

Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Marcina Westphala –
Od U-Bootów Waltera do Elektrobootów. Historia powstania U-Boota typu XXI
przygotowanej pod kierunkiem naukowym Prof. zw. dr hab. Waldemara Rezmera

Temat rozprawy doktorskiej Marcina Westphala ma szczególne znaczenie dla historiografii wojenno-morskiego piśmiennictwa, dotyczącego II wojny światowej na morzu. Autor eksponuje rolę kompleksu stoczniowo-portowego Gdańska i Gdyni oraz wód Zatoki Gdańskiej, niezależnie od Hamburga i Bremy, w realizacji programu budownictwa najnowszej generacji okrętów podwodnych Kriegsmarine w ostatnich latach II wojny światowej. Jest to problem badawczy, który znajduje liczne odniesienia w dorobku niemieckich dokumentalistów i historyków, ale z konsekwentną marginalizacją m.in. znaczenia ośrodka Kriegsmarine w Gdańsku i Gdyni oraz ich zaplecza w produkcji okrętów podwodnych typu XXI. Sprawa ta, z wiadomych względów, nie budziła przez ponad półwiecze należytej uwagi nawet znamienitych reprezentantów nauk wojskowych w Polsce. Dobrze więc się stało, że zasługa w powstaniu tego dzieła należy do pracownika nowo powstałego Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, współtworzonego kilkuletnią opieką naukową promotora Prof. zw. dr hab. Waldemara Rezmera z Wydziału Nauk Historycznych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Powstanie nowego typu okrętu podwodnego z napędem niezależnym od powietrza atmosferycznego jest doniosłym wydarzeniem nie tylko w dziedzinie techniki wojennej. W polskim piśmiennictwie wojenno-morskim mgr Marcin Westphal jest jednym z autorów, który w tej właśnie tematyce posiada znaczące osiągnięcia badawcze. Poza kilkoma artykułami publikowanymi w krajowych periodykach naukowych i konferencyjnych jest autorem poszukiwanego przez czytelników samodzielnego tomu: *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-boota typu XXI*. Publikacja ta ukazała się dzięki mecenatowi Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku i opiniiom wydawniczym Promotora prof. Waldemara Rezmera i także piszącego te słowa. Obecny tytuł rozprawy doktorskiej sformułowano według kryteriów naukowych, a nie według potrzeb promocji dzieła przez edytora. Tytuł rozprawy doktorskiej w części pierwszej zmieniono: *Od U-Bootów Waltera do Elektrobootów*. Natomiast brzmienie części drugiej tytułu jest takie same jak tomu opublikowanego w 2014 r. - *Historia powstania U-boota typu XXI*. Zmianę tytułu wydawniczego, na ten jaki jest podany w recenzowanej pracy, uznaję za naukowo uzasadniony, daje bowiem czytelnikowi pełną informację o tym co zawiera ta dysertacja.

Mgr Marcin Westphal w przedłożonej rozprawie rozszerzył znacznie kwerendę bibliograficzną tematycznego piśmiennictwa polskiego, a przede wszystkim niemieckiego. Nie pominął publikacji anglojęzycznych i nielicznych wydanych w Rosji. Autor starał się rozpoznać stan literatury tematu, aby dociec jak dalece może wnieść własny, samodzielny wkład badawczy. Dzięki temu mógł sformułować opinię, którą tu w pełni podzielam, że zarówno w krajowej jak i zagranicznej literaturze brak jest innego opracowania

monograficznego, które zawierałoby szczegółowe omówienie genezy, ewolucji koncepcji umożliwiających powstanie konstrukcji, a także procesu planowania, uruchomienia i przebiegu budowy U-Bootów typu XXI, a także końcowych losów tych okrętów Kriegsmarine po kapitulacji Niemiec.

-- Wykorzystał także bogatszą bazę źródłową ze zbiorów archiwów polskich, niemieckich i angielskich oraz różnych kolekcji muzealnych niż to miało miejsce w pierwszym wydaniu w 2014 r. Pełny kwerenda wykorzystanych zespołów archiwalnych figuruje w „Bibliografii” w tradycyjnym dziale „Źródła” i w podrozdziale „źródła archiwalne”. Poznajemy zespoły akt z Archiwum Państwowego w Gdańsku (9 zespołów), w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Wł. Sikorskiego w Londynie (1 zespół), Bundesarchiw Abteilung Militärarchiv Freiburg im Breisgau (13 zespołów). W The National Archives in London, poszukiwał korespondencji wywiadowczej o U-bootach XXI, które znajdują się w zbiorach archiwalnych Admiralty, Ministry of Defence, Navy Department.

Autor w 13 rozdziałach konsekwentnie prowadzi wykład od początkowych lat istnienia floty podwodnej, aż po ostateczne osiągnięcia techniczne i konstrukcyjne Kriegsmarine przy produkcji U-Bootów typu XXI i XXIII. W tych okolicznościach z uwagą należy odnieść się do przemysłowej konstrukcji rozprawy. Rozdziały 1-3 są udanym kompedialnym wprowadzeniem do historii techniki i możliwości eksploatacyjnych i bojowych okrętów floty podwodnej Niemiec zwłaszcza tych, które stanowiły główną siłę bojową Kriegsmarine na Atlantyku i Morzu Północnym. Obrazują rozwój techniki budownictwa i możliwości bojowe okrętów podwodnych flot niemieckich. Rozdziały od 4 do 9 systematyzują naszą wiedzę o walorach i nowościach ówczesnej techniki morskiej w skali światowej nauki. Dotyczą bowiem powstawania nowoczesnych rozwiązań technicznych w projektach Waltera, aż po konstrukcję, wyposażenie i uzbrojenie, programy i technologię budowy oraz seryjną produkcję nowej generacji U-Bootu typu XXI. Zdumiewają one wiedzą techniczną i umiejętnymi porównaniami ze stanem zaawansowania budownictwa okrętów podwodnych adnotowanego w pracach innych autorów. Mgr Marcin Wetphal poprzez gruntowną penetrację zbiorów archiwalnych i porównanie innych badań ustalił czas i koszty produkcji U-boota typu XXI, które budzą zdziwienie czytelnika tak dokładnymi bilansami czasu pracy (godzin, dni) i asygnowanych pieniędzy.

Jakże ważne w tej rozprawie są ostatnie rozdziały od 10 po 13-ty przedstawiające przyczyny opóźnienia produkcji. Sprawy budowy U-boota typ XXI były znane kontrwywiadowi brytyjskiemu i polskiemu (Armii Krajowej) więc każdy z nich uczestniczył w opóźnianiu produkcji tego okrętu. Nie przypadkowe więc były zmasowane naloty bombowców alianckich na stocznie, które zajmowały się produkcją U-Bootu XXI. Mimo różnych utrudnień, które w tej rozprawie są dokładnie przedstawiane, już od maja 1944 r. prowadzono seryjną produkcję tych okrętów w trzech głównych ośrodkach stoczniowych: Hamburg, Brema i Gdańsk oraz w rozbudowywanych miejscach wyposażania poszczególnych sekcji (segmentów) U-boota typ XXI.

W niemieckiej historiografii znajdują się cenne opracowania dokumentacyjne i monograficzne o dziejach własnych flot i okrętów wojennych. Szczególnie doniosłą rolę spełniają tomy dokumentacyjne Ericha Grönera i jego zespołów. Obejmują one w wydzielonych edycjach wszystkie okręty nawodne i podwodne w encyklopedycznych zapisach począwszy od 1815, aż po upadek III Rzeszy w 1945 r. Instytuty i fundacje powojennych Niemiec (RFN), a później zjednoczonych Niemiec nie szczędziły sił i środków, aby przygotować pracochłonne wydawnictwa dokumentacyjne do ostatnich dni wojny rozbudowywanej floty okrętów podwodnych i ich działalności operacyjnej. Wymieniane są w nich również okręty podwodne Kriegsmarine, zaliczane do nowej generacji – U-Booty typ XXI, które są tematem rozprawy doktorskiej Marcina Westphala.

Autor recenzowanej pracy szczególną uwagę zwrócił na dorobek piśmienniczy niemieckiej historiografii obejmujący programy budowy okrętów podwodnych. Przywołuje autorów historycznych monografii i wydawnictw dokumentacyjnych: Claya Blaira, Bodo Herzoga i in. Jednak swoją uwagę skupia na charakterystyce piśmiennictwa niemieckiego, zwłaszcza autorstwa Fritza Köhla, Eberharda Rösslera, L.U. Scholla czy Eckarda Wetzela i innych, którzy opublikowali dzieła poświęcone projektom i planami budowy U-Bootów. Dzięki temu poznajemy parametry i osiągi techniczne wcześniej stosowanych systemów napędowych we flocie podwodnej Kaiserliche Marine, Reichsmarine i wreszcie w Kriegsmarine. Na tym tle tym wyraźniej rysują się rozważania autorskie doktoranta o nowych rozwiązaniach konstrukcyjnych i technicznych, które zostały zastosowane przy projektowaniu i budowie okrętów podwodnych nowej generacji, wyjściowo bazujących na projektach i rozwiązaniach technicznych Hellmutha Waltera, wdrażanych na skalę przemysłową przy seryjnej produkcji modelu U-Boota XXI.

Moje zastrzeżenia budzą niektóre fragmenty „Wstępu”. Autor na początku eksponuje tezy badawcze, a na końcu spis rozdziałów, który *de facto* jest powtórzeniem tez badawczych. Sądzę, że z jednego zapisu, zwłaszcza nazw rozdziałów można z powodzeniem zrezygnować, skoro przed wstępem jest zamieszczony spis treści tej dysertacji. Autor nie musiał tak szeroko we wstępie rozbudowywać informacji bibliograficznych o ogólnym piśmiennictwie wojenno-morskim, skoro nie daje tam charakterystyki imiennego dorobku czy znaczenia tych publikacji do prowadzonych badań. Czyni to dopiero w tekście dysertacji, gdy w odsyłaczach przywołuje autorów i ich ważniejsze osiągnięcia badawcze do porównań czy koniecznych wyjaśnień. Do poznania wykorzystanego piśmiennictwa w tej pracy w zupełności są wystarczające rejestry bibliograficzne zamieszczone na końcu rozprawy.

O okrętach podwodnych nowej generacji we wstępie są trzykrotnie używane niefortunne określenia: powstanie współczesnych „prawdziwych” okrętów podwodnych; wprowadzenia do służby „prawdziwych” okrętów podwodnych itp. Budziły one wątpliwości Autora skoro ten wyraz zamieścił w cudzysłowie. Mimo wszystko taki zapis stanowi niezamierzoną dyskredytację floty podwodnej Kriegsmarine i straszliwych zmagających alianatów o utrzymanie

żeglugi konwojowej i transportu morskiego, od czego przecież zależało pokonanie wroga. Poznanie rozmiarów zbrodniczej działalności okrętów podwodnych Kriegsmarine w latach II wojny światowej, umożliwiło wydane w 1968 r. dzieło dokumentacyjne Jürgena Rohwera (*Die U-boot-erfolge der achsenmächte 1939-1945*). Daje czytelnikom orientację o zasięgu i przerażających efektach operacyjnych – jak to mgr Marcin Westphal w swojej rozprawie klasyfikuje - starszych typów u-bootów (przecież PRAWDZIWYCH!). Jakie więc aliantom groziło nieszczęście, gdyby do wojny na morzu weszły nowej generacji okręty podwodne Kriegsmarine, wykorzystujące myśl techniczną inżyniera Hellmutha Waltera i na tej podstawie budowane U-booty typu XXI czy XXIII, które są tematem tej dysertacji?

Mgr Marcin Westphal, mimo fascynacji nowościami technicznymi determinowanymi tematem pracy, rzeczowo ukazuje zdolności bojowe przestarzałych typów niemieckich okrętów podwodnych, które dopiero od maja 1943 r. stanowiły dla aliantów łatwiejszy do wykrycia i likwidacji cel na Atlantyku, Oceanie Indyjskim, Morzu Północnym, Morzu Beringa, Morzu Śródziemnym i w innych rejonach żeglugi. Jeszcze po inwazji na Francję w 1944 r. te „przestarzałe” okręty budziły grozę wśród załóg statków alianckich flot transportowych. Podam przykład dotyczący także polskiej flot transportowej. U-772 dowodzony przez Kapitänleutnant Ewalda Rademachera w dniu 23 grudnia 1944 r. w Kanale La Manche storpedował brytyjski s/s „Slemish”(1536) i następnie statek polsko-brytyjskiej spółki GAL w Londynie s/s „Dumfries”(5149 BRT). W dniu 28 grudnia zatopił brytyjski „Empire Javelin” (7177) i w następnym dniu dwa statki amerykańskie o podobnym tonażu. Nie lepiej działo się w styczniu i lutym 1945 r. Sądzę, że wśród załóg statków groza ataków U-bootów trwała do dnia kapitulacji Niemiec hitlerowskich.

Mgr Marcin Westphal korzysta z publikowanej dokumentacji i opracowań źródłowych, które są przywołuje w odsyłaczach do tekstu rozprawy. Zebrana dokumentacja archiwalna, zwłaszcza z archiwów niemieckich, posłużyła nie tylko do zamieszczenia pełniejszych informacji o powstaniu kolejnych projektów konstrukcyjnych i technicznych, uzupełnienia i usystematyzowania prezentowanych informacji faktograficznych o planowaniu i organizacji produkcji okrętów podwodnych. Stanowiła podstawę dokumentacyjną do wytyczenia kierunków i osiągnięcie tak pożądaných efektów badawczych, które poznajemy w tej rozprawie.

Sądzę, że zamieszczany w odsyłaczach przebogaty zapis przywoływanych źródeł i tematycznego piśmiennictwa, podawane informacje opatrzone własnymi fachowymi komentarzami i porównaniami, znakomicie uwiarygodniają merytoryczny tok rozprawy doktorskiej.

W odsyłaczu 127, s.89-90 jest zamieszczona tak potrzebna biografia Hellmutha Walthera. Szkoda że w pracy, która nosi nawet nazwisko Walthera, brakuje zdjęcia tak znakomitego wynalazcy i konstruktora. Nie zamieszczono jej nawet w bogatej kolekcji ilustracji, która znajduje się na końcu rozprawy. Zakres zawartych w odsyłaczach informacji często wykracza poza tematykę rozprawy, ale dzięki temu opisywane i dokumentowane procesy produkcyjne

U-boota XXI są sytuowane w trwającej wojnie na morzu i na lądzie tak ze strony niemieckiej jak i zachodnich aliantów. Dla przykładu przywołam przypis nr 378, 380, 381, 382-389. Sądzę, że omyłkowo Autor w odsyłaczu 116 na s. 81 podaje zawyżone informacje o prędkości marszu *slow convoy* (9-12 w.). W powolnych konwojach obowiązywała prędkość marszu 6-7-8 węzłów. Nasz stary parowiec s/s „Chorzów” pływał tylko w *slow convoy*, ale przy większej fali nawet i tej prędkości nie potrafił utrzymać więc często pozostawał sam na szlaku¹.

Jakże ważnym elementem w rozdziałach IV-IX są tabele porównawcze i rekapitulujące dane techniczne, eksploatacyjne i bojowe różnych typów U-bootów, a w tym okrętów podwodnych nowej generacji typu XXI, które są tematem rozprawy. Plany dostaw, wyposażenia i montażu sekcji U-Bootów oraz wykazy firm tym się zajmujących stanowią dobrany zbiór informacji. Niektóre z 12 tabel to pomocnicza rekapitulacja wyników prac badawczych: E. Grönera, W. Trojca, B. Herzoga, E. Rösslera, F. Köhla i E. Wetzela. Jednak są wśród tabel także własne opracowania autorskie o charakterze porównawczym czy zbiorczym (zob. Tabela 3, 6, 8). Wszystkie razem wzbogacają tok prowadzonych analiz i narracji, właściwie dokumentują tekst rozprawy. Ważną rolę spełniają załączone 53 ilustracje stanowiące kolekcję zdjęć różnych typów okrętów podwodnych z załogami w patrolach bojowych i podczas ataku na transportowce alianckie czy w chwili powrotu do bazy. Poznajemy rysunki techniczne u-bootów Waltera ze zbiorów M. Westphala, schematy i szkice techniczne U-boota XXI oraz szkice techniczne kilku jego sekcji. W kolekcji widzimy pochylnie, na których budowano okręty podwodne typu XXI w stocznich gdańskich. Fotografie wykonane w 1945 r. ukazują oficerów marynarki i wojsk lądowych ZSRS przy niezwodowanym U-boocie XXI w Stoczni Gdańskiej. W sumie załączona kolekcja stanowi wartościową ilustrację tekstu dysertacji.

Na ostatnich stronach dysertacji znajdują się trzy załączniki, opracowania informacyjne i dokumentacyjne. Pierwsze dwa mają charakter rutynowy. Jeden dotyczy stopni wojskowych obowiązujących w Kriegsmarine w latach II wojny światowej i tego odpowiedniki lub ich brak w Polskiej Marynarce Wojennej. Drugi przedstawia strukturę organizacyjną Głównego Urzędu Budowy Okrętów Wojennych. Jeśli Autor zamieścił ten dokument to mógł z posiadanych zbiorów spróbować załączyć więcej dokumentów np. o zespołach konstruktorów i budowniczych okrętów ... w Stoczni Schichau. Trzeci to cenny rejestr U-bootów zwodowanych w niemieckich stocznich. W ciągu niecałego roku w stoczni Blohm & Wossa w Hamburgu wybudowano 52 okręty, w Daschmag AG Weser w Bremie 51 i w Schichau-Werf w Gdańsku 37. Pełny wykaz 140 okrętów typu XXI zawiera numerację okrętu z datą wodowania, wejścia do służby w Kriegsmarine lub nie, nazwisko pierwszego dowódcy okrętu. Może byłoby celowe, w załączonym rejestrze zbudowanych okrętów typu XXI, wprowadzenie również adnotacji o ich powojennych losach. Nie powinno

¹ Zob., J.K. Sawicki, *Podróże polskich statków 1939—1945*. Z przedmową kpt. ż. w. prof. dr Daniela Dudy. Gdynia: Polskie Towarzystwo Nautologiczne Komisja Historii Żeglugi 1989, s. 128-150.

to nastroić nieprzewidywalnych trudności bo Autor szeroko do tego problemu odnosi się w rozdziale ostatnim.

Na obszarach pobraża przejętych przez polską administrację zdołałem zewidencjonować ponad 140 wraków niemieckich okrętów nawodnych i częściowo także podwodnych o wyporności ponad 250 000 ton. Wraki zalegały we wszystkich stoczniach i portach morskich, na redach lub szlakach dojezdowych. Kilkanaście wraków większych u-bootów podniosły i zabrały ekipy ratowników sowieckich, a w końcu także po awanturach z władzami wojskowymi ZSRS ekipy ratowników polskich usunęły 10 rozszabrowanych U-bootów, aby nie ograniczały ruch statków w portach. Kpt. mar. i kpt. ż. w. Jerzy Lipiński we wznawianych edycjach *Druga wojna światowa na morzu* zamieścił pełny wykaz wszystkich okrętów nawodnych i podwodnych, wzorowany na opracowaniach dokumentalistów niemieckich i angielskich. W edycji z 1995 r. znajdują się bogate informacje o U-bootach zatopionych w polskich portach, na wodach wewnętrznych czy terytorialnych. Wszystkie U-booty, zwłaszcza typu XXI, które miały zachowaną lub łatwą do przywrócenia pływalność, zostały zdobycznymi holownikami z sowieckimi, a nawet niemieckimi załogami, wyprowadzone z rozminowanych basenów stoczniowych i portowych Gdańska, a następnie odholowane do portów bałtyckich Związku Sowieckiego. Przejęto w Gdańsku 20 okrętów podwodnych typu XXI stojące na pochylniach i kilka innych w basenach stoczniowych i portowych. Według bałamutnych lub nie pełnych danych C.C. Biereżnoja nie udało się zakończyć ich budowy na tyle, aby efektywnie włączyć do służby we flocie wojennej Związku Sowieckiego. Natomiast w pracy R. Rösslera jest informacja, że po wojnie wcielono do floty ZSRS 24 okręty podwodne typu XXI, a w tym 21 zbudowane w Gdańsku. Dopełnia tę informację w swoim artykule Jacek Krzewiński, na który powołuje się M. Westphal, że jeszcze w 1948 r. flota ZSRS miała na swoim stanie 15 okrętów podwodnych typu XXI. Mgr M. Westphal nie pomija także wywożenia kompletnych sekcji (segmentów), które miały posłużyć do montażu i budowy nawet kilkunastu okrętów podwodnych typu XXI w stoczniach sowieckich. Podaje informacje już opublikowane przez autorów niemieckich, polskich i rosyjskich, które orientują czytelnika o aktualnym stanie badań.

Autor niniejszej rozprawy z dużą dociekliwością analizuje dotychczasowy stan badań o powojennych losach okrętów podwodnych typ XXI ujmowany w pracach. E. Grönera, E. Rösslera, C.C. Biereżnoja, J. Radziemskiego, A.M. Antonowa, J. Krzewińskiego, J. Pertka i także moich (Zob. odczyty nr 454-459, s. 336-337). Z uwagą analizuje próby wykorzystania zbudowanych i będących na stoczniowych pochylniach u-bootów typ XXI. Ważnym była myśl techniczna, którą chciały wykorzystać dowództwa flot mocarstw sojuszników: Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, ZSRS i nawet Francji. Pozwolę wyrazić tu opinię, że mgr Marcin Westphal wraz z własnymi dociekaniem badawczymi potrafił umiejętnie scalić rozproszone, w różnym czasie i krajach prowadzone badania wymienionych autorów. Sądzę, że jest w stanie dokonać, w zamieszczonym rejestrze zbudowanych U-Bootów XXI, także fachowych adnotacji o ich powojennych losach.

Nie wnoszę zastrzeżeń do przyjętej przez Autora systematyki zapisu wykorzystanych zbiorów źródeł archiwalnych. Natomiast budzi moje zdziwienie zamieszczanie w ogólnych rejestrach piśmiennictwa prace dokumentacyjne, którym Autor ze szczególną uwagą poświęca tak wiele miejsca w swoich analizach porównawczych. Wykorzystane zbiory archiwalne i muzealne krajowe i zagraniczne, a zwłaszcza archiwalia niemieckie, zostały przedstawione w szczegółowej kwerendzie źródeł nie publikowanych w uporządkowanym wykazie archiwów i rozpoznawanych w nich zespołów akt. Natomiast wielkiej wartości publikowany dorobek dokumentalistów niemieckich o okrętach i flocie podwodnej nie został ujęty w samodzielnym zbiorze. Autor przez to dezawuuje ich wartość źródłową. Sądzę, że powinny figurować w wydzielony dziale „źródła drukowane”, który przez taką uproszczoną klasyfikację zdumiewa śladowym zapisem tylko dwóch pozycji (zob. s. 354).

Autor w wydzielonym 3 dziale „Źródła opisowe” w ogóle nie uwzględnił pamiętników publikowanych w samodzielnym tomach przez polskich dowódców i oficerów okrętów podwodnych². Mam tu na uwadze kmdr Bolesława Romanowskiego, kmdra Borysa Karnickiego, kpt. mar. Andrzeja Guzowskiego, kpt. mar. i kpt. ż. w. Gustawa Plewako oraz kmdr Andrzeja Kłopotowskiego. Miałem zaszczyt współpracować z kpt. Plewako i kmdr Kłopotowskim, a nawet z marynarzem z ORP „Jastrząb” Witoldem Kuncewiczem, synem znakomitej pisarki Marii Kuncewiczowej, których opisana wojenna służba i przeżycia na morzu, warte są przynajmniej zasygnalizowania istnienia źródłowych poloników opisujących zwycięskie i przegrane walki z U-Bootami.

Mgr Marcin Westphal posiada znaczący dorobek naukowy związany z tematyką wojenno-morską publikowany w materiałach konferencyjnych w Akademii Marynarki Wojennej, Muzeum Stutthof, Archiwum Państwowego w Gdańsku, Muzeum II Wojny Światowej. Uczestniczył w krajowych i międzynarodowych konferencjach organizowanych przez instytucje muzealne poświęcone losom sowieckich jeńców wojennych i martyrologii narodu polskiego w latach II wojny światowej. Opublikował 5 haseł w *Encyklopedii Gdańska* o szczególnej wymowie dla historii lat wojny i Gdańska. Ważnym akcentem w dorobku naukowym doktoranta są opracowania informacyjne o zbiorach archiwalnych udostępniających badaczom akta organizacji niepodległościowych : Tajnej Organizacji Wojskowej „Gryf Pomorski”, dokumentacji o miejscu straceń w Lesie Szpęgawskim, ewakuacji ludności niemieckiej z Żuław i in. Ratował od zapomnienia zapiski biograficzne i pamiętniki z lat wojny kmdr ppor. rez. i kpt. ż. w. Jana Stankiewicza, współuczestnicząc przy ich opracowaniu i edycji. Jest współautorem scenariuszy i kuratorem wystaw na Westerplatte, Muzeum Zamkowym w Malborku i Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni czy

² Podam tu w zapisie bibliograficznym: B. Romanowski, *Torpeda w celu! Wspomnienia ze służby na okrętach podwodnych 1939-1945*. Gdańsk: Oficyna Wydawnicza „Finna” 1997; kpt. mar. Andrzeja Guzowskiego, *Przez pryzmat peryskopu...*, Albany N.Y. 1993; kpt. mar. i kpt. ż. w. Gustawa Plewako, *Na okrętach Marynarki Polskiej i Royal Navy*. Wstęp i biografię Autora opracował Jan Kazimierz Sawicki. Księgi Floty Ojczyźnej, tom 28 Gdynia: Pracownia Historii Akademii Morskiej 2008; kmdr Borys Karnicki, *Marynarski worek wspomnień*, z przedmową R. Witkowskiego. Warszawa: Wyd. MON 1987; kmdr Andrzej Kłopotowski, *Moja wojna. Wspomnienia ostatniego dowódcy ORP „Dzik”, z przedmową kadm. Henryka Pietraszkiewicza*. Gdańsk: Oficyna Wydawnicza „Finna” 2002; Zob. J.K. Sawicki, *S/s „Tobruk” w konwojach śmierci*, Gdańsk: Oficyna Wydawnicza „Graf” 1990.

Muzeum Narodowym w Szczecinie. Posiadany dorobek naukowy oraz zawodowy archiwisty i muzealnika upewnia o rzetelnym traktowaniu podejmowanych tematów badawczych, co też znajduje potwierdzenie w niniejszej rozprawie.

Przedstawiona przez mgr Marcina Westphala rozprawa doktorska stanowi wartościowe opracowanie, której ewentualne wydanie drugie w wersji poprawionej, uzupełnionej i poszerzonej, wydatnie wzbogaci historiografię U-Boothwaffe. Stanowić będzie jedną z pierwszych tej miary monografii historycznych w polskim piśmiennictwie wojenno-morskim o II wojnie światowej, tak ściśle związanym również z terytorium państwa polskiego i Gdańskiem.

Dysertacja spełnia warunki określone w Artykule 13 *Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowy oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki*. Wnioskuje o dopuszczenie mgr Marcina Westphala do publicznej obrony recenzowanej rozprawy doktorskiej.

Gdańsk, 7 czerwca 2016 r.

Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki

