



# BITWA O ATLANTYK



# Bitwa o Atlantyk

*Wienczysław Kon*

## **Spis treści**

[Spotkanie z dawnym wrogiem](#)

[Kulisy wspomnień](#)

[Najdłuższa z bitew](#)

[Metody walki](#)

[Asdic, osłanianie, zygzakowanie](#)

[A jednak to „Burza” go dostała](#)

[Atakowanie U-boatów bombami głębinowymi](#)

[Eskortowanie](#)

[Dziwne, a jednak prawdziwe...](#)

[Szala zwycięstwa przechyla się na naszą stronę](#)

[Ataki z podpełzaniem](#)

[Mógłbym go mieć...](#)

## Spotkanie z dawnym wrogiem

- To montujemy dla Francuzów. Kontrola ruchu lotniczego. Obraz radarowy rzutuje się na mapę. Mrowie samolotów krążących wokół podparyskich lotnisk w Le Bourget i Orly będzie widoczne jak na dłoni. Zderzenie wykluczone.

- Tak, pamiętam ruch w Orly. Czekałem tam na połączenie do Warszawy, gdy wracałem z Rio de Janeiro. Co parę minut zapowiadano przylot z Moskwy, Bombaju, Nowego Jorku, co kilka minut startował odrzutowiec do Hawany, Caracas, Kairu...

- Tu zaś byłoby coś dla pana - powiedział pan Jenkins, przeprowadzając mnie przez drzwi, nad którymi widniał napis: Royal Swedish Navy. - To symulator pozwalający na pozorowanie zabawy w kota i mysz okrętów nawodnych i podwodnych.

- Rzeczywiście, kiedyś się tym bawiłem. W czasie wojny, w szkole zwalczania okrętów podwodnych. Ale ówczesne symulatory były proste, nie tak rozbudowane jak ta machina - powiedziałem, przypatrując się stojącym przede mną przyrządom.

- A teraz chodźmy do was - pan Jenkins skierował się ku drzwiom, nad którymi wisiała tablica: Nautical College Gdynia. - Oto i pański symulator.

Jestem gościem wielkiej angielskiej wytwórni urządzeń elektronicznych stosowanych w automatyce morskiej i lotniczej. Moim przewodnikiem jest pan Jenkins, kierownik działu symulatorów morskich - urządzeń, które w oparciu o współczesną elektronikę sztucznie wytwarzają współrzędne pozycji nawigacyjnych i właściwości manewrowe samolotów i okrętów, pozorując czyli symulując ich ruchy w powietrzu i na wodzie. Stwarzając realistyczne warunki manewrowo-nawigacyjne, umożliwiają prowadzenie szybkiego i skutecznego treningu tych wszystkich, którzy kierują samolotami i okrętami lub zajmują się zdalną kontrolą ich ruchów. Wytwórnia pracuje intensywnie, pracuje równocześnie na rzecz wojny i pokoju. Buduje przyrządy, które mają usprawnić zestrzeliwanie samolotów i tropienie okrętów podwodnych, ale także przyrządy, które zwiększają bezpieczeństwo żeglugi we mgle, umożliwiają ślepe lądowanie i przyspieszają realizację planów cywilnego transportu lotniczego na prędkościach ponaddźwiękowych.

Jestem tu po odbiór nowoczesnego symulatora radarowego dla Szkoły Morskiej w Gdyni. Symulator jest już prowizorycznie zmontowany i podlega końcowemu sprawdzeniu i regulacji. Oprowadzono mnie po halach wytwórni, która buduje różne urządzenia dla różnych krajów. Dziś byli tu w sprawie zamówień Japończycy i Argentyńczycy, stałymi gośćmi są Francuzi, w halach widziałem przyrządy montowane dla Niemców, Szwedów, Norwegów i Holendrów. Na zakończenie obchodu wywiązuje się między mną a panem Jenkinsem dyskusja na temat niezawodności działania automatyki w powietrzu i na morzu.

- Ufam naszym urządzeniom, ale wolę latać wolniej od dźwięku - śmieje się pan Jenkins - właśnie muszę już lecieć. Zostawiam pana tutaj, ale wieczorem spotykamy się na drinku w barze hotelowym. Ale... - pan Jenkins ma minę trochę speszoną - nie mogłem tego urządzić inaczej i będą tam dwaj oficerowie marynarki niemieckiej. Nie będzie pan miał obiekcji?

- Ależ nie, przecież już ze sobą nie wojujemy.

O osiemnastej, sakramentalnie w Anglii przestrzeganej godzinie spotkań towarzyskich, zeszedłem do baru. Wypełniał go już przytłumiony gwar rozmów i ciche pobrzękiwanie szkła. Pośrodku niewielkiej sali stał pan Jenkins w towarzystwie dwóch mężczyzn. Trzymali szklanki ze złocącym się piwem.

- A oto i nasz przyjaciel z Polski. Panowie pozwolą... - zaczął nas przedstawiać.

Obaj Niemcy byli już niemłodzi, chyba w moim wieku. Po wstępnych, zdawkowych grzecznościach, po wzniesionych w trzech językach toastach „na zdrowie”, „cheers” i „prosit” zagadnąłem Niemców wprost:

- Słyszałem, że panowie są z marynarki wojennej. Sądząc po wieku, pewnie i wojnę przeszliście w Kriegsmarine? Bo ja tak, w polskiej marynarce wojennej walczącej przy boku Royal Navy.

- Tylko ja - odpowiedział Niemiec, który przedstawił się jako Lehmke. - Byłem oficerem mechanikiem na okrętach podwodnych.

- Na okrętach podwodnych?! - podchwyciłem z ożywieniem. - To interesujące, bo widzi pan, ja miałem w czasie wojny specjalność oficera zwalczania okrętów podwodnych. A może my już zetknęliśmy się ze sobą? Może gdzieś na Północnym Atlantyku?

- Niewykluczone, choć dla mnie wojna skończyła się w maju 1943 roku. Zatopiono nas.

- A może to pan? - zwrócił się do mnie żartobliwie Jenkins.

- Nie. Ja w tym czasie byłem instruktorem w szkole zwalczania okrętów podwodnych.

- Nie, pan na pewno nie, bo nas zatopił samolot - wyjaśnił Lehmke.

- I właściwie lotnictwu trzeba przypisać decydującą rolę w pobiciu waszej U-boatwaffe. Lotnictwu i jego radarom.

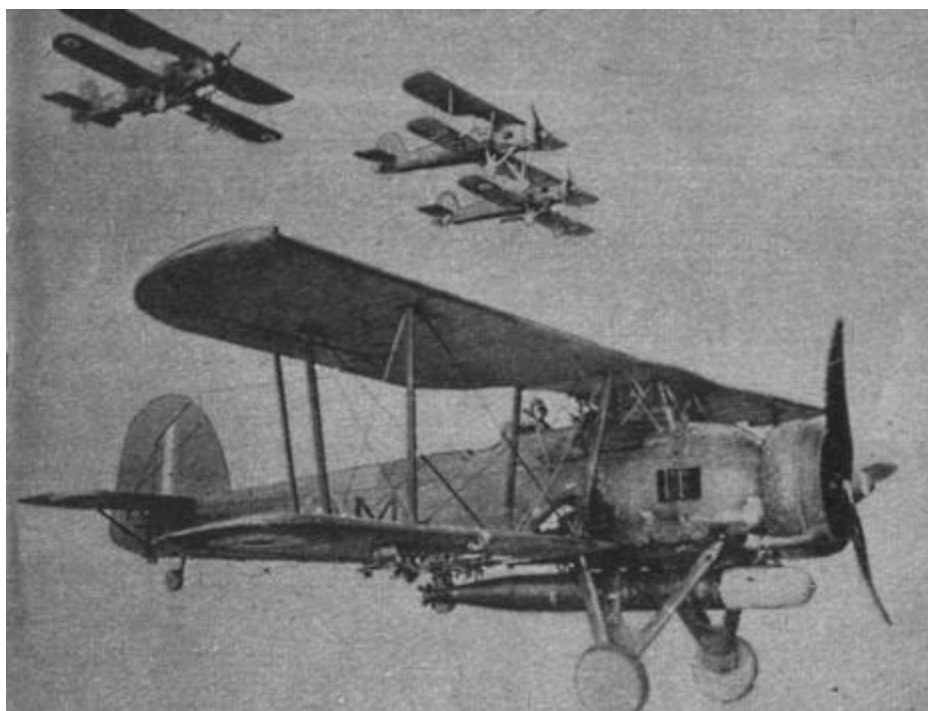
- Panowie wybaczą, że ich pożegnam - przerwał nasz gospodarz, wciskając każdemu do ręki nową szklankę złocistego „local special” z pianką. - Ja latałem na „Mosquitach” i nie nad Atlantykiem... dorzucił śmiejąc się.

## Kulisy wspomnień

- „Mosquito”? Nie znałem takiego samolotu - powiedział Lehmke. - Naszymi prześladowcami były „Liberatory”, „Halifaxy”, „Sunderlandy”, „Cataliny”...

- Ale to w późniejszej fazie wojny. Początkowo wysyłano przeciwko wam te stare ważki „Swordfishe”. Małe, powolne, staromodne dwupłatowce. Zresztą i pod koniec wojny, kiedy pan już był w niewoli, „Swordfishe” odgrywały w zwalczaniu Ułbootów decydującą, choć już nie samodzielnią rolę. A jak było z panem, jeżeli to wspomnienie nie jest zbyt bolesne?

- Wspomnienie jest bolesne, oczywiście, ale to co pamiętam, zaczyna się od momentu, gdy już pływałem w wodzie. Wszystko przedtem było tak nagłe i odbyło się tak szybko, a ja byłem tak sparaliżowany paroksyzmem strachu, że mało co z tego zapamiętałem. Pamiętam tylko, że pod wieczór tego dnia wyszliśmy z Zatoki Biskajskiej na ocean i wynurzyliśmy się. Było bardzo pochmurno. Postawiłem akumulatory na ładowanie się i właśnie nalałem sobie w misie szklaneczkę piwa, jak teraz tu, kiedy nagle rozległ się alarm do natychmiastowego zanurzenia się, jakieś krzyki i niemal równocześnie okrętem targnął potężny wstrząs. Nie, tego co się zaczęło dziać, nie opiszę. Cofnięto rozkaz zanurzenia się, artylerzyści rzucili się do dział na pokładzie, ale dziura w burcie i masakra wielu urządzeń wewnątrz okrętu przesądziły jego los. Nasz Ułboot był już wrakiem. Nie wiem dlaczego, ale z przeciwlotniczych działek padła tylko bardzo krótka seria i urwała się. Ja jeszcze byłem na dole, gdy samolot dokonał drugiego przelotu, a następna wiązka bomb przyśpieszyła ucieczkę na pokład tych, co zdołali wyrwać się z ciemnego, pokierszowanego wnętrza Ułboota. Pływaliśmy na tratwach i w kamizelkach dobrych kilka godzin, aż zostaliśmy wzięci na pokład jakiejś brytyjskiej korwety. Najsilniej utkwiała mi w pamięci rozlana na powierzchni morza ropa, jej ostry zapach i mazistość pokrywająca twarz, przymusowe łyki słonej wody z ropą, wymioty.



Samoloty typu „Swordfish” w locie

- To było na zakończenie szczytowej fazy Bitwy o Atlantyk. Przeszło 80 Ułbootów było rozszaniach po całym Atlantyku. Atakowaliście zajadle, w wilczych stadach po kilka i kilkanaście jednostek, na

powierzchni, w nocy. Nasze lotnictwo było już bardzo silne i działało, jak pan się sam przekonał, skutecznie, ale jego zasięg z baz w Irlandii, na Islandii i w Nowej Szkocji był ograniczony, nie sięgał środka Atlantyku. Co innego na początku wojny. Tylko kilka U-bootów krążyło przy brzegach Wielkiej Brytanii.

- Siedzieliśmy wówczas jak mysz pod miotłą, tylko w zanurzeniu. A cóż można zdziałać na peryskop? Widzialność na parę tysięcy metrów, w najlepszym wypadku. Spotkania rzadkie, czasu na zajęcie pozycji dogodnej do strzału torpedowego mało, a na powierzchnię wychodzić baliśmy się. Baliśmy się lotnictwa.

- Była to obawa grubo przesadzona. Tego lotnictwa Anglicy mieli wówczas niewiele. Ale my też baliśmy się was. Właściwie nie był to strach, bo nawet marzyliśmy o rozgrywce z jakimś U-bootem, wyobrażając sobie, że to nie takie trudne. Była to psychoza, że jest was dużo. Ciągle i wszędzie spostrzegaliśmy peryskopy, których w rzeczywistości nie było. Ciągle rzucaliśmy bomby głębinowe, ot tak, na wszelki wypadek, a tłuste plamy i bąble gazu, jakie pozostawiały one na powierzchni, przypisywaliśmy uszkodzeniom atakowanych U-bootów. Nie chciałbym obrazić pana jako mechanika, ale te ataki na wszelki wypadek przeradzały się z czasem najczęściej u naszych mechaników i personelu administracyjnego, a więc u ludzi nieco oddalonych od tego, co działo się na zewnątrz okrętu, we wspomnienia o „niszczonych gniazdach U-bootów”.

- Tak, u nas też miało miejsce podobne zjawisko powstawania legend z przeceniania sytuacji. Tylko tu muszę się odciąć panu jako oficerowi pokładowemu - ciągnął Lehmke - bo u nas właśnie niektórym dowódcom U-bootów dwoiło się w oczach. Statki, które torpedowali, zawsze im się wydawały jakies duże. Podawane przez nich w raportach liczby zatopionego tonażu były przesadzone, w sztabach je jeszcze zaokrąglano, a aparat propagandowy Goebbelsa mnożył przez swój własny współczynnik.

- Nam to nie przeszkadzało, a przechwałki waszej propagandy były znane. Naliczyliśmy w waszych komunikatach więcej zatopionych naszych okrętów niż ich w ogóle posiadaliśmy. Pamiętam, jak kiedyś płynęliśmy z Anglii do Narviku i w odległości stu metrów od prawej burty „Błyskawicy” nastąpił silny wybuch, który wzbili wysoką fontannę wody. Bomba, torpeda czy kie lichy? - snuliśmy wówczas domysły. Na drugi dzień sam słyszałem, jak radio niemieckie podało, że U-boot storpedował i zatopił „ex-polski” niszczyciel. Natomiast w odszyfrowanej przez admiralicję depeszy dowódca U-boota wyraził się następująco: „torpedowałem polski niszczyciel z małej odległości, ale torpeda eksplodowała przedwcześnie”. A zna pan wielokrotne „zatopienie” brytyjskiego lotniskowca „Ark Royal”? Za któreś z kolei zniszczenie tego okrętu pewien niemiecki lotnik otrzymał od Hitlera Żelazny Krzyż, a jego samego rozślawiono jak bohatera narodowego. Tymczasem „Ark Royal” nie tylko pływał dalej, ale w szczególny sposób dawał się wam we znaki i faktu tego nie dało się ukryć. Ów lotnik z bohatera zamienił się w pośmiewisko i palnął sobie z tego powodu w łeb. Trzeba jednak obiektywnie przyznać, że wasze U-booty stanowiły przez całą wojnę twardy orzech do zgryzienia.

- U-bootwaffe to było oczko w głowie admirała Dönitza. Do załóg wybierano najtwardszych ludzi. Dowódcami byli oficerowie młodzi, agresywni i bardzo odważni, często nawet ryzykancy...

- Jak na przykład Kretschmer z U-99 i Schepke z U-100, albo Jenisch z U-32, którzy swoją brawurę przypłacili utratą okrętu, a dwaj ostatni i własnego życia - wtrąciłem. - Także Prien, słynny z brawurowego wdarcia się do bazy w Scapa Flow i zatopienia pancernika „Royal Oak”...

- Znałem większość z nich. Sam miewałem dowódców, których brawura spędzała mi sen z powiek. Ale skąd pan tak to wszystko pamięta?

- Widzi pan, do wiosny 1941 roku pływałem na naszym niszczycielu „Błyskawica”, na którym podlegał mi dział obrony przeciwpodwodnej. Później wysłano mnie na kurs specjalizujący w taktyce i technice zwalczania okrętów podwodnych, po ukończeniu którego przebywałem przeważnie w centralnej szkole obrony przeciwpodwodnej. Szkoliłem naszych oficerów i marynarzy. Należałem do swoistej mafii, którą tworzyli oficerowie specjaliści brytyjscy i gromadka kolegów z innych marynarek alianckich. Szkoła żyła Bitwą o Atlantyck. W szkole zbierały się wszystkie wiadomości, dobre i złe, o przebiegu Bitwy, o stosowanej w niej taktyce, o użytych przez was i przez nas środkach. Moim obowiązkiem było studiowanie szczegółowych, co miesiąc wydawanych tajnych biuletynów o przebiegu Bitwy. Niejeden z opisanych tam, a nigdy nie opublikowanych epizodów utkwił mi w pamięci. Poza tym, w pewnym okresie wojny bywałem na zebraniach tzw. Podkomitetu do Spraw Obrony Handlu Morskiego. Komitet stanowili premier Churchill i kilkunastu admirałów oraz marszałków lotnictwa, którzy kierowali Bitwą o Atlantyck na najwyższym szczeblu. Podkomitet był szerszy, ale i bardziej bezpośrednio związany z tym, co działo się na Atlantyku. Zbierał się raz w miesiącu w gmachu admiralicji w Londynie. Oprócz dostojników z admiralicji w zebraniach brali udział naukowcy i oficerowie specjaliści baz, flotyll i grup eskortowych, razem około 50 osób. Pierwszego dnia omawiano najnowsze wieści z frontu. Drugiego dnia oficerowie referowali doświadczenia wynoszone przez okręty z walk na oceanie, a naukowcy swoje prace nad rozwojem środków technicznych walki. Konfrontacja bojowego doświadczenia z nauką kształtowała kierunki nieustannej ewolucji strategii i taktyki w walce z waszą U-boatwaffe. Wielokrotna obecność na tych naradach i to w okresie szczytowego nasilenia Bitwy o Atlantyck udostępniła mi najtajniejsze szczegóły jej kulis. Jesienią 1943 roku wróciłem na morze jako zastępca dowódcy niszczyciela „Piorun” i jeszcze zdążyłem wiele przeżyć.

- A teraz? - zapytał Lehmke, przerywając zaległe nagle milczenie.

- Teraz jestem w cywilu i interesuję się problemami bezpieczeństwa nawigacyjnego, a w pierwszym rzędzie zastosowaniem w tym celu radarów - odpowiedziałem.

Chciałem zapytać „a pana co teraz interesuje”, ale ugryzłem się w język; przecież mój rozmówca był oficerem Bundesmarine.



- My także interesujemy się sztuką pływania we mgle za pomocą radaru, dlatego tu jestem. Chcemy zaznajomić się z walorami szkolenia na symulatorach - powiedział Lehmke, jakby zgadując moją myśl. I wychylając szklanekę piwa do dna, dodał:
- Czas na kolację, chodźmy, zjemy razem. I zmienimy temat na weselszy niż wojenne wspomnienia. Wybiera się pan do Londynu? W „Palladium” jest świetna rewia.

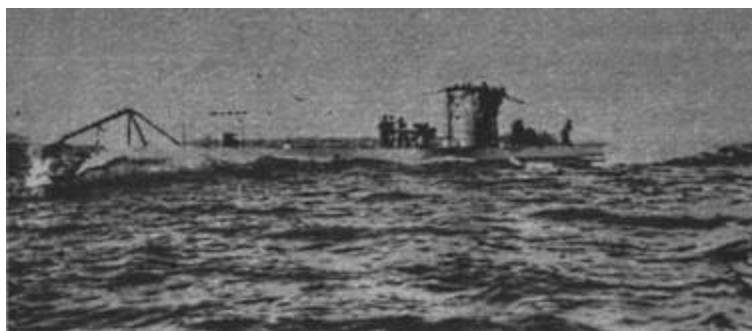


## Najdłuższa z bitew

Bywałem w „Palladium” kilkakrotnie. Roztańczona, rozśpiewana „wesoła muza” była dla młodych żołnierzy najlepszym wytchnieniem po wojennych trudach. Teatry rewiewe były zawsze przepełnione granatowymi, zielonymi i niebieskimi mundurami mężczyzn i kobiet. Rewia nie tylko czekała na nich w Londynie, Glasgow czy Liverpoolu. Podążała za żołnierzami do Tobruku, występowała w lotniczych hangarach i na deskach szopy w bazie morskiej w Scapa Flow. Ci, którzy po sześciu tygodniach konwojowania wracali z Atlantyku do bazy na dwa czy trzy dni, w śmiechu i wesołości choć na parę godzin zapominali o pozostawionych na oceanie tratwach z nie odnalezionymi rozbitkami z ostatniego konwoju i o łamiących się wpół statkach w oczekujących ich konwojach. Bo Bitwa o Atlantyk trwała nieustannie, od pierwszego do ostatniego dnia wojny, nie ulegając nawet jednodniowej przerwie.

Bitwa o Atlantyk toczyła się na przedpolu każdej bitwy, jaką kiedykolwiek stoczono w powietrzu i na ziemi na każdym z frontów europejskich i afrykańskich, bo przez Atlantyk płynęły na fronty wojska, zaopatrzenie i paliwo. Jeżeli Niemcy Bitwy o Atlantyk nie wygrali, mogą to zawdzięczać między innymi wybitnie lądowej mentalności swoich sztabowców i awanturniczej pyszałkowatości marszałka Göringa. On to bowiem był szefem rozdziału surowców strategicznych i po prostu nie dawał stali na budowę okrętów podwodnych. Będąc lotnikiem, wierzył tylko w swoją Luftwaffe. „Moje samoloty tak długo będą przeganiać okręty Jego Królewskiej Mości od, schronienia do schronienia - mawiał - aż nie będą już wiedziały, gdzie się mają podziać”. Gdy Luftwaffe połamała sobie skrzydła w Bitwie o Wielką Brytanię, a Hitler podumał pewnego dnia na plaży pod Calais nad potęgą morskiego żywiołu i odwołał przygotowania do inwazji wyspy, stał na budowę okrętów podwodnych zaczęła płynąć do niemieckich hut i stoczni coraz większym strumieniem. Wyznaczony wówczas program rozbudowy U-boatwaffe obejmował 4500 jednostek. Przez Bitwę o Atlantyk zdążyło przejść wszakże tylko 1500 okrętów podwodnych.

Cel niemieckiej ofensywy morskiej na Atlantyku stanowiła łączność Wielkiej Brytanii ze światem. Wiodące przez Atlantyk drogi konwojowe nazywano wówczas *pipeline of the war* (rurociąg, przez który płynęło zaopatrzenie dla maszyny wojennej). Dziurawienie, przerywanie, niszczenie tego rurociągu - oto zasadnicze, najważniejsze zadanie niemieckiej U-boatwaffe.



Niemiecki okręt podwodny U-45

W Bitwie o Atlantyk wzięło udział około 1500 U-boatów, z których połowa zginęła. Przez Atlantyk w samych tylko konwojach przeprowadzono 75 000 statków handlowych. Na ogólną liczbę 4786 statków straconych przez sprzymierzonych, 2775 poszło na dno od torped U-boatów. Ale na miejscu Luftwaffe, która miała flotę aliancką zmieść z powierzchni morza, na atlantyckim niebie zapanowało lotnictwo sprzymierzonych, które w ciągu wojny nad samym Oceanem Atlantyckim wykonało

120 000 bojowych lotów. I ono to dosłownie zmiotło Ułbooty z powierzchni oceanu.

Na początku wojny Ułbooty operowały głównie w pobliżu wybrzeży Wysp Brytyjskich<sup>11</sup>. Działania ich były mało skuteczne. Przebywały w zanurzeniu, mało co widząc przez wysunięty peryskop, rzadko dochodząc do możliwości skutecznego wystrzelenia torped. Na powierzchnię nie wychodziły w obawie przed lotnictwem.

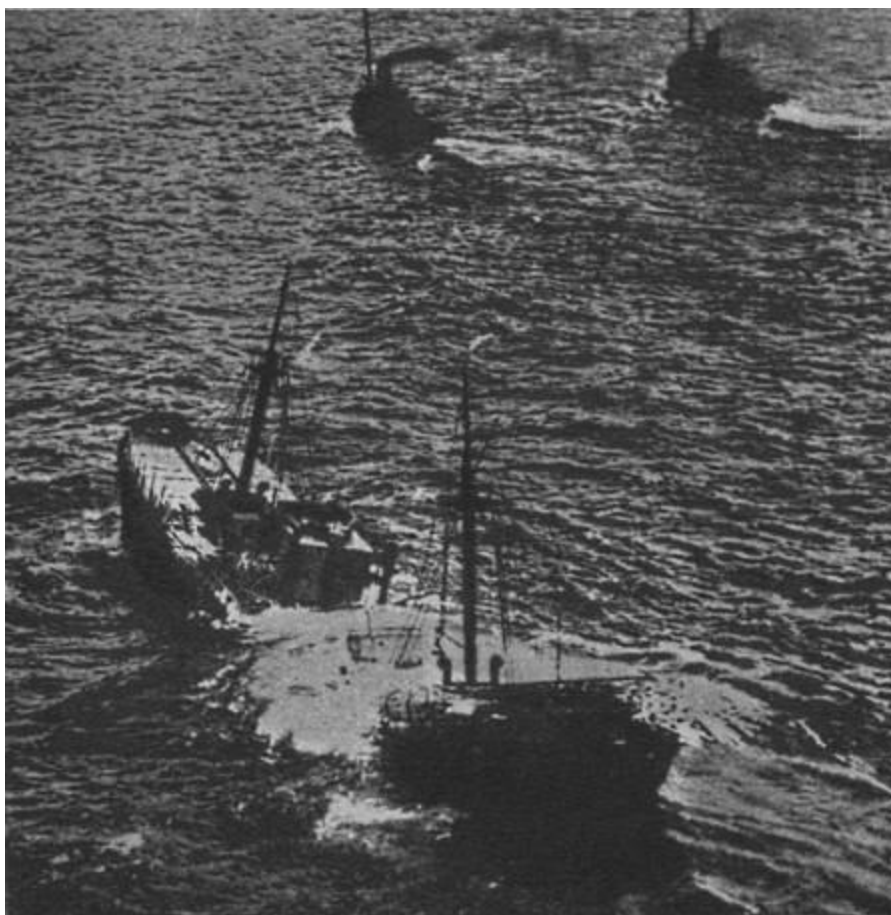
Po opanowaniu francuskich baz nad Zatoką Biskajską działalność Ułbootów została wysunięta na Atlantyk, skupiając się na akwenie przecinanym przez wszystkie szlaki konwojowe, na zachód od Wysp Brytyjskich i na południe od Islandii. Ponieważ lotnictwo sprzymierzonych również rosło w siłach i wydłużało swój zasięg, Ułbooty przyjęły taktykę patrolowania na powierzchni i atakowania także na powierzchni, lecz w nocy. W miarę wzrostu liczebności operujących Ułbootów i wzmocnienia się lotnictwa sprzymierzonych działalność Ułbootów stopniowo rozprzestrzeniała się na cały Atlantyk, od Islandii i Grenlandii aż po Afrykę równikową.

Po wejściu Stanów Zjednoczonych do wojny Ułbooty skupiły się pod samymi brzegami Ameryki Północnej i Środkowej, używając sobie tam bezkarnie na bezbronnych statkach handlowych. Amerykanie byli zupełnie nie przygotowani do wojny. Przez całe pierwsze półrocze 1942 roku przy brzegach amerykańskich odbywała się „rzeź niewiniałek” dosłownie na oczach plażujących wczasowiczów. Ale Amerykanie szybko się zorganizowali i opanowali sytuację. Ich lotnictwo odpędziło Ułbooty od amerykańskich wybrzeży, znowu na środek Atlantyku. Ułbooty, których było coraz więcej, tak że jednocześnie na oceanie przebywało po 80 i 100 jednostek, operowały na całym Atlantyku, głównie jednak na drodze najliczniejszych i najważniejszych konwojów, płynących z zaopatrzeniem ze Stanów Zjednoczonych do Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Działały najintensywniej na Północnym Atlantyku, w szerokiej luce pomiędzy krańcami zasięgów lotnictwa startującego z baz lądowych w Europie i w Ameryce. Ale w tym czasie lotnictwo usadowiło się także na pokładach specjalnych lotniskowców eskortowych, które towarzyszyły konwojom. Lotnictwo i radiowe środki wykrywania Ułbootów na odległość spowodowały nagłe załamanie się ich ofensywy. W przełomowym dla Bitwy o Atlantyk miesiącu maju 1943 roku sprzymierzeni stracili 50 statków handlowych, a Niemcy 45 Ułbootów, płacąc nimi cenę o wiele za wysoką za uzyskane sukcesy.

Bitwa o Atlantyk została właściwie wygrana, ale nie zakończona. Sprzymierzeni strat prawie nie ponosili, ale Niemcy nie dawali za wygraną i szukali nowych środków walki. Wprowadzili nową broń - torpedy akustyczne, samonaprowadzające się na cel. W sumie jednak sprzymierzeni byli górą i od lotniczych bomb zginęło do końca 1944 roku dużo Ułbootów - i to nie w czasie walki z konwojami, lecz przy przekradaniu się z baz w Zatoce Biskajskiej na ocean lub w drodze powrotnej do baz. W samym końcu 1944 roku Ułbooty rozpoczęły nową ofensywę i to znowu pod samymi brzegami Wysp Brytyjskich. Tym razem jednak, dzięki zastosowaniu wynalazku rur ssąco-wydechowych, były zdolne do poruszania się pod wodą na silnikach diesla, a przez to dysponowały praktycznie nieograniczoną swobodą ruchu. Czatowały na statki i okręty wojenne na redach portów i w ujściach rzek. Lotnictwa się nie obawiały, bo nie wychodziły na powierzchnię. Zdradziwszy się strzałem torpedowym, mogły uciekać od tropiących je korwet, fregat i niszczycieli z dużą prędkością bądź na silnikach diesla, bądź na akumulatorach, ale bez specjalnej potrzeby ich oszczędzania. Nie obawiały się wyczerpania akumulatorów, bo teraz mogły je ładować bez wychodzenia na powierzchnię morza.

## Metody walki

Z natury rzeczy obrona atlantyckiego „rurociągu” była zagadnieniem defensywnym, zaś cała działalność Ułbootów miała charakter ofensywny. Ułboot był zawsze agresorem. Krążył po morzu, szukając kontaktu ze statkami, a najchętniej z konwojami. Najskuteczniejszym sposobem walki z agresorem byłoby w tym wypadku wychodzenie mu na spotkanie, uprzedzanie jego ataków na konwoje kontratakami okrętów wojennych nawodnych. Niestety nasza strona nie dysponowała wystarczającą liczbą takich okrętów. Atlantyk jest zbyt rozległy i wydzielenie okrętów nawodnych do poszukiwania rozszarpanych po Atlantyku Ułbootów pozbawiłoby konwoje niezbędnej opieki. W zasadzie więc przez cały czas wojny obrona „rurociągu” polegała przede wszystkim na odpędzaniu Ułbootów od konwojów, a kiedy i gdzie się dało, również i na „zabijaniu” ich. „Zabić Ułboota” było wyrażeniem często używanym w naszym zawodowym dialekcie, ale dokonać tego było bardzo trudno.



Ofiara torpedy lamie się wpół

Zabić Ułboota było trudno. Przede wszystkim trzeba było znaleźć się w pozycji tego, który Ułboota atakuje, a Ułbooty, dzierżąc w ręku inicjatywę działania, stosowały taktykę: podkraść się pod upatrzoną ofiarę niepostrzeżenie, zapuścić w nią śmiertelne żądło-torpedę i umykać. Za Ułbootem, który w ten sposób zdradził swoją obecność, puszczał się w pogoń co najmniej jeden z okrętów towarzyszących konwojowi, ale na tropienie Ułboota umykającego chyłkiem w głębinach morza nie dawano mu wiele czasu. Jeżeli na tropienie było nawet dość czasu, to i tak ataki bombami głębinowymi można było ponawiać w stosunkowo dużych odstępach czasu. Przeprowadzić atak dobrze, celnie, było bardzo trudno, a pomiędzy jednym a drugim atakiem Ułbooty nieraz wymykały się tropiącym. Poza tym Ułbooty były bardzo odporne na wstrząsy od bomb głębinowych i jak

wykazała statystyka, średnio jeden atak na osiem był skuteczny. Osiem zaś ataków pochłaniało więcej bomb głębinowych niż wynosił ich zapas na wielu nawodnych okrętach. Większą sprawnością odznaczały się ataki lotnicze i w lotnictwie stosunek U-bootów zatopionych do liczby przeprowadzonych na nie ataków był znacznie korzystniejszy.

Co to znaczy „U-boot zatopiony”? Kiedy atakujący mógł sobie zaliczyć U-boota? Jeżeli idzie o okręty nawodne, to przyznawano im zatopienie U-boota tylko wówczas, gdy po atakach bombowych uszkodzony U-boot wychodził na powierzchnię i załoga w całości lub w większości opuszczała go, on zaś tonął rzeczywiście od uszkodzeń lub był niszczone, co było regułą, ładunkiem wybuchowym założonym przez własną załogę. W innych wypadkach odpowiednio do zjawisk zaobserwowanych na powierzchni morza U-boot uznawano w najlepszym razie za prawdopodobnie zniszczony, za uszkodzony lub nawet tylko za prawdopodobnie uszkodzony. O słuszności tak daleko posuniętej ostrożności w ocenie wyników ataków świadczy między innymi następujący wypadek.

Pewnego razu w biały dzień na zachód od Gibraltaru patrolowy samolot brytyjski zaskoczył U-boota na powierzchni morza. Samolot splanował bezszelestnie do ataku od strony słońca i zrzuconą wiązką bomb uprzedził niemieckich artylerzystów, którzy nie zdążyli oddać ani jednego strzału. Odlatujący i zataczający łuk dla ponowienia ataku samolot zobaczył kotłowaną wodę, a wśród niej zapadającą się w głąb morza wieżyczkę U-boota. Sądząc po wzbitych w górę od wybuchów bomb fontannach wody, atak był niezwykle celny. Samolot już nie ponawiał ataku, bowiem wśród wielkiej plamy piany, bąbli uchodzącego z wnętrza U-boota powietrza i coraz szerzej rozprzestrzeniającej się ropy lotnicy zauważyli kilka ludzkich postaci w żółtych kamizelkach. To wystarczyło, żeby U-boot uznano za zatopiony. Tymczasem na U-boocie ktoś, trudno już teraz powiedzieć kto, w momencie upadku bomb ześliznął się z wieżyczki do wnętrza okrętu i zatrzasnął za sobą wodoszczelny właz, odcinając kilku pozostałym w wieżyczce ludziom możliwość ucieczki do wnętrza. Równocześnie U-boot poszedł na głębokie zanurzenie. Uszkodzenia, jakich doznał od bomb, były ogromne, okręt był pełen wody, szereg mechanizmów nie działało, a jednak wszystko to wytrzymał i jakoś wrócił do bazy, żeby dać świadectwo własnej żywotności i pomyłce Anglików, którzy uznali go za zabity.

Torpedy stanowiły podstawowe uzbrojenie U-bootów. Jedyne działo ustawione na pokładzie było przy bardzo rzadkich okazjach kierowane przeciwko małym, samotnie przyłapywanym statkom. Kilka karabinów maszynowych, a później działek szybkostrzelnych w wieżyczce służyło do samoobrony przed samolotami.

Najpowszechniej stosowanym środkiem niszczenia U-bootów przez okręty nawodne były zrzucone z rufy bomby głębinowe. Promień śmiertelnego rażenia wybuchem bomby wynosił zaledwie kilka metrów. Ale i z większej odległości można było razić U-boot w sposób przesądzający jego los. Kilka kolejnych, nawet odległych eksplozji potrafiło obluzować nity w kadłubie lub wywołać w nim pęknięcia. Woda morską, dostająca się przez szczeliny w kadłubie, mogła być sama fatalna dla U-boota, a jeżeli pękały akumulatory i wylewający się z nich kwas mieszał się ze słoną wodą, wówczas wytwarzał się trujący chlor i trzeba było wynurzać się, żeby się załoga nie udusiła. Wynurzenie się zaś U-boota na powierzchnię stawiało go natychmiast pod silnym ogniem co najmniej kilku dział średniego kalibru i kilkunastu luf działek przeciwlotniczych.

W drugiej połowie wojny usiłowano bez większych sukcesów stosować bombki kontaktowe, wystrzeliwane salwą złożoną z 32 bombek albo granatów z wyrzutni w przód przed okręt. Pod koniec wojny zaczęto wprowadzać system atakowania dużymi granatami o dużej sile wybuchu, w liczbie 6

granatów, wyrzucanych też do przodu, ale celowanych podobnie jak celuje się z działa.

Samoloty rzucały na Ułbooty małe bomby głębinowe wybuchające bardzo płytko w wodzie i bomby kontaktowe. Pod koniec wojny zaczęto zrzucać z samolotów miny z napędem i samonaprowadzające się na szum śrub Ułboota.

Metody walki były więc w gruncie rzeczy proste i przez całą wojnę takie same. Ułboot atakował torpedami i gdy atakował kogoś, kto nie był tego świadom (a tak zdarzało się najczęściej), sam nie był atakowany. Gdy Ułboot był tropiony i atakowany przez okręt nawodny, sam strzelać torped nie mógł. I jakkolwiek o ostatecznie ponoszonych stratach po jednej i po drugiej stronie decydowały zatopione jednostki, to jednak właściwą grę wojenną, grę bitewną nawet, stanowiło wzajemne przechytrzanie się, podkradanie się jednych do drugich, tropienie i wymykanie się, nasłuchiwanie i zacieranie za sobą śladów, usiłowanie zaskoczenia i mobilizowanie wszystkich sił i środków dla uchronienia się od zaskoczenia. Na początku wojny taka gra bitewna trwała zwykle krótko. Zaczynała się od wykrycia Ułboota przez zauważenie jego peryskopu, wykrycie za pomocą hydrolokatora lub wskutek trafienia jakiegoś statku lub okrętu torpedą z Ułboota. Tropienie, które od tej chwili się zaczynało, trwało od kilkunastu minut do około dwóch godzin i kończyło się albo zatopieniem Ułboota, albo jego ucieczką. Później, gdy Ułbooty atakowały konwoje gromadnie, na powierzchni i w nocy, kolejne dopadanie konwoju przez Ułbooty, odpędzanie ich kontratakami, tropienie, gubienie śladu, ponowne napaści na konwój i ponowne tropienie trwało nieustannie nawet przez kilka dni i nocy z rzędu. Przypominało to żywo zabawę w kota i mysz, choć Ułbooty bardziej zasługiwały na porównanie ze szczurami, a postępowały jak głodne wilki.

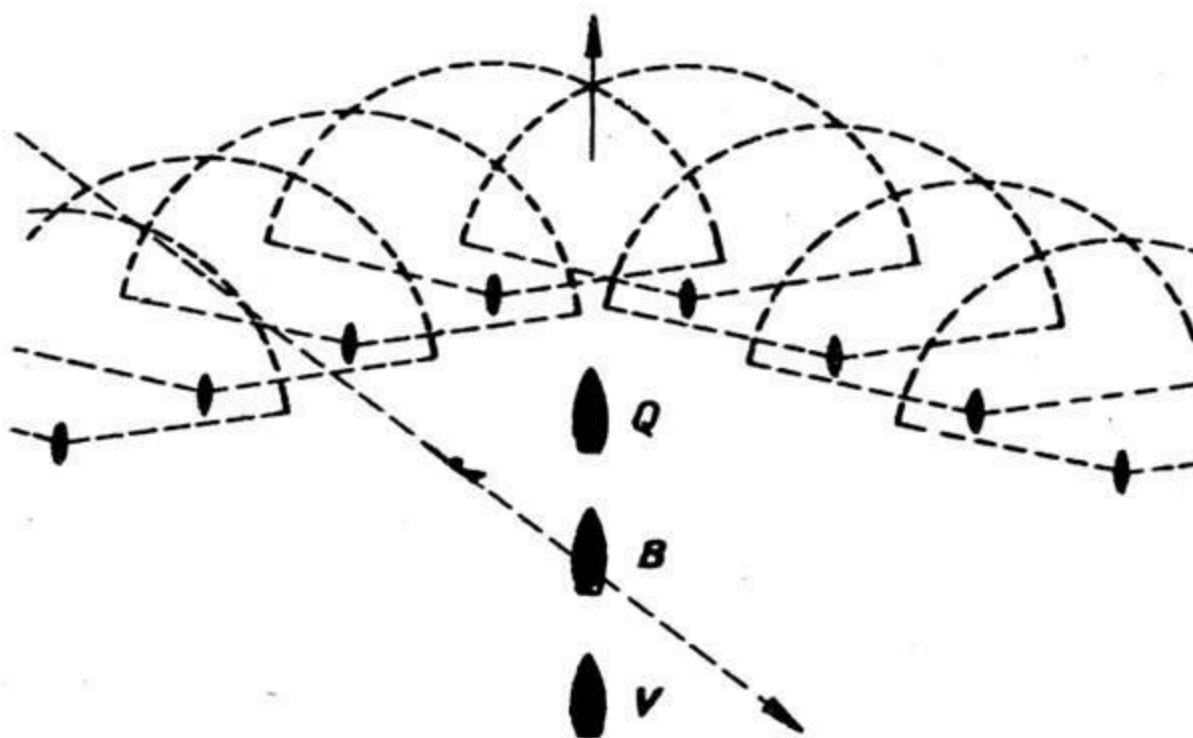
## Asdic, osłanianie, zygzakowanie

Konwoje, które można by porównać do stad bezbronnych owiec, stanowiły główny przedmiot zainteresowania żerujących na Atlantyku wilków - Ułbootów, ale te ostatnie nie gardziły również okrętami wojennymi. Jeżeli który z nich podstawił się pod celownik, Ułbooty strzelały torpedy nie bacząc, że jest to zaczepianie bardzo groźnego przeciwnika. Dlatego warto pokrótce opowiedzieć, na czym polegała bierna obrona jednostek wojennych, jako że stosowane tu metody stanowiły podstawę metod praktykowanych w konwojach.

Przede wszystkim trzeba wyjaśnić, że tylko okręty małe, do niszczycieli włącznie, nadawały się do walki z Ułbootami, gdyż miały potrzebną przy tym zwrotność i prędkość. Krążowniki, pancerniki i lotniskowce były zbyt powolne w manewrach, żeby mogły uwijać się za wykręcającym się od bomb Ułbootem. Stanowiąc zaś, jako jednostki o kapitalnym znaczeniu bojowym, najbardziej łakomy kąsek dla wroga, same musiały być przed Ułbootami bronione. Kiedy więc wyruszał na morze jakikolwiek okręt duży, cenny i niezdolny do samodzielnej walki z Ułbootem, towarzyszyły mu zawsze niszczyciele, które stanowiły jego tzw. osłonę przeciw okrętom podwodnym.

Liczba niszczycieli w osłonie zależała od liczby okrętów osłanianych. W wypadku jednego takiego okrętu osłonę formowano z dwóch niszczycieli. W wypadku większych zespołów, w skład osłony wchodziło kilkanaście i więcej niszczycieli.

Osłona była formowana w szyk w rodzaju tyraliery, o skrzydłach lekko zagiętych do tyłu. Odstęp między niszczycielami w osłonie wynosił normalnie 1500 metrów. Osłona szła przed czołem kolumny okrętów osłanianych w odległości paru tysięcy metrów. Konstrukcja osłony była obliczana matematycznie z uwzględnieniem takich danych, jak długość osłanianej kolumny, prędkość własna, prędkość i zasięg nieprzyjacielskich torped i innych danych. O odstępie między okrętami osłony decydował zasięg wykrywalności Ułbootów za pomocą hydrolokatora, potocznie zwanego asdikiem. Maksymalna wartość zasięgu była przyjęta na 2500 metrów.



Zadaniem osłony było uniemożliwić Ubootowi oddanie do okrętów osłanianych strzału torpedowego. Mogło to być uzyskane w dwojaki sposób. Pierwszy polegał na wykryciu Uboota asdikiem lub wzrokiem wówczas, kiedy Uboot znajdował się jeszcze przed osłoną, a więc i przed momentem i miejscem odpalenia torped. Natychmiastowy kontratak na Uboota uniemożliwiał mu wycelowanie i odpalenie torped. Gdyby Uboot nie został wykryty w porę, to sama obecność niszczycieli powinna uniemożliwić mu oddanie strzału, bo linia niszczycieli była wysunięta przed osłaniane okręty do przodu mniej więcej na taką odległość, z jakiej Ubooty strzelały torpedy.

Asdic sondował przestrzeń wodną dookoła okrętu w zasięgu do 2500 metrów i w granicach normalnie stosowanego sektora 160°, po 80° z każdej burty. Pewność pierwszego wykrycia Uboota asdikiem nie była zbyt duża. Obły kształt kadłuba okrętu podwodnego z pewnych kierunków daje dobre, a z innych bardzo słabe echa. Echa uzyskuje się, i to praktycznie nieustannie, od większych pojedynczych ryb, od ławic rybnych, od śladów torowych i najróżniejszych zanieczyszczeń wody morskiej. Inaczej mówiąc, dla asdika Uboot w wodzie przedstawiał się mniej więcej tak, jak zając w wysokiej trawie dla wzroku. Można dostrzec, ale łatwo przeoczyć. Niemniej asdic był jedynym środkiem, na który poważnie można było liczyć, że w wielu wypadkach da pierwsze ostrzeżenie o tym, iż w wodzie kryje się coś podejrzanego. W rzeczywistości nigdy nie oczekiwaliśmy wykrycia Uboota, a jedynie pewnych oznak, że o to w tej ciągle słyszalnej kakofonii dźwięków spod wody pojawiły się takie, które wzbudzają podejrzenia i wymagają, jak to nazywaliśmy fachowo, rozpoznania. Oficer wachtowy musiał zdecydować, czy podejrzany kontakt od razu atakować, czy też najpierw go bliżej zbadać. Rozmaicie podejmowane decyzje sprawiały, że rzucając bomby na miejsce podejrzone czasem głużyliśmy tylko ławice ryb, a nawet zabijaliśmy wieloryby, a w innych wypadkach za ryby czy wieloryby przyjmowaliśmy Ubooty. Różnie bywało, z różnymi ostatecznymi tego skutkami.

Z wielu wypadków pomyłek w ocenie podwodnego kontaktu pamiętam jeden, który kosztował Anglików cały pancernik. Zdarzyło się to 25 listopada 1941 roku, na Morzu Śródziemnym, w godzinach popołudniowych, a więc w pełnym dziennym świetle. Między Kretą a Cyrenajką płynął zespół złożony z pancerników „Queen Elizabeth”, „Barham” i „Valiant”, osłaniany przez 8 niszczycieli. Zespół został zauważony przez niemiecki okręt podwodny U-331, który znajdował się nieco w lewo od drogi pancerników. Dla dowódcy Uboota była to nie lada okazja, ale zdawał też sobie on sprawę z tego, że ma zarówno mało szans na przebicie się przez tak liczną osłonę, jak na ucieczkę po ataku. Był przecież biały dzień, poruszać się mógł tylko pod wodą na akumulatorach, które nie pozwalały na rozwinięcie dużej prędkości i szybko się wyczerpywały. Jeżeli niszczyciele później się przyczepią, to już tak łatwo nie zrezygnują. Niemniej zaryzykował atak i przeprowadził go szalenie ryzykancko, ale w sposób dający mu maksimum szans.

Dowódca Uboota wybrał sobie za cel drugi okręt w szyku, HMS „Barham”, ustalił kurs ataku, schował peryskop i poszedł na ukos poprzez linię lewego skrzydła osłony maksymalną prędkością.

Operator siedzący przy asdiku na jednym z niszczycieli usłyszał w lewo od dziobu czyste, wyraźne echo. Takie, jakie się słyszy od kadłubów Ubootów. Jak go uczono w szkole, przeprowadził wstępne samodzielne rozpoznanie kontaktu, polegające na określeniu szerokości sektora słyszalności ech. Sektor był szeroki, o wiele za szeroki nawet jak na długość Uboota, ustawionego burtą do niszczyciela. Swoje spostrzeżenia zameldował oficerowi wachtowemu, który zresztą sam słyszał

echa w głośniku. Oficer szybko zdecydował, że to nie może być U-boat, nie wykonał na podejrzanym kontakcie kontrataku, ani nawet nie podał alarmowego sygnału, że w wodzie jest coś podejrzanego. A ten podejrzanym kontakt znajdował się idealnie na pozycji do strzału torpedowego do pancerników!

Sektor słyszalności ech był dlatego nadmiernie szeroki, że kadłub U-boat, rzeczywiście ustawiony w tym czasie prawie burtą do niszczyciela, był przedłużony, niejako nasztukowany długim śladem torowym, wyjątkowo długim i wyjątkowo silnym dzięki dużej prędkości, jaką U-boat rozwinął pod wodą.

U-boat przeszedł pod lewym skrzydłem osłony i ponownie wysunął peryskop, żeby się przekonać, że znajduje się bezbłędnie na obliczonym kursie ataku i już blisko upatrzonego celu. Nie namyślając się długo, odpalił szybko jedną po drugiej trzy torpedy. Nim zdążył zbalastować dziób okrętu, ten, pozbawiony nagle dużego ciężaru, uniósł się do góry i U-boat mimo woli wyskoczył na powierzchnię, w odległości zaledwie 200 metrów od trzeciego pancernika w szyku, HMS „Valiant”. Przyjęcie wody do dziobowych balastów wyważyło U-boat, który raptownie się zanurzył i przeszedł pod nadpływającym pancernikiem na drugą stronę szyku. Nie zmniejszając prędkości, ryzykując zupełne wyczerpanie się akumulatorów, dowódca U-boat odbił się jak najdalej od zagrożonej strefy i szukające niszczyciele nie zdołały go odnaleźć. U-331 zginął po roku, niemal w rocznicę swego wielkiego sukcesu, od bomb lotniczych.

Powyższy wypadek jest klasyczną ilustracją zadań osłony, jej możliwości i jej trudności. Gdyby niszczyciel, który uzyskał kontakt z U-boatem, ruszył z miejsca maksymalną prędkością, jak to się praktykowało, i rzucił parę bomb, to nawet nie czyniąc większej szkody U-boatowi, uniemożliwiłby mu przeprowadzenie ataku. Pancernik „Barham”, który w parę minut po storpedowaniu przewrócił się, eksplodował i zatonął wraz z połową swojej załogi, byłby uratowany i nawet nikt by nie wiedział, od czego go uchronił jeden z wielu kontrataków, wykonywanych na podejrzanym kontakcie.





Wyjątkowo skutecznym sposobem uniknięcia torpedy było zygzakowanie. Polega ono na tym, że jednostka nawodna, która jest potencjalnym celem dla torped z okrętów podwodnych, zamiast płynąć cały czas prostym kursem, zmienia go co pewien czas. Cała idea zygzakowania jest przeciwstawieniem metod strzelania torped. Okręt podwodny może strzelać skutecznie torpedę z pewnej niezbyt dużej odległości od celu, z pozycji nie za blisko drogi celu i ani przed nim, ani za nim. Inaczej mówiąc, na ogół nie strzelano torped sprzed dziobu ani z za rufy celu. Żeby więc strzelać torpedy z nadzieją, że trafią w cel, trzeba tego dokonać z tzw. pozycji strzału, którą należy w porę zająć. Przy stosunkowo ograniczonym zasięgu widzialności peryskopowej na zajęcie pozycji strzału było zazwyczaj mało czasu, a zajęcie pozycji i ustalenie kąta strzału czyli wyprzedzenia, jakie trzeba dać torpedom, wymagało zaobserwowania przez peryskop kursu, odległości i prędkości celu. Jeżeli wszystkie dane zostały zaobserwowane i oszacowane prawidłowo, szanse na trafienie torpedą były duże, bardzo duże. Zygzakowanie polegało więc na założeniu, że U-boot dobrze ocenił potrzebne dane, zatem zmiana w ostatniej chwili, po zajęciu pozycji strzału lub nawet po oddaniu strzału, choćby tylko kursu celu przekreśla cały rachunek i torpeda dobrze wycelowana według starych danych, teraz już musi chybić.

W czasie wojny stosowano około dziesięciu rozmaitych wzorów zygzaków. Najprostszy polegał na regularnych odchyleniach od generalnego kursu w prawo i w lewo na przemian, w równych odstępach czasu. Stosowały go szybkie, lekkie jednostki. Duże zespoły i wolno płynące okręty zygzakowały nieregularnie. Kolejne odchylenia od kursu generalnego dla obserwującego to U-boota stanowiły prawdziwą zagadkę co do kursu celu, który należy przyjąć jako element do obliczenia strzału. Kolejne zmiany kursu były na tyle częste, że żadnego prostego odcinka U-boot nie mógł przyjąć jako kursu celu.

Dzięki zygzakowaniu od torped niemieckich U-bootów uratowało się wiele nawet samotnie płynących statków; jak się okazało po wojnie - więcej niż przypuszczaliśmy. Zygzakowały więc w czasie wojny wszystkie statki z wyjątkiem konwojów. Statki w konwoju płynęły prostym kursem, gdyż przy różnych właściwościach manewrowych różnych statków utrzymanie porządku w kolumnach byłoby niemożliwe. Poza tym metody atakowania konwojów przez U-booty były tego rodzaju, że zygzakowanie poszczególnych statków nie na wiele by się przydało. W konwojach zygzakowały tylko wojenne okręty eskorty; robiły to zresztą nie tylko dla zabezpieczenia siebie przed torpedami, ale i dla rozszerzenia strzeżonego przez siebie sektora.

## A jednak to „Burza” go dostała

O tym, że nie należy lekceważyć żadnego podejrzanego kontaktu, świadczy również wypadek naszej „Burzy”, z innym wszakże zakończeniem niż w opisanym wypadku z „Barhamem”. To, co za chwilę opowiem, jest równocześnie dowodem, że oficjalna historia działań wojennych nie zawsze jest historią prawdziwą.

Wypadek jest ogólnie znany, jest to bowiem ten, w którym „Burza” ratowała od zatonięcia amerykański okręt eskortowy „Campbell” po staranowaniu U-606.

Utrwalona wersja losów konwoju ON-166 oraz „Burzy” i „Campbella” w nocy z 22 na 23 lutego 1943 roku mówi<sup>[2]</sup>, że bomby głębinowe „Burzy” zmusiły jakiś Ułboot do wyjścia na powierzchnię, gdzie dopadł go amerykański „Campbell”, staranował i zatopił. Ów zatopiony okręt podwodny przyznano po połowie „Burzy” i „Campbellowi”.

Z opowiadań moich kolegów z „Burzy” i z tajnych brytyjskich biuletynów o przebiegu Bitwy o Atlantyk wynikało, że jednak wypadki owej nocy przebiegały nieco inaczej.

„Burza” natknęła się w nocy na tratwę z gromadką Niemców z zatopionego U-606. Opowiedzieli oni Polakom swoją wersję wypadku. Ich Ułboot kręcił się w pobliżu konwoju w zanurzeniu i z podniesionym peryskopem, bo pomimo nocy widać było dość dobrze dzięki rakietom rozświetlającym i przygodnym błyskom ognia artyleryjskiego i reflektorów; eskorta konwoju toczyła bowiem nieustanną walkę z kilkoma Ułbootami. W pewnym momencie dowódca U-606 zobaczył w peryskopie sylwetkę trzykominowego niszczyciela, wolno przesuwającego się w położeniu burty do Ułboota. Idealna okazja do strzału torpedowego. Zanim jednak torpedy zostały odpalone, „Burza” uzyskała kontakt asdikowy - niepewny, ale dostatecznie podejrzan, żeby go nie lekceważyć. Wykonała natychmiast zwrot, zwiększyła obroty maszyn, rzuciła jedną salwę bomb głębinowych, właśnie ot tak, na wszelki wypadek, i poszła dalej. Nie wiadano na „Burzy”, że ta jedna salwa była tak celna, iż Ułboot wyszedł na powierzchnię, a załoga go opuściła. Uratowała się zresztą tylko część załogi, większość zaś zginęła w ciemnościach nocy.

Jak było naprawdę z „Campbellem”, tego już nikt nie dojdzie. „Campbell” chwalił się, że to on zaatakował Ułboota na powierzchni i zatopił go, a tymczasem to inny (nie U-606) Ułboot, zresztą nieumyślnie, w zamieszaniu bitewnym najechał na „Campbella” i tak mu rozpruł burty, że amerykański okręt znalazł się w niebezpieczeństwie. „Burza” musiała udzielić mu pomocy i ochrony w dalszej drodze. Ów zaś Ułboot wrócił do bazy, a jego dowódca opowiedział o swych przygodach z konwojem ON-166. Admiralicja brytyjska była w posiadaniu dostatecznej ilości danych, żeby stworzyć sobie obraz przebiegu wypadków z obydwoma Ułbootami, „Burzą” i „Campbellem”, ale przyznała U-606 po połowie Polakom i Amerykanom przede wszystkim dlatego, że Amerykanie usilnie obstawali przy swojej wersji wypadków, a „Burza” nie dostarczyła urzędowych dowodów na wyniki swej akcji.

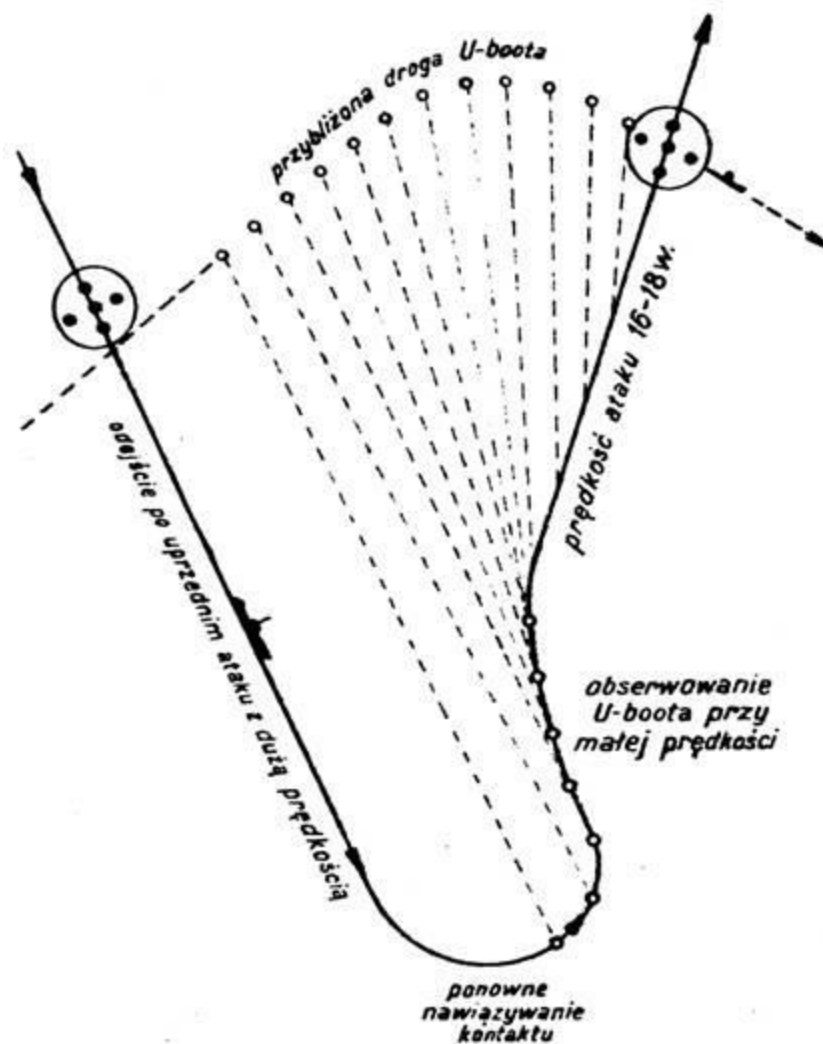
Jak już wspominałem, admiralicja była bardzo ostrożna w szacowaniu wyników ataków na Ułbooty. Przebiegi tropień i ataków fachowcy w admiralicji analizowali beznamiętnie, na zimno, nie dając się ponieść entuzjazmowi z powodu byle objawu uszkodzenia Ułboota. Zresztą Niemcy czasami pozorowali uszkodzenia, po których można by sądzić, że Ułboot został zatopiony. Czynili tak wówczas, kiedy znaleźli się w pułapce. Po ataku wyrzucano z Ułbootów znaczne ilości ropy albo

powietrza, które wydobywając się na powierzchnię morza przez dłuższy czas, pozwalały mniemać, że tak „krwawić” może tylko U-boat ugodzony śmiertelnie. Był nawet wypadek, kiedy wraz z ropą i powietrzem na powierzchnię morza wypłynął trup niemieckiego marynarza. Zapewne zmarł wcześniej i wyrzucono jego zwłoki, żeby upozorować ciężkie uszkodzenie okrętu. Nierzadko Niemcy wyrzucali też specjalnie różne przedmioty znajdujące się na okręcie, części garderoby itp. Nie oznaki na powierzchni morza stanowiły więc podstawę do sklasyfikowania rezultatu ataków na U-boat, lecz suche, fachowe raporty o przebiegu zdarzeń, jakie każdy okręt musiał przedstawiać. Istniały specjalne blankiety z mnóstwem rzeczowych pytań, a żeby na nie rzeczowo i wiarygodnie odpowiedzieć, trzeba było, niezależnie od warunków, notować wiele danych w czasie akcji tropienia i atakowania. A tego właśnie „Burza” owej nocy nie zrobiła. Admiralicja miała przeświadczenie, że „Burza” była wyłącznym pogromcą U-606 i że „Campbell” ani tego, ani żadnego innego U-boat nie zatopił, ale nie miała oficjalnych danych, żeby to udowodnić.

# Atakowanie Ubootów bombami głębinowymi

Zazaczyłem już, że asdic jako środek pierwszego wykrycia Uboota w zanurzeniu nie był zbyt godny zaufania, ale jako środek wyliczający elementy ataku i kontrolujący jego przebieg był bardzo dobrym, precyzyjnie działającym urządzeniem.

Każda klasyczna akcja okrętu nawodnego przeciwko podwodnemu, gdy ten z agresora zamienił się już w usiłującego chyłkiem umknąć szczura, składała się z tzw. tropienia i właściwych ataków. Podstawą powodzenia akcji była ciągłość utrzymania akustycznego kontaktu z Ubootem. Obrazowo to przedstawiając - utrzymanie go na raz zarzuconym mu na szyję lassie i dorywcze dopadanie i bicie bombami aż do utraty tchu. Niestety, wymienione już trudności ze środowiskiem wody morskiej powodowały, że kontakt z Ubootem zazwyczaj się rwał i trzeba było go szukać na nowo, za każdym razem ryzykując, że Uboot z tego skorzysta i ucieknie. Bywało tak aż nadto często i dlatego tropienie Ubootów za pomocą asdika i atakowanie ich również na asdic można śmiało przyrównać do zabawy w chowanego, czy w złodziei i policjantów, czy wreszcie w kota i mysz, jak kto woli.



Szkic ilustrujący ogólne zasady atakowania U bootów; przedstawia on jedną z niezliczonej liczby odmian sytuacyjnych

Niemiecka hydrolokacja znajdowała się na początku wojny w powijakach, zresztą i do końca wojny nie osiągnęła nawet części sprawności hydrolokacji brytyjskiej, której tajemnice zostały udostępnione wszystkim marynarkom sprzymierzonym bez wyjątku. Toteż na początku wojny Niemcy byli zaskoczeni postępowaniem angielskich okrętów nawodnych, które odznaczało się daleko

posuniętą świadomością tego, co działo się pod wodą. Stopniowo jednak Niemieccy podwodnicy poznali dostatecznie zarówno taktykę postępowania brytyjskich okrętów nawodnych, jak i właściwości ich asdików. Gdy więc dochodziło do wzajemnych spotkań, a U-boot był w roli myszy, to jak mysz usiłował umknąć pazurom kota przez jak najbardziej ciche zachowanie się pod wodą. Ta cisza była rozumiana czasem dosłownie, a czasem jako takie zachowanie się, które nawet w razie kontaktu nie zdradzało zbyt jawnie ruchów, a w każdym razie zamierzeń U-boota.

Jeżeli kontakt z U-bootem był pewny, a na U-boocie o tym dobrze wiedziano, bo każdy ultradźwiękowy impuls, który pada na kadłub U-boota, jest słyszany gołym uchem jak lekkie uderzenie dłonią, U-boot usiłował płynąć bardzo powoli i prostym kursem. - Niech tamten na górze dobrze mi się przysłucha i obliczy sobie ten swój kurs ataku. Tamten na górze zaś zataczał małą prędkością łuk, aby ustawić się dziobem ku U-bootowi, trzymając się od niego w odległości tysiąca kilkuset metrów. Potem wychodził na kurs wprost na U-boot i gęsto sondując przypatrywał się, czy kontakt, a więc U-boot, przesuwa się w prawo czy na lewo, czy oddala się, czy też idzie kursem na zbliżenie. Określenia kierunku i odległości od U-boota były równie częste jak dokładne i po paru minutach wprawny operator mógł powiedzieć, jakim w przybliżeniu kursem i prędkością U-boot posuwa się pod wodą. Gdy odległość zmniejszała się do około 800 metrów, wówczas okręt na górze już wiedział, o ile stopni i w którą stronę odchylić się, aby zrzucić bomby głębinowe przed dziób U-boota. Zanim bomby utoną na nastawioną głębokość, U-boot właśnie pod nie podejździe - rozumowano na górze i zwiększano prędkość do 18 węzłów. Dla U-boota było to nieomyślnym znakiem, że atak się rozpoczął. - Niech sobie jeszcze tak przez chwilę płyną - rozumował dowódca U-boota. Gdy będą już blisko, stracą kontakt, bo będą poniżej wiązki promieniowania asdika, a wówczas... Gdy do zrzucania bomb z rufy okrętu nawodnego brakowało jeszcze paruset metrów, był czas na gwałtowny zwrot U-bootem, żeby umknąć spod bomb.

Rzucano salwy po 5 do 14 bomb. Spuszczano bomby z rufy i wyrzucano miotaczami na boki. Cała salwa dawała obszar rażenia o średnicy minimum 100 metrów. Cała sztuka okrętów nawodnych sprowadzała się do nakrycia U-boota taką właśnie siecią strefy rażenia, a U-boot koncentrował całą inteligencję i wysiłek, żeby spod przykrycia uciec.

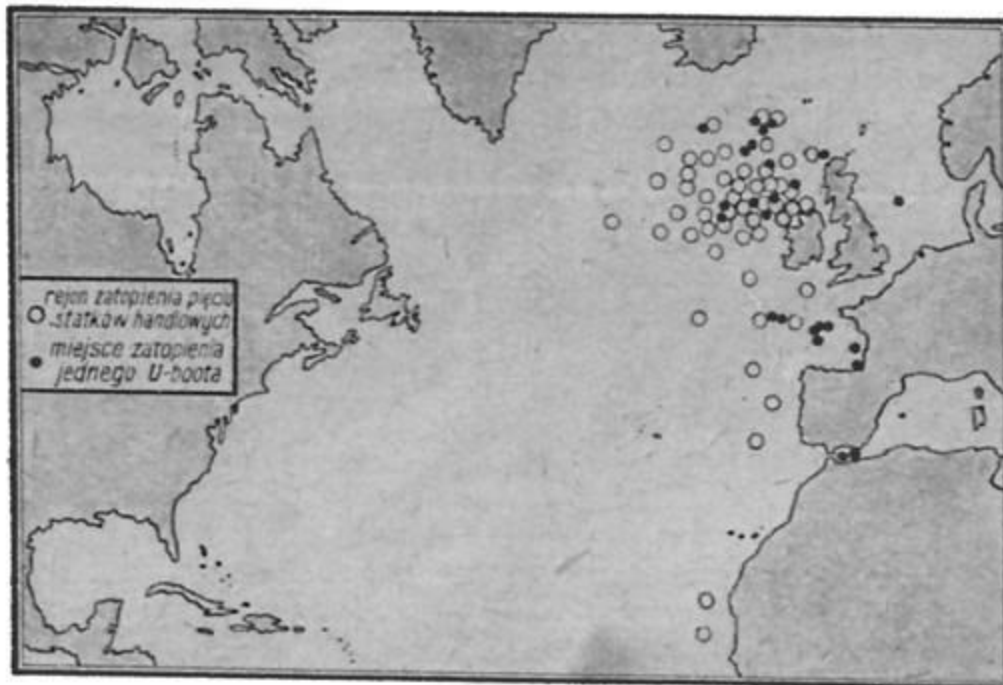
Nie było dwóch ataków dziennie takich samych i wynikił bywały najróżniejsze. Bywało, jak to było z „Burzą”, że pierwsza salwa obramowywała U-boota i zatapiała go, a bywało, że i po kilkunastu atakach U-boot uchodził nie bardzo uszkodzony. Trudno przy tym powiedzieć, co było trudniejsze, czy przeprowadzenie precyzyjnego ataku, czy odzyskanie po nim kontaktu. Zaraz po ataku kontakt najczęściej się zrywał, a U-boot umykał, korzystając z zasłony, jaką dla dźwięków asdika tworzyły silne zaburzenia wody spowodowane wybuchami bomb.

Podczas dnia było przynajmniej wiadomo, że mimo wszystko U-boot jest gdzieś w pobliżu, bo na akumulatorach uciec szybko ani daleko nie mógł. Gorzej było w nocy, kiedy U-booty wychodziły na powierzchnię i od niebezpiecznego dla siebie miejsca odbijały się dużą prędkością na dieslach. W konwojach, przy wielu rozproszonych statkach handlowych i okrętach eskorty, radar też nie zawsze mógł być pomocny. A w razie, gdyby tropiący zarzucił radarowe lasso na szyję U-boota, temu pozostawało chwycić się starej deski ratunku i dać nura pod wodę - niech tamten na górze szuka asdikiem wśród gąszczy najróżniejszych zaburzeń morskiej toni!

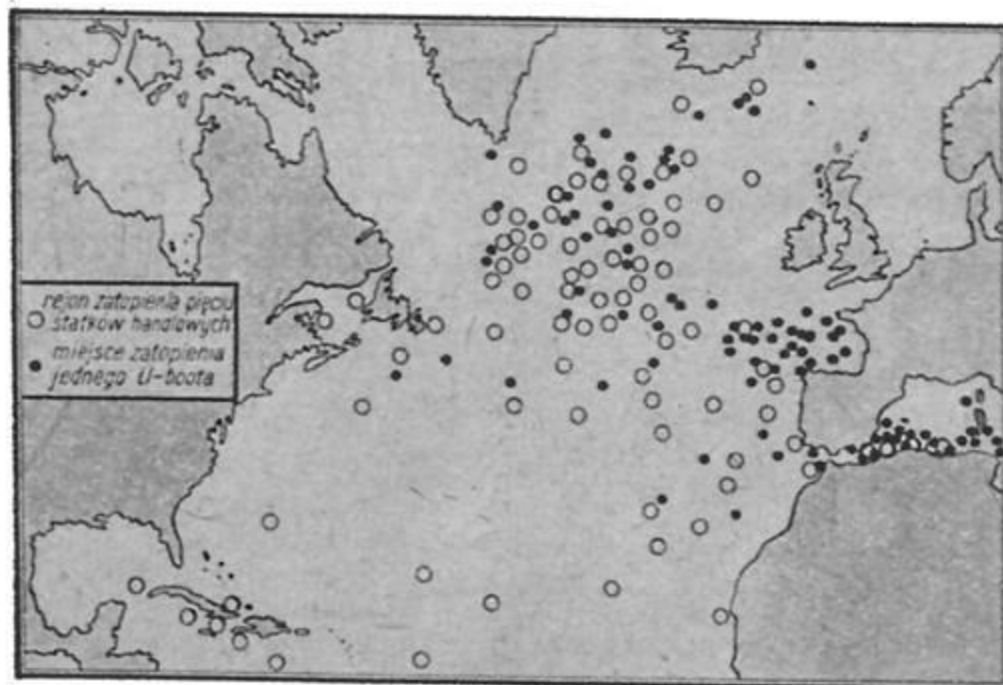
Tak właśnie wyglądała Bitwa o Atlantyk. Kto lepiej słyszy i dalej widzi, kto ciszej się zachowuje i zręczniejsze się podkrada, kto silniejszy, a kto bardziej chytry? Zabawa w kota i mysz trwała między

okrętami eskorty a atakującymi konwój U-boatami po kilka, a nawet kilkanaście dni i nocy z rzędu.

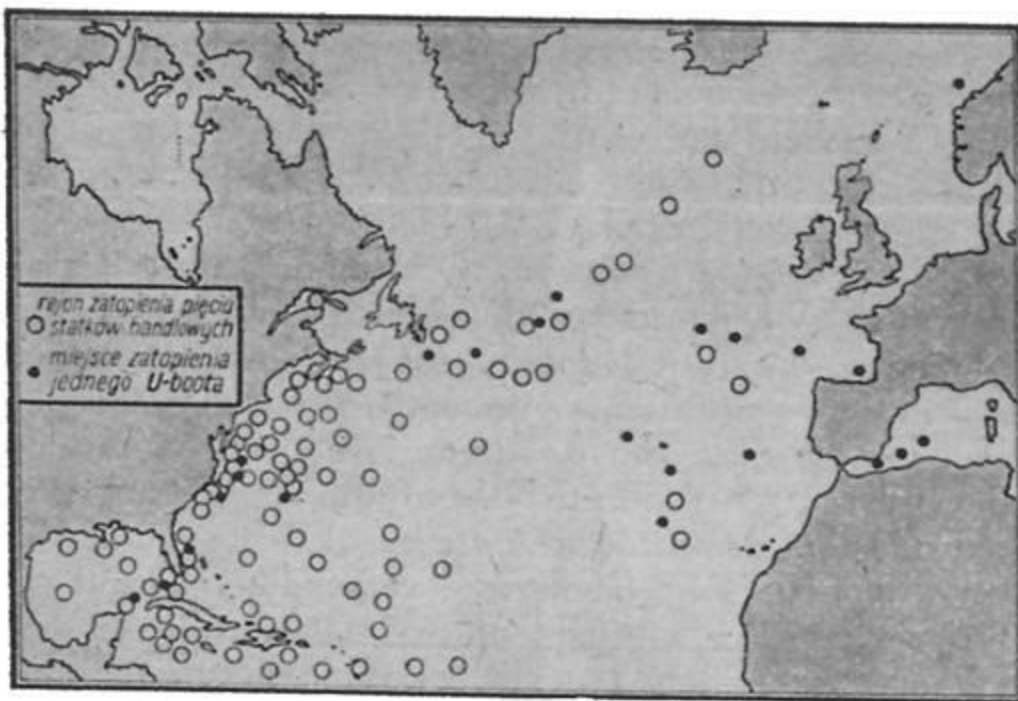
*Nasilenie Bitwy o Atlantyk w różnych okresach oraz główne rejony działalności U-boatów. Mapki pokazują, jak działalność U-boatów przenosiła się spod brzegów Wielkiej Brytanii (mapka 1), przez Północny Atlantyk pod brzegi Ameryki (mapka 2) i z powrotem przez Atlantyk (mapka 3) pod brzegi Wielkiej Brytanii (mapka 4).*



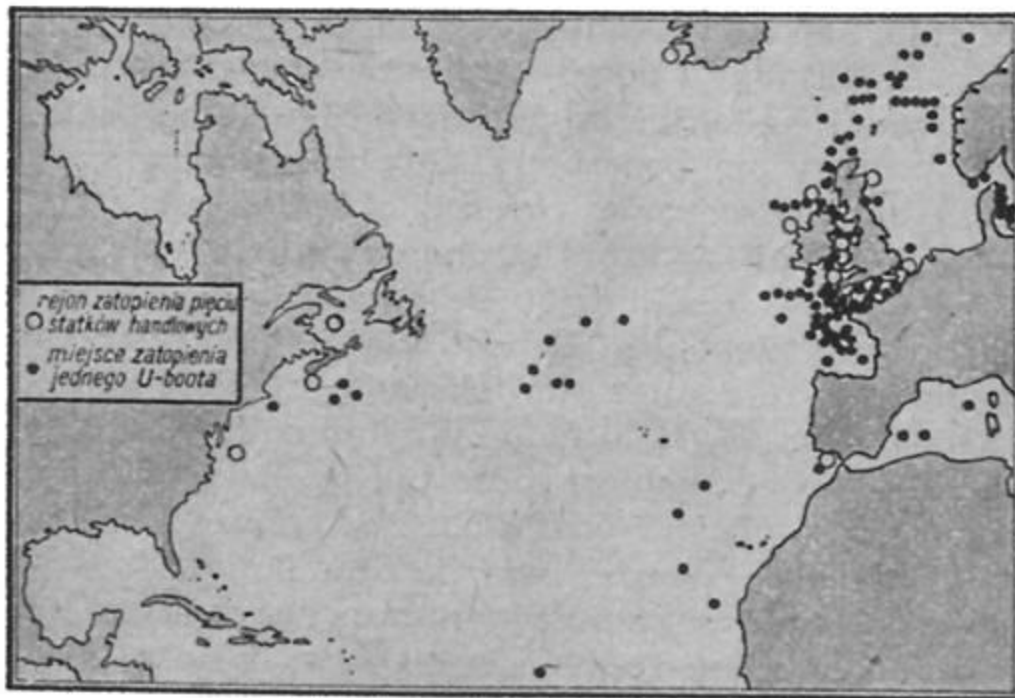
**Mapka 1: czerwiec 1940 — marzec 1941**



**Mapka 3: sierpień 1942 — maj 1943**



**Mapka 2: styczeń 1942 — lipiec 1942**



**Mapka 4: maj 1944 — maj 1945**





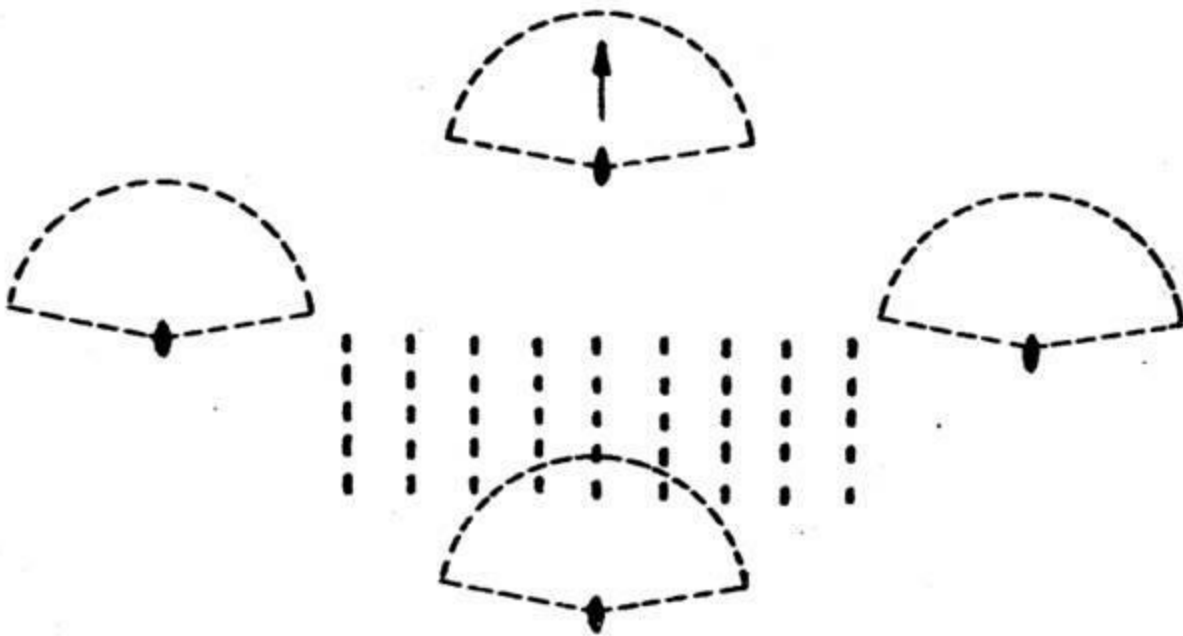
# Eskortowanie

Eskortowaniem nazywano towarzyszenie okrętów wojennych konwojom w celu bronięcia ich przed napaścią wroga

Ponieważ główne zagrożenie stanowiły na Atlantyku okręty podwodne, więc do eskortowania konwojów wyznaczano okręty zdolne do wykrywania i atakowania Ułbootów. O ile osłona zespołów wojennych odznaczała się konstrukcją obliczoną matematycznie, o tyle eskorta dość luźno otaczała konwój, nie dając nawet teoretycznej pewności, że Ułboot nie może zbliżyć się na odległość strzału niepostrzeżenie. Przyczyną tego były wielkie rozmiary czworoboku konwoju, w jaki formowano statki handlowe i zbyt mała liczebność okrętów eskorty. Wszystkie konwoje były niedostatecznie strzeżone i na to nie było rady. Cała nadzieja leżała w - ograniczonych zresztą - zdolnościach okrętów eskorty do wykrycia Ułboota przed oddaniem przez niego strzału torpedowego. Początkowo, gdy Ułbooty atakowały głównie w dzień i z zanurzenia, nadzieję tę dawała spostrzegawczość marynarzy na pomostach bojowych i przy, uzbrojeniu oraz sondowanie asdikiem. Później, gdy u nas zaczęto posługiwać się radarem, a Ułbooty przyjęły taktykę atakowania na powierzchni i w nocy, wykrywanie ich stało się nawet łatwiejsze. Łatwiej bowiem gołym okiem zauważyć w nocy całą sylwetkę Ułboota niż w dzień jego peryskop. Radar miał większy zasięg niż asdic i odznaczał się większą pewnością pierwszego wykrycia.

Stopniowo zmieniała się, a równocześnie nabierała tempa, taktyka postępowania Ułbootów. Zanim przystępowały do ataku, dobrze zaznajamiały się ze składem konwoju. Atakowały po kilka jednostek naraz. Do ataku ruszały dużą prędkością. Okręt eskortujący, który wykrył atakującego Ułboota, nie mógł liczyć na pomoc innych okrętów eskorty, bo były one albo już zajęte odpieraniem ataków innych Ułbootów, albo spodziewały się ataku w swoich sektorach czuwania. Puszczanie się w pogoń za Ułbootem było trudne, bowiem w czasie ataku Ułboot wchodził pomiędzy statki w konwoju lub zanurzał się pod nie. Zresztą ściganie jednego Ułboota pozostawiało dany sektor bez dozoru, a mógł w nim pokazać się inny Ułboot. Dowodzenie całością akcji eskorty i współpraca pomiędzy poszczególnymi okrętami były sztuką naprawdę trudną.

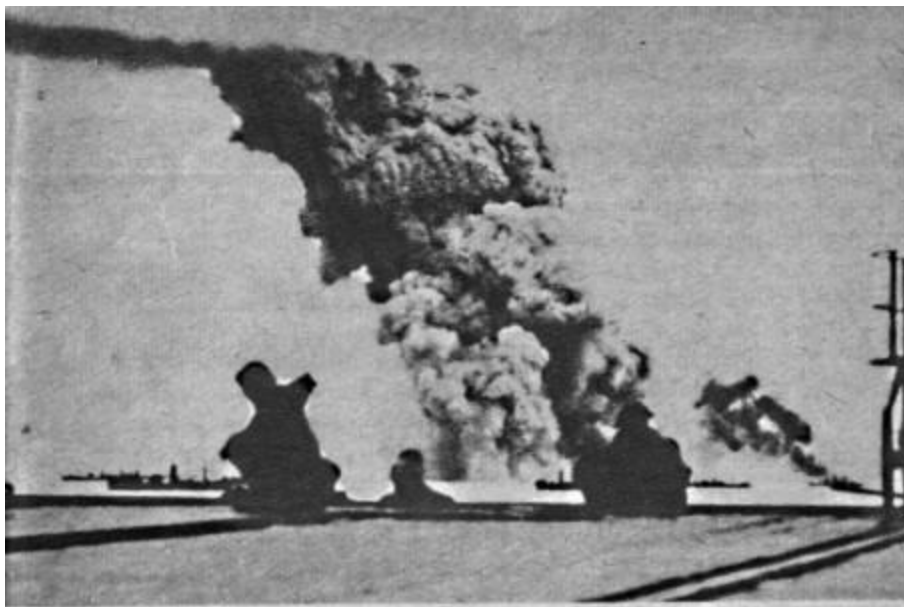
Konwoje były różne, duże i małe, wolne i szybkie, złożone ze statków transportujących wojsko lub tylko ze zbiornikowców. Do najtrudniejszych do obronienia należały tak zwane wolne konwoje, które były równocześnie największe. W skład ich wchodziły statki towarowe najróżniejszych wielkości i prędkości, niekiedy także i zbiornikowce. Ponieważ o prędkości konwoju decydowała prędkość najwolniejszego statku, więc wolne konwoje posuwały się naprzód żółwim krokiem, robiąc po 6 do 8 mil morskich na godzinę. W takim konwoju było przeciętnie po 40 statków, ustawionych w 8 kolumn po 5 statków w kolumnie. Prostokąt utworzony ze statków handlowych miał rozmiary 2 lub 3 na 7 tysięcy metrów, a bywały konwoje po 50 i 70 statków. Okręty eskorty trzymały się przed kolumnami konwoju i po jego bokach w odległości po kilka tysięcy metrów, w sumie więc obszar zajęty przez całość konwoju wraz z eskortą był tak wielki, że w dzień, przy niezbyt dobrej pogodzie prawoskrzydłowe eskortowce nie widziały tych na lewym skrzydle, a w nocy było widać z reguły tylko najbliższych sąsiadów. Taki konwój stanowił dla Ułboota olbrzymi cel, w którym można było wybierać miejsce do uderzenia. Rozległe połacie otaczającego konwój oceanu były natomiast bardzo trudne do upilnowania. Ochronna siatka, jaką tworzyła eskorta wokół konwoju, miała ogromne oczka, przez które Ułbooty przemykały się bez trudu.



**Schemat dużego konwoju, złożonego z 45 statków ustawionych w 9 kolumnach, po 5 statków w kolumnie. Kolumny otoczone okrętami eskorty. Kreskowane łuki oznaczają sektory podsłuchu podwodnego asdikiem. Okręty eskorty nie miały obowiązku trzymać się zawsze tych samych pozycji wokół konwoju**

My, marynarze z okrętów wojennych, szczególnie z szybkich niszczycieli, nie lubiliśmy pracy w konwojach. Była monotonna, bo nie każdy przecież konwój był atakowany. Wielu konwojom udało się przejść Atlantyk bez spotkania z Ułbootem. W wielu konwojach Ułbooty płoszono lub odpędzano zawczasu i nie dochodziło do żadnej ciekawszej akcji. Trzeba było dwa, a czasami trzy tygodnie telepać się z prędkością kilku węzłów, dla niszczycieli jak krok za krokiem, by po paru dniach wypoczynku iść z powrotem znów trzy tygodnie. Statki handlowe w konwoju przedstawiały ogromną wartość, o nie przede wszystkim toczyła się cała Bitwa o Atlantyk, ale statki były bezbronne i całkowicie bierne. Wiele z nich sprawiało nawet nie łada kłopot. Nie trzymały się szyku, zostawały z tyłu, dymiły, w nocy nieopatrznie błyskały światłami. Okręty eskorty wchodziły za dnia pomiędzy kolumny, strofowały jednych, pouczały drugich. W nocy ciemności kryły wszystko. Bywało, że któryś z wolniejszych statków, nie mogąc dorównać pozostałym, zostawał, aż gubił z oczu stado. Gdy robił się dzień, statek był na oceanie sam, jak zbłąkana owca.

Bywało w konwojach i tak, że monotonię i ciszę przerywał znieczeka wstrząs, jakiego doznawały okręty i statki. Nie huk i nie błysk, lecz właśnie wstrząs. Nieomylny znak, że ktoś dostał torpedę. Podwodny wybuch jest odczuwalny na okrętach tak, jakby ktoś od spodu potężnie kopnął w dno kadłuba. W pierwszej chwili trudno się było czasem zorientować, gdzie ta torpeda wybuchła, kto ją dostał. Wybuch torpedy w kadłubie nie zawsze się objawiał słupem ognia, wysoką fontanną wody, przełamaniem się statku na pół. W takich wypadkach największa konsternacja zapadała wśród okrętów eskorty nocą. Skąd przyszedł atak? Gdzie może być Ułboot? W jakim kierunku puścić się za nim w pogoń? Statki handlowe powinny sygnalizować rakietami, że któryś z nich został ugodzony przez torpedę. A tymczasem jakże często zdarzało się, że na statku, na którym wybuch torpedy nie zniszczył mostku, nikt nie pofatygował się chwycić za raketnicę. Bywało, że taki statek, ranny, zostawał i wówczas podchodził do niego któryś z okrętów eskorty z pytaniem, co się stało, a załoga nawet nie umiała odpowiedzieć na to. Mijały więc cenne minuty, w ciągu których Ułboot bezkarnie wycofywał się poza konwój, chował się pod nim, lub nawet płynął razem z nim, rozglądając się w sytuacji i szykując nowy atak.



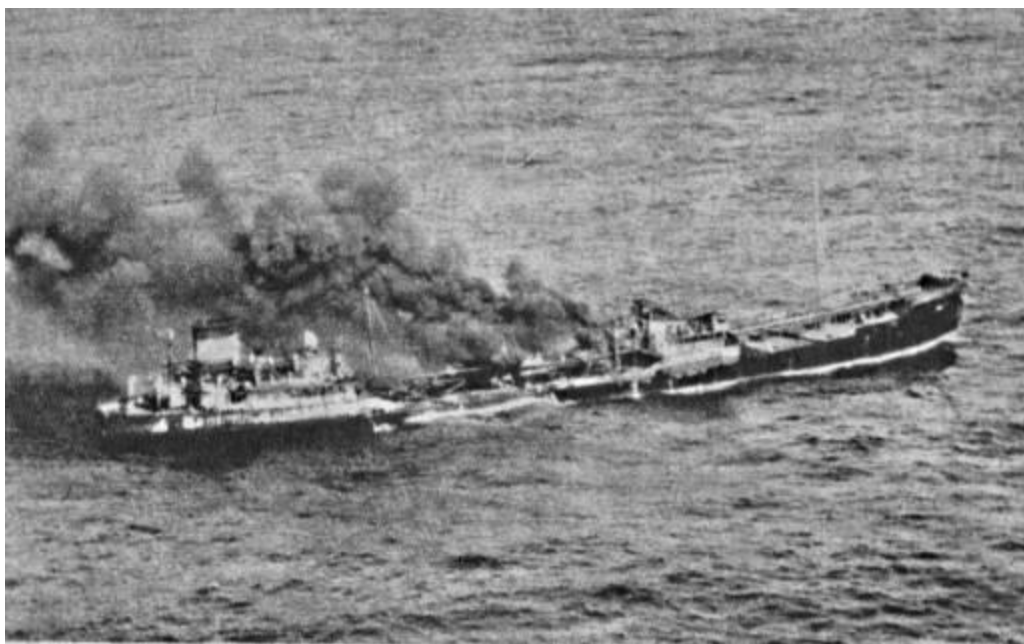
**Niekiedy dym z palącej się ropy storpedowanego zbiornikowcu unosił się bardzo wysoko**

Najczęściej jednak torpedy przełamywały statki na pół lub je zapalały. Kto z załogi nie został zabity lub ciężko ranny bezpośrednio od wybuchu torpedy, kto nie został uwięziony w maszynowni, kotłowni lub w którymś z dolnych pomieszczeń, ten miał szansę dostać się na tratwę lub łódź ratunkową. Jeżeli oczywiście nie wszystkie tratwy i łodzie zostały strzaskane lub spalone, a ocean był na tyle spokojny, że mogły się na jego powierzchni utrzymać. I jeżeli tonący statek nie był otoczony morzem płomieni...

## Dziwne, a jednak prawdziwe...

...były przygody ludzi, którzy z opresji ratowali się najprzedziwniejszymi zrządaniami losu. Gehenna rozbitków czekających wybawienia lub śmierci na tratwach, w łodziach lub zgoła tylko na pasach ratunkowych dostarczyła niezliczonych przykładów ludzkiej wytrzymałości ciała i ducha, a także dowodów, że żywi nigdy nie powinni tracić nadziei. Nie tracił jej ów Hindus, którego polski niszczyciel „Orkan” zabrał z łodzi po 43 dniach samotności na wzburzonym Atlantyku, ani Turek, który przez trzy doby trzymał się stępki przewróconej do góry dnem łodzi, aż go wyciągnęliśmy na pokład „Błyskawicy”. Pamiętam, jak ten Turek później, gdy rzucaliśmy bomby głębinowe, zrywał się na nogi i biegł na pokład ratować się, aż go marynarze musieli siłą przetrzymać w pomieszczeniu. Nie tracił nadziei ów lotnik, który pływając w kamizelce ratunkowej tak długo usiłował sforsować prąd odpychający go od zbawczej wyspy, aż opadł zupełnie z sił. Zachodzącymi mgłą oczyma widział, jak prąd go przybliżył do lądu i znów oddalał, aż wreszcie bezwładnego wyrzucił na twarde żwir.

Przez 183 dni żył nadzieją Chińczyk, którego tratwa unosiła na falach południowego Atlantyku. Jego okręt został storpedowany przy brzegach Afryki, a on znalazł się sam na tratwie z zapasem słodkiej wody i żywności na 50 dni. Potem jakoś musiał sobie dawać radę, z dnia na dzień oczekując ratunku. Ale w czasie wojny Południowy Atlantyk był przeraźliwie pusty. Ratunek przyszedł dopiero wówczas, gdy dno tratwy zachrobotowało o piasek plaży wybrzeża południowej Brazylii!



**Storpedowany zbiornikowiec płonie na Atlantyku**

Widywało się w konwojach obrazki zgoła niecodzienne, jak na przykład statki bez dziobów, jak gdyby nigdy nic płynące tyłem, statki z nieprawdopodobnymi dziurami w burtach, z dziurami nawet na wylot, a mimo to trzymające się powierzchni morza, a nawet płynące o własnych siłach. Pewna korweta przeżyła wybuch własnych bomb pod swoim kadłubem, kiedy to podskoczyła do góry, nawet stępkę unosząc na moment ponad powierzchnię wody. Uszkodzona i pozbawiona paliwa fregata wróciła do bazy pod żaglami, uszytymi z koców i brezentowych pokrowców na łodzi; wróciła przeżeglowawszy kilkaset mil przez strefę gęsto odwiedzaną przez niemieckie okręty podwodne. Załoga pewnego statku handlowego znalazła rano na pokładzie niemiecką torpedę, którą sztormowa

fala wniosła w nocy na pokład i tam ją nieszkodliwie ułożyła. Palacz na którymś z parowców, atakowanych uprzednio z powietrza, wziął na łopatę wraz z węglem małą lotniczą bombę, która przebiła pokład i nie eksplodując zagrzebała się w węglu.

Ginęły też okręty z błahego powodu, złośliwym zrzędzeniem losu, który wyznaczał ostatnią godzinę wówczas, gdy najgorsze zdawało się być już przeszłością.

Wiosną 1941 roku wysłano raz „Błyskawicę”, aby wzmocniła eskortę wolnego konwoju, który właśnie przechodził przez obszar położony na południe od Islandii. Dołączyliśmy do konwoju w południe i zajęliśmy pozycję z prawej strony czoła czworoboku kolumn. Za nami szedł zwykły rybacki trawler, awansowany do rangi wojennego okrętu eskortowego i z tego tytułu uzbrojony w małe działko na dziobie, asdic i bomby głębinowe. Pogoda była pochmurna, z przejściowymi mżawkami, a szare niebo zlewało się z szarym morzem w jedną całość, bez żadnego śladu podziału dwóch żywiołów widnokregiem.

Na bojowym pomoście „Błyskawicy” panowała cisza, maćona tylko jęklwym tonem rewerberacji w głośniku asdika. Za każdym razem, gdy umieszczony pod kadłubem okrętu kwarcowy przetwornik nadawał impuls, w głośniku odzywało się jakby głośne westchnienie czy jęk, cichnący w miarę powrotu do przetwornika ciągłego strumienia milionów drobnych ech z coraz dalszych okolic podwodnych przestrzeni. Trwające po 3 sekundy jęki rewerberacji były przerywane łkaniem głośniejszych ech pochodzących od licznych w tych okolicach Atlantyku ławic rybnych. Niektóre echa były tak czyste w swym brzmieniu, że do złudzenia przypominały echa, jakie dają kadłuby okrętów podwodnych. Ryby były wówczas naszym przekleństwem, trudno bowiem każde echo traktować jako podejrzanę o pochodzenie od Ułboota, a z drugiej strony zawsze istniała możliwość niezwrócenia uwagi na jakies echo, tylko nieznacznie różniące się od setek nieustannie słyszanych. Owego dnia męczyło to niewątpliwie także pozostałe cztery okręty eskortujące konwój.

Zapadał już zmierzch, gdy idący za nami trawler dał nagle sygnał syreną oznaczający, że ma kontakt z okrętem podwodnym z prawej burty, wykonał zwrot przez prawą burtę więcej niż o dziewięćdziesiąt stopni i, zwiększając prędkość do swoich maksymalnych dziesięciu węzłów, pognął przed siebie. Po kilku minutach, które nam, przyzwyczajonym do ataków dwukrotnie większą prędkością, wydały się wiecznością, trawler jeszcze raz poprawił swój kurs, a w chwilę potem dwie beczułki bomb głębinowych wystrzeliły równocześnie, jedna w prawo a druga w lewo, i zatoczywszy łuki wpadły do wody w odległości 40 metrów od rufy okrętu. Trzy inne bomby trawler opuścił do wody wprost z rufy. Jeszcze chwila i pięć bomb, jedna po drugiej, zaczęły eksplodować. W szarzyźnie zmierzchu nie było widać nagłych uwypukleń powierzchni wody, powstających prawie równocześnie z „kopnięciem” w kadłub, jak na naszym okręcie odczuliśmy wybuch bomb z trawlera, ale strzelające po krótkiej chwili wysoko w górę gejzery wodne świadczyły, że trawler nastawił zapalniki bomb na podziałanie płytko - i zupełnie słusznie, bo w tych warunkach należało się spodziewać, że Ułboot znajdował się na głębokości peryskopowej. Prawdopodobnie podchodził do ataku, jeżeli to w ogóle był Ułboot. Bo może oficer wachtowy na trawlerze na tyle się już znudził panującą monotonią, że postanowił dać sobie i innym trochę rozrywki? Denerwująco dobre echa od ryb były dla niego wytłumaczeniem, którego nikt nie usiłowałby podważać. A może to jednak był Ułboot i może nawet zdążył już odpalić torpedę? Gdy minęło kilka minut i żadne podwodne „kopnięcie” nie oznajmiło torpedy w celu, odetchnęliśmy z ulgą, ale i wzrosło w nas powątpiewanie co do prawdopodobieństwa spotkania z Ułbootem.

Po ataku trawler zaczął zachowywać się jakoś niepewnie. Widać było, że nie ma kontaktu, który by usprawiedliwił wykonanie następnego ataku. Kręcił to w prawo, to w lewo, jak wyżeł, który stracił trop. „Błyskawica” natomiast dostała polecenie, aby dołączyć do tropienia. Wykonaliśmy szybki zwrot, także przez prawą burzę, i sondując poprzez cały sektor, w granicach którego powinien być kryć się domniemany Ułboot, ruszyliśmy wolno ku podejrzanemu miejscu. Ba, ale teraz do echa od ryb doszły bardzo silne, głośne echa od śladu torowego trawlera i od zaburzeń wody po wybuchach bomb. Ze słuchawkami na uszach, wpatrzony w gmatwaninę brązowych śladów kreślonych na papierze wskaźnika, nie mogłem uczciwie powiedzieć, czy któryś ze słyszanych dźwięków pochodził od Ułboota. Niezdecydowani co czynić, przeszliśmy powoli na drugą stronę okolicy zaburzeń, krzyżując się kursami z trawlerem. Obaj prawie równocześnie wykonaliśmy w tył zwrot i wówczas usłyszałem wśród wielu twardych, silnych dźwięków jeden zupełnie słabutki, ale przecież inny od tamtych i o nieco niższym tonie, co byłoby oznaką, że jeżeli w pobliżu rzeczywiście znajduje się Ułboot, to płynie w tej chwili kursem na oddalenie od nas i od konwoju. Ledwie widoczny na wskaźniku zapis graficzny tego dźwięku też wił się linijką przerywaną, ale dostatecznie równą, żeby można było sądzić, że to nie wodne zaburzenia i nie ławica rybna.

Ruszyliśmy do ataku. Ale gwałtowny zryw prędkości, wzmożony szum śrub i wibracje kadłuba zgłuszyły dźwięk, którego się uchwyciłem. Kilkaset metrów przebiegu ataku wykonaliśmy bez kontaktu, wybierając moment rzucenia bomb na wycucie. Natychmiast po nas ruszył do ataku trawler, ale nigdy się nie dowiedziałem, czy atakowali jakiś kontakt, czy tylko dlatego, żeby narobić jeszcze więcej hałasu. Gdy gejzery wodne od jego bomb opadły, otrzymaliśmy od dowódcy eskorty rozkaz dołączenia do konwoju i na tym zabawa się skończyła. Zapomnieliśmy o niej, bo podobnych zdarzeń mieliśmy wiele przedtem i potem.

To zdarzenie miało jednak swój dalszy ciąg, o którym dowiedziałem się w dwa miesiące później, gdy z pewnym już opóźnieniem studiowałem ostatni biuletyn z przebiegu Bitwy o Atlantyk. Otóż konwój nasz był zauważony przez Ułboot, który chciał przepuścić przed sobą wielki niszczyciel („Błyskawicę”) i idący za nim trawler, zdobywając lepszą pozycję do oddania strzału w końcowe statki konwoju i zapewniając sobie większe szanse na ucieczkę. Na szczęście został wykryty asdikiem trawlera, który swym kontratakami uprzedził odpalenie torped. Eskorta wypełniła swoją zadanie. Zaatakowała podejrzanego kontakt, uniemożliwiła, choć o tym nawet nie wiedziała, Ułbootowi wystrzelenie torped, a atakując go jeszcze dwukrotnie, choć bez przekonania, odpędziła napastnika od konwoju. Wybuchy naszych bomb wstrząsnęły Ułbootem na tyle silnie, że wywołały w nim uszkodzenia chwilowo nie pozwalające na przebywanie w zanurzeniu. Szczęście jednak sprzyjało Ułbootowi i zapadła właśnie noc, wobec czego wynurzył się. Wiedząc, że jego obecność stała się znana i że w takim wypadku należało spodziewać się pojawienia się w tych okolicach samolotu z niedalekiej Islandii, Ułboot postanowił jak najprędzej oddalić się. Mając przed sobą długą, wiosenną noc mógłby do świtu przebyć kilkadziesiąt mil drogi, ale jakieś wewnętrzne uszkodzenie nie pozwalało na rozwinięcie dużej prędkości. Nad ranem, gdy uszkodzenie miało być lada chwila usunięte, usłyszano silniki samolotu. Ten wyraźnie węszył w okolicy. Odlatywał i znów wracał, ale jakoś zawsze na tyle daleko od Ułboota, że nie mógł go wykryć radarem. Zresztą i radary były w tym czasie jeszcze w powijakach. Wprawdzie o świcie samolot dwukrotnie przeleciał tak blisko Ułboota, że niewykrycie go radarem, a nawet niezauważenie wzrokiem wydawało się niemożliwe, ale przecież samolot nie atakował, a więc nie był świadom, że niemal tuż pod nim płynie Ułboot niezdolny do schronienia się pod wodę.

Po swoim drugim przelocie nad Ułbootem samolot widocznie uznał swój patrol za skończony, bo położył się na kurs ku Islandii i zaczął się szybko oddalać. Dowódca Ułboota odetchnął z ulgą. Teraz już go nie zobaczą. Dał pełne obroty i ruszył maksymalną prędkością na południe, aby jak najszybciej oddalić się z nieszczęśliwej dla siebie okolicy. I wówczas, z największego już oddalenia tylny strzelec samolotu zupełnie przypadkowo zauważył na tle jaśniejszej części nieboskłonu coś, jakby smuzkę dymu. Samolot zawrócił i nie spuszczać z oczu smuzki dymu, wydobywającego się z rur wydechowych pracujących dużą mocą silników diesla, obrzucił Ułboota bombami. Tę część jego historii opowiedzieli członkowie załogi Ułboota, których po pewnym czasie zabrał z tratw jakiś niszczyciel.

Szczególny splot okoliczności przedstawia czasem zwrotnicę losów wielu ludzi i wielu okrętów równocześnie, jak w tym interesującym wypadku, o którym teraz opowiem.

Zdarzyło się to na Atlantyku wiosną 1944 roku, na zachód od kanału La Manche. Z południa płynął do Wielkiej Brytanii konwój, w którego eskorcie znajdował się również HMS „Black Swan” (czarny łabędź). Konwój został spostrzeżony przez niemiecki samolot, co stanowiło nieomylną zapowiedź ataku ze strony Ułbootów. Równocześnie okazało się, że pozostały na „Black Swan” zapas paliwa nie wystarczy mu do końca podróży, wobec czego dowódca eskorty zwolnił ten okręt, polecając mu iść najkrótszą drogą do najbliższego portu w południowej Anglii. Ubycie jednego okrętu eskortowego stanowiło poważną wyrwę w i tak zbyt skąpej eskorcie, ale nie było innej rady.



HMS „Black Swan”

„Black Swan” porzucił konwój i ruszył do domu. Tymczasem Niemcy wysłali przeciwko konwojowi silną eskadrę lekkich bombowców. Znacznie większa odległość konwoju od brzegów brytyjskich niż od francuskich dawała samolotom niemieckim dużą przewagę taktyczną. Zanim przybyłaby lotnicza pomoc z Anglii, Niemcy uczyniliby w słabo bronionym konwoju prawdziwe spustoszenie i powróciliby do siebie. Tak się jednak złożyło, że kurs eskadry niemieckiej i kurs „Black Swan” przecięły się w tym czasie, gdy „Black Swan” przechodził koło grupy hiszpańskich statków zajętych połowem. Niemcy wzięli hiszpańskie kutry za wypatrywany przez siebie brytyjski konwój i zaczęli je bombardować. „Black Swan”, również atakowany, przyjął walkę, nie szczędząc amunicji do wszystkich dział, jakie mógł skierować ku niebu. Ale był jedynym okrętem, który prowadził walkę i nie miał szans na zwycięstwo. Przegrał walkę idąc na dno w towarzystwie wielu Bogu ducha winnych hiszpańskich stateczków. „Black Swan” zdążył jeszcze podać przez radio wiadomość, że został zbombardowany i tonie. Było oczywiste, że przynajmniej część załogi powinna była uratować się z tonącego okrętu, ale najbliższe tego miejsca okręty, nawet znajdujące się zupełnie blisko okrętu z eskorty konwoju, nie zdecydowały się porzucić konwoju dla ratowania tonących kolegów. W obliczu zagrożenia atakami z powietrza i spod wody pierwszym obowiązkiem eskorty było strzec konwoju.





## Szala zwycięstwa przechyla się na naszą stronę

Bitwa o Atlantyk osiągnęła szczytowe nasilenie w okresie od jesieni 1942 roku do maja 1943 roku. Pomimo że nasze straty były większe niż kiedykolwiek i ciągle rosły, to jednak wiele już było znaków, że szanse w tej bitwie przechodzą na naszą stronę. Jest to zagadnienie tak skomplikowane i tak rozległe, że nie sposób jest pokrótce opowiedzieć o wszystkich czynnikach, które wzbudzały w nas optymizm, o dwóch jednak z nich, stojących niejako poza nawiasem właściwej bitwy, należy wspomnieć. Otóż w tym czasie, kiedy w realizacji olbrzymiego programu rozbudowy U-boatwaffe coraz skuteczniej przeszkadzało lotnictwo strategiczne sprzymierzonych, niszcząc całe serie U-boatów w stoczniach w samych Niemczech, program rozbudowy floty handlowej sprzymierzonych był realizowany bez przeszkód. Poczynając od lata 1942 roku przybywało nowych statków znacznie więcej niż ich ginęło. Drugim współczynnikiem naszego optymizmu była coraz większa liczba U-boatów, odnajdywanych na szerokim oceanie przez nasze lotnictwo i niszczone zanim zdołały się przedostać do strefy ich właściwych łowów. Było to tak uderzające, że sztab niemiecki podejrzewał, że zachodzi tu wypadek jakiejś wielkiej zdrady. Widać bowiem było, że sprzymierzeni po prostu wiedzą, gdzie przebywają U-booty, gdzie się koncentrują, gdzie należy ich szukać. Zdrady nie było, była natomiast nauka, która sprzymierzonym oddawała usługi przewyższające sukcesy samego bohaterstwa ludzi walczących w Bitwie o Atlantyk. Gdy zaś mowa o nauce na usługach wojny, to w pierwszym rzędzie trzeba się pod tym domyślać elektroniki, choć wówczas była to jeszcze raczej jej prostsza forma, zwana radiotechniką.

Jak wspominaliśmy, Bitwa o Atlantyk nieustannie przybierała na tempie. Jednym z wyrazów tego tempa była taktyka, jaką stosowali Niemcy. Polegała ona między innymi na pewnym ograniczeniu swobody działania dowódców U-boatów i na podporządkowaniu ich centralnemu kierownictwu sztabu, który się mieścił początkowo w biskajskim porcie Lorient, a po brytyjskim desancie w St. Nazaire<sup>[1]</sup> przeniósł się do Paryża. Takiego centralnego kierownictwa operacjami wymagał charakter masowych ataków na konwoje, przeprowadzanych przez kilkanaście, a nawet i więcej U-boatów, organizowanych w jedną grupę operacyjną. Tego zaś rodzaju taktyka nie może obejść się bez łączności radiowej, która z natury rzeczy zawsze zdradza tego, który używa radia. Ta szczególna cecha niemieckiej taktyki została wykorzystana przez dowództwo brytyjskie w Liverpoolu, które zawczasu wiele wiedziało o dyspozycji i ruchach U-boatów i mogło wiele zdziałać w celu uniknięcia z nimi spotkań atlantyckich konwojów. Przechytrzenie więc myszkujących po oceanie U-boatów i przeprowadzanie konwojów po drogach najmniej przez U-booty strzeżonych również w dużym stopniu przyczyniło się do zahamowania wzrostu naszych strat. Nas jednak najbardziej interesuje, jak w omawianym obecnie okresie wyglądała Bitwa w jej właściwej postaci, w starciach U-boatów z broniącymi konwojów eskortami.

Właściwymi terenami łowczymi U-boatów były wody środkowego Atlantyku, znajdujące się w szerokiej luce pomiędzy zasięgiem lotnictwa bazującego w Wielkiej Brytanii, na Islandii i w Stanach Zjednoczonych. Niemcy dysponowali w tym okresie tak dużą liczbą U-boatów, że 60 do 80 ich sztuk rozstawiało się w rodzaj długiej tyraliery, ciągnącej się od Grenlandii na południe, aż do południowego Atlantyku. Tyralierę tę można przyrównać do sieci, postawionej w poprzek dróg wodnych konwojów, sieci o oczkach tak małych, że teoretycznie żaden konwój nie mógł przez nie przejść nie spostrzeżony. Wcześniej więc czy później konwój zostawał dostrzeżony przez jakiś U-boat, który go jednak nie atakował. Trzymając się z daleka za konwojem, U-boat płynął za nim

nawet i kilka dni, meldując przez radio swoje obserwacje co do składu konwoju, jego kursu i prędkości oraz eskorty. Sztab operacyjny w Paryżu opracowywał na podstawie tego plan uderzenia i ściągał na drogę konwoju inne U-booty. Dwustronne rozmowy radiowe były przez sztab brytyjski odbierane i analizowane, a również namierzane przez okręty w eskorcie konwojów. To dawało nam ostrzeżenie, że jesteśmy pod obserwacją i że atak jest nieunikniony. Bywało, że konwój mając dobre informacje o koncentracji U-bootów na trasie, kierował się zupełnie inną drogą, szczęśliwie wymijając zastawioną na niego pułapkę. Bywało, że konwój nie mógł oderwać się od tych, którzy na niego czekali, ale za to przychodziło w sukurs lotnictwo, które atakowało koncentrację U-bootów. Czasem udało się przyłapać U-boot śledzący konwój i tak go zgnębić, że tracił z konwojem kontakt. Różnie bywało, ale bywało też i tak, że skoncentrowane U-booty w liczbie kilku, kilkunastu a nawet i dwudziestu kilku dopadały konwoju, a wówczas zaczynała się ciężka walka. Śmiertelna gra kotów i myszy trwała po kilka dni i nocy. Ginęły statki handlowe, po kilka i kilkanaście ginęły okręty eskorty, ginęły i U-booty. Jeśli jednak szala zwycięstwa zaczęła się w tym okresie przechylać na naszą stronę, zawdzięczamy to radiu i lotnictwu wyposażonemu w radar, zawdzięczamy to temu, że lotnictwo i radar pozwalały wychodzić U-bootom na spotkanie i albo je odpędzać, albo je wyzywać do walki z dala od konwojów.

Ogromne usługi oddał radionamiernik krótkofalowy z anteną pozwalającą na bardzo dokładne namierzenie U-boota nadającego depeczę do Paryża. Antena była wynalazkiem polskich inżynierów pracujących na emigracji na rzecz Bitwy o Atlantyk. W te namierniki były wyposażone wszystkie eskortowce. Gdy tylko U-boot się odezwał, wszystkie okręty namierzały go równocześnie, a przecięcie się namiarów wskazywało miejsce, gdzie w tej chwili znajdował się U-boot. Ruszał tam natychmiast któryś z niszczycieli i bombami wpędzał U-boota w głębiny na tak długo, żeby konwój miał czas oddalić się, oczywiście zupełnie zmienionym kursem. Ale i U-booty były twarde i nie poddawały się tak łatwo.



Niszczyciel „Garland”

Kiedyś naszemu niszczycielowi „Garland” wyznaczono zadanie pójścia na miejsce, w którym stwierdzono obecność U-boota. Robiło się właśnie ciemno. „Garland” ruszył maksymalną prędkością 22 węzłów we wskazanym kierunku, poszukując U-boota za pomocą radaru. Rzeczywiście, w odległości 5 tysięcy metrów od określonego radionamiernikami miejsca „Garland” już miał echo na ekranie. Szedł wprost ku przeciwnikowi, który go zauważył, odwrócił się rufą i zaczął oddalać się na powierzchni. „Garland” miał tylko nieznaczną przewagę prędkości, odległość więc między okrętami malała bardzo powoli. Otwieranie ognia artyleryjskiego z dziobowych dział było bezcelowe; wieżyczka U-boota była widoczna jak bardzo wąski przedmiot, a działa „Garlanda” dygotały od podskoków okrętu przy dużej prędkości na niemałej atlantyckiej fali. U-boot zapewne sądził, że ma do czynienia z korwetą lub fregatą, które miały małą prędkość i słabe uzbrojenie artyleryjskie, natomiast przeważały, gdy U-boot był w zanurzeniu. U-boot uciekał więc na powierzchni, ale gdy

odległość między okrętami była już mała, zaczął zataczać łuk. To zwrotnemu „Garlandowi” nie przeszkadzało, był jeszcze zwrotniejszy. Nie chcąc odsłaniać burty, Ułboot znów wyszedł na prostą. Odległość między ściganym a ścigającym jest już tak mała, że „Garland” otwiera ogień. Początkowo pociski z karabinów przeciwlotniczych rykoszetują od górnych partii wieżyczki, ale wkrótce jest ona już tak blisko, tak niemal pod dziobem, a wreszcie pod pomostem „Garlanda”, że nie można już niżej opuścić luf. „Garland” przegania Ułboota, skotłowana woda pieni się pomiędzy ich burtami, wzbijane bryzgi sięgają skrzydeł pomostu. Wreszcie rufa niszczyciela zrównuje się ze śródokręciem Ułboota, który dopiero teraz zaczyna się raptownie zanurzać. Wyrzucona z lewego miotacza bomba głębinowa zatacza łuk wysoko nad Ułbootem i spada do wody po jego drugiej burcie. Jeszcze chwila i biały, pieniaący się wir wodny zamyka się nad miejscem, gdzie wieżyczka zapadła się w morze, prawie tuż koło śladu torowego niszczyciela. I jeszcze chwila, i kolejno wybuchają bomby, zrzucone z rufy „Garlanda”. Kilka potężnych wstrząsów, kilka wysokich fontann wzbitej wybuchami wody i „Garlanda” otacza już niczym niezmacona ciemność i cisza.

„Garland” jeszcze przez jakiś czas krąży w okolicy, szuka po powierzchni morza radarami, pod powierzchnią asdikiem, ale nic nie uzyskuje. Gdzie podział się Ułboot, co się z nim stało? Nigdy odpowiedzi na to nie otrzymaliśmy.

A mógł on równie dobrze pójść na dno jak kamień, jak i uciec ze strefy zagrożenia pod wodą lub na powierzchni. W takich jak ten wypadkach, kiedy czas na to pozwalał, tropienie Ułboota przez kilka okrętów, a czasem przez okręty i samoloty, z zastosowaniem wszystkich środków technicznych i chytrności taktycznej, trwało kilkanaście lub nawet więcej godzin.

## Ataki z podpełzaniem

Najdłuższe tropienie w historii ostatniej wojny trwało 38 godzin. Przez 38 godzin kilka brytyjskich fregat z trudem odzyskiwało ciągle zrywany kontakt, tylko od czasu do czasu mogąc przeprowadzić mało dokładny atak bombami głębinowymi. Na Atlantyku szalał sztorm i stwarzał nieprawdopodobnie trudne warunki do sondowania asdikiem i do przeglądania powierzchni morza radarem. Ułbootowi nie udało się jednak wyjść na powierzchnię i uciec dużą prędkością. Fregaty, jak psy gończe, nie mogąc zabić Ułboota, przynajmniej trzymały go w norze głębin morskich, w których wreszcie zaczął się dusić. Wytrzesiony potężnie przez wybuch bomb głębinowych, z załogą wymęczoną brakiem snu i nieustannym napięciem nerwów, Ułboot wreszcie dał za wygraną i wynurzył się otoczony czekającymi na to fregatami. Czy dał za wygraną? Poddając się przemocy okrętów nawodnych skorzystał z ostatniej szansy zadania im ciosu i jak deptana osa wbija w miążdzącą ją stopę żądło, tak U-392 wpakował torpedę w burtę HMS „Gould”. Los Ułboota został jednak przesądzony. Uszkodzony i ostrzelany z dział fregaty HMS „Affleck” poszedł na dno prawie równocześnie ze swoją ofiarą.

Z około 1500 Ułbootów, które przeszły przez Bitwę o Atlantyk, zginęło ich blisko 750, a z tej liczby połowa poszła na dno od bomb i rakiet lotniczych, a połowa od bomb z okrętów nawodnych. Połowa, czyli około trzystu kilkudziesięciu Ułbootów na pięć i pół lat wojny wydaje się liczbą niewielką. Wiele okrętów biorących nieustannie udział w Bitwie o Atlantyk, mimo licznych z Ułbootami spotkań, nie mogło poszczycić się ani jednym wyraźnie i wyłącznie przez siebie zabitym Ułbootem, choć były i takie, które miały na swym koncie po dwa i trzy. Do tych ostatnich należały przede wszystkim okręty wchodzące w skład wydzielonych grup eskortowych i poszukujących, a więc nie związane ściśle z konwojem i stąd dysponujące czasem. Trafnie porównywano tropienia Ułboota do zabawy w kota i mysz, lecz również trafne jest też porównanie Ułboota z wymykającym się z rąk piskorzem, zwłaszcza jeżeli chodzi o ostateczne wykończenie go w czasie takiego tropienia.



**Seria lotniczych granatów celnie położona w poprzek U boota na powierzchni morza**

W skład każdej grupy poszukującej wchodził lotniskowiec pomocniczy i kilka fregat lub niszczycieli. Grupy te zaczęły krążyć po Atlantyku 1943 roku, wymiatając z niego wiele Ubootów. Stare, dwupłatowe „Swordfish” startowały z lotniskowców i krążąc nad oceanem, wypatrywały wroga. Raz znaleziony Uboot nie miał już szans. Samoloty pilnowały, żeby nie uciekł na powierzchnię, a ciemności nocy nie dawały skrycia przed „wzrokiem” radarów. Ubooty szukały więc schronienia w głębinach, zanurzając się do maksymalnej głębokości 200 metrów. Stanowiło to ogromne utrudnienie dla fregat w utrzymywaniu kontaktu i precyzyjnym zrzucaniu bomb nad zanurzony Uboot. Trudność polegała na tym, że do głębokości 200 metrów wiązka promieniowania asdika sięgała dopiero z odległości tysiąca lub nawet tysiąca kilkuset metrów. Zbliżając się do Uboota w czasie ataku fregaty traciły z nim kontakt zbyt wcześnie. Uboot o tym wiedział i nie obserwowany robił gwałtowny unik w bok, a bomby wybuchały nieszkodliwie dla niego, w dużej zwykle odległości. Ale fregaty wpadły na dobry pomysł. Przede wszystkim nie śpieszyły się z atakowaniem. Czas pracował dla nich, a przeciwko Ubootowi: ubywało w nim powietrza do oddychania, załoga przeżywała wyczerpujące napięcie nerwowe. Atakowały w ten sposób, że jeden z okrętów trzymał się od kontaktu daleko i kierował na miejsce nad Ubootem inny okręt. Ten szedł bardzo powoli, tak aby nie płoszyć Uboota przyzwyczajonego do ataków na dużych prędkościach. Takie podkradanie się na zupełnie wolnych obrotach śruby nazywało się pełzaniem lub atakowaniem z podkradaniem się. Uboot, nieświadom tego, co się dzieje na górze, warował w głębinach w przekonaniu, że fregaty zgubiły trop. Tymczasem jedna z nich, naprowadzona przez drugą, podpełzała nad Uboot i po cichutku opuszczała mu na głowę serię bomb głębinowych.

Od maja 1943 roku do końca 1944 roku uważaliśmy wroga za prawie pokonanego. Uważaliśmy, że położyliśmy go na obie łopatki, mimo że jeszcze gryzł i kopał.

## Mógłbym go mieć...

W tym okresie Niemcy wynaleźli akustyczną torpedę. Miała ona w swej głowie urządzenie, które przekładało ster na tę stronę, z której do torpedy docierał szum śrub okrętu nawodnego. Torpeda nie kierowała się precyzyjnie ku śrubom, gdyż ster wychylał się zawsze o taki sam kąt w prawo albo w lewo, ale taktyka użycia tych torped w dużym stopniu przewyżczała tę niewygodę. Torpedy akustyczne zamierzano strzelać z dużej odległości w masę statków handlowych w konwoju, bez potrzeby zbliżania się do niego i celowania do wybranej jednostki, a także używać w celu obrony przed ścigającymi U-boot okrętami wojennymi. Po wystrzeleniu torpeda akustyczna zygzakowała, a dopiero po usłyszeniu szumu śrub kierowała się szerokim łukiem w tę stronę, z której szum do niej dochodził. W sumie stwarzało to szerokie pole zagrożenia torpedą, które najlepiej było ominąć.

Admiralicja brytyjska była uprzedzona o tym, że torpedy akustyczne wejdą do użytku. Miała na ten temat szereg niepewnych informacji, które zostały w poważnym stopniu uzupełnione notatkami z kursu broni podwodnej, jakie znaleziono przy jednym z rozbitków z U-boota. Notatki te były bardzo lakoniczne i fragmentaryczne, ale w zestawieniu z już posiadanymi dały pojęcie o wynalazku, który miał stanowić jedną z „cudownych” broni Dönitza. W bardzo więc krótkim czasie admiralicja opracowała trzy proste metody zabezpieczające, w dużym w każdym razie stopniu, przed - akustycznymi torpedami.

Powolne okręty eskorty, które mogły nawet nie wiedzieć, że w ich kierunku i w kierunku konwoju została strzelona akustyczna torpeda holowały za sobą tzw. grzechotkę. Było to proste urządzenie złożone z kilku luźno osadzonych rur, które pod wpływem opływającej je wody uderzały o siebie i wydawały głośny dźwięk, ciągnący się w odległości 600 metrów za rufą okrętu. Wabił on ku sobie torpedy silniej niż to czyniły śruby przy konwojowych prędkościach. Torpeda, która zataczała koła wokół wabiącego ją ku sobie źródła hałasu, po pewnym czasie kończyła swój przebieg i automatycznie tonęła.

Były wypadki storpedowań statków handlowych i okrętów wojennych torpedami akustycznymi, ale grzechotki były pożyteczne; wydaje mi się, że to właśnie grzechotka uratowała i mnie od kąpieli w morzu, jeżeli nie od czegoś gorszego. Byłem wówczas zastępcą dowódcy na niszczycielu „Piorun”. Płynęliśmy samotnie średnią prędkością dookoła Szkocji przez strefę, w której obecność U-bootów była meldowana. Morze w tym miejscu było płytkie, jego głębokość wynosiła kilkadziesiąt metrów. Płynęliśmy z grzechotką. W pewnym momencie potężny wybuch podwodny silnie kopnął kadłub „Pioruna” od spodu. Na podstawie dużego już doświadczenia z podwodnymi wybuchami ustaliliśmy, że siła jego odpowiadała sile wybuchu torpedy, a odległość mogła wynosić około tysiąca metrów. Takie wybuchy nie są przywidzeniem i najprawdopodobniej była to akustyczna torpeda, która krążyła i krążyła wokół naszej grzechotki, aż przebieg jej się skończył. Uderzając głową o dno, eksplodowała.

Drugi sposób przeciw torpedom akustycznym, stosowany wówczas, gdy istniało przeświadczenie, że torpeda została strzelona w kierunku naszego okrętu, polegał na rozwinięciu prędkości powyżej 25 węzłów. Była to prędkość większa od prędkości torpedy i ta po prostu nie mogła okrętu dogonić. W wypadku, kiedy trzeba było iść ku miejscu, z którego akustyczna torpeda mogła być strzelona, jak w wypadku spostrzeżonego U-boota, stosowano trzeci sposób, polegający na obejściu strefy zagrożenia. Polegało to na odchyleniu się od kierunku na U-boot, czyli od osi strefy zagrożenia, o 60°



w prawo lub w lewo. Po przepłynięciu około pół mili, albo i więcej, wolno było zrobić zwrot na kurs równoległy z osią strefy, a po zrównaniu się z jej początkiem wolno było skierować się już ku miejscu, gdzie znajdował się Ułboot w chwili prawdopodobnego strzału. Sposób ten miały obowiązek stosować wszystkie okręty wojenne, które z jakichkolwiek powodów nie mogły ruszyć ku Ułbootowi prędkością większą od 25 węzłów.

Pod koniec 1944 roku Ułbooty prawie zupełnie zginęły z powierzchni oceanu. Odetchnęliśmy z ulgą, nie przeczuwając, że wycofano je do baz, żeby szybko uzbroić w nowy, piekielny dla nas wynalazek, który niemieckiej Ułbootwaffe dał na nowo ogromne szanse.

Wynalazek ten stanowiły dwie rury, wysuwane obok peryskopu ponad powierzchnię morza. Przez jedną rurę diesel Ułboota ssał z zewnątrz potrzebne mu do pracy powietrze, przez drugą wyrzucał na zewnątrz swoje spaliny. Dzięki temu Ułbooty mogły pływać w zanurzeniu na dieslach i nie bały się już samolotów. Poza tym zawsze miały naładowane akumulatory, których z kolei nie musiały specjalnie oszczędzać, gdyby zaszła potrzeba głębszego zanurzenia się i ucieczki na silnikach elektrycznych.

Interesująca, a nawet pouczająca jest historia tego rewelacyjnego wynalazku. Niemcy znaleźli go na pewnej holenderskiej łodzi podwodnej, zagarniętej w 1940 roku w holenderskim porcie. Na rewelacyjną w sensie korzyści bojowych stronę tego wynalazku zwrócił uwagę jeden z oficerów mechaników z Ułbootów, ale lata mijaly, a on nie mógł przekonać sztabowców, czym może być dla Ułbootów możliwość pływania w zanurzeniu na dieslach. Wreszcie jednak jakoś sprawa ruszyła, próby udowodniły przydatność wynalazku i w końcu 1944 roku Ułbooty gwałtownie zaczęto w to urządzenie uzbrajać. Anglicy nazwali je obrazowo s „snorter” czyli parszczacz, a my po polsku „chrapy”. Opowiem, jak wyglądało wejście chrap na arenę, choć to wspomnienie jest dla mnie osobiście przykre. Będzie ono równocześnie jeszcze jedną ilustracją tego, jak błaha w gruncie rzeczy sprawa wpływa na bieg wypadków wojennych.

Jesienią 1944 roku „Piorun” i jego bratni angielski niszczyciel „Impulsive” stanowiły parę, która zajmowała się eskortowaniem „monsterów” czyli „potworów”, jak nazywaliśmy największe statki pasażerskie świata, z Liverpoolu na Atlantyk i z Atlantyku do Liverpoolu. „Queen Elizabeth”, „Queen Mary”, „Pasteur”, „Mauretania”, „Aquitania” i parę innych woziły wówczas masami amerykańskie wojska na front europejski i choć było to zupełnie bezcelowe, wymagały osłaniania przed Ułbootami. Bezcelowe dlatego, że przede wszystkim Ułbootów w okolicy Irlandii nie było, a prędkość 30 węzłów i zygzakowanie chroniły przed nimi najskuteczniej. Osłaniania wymagali jednak Amerykanie, dla podniesienia samopoczucia swoich żołnierzy. Fala zawsze ogranicza prędkość niszczycieli, a 30 węzłów mogą one rozwijać przy zupełnie spokojnym morzu, co jesienną porą zdarza się rzadko. Gdy wysoka fala uniemożliwiała nam dotrzymanie kroku monsterowi, zostawaliśmy z tyłu. Na ogół jednak usiłowaliśmy nadążyć za naszymi podopiecznymi i to nas na dużej fali bardzo męczyło.

Na tydzień przed Bożym Narodzeniem 1944 roku, natychmiast po jednej z takich forsownych wypraw, przydzielono nas do osłony pewnego lotniskowca, który szedł na remont do Plymouth. Przejęliśmy go niedaleko Liverpoolu. „Piorun” zajął pozycję w prawo, a „Impulsive” w lewo od dziobu lotniskowca i popłynęliśmy. Morze się uspokoiło, panowała ładna, słoneczna pogoda, a poczucie bezpieczeństwa uczyniło tę wyprawę jeszcze o tyle przyjemną, że płynęliśmy do Plymouth, które w czasie wojny zastępowało nam pod wielu względami Gdynię.

W dniu 18 grudnia o godzinie 8.00 przyszedłem na pomost, aby objąć wachtę. Właśnie minęliśmy

skalistą wysepkę ze stojącą na niej latarnią morską Wolfs Rock (wilcza skała), tuż na południe od najdalej na południowy zachód wysuniętego cypla Anglii, zwanego Lands Ends (koniec lądu) i położyliśmy się na kurs wschodni, wiodący już wprost ku Plymouth. Latarnia była jeszcze blisko, widniała wyraźnie za rufą „Impulsive”. Kolega, który zdawał mi wachtę, opowiedział, że gdy okrążali Wolfs Rock, coś się tam działo. Skały u podnóża latarni jakby żyły, coś się na nich poruszało. Nie mógł rozpoznać, co to mogło być, ale skoro o całą milę bliżej skał idący „Impulsive” nic nie sygnalizował, widocznie nie działo się tam nic alarmującego.

Po chwili zrobił się ruch w eterze: dowiedzieliśmy się, że jakiś nierozpoznany okręt podwodny wynurzył się na powierzchnię tuż koło latarni, załoga wysiadła na skały, a okręt wkrótce zatonął. Tyle meldował latarnik.

W czasie dalszej drogi do Plymouth otrzymaliśmy wiadomość o storpedowaniu przez Ułboota statku za nami, na naszej drodze, potem o storpedowaniu jeszcze jednego statku w pobliżu brzegów zachodniej Anglii. Tak blisko brzegów? Tego nie było już od 1940 roku! Zapadał zmrok, gdy weszliśmy do Plymouth. Okręt postawiono na redzie, a załodze udzielono zwolnienia aż do rana. Pierwsza motorówka pełna urlopowiczów poszła do nabrzeża. Byłem najstarszy w niej, więc wysiadłem pierwszy. Zdążyłem postawić na kei tylko jedną nogę, gdy stojący na niej stary porucznik, oficer dyżurny portu, wyga jeszcze z pierwszej wojny, odezwał się:

- A wy skąd?

- Z „Pioruna”, bo co?

- Ha, ha, ha, wracajcie z powrotem - zaśmiał się złośliwie.

- Jak to wracajcie - oburzyłem się - przecież przed chwilą postawiono nas w długie pogotowie i zwolniono na ląd?!

- Wracajcie, powiedziałem - powtórzył tamten - zaraz wychodzicie z powrotem w morze!

Okazało się, że kanał La Manche roi się od Ułbootów. Ale nam noc minęła spokojnie, choć niebo rzeczywiście roiło się od patrolujących samolotów, które nas atakowały, biorąc za Ułbooty na powierzchni. Od bomb ratowały nas rozpoznawcze rakiety, strzelane lotnikom prosto w nos.

Dzień wstał piękny, słoneczny. Morze było lekko sfalowane. Patrolowaliśmy kanał w rozwinięciu czołowym, przy prędkości 12 węzłów. Miałem poranną wachtę, w której dublował mnie oficer stażysta. W pewnej chwili dowódca okrętu odwołał mnie na dół. On, pierwszy mechanik i ja poszliśmy za zafrasowanym bosmanem obejrzeć to, co bosman właśnie odkrył. Z dziobowego pomieszczenia załogowego na poziomie głównego pokładu zeszliśmy do pomieszczenia niższego, leżącego już na równi z powierzchnią morza. Bosman odkręcił wodoszczelny właz, przez który z tego pomieszczenia schodziło się jeszcze niżej, do centralnego magazynu okrętowego. Mieścił się on w dziobowej części kadłuba, w większości poniżej linii wodnej i miał kubaturę równą dwóm nienajmniejszym pokojom mieszkalnym. Bosman poświecił latarką. Ujrzeliśmy w kręgu jej światła, tuż pod sufitem magazynu, dwa wzdłużniki i dwa wręgi pęknięte, a także długie, pionowo biegnące pęknięcie w blasze burty okrętu. Pozbawiona usztywniającego wsparcia od wewnątrz, blacha przy każdym uderzeniu fali poddawała się jak elastyczna membrana, szczelina rozchyłała się, a do wnętrza tryskał strumień wody zaburtowej. Magazyn był już niemal całkowicie zalany. Człowiek skryłby się w wodzie z głową, wolna była jeszcze tylko przestrzeń pod sufitem!

Pochyleni nad otworem wjazdu, kontemplowaliśmy rozmiary kłęski, gdy rozległ się alarmowy klakson, którym zwykle wzywano mnie na pomost, gdy istniało podejrzenie kontaktu z U-bootem. Tamci nie drgnęli, a ja pobiegłem na górę. Sześć tysięcy metrów przed „Piorunem” spostrzeżono ciemny obiekt, wyraźnie płynący po powierzchni wody, i wydobywającą się z niego smużkę dymu. Gdy wbiegłem na pomost, obiekt właśnie się skrył. Nie było najmniejszej wątpliwości: U-boot z chrapami na wierzchu. Spostrzegł nas i dał nura. Pierwszy mój odruch - dać 25 węzłów i prosto na niego! I natychmiastowa refleksja: z 12 węzłów na 25, gwałtowny wzrost naporu wody na burtę, szczelina w blasze rozwiera się i potężny wodospad wodny, wpierany do wnętrza jeszcze prędkością okrętu, wypełnia błyskawicznie magazyn, uchodzi włazem do góry, a „Piorun” zamienia się w okręt podwodny! Gdybym mógł mieć pewność, że tamci zamknęli właz! Nie, nie wolno zwiększać prędkości. A co powinien zrobić U-boot? Strzelić torpedę, właśnie akustyczną. Pozostaję więc na prędkości 12 węzłów i robię przepisowe obejście strefy zagrożenia torpedą. Ale to zajmuje masę czasu. Alarmuję „Impulsive”, ale on nic nie widział, płynie spokojnie dalej. Dochodzimy wreszcie do miejsca, gdzie U-boot skrył się pod wodą, ale po kilku godzinach daremnego szukania odwołują nas do portu.

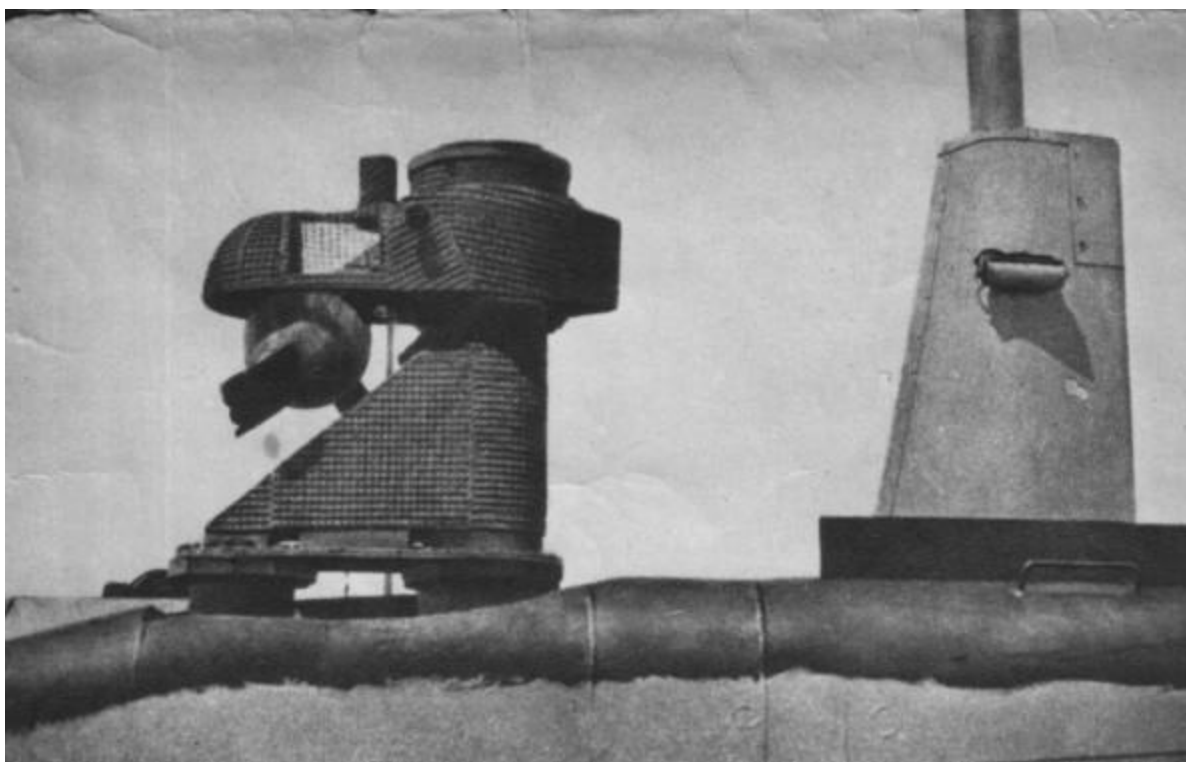
Tygodnia, jaki teraz nastąpił, sztaby marynarki nie pamiętały od czasów ewakuacji Dunkierki: statki tonęły jeden za drugim, tuż przy brzegach, na redach portów i w ujściach dużych rzek. A U-booty były teraz równie bezczelne w postępowaniu, co bezpieczne. Ich chrapy, pojawiające się wśród różnego „śmiecia”, jakiego pełno na wodach przybrzeżnych, uchodziły uwagi radarów lotniczych. U-booty korzystały z nierówności dennych, rozczłonkowań łądu i prądów pływowych, czując się wśród nich wobec naszych asdików jak zając kryjący się w wysokiej trawie przed wzrokiem myśliwego. Pewien U-boot wszedł daleko w górę szkockiej rzeki Clyde i w biały dzień storpedował duży lotniskowiec floty. Towarzyszące lotniskowcowi niszczyciele na próżno szukały U-boota w wąskim korycie rzeki. U-boot przyczał się na mulistym dnie, a gdy wszystko się uspokoiło, storpedował jeszcze duży zbiornikowiec i także uszedł pościgowi.

Wróćmy jeszcze na chwilę do skał Wolfs Rock. Tamten dzień, kiedy nasz mały zespół mijał te skały, był pierwszym dniem nowej ofensywy U-bootów, dzięki chrapom rozpoczętej pod samymi brzegami Wielkiej Brytanii. U-1209 wybrał sobie całkiem rozsądną pozycję pod Wolfs Rock, bo po pierwsze tam koncentrowała się żegluga, a po drugie bliskość wysepki chroniła U-boot od wykrycia zarówno asdikiem, jak i radarem. Zoczywszy nasz zespół, dowódca U-boota postanowił zdobyć lotniskowiec bez pudła, korzystając z ochrony, jaką mu dawały skały, lecz zbliżył się do nich zanadto. Oficer nawigacyjny kilkakrotnie uprzedzał o panujących tu silnych prądach pływowych, ale dowódca, pochłonięty ostatnimi przygotowaniem do strzału torpedowego, zignorował te ostrzeżenia. I właśnie na moment przed odpaleniem torped prądy rzuciły U-boot na skały. Kilkakrotne uderzenia kadłubem o ostre skały podziurawiły go na tyle, że trzeba było szybko wyjść na powierzchnię. U-boot uczynił to na oczach swych niedoszłych ofiar, w dalszym ciągu - jak się okazało - nieświadomych tego, co się działo obok nich. Pływalności U-bootowi starczyło akurat na tyle, żeby załoga zdążyła go opuścić i przedostać się na skały. Tylko dziewięciu ludzi straciło życie.

Chrapom zawdzięczały U-booty ostatnie swe, błyskotliwe sukcesy. Ale nie mogły one wpłynąć na losy wojny, przesądzone już na innych frontach. W dniu 8 maja 1945 roku admirał Dönitz wydał swym U-bootom rozkaz zaprzestania działań zaczepnych i poddania się swym dotychczasowym adwersarzom.



Ratunek przyszedł w porę; wyczerpani rozbitkowie z trudem utrzymują się na przewróconej szalupie



Chrapy widziane z prawej strony. Osunięty w dół kulisty plywak służył do zamykania rur w razie nadejścia wysokiej fali. Powierzchnia przypominająca wafel była tak ukształtowana dla lepszego rozpraszania padających na nią fal radiowych.

Okładkę projektował ADAM WERKA

Zdjęcia zamieszczone w tekście pochodzą z książki: Roskill S. W. *The War at Sea*. London 1965, Her Majesty's Stationary Office.

Zdjęcia na II i III stronie okładki są reprodukowane z pism.

Zdjęcia zamieszczone na s. 11 i 53 pochodzą ze zbiorów J. Micińskiego.

Redaktor Aleksandra Mucek

Redaktor techniczny Danuta Teresińska

WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1967 Wydanie pierwsze. Nakład 60 000 250 egz. Ark. wyd. 3,5. Ark. druk 2. Papier rotograviurowy V kl. 75 g. z Fabryki Papieru w Szczecinie-Skółwinie. Oddano do składania 5 X 1967 r. Podpisano do druku i druk ukończono w listopadzie 1967 r. Zakłady Graficzne im. M. Kasprzaka Poznań, ul. Wawrzyniaka 39 Zam. nr 1960/67 - A- Cena zł -5



---

[\[1\]](#) Patrz mapki na s. 32-33.

[\[2\]](#) Patrz: Jerzy Pertek *Wielkie dni małej floty*. Poznań, 1958, Wydawnictwo Poznańskie, s. 278.

[\[3\]](#) Patrz: W. Kon *Desant w St. Nazaire*. Gdynia 1967, Wydawnictwo Morskie (miniatura z serii „Epizody wojen morskich”).

# Table of Contents

<a href="#">Spotkanie z dawnym wrogiem..</a>	2
<a href="#">Kulisy wspomnień.</a>	4
<a href="#">Najdłuższa z bitew..</a>	7
<a href="#">Metody walki</a>	9
<a href="#">Asdic, osłanianie, zygzakowanie.</a>	12
<a href="#">A jednak to „Burza” go dostała.</a>	16
<a href="#">Atakowanie Ubootów bombami głębinowymi</a>	17
<a href="#">Eskortowanie.</a>	22
<a href="#">Dziwne, a jednak prawdziwe...</a>	24
<a href="#">Szala zwycięstwa przechyla się na naszą stronę.</a>	28
<a href="#">Ataki z podpełzaniem..</a>	31
<a href="#">Mógłbym go mieć...</a>	33
<a href="#">[1]</a>	
<a href="#">[2]</a>	
<a href="#">[3]</a>	