

Wiesław Dakowski

1916-1943



Absolwent Szkoły Morskiej w Londynie z 1940 roku; harcerz, żeglarz, zawiszak, członek załogi „Piłsudskiego” w ostatnim, tragicznym rejsie statku, II oficer – zginął wraz z całą załogą na „Zagłobie”.



Urodził się 22 czerwca 1916 r. w Petersburgu (rodzice Walerian i Regina z d. Kleber), ojciec był inżynierem leśnikiem¹. Harcerz i żeglarz, w 1935 r. związał się z „Zawiszą Czarnym”, na którym odbył rejs kandydacki – bowiem „Dar Pomorza” był jeszcze w podróży dookoła świata².

Ponownie – już jako uczeń III roku PSM, był na tym żaglowcu III oficerem w czasie ostatnich przedwojennych wakacji w 1939 r. Trasa rejsu wiodła do Kopenhagi i Malmö³.

Na pokład „Daru Pomorza”, 18 sierpnia 1939 r. wychodzącego w ostatni przedwojenny rejs ćwiczebny, na polecenie dyrektora PSM kpt. ż.w. Stanisława Koski (abs. WN z 1923) zaokrętowano wszystkich niemal uczniów i kandydatów Wydziału Nawigacyjnego, a także jungów. Komendantem był kpt. ż.w. Konstanty Kowalski (abs. WN z 1927). Pod koniec sierpnia, zgodnie z instrukcją Ministerstwa Przemysłu i Handlu, któremu podlegała żegluga, „Dar Pomorza” został odprowadzony do Szwecji i tam pozostał do końca wojny. Uczniów przewieziono do Wielkiej Brytanii.

Wiesław Dakowski został starszym marynarzem na m/s „Piłsudski”. W pierwszy i ostatni wojenny rejs statek wyszedł jako transportowiec wojska pod dowództwem kpt. Mamerta Stankiewicza 25 listopada 1939 r. o godzinie 23.00, aby dołączyć do „Sobieskiego” oraz idącego do Australii konwoju. Nie otrzymał eskorty, bo Anglicy gwarantowali bezpieczeństwo trasy. Nad ranem, około 4.30, u ujścia rzeki Humber statek znalazł się nieoczekiwanie na polu minowym, które niecały tydzień wcześniej postawiły trzy niemieckie niszczyciele: „Erich Steinbrinck”, „Hans Lody” i „Friedrich Eckoldt”. Doszło do eksplozji dwóch min magnetycznych – w części dziobowej i pod maszynownią. Przy przechyle na lewą burtę „Piłsudski” tonął przez ponad cztery godziny. Niemal całej załozdze udało się uratować. Zginął kapitan Mamert

Stankiewicz, który pośmiertnie odznaczony został Krzyżem Orderu Virtuti Militari (jako pierwszy i jedyny przedstawiciel PMH) oraz IV mechanik Tadeusz Piotrowski (abs. WM z 1935 r.), gdy szalupa wywróciła się podczas opuszczania⁴.

Niedługo potem Wiesław Dakowski otrzymał wezwanie do uruchomionej w Londynie Szkoły Morskiej – na kurs uzupełniający dla uczniów Wydziału Nawigacyjnego⁵. Końcowe egzaminy zdał w grudniu 1940 r. Ale już od marca był asystentem pokładowym na s/s „Zagłoba” – z kapitanem Zbigniewem Deyczakowskim (abs. WN z 1923). W 1941 r. awansował na III, a we wrześniu 1942 r. – II oficera.

Stefan Gazeł tak nakreślił dzieje tego statku, próbując odtworzyć okoliczności, w jakich zatonął: „Cóż można powiedzieć o życiu tego statku i jego załogi? Ciężkie było. Pływali po Morzu Północnym w okresie, kiedy dzień każdy przynosił kilka skoncentrowanych ataków lotniczych na każdy konwój. Bywało, że statek ich, wybrany jako cel przez kilka «Dornierów», ginął poza fontanami wody, które wytryskiwały ku niebu od bomb wybuchających wzdłuż burty, przed dziobem i za rufą; a on za chwilę ukazywał się znów i pluł ogniem z każdej znajdującej się na pokładzie lufy.

Gdy nadchodziła noc, a morze nie było bardzo wzburzone, samoloty odlatywały, a z mroku, z szarej nocy, wypadały niemieckie ścigacze i każdego podstępnie używając, szarpały i gryzły psim swym zwyczajem statki płynące w zewnętrznych kolumnach konwoju.

Gdy i te ataki odparto, czekało jeszcze jedno niebezpieczeństwo, bardzo groźne w tym czasie – miny magnetyczne. Każdy przesmyk, cieśnina i kanały były zaminowane i nim znaleziono obronę, wiele statków z wydartymi trzewiami legło na dnie, pozostawiając na powierzchni tylko maszt z rejką w kształcie krzyża.

Oni uniknęli i tej śmierci, tak jak wyszli cało z ciężkich i wielokrotnych nalotów na porty, gdzie po walkach na morzu załoga prócz zwykłych zajęć brała udział w obronie przeciwlotniczej.

Był to okres, kiedy ni w morzu, ni w porcie nie było bezpiecznie. Im jednak szczęście dawało pięćdziesiąt procent bezpieczeństwa, a drugie pięćdziesiąt dorabiali czujnością, odwagą i wytrwałością.

A później wypłynęli na Atlantyk. W ciągu blisko trzech lat przebyli kilkadziesiąt razy przestrzeń między Anglią a kontynentem amerykańskim, przestrzeń, gdzie każda z trzech tysięcy mil kryje niebezpieczeństwo.

Ileż to razy w ciągu tych podróży konwoje ich były atakowane przez okręty podwodne! Ile sztormów przeżyli!

Ginęły statki, ginęły i załogi, ich też parę razy utopiła pogłoska, gdy przez dłuższy czas spóźniali się do portu, czy to z powodu walki z naturą, czy wrogiem. Niedawno temu, wracając z Ameryki, dostali się w sztormie w pola kry lodowej, która rzucała falą, niczym kamienie ogromne średnio-

wiecznych katapult, wpadała na pokład, druzgocąc nawiewniki, relingi i rwąc stalowe odciągacze masztów, niczym nitki. Tak władca przygrenlandzkich mórz bronił im wstępu do swego królestwa.

Mieli podróże niebezpieczne, więc jak każdy marynarz po parotygodniowym rejsie radośnie witali wyrastające ponad widnokrąg drapacze Nowego Jorku lub skały Szkocji czy dymy snujące się nad Liverpooliem. A gdy los zrządził, żeśmy się spotkali w porcie — noc była za krótka, świat za mały, by nas pomieścić.

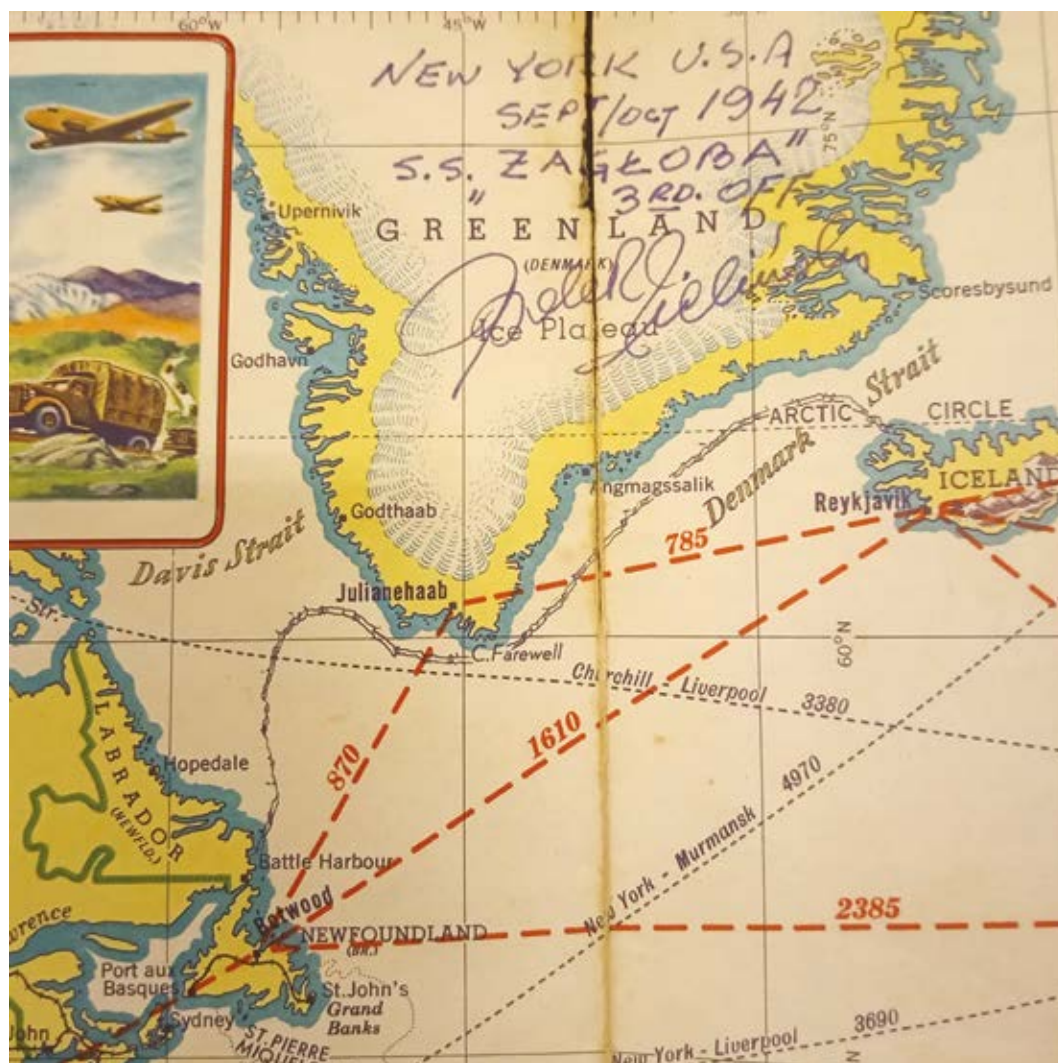
Z podróży nie wrócili...

Może torpeda wbiła się w żywą, wibrującą pracą maszyn burtę statku, dławiąc życie, i zatonął w chwil kilka? Może we mgle zderzył się z innym statkiem i poszedł na dno natychmiast? A może zginął w walce z morzem? Ono wiele kryje tajemnic...

Ostatni raz widziano go już tylko o paręset mil od wybrzeży angielskich, jak w ciężkim sztormie pracowicie wspinał się na grzbiet fali, zjeżdżał w dół, rył się dziobem w następną falę, przecinał mniejsze a ginał



„Robur VIII” – „Zagłoba”



cały w pianie i bryzgach, otrzymawszy znie-
nacka uderzenie jeszcze innej. Walczył...⁶

W książce wydanej w 1968 r. pt. „Die
U-Boot – Erfolge der Achsenmächte 1939-
1945” autor Jürgen Rohwer ustalił na pod-
stawie analizy dzienników okrętowych, iż
s/s „Zagłoba” został storpedowany między

5 a 6/7 lutego 1943 r. przez U 262. Data 9
lutego, podawana przez wiele lat jako dzień
śmierci załogi, została przyjęta przez brytyj-
ską admiralicję.

Wiesław Dakowski zginął wraz z całą za-
łogą 9 lutego 1943 r.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, Gdynia 1994; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, tom I, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1959; „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie”; londyńskie „Okólniki”; <http://www.encyklopedia.puszcza-bialowieska.eu/index.php?dzial=haslo&id=960>

1 <http://www.encyklopedia.puszcza-bialowieska.eu/index.php?dzial=haslo&id=960>

2 Stanisław Ludwig, „Zawisza Czarny”, „Okólnik” 1986, nr 153, s. 13-15.

3 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997, s. 76.

4 Za: Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 3, Gdańsk 1999, s. 93-94.

5 *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, tom I, Gdynia 1994, s. LXIII.

6 Stefan Gazeł, *Pięciu chłopców z Albatrosa*, „Polska Walcząca – Żołnierz Polski na Obczyźnie” 1943, nr 39.