się w monitor sonaru. Była godz. 11:15, gdy zaczęło się – w końcu - coś dziać…, przestało wreszcie być nudno…, na ekranie monitora wyłoniła się rufa wraku, a zaraz za nią dobrze widoczne stanowisko artylerii. Wszyscy momentalne spojrzeli na siebie z niedowierzaniem, a w głowach pojawiła się tylko jedna myśl…, to musi być WRAK!

 Zanim ta myśl została przetworzona i przerodziła się w dziki okrzyk radości wydobywający się ze wszystkich gardeł minęło kilka sekund - takie zachowanie określa się potocznie - zaniemówić z wrażenia! Nie ma mowy o pomyłce, odnaleźliśmy duży wrak okrętu wojennego. Ale czy to jest ten wrak, który jest celem naszej wyprawy? Czy po 72 latach od tragicznych wydarzeńnatrafiliśmy w końcu na wrak *Kujawiaka*? Wielu go dotychczas szukało, ale czy to nam udało się go wreszcie odnaleźć? Trzeba było jak najszybciej sprawdzić!

 Ze względu na wiele zabytków zalegających w przybrzeżnych wodach Malty przepisy dotyczące poszukiwań i eksploracji są bardzo restrykcyjne. Aby zrealizować ten projekt, musieliśmy uzyskać odpowiednie pozwolenia nie tylko na poszukiwanie wraku *Kujawiaka*, ale także na wykorzystanie każdego rodzaju sprzętu – sonaru, czy podwodnego pojazdu. Władze Republiki Malty są bardzo skrupulatne i dokładne w wydawaniu tego rodzaju zezwoleń i bardzo często źle umotywowane wnioski kończą się kategoryczną odmową. Dzięki olbrzymiej pomocy i zaangażowaniu Ambasadora Republiki Malty w Warszawie jego Ekscelencji Pierre Clive Agius’a wniosek został rozpatrzony pozytywnie. Niewykluczone również, że wpływ na to miała wciąż żywa na Malcie pamięć o Polakach walczących w obronie tego kraju.

 Do zmroku pływaliśmy nad wrakiem zbierając dokładną dokumentacje sonarową. Wszystkie urządzenie rejestrowały wrak znajdujący się ponad 100 metrów pod kilem jachtu. Zmienialiśmy tylko ustawienia i częstotliwości, aby uzyskać jak najdokładniejszy obraz**. (foto3-5)** Pracowaliśmy jak natchnieni, rozpierała nas radość, duma i szczęście… zrobiliśmy jeszcze jedno napłynięcie, potem kolejne i jeszcze jedno... Zaczęliśmy krzyczeć na Michała Szczepaniaka żeby się nie ociągał, tylko „napływał” jeszcze raz. Zależało nam na jak najlepszym ujęciu. Gdyby nie nadchodząca noc nic nie oderwałoby nas od tej roboty.

 Następnego dnia, 23 września, postanowiliśmy użyć pojazd ROV. To, co ujrzeliśmy tego dnia na obrazie jednej z kamer, mocno nas zdumiało. Ale po kolei. Pogoda nie była najlepsza. Wiał silny wiatr do lądu, fale stawały się coraz większe. My jednak chcieliśmy koniecznie zdobyć potwierdzenie, że odnalezionym wrakiem jest *Kujawiak*. To było zadanie, które miał wykonać podwodny pojazd konstrukcji firmy Gralmarine.

 Zacumowaliśmy nad wrakiem, co było nie lada wyzwaniem, ponieważ jacht tej wielkości, który mieliśmy do dyspozycji, nie posiadał aż tak długich lin kotwicznych. Po dokładnym przygotowaniu pojazdu ROV opuściliśmy go precyzyjnie na wrak. Jest pierwszy obraz z wraku – świetnie! Trafiliśmy na śródokręcie; mamy pełne zbliżenie obrazu, po chwili drugi obraz i … wśród członków wyprawy nastąpiła kompletna konsternacja. Zaraz, zaraz – to chyba nie jest niszczyciel eskortowy…, to raczej wygląda na statek wycieczkowy. Okazało się, że na samym śródokręciu, przy kominie stoi… ławka! Zwykła, drewniana, cholerna ławka! Z cienkimi szczebelkami i wywiniętym siedziskiem. Co prawda widać charakterystyczny łuk burty, ale mimo wszystko, skąd na okręcie wojennym drewniana ławka? Niestety, tego dnia nie mogliśmy już nic więcej zrobić. Ze względu na wzmagający się wiatr i rosnące fale, zmuszeni byliśmy przerwać prace. Do najbliższej, bezpiecznej i osłoniętej od wiatru zatoki mieliśmy kilkanaście mil morskich.

 Dopłynęliśmy, zacumowaliśmy do boi i rzuciliśmy kotwicę. Postanowiliśmy przeczekać sztorm na jachcie. Po północy wiatr i fale były tak silne, że spowodowały zerwanie dwóch, 20 mm lin cumowniczych. Przytrzymywało nas jeszcze na kotwicy, ale i ona zaczynała już powoli dryfować. Podjęliśmy decyzję wyjścia w morze i dotarcia do portu La Valletta. Zanim wściekłe morze wyrzuciło nas na mieliznę, wyszliśmy z zatoki, płynąc naprzeciw żywiołowi. Przelewające się przez pokład fale moczyły nas od stóp do głów, a przechyły dochodzące do 45 stopni nie napawały nas optymizmem. Byliśmy poprzywiązywani linami, odziani w kapoki, do La Valletty przyszło nam sztormować półtorej godziny. Po rejsie z piekła rodem i stawianiu czoła wielometrowym falom, dzięki wspaniałej żegludze i ciężkiej pracy naszego kapitana Michała dopłynęliśmy do wejścia do portu. Przez radio nadaliśmy komunikat o wejściu do mariny. Tymczasem po drugiej stronie powitała nas cisza… nikogo nie było. Okazało się, że wszyscy poszli spać, wychodząc z założenia, że nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie pływał jachtem po morzu w taką pogodę. No cóż… bez pomocy asysty przycumowaliśmy w końcu przy bezpiecznej kei i padliśmy ze zmęczenia w swoich kojach nie zwracając zupełnie uwagi, że wszystko w środku, co nie było na stałe przymocowane do jachtu zmieniło miejsce swojego wcześniejszego pobytu.

 Całą noc, a raczej to co jeszcze z niej zostało, gdy leżałem w koi, bo nie było mowy o śnie po wydarzeniach ubiegłego dnia i sztormie, który o mało nie zamienił jachtu w kolejną atrakcje dla nurków, nie dawała mi spokoju ta nieszczęsna ławka. Z nadejściem pierwszych promieni słońca, które oświetliły keję rozwinąłem plany stoczniowe ORP *Kujawiak.* Na chwilę moje serce przestało bić… bo co widzę na planie głównym…, na śródokręciu…, na tle komina… TAK! To drewniana ławka! Na której widnieje angielski napis: „Lumber Rack”. BINGO! Ta jakże przedtem nieszczęsna drewniana ławka teraz identyfikuje nam wrak jako niszczyciel klasy Hunt II. **(foto6)**

 Pozostałe dnie, to więcej i więcej materiału z wraku polskiego okrętu, bo teraz już nie mamy wątpliwości, że odnaleźliśmy wrak Okrętu Rzeczypospolitej Polskiej *Kujawiak*. Wrak leży na lewej burcie i znajduje się relatywnie w dobrym stanie, wszystkie charakterystyczne elementy znajdują się na swoich miejscach, elementy, które bez cienia wątpliwości potwierdzają identyfikacje.

 Warunkiem uzyskania zezwolenia na poszukiwania była ścisła współpraca z odpowiednimi instytucjami maltańskimi. Co jakiś czas musieliśmy składać raport z dotychczasowo wykonanej pracy i osobiście relacjonować poszukiwania w biurze Głównego Kuratora Dziedzictwa Kulturowego Malty w obecności przedstawiciela Uniwersytetu Maltańskiego. Ostatnie spotkanie odbyło się 26 września rano, zostały wówczas przekazane wszystkie kopie zebranego materiału oraz została przeprowadzona jego szczegółowa analiza. Przebywający na spotkaniu eksperci nie mieli żadnych wątpliwości, że ekspedycja „The Hunt for L72” odnalazła i zidentyfikowała wrak niszczyciela eskortowego ORP *Kujawiak.*

 Dla Stowarzyszenia Wyprawy Wrakowe organizatora ekspedycji i jego członków projekt odnalezienia okrętu się nie kończy. W czerwcu 2015 r. wspólnie z Uniwersytetem Maltańskim planowany jest powrót na wrak polskiego okrętu w celu wykonania pełnej dokumentacji zdjęciowo-filmowej oraz szczegółowych oględzin stanu jego zachowania i wpływu na środowisko w którym się znajduje.

 Musimy pamiętać, że Polska od zawsze była widoczna w Europie walcząc w obronie wolności, i tym razem okręt pod polską banderą był tam, gdzie niepodległość i ludzkie cierpienie wystawione były na ciężką próbę. Nie możemy zapomnieć o polskich bohaterach, którzy przelali morze krwi, abyśmy dzisiaj mogli żyć i cieszyć się wolną Polską.

 *„Polacy bili się o wolność wielu narodów, ale umierali tylko z Polskę”*– te słowa wypowiedział gen. Stanisław Maczek

 Kolejnym elementem przyszłorocznej ekspedycji będzie upamiętnienie poległych na okręcie marynarzy. Planowana jest ceremonia nad wrakiem z oddaniem salwy honorowej oraz umieszczeniem tablicy pamiątkowej z nazwiskami poległych marynarzy w „The Upper Barrakka Gardens”.

 Pozycja wraku jest i będzie na razie utajniona ze względu na obawy przed niekontrolowaną eksploracją oraz na fakt, że wrak polskiego okrętu jest grobem wojennym i powinien być traktowany z odpowiednim szacunkiem i godnością.

 W Ekspedycji „The Hunt for L72” wzięli udział członkowie Stowarzyszenia Wyprawy Wrakowe:

– Robert Głuchowski

– Bartłomiej Grynda,

– Marcin Sadowski

– Michał Szczepaniak

– Roman Zajder

– Piotr Wytykowski

Wszystkie zdjęcia - Piotr Wytykowski