**Wilk morski, który pisze książki – rozmowa z Andrzejem Perepeczko**

**Gdańszczanin z lwowskimi korzeniami, który swoje życie dzielił między ląd i morze – to w największym skrócie Andrzej Perepeczko. Jego opowieści o Dzikiej Mrówce zrobiły furorę wśród młodzieży, a książki popularnonaukowe do dziś są kopalnią wiedzy. Rozmawiamy o jednej z nich – wznowionej właśnie *Burzy nad Atlantykiem*, a także o drodze, jaką przebył z Lwowa do Gdańska, przemierzając po kolei obie Ameryki, Afrykę i Azję.**

**Tomasz Czapla: Pierwsze wydanie *Burzy nad Atlantykiem* to rok 1999. Dlaczego po 15 latach zdecydował się Pan na wznowienie książki?**

**Andrzej Perepeczko:** Z mojej strony wyszła inicjatywa nowej edycji, ale ostateczną decyzję podjął wydawca. Każdy autor, jeśli nakład książki się wyczerpał, myśli o dodruku lub nowym wydaniu. Ja piszę od 50 lat i wiele moich publikacji doczekało się wznowienia, zwłaszcza książki dla dzieci. Na przykład *Dzika mrówka i tam-tamy* pięciokrotnie była wydawana. Jeżeli chodzi o *Burzę*, to jej wznowienie nastąpiło po licznych perturbacjach.

Pierwszą propozycję reedycji otrzymałem od wydawnictwa, które opublikowało premierowe wydanie, czterotomowe. Rozeszło się ono błyskawicznie, do tego stopnia, że nie mogłem znaleźć książki nawet na Allegro. Na marginesie mogę dodać, że *Burza* doczekała się też czeskiego tłumaczenia, tym razem w wydaniu sześciotomowym (do tej pory ukazały się cztery tomy – przyp. red.). Do wznowienia książki w macierzystym wydawnictwie jednak nie doszło, z różnych powodów, o których nie chcę mówić. W międzyczasie nasza wiedza o bitwie o Atlantyk znacznie się rozszerzyła, w związku z czym poprawiłem i uzupełniłem pewne dane i fakty. Na moją propozycję pozytywnie odpowiedziało Wydawnictwo Oskar i tak rozpoczęła się praca nad drugą edycją *Burzy*.

**Na okładce znajdziemy jeszcze jedno nazwisko – jako drugi autor, jest wymieniony pastor Wawrzyniec Markowski. Na czym polegała współpraca z nim?**

Wawrzyńca zaprosiłem do redakcji merytorycznej *Burzy* zaraz po decyzji o jej wznowieniu. Jest on autorem wielu książek o tematyce morskiej, wraz z profesorem Pawłem Wieczorkiewiczem zajmował się m.in. historią marynarki radzieckiej, zwłaszcza Floty Bałtyckiej. Myślę, że jego świeże spojrzenie pozwoliło na uaktualnienie książki i uniknięcie wielu nieścisłości. Dotyczy to przede wszystkim działań morskich podczas wojny zimowej, w dotychczasowych opracowaniach często pomijano ten temat. Pastor wyszukał także nowe fakty na temat konwojów alianckich: ich liczebności, rodzaju eskortujących je jednostek itd. Poza tym, tekst uzupełniają fotografie z jego kolekcji, na których są polskie i niemieckie okręty wojenne, m.in. ORP „Błyskawica” i „Schleswig Holstein”. Nowe wydanie *Burzy* ma liczyć sześć tomów, z czego tylko pierwszy liczy ponad 500 stron. Nie dałbym sam rady uporządkować wszystkich faktów i jestem niezmiernie wdzięczny Wawrzyńcowi za okazaną pomoc. Jego wkład w zawartość książki jest na tyle duży, że zdecydowałem, że powinien figurować na okładce jako współautor.

**Wykładowca Akademii Morskiej, oficer floty, pisarz marynista, który na okrętach zwiedził obie Ameryki, Afrykę i Azję – całe życie poświęcił Pan morzu. Z czego wynikło to zainteresowanie? Pochodzi Pan przecież ze Lwowa.**

Zaczęło się jeszcze w dzieciństwie, gdy podczas wojny przygarnął mnie stryj, który miał bogaty zbiór książek, w tym powieści marynistycznych. Notabene, był on ojcem „Janosika”, czyli Marka Perepeczki, z którym utrzymywałem bliski kontakt. U stryja znalazłem lektury, które wyznaczyły kierunek moich zainteresowań czytelniczych na całe życie. London, Conrad, Cooper - to nazwiska, które zapadły mi głęboko w pamięć. Żartobliwie podkreślam, że byłem amatorem morza, którego nie widziałem – z Lwowa bliżej było do Morza Czarnego niż Bałtyku. Po wojnie przeniosłem się do Gdańska i trafiłem do *Conradinum* – Liceum Budowy Okrętów. Stąd już krok do rozpoczęcia morskiej przygody i jako 18-letni chłopak załapałem się na praktykę okrętową. W ten sposób otworzyły się przede mną drzwi do nowego świata z brakiem kolejek, mięsem bez kartek i owocami tropikalnymi.

Morze mnie uwiodło, ale wkrótce przekonałem się, że nie ma róży bez kolców. Służba w końcu się skończyła, więc wróciłem do kraju. To były czasy stalinowskie, we flocie następowała czystka. Jako syn przedwojennego oficera, nie byłem mile widziany w szeregach marynarki. Zostałem skierowany na odbycie służby w Ludowym Wojsku Polskim i trafiłem do batalionu górniczego. Przez 2 lata pracowałem w kopalni węgla kamiennego „Wesoła”, a po rehabilitacji wróciłem do pływania. Wówczas zaczął się drugi, bardziej świadomy etap mojej przygody z morzem. Pokłosiem tych przeżyć stała się literatura – wydałem ponad 100 książek: podręczników, opowiadań dla dzieci, powieści itd. Moja domowa biblioteka liczy ponad 2 metry długości, także nazbierało się tych dzieł przez lata.

**Jest Pan urodzonym „wilkiem morskim”, ale mało kto wie, że również doktorem nauk humanistycznych.**

Przede wszystkim jestem inżynierem budowy okrętów, poza tym ukończyłem Szkołę Morską z tytułem mechanika. Dzięki temu stałem się oficerem floty handlowej w dziale maszynowym i zdobytą wiedzę wykorzystywałem w praktyce. Mechanik-humanista brzmi dziwnie, ale mimo pływania nie zrezygnowałem z drugiej pasji, którą była historia. Zaowocowało to licznymi pracami, z których jedną – o U-bootach w pierwszej wojnie światowej – przeznaczyłem na doktorat. Moim promotorem został profesor Jerzy Przybylski z Akademii Marynarki Wojennej, a przed egzaminem końcowym musiałem m.in. zdać kolokwium z historii floty do końca pierwszej wojny światowej. Na obronę dyplomu przybyło kilkunastu profesorów, którzy chcieli na własne oczy zobaczyć, co to za mechanik staje się historykiem (śmiech). Obecnie, z racji wieku, już nie piszę, ale mam nadzieję, że przynajmniej niektóre pozycje doczekają się jeszcze wznowienia.

**Pańska przygoda z literaturą od początku przypominała bieg z przeszkodami. Najpierw brak dostępu do książek, później zmagania z cenzurą.**

Początki były prozaiczne – jako marynarz, spędzałem na morzu większość roku. Aby zagospodarować jakoś wolny czas, podczas rejsów zacząłem skupować fachowe publikacje dotyczące II wojny światowej na Atlantyku. Głównie amerykańskie, ale korzystałem także z książek angielskich, niemieckich, francuskich i włoskich – tych państw, których bandery wzięły udział w tej kampanii. To był główny sposób radzenia sobie z niedoborem lektur Ale nie tylko – przez jakiś czas pracowałem w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych i tam również znajdowała się fachowa literatura, na przykład francuski „La Revue Maritime” czy włoska „Rivista Maritima”. W Polsce te książki i czasopisma były nie tyle niedostępne, co niedozwolone - pamiętajmy, że były to czasy stalinowskie. Mi samemu odebrano prawo do pływania, jako „niepewnemu politycznie”. Paradoksem jest to, że zostałem dopuszczony do biura konstrukcyjnego, gdzie dla marynarki opracowywano projekty jednostek. W tymże biurze znajdowała się biblioteka otwarta dla pracowników. Cenzura nie pozwalała rozprowadzać zachodnich tytułów, a tam mogłem z nich korzystać do woli.

Po gomułkowskiej odwilży ponownie otrzymałem prawo pływania i mogłem wyjeżdżać za granicę. Tam dalej pochłaniałem zachodnie książki i wreszcie sam zacząłem publikować. Uznałem, że warto zdobytą wiedzą podzielić się z innymi, a po wielu lekturach miałem ku temu predyspozycje. Tak zaczęły powstawać miniatury morskie, które w zawoalowany sposób poszerzały horyzonty polskiego czytelnika. Nie wszystkim to się podobało – w jednym z wydawnictw natknąłem się na zarzut, że piszę tylko o flotach „kapitalistycznych”. Jestem z natury przekorny i poprosiłem, aby redaktorzy dostarczyli mi materiały o walkach sowieckiej marynarki, których niemalże nie było. Oburzenie było ogromne, a ja pokazałem na pobliski kosz i powiedziałem „jeśli Państwu się nie podoba, możecie strącić maszynopis tam”. Taki byłem odważny (śmiech).

**Miniatury przekazywały czytelnikom wiedzę niedostępną z książek naukowych. Jak wyglądał ówczesny stan badań nad marynarkami II wojny światowej?**

Kiedy zacząłem się interesować bojem o Atlantyk, dyżurnym tematem była marynarka radziecka, a historię innych flot pomijano milczeniem. Pojawiały się wprawdzie prace na temat konwojów alianckich, ale wyłącznie w kontekście pomocy dla Związku Radzieckiego. Zresztą, potem nawet one trafiły na półkę, bo obowiązywała wykładnia, że Sowieci samodzielnie pokonali Rzeszę. Na szczęście dziś prawda historyczna dochodzi do głosu. Odkłamuje się historię floty radzieckiej, do czego znacząco przyczynił się wspomniany profesor Wieczorkiewicz i skupiony wokół niego zespół. Jednym z jego członków był współautor *Burzy*, czyli Wawrzyniec Markowski. Dzięki temu powstało kilka prac poświęconych działaniom sowieckich związków operacyjnych, jak Flota Czarnomorska czy Bałtycka. Na marginesie dodam, że planuję wydanie kolejnej książki, której tematem będzie pomoc sprzymierzonych dla ZSRR. Moim zdaniem, gdyby nie to wsparcie, Związek nie wygrałby wojny. To były tysiące czołgów, wozów pancernych, samolotów itd. Nie mówię o wyżywieniu czy umundurowaniu – czerwonoarmiści otrzymali z zachodu 15 milionów par butów! Legendy o karabinach na sznurku naprawdę nie wzięły się z powietrza.

**Tytuł *Burza nad Atlantykiem* jest trochę mylący, gdyż oprócz walk na oceanie opisują Panowie potyczki na przyległych morzach. Czytelnik znajdzie w książce informacje na temat działań na Bałtyku, Morzu Północnym, a nawet Morzu Czarnym. Z czego wynika tak szerokie ujęcie?**

Apetyt rośnie w miarę jedzenia – swoją karierę pisarską zaczynałem od książeczek, a kończę na opasłych tomiszczach (śmiech). Pierwsze były miniatury: kilkadziesiąt stron, niewielki format, fabuła oparta na faktach. Aby nie popaść w monotonię, z czasem zacząłem pisać równolegle książki beletrystyczne i popularnonaukowe. Ich temat, czyli bój o Atlantyk, wziął się właściwie z tego, że był „bezpański”. Wojną na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim zajął się komandor marynarki wojennej Jerzy Lipiński. On stał się „właścicielem” tego tematu, a w bitwie o Atlantyk znalazłem niszę, której mogłem się poświęcić. Wcześniej o kampanii atlantyckiej pisał Jerzy Pertek, jemu zawdzięczam zresztą masę materiałów przydatnych w pracy badawczej. Z czasem przerzucił się jednak na inne tematy, a ja zacząłem specjalizować się w II wojnie na Atlantyku. Uważam, że punktem wyjścia do badań jest jak najszersza perspektywa i w swoich pracach poruszałem różne wątki. Pisałem m.in. o bitwach na Morzu Śródziemnym, Arktycznym, a nawet Norweskim – jednym słowem o wszystkich akwenach leżących w zasięgu Atlantyku. Gdy narodził się pomysł *Burzy*, uznałem że warto połączyć te tematy. Walki toczone na przyległych morzach miały bowiem strategiczne znaczenie dla panowania na wodze. Tam decydowały się losy konwojów, od których były uzależnione gospodarki walczących stron. Podam jeden przykład – gdyby aliantom udało się zablokować norweskie dostawy rudy żelaznej dla Rzeszy, niemiecki przemysł nie wytrzymałby wojennego tempa. Nie można pisać o bitwie o Atlantyk bez kontekstu, jakim były kampanie morskie i dlatego uwzględniłem je w książce.

**Historii drugiej wojny światowej nie da się zrozumieć bez jej poprzedniczki. Wielka Wojna zakończyła się klęską Niemiec, ale traktat wersalski zezwalał Republice Weimarskiej na posiadanie pancerników i krążowników. Kolejne posunięcia sprzymierzonych, jak układ brytyjsko-niemiecki z 1935 roku (ustalający wzajemny stosunek sił marynarki, zawarty bez konsultacji z Ligą Narodów – przyp. red.). były jaskrawą kontynuacją tej polityki. Dlaczego alianci pozwolili Hitlerowi na odbudowę floty?**

Teoretycznie rozbudowa niemieckich sił miała być kontrolowana przez alianckie komisje kontrolne. Zgodnie z traktatem, istniały ścisłe limity dla liczebności np. pancerników, a okrętów podwodnych *Kriegsmarine* miała w ogóle nie posiadać. Paradoksem jest to, że zwycięskie mocarstwa pozwoliły Niemcom na posiadanie okrętów wojennych. Mogły przecież zażądać ograniczenia pokonanej floty do trałowców, usuwających niemieckie zagrody minowe. Decydowała jednak gra interesów – Wielka Brytania miała liczne kolonie, których marynarka musiała pilnować. Poza tym, Brytyjczycy nie chcieli, aby ich główny rywal w Europie, czyli Francuzi, zanadto urośli w siłę i niewielka, ale aktywna flota za Renem, była im wręcz „na rękę”.

Niemcy od początku nie zamierzali się trzymać zasad, narzuconych przez traktat wersalski. Stopniowo zaczęli omijać nałożone zobowiązania, ale nie byłoby to możliwe bez przychylnej postawy alianckich komisji. Zresztą, działania te przez długi czas były zgodne z prawem. Piszę m.in. o trzech niemieckich stoczniach, które powołały w neutralnej Holandii biuro konstrukcyjne. Pracowało tam trzydziestu niemieckich inżynierów, którzy opracowywali projekty przyszłych u-bootów. Inny przykład – alianci dopuszczali wymianę przez Niemców niektórych zestarzałych okrętów. Nie zdawali sobie jednak sprawy, że parametry nowych jednostek były fałszowane i formalnie torpedowiec okazywał się być niszczycielem. Oficerowie niemieccy byli zaś szkoleni za granicą, głównie w Związku Radzieckim. W latach 20., w głębi ZSRR wyznaczono dla nich trzy poligony ćwiczebne. Na jednym szkoliły się wojska gazowe, na drugim jednostki spadochronowe, a trzeci przeznaczono dla sił pancernych. Wszystko to sprawiło, że w 1939 roku Rzesza znacząco skróciła dystans do sił alianckich.

**Pierwszym aktem II wojny światowej, również na morzu, była kampania wrześniowa. W wytycznych dla marynarki Dowództwo Obrony Wybrzeża zalecało głównie obronę punktów umocnionych na Helu i Oksywiu. Jakby Pan ocenił przygotowanie polskiej floty do walki z Rzeszą?**

Nie jestem specjalistą od walk na Bałtyku, w swoich badaniach skupiałem się raczej na działaniach dotyczących innych akwenów. Istnieją liczne publikacje poświęcone tej tematyce, m.in. wspomnianego Jerzego Pertka, z którego prac korzystałem. W *Burzy* staram się ograniczyć do faktów, ale nie da się ukryć, że polska marynarka nie była równorzędnym przeciwnikiem dla *Kriegsmarine*. Nasza flota była dość nowoczesna, ale nieliczna – posiadaliśmy tylko 4 niszczyciele, 6 minowców i jeden dywizjon okrętów podwodnych. Hitler zaś tylko do samej wojny z Polską przeznaczył 9 niszczycieli! Dodatkowo, w przededniu wojny, w ramach operacji „Peking”, do Wielkiej Brytanii odeszły trzy najnowocześniejsze jednostki: „Błyskawica”, „Grom” i „Burza”. Uszczupliło to i tak niewielkie siły marynarki, ale sztab główny zdawał sobie sprawę, że ich przejęcie przez wroga będzie katastrofalne. Wprawdzie propaganda głosiła, że nie oddamy nawet guzika, ale rzeczywistość była dużo bardziej pesymistyczna. Czoła niemieckim flotyllom stawiły okręty podwodne i minowce, ale większość z nich wkrótce skierowała się do portów neutralnych, głownie szwedzkich.

**O walkach polskiej marynarki w 1939 roku myślimy zazwyczaj w kontekście obrony Westerplatte, Helu czy Kępy Oksywskiej. Mało znany jest zaś udział naszej floty w zmaganiach przeciwko Sowietom. Czy mógłby Pan powiedzieć coś więcej na ten temat?**

Trzonem sił, które walczyły przeciwko Armii Czerwonej, były jednostki Flotylli Pińskiej. Nazwano tak zespół operacyjny polskiej marynarki, którego zadaniem było patrolowanie i ochrona granicy polsko-sowieckiej. Jej żołnierze wraz z oddziałami Korpusu Ochrony Pogranicza byli pierwszymi, których napotkali wkraczający do Polski Sowieci. Niestety, 17 września sytuacja militarna była fatalna, i przeciwko czerwonoarmistom walczyły pojedyncze zgrupowania. Sytuacja Flotylli stała się dramatyczna i podjęto decyzję o zatapianiu jej okrętów – na dno poszły m.in. monitory i kanonierki. Pozostający bez przydziału marynarze weszli zaś w skład Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”, pod dowództwem generała Franciszka Kleeberga. Do końca kampanii zdążyli walczyć m.in. pod Kockiem, a przypadek sprawił, że byłem świadkiem ich odwrotu. Tu pozwolę sobie na dygresję – umowa Ribbentrop-Mołotow pierwotnie przewidywała, że ZSRR przypadną tereny aż do Wisły. Potem granicę niemiecko-sowiecką ustalono na Bugu i to uratowało mi życie. Wracaliśmy bowiem z rodziną do Lwowa, na szczęście wojenną tułaczkę skończyliśmy w Luszawie (wieś w województwie lubelskim, niedaleko Lubartowa – przyp. red.). Gdybyśmy znaleźli się nad Pełtwią, jako syn oficera, zostałbym prawdopodobnie deportowany w głąb Związku Radzieckiego.

**W pierwszych miesiącach wojny Niemcy postawili na dwutorową kampanię morską. Z jednej strony nękali aliantów wypadami krążowników, z drugiej nieograniczoną wojną podwodną. Szokiem dla sprzymierzonych było zwłaszcza wkroczenie U-47 do głównej bazy Royal Navy – Scapa Flow – i zatopienie pancernika „Royal Oak”. Jakie znaczenie miał ten epizod dla brytyjskiej marynarki?**

To był wstrząs: niemiecki okręt podwodny, niezauważony przez nikogo, wszedł do silnie strzeżonej bazy brytyjskiej floty i storpedował królewski pancernik. Porucznik Prien, dowódca U-47 wykazał się niebywałą odwagą i zdolności nawigacyjnymi, co doceniał sam Churchill. Nie było w tym przypadku - niemieccy oficerowie byli przygotowani do wojny nie tylko merytorycznie, ale również mentalnie. Najlepszym potwierdzeniem jest fakt, że po odpaleniu pierwszej salwy torped Prien wyczekał i, zachęcony brakiem reakcji, rozkazał ponowienie ataku. Kolejne pociski trafiły w burtę oraz dno „Royal Oak” i momentalnie go zatopiły. Admiralicja brytyjska była zdezorientowana, a kilka dni później nastąpił nalot *Luftwaffe* na Scapa Flow, podczas którego udało się uszkodzić 3 statki: 2 krążowniki i 1 niszczyciel. Był to cios w samo serce brytyjskiej marynarki, który niósł ze sobą poważne konsekwencje. Przede wszystkim wzmocniono obronność bazy – zainstalowano szereg baterii artylerii przeciwlotniczej i postawiono dodatkowe pola minowe. Brytyjczycy zbudowali także betonową tamę, zamykającą pobliskie cieśniny, zwaną „barierą Churchilla”.

Paradoksalnie, poza szokiem, zachodni alianci wyrażali uznanie dla perfekcyjnego ataku Priena. Nie byli w tym odosobnieni – wiele lat temu rozmawiałem z kapitanem polskiej marynarki wojennej, który był zafascynowany *Kriegsmarine*. Doceniał zwłaszcza umiejętności podwodników, którzy rzeczywiście odnieśli, zwłaszcza w pierwszym okresie wojny, szereg sukcesów. Takie asy wojny podwodnej, jak Prien czy Schepke, potrafili zatopić statki o łącznej pojemności kilkuset tysięcy BRT! Mimo, że brytyjska flota była najliczniejsza na świecie, nie radziła sobie z atakami u-bootów. Zaczęło się to zmieniać dopiero po objęciu funkcji pierwszego lorda Admiralicji przez Churchilla. Przyszły premier zaproponował projekt okrętu do ich zwalczania – miały to być jednostki uzbrojone w działa przeciwpodwodne i bomby głębinowe. W efekcie wyprodukowano około 300 korwet, które stały się skutecznym narzędziem w walce z niemiecką flotą podwodną.

**Korwety były przeciwwagą dla u-bootów, ale ich produkcja musiała potrwać. Jak Brytyjczycy radzili sobie z niemieckimi podwodnikami wcześniej?**

W początkowej fazie wojny głównym celem u-bootów były statki handlowe, które atakowano wzdłuż i wszerz Atlantyku. Niemcy zamierzali bowiem sparaliżować morskie szlaki komunikacyjne łączące Francję i Wielką Brytanię ze światem. Tylko w samym wrześniu zatopili 34 okręty brytyjskie, a do końca 1939 roku posłali na dno 79 statków Albionu. Podwodnicy byli na tyle „bezczelni”, że atakowali parowce czy zbiornikowce, wynurzając się na powierzchnię i strzelając z dział. Oszczędzali dzięki temu torpedy, a Brytyjczycy byli bezradni – ich jednostki handlowe nie miały uzbrojenia. Prawo międzynarodowe umożliwiało jednak doposażenie floty cywilnej w działa dla obrony własnej i alianci z tego skorzystali. Do końca listopada zdecydowana większość z 3000 brytyjskich statków handlowych posiadała przynajmniej jedno działo przeciwpodwodne. Ponadto, handlowce zaczęły płynąć w konwojach, czyli w zorganizowanych grupach, eskortowanych przez okręty wojenne. Niwelowało to ryzyko zatopienia pojedynczych statków, a zwiększało szanse na dotarcie do celu ważnych transportów z amunicją czy surowcami.

**Do kwietnia 1940 roku, czyli kampanii norweskiej, przeciwko Niemcom walczyły dwie marynarki: brytyjska i francuska. Jakby Pan określił ówczesną postawę Stanów Zjednoczonych? Wydaje się, że Amerykanie trwali przy polityce izolacjonizmu, w *Burzy* wspomina Pan o tzw. „Amerykańskiej Strefie Bezpieczeństwa”.**

Polityka Stanów była prosta: trzymamy się na uboczu, póki wojna nas bezpośrednio nie dotyczy. Do I wojny światowej Amerykanie również przystąpili późno - w 1917 roku, po rozpoczęciu przez Niemców nieograniczonej wojny podwodnej. Oni nie mieli interesu, aby angażować się w wojnę toczoną w Europie. Zarazem nie wykluczali poparcia finansowego i gospodarczego dla aliantów. Wystarczy wspomnieć *Land-Lease Act*, czyli specjalną pożyczkę dla państw sprzymierzonych uchwaloną przez Kongres w marcu 1941 roku. Ta pozorowana neutralność definitywnie skończyła się po ataku Japonii na Pearl Harbor. W ten sposób Amerykanie zostali zmuszeni do wypowiedzenia wojny państwom osi i militarnego zaangażowania.

Amerykańska Strefa Bezpieczeństwa została ogłoszona w październiku 1939 roku przez 22 państwa obu Ameryk, z inicjatywy USA. Był to pas o szerokości od 300 do 600 mil otaczającego je wybrzeża. W tej strefie zabronione były wszelkie działania wojenne, a pilnowaniem granic miały zająć się Stany. Był to wyraz amerykańskiego izolacjonizmu, ale jak już wspomniałem, USA wspierały aliantów materiałami wojennymi i sprzętem. Z tej pomocy skorzystał również Związek Radziecki, który po ataku Rzeszy znalazł się w katastrofalnym położeniu. Amerykańskie dostawy pozwoliły Sowietom przetrwać najtrudniejsze miesiące, a później przejść do kontrofensywy. Zaryzykowałbym nawet tezę, że gdyby nie to wsparcie, ZSRR mógłby nie przetrwać wojny, nawet mimo ogromnych rezerw ludzkich i surowcowych.

**Mówi Pan o okresie po 22 czerwca 1941, ale wcześniej Związek Radziecki był aktywnym sojusznikiem Rzeszy. W czym wyrażała się współpraca marynarek obu totalitarnych mocarstw?**

W pierwszych miesiącach wojny wiele niemieckich statków, które wyszły z portów zagranicznych, znalazło schronienie w Murmańsku. Pierwotnie sygnał udania się do tego portu dotyczył tylko statku pasażerskiego „Bremen”, ale wiele jednostek potraktowało go jako obowiązujący. W związku z tym, Murmańsk stał się przejściowym miejscem postoju dla handlowców płynących m.in. z Ameryki Północnej. Niemcy interesowali się także założeniem bazy *Kriegsmarine* na terytorium Związku. Pierwszym kandydatem był Murmańsk, ale Stalin zadecydował, że stacjonujące w nim statki innych flot wykluczają zachowanie w tajemnicy tej współpracy. Wybrano więc zatokę Zapadnaja Lica, położoną w izolowanej strefie nadgranicznej z Finlandią. Już 1 grudnia 1939 r. na jej wody wszedł zbiornikowiec „Jan Wellem”, który miał zaopatrywać niemieckie i sowieckie okręty podwodne. Mało kto zdaje też sobie sprawę, że bez radzieckiego wsparcia nie byłaby możliwa migracja drogą morską Niemców z krajów nadbałtyckich do Rzeszy. Sowieci udostępnili im porty w Rydze i Tallinie, przez które emigrowali do „Reichu”.

Nie wiem, czym kierowali się Sowieci, pomagając Niemcom: głupotą czy kalkulacją polityczną. Stalin później twierdził, że był to sojusz taktyczny, przygotowanie gruntu pod późniejszy atak na Rzeszę, ale nie wierzę w to. W 1941 roku Związek nie był gotowy do wojny ofensywnej, a radziecki dyktator traktował współpracę z Hitlerem poważnie. Gdyby Sowieci szykowali się do uderzenia, nie likwidowaliby przecież umocnień wzdłuż dawnej granicy z Polską i krajami nadbałtyckimi – tzw. linii Stalina. Trwali w poczuciu, że sojusz niemiecko-radziecki będzie trwały, co okazało się zgubne. Niemcy weszli bowiem w obronę przeciwnika, jak w masło i niewiele brakowało, aby opanowali punkt strategiczne – Leningrad i Moskwę. Nie wykluczam, że istniały plany agresji na Rzeszę, ale na pewno nie mogły zostać zrealizowane w 1941 roku. Pamiętam, jak Armia Czerwona „wyzwalała” Polskę trzy lata później i jej wyposażenie: czołgi, wozy pancerne, działa, niemal wszystko było amerykańskie. Gdy pytaliśmy, co znaczy napis USA na maskach, krasnoarmiejcy odpowiadali, że „ubij sukinsyna Adolfa” (śmiech). Sowieci mieli ogromne niedobory w sprzęcie, co potwierdziły dwie wcześniejsze kampanie – wrześniowa i wojna zimowa.

**Wojna sowiecko-fińska była pierwszym poważnym ostrzeżeniem dla Stalina. Armia Czerwona zdobyła założone tereny – miasto Wyborg i wyspy na Zatoce Fińskiej, ale okupiła to ogromnymi stratami w żołnierzach i sprzęcie. Jak wyglądał udział radzieckiej marynarki w tej kampanii?**

W trakcie kariery marynarskiej rozmawiałem z wieloma szeregowcami i oficerami, którzy uczestniczyli w II wojnie światowej. Jednym z nich był były żołnierz sowiecki, który opowiadał mi o fińskiej kampanii. Gdy zorientował się, że dopytuję go o szczegóły, zamilkł, ale zdążył zarysować ogólny obraz konfliktu. Tę wiedzę „z pierwszej ręki” uzupełniłem w ciągu lat analizą źródeł, co przydało się w pracy nad *Burzą*. W wojnie zimowej główne siły marynarki radzieckiej stanowiła Flota Bałtycka. W walkach uczestniczyły też jednostki Floty Północnej, ale ich działania ograniczyły się do kilku operacji transportowych. Przed marynarką inwazyjną wyznaczono kilka zadań. Głównym celem było zajęcie spornych wysp na Zatoce Fińskiej. Poza tym, marynarka miała wspomagać wojska lądowe przez ostrzał wybranych punktów obrony i walkę z fińską żeglugą na Zatoce Fińskiej i Botnickiej. Mimo końcowego sukcesu, wojna zimowa była pyrrusowym zwycięstwem Sowietów i dotyczy to również floty. Powołanej do wsparcia sił lądowych Flotylli Szkierowej nie udało się zniszczyć żadnej z ważnych baterii artylerii nadbrzeżnej. Z kolei średnie okręty podwodne typu „Szcz” zdołały zatopić…6 jednostek przeciwnika. Potem okazało się, że część z nich to transportowce Rzeszy - ówczesnego sojusznika Związku!

Spytam Pana - jeżeli Finlandia, liczącą niecałe 4 miliony mieszkańców, posiadająca przed mobilizacją 3 dywizje piechoty i brygadę kawalerii, stawiła czoła ZSRR, to co to była za potęga militarna? Ta wojna pokazała wyraźnie, że siła sowiecka opiera się na masie ludzkiej, a nie nowoczesnym uzbrojeniu. Finowie poradzili sobie przecież sami, choć mieli otrzymać wsparcie w postaci alianckiego korpusu ekspedycyjnego. Nawiasem mówiąc, w skład korpusu wchodzili polscy strzelcy podhalańscy, ale koniec wojny sprawił, że zostali skierowani do Norwegii. Muszę dodać, że siła ludzka Sowietów również była pozorna – po ataku Hitlera setki Ukraińców, Białorusinów i narodów kaukaskich przeszły na niemiecką stronę. Pamiętam paradę wojsk Rzeszy po zajęciu Lwowa, w której uczestniczyły konne oddziały kozackie. Przyglądaliśmy się im z zainteresowaniem, a jeden z Kozaków zapytał mnie „Czto ty, Giermańca nie widział?” (śmiech). W Wehrmachcie byli nawet duchowni mahometańscy, ponieważ spory odsetek żołnierzy wyznawał islam. Gdyby Niemcy nie prowadzili tak bezwzględnej polityki na okupowanych terenach, być może poparcie autochtonów zadecydowałoby o ich zwycięstwie.

**Pierwszy tom *Burzy* obejmuje czas od września 1939 roku do czerwca 1940. Kończą się wówczas walki o Norwegię, ze Skandynawii ewakuują się ostatnie oddziały alianckie. Co zadecydowało o powodzeniu Rzeszy w tej kampanii? Wydaje się, że zaskoczenie – Niemcy przeprowadzili desant jednocześnie w kilkunastu punktach, a reakcja sprzymierzonych była spóźniona.**

W tym miejscu mogę odesłać czytelników do innej mojej książki, *Wielkie ewakuacje*. Opisałem tam trzy operacje aliantów cofających się przed Wehrmachtem: ewakuację z Norwegii, z Dunkierki i z Grecji. Co do pytania, to nie chcę się wypowiadać autorytatywnie, ale jedno jest pewne. Niemcy zwyciężali wszędzie, wojna błyskawiczna w ich wykonaniu była majstersztykiem. Wspomnijmy walki w Grecji – Włosi nie mogli pokonać słabszego przeciwnika, dali się wypchnąć nawet poza granicę kraju. Dopiero ofensywa niemiecka zmusiła Greków do odwrotu i kapitulacji w ciągu 2 tygodni.

Alianci zdawali sobie sprawę ze znaczenia dostaw rudy żelaznej dla Rzeszy, które płynęły z Narwiku. Zaplanowali nawet operację *Wilfred*, polegającą na zaminowaniu podejść do portów norweskich. W przypadku reakcji Niemców, w życie miał wejść tzw. plan „R4” – lądowanie wojsk brytyjskich w Norwegii. *Wilfred* przesunięto jednak o 3 dni (z 5 na 8 kwietnia 1940 – przyp. red.), a żaden z okrętów przygotowywanych do akcji „R4” nie wyszedł w morze. Zlekceważono także sygnały od brytyjskich zwiadowców – uznano, że jednostki płynące w kierunku Norwegii mają odwrócić uwagę aliantów od wyprawy *Kriegsmarine* na Atlantyk. Tam skierowano większość sił, a gdy zorientowano się, że celem Niemców jest Norwegia, było za późno. Koncepcja niemieckiego dowództwa - desant wojsk inwazyjnych w strategicznych miejscach, od Oslo po Narwik – okazała się prosta, ale jak najbardziej skuteczna.

**W walkach o Norwegię uczestniczyły również polskie statki pasażerskie – „Chrobry”, „Batory”, „Sobieski” oraz niszczyciele – „Błyskawica”, „Grom” i „Burza”. Jakby Pan odniósł się do zarzutów, że ich udział w kampanii był niepotrzebny, czego dowodem ma być zatopienie „Chrobrego” i „Gromu” przez niemieckie bombowce?**

Powiem krótko: to był ich obowiązek. Nie było innego wyjścia – byliśmy krajem okupowanym i nasze wojsko musiało walczyć w szeregach aliantów. Mając 14 lat, wstąpiłem do Szarych Szeregów i nie widziałem innej drogi, jak konspiracja. Ktoś powie, że to lekkomyślne, ale mieliśmy się poddać i stać z kulą u nogi? Żołnierze, którym udało się przedrzeć przez Rumunię, Węgry i kraje bałtyckie na Zachód, również chcieli walczyć. Mimo, że kraj był pod okupacją, wciąż funkcjonowały instytucje państwowe na uchodźstwie. Nie było więc tak, że z wrześniem Polska przestała istnieć, choć okupanci na pewno sobie tego życzyli. Walka cały czas trwała, tylko że zagranicą. Na przykład mój ojciec bił się we Francji, potem w Anglii, wreszcie trafił pod rozkazy generała Maczka. Po wojnie nie wrócił do kraju, jako przedwojenny oficer zostałby uznany za „wroga ludu” i prawdopodobnie czekałby go proces. Moi krewni, 18-letni chłopcy, którzy uciekli spod Lwowa, również wstąpili do polskiej armii nad Sekwaną. Taka postawa była powszechna i mówienie z perspektywy lat, że niepotrzebnie przelewaliśmy krew, nie uwzględnia ówczesnych realiów.

**Czy mógłby Pan w kilku słowach skomentować sytuację wojenną na morzu w czerwcu 1940 roku, momencie, w którym kończy się pierwszy tom *Burzy*?**

Sytuacja aliantów była bardzo poważna, maj i czerwiec to przecież nie tylko odwrót z Norwegii, ale również upadek Francji. Ofensywa Wehrmachtu sprawiła, że stacjonujący tam Brytyjski Korpus Ewakuacyjny cofał się w chaosie i pośpiechu. Ewakuacja z Dunkierki się udała, ale straty w sprzęcie były niepowetowane. Na początku czerwca w rękach aliantów pozostawała tylko część Francji i skrawek północnej Norwegii wokół Narwiku. Niemcy chcieli nawet odbić go w ramach operacji „Juno”, ale nie wiedzieli, że alianci podjęli już decyzję o ewakuacji. Mimo to, udało im się zatopić kilka samotnych transportowców, płynących do Wielkiej Brytanii ze sprzętem i wojskiem. Sukcesy niemieckie były oszałamiające – w ciągu 3 miesięcy padły Norwegia, Dania, Belgia, Holandia i Francja. 10 maja premierem Wielkiej Brytanii został Churchill, który jako pierwszy lord admiralicji, doskonale orientował się, jakie zagrożenie stanowi *Kriegsmarine*. Rodakom obiecał pot, krew i łzy, ale taka była rzeczywistość. Alianci wszędzie się cofali; mój ojciec wielokrotnie powtarzał, że połowa 1940 roku była najbardziej kryzysowym momentem w czasie wojny. Na tym etapie kończy się pierwszy tom *Burzy*, kolejny, który ukaże się w przyszłym roku, będzie otwierać ewakuacja aliantów z plaż Dunkierki.

**Dziękuję za rozmowę.**