

aleHistoria

Nr 11 (113), Poniedziałek 17 marca 2014, Tygodnik Historyczny

W NUMERZE: TRUCIZNY BORGIOŃ - s. 3, PREZERWATYWA STARA JAK ŚWIAT - s. 5, GRZESZNE ŻYCIE KRÓLOWEJ MARGOT - s. 6, Z DZIEJÓW REWOLUCJI SEKSUALNEJ - s. 11, NAJSŁYNNIEJSZY LIST PEERELU - s. 12, WYMAZANY PRZEZ CASTRO - s. 14

TAJEMNICA DOWÓDCY „ORŁA”



NAC. ZE ZBIORÓW MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ W Gdyni

NASZA OKŁADKA: WODOWANIE „ORŁA” W HOLENDERSKIEJ STOCZNI 15 STYCZNIA 1938 R. I ZDJĘCIE PIERWSZEGO DOWÓDCY KOMANDORA HENRYKA KŁOCZKOWSKIEGO. CZYTAJ NA S. 8-10



● **Kmdr Henryk Kłoczkowski** (siedzi drugi od lewej) podczas wigilii w 1938 r. w sali stoczni Koninklijke Maatschappij De Schelde w holenderskim Vlissingen, gdzie nadzorował budowę „Orla”. 36-letni oficer cieszył się renomą jednego z najzdolniejszych polskich podwodniaków i był wówczas u szczytu

kariery – po ukończeniu francuskiej Szkoły Broni Podwodnej w Tulonie służył już na okrętach podwodnych „Wilk” i „Zbik”, a za dwa miesiące miał zostać pierwszym dowódcą „Orla”. W 1938 r. polska załoga w Holandii odbywała próbne rejsy na okręcie.

8 TAJEMNICA DOWÓDCY „ORŁA”

WE WRZEŚNIU 1939 R. KOMANDOR HENRYK KŁOCZKOWSKI, DOWÓDCA ORP „ORZEŁ”, DOPUŚCIŁ DO INTERNOWANIA SWEGO OKRĘTU W ESTONII, ZA CO W 1942 R. STANĄŁ PRZED POLSKIM SĄDEM W LONDYNIE, KTÓRY GO ZDEGRADOwał, WYRZUCIŁ Z WOJSKA I SKAZAŁ NA CZTERY LATA. CZY BYŁ TCHÓRZEM I DEZERTEREM? AGENTEM OBCEGO WYWIADU? A MOŻE OFIARĄ SPISKU?

●● **Z Markiem Błusiem*** rozmawia **Marek Wąs**

Orzeł” wpłynął na tallińską redę 14 września tuż przed północą. Polacy uzasadniali wejście do neutralnego portu rzekomą awarią, ale w rzeczywistości największym problemem był stan psychiczny dowódcy okrętu, który od pierwszych dni wojny unikał walki, ignorował rozkazy dowództwa, skarżył się na dolegliwości żołądkowe. O drugiej w nocy Estończycy zaczęli inspekcję na „Orle” – awarii nie stwierdzili, ale motorówką zabrali „chorego” dowódcę, który ani się nie pożegnał z załogą, ani nie wydał rozkazów. Po zejściu na ląd trafił do szpitala.

Okręt został internowany, ale cztery dni później zdołał uciec z Tallina i pod dowództwem kpt. Jana Grudzińskiego przedarł się do Wielkiej Brytanii, by rok później,

pod koniec maja 1940 r., zaginać podczas patrolu bojowego na Morzu Północnym.

Natomiast Kłoczkowski po zajęciu Estonii przez Sowiety w czerwcu 1940 r. trafił do więzienia w Moskwie, a potem był więziony w Kozielsku. Po najeździe Niemiec na Związek Radziecki i podpisaniu umowy polsko-radzieckiej został objęty tzw. amnestią i w 1942 r. wyszedł z ZSRR z armią gen. Władysława Andersa, by w Londynie stanąć przed polskim sądem.

Marek Wąs: A więc tchórz i dezterter, agent obcego wywiadu czy może ofiara spisku?

Marek Błus: Na poparcie każdej z tych hipotez można znaleźć poszlaki i jednocześnie na żadną z nich nie ma jednoznacznych dowodów. Wciąż obowiązuje więc wyrok Polskiego Sądu Morskiego w Londynie z 1942 r. skazujący Kłoczkowskiego za niedopełnie-

nie obowiązku wierności żołnierskiej na degradację do stopnia marynarza, wydalenie z wojska i cztery lata więzienia. Ostatecznie uniknął krat, bo wcześniej naczelny wódz i premier gen. Władysław Sikorski rozkazał zawiesić wykonanie wyroków sądów wojskowych do momentu zakończenia wojny.

A pana zdaniem był winny?

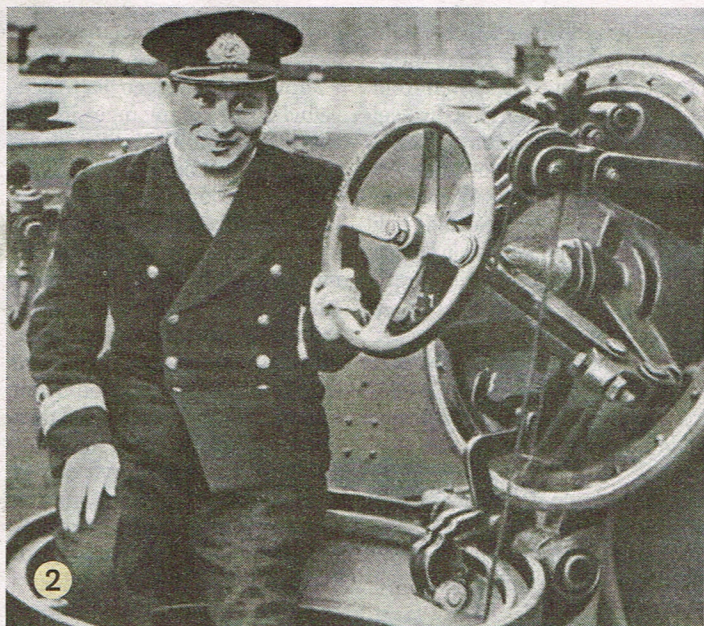
– Niewątpliwie, choć jego proces był farsą. Zmanipulowany i polityczny, a sędziowie szukali pretekstu, byle tylko go skazać. Gdy w 2006 r. do Polski sprowadzono akta procesu, niektórzy badacze podjęli próbę rehabilitacji komandora. Moim zdaniem popełnili jednak błąd, biorąc za dobrą monetę wyjaśnienia Kłoczkowskiego przed sądem, w których winę zrzucał na nieżyjących już oficerów „Orla”. Gdyby w 1942 r. sąd chciał przeprowadzić rzetelny pro-

ces, to skutki dla komandora mogły być znacznie gorsze, z karą śmierci włącznie. Sędziowie skazali go za sprawy drugorzędne, tuszując najcięższe przewinienia. W 1942, jakże trudnym dla aliantów roku, wyrok nie mógł być inny. Skazanie pierwszego dowódcy legendarnego już wówczas „Orla”, skazanie go za ucieczkę z pola walki i oddanie okrętu w pierwszych dniach wojny, miałyby fatalne skutki dla prestiżu rządu na uchodźstwie, Marynarki Wojennej, a przede wszystkim dla morale polskich żołnierzy i Polaków w okupowanym kraju.

Prześledźmy zarzuty wobec Kłoczkowskiego. W nocy z 31 sierpnia na 1 września zamiast na okręcie nocował na lądzie, na Oksywiu, i pozwolił też na to części oficerów „Orla”. W efekcie okręt z opóźnieniem wyszedł z portu.

– To jeden z tych wydumanych zarzutów, które można by postawić raczej dowództwu Marynarki Wojennej, ponieważ w tej sprawie wydało niejasne rozkazy – w tak napiętej sytuacji okręty w ogóle nie powinny stacjonować w porcie, tylko znajdować się na morzu, co oznacza, że mamy do czynienia z błędem spóźnionej mobilizacji. To, że o świcie 1 września w Gdyni nie doszło do polskiego Pearl Harbor, zawdzięczamy mgłę, która zapadła nad niemieckim lotniskiem w Stolpie, czyli Słupsku. Ostatecznie Kłoczkowski wyszedł z portu i bezpiecznie doprowadził okręt do wyznaczonego sektora.

Tzw. plan „Worek” zakładał, że okręty podwodne i pola minowe stworzą barierę wokół Helu



1

2

1. Jedno z nielicznych zdjęć Kłockowskiego z ZSRR, najpewniej z 1942 r. Znal ten kraj doskonale: urodził się w 1902 r. w Sankt Petersburgu, podczas I wojny światowej wstąpił do tamtejszego Morskiego Korpusu Kadecckiego. Podczas wojny z bolszewikami 1920 r. służył już w polskiej flotylli rzecznej na Dnieprze.

2. Kapitan Jan Grudziński na kiosku „Orla”. Dowodził okrętem od ucieczki z Tallina w 1939 r., choć formalnie zo-

stał nim dopiero w Anglii. Zginął wraz z załogą na Morzu Północnym.

3. Podniesienie bandery na ORP „Orzeł” i oficjalne przekazanie okrętu Polsce odbyło się w holenderskiej stoczni 2 lutego 1939 r. 5 lutego okręt opuścił Vlissingen i po pięciu dniach wpłynął do Gdyni, gdzie został uroczystie powitany.



3

I Zatoki Gdańskiej.

- W akcji bojowej znalazły się „Sep” i „Rys”, ale nie „Orzeł”, który schowany był wewnątrz zatoki i względnie bezpieczny, bo Niemcy chyba nie brali pod uwagę, że tam może znajdować się okręt podwodny. 3 września Kłockowski dostał rozkaz, by podejść pod Gdańsk, a mówiąc ściślej, użyty został zwrot: „zbliżyć się”. Dostrzeżono dymy wydobywające się z kominów „Schleswiga-Holsteina”, tak jakby szachujący Westerplatte niemiecki pancernik zamierzał wyjść w morze, i pojawiła się szansa jego zaatakowania.

Zabójczy rozkaz, bo przecież tam jest płytko, a Niemcy dominowali w Zatoce Gdańskiej...

- Raczej niejasny i na pewno stresujący oraz wymagający interpretacji. No i Kłockowski zinterpretował go jako zgodę na opuszczenie wyznaczonego

sektora i zamiast pod Gdańsk skierował okręt na północ, poza rejon walk. Dopiero wówczas „Orzeł” rzeczywiście został obrzucony bombami, ale niecelnie. Przed sądem Kłockowski snuł wizję jakiegoś zmasowanego ataku na okręt, opowiadał, że był „wyciskany” z zatoki. To zupełnie niewiarygodne.

Czyli uciekł z pola walki.

- Dokładnie tak, ale nie zdezertował, bo nie porzucił okrętu. Uciekł z pola walki, co na wojnie jest ciężkim przewinieniem, i skierował okręt pod Gotlandię, czyli wybrał najbezpieczniejszy akwen na Bałtyku. Okręt krążył wzdłuż wschodniego brzegu szwedzkiej wyspy, gdzie nie tylko nie toczyły się walki, ale ustała nawet żegluga handlowa, która przeniosła się na zachód od Gotlandii.

I tam zaczął chorować czy też - według słów jego podwładnych

- symulować chorobę.

- To jeden z najbardziej tajemniczych epizodów w tej historii. Już 1 września dowódca zaczął skarżyć się na bóle brzucha i zatrucie pokarmowe. Zamykał się w swej kabinie, nie przyjmował pokarmów, pił tylko herbatę. Oficerowie uważali, że udaje, że dokarmia go zaufany bosman, opowiadali potem, jak nocą, gdy okręt się wynurzał i ładował akumulatory, dowódca wychodził na pokład, bełkocząc coś niezrozumiale. Uznali, że celowo zachowuje się nieracjonalnie, żeby usprawiedliwić własne tchórzostwo. Dziś nikt już nie rozstrzygnie, czy Kłockowski rzeczywiście symulował, w każdym razie zasadne jest pytanie, czy był wówczas poczytalny.

A może zaburzenia psychiczne wywołał strach spowodowany stresem bojowym?

- To bardzo prawdopodobne i nie byłby to pierwszy taki przypadek w czasie wojny. Po rozpoczęciu działań wojennych na Pacyfiku Amerykanie musieli z tego właśnie powodu wymienić niemal wszystkich dowódców swoich okrętów podwodnych. Jeśli Kłockowski przestał jeść, to długotrwały głód również mógł doprowadzić do zaburzeń psychicznych. Szkoda, że nie mamy dokładnych danych o objawach jego choroby, bo być może wtedy lekarze i psychiatrzy mogliby zdiagnozować, co tak naprawdę z nim się działo. W każdym razie miał świadomość swojego stanu i powinien przekazać dowództwu zastępcy, kapitanowi Janowi Grudzińskiemu. Ale tego nie zrobił.

Powiadomił jednak dowództwo, że jest chory.

- I dostał polecenie, aby spróbować podejść pod Hel celem wymia-

ny dowódcy lub aby spróbować opuścić okręt w dogodnym porcie neutralnym. Można było wysłać go łodzią na brzeg Szwecji, wysadzić na przepływający w pobliżu kuter - oficerowie proponowali mu zresztą takie rozwiązanie, gdy byli jeszcze w pobliżu Gotlandii. Tymczasem Kłockowski rozkazał płynąć do Estonii, co w praktyce oznaczało utratę sprawnego okrętu w czasie wojny.

Zanim dotarli do Estonii, nadarzyła się okazja walki. Grudziński twierdził później, że dostrzegł niemiecki statek „Bremen”, ale dowódca stwierdził, że to norweski „Bergen”, poza tym płynie bez ładunku i rozkazał zostawić go w spokoju.

- To kolejny pozorny zarzut, bo Kłockowski postąpił słusznie. W tym okresie wojna podwodna toczyła się jeszcze w sposób cywi-

POLSKA FLOTA WE WRZEŚNIU I PO WRZEŚNIU

● **Nie licząc wielu mniejszych jednostek**, w chwili wybuchu wojny polska Marynarka Wojenna dysponowała czterema niszczycielami, dużym stawiaczem min i pięcioma okrętami podwodnymi. Kriegsmarine miała siedem pancerników, 42 krążowniki i niszczyciele oraz 57 okrętów podwodnych, a w rejon Zatoki Gdańskiej skierowała 14 dużych jednostek. Zdając sobie sprawę, że pozostawienie w rejonie zatoki okrętów nawodnych niemal na pewno oznacza ich utracenie, polskie dowództwo wysłało trzy najnowocześniejsze niszczyciele - „Burzę”, „Błyskawicę” i „Grom” - do Wielkiej Brytanii, wyszły one z Gdyni 30 sierpnia, a wybuch wojny zastał je na Morzu Północnym. Stawiacz min „Gryf” i niszczyciel „Wicher” pozostały i miały stawiać zapory minowe, ale już 3 września zostały zatopione w porcie w Helu.

● **Zadaniem okrętów podwodnych** było stworzenie kordonu wokół Półwyspu Helskiego - stawianie min, atakowanie konwojów i przeszkadzanie w ewentualnym desancie na Hel.

● **Oprócz starszych ORP „Rys”, „Wilk” i „Żbik”** marynarka dysponowała nowoczesnymi okrętami podwodnymi, które weszły do służby w 1939 r. - ORP „Sep” i „Orzeł”. Wszystkie miały walczyć na Bałtyku do wyczerpania możliwości bojowych, czyli do całkowitego zużycia amunicji, paliwa bądź poważnego uszkodzenia. Potem miały schronić się w neutralnej Szwecji.

● **17 września** został tam internowany „Sep”, dzień później „Rys”,

a 25 września „Żbik” - wszystkie zostały uszkodzone przez niemieckie lotnictwo lub bomby głębinowe, kończyło się im też paliwo. W dowództwie marynarki pojawiły się wątpliwości, czy „Rys” i „Żbik” nie odplynęły do Szwecji zbyt wcześnie, ale ostatecznie śledztwa w tej sprawie nie wdrożono, tym bardziej że szef Marynarki Wojennej wiceadmirał Jerzy Świrski też zmuszony był ewakuować się z Warszawy do Francji, a potem do Wielkiej Brytanii.

● **Uszkodzony** i nękany przez wroga „Wilk” przedarł się przez Cieśninę Duńską w nocy z 14 na 15 września i 20 września dotarł do Wielkiej Brytanii. Wszystkie te cztery okręty podwodne po wojnie wróciły do Polski i służyły w marynarce PRL.

● **Do legendy** natomiast przeszedł wyoczyn „Orla” dowodzonego przez 32-letniego kpt. Jana Grudzińskiego, który w chwili ucieczki z Tallina był zastępcą Kłockowskiego. Po wyprowadzeniu okrętu z portu pozbawiony przez Estończyków map „Orzeł” do początku października patrolował Bałtyk, a następnie zdołał przejechać Cieśninę Duńską dotrzeć do Wielkiej Brytanii 14 października, co było majstersztykiem nawigacyjnym. W ostatni patrol na Morze Północne wyszedł 23 maja 1940 r. Kpt. Grudziński został pośmiertnie awansowany do stopnia komandora podporucznika, natomiast ucieczkę okrętu z Estonii sponulował film „Orzeł” Leonarda Buczkowskiego z 1959 r. - „Orla” zagrał bliźniaczy ORP „Sep”.

lizowany i „Orzeł” mógł atakować tylko okręty wojenne i statki konwojowane, a ten frachtowiec nie należał do tych kategorii. Mogli się jeszcze wynurzyć i dokonać inspekcji, ale rozkazy w tym względzie nie były ścisłe, a „Orzeł” tylko ujawnił swoją pozycję. Takich wydumanych zarzutów postawiono Kłoczkowskiemu więcej, np. że zamiast patrolować sektor, położył okręt na dnie, ale przecież leżąc na dnie, obserwował sektor za pomocą szumonamierników. Gdyby przepływał tam konwój, usłyszeli by go i mogliby zaatakować, ale nie takiego się nie zdarzyło.

14 września „Orzeł” wpłynął na redę portu w Tallinnie. Czy załoga miała świadomość, że okręt zostanie internowany?

– Zabrzmi to niewiarygodnie, ale nie miała. Tu trzeba wyjaśnić pewne założeń prawne. Dopóki królowały żagle, okręty mogły być na morzu miesiącami, problemem było jedynie uzupełnianie wody słodkiej, prowiantu i zdrowie załogi. Istniało więc humanitarne prawo azylu morskiego, czyli prawo do zawinięcia do neutralnego portu na 24 godziny. Ale gdy okręty straciły żagle, okazało się, że maszyny są mniej wytrzymałe od ludzi – wymagały specjalistycznych napraw i uzupełniania paliwa. XIII konwencja genewska dała więc państwom możliwość wypowiedzenia prawa azylu, bo szybko okazało się, że walczące strony nadużywają go, traktując neutralne porty jak bazy rezerwowe. Dlatego już podczas I wojny światowej neutralna Holandia wypowiedziała prawo azylu i internowała okręty obu wrogich stron. W 1938 r. prawo azylu dla okrętów podwodnych wypowiedziały państwa skandynawskie i bałtyckie, o czym szeroko informowała światowa prasa, ale wszystkie dokumenty i plany polskiej marynarki z 1939 r. świadczą, że nasi dowódcy nie mieli o tym pojęcia. „Orzeł” wszedł na redę Tallinna i stanął w dryfie około północy pod pretekstem naprawy poważnej awarii. W ciągu dwóch godzin pojawiła się na nim estońska komisja, która żadnej awarii nie stwierdziła. Estończycy mieli pełne prawo internować nasz okręt.

Kłoczkowski bronił się, że popłynął do Estonii, bo miał świetne relacje z tamtejszym dowództwem, a ponadto okręt stał na głębokiej wodzie i w razie próby internowania mógł błyskawicznie zanurzyć się i uciec. I tak też wydał polecenia.

– To nieprawda. Nie ma śladów żadnych jego rozkazów. Kłoczkowski popłynął motorówką do portu, a następnie trafił do szpitala, nie przekazując nawet dowództwa Grudzińskiemu. Świadkowie mówili, że unikał swego zastępcy, nawet nie podał mu ręki na pożegnanie.

Ale w momencie internowania okrętu nie było go na pokładzie. Może Grudziński i inni oficerowie oskarżyli później dowódcę, żeby uniknąć zarzutu, że to oni dopuścili do przejęcia „Orla” przez Estończyków?

– Nie, Grudziński zachował się odpowiedzialnie. Próba obrony okrętu w momencie internowania mogłaby skończyć się wymianą ognia, powstałby casus belli i międzynarodowy skandal na trudną do wyobrażenia skalę. XIII konwencja nakazywała poddanie się decyzji o internowaniu. „Orla” stracił nie Grudziński, tylko dowódca, który skierował go do Tallina. Okręt został odholowany do nabrzeża.

Dlaczego podobnych zarzutów nie stawia się dowódcom „Sępa”, „Rysia” i „Żbika”, którzy dali się internować w Szwecji?

– Ponieważ wypełniali rozkaz, który mówił, by udać się do Szwecji po wyczerpaniu możliwości walki, a „Orzeł” był w pełni sprawny i gotów do walki. A i tak admirał Jerzy Świrski, dowódca Marynarki Wojennej i człowiek bardzo surowy, uważał, że „Rys” i „Żbik” zakończyły walkę zbyt szybko, i zamierzał postawić ich dowódców po wojnie przed sądem. W każdym razie oni skierowali okręty do Szwecji, a nie do Estonii, Sowiecom pod nos.

Tu pojawia się hipoteza, że Kłoczkowski był sowieckim agentem.

– Nie jestem jej zwolennikiem, ale odnotujemy ją, bo wykluczyć jej nie

można. Przed wojną Kłoczkowski nadzorował budowę „Orla” w Holandii i tam stał się bohaterem skandalu z udziałem luksusowej prostytutki, co miałoby ułatwić Abwehrze lub wywiadowi radzieckiemu jego werbunek. W dziedzinie broni podwodnej Sowieci byli zapóźnieni technologicznie i pozyskanie tak nowoczesnego okrętu jak „Orzeł” stałoby się dla nich nie lada gratką. To może tłumaczyć niezrozumiałą decyzję dowódcy, by doprowadzić okręt do Estonii, która przecież niedługo później została zajęta przez ZSRR.

W każdym razie „Orzeł” nie wpadł w ręce Sowietów. Kpt. Grudziński wyprowadził go z portu 18 września przy cichej zgodzie Estończyków.

– Grudziński rozegrał to bardzo inteligentnie, jakby to nie on, ale „zbuntowana” załoga przejęła okręt i uciekła z Tallinna. Oczywiście, że Estończycy nie rwali się do walki; istnieje relacja, że po ich stronie padł rozkaz: „Strzelać, ale tak, żeby nie trafić”. Nawet nie protestowali, nikt na świecie nie protestował. Pamiętajmy, że dzień wcześniej, 17 września, nastąpiła napaść ZSRR na Polskę i cały porządek międzynarodowy obrócił się w gruzy, więc czymże wobec tego była ucieczka „Orla”? Świat potraktował ją jako ucieczkę przed Sowieciami. Tylko oni wyrazili histeryczne oburzenie, oczywiście skierowane głównie przeciwko Estonii, którą wkrótce mieli zamiar okupować. Nawet Niemcy nie wykazali się taką obłudą. Zaczęła się odyseja „Orla”, który patrolował Bałtyk do 7 października, a potem przeszedł przez Cieśninę Duńskie i 14 października dotarł do bazy Rosyth w Szkocji.

Co w tym czasie działo się z komandorem Kłoczkowskim?

– Po wyjściu ze szpitala był wolny, bo dał słowo honoru, że nie wyjedzie z Estonii. Kontaktował się z polskim poselstwem, słał pisma do Londynu, ale od października dowództwo Marynarki Wojennej już go ignorowało. Po aneksji Estonii przez ZSRR w czerwcu 1940 r. został aresztowany, w końcu trafił do Kozielska.

I tam ponoć znowu zachowywał się tchórzliwie?

– Znowu nic pewnego. Są relacje, że był bojkotowany przez innych więźniów za prosowiecką postawę, wychwalanie komunizmu. Ale czy to było z tchórzostwa, z koniunkturalizmu, czy też może te relacje są przesadzone, na pewno nie wiemy. Z innych relacji wynika np., że tuż przed wybuchem wojny demonstrował sympatie proniemieckie i nawet z tego powodu interesował się nim kontrwywiad. Jedno jest pewne – nie trafił do łasku katyńskiego jak wcześniej inni jeńcy z Kozielska, a z ZSRR wydostał się z armią Andersa. Po dotarciu do Londynu błyskawicznie trafił przed sąd. Proces rozpoczął się 16 czerwca 1942 r. i trwał pięć dni.

„Orzeł” wraz z załogą spoczywał już wówczas na dnie Morza Północnego.

– W kwietniu 1940 r. „Orzeł” pod dowództwem kapitana Grudzińskiego zatopił jeszcze niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”, który wiozł żołnierzy do inwazji na Norwegię. A 23 maja wyszedł w swój ostatni patrol na Morze Północne. Nie wiemy, kiedy dokładnie zatonął, w jakich okolicznościach i gdzie jest wrak. Ale już w październiku 1939 r. kpt. Grudziński i czterech innych oficerów napisali obszerny dokument na temat Kłoczkowskiego, który stał się podstawą oskarżenia. To nie był oficjalny raport, obrońcy komandora mogliby nawet nazwać go donosem, no ale jakąś relację z wydrzeń na Bałtyku we wrześniu 1939 r. ci oficerowie musieli złożyć.

Mówił pan, że proces był polityczny, ale czy dowództwo Marynarki Wojennej posunęło się do fałszowania dowodów?

– W zasadzie tak. W ostatni rejs „Orla” nie wypłynął jeden z oficerów i kilku marynarzy, którzy uczestniczyli w wydarzeniach we wrześniu 1939 r., ale nie wszystkich wezwano na świadków. Nie uwzględniono dokumentów z ORP „Wilk”, który też dotarł do Anglii i odbierał te same szyfrowane rozkazy z dowództwa, które otrzymał Kłoczkowski. W ogóle ani on,

ani jego adwokat nie zostali dopuszczeni do akt sprawy, zapoznano ich tylko z aktem oskarżenia. Co najmniej dwóch ławników to byli ludzie z polskiego wywiadu. To nie był uczciwy proces, no ale jak już mówiliśmy, inny być nie mógł, i może to dobrze dla Kłoczkowskiego.

On sam jeszcze długo walczył o swoje dobre imię, pisał odwołania, zbierał relacje przemawiające na jego korzyść. Ale nic nie wskórał, jego „dowody” były stroniczne i mają nikłą wartość. Potem pływał jako drugi oficer na statku „Narocz”, a następnie w amerykańskiej flocie handlowej. Po wojnie zamieszkał w USA, najpierw prowadził farmę, a potem pracował w stoczni jako ekspert od okrętów podwodnych. Zmarł w 1962 r. na zawał serca. Dotychczas nikomu nie zależało na nagłaśnianiu jego historii, nie pasował do legendy „Orla”, więc dyskusja na jego temat trwa od niedawna.

Jednego nie rozumiem. Człowiek, który w 1939 całkowicie utracił kontrolę nad sytuacją, być może rozsyłał się psychicznie, potem do końca wojny odbył dziewięć tur w konwojach przez Atlantyk na amerykańskich statkach typu „Liberty”. Przecież służba w tych konwojach była straszniejsza od niejednej morskiej bitwy.

– To już jest tajemnica ludzkiej psychiki. ●



*** MAREK BŁUS**

kapitan żeglugi wielkiej, publicysta, dziennikarz, specjalizuje się w historii MW, ekspert od wypadków morskich