

УДК 94 (438)

Andrzej Olejko, Katarzyna Zielińska

Z KART POLITYKI I DZIAŁAŃ WOJENNYCH  
WIELKIEJ WOJNY 1914–1918.444 DNI WSPÓLNYCH DZIAŁAŃ NA TRZECH  
OCEANACH ZABÓJCZEGO DUETU “WILKA” I  
“WILCZKA”

**Автори** статті висвітлюють військові дії Першої світової війни – морські й повітряні – за участю збройних сил усіх воюючих сторін.

**Ключові** слова: Атлантичний океан, Індійський океан, Тихий океан, Перша світова війна, морські битви, повітряні бої.



**W** okresie wielkiej wojny 1914–1918 historia niemieckiego krążownika pomocniczego SMS “Wolf” – wilk z wodnosamolotem pływakowym o subtelnej nazwie “Wölfchen” – wilczek na jego pokładzie zelektryzowała cały świat.

Imponująco długi rejs niemieckiego okrętu korsarskiego poszukiwanego przez kilkadziesiąt okrętów alianckich siejącego strach i zamieszanie na brytyjskich liniach żeglugowych na Oceanach Atlantyckim, Indyjskim i Spokojnym. Krążownik i jego wodnosamolot siał poważne zagrożenie. Umiejętnie dowodzony pomocniczy okręt wojenny pływał na wodach, gdzie się go zupełnie nie spodziewano. Był to zarazem pierwszy w historii przypadek zastosowania wodnosamolotu na pokładzie okrętu wojennego, w tak długim okresie i w tak ekstremalnie zmieniających się warunkach pogodowych.

Dowódcą SMS “Wolf” został Korvettenkapitän Karl August Nerger, który należał do grupy doświadczonych oficerów Kaiserliche Marine. Nerger służył w 1900 r. podczas powstania bokserów w Chinach jako porucznik na pokładzie kanonierki SMS “Itlis”. Kilkanaście lat później, w 1914 r. znalazł się w gronie uczestników bitwy pod Helgolandem służąc na pokładzie krążownika SMS “Stettin” [1, s. 32–34, 36–40; 2, s. 42–43]. Najdłuższy rejs Nergera trwał 444 dni. Kapitan z portu w Kilonii zaprowadził wspomniany tandem na antypody i z powrotem do bazy. Korvettenkapitän K. A. Nerger otrzymawszy polecenie objęcia dowództwa krążownika pomocniczego SMS “Wolf”, przeszukując suche doki Hamburga, odkrył i wybrał zwodowany 8 III 1913 r. frachtowiec o czarnym kadłubie – stąd wzięła się nazwa *czarny korsarz* – i niewielkim stażu w morskim pływaniu. Nowoczesnym parowcem był statek handlowy linii Hansa s/s “Wachtfels” (135 m długości, 17 m szerokości, wyporność 5809 ton, szybkość 10, 5 węzła dawała maszyna parowa, trzycylindrowa o mocy 2800 KM napędzająca jedną śrubę, zasięg 42 tys. mil przy prędkości 9 węzłów). Korvettenkapitän K. A. Nerger i polecił by Kaiserliche Marine dokonała jego zakupu i tym sposobem został on wcielony do służby w niemieckiej Marynarce Wojennej. Ładownie statku mogące być zamienionymi na kwatery załogi lub więzienie dla jeńców, mogły też pomieścić węgiel oraz zapas min morskich.

Rozkazy dla dowódcy SMS “Wolf” na czas planowanego rejsu nakazywały zaminowanie wejść do najważniejszych portów Indii Brytyjskich i Brytyjskiej Afryki Południowej oraz krzyżujące się tam szlaki handlowe. Rozkazy operacyjne natomiast brzmiały: zaminować główne porty, jak: Kolombo, Bombaj, Karaczi, Kalkuta, Rangun, Singapur Kapsztad. Po wykonaniu tego zadania można już było prowadzić wojnę handlową, aż do wyczerpania środków. Z powiększonymi ładowniami węgla, płynąc z szybkością ekonomiczną, SMS “Wolf” mógł pozostawać na morzu sześć miesięcy bez konieczności zawijania do portów, w celu uzupełniania zapasów węgla oraz żywności i wody czyli wystarczająco długo, by dotrzeć na Ocean Indyjski i wrócić do Kilonii.

Dowódca jednostki w rozmowie z admirałem Reinhardem Scheerem zaskoczył go stwierdzeniem, że chce operować na morzu przez rok, licząc na zdobywanie żywności i węgla z zatrzymanych i przejętych statków przeciwnika. Zachodziła obawa, że załoga może nie wytrzymać tak długiego okresu poza portem, gdyż dotąd żaden parowiec handlowy tak długo nie przebywał na morzu. Przez sześć miesięcy trwały

prace przygotowawcze na pokładzie parowca w dokach portowych w Wilhelmshaffen, gdzie statek wchodząc miał wymalowaną na kadłubie fałszywą nazwę s/s "Jupiter". Przygotowując się na przyjęcie na pokład setek więźniów przerobiono ładownie parowca na tymczasowe kajuty, kwatery dla załogi, magazyny torped i min oraz zainstalowano hamaki, stoły i ławki. Palnikami acetylenowymi wycięto otwory w pokładach i płyty stalowe zastąpiono opuszczanymi klapami celem ukrycia pod pokładem dział oraz wyrzutni torped. Na rufie zamontowano podobne klapy zakrywające zrzutnie min morskich. Na jednostce zamontowano najlepsze radioodbiorniki i nadajniki, gdyż zespół siedmiu radiooperatorów i deszyfrantów miał podczas rejsu stale przeszukiwać lokalne częstotliwości w celu ustalania ruchów wrogich statków oraz rozmieszczenia wrogich okrętów wojennych (jednostka korsarska nie powinna była teoretycznie wysyłać sygnałów celem zachowania ciszy radiowej ale mogła odbierać sygnały w wieży transmisyjnej Telefunkena w położonym w zachodnim Berlinie Nauen). Na pokładzie korsarskiego okrętu zamontowano sześć hydraulicznie poruszanych dział kal. 150 mm z zakrywającymi je klapami (po dwa na każdej stronie fordeku i po jednym z obu stron rufy, siódme działo ulokowano na achterdeku i zakamuflowano składaną osłoną z brezentu), pod pokładem zmagazynowano trzy mniejsze działka kal. 50 mm oraz 50 torped do czterech pojedynczych wyrzutni torpedowych. W ramach kamuflowania jednostki zamontowano teleskopowe maszty, komin pokryto dodatkową skorupą, której wysokość i obwód można było zmieniać. Na rufie zainstalowano wytwornicę zasłony dymnej, a warsztat wyposażono w różnokolorowe farby pozwalające na przemalowanie statku podczas rejsu na każdy wymagany kolor.

Załogę okrętu prawie w całości stanowili marynarze z SMS "Belgravia" uzupełnieni personelem pokładowym w wyniku naboru dokonanego przez dowódcę – łącznie 349 ludzi. W celu zgrania załogi Korvettenkapitän K. A. Nerger przez kilka miesięcy prowadził ćwiczenia na Bałtyku – strzelanie z dział, ataki torpedowe, oraz rytuał zatrzymania i zajmowania wrogiego statku jako łupu wojennego – przepływając tam poprzez Kanał Kiloński i pokazując dotychczasową nazwę s/s "Jupiter" co odnotował aliancki wywiad. Pod koniec października 1916 r. dowódca okrętu uznał, że jego jednostka jest gotowa do wyjścia w morze i w początkach listopada 1916 r. pod osłoną nocy okręt spotkał się na morzu z stawiaczem min, z którego przeładowano na pokład gotującego się do akcji korsarza 465 kontaktowych min morskich o wadze 180 kg każda (łącznie ponad 100 ton wagi) chowając je w arsenałach rufowych. Ponadto w Wilhelmshafen zamontowano dodatkowy żuraw na rufie jednostki przeznaczony do obsługi – stawianie na wodzie oraz wciąganie na pokład po zakończonym locie – wodnosamolotu, którym był pływakowy Friedrichshaffen FF-33 E (nr we Flocie 841) mogący jako *oczy okrętu* pozostawać w powietrzu ponad pięć godzin. Wodnosamolot ten był najbardziej znaną niemiecką konstrukcją lotniczą z grona wodnosamolotów, jakie opuściły zakłady Flugzeugbau Friedrichshaffen GmbH i wraz z załogą w składzie: pilot Oberflugmeister (kpr.) Paul Fabeck (przydział – oficer okrętowy) oraz Leutnant zur See (Vizeflugmeister – por.) Mathaus Stein 11 XI 1916 r. został dostarczony drogą powietrzną z wytwórni do Stacji Lotniczej w Borkum (rozkaz przelotu pilot otrzymał rankiem 9 XI 1916 r.; 11 XI 1916 r. o godz. 17.00 załoga otrzymała rozkaz startu na nowym wodnosamolocie do Kilonii). Obaj lotnicy mieli spore doświadczenie bojowe gdyż należeli do grona załóg wodnosamolotów, które operowały bojowo nad Morzem Północnym (w grudniu 1915 r. Oberflugmeister P. Fabeck oraz Lt. zur. See M. Stein brali udział w locie dwóch wodnosamolotów pływakowych przeciwko brytyjskiej żegludze obrzucając bombami brytyjski parowiec odtąd zaprzyjaźniając się) [2, s. 44–45, 47–49; 3, s. 7–10; 4, s. 330]. 14 XI 1916 r. załoga wykonała swym wodnosamolotem przelot do Stacji Lotniczej Kiel-Holtenau. Z powodu awarii silnika (zabrudzone paliwo) o godz. 15. 30 musiano przymusowo wodować, lecz w ciągu 15 minut wymieniono filtr paliwa, by po ponownym starcie w zapadających ciemnościach i w fatalnych warunkach pogodowych dotrzeć do Binnensee (20 minut lotu od Kilonii) a ostatecznie 16 XI 1916 r. dotrzeć do celu [3, s. 31–33; 5, s. 36–37]. Tam też wodnosamolot został przydzielony na pokład krążownika pomocniczego, którego wyjście w morze okryte było ścisłą tajemnicą. 21 XI 1916 r. o godz. 8.00 załoga wodnosamolotu otrzymała od swego nowego przełożonego pierwszy rozkaz i po starcie wykonała dwugodzinny lot nad Morzem Bałtyckim, po czym po wodowaniu o godz. 10.00 na otwartym morzu obok burty ww okrętu wodnosamolot został podniesiony kranem rufowym na jego pokład. Wieczorem *zabójczy duet* dotarł do Kilonii. Demontaż, montaż i magazynowanie wodnosamolotu należały do zadań jego załogi – w ciągu dnia wszystko co mogłoby

świadczą o jego pobycie na pokładzie okrętu zniknęło w jego wnętrzu (kadłub składano do drewnianej skrzyni, zaś skrzydła opuszczano do magazynu z minami) [2, s. 48–49; 3, s. 35; 5; 6, s. 384].

W listopadzie 1916 r. okręt był gotów do samodzielnego rajdu korsarskiego na szlakach oceanicznych, tylko jego dowódca znał treść rozkazów otrzymanych 18 XI 1916 r. dotyczących szczegółów rejsu. 30 XI 1916 r. o godz. 10.00 w gęstej mgłę opuszczono Kilonię, po czym dowódca okrętu poinformował załogę o misji jednostki a bosman okrętowy wymalował na rufie nazwę okrętu “Wolf” zamalowując dotychczasową “Jupiter”. SMS “Wolf” przemknął niezauważony przez najważniejsze miejsce Morza Północnego, między Norwegią a wyspami szetlandzkimi i pokonawszy blokadę brytyjską na Morzu Północnym skierował się 800 mil na północ w osłonie U-bootów. Dopłynięto do Koła Podbiegunowego po czym zawrócono przez cieśninę między Islandią i Grenlandią (10 XII 1916 r. znaleziono się na zachód od Islandii) w temperaturze sięgającej do  $-20^{\circ}$  C przedostając się na Ocean Atlantycki. Podczas tej fazy rejsu zbudowano na pokładzie prowizoryczny drewniany *hangar* dla pokładowego wodnosamolotu (mniejsze części jego konstrukcji ukryto pomiędzy minami) oraz namalowano na nim czarne krzyże na płatach zaś na burcie banderę Kaiserliche Marine i nazwę własną – “Wölfchen”. Okręt płynąc pod neutralną banderą, po pokonaniu równika skierował się w stronę przylądka Dobrej Nadziei rozpoczynając po pokonaniu trasy 7000 mil swoją korsarską działalność od nocnego stawiania min 17 I 1917 r. w rejonie Kapsztadu (z planowanych 75 min postawiono 25, dwie doby później postawiono 31 min na szlakach żeglugowych z Kapsztadu do Durbanu, Cejlonu i Australii).

SMS “Wolf” pozornie wyglądał na pospolity transportowiec pod neutralną banderą, płynący z ładunkiem dla armii sprzymierzonych, a powodzenie swe zawdzięczał starannemu zamaskowaniu i temu, że działał na wodach dalekich od wojny morskiej, gdzie okręty handlowe, które tonęły na postawionych przez jego załogę polach minowych, nie posiadały ani uzbrojenia pokładowego ani radio [2, s. 53–55; 7]. Dowódca skierował swój krążownik pomocniczy na Ocean Indyjski i już 15 II 1917 r. znalazł się w rejonie Colombo, gdzie postawiono kolejne 50 min pomimo dużego ruchu statków i wynikającego z tego napięcia, jak i obawy przed wykryciem jednostki w akcji [2, s. 59; 1]. Kolejne 19 min postawiono przy Wadge Bank na ruchliwej trasie z Colombo do Bombaju, zaś na trasie do Bombaju zrzucono kolejne 110 min [8; 1, s. 61–63]. Dnia 21 II 1917 r. Korvettenkapitän K. A. Nerger podjął decyzję, by skierować swój okręt na południe przerywając dotychczasowe działania i przenosząc je w stronę wybrzeży Australii na trasie transportu oddziałów wojskowych w kierunku Afryki Południowej. Po południu 26 II 1917 r. dowódca SMS “Wolf” wydał rozkaz Lt. zur See M. Steinowi, by ten przygotował wodnosamolot do lotu rozpoznawczego. Zmontowano go, poddano próbie silnik, a 27 II 1917 r. o godz. 14.30 Friedrichshaffen FF-33 E nr 841 został po zmontowaniu ochrzczonej jako “Wölfchen” (Wilczek) rozbiciem butelki szampana o śmigło i przy pomocy pokładowego kranu został spuszczonej na wody Oceanu Indyjskiego. Był to jego dziewiczy lot zakończony sukcesem [5; 3, s. 50–53]. W tym też czasie pojawiła się konieczność uzupełnienia zapasów węgla i tegoż dnia na Oceanie Indyjskim, 600 mil na zachód od Malediwów *czarny korsarz* natrafił na tropiony przez całą noc brytyjski statek. Załoga wodnosamolotu wystartowała przy temperaturze dziennej  $+45^{\circ}$  C do lotu bojowego po czym po ostrzegawczym strzale z działa załoga s/s “Turritella” (ex s/s “Gutenfels”) zastopowała maszyny. Był to pierwszy wrogi statek zatrzymany przez załogę SMS “Wolf”, który po obsadzeniu własną załogą wcielono do niemieckiej służby jako krążownik pomocniczy SMS “Iltis” z 27 osobową załogą z pokładu SMS “Wolf” (chińska załoga zgodziła się pracować dla Niemców a 7 oficerów brytyjskich trafiło do niewoli pod pokład korsarza) pod dowództwem z-cy d-cy SMS “Wolf” Kapitänleutnanta Iwana Brandesa. Jednostka ta została skierowana w rejon wyspy Perim celem postawienia min przy wejściu na Morze Czerwone lecz 5 III 1917 r. jednostka została zatopiona przez załogę w chwili minowania rejonu Adenu i zaskoczenia jej przez kanonierkę HMS “Odin” [2, s. 75–77, 290–291; 1, s. 61–63]. Odtąd Friedrichshaffen FF-33 E nr 841 “Wölfchen”, nie tylko rozpoznawał morze, lecz także napędzał zdobycz (...) *oddając ją na pożarcie wilkowi. Dla porozumienia się [wodno] samolotu z [SMS] “Wolfem” ustalono kilka sygnałów za pomocą rakiet i chorągiewek, co dało możliwość bezpośredniego przekazywania obserwacji [pisownia zgodna z oryginałem]* – wspominał Lt. zur See M. Stein. 28 II 1917 r. po południu z pokładu wodnosamolotu wypatrzone dwa statki w

odległości ok. 60 mil od okrętu ale nie chcąc ryzykować dowódca korsarskiego krążownika nie podjął akcji bojowej [5]. Wczesnym rankiem 3 III 1917 r. wypatrzone z wodnosamolotu parowiec, lecz znajdował się on za daleko od okrętu i ponownie akcji nie podjęto [4, s. 331]. Poszukiwania SMS "Wolf" rozpoczęły okręty brytyjskie, australijskie oraz japońskie jednakże w bezmiarze Oceanu Indyjskiego akcja ta nie przyniosła powodzenia. Do ochrony transportów morskich skierowano osiem okrętów zaś do Zatoki Adeńskiej skierowano trałowce celem oczyszczenia toru wodnego od min postawionych przez *czarnego korsarza*. W marcu 1917 r. łupem korsarza padły na Oceanie Indyjskim trzy wrogie statki: brytyjski tramp s/s "Jumna" (1 III 1917 r.), brytyjski frachtowiec s/s "Wordsworth" (11 III) oraz płynąca pod banderą Mauritiusa barkentyna "Dee" (30 III). (...) [9]. W ciągu następnych dni załoga wodnosamolotu wykonała 11 lotów rozpoznawczych (np. 25 IV 1917 r. lot wykonywano przy złych warunkach pogodowych) po czym 27 IV 1917 r. wraz z pogorszeniem się pogody wodnosamolot zdemontowano i ukryto w pod pokładem [5; 3, s. 59–60]. Po ww. akcjach cele więzienne SMS "Wolf" zapełniło kolejnych 82 więźniów przetrzymywanych w fatalnych warunkach (zaduch w przepelnionej ładowni w gorącej temperaturze był trudny do zniesienia) zaś do ładowni trafiło 100 ton węgla. Z Oceanu Indyjskiego, SMS "Wolf" popłynął w stronę Australii i Nowej Zelandii. Okręt płynąc zygzakiem przez Ocean Spokojny (Pacyfik) na wschód od Nowej Zelandii przez siedem tygodni nie napotkał ani jednego statku i nie postawił ani jednej miny co spowodowało, że nastroje wśród załogi pogarszały się. Głównie wskutek monotonii żywieniowej oraz braku kontaktu z lądem (wśród załogi pojawił się nawet pomysł internowania i oddania się w ręce aliantów). Zapas węgla kurczył się, kadłub okrętu oblepiały skorupiaki i wodorosty, maszyny korsarza zanieczyszczał szlam, który zgromadził się tam w ciągu sześciu miesięcy nieustannej pracy a ponadto zdarzały się częste przypadki samozapłonów węgla. Pomimo tego, że pogoda nie zawsze dopisywała, wodnopławowiec pokładowy prowadził loty zwiadowcze i w tych rzadkich dniach, gdy dopisywała pogoda i wiatr cichł na tyle by można było go użyć, wodnosamolot spuszczano na wodę. Niestety załoga "Wölfchena" donosiła najczęściej z rekonesansu, że w promieniu 90 mil nie widać żadnego statku, a w dzienniku pokładowym okrętu jego dowódca zapisał: *Nic w zasięgu wzroku* [2, s. 81; 1, s. 70–72]. Zawiodły meldunki niemieckiego wywiadu na temat ruchu morskiego w tej części świata, który okazał się jałowym terenem dla handlowego korsarstwa [2, s. 86–87; 1, s. 75–76]. W początkach kwietnia 1917 r. po wykonaniu kolejnych lotów rozpoznawczych z powodu zagrożenia orkanem wodnosamolot ponownie zdemontowano [4, s. 332–333]. W ostatnim tygodniu maja 1917 r. Korvettenkapitän K. A. Nerger ostatecznie zdecydował postawić miny w rejonie wybrzeży Nowej Zelandii i Australii, a następnie popłynąć w rejon Nowej Gwinei i Holenderskich Indii Wschodnich celem powrotu na Ocean Indyjski i kontynuowania akcji korsarskiej. Aby jednak wykonać to zamierzenie należało poddać korsarza małemu remontowi i 24 V 1917 r. jednostka znalazła się w rejonie Wyspy Niedzielnej (Raoul) po czym SMS "Wolf" po raz pierwszy rzucił kotwicę w archipelagu wysp Kermadecs. 2 VI 1917 r. po południu z bocianiego gniazda okrętu doniesiono o zbliżającym się z północy statku i Korvettenkapitän K. A. Nerger przez lornetkę zobaczył anteny radiotelegraficzne, ale okręt miał sprawny tylko jeden kocioł. Wiedząc, że idąc nawet całą mocą maszyny parowej (nie można było osiągnąć więcej niż pięć-sześć węzłów) trudno byłoby marzyć o schwytaniu przewyższającego szybkością SMS "Wolf" wrogiego parowca, który umknąwszy, dzięki radiostacji zdradziłby niewątpliwie miejsce jego pobytu, dowódca zdecydował się skierować do akcji wodnosamolot pokładowy [4, s. 333–334; 3, s. 60–61]. Lecąc nad nowozelandzkim parowcem s/s "Wairuna" załoga "Wölfchena" zrzuciła cztery rozkazy, przyczepione do ciężkich woreczków. Jeden z nich upadł w wodę, ok. 5 m za rufą i zatonął, drugi spadł na przedni pokład wykrytej wrogiej jednostki gdzie jeden z marynarzy wziął go i zaniósł do kapitana, stojącego na mostku. Woreczek z żaglowego płótna, zaopatrzony w kawałek ołowiu i mający dla zwrócenia uwagi długą czerwoną wstążkę, zawierał następujący rozkaz: (...) *Skierować się niezwłocznie na południe. Kierunek - krążownik niemiecki. Wstrzymać się od rozmów radiotelegraficznych. Nie niszczyć żadnych papierów. Jeżeli natychmiast nie usłuchacie, zaczniemy bombardowanie. Z rozkazu: Stein M.* [Lt. zur See] *Fabech* [P. Oberflugmeister] [4] – tak oto wspominał zatrzymanie s/s "Wairuna" Lt. zur See M. Stein. Dla pokazania, że to nie żarty obserwator rzucił z wysokości 80 m bombę, która upadła

20 m przed dziobem parowca wybuchając z taką siłą, że słup wody trysnął na wysokość szczytu masztów. Skutek wybuchu był natychmiastowy – statek ruszył w nakazanym kierunku [3; 10]. Entuzjazm załogi wzrósł jeszcze bardziej, kiedy okazało się, że na pokładzie zdobytej jednostki znajdowało się 1500 ton węgla i zaopatrzenie na 18 miesięcy: czterdzieści dwa żywe barany, duży zapas masła, mrożonego mięsa, sera, 20 cetnarów świeżych ryb i zapasu świeżej wody. Węgiel był wyjątkowo potrzebny dla okrętu, ale świeży prowiant był rzeczą nie do pogardzenia dla załogi od dawna nie mającej oprócz konserw świeżego jedzenia w ustach [5, s. 40; 2, s. 89–91; 1, s. 82–83; 6, s. 385]. Jednak głównym ładunkiem zatrzymanej jednostki była guma i kopra, wartości kilku milionów marek, przeznaczone dla USA. Dowódca *czarnego korsarza* zamierzał zatopić przyz i popłynąć na zachód by postawić miny w rejonie wejścia do portu w Sydney, ale warunki pogodowe były ciężkie i uniemożliwiły złączenie obu jednostek (w ciągu dwóch tygodni obie jednostki przetransportowano wokół Wyspy Niedzielnej na spokojniejsze wody i 16 VI 1917 r. zakończono przeładunek na pokład SMS “Wolf”). Gdy 16 VI 1917 r. zamierzano na pełnym morzu zatopić przyz, ukazał się w oddali żaglowiec-amerykańska barkentyna płynąca jak się niebawem okazało z Sydney na Samoa. (...) *Wzleciałem na nowo, trzymając się nad statkiem, aby mu wpakować bombę przy pierwszym zamiarze ucieczki. Lecz szlachetny Amerykanin myślał tak mało o ucieczce, jak przedtem “Wairuna” [s/s “Wairuna”]. Po zawładnięciu “Vinslovem” [“Winslowem”] – tak się okręt nazywał – wciągnięto nas na pokład – wspominał Lt. zur See M. Stein [4]. Na pokładzie zatrzymanej jednostki znajdowało się cenne 350 ton węgla tak potrzebnego do żeglugi (oraz 50 baniek z benzyną i 1500 cegieł, które użyto do remontu przepracowanych kotłów *czarnego korsarza*). 18 VI 1917 r. SMS “Wolf” wypłynął z rejonu Wyspy Niedzielnej wraz z s/s “Wairuną” na otwarte morze i tak długo dziurawiono jego kadłub aż zatonął a 21 VI 1917 r. na otwarte wody wyprowadzono barkentynę “Winslow”, którą podpalono i zatopiono ogniem artylerii pokładowej [2, s. 92–93; 1, s. 84–85]. 18 VI 1917 r. w konstrukcji “Wölfchena” zauważono pierwszą poważną awarię – naprawa płótna w tropikalnych warunkach szczególnie wystawionego na zniszczenie na płatach wodnosamolotu trwała cztery dni po czym “Wölfchen” ponownie był sprawny i mógł wykonywać loty rozpoznawcze [3, s. 68–69].*

Tracąc okazję przewagi w czasie nowiu księżycy dowódca SMS “Wolf” mający na pokładzie ponad 150 więźniów (hamaki wieszano w dwóch poziomach) był zmuszony porzucić plany minowania portu w Sydney będąc w tym czasie poszukiwanym przez krążownik HMAS “Australia” i japońskie krążowniki “Chikuma” i “Hirado” oraz japońskie kontrtorpedowce. Nocą 25 VI 1917 r. przez pięć godzin załoga korsarza stawiała miny (25) w rejonie Przylądka Marii van Diemen na północny-zachód od Nowej Zelandii. Łącznie załoga korsarza postawiła 30 min w rejonie brzegu australijskiego i dodatkowo 31 na dwóch polach minowych w rejonie Nowej Zelandii [2, s. 96–97; 11]. 9 VII 1917 r. SMS “Wolf” natknął się na amerykańską barkentynę “Beluga” – wodnosamolot pokładowy wykonał nad celem lot rozpoznawczy po czym oddano strzał ostrzegawczy z artylerii korsarskiego okrętu przed dziób barkentyny co zmusiło ją do zatrzymania się. Na pokładzie znajdował się ładunek kilkuset beczek z benzyną, który przyczynił się do zatopienia jednostki po zejściu załogi ostrzelanej po zachodzie słońca 10 VII 1917 r. przez artylerię pokładową (o celności strzałów niech świadczy fakt, że trafienia uzyskano dopiero po 18 strzałach!) [2, s. 29–31; 1, s. 15–18]. 10 VII 1917 r. załoga wodnosamolotu wykonała trzy loty rozpoznawcze w ciężkich warunkach atmosferycznych [3, s. 67–69]. 11 VII 1917 r. po raz kolejny spuszczone z pokładu okrętu “Wölfchena”, który wykonał lot rozpoznawczy jednak podczas wodowania przy burcie *czarnego korsarza* doszło do kraksy. “Wölfchen” zarył dziobem w wodę i uderzenie postawiło wodnosamolot pionowo na śmigło, uszkadzając poszycie pływaków i rozdzierając płócienne poszycie kadłuba. Załoga by nie wpaść do wody pełnej rekinów wspięła się na ogon wodnosamolotu, który następnie został podniesiony kranem rufowym na pokład i poddany ponad dwutygodniowej naprawie. Uszkodzenie “Wölfchena” oraz malejące po raz kolejny zapasy węgla zmusiły Korvettenkapitän K. A. Nergera do zawrócenia z głównych szlaków handlowych jednak mechanicy zameldowali 26 VII 1917 r. koniec prac naprawczych przy wodnosamolocie (założono nowe rozpórki między płatowe, kadłub pokryto zapasowym płótnem a silnik oczyszczono z morskiej wody) i był on znów gotów do akcji [2, s. 106–107; 1, s. 100–101; 12]. Dnia 15 VII

1917 r. ofiarą SMS “Wolf” padł amerykański frachtowiec s/s “Encore”. Wskutek dużej niefrasobliwości radiotelegrafistów alianckich w portach oraz na pokładach jednostek pływających, radiotelegrafiści SMS “Wolf” z łatwością przejmowali oraz odczytywali zawartość depeesz informujących o szlakach handlowych i przyszłych ofiarach korsarza działającego w rejonie Wysp Salomona i Archipelagu Bismarcka. 6 VIII 1917 r. niemiecki korsarz zatrzymał w rejonie Nowej Gwinei australijski frachtowiec pasażerski s/s “Matunga” mający 500 ton węgla na pokładzie pozwalający na miesięczną podróż oraz duży ładunek świeżej żywności (3,5 t mrożonego mięsa, skrzynki ryb w puszkach, kilka ton ryżu i mąki, trzy żywe konie, 342 kg świeżych owoców w chłodni i 12 ton warzyw i dżemów w puszkach) i na powstrzymanie epidemii szkorbutu wśród załogi. Ładunek na pokładzie s/s “Matunga” był tak spory, że musiano znaleźć miejsce nadające się do spokojnego przeładunku. W tym celu obie jednostki (dowódcą s/s “Matunga” został Lt. zur See Karl Rose) skierowały się na północ 100 mil od Rabaul by przez rejon Kaiser Wilhelm Land dotrzeć 14 VIII 1917 r. do neutralnego terytorium zachodniej części Nowej Gwinei należącej wówczas do Holandii. W zatoce Offak wyspy Waigeo ukryto się przed pościgiem (jacht motorowy HMAS “Una”), który wyruszył na poszukiwanie zaginionej jednostki. Podczas tego rejsu załoga “Wölfchena” przez cały czas wykonywała loty rozpoznawcze (na przełomie lipca i sierpnia 1917 r. wodnosamolot wykonał 12 lotów rozpoznawczych) informując dowódcę SMS “Wolf” o niebezpieczeństwach. W związku z tropikalnymi temperaturami warunki bytowe większości więźniów były koszmarne – na pokładzie okrętu znajdowało się wówczas blisko 600 osób wraz z załogą. 26 VIII 1917 r. obie jednostki wyszły na Morze Halmahera gdzie po przepłynięciu 10 mil ładunkami wybuchowymi założonymi we wnętrzu przyzatoniono s/s “Matunga” [2, s. 117–119; 1, s. 112–114].

Nocą 2 IX 1917 r. 400 mil od Singapuru, na pokładzie korsarza kierującego się na Morze Jawajskie ogłoszono alarm gdyż w pobliżu okrętu znalazł się krążownik HMAS “Psyche”, którego załoga nie rozpoznała właściwie przeciwnika i oba okręty skryła ciemność nocy. Nocą 4 IX 1917 r. powyżej Wysp Anambas postawiono ostatecznie pole minowe. “Wölfchen” przez cały czas aktywnie używany stał nieosłonięty na pokładzie okrętu i jego płócienne pokrycie ucierpiało poważnie od gorącego słońca i deszczy tropikalnych. Po 30 dniach konieczne było odnowienie płóciennej powłoki konstrukcji. 26 IX 1917 r. na rozkaz dowódcy okrętu zmontowano wodnosamolot pokładowy i był on gotów do lotu [3, s. 79–81]. Gdy Korvettenkapitän K. A. Nerger po kilku godzinach zamierzał jednak nie wysłać w powietrze *swoich oczu*, na horyzoncie dostrzeżono smugę dymu. Załoga wodnosamolotu w razie potrzeby miała rozkaz zatrzymać wrogi parowiec zrzucającymi bombami i leciała w takiej odległości od celu, żeby nie można było ich dostrzec, aż do momentu zatrzymania. Strzał z dział krążownika pomocniczego przed dziób parowca jakim okazał się statek pocztowy linii Nippon Yusen Kaisha s/s “Hitachi Maru”, miał być sygnałem dla załogi wodnosamolotu do rozpoczęcia akcji. Tym razem nieprzyjacielska jednostka nie usłuchała sygnałów, zmieniła kierunek i zaczęła uciekać [3, s. 84–85; 2, s. 164–167; 1, s. 161–167]. Parowiec s/s “Hitachi Maru” zwiększywszy prędkość zamierzał uciekać, ale gdy po raz pierwszy od dziewięciu miesięcy od rozpoczęcia rejsu wystrzelona została salwa z czterech dział SMS “Wolf”. które trafiły w jego pokład rufowy. Załoga pokładowego parowca nadal przygotowywała się do strzału z jedyne go pokładowego działa. Artyleria SMS “Wolf” oddała jeszcze dwie salwy, które trafiły w górną część mostka (od ognia artylerii zginęło 11 japońskich marynarzy i jeden pasażer, wiele osób odniosło rany) i zniszczył część łodzi ratunkowych. Część załogi oraz pasażerów ewakuowała się z ostrzeliwanej jednostki (jedna łódź wywróciła się – były ofiary), której kapitan nakazał zastopować maszyny i wywiesił banderę japońską. Załoga “Wölfchena” latała nadal wokół wrogiej jednostki pilnując jej, dopóki niemiecka załoga przyzatoniona jej nie obsadziła [3, s. 86; 4, s. 336–338; 13]. O świcie 27 IX 1917 r. “Wölfchen” po naprawie był gotów do lotu. S/s “Hitachi Maru” chociaż uszkodzony, po dwugodzinnej naprawie mógł płynąć i wraz z SMS “Wolf” skierowano się ku pobliskiemu atolowi Suwadiwy na Malediwach, gdzie zajęto się po zacumowaniu i połączeniu obu jednostek pomostem przeładowaniem węgla na pokład krążownika (zawartość ładowni s/s “Hitachi Maru” miała wartość ok. miliona funtów – bele japońskiego jedwabiu, futra, sztaby miedzi, guma i żywność w puszkach). Dowódca niemieckiego okrętu brał

pod uwagę myśl uczynienia po dokonanych naprawach z zajętego przyznu statku pomocniczego, który miałby odciążać przeladowany okręt (dowódca SMS "Wolf" stanął wokół problemu zakwaterowania na pokładzie ponad 150 nowych więźniów). W tym czasie załoga wodnosamolotu wykonywała regularne loty rozpoznawcze [4; 3, s. 86–87]. S/s "Hitachi Maru" miał przyplłynąć do zatoki Dealgoa we wschodniej Afryce w ciągu niecałego tygodnia. Dowódca SMS "Wolf" wiedział o zwiększonej aktywności poszukujących jego okrętu sił alianckich gdyż radiotelegrafisci podczas rejsu przez Morze Timor odebrali z Mauritiusa i Bombaju ostrzeżenia o obecności korsarza. 30 IX 1917 r. Lt. zur See K. Rose został mianowany dowodzącym zdobytym przyzem na pokład którego przeszła nie tylko 23 osobowa niemiecka załoga ale także 1 X 1917 r. większość więźniów z górnego pokładu SMS "Wolf". (...) *Wreszcie szóstego dnia* [3 X 1917 r. – SMS] *"Wolf" opuścił atol, udając się w dalszą drogę* [przez Ocean Indyjski w poszukiwaniu kolejnego łupu i jego węgla] *a Hitacha Maru* ["Hitachi Maru"] *tam pozostał* [4]. Nocą 6 X 1917 r. nie powiódł się pościg czarnego korsarza za duńskim parowcem s/s "Peru" z powodu obrośniętego kadłuba i dużego zanurzenia, po czym napotkano brytyjski frachtowiec, który sprawiał wrażenie przygotowującego się do obrony i dlatego SMS "Wolf" odpłynął w kierunku północno-wschodnim. Po zmianie pozycji dowódca okrętu zmuszony był wysłać wodnosamolot pokładowy w kierunku Malediwów, aby dał znać, by s/s "Hitachi Maru" płynął na południe. To zdarzenie było wyjątkową próbą dla załogi "Wölfchena". (...) [Wodno] *Samolot bowiem wpadł między Scyllę i Charybdę, Na nowo wstrząsało nami, rzuciło w powietrze i miotało w dół; na nowo szalała i wyla wokół nas nawałnica grożąc połamaniem skrzydeł; co gorzej zbliżała się chwila wyczerpania benzyny* – wspominał Lt. zur See M. Stein [4, s. 338–339]. Kilkakrotnie lotnicy dostrzegli SMS "Wolf", nie mogąc jednak zbliżyć się do niego i byli zmuszeni ciągle przebijać się przez nieprzebite zwały chmur. Przez trzy kwadransy nawałnica miotała wodnosamolotem jak piłką, lecz nareszcie zaczęło się rozjaśniać i lotnicy zobaczyli SMS "Wolf". Z pokładu widziano kilkakrotnie wodnosamolot i jego zmagania ze szkwałem. Po ostatnim nagłym zniknięciu nie widziano dłuższy czas wodnosamolotu, sądzono, że jego załoga zginęła. Kiedy teoretycznie zniknęła nadzieja ponownego oglądania lotników i wodnosamolotu, wyłonił się on nagle z pośród ciemnych chmur i wodował tuż przy burcie SMS "Wolf". Po 3 i ¼ godziny lotu samolotu, który włączył się po Oceanie Indyjskim nie znajdując żadnego celu, posiadał zapas węgla tylko na trzy tygodnie [5, s. 43]. Spotkanie s/s "Hitachi Maru" z niemieckim korsarzem nastąpiło obok Wyspy Kokosowej, po czym przez dwa tygodnie na pokład SMS "Wolf" przenoszono z zajętego przyznu wszelkie mogące się przydać dobro przygotowując japońską jednostkę do zatopienia. S/s "Hitachi Maru" zatopiono 7 XI 1917 r. po odpłynięciu od Wyspy Kokosowej przy pomocy trzech ładunków wybuchowych a 10 XI 1917 r. SMS "Wolf" zatrzymał hiszpański parowiec s/s "Igotz Mendi" z ładunkiem 5 000 ton węgla, który wraz z korsarzem dopłynął w rejon Wyspy Kokosowej, gdzie okazało się, że stan zużycia płótna "Wölfchena" w tropikalnym klimacie uniemożliwia jego dalsze loty zaś brak płótna zapasowego praktycznie eliminował wodnosamolot z akcji. 17 XI 1917 r. *kalekiego "Wölfchena"* zdemontowano i złożono w ładowni SMS "Wolf" – odtąd *czarny korsarz* musiał działać bez swojego powietrznego zwiadowcy [2, s. 181–183, 185; 1, s. 182–184; 14]. Żmudny przeladunek węgla z hiszpańskiego przyznu trwał do 17 XI 1917 r. kiedy dowódca SMS "Wolf" nakazał przygotować oba statki do odpłynięcia (dowódcą s/s "Igotz Mendi" został Lt. zur See K. Rose). Obie jednostki znalazłszy się na pełnym morzu miały płynąć oddzielnie w stronę ustalonego miejsca spotkania. W trakcie rejsu na pokładzie niemieckiego okrętu wybuchł bunt załogi (pogarszające się warunki bytowania) stłumiony jednak dość szybko przez oficerów. 24 XI 1917 r. obie jednostki spotkały się na krótko na południe od Madagaskaru i wymieniwszy sygnały ponownie rozdzieliły się zbliżając się do Przylądka Dobrej Nadziei, w chwili gdy SMS "Wolfa" poszukiwało na Oceanie Indyjskim bezowocnie 30 okrętów brytyjskich, japońskich i francuskich. W rejonie Przylądka Dobrej Nadziei 30 XI 1917 r. natrafiono na amerykański żaglowiec-bark "John H. Kirby" z ładunkiem 250 samochodów marki Ford przeznaczonych dla wojsk brytyjskich w Niemieckiej Afryce Wschodniej – artyleria SMS "Wolf" zatopiła go a do niewoli wzięto jego 13 osobową załogę [2, s. 199; 1, s. 202] zaś 15 XII 1917 r. na Atlantyku zatopiono francuski frachtowiec s/s "Maréchal Davout". 19 XII 1917 r. 100 mil na północny-wschód od wyspy

Trynidad obie jednostki ponownie się spotkały a pierwszym dniu Świąt Bożego Narodzenia obie jednostki połączyły się gdyż SMS "Wolf" potrzebował węgla aby kontynuować powrotny rejs do Kilonii. Wzburzony ocean zdeformował nieco poszycie obu jednostek jednak w ciągu 36 godzin przerzucono 545 ton węgla i 30 XII 1917 r. Korvettenkapitän K. A. Nerger nakazał obu jednostkom płynąć na północ w poszukiwaniu lepszej pogody. Obie jednostki razem żeglowały przez 970 mil kierując się na północny-wschód od Rio de Janeiro. Dnia 4 I 1918 r. SMS "Wolf" zatrzymał na Atlantyku barkentyne "Storebror" neutralnej bandery norweskiej, którą następnie zatopiono – dotąd zwracano uwagę, by oszczędzać jednostki neutralne – zaś do niewoli trafiła kolejna grupa 25 jeńców. Rejs w stronę Kilonii kontynuowano, a że na pokładzie SMS "Wolf" ponownie zabrakło węgla 10 I 1918 r. dowódca SMS "Wolf" nakazał ponownie połączyć obie jednostki 90 mil na południe od równika celem przerzutu węgla – w ciągu 48 godzin przerzucono 521 ton węgla i ruszono w dalszą drogę przez szalejące na Oceanie Atlantyckim zimowe sztormy [2, s. 217, 221–223, 291; 1, s. 223, 224]. Obie jednostki podczas wyjątkowo ciężkiego rejsu przez północną część Oceanu Atlantyckiego – jednostki były mocno wyeksploatowane i źle znosiły sztormową falę – miały coraz większe kłopoty z utrzymaniem łączności ze sobą. Gdy 13 II 1918 r. SMS "Wolf" dotarł do wyznaczonego punktu spotkania 470 mil na północ od wybrzeża Szkocji i po kilku godzinach oczekiwania nie napotkał tam statku-więzienia s/s "Igotz Mendi", na pokładzie którego znajdowała się część jeńców SMS "Wolf", dowódca *czarnego korsarza* postanowił samodzielnie płynąć w stronę wybrzeża niemieckiego. Szczęście dopisywało jednostce gdyż na Morzu Północnym okręty alianckie regularnie w ramach blokady kontrolowały jednostki pływające – atutem korsarza były sztormowa pogoda oraz luki w ww blokadzie. 14 II 1918 r. SMS "Wolf" prześliznął się na południe pomiędzy bazą Home Fleet w Scapa Flow a brzegiem Norwegii i 16 II 1918 r. po godz. 20.00 po skontrolowaniu przez okręt patrolowy SMS "Panther" - ten sam, który eskortował okręt gdy ten wypływał w swój rejs w listopadzie 1916 r. – rzucił kotwicę 30 mil od wybrzeży kaiserowskiej Rzeszy [2, s. 232–233, 235–236; 1, s. 244]. W tym samym czasie s/s "Igotz Mendi" walcząc z żywiołem i górami lodowymi również kierował się kursem południowym w stronę Niemiec (19 II 1918 r. uzyskano informację o dotarciu SMS "Wolf" do niemieckiego wybrzeża). 24 II 1918 r. s/s "Igotz Mendi" w pobliżu neutralnego wybrzeża duńskiego – rejon Skagen – wszedł na mieliznę i Lt. zur See K. Rose rozpoczął starania o ściągnięcie jednostki z mielizny z duńską pomocą oraz o ukrycie jej zawartości. Jednak jeńcy SMS "Wolf" przebywający na pokładzie statku szybko zostali odkryci przez Duńczyków i uwolnieni (zakwaterowano ich w Skagen) zaś rząd duński zdecydował o przejściu kontroli nad statkiem internując jego niemiecką załogę [2, s. 254–256; 1, s. 264–266].

SMS "Wolf" przebywał w morzu łącznie 444 dni [4, s. 340–341] pokonując 64 tys. mil morskich, czyli niemal trzykrotnie opływając obwód ziemski. Po dotarciu w rejon Kilonii – Przesmyk Flensburga – ponad 700 osób załogi oraz jeńców poddano od razu badaniom lekarskim zaś 20 II 1918 r. dowódca okrętu będącego punktem szczególnego zainteresowania ludności cywilnej i dziennikarzy otrzymał pismo od cesarza Wilhelma II Hohenzollerna, w którym informował on Korvettenkapitän K. A. Nergera o odznaczeniu go najwyższym w Niemczech odznaczeniem wojskowym – medalem Pour le Mérite – zaś całej załogi okrętu wraz z załogą "Wölfchena" Krzyżami Żelaznymi I i II klasy. Przygotowując się do uroczystego powitania w Kilonii, przez trzy dni przeprowadzono gruntowny remont okrętu, oczyszczono i odmalowano jego kadłub a także zmontowano "Wölfchena" pokrywając go nowym płótnem i srebrną barwą [4, s. 339–340]. Rankiem 24 II 1918 r. w otoczeniu ponad 90 okrętów Kaiserliche Marine i setek żaglówek i motorówek jak i w asyście dwupłatowych samolotów SMS "Wolf" wpłynął triumfalnie do portu w Kilonii po czym jego dowódca wraz z załogą 26 III 1918 r. zostali uhonorowani wspaniałą paradą wojskową na ulicach Berlina przed cesarzową Augustą. Rajd SMS "Wolf" propaganda niemiecka uznała za wyczyn niespotykany w historii wojen morskich co spowodowało niezwykłą popularność Korvettenkapitän K. A. Nergera, jego okrętu oraz załogi choć rajd ten zamknął działalność niemieckich krążowników pomocniczych w walce z żegluga aliancką [2, s. 234–237, 268–269; 1, s. 267–270]. Rezultatem pracy korsarskiej SMS "Wolf" było pojmanie i zatopienie 14 statków przeciwnika (42 tys. ton). Na samych zakotwiczonych przez niego minach



zatonęło 16 wrogich jednostek o łącznej wyporności 68 tys. Ton [5, s. 44]. Tak spory sukces załogi okrętu był możliwy jedynie dzięki danym uzyskiwanym z dalekiego rozpoznania prowadzonego przez własny wodnosamolot. Podczas całego rejsu „Wölfchen” służył bez poważniejszych awarii [5, s. 341; 15; 2, s. 291–292]. Załoga wodnosamolotu typu Friedrichshaffen FF-33 E nr 841 „Wölfchen” po piętnastu miesiącach działalności korsarskiej SMS „Wolf” powróciła do Kilonii i wodnosamolot po przeplótnieniu przeleciał do portu pokazując, że po tak ciężkiej eksploatacji może swobodnie wykonywać loty. Po zakończeniu rejsu wodnosamolot zaprezentowano na specjalnej wystawie po czym po zakończeniu wielkiej wojny wskutek przegranej Niemiec ostatecznie zniszczono [5, s. 44].

### Źródła wykorzystane

1. R. Guiliat, P. Hohnen, *The Wolf*. The mystery raider that terrorized the seas during world war I, Nowy York, London, Toronto, Sydney 2010. 2. *SMS Wolf*. Jak niemiecki korsarz terroryzował Morza Południowe w czasie I wojny światowej, Zakrzewo, 2011. 3. Stein M., Fabech P. *Wölfchen*. Im flugzeug über drei weltmeren, Berlin 1918. 4. *Umiastowski R.* Ludzie przestworza, Warszawa 1930, s. 330, Samolot na pokładzie korsarskiego okrętu podje błędnie jakoby uzbrojenie okrętu miały stanowić dwa działa kal. 150 mm, 4 wyrzutnie torpedowe oraz 300 min. 5. *Borzutki S.* Flugzeugbau Friedrichshaffen GmbH, Berlin, 1993. 6. *Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka T.* Prekurat (Pierwsza wojna światowa na morzu, Warszawa 1994, s. 384) podają, że minowanie w rejonie Kapsztadu odbyło się 16 I 1917 r. gdzie postawiono 25 min zaś w rejonie Przylądka Igielnego 30 min. 7. *Ofiarami* min postawionych przez załogę SMS „Wolf” w rejonie Kapsztadu i na Oceanie Indyjskim były: 26 I 1917 r. brytyjski frachtowiec s/s „Matheran” wszedł w rejonie Kapsztadu na minę tonącą; 6 II 1917 r. brytyjski transportowiec wojskowy s/s „Tyndareus” wszedł na minę tonącą w rejonie Cape Agulhas; 13 II 1917 r. brytyjski frachtowiec s/s „Cilicia” wszedł na minę w rejonie wyspy Dasen doznając uszkodzeń; 17 II 1917 r. w rejonie Colombo brytyjski frachtowiec s/s „Worcestershire” wszedł na minę tonącą; 18 II 1917 r. w rejonie Kapsztadu wskutek wejścia na minę zatonął brytyjski frachtowiec s/s „Cilicia”; 21 II 1917 r. u wejścia do Colombo zatonął na minach kolejny brytyjski frachtowiec s/s „Perseus”; 26 V 1917 r. na minę w rejonie na zachód od Kapsztadu wszedł neutralny hiszpański parowiec pocztowy s/s „C. de Eizaurirre” tonąc. 8. (...) *Strzeżcie się* min u wejścia do portu w Colombo – tak brzmiał przejęty przez radiostację okrętu meldunek brytyjskiej Admiralicji. 25 V 1917 r. w rejonie Kapsztadu zatonął wchodząc na minę hiszpański frachtowiec s/s „C. de Eizaurirre”; 11 VI 1917 r. w rejonie Bombaju wszedł na minę i zatonął brytyjski frachtowiec s/s „City of Exeter” doznając uszkodzeń; 16 VI 1917 r. wchodząc na minę zatonął w rejonie Bombaju japoński tramp s/s „Unikai Maru”; 23 VI 1917 r. w rejonie Bombaju po wejściu na minę zatonął brytyjski frachtowiec s/s „Mongolia” – por. 9. *Cytowane* zdarzenie datowane jest na rano 17 III 1917 r. jednakże w dzienniku pokładowym SMS „Wolf” pod tą datą nie ma zapisu mówiącego o zatrzymaniu jakiegokolwiek wrogiego statku i najprawdopodobniej chodzi o zatrzymanie s/s „Wordsworth” 11 III 1917 r. Podczas przejmowania s/s „Jumna” działa na sterburcie skierowane lufą w pokład niespodziewanie wystrzeliło – doszło do eksplozji, czterech marynarzy zginęło na miejscu zaś 24 zostało rannych. 10. *Borzutki S.* (op. cit.) podaje, że 10 VI 1917 r. załoga wodnosamolotu wykonała cztery loty rozpoznawcze jednak pokazały one poważne zużycie konstrukcji wodnosamolotu (awaria śmigła) i po 14 dniach naprawy wodnosamolot był 27 VI 1917 r. ponownie gotów do akcji natomiast w opracowaniach R. Guiliata, P. Hohna (SMS Wolf, op. cit. i The Wolf, op. cit.) nie ma o tym mowy. 11. *W wyniku* minowania: 6 VI 1917 r. w rejonie wyspy Gabo na minę wszedł australijski frachtowiec s/s „Cumberland” doznając ciężkich uszkodzeń; 29 VII 1917 r. w rejonie Bombaju na minie zatonął brytyjski frachtowiec s/s „Okhla”; 10 VIII 1917 r. w rejonie Kapsztadu zatonął na minie brytyjski frachtowiec s/s „City of Athens”; 26 VIII 1917 r. w rejonie Kapsztadu zatonął na minie brytyjski frachtowiec s/s „Bhamo”. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka Prekurat (op. cit.) podają, że 25 VI 1917 r. w rejonie Przylądka Marii van Diemen postawiono 25 min, 27 VI 1917 r. w rejonie Cieśniny Cooka – pomiędzy dwiema głównymi wyspami Nowej Zelandii – 35 min, a w nocy 3/4 VII 1917 r. kolejne 30 min w rejonie przylądka Howe u południowo-wschodnich wybrzeży Australii oraz, że uszkodzenia od min odniósł japoński krążownik „Haruna”. 12. *R. Umiastowski*, op. cit.; S. Borzutki, op. cit. Wg danych spotykanych w literaturze przedmiotu w wyniku w rejonie Wysp Salomona SMS „Wolf” zatopił 12 i 14 VII 1917 r. dwa amerykańskie żaglowce jednak powyższe źródła tego nie potwierdzają. Na minach postawionych przez niemieckiego korsarza zatonął w rejonie Nowej Zelandii 18 IX 1917 r. nowozelandzki frachtowiec s/s „Port Kembla”; 17 XI 1917 r. na minie w rejonie Bombaju zatonął brytyjski frachtowiec s/s „Croxeth Hall”; 27 VI 1918 r. w rejonie North Cape w Nowej Zelandii zatonął na minie nowozelandzki frachtowiec s/s Wimmera”. J. Piekalkiewicz (op. cit., s. 282–283) podaje, że w rejonie na północ od Nowej Zelandii, zaminowano szlak morski do Australii, a następnego dnia Cieśninę Cooka. 3 VII 1917 r. zaminowano Cieśninę Bassa u południowych wybrzeży Australii, a 4 IX 1917 r. ostatnie miny postawiono na wodach Cieśniny Singapurkiej. Szkorbut i beri-beri, na które w międzyczasie zapadła część załogi, oraz pilna konieczność dokonania przeglądu technicznego zmusiły okręt do powrotu. 13. *Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka T.* Prekurat (op. cit.) podają nazwę s/s „Hitochi Maru”. 14. *Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka T.* Prekurat (op. cit.) podają nazwę „Agos Mendi” oraz, że jednostkę po oddaniu węgla i zabraniu załóg zatopionych uprzednio statków oraz chorych został puszczony wolno czego nie potwierdzają inni autorzy oraz fakty dotyczące powrotu do Niemiec. 15. *Piekalkiewicz J.* (op. cit., s. 282–283) podaje, że podczas swego jakże długiego rejsu krążownik ogółem zniszczył bądź zdobył 15 statków handlowych o łącznym tonażu 38 391 BRT. J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka Prekurat (op. cit.) podają zatopiony tonaż wielkości 38 549 RT brutto. J. Piekalkiewicz (op. cit.) podaje jak i J. Gozdawa-Golebiowski, T. Wywerka Prekurat, że miny ustawione przez niemiecki okręt uszkodziły ciężki krążownik japoński „Haruna” (28 000 t). Działalność krążownika związała liczne jednostki alianckiej floty – na Oceanie Indyjskim, w pościg za nim skierowano nie mniej niż 55 okrętów, w tym 3 ciężkie krążowniki. Miny postawione przez SMS „Wolf” zbierały żniwo aż do... 2008 r. (!): 21 II 1918 r. mina dopłynęła w pobliże Falmouth w południowo-wschodniej Tasmanii tam eksplodując; 25 IV 1918 r. jedna mina została zatopiona przez ostrzelanie z pokładu s/s „Kouri”, 100 mil na wschód od Sydney; 14 VIII 1918 r. jedna mina została nieszkodliwiona na południowo-wschód od Australii przez załogę s/s „Kilbaha”; we wrześniu 1918 r. kolejna mina dryfowała 10 i pół mili morskiej na południe od Colombo i eksplodowała zabijając 15 ludzi i raniąc 150, którzy przyszyli ją obejrząc; 7 XI 1918 r. kolejna mina została zdetonowana przez ostrzelanie na południowy wschód od Australii z pokładu s/s „Bodalla”; kolejna z min – data zdarzenia nieznana – dopłynęła do brzegu atolu Baa na północnych Malediwach eksplodując gdy rybak odepchnął ją drągiem 0 zginęło i zostało rannych 12 cywilów; 10 I 1919 r. inna z min eksplodowała uderzając o skały Awakino, w północno-zachodniej Nowej Zelandii; 30 I 1919 r. kolejna z min wyciągnięta została na brzeg przez miejscową ludność w pobliżu Levin w Nowej Zelandii i

zdetonowana przez przedstawicieli Marynarki Wojennej; 23 II 1919 r. kolejną minę zatopiono przez ostrzelanie z pokładu s/s "Aeon"; 21 IV 1919 r. inna z min eksplodowała podczas wyciągania jej na brzeg przez mieszkańców Port Waikato w południowo-zachodniej Nowej Zelandii – zginęła trójka śmiałków i koń; 22 V 1919 r. inna z min dopłynęła w pobliże Port Stephens, na północ od Sydney i eksplodowała zniszczona wystrzałem z karabinu; 29 V 1919 r. inna z min eksplodowała uderzając o skały wyspy Gabo; 21 VI 1919 r. wywleczona z morza przez farmera przy pomocy zaprzęgu konnego mina morska została przetransportowana do New Plymouth na północno-zachodnim wybrzeżu Nowej Zelandii gdzie ludność miejscowa pozowała przy niej do zdjęć do czasu, gdy zdetonowano ją dwa dni później; 1 IX 1919 r. wyrzucona na brzeg w rejonie Cooktown, na północ od Queensland mina została tam zdetonowana; 10 X 1919 r. inna z min została zdetonowana wskutek ostrzelania z samolotu z bazy Tarcoola w południowo-wschodniej Australii; w grudniu 1919 r. jedna z min została zaholowana przez dwóch Aborygenów w przy wyspie Dowe w Cieśninie Torres a potem zdetonowana; 19 II 1920 r. jedną z min znaleziono w rejonie brzegu centralnej Nowej Południowej Walii i zdetonowano; 19 II 1921 r. inna z min znaleziona została na brzegu w Noosa Heads, na wybrzeżu Queenslandu; 24 X 1929 r. trawler "Koraaga" wyłowił jedną z min na południowy-wschód od Australii; 11 XII 2008 r. w pobliżu Karamei, na zachodnim wybrzeżu Nowej Zelandii znaleziono minę morską – wezwany oddział saperów stwierdził, iż mina nie była już aktywna.

**Анджей Олейко, Катажина Зелинская**

**IZ HISTORII POLITIKI I WOENNYCH DEJSTWII WELIKOJ WOJNY 1914–1918. 444  
DNIA SOVMESTNYX DEJSTWII NA TREX OKEANAX UBIJSTWENNOGO DUETA  
"ВОЛКА" И "ВОЛЧКА"**

*Авторы* статьи освещают военные действия Первой мировой войны – морские и воздушные – с участием вооруженных сил всех противоборствующих сторон.

*Ключевые* слова: Атлантический океан, Индийский океан, Тихий океан, Первая мировая война, морские битвы, воздушные бои.

**Andrzej Oleyko, Katarzyna Zielinska**

**FROM POLITICAL AND MILITARY HISTORY OF I WAR WORLD 1914–1918 444 DAYS OF  
NAVY OPERATIONS ON THREE OCEANS TERIBBLE TWINS "WOLF" AND "WHELP"**

*The article* covers the military events of the First Word War – naval and air – with the participation of armed forces warring parties.

*Key words:* The Atlantic Ocean, Indian ocean, Pacific ocean, First Word War, naval battles, air battles.